

Bericht

Zl.5100-09/150707

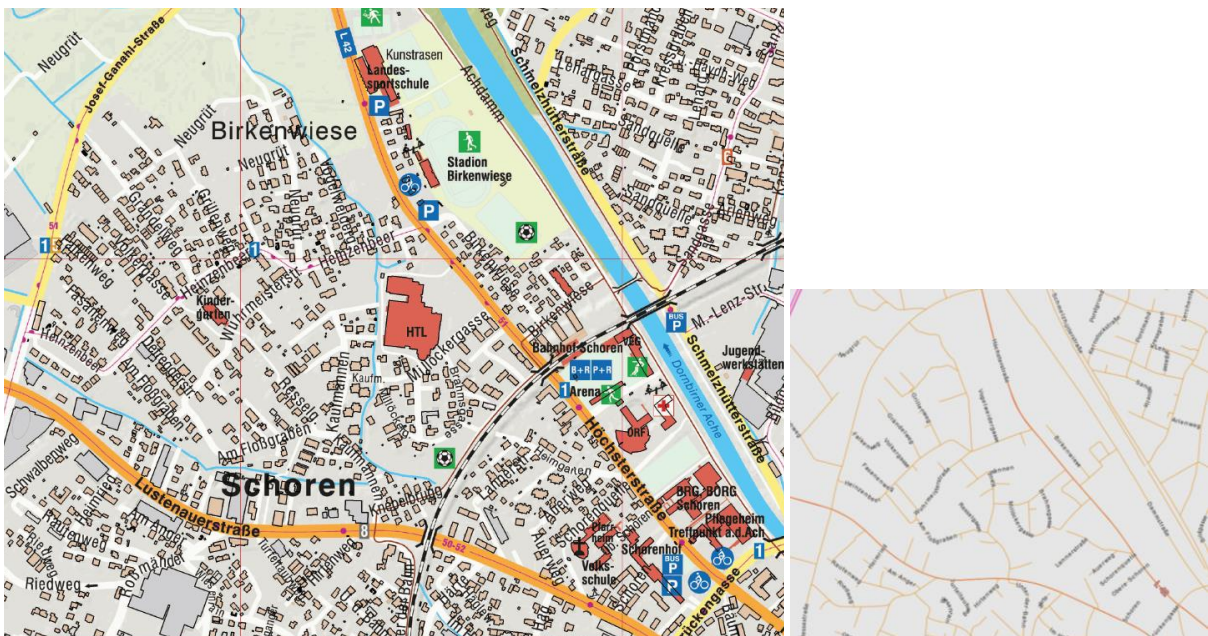
07. Juli 2015

Betrifft: Straßen- und Wegekonzzept im Stadtbezirk Schoren
zwischen Josef-Ganahl-Straße, Dornbirner Ach, Brückengasse und Lustenauerstraße

Beilagen: Plandarstellungen vom Juli 2015 – Bestand, Zielkonzept, Maßnahmen / Planung

Bearbeitungsgebiet und Ausgangslage

Das Bearbeitungsgebiet wird östlich durch die Dornbirner Ach, südöstlich durch die Brückengasse, im Süden durch die Lustenauerstraße L204 und im Westen durch die Josef-Ganahl-Straße begrenzt.



Das Siedlungsgebiet westlich der Dornbirner Ach ist ein relativ junges Siedlungsgebiet, das in seinem Grundmuster und Zeitgeist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet wurde. Die bestehenden Straßen und Wege sind meist auf ehemaligen landwirtschaftlichen Bewirtschaftungs- und Feldwegen entstanden, ohne planmäßige und vorausschauende Gesamtgestaltung des Gebietes. Diese Erschließungsstrukturen sind mit der fortschreitenden Bebauung laufend ergänzt worden und sind großteils keine öffentlichen Straßen.

In den letzten Jahrzehnten hat sich das Siedlungsgebiet baulich und infrastrukturell stark verdichtet. Hohe Einwohnerdichten suchen die mittlerweile gut ausgestatteten Versorgungsstrukturen des Quartiers und der Nachbarquartiere auf. Kindergarten, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Nahversorger, Dienstleistungen und Arbeitsstätten kennzeichnen die gewachsene Siedlungsstruktur

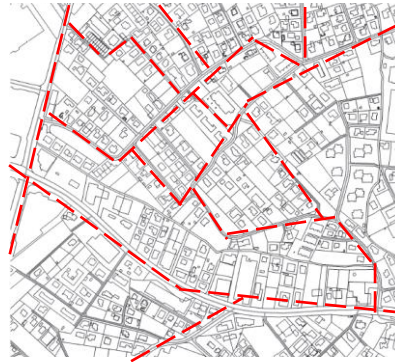
und verlangen vermehrt attraktive Wegeverbindungen. Auch das vor zwei Jahrzehnten in das Gebiet eingefügte ÖV-Netz mit zahlreichen Haltestellen bedarf guter Erreichbarkeiten.

Im Zuge der Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes, von Baulandumlegungen, Grundteilungen aber auch Bauführungen konnten einige neue Erschließungen sowie Wege in das Siedlungsgebiet eingefügt werden, die dem zusätzlich gewachsenen Verbindungsbedarf Rechnung tragen. Trotzdem zeigt das Siedlungsgebiet noch hohe Defizite an kurzen Wegeverbindungen und Durchlässigkeiten auf, die möglichst abgebaut werden sollen.

Die nachfolgende Gegenüberstellung unterschiedlicher Siedlungsstrukturen vermittelt positive und negative Merkmale von Erschließungsstrukturen sowie Durchlässigkeiten von Quartieren.



älteres gewachsenes Siedlungsgebiet mit engmaschigem Wege- und Straßennetz



junges Siedlungsgebiet mit wenig Durchlässigkeiten und kurzen Verbindungen zu Nachbarquartieren

Besitzverhältnisse erschweren oft die Durchlässigkeit von Siedlungsgebieten und lassen kurze Wege nur erschwert entstehen, was besonders für schwächere Verkehrsteilnehmer Fußgeher und Radfahrer nachteilig ist. Zufußgehen und Radfahren ist jedoch ein Maßstab für Lebensqualität in unseren Siedlungen und Städten.

Gesetzliche Grundlage

Mit der Novelle des Straßengesetzes, das nunmehr lautet „Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegfreiheit“, wurde mit dem §16 „Straßen- und Wegekonzept“ ein neues Planungsinstrument zur Verbesserung der Funktionalität bestehender Straßen, für den Straßenneubau sowie zur Erhöhung der Attraktivität des nichtmotorisierten Verkehrs geschaffen. Die Novelle des Straßengesetzes bildet wesentliche Grundlage für das vorliegende Konzept.

Weitere Grundlagen bilden das Verkehrskonzept und der rechtskräftige Flächenwidmungsplan der Stadt Dornbirn.

Das neue Straßengesetz formuliert insbesondere folgende Inhalte für ein zu erstellendes Straßen- und Wegekonzept:

- Funktion bestehender Straßen
- beabsichtigte Gemeindestraßen mit Funktion und ungefährem Verlauf
- Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung der Attraktivität des nichtmotorisierten Verkehrs

Siedlungsentwicklung im Bearbeitungsraum

Die Luftbildvergleiche verschiedener Jahrzehnte zeigen die rasante Siedlungsentwicklung der letzten 60 Jahre. Ehemalige Ried- und Landwirtschaftsflächen sind zu einem Siedlungsraum mit hochrangigem Verkehrsträger und regional bedeutsamen Infrastruktureinrichtungen gewachsen. Der Stadtbezirk Schoren zählt mittlerweile über 5.200 Einwohner.



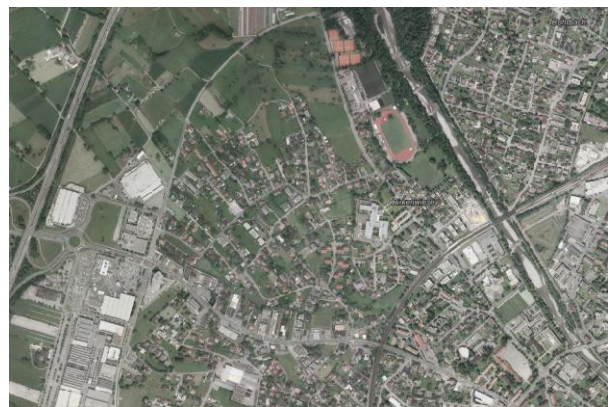
Luftbild 1950er Jahre



Luftbild 1980er Jahre

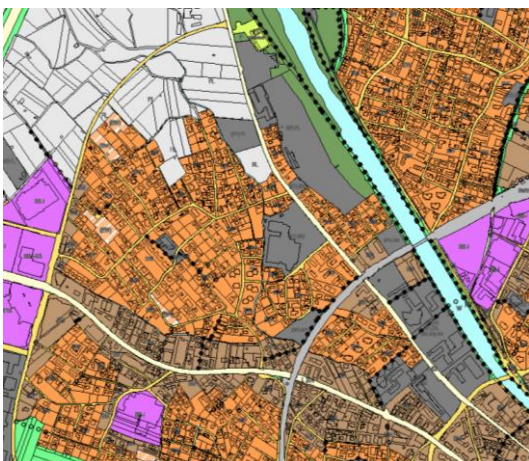


Luftbild 2001



Luftbild 2012

Der erste Flächenwidmungsplan der Stadt Dornbirn wurde 1982 rechtskräftig und mittlerweile für den Stadtbezirk Schoren flächig überarbeitet. Innerhalb der definierten Siedlungsränder bestehen noch hohe Baulandreserveflächen – ca. 30% der als Bauland gewidmeten Flächen im Talraum sind noch unbebaut und ermöglichen ein starkes Verdichten des Gebietes mit zusätzlichem Einwohnerpotential.



rechtskräftiger Flächenwidmungsplan



hohe Baulandreserveflächen

Bestandssituation und Funktion der Straßen

(siehe Plandarstellung im Anhang – Bestand Juli 2015)

Das überarbeitete Verkehrskonzept Dornbirn beschreibt im Wesentlichen die Funktionen der Straßen und hinterlegt Maßnahmenansätze zur Erreichung aber auch Sicherung von Stadt- und Quartiersqualität. Das Konzept enthält mit der funktionellen Gliederung des Straßennetzes in drei Elemente – Hauptachsen, Quartierverbindungen, Verkehrskammern - klare Aussagen und beschreibt die Philosophie der Verkehrsabwicklung aller Verkehrsarten.

Hauptachsen:

Hauptachsen haben übergeordnete Funktionen. Das Bearbeitungsgebiet wird gerahmt mit den Hauptachsen Lustenauerstraße L204, Höchsterstraße L42 und Brückengasse. Diese Hauptachsen sind für die Stadtanlage wichtige und prägnante Straßenzüge mit der Funktion, den regionalen aber auch lokalen Verkehr aufzunehmen und zu bündeln. Sie müssen meist grössere Verkehrsmengen bewältigen und verlangen entsprechende Ausbaustandards. Die Brückengasse hat zudem eine wichtige stadtteilverbindende Funktion zwischen Markt, Schoren und Hatlerdorf. Die städtebauliche Integration dieser Straßenzüge ist ein hohes Anliegen und soll durch Bereitstellung von ausreichend Flächen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer und entsprechende Ausgestaltung der Straßenzüge geschaffen werden. Auch dem Stadtraum angepasste Geschwindigkeiten sind dabei von hoher Bedeutung.

Quartierverbindungen:

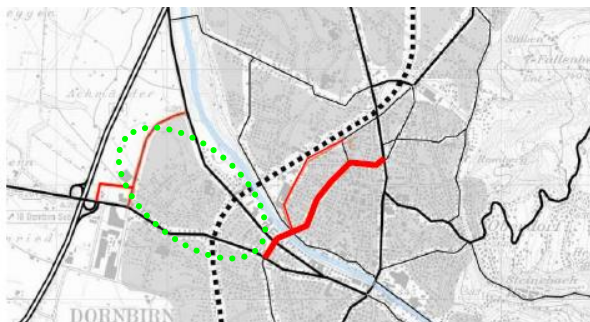
Quartierverbindungsstraßen haben besondere Bedeutung im Binnenverkehr zwischen Hauptachsen und verbinden Stadtteile. Die Josef-Ganahl-Straße als Quartierverbindung hat innerhalb der Stadt die Funktion einer Haupterschließung. Die städtebauliche Integration ist ebenfalls ein wesentliches Ziel - attraktive Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr sind wichtig.

Verkehrskammer:

Verkehrskammern sind in sich gut abgegrenzte große Siedlungsgebiete mit überwiegender Wohnnutzung. Die innenliegenden Straßen übernehmen praktisch nur die Funktion der Wohngebietserschließung. Die Abgrenzung der Kammern bilden die bereits beschriebenen Hauptachsen und Quartierverbindungen.

Alle Straßen innerhalb der Verkehrskammern haben ausschließlich Erschließungsfunktion der innenliegenden Nutzungen mit dem Ziel, Durchgangsverkehr zu minimieren. Eine möglichst direkte und umweglose Verkehrsführung auf das angrenzende übergeordnete Straßennetz ist das Ziel. Für die Erschließungsstraßen gilt das Koexistenzprinzip aller Nutzungsansprüche, d.h. Verzicht auf Entflechtung der Verkehrsträger sowie Tempo 30. Im Innern der Kammer soll eine möglichst uneingeschränkte Durchlässigkeit im Sinne von kurzen Wegen gewährleistet werden.

Das gesamte Bearbeitungsgebiet liegt in einer Verkehrskammer.



Achsen Kammern Konzept

Bestandsanalyse

Das Bearbeitungsgebiet westlich der Bahnlinie zeichnet sich bereits durch ein dichtes Netz an Gemeindestraßen aus, mit zahlreichen Fuss- und Radwegverbindungen. Zur Erschließung von Baulandreservflächen in Höhe der Straße Neugrüt fehlen bislang jedoch die Erschließungsvoraussetzungen. Es bestehen lediglich landwirtschaftliche Fahrrechte. Die Straße Neugrüt ist ca. 550 lfm lang und erschließt mittlerweile ein dichtes Wohngebiet. Ca. die Hälfte des Straßenzuges ist Gemeindestraße. Um große Umwegfahrten durch das Wohngebiet zu unterbinden bestehen seit längerem Absichten, neue direkte Verkehrsverbindungen an die Josef-Ganahl-Straße, die zudem Bauflächen erschließen, umzusetzen. Seit Jahren werden von Bewohnern weitere Lückenschlüsse für Fußgeher und Radfahrer gefordert, die auch im Flächenwidmungsplan ausgewiesen sind. Dieses Bemühen scheitert in der Umsetzung jedoch an den notwendigen Zustimmungen der Grundeigentümer.

Im Gebiet östlich der Bahnlinie gibt es ausschließlich Privatstraßen mit einzelnen Dienstbarkeiten für Fußgeher und Radfahrer. Auf den Privatstraßen Heimgarten und Lannerstraße wird der Fußgeher und Radfahrer derzeit geduldet (Tafel Privatstraße), zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Fuß- und Radwegen werden von einigen Eigentümern jedoch vehement verwehrt.

Festzuhalten ist, dass auf sämtlichen Privatstraßen des Bearbeitungsgebietes seit Jahrzehnten die Straßenerhaltung, Schneeräumung und meist die Beleuchtung durch die öffentliche Hand durchgeführt wird.

Das Siedlungsgebiet zwischen Höchsterstraße L42 und Dornbirner Ach weist eine Vielzahl an Ost-West verlaufenden Verbindungen auf, die die dicht angesiedelten öffentlichen Einrichtungen auf kurzem Wege erreichbar machen. Sämtliche Erschließungsstraßen sind in diesem Gebiet Gemeindestraßen. Die bestehenden Fuß- und Radwege verbinden Nachbarquartiere und sind Teil eines gesamtstädtischen Netzes.

Allgemein wird festgehalten, dass in den Plandarstellungen (Anhang) nur jene Straßen dargestellt werden, die wesentliche Funktionen fürs Quartier übernehmen. Privatstraßen, meist Fahrrechte, die nur wenige Wohneinheiten erschließen und fürs Quartier keine weiteren Funktionen übernehmen, werden nicht dargestellt.

Zielkonzept

(siehe Plandarstellung im Anhang – Bestand / Zielkonzept Juli 2015)

Im neu überarbeiteten Verkehrskonzept Dornbirn und auch im Landesverkehrskonzept sind wesentliche Zielvorgaben für nachhaltige Stadt- und Quartiersqualitäten enthalten. Es besteht ein starkes Bekenntnis zur Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 hat die Zielvorgabe mit der Formel 3-2-1 festgeschrieben (+3% Rad, +2% ÖPNV, +1 MIV-Mitfahrer bis 2015). Das Verkehrskonzept Dornbirn zielt ebenfalls auf den Umweltverbund der Verkehrsarten ab und lenkt bzw. bündelt die Hauptverkehrsströme auf Hauptachsen, um in den Verkehrskammern die Wohn- und Quartiersqualität in den Vordergrund zu stellen. Im Flächenwidmungsplan sind zahlreiche Planungen für geplante Fuß- und Radwege sowie Gemeindestraßen enthalten. Auch für das Stadt- und Landbussystem sind gute Zugangsqualitäten zu Haltestellen in Form von Fußwegen unabdingbar.

Für die Zielerreichung hat vor allem die gute Erreichbarkeit bestehender und künftig geplanter Gemeinbedarfseinrichtungen und Versorgungsstrukturen im Quartier Priorität. Hohe

Durchlässigkeiten, speziell für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, stehen dabei im Vordergrund – kurze attraktive Verbindungen im Quartier und zu Nachbarquartieren. Neben neuen Wegverbindungen sollen insbesondere auch bestehende Straßen und Wege, die im Privatbesitz sind, öffentlich begehbar sein, um ein möglichst feinmaschiges Wegenetz ohne zusätzlichen Bodenverbrauch entstehen zu lassen - meist gibt es auch keine anderen Alternativen.

Die Stadt Dornbirn hat sich auch zum Ziel gesetzt: Stadt der kurzen Wege zu sein. Durch ein feinmaschiges durchgängiges Wegenetz entsteht mehr öffentlicher Raum mit nicht zuletzt auch positiven sozialen und gesellschaftlichen Effekten - Quartiersleben, Treffpunkte, Kommunikation etc. - die Übergänge von privaten zu öffentlichen Räumen werden fließender.

Massnahmen und Planungen

(siehe Plandarstellung im Anhang – Bestand / Planung Juli 2015)

- 1 Privatstraße Schorenquelle als Gemeindestraße erklären – wichtige Straße innerhalb des Gemeindegebietes (Straßenkorridor beträgt 6m Breite)
Die Straße Schorenquelle ist der eigentliche Zubringer ins Stadtteilzentrum Schoren, jeweils als Stichstraße von den Hauptachsen Höchsterstraße bzw. Lustenauerstraße. Der Straßenzug hat öffentlichen Charakter und erschließt die Kirche mit Pfarrsaal, Volksschule sowie mehrere Wohnbauten. Auf dem Straßenzug führt eine wichtige Radroute zu Nachbarquartieren - Beckenhag / Erlösen und Dornbriner Ach / Mittebrunnen. Die Verbindung stellt auch einen beliebten Zugangsweg zu Bushaltestellen frequentierter Linien dar.
Das Queren der Landesstraße L204 Richtung Süden ist heute nur unter Benützung des Unterführungsbauwerkes möglich. Ein niveaugleiches Queren der Landesstraße mit entsprechenden Schutzmaßnahmen wie z.B. Mittelinsel etc. wird angestrebt.
- 2 Privatstraßen Heimgarten und Lannerstraße als Gemeindestraßen erklären – wichtige Straßen innerhalb des Gemeindegebietes (Straßenkorridor beträgt 6m Breite)
Im großen Siedlungsgebiet zwischen Bahnlinie, Höchsterstraße, Brückengasse und Lustenauerstraße gibt es trotz hoher Wohndichte, zahlreichen Geschosswohnungsbauten, öffentlichen Einrichtungen und Versorgungsstrukturen keinen öffentlichen Straßenzug. Sämtliche Straßenzüge sind Privatstraßen und erschließen eine Einwohnerzahl von heute immerhin 553 Einwohnern.
Im Zuge der Nachnutzung des Feierle-Areals an der Bahnlinie konnte zur Durchlässigkeit des Gebietes und besseren Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen auf diesem Areal ein öffentlicher Fuß- und Radweg errichtet werden, der jedoch an der Privatstraße Heimgarten endet. Anfangs nutzten viele Fußgeher und Radfahrer dieses neue Angebot. Nunmehr verhindern die Eigentümer der Privatstraßen die allgemeine Nutzung durch Ketten und Zäune.
Bisher konnte der Nahversorger Lidl und die Bushaltestelle an der Lustenauerstraße auf kurzem Wege in ca. 200m bis 250m Fußweg erreicht werden. Durch das Absperrn ist der Weg nunmehr ca. 1.100m lang. Nutzer dieser Wegverbindung beklagen die Absperrung und berichten, dass nun wieder das Auto zum Einsatz komme, da dieser Umweg zu täglichen Bedarfseinrichtungen zu Fuß nicht zumutbar ist.
In umgekehrte Richtung – Richtung Norden – bildet diese Verbindung einen kurzen Weg zur ÖBB Haltestelle Schoren.
- 3 Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer auf GST.-NR. 1245/1 (Vogewosie, Straßenkorridor beträgt 5m Breite)
Auf der bestehenden Zufahrt zu den Geschosswohnungsbauten Lannerstraße 24-34 wird eine Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer angestrebt. Erste Gespräche mit dem

Grundeigentümer Vogewosi sind positiv verlaufen. Kurze Wege zum Nahversorger Lidl können dadurch für das Wohngebiet in der Lannerstraße und im Heimgarten gewährleistet werden und es entsteht eine durchgängige Nord-Süd verlaufende Verbindung zwischen Nachbarquartieren.

- 4 Privatstraße Neugrüt als Gemeindestraße erklären – wichtige Straße innerhalb des Gemeindegebietes, neue Gemeindestraße mit Straßenkorridor (Straßenkorridor beträgt zwischen 16m und 50m Breite)
Der rechtskräftige Flächenwidmungsplan weist in der Verlängerung der Privatstraße Neugrüt eine geplante Gemeindestraße Richtung Josef-Ganahl-Straße auf. Zur Erschließung von Baulandreserveflächen in Höhe der Straße Neugrüt fehlen bislang die Erschließungsvoraussetzungen - es bestehen lediglich landwirtschaftliche Fahrrechte.
Bisher sind über 1,2 km Umwegfahrten durch ein reines Wohngebiet erforderlich, um auf die Haupteinschließung Josef-Ganahl-Straße zu kommen. Durch eine gesplittet neue Anbindung des großen Siedlungsgebietes können die Fahrtwege auf ca. 320 m reduziert werden - zugleich kann potentielles Wohngebiet umweglos auf die Haupteinschließung angebunden werden.
Im Jahre 2002 konnte mit Hilfe der Baulandumlegung Volkergasse (unmittelbar südwestlich) dieses Erschließungsmuster erfolgreich umgesetzt und die Volkergasse mit einem Fuß- und Radweg verbunden werden.
- 5 Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer auf GST.-NRN. 1453/1, 1453/6, 1453/7 (Straßenkorridor beträgt ca. 5m Breite)
Seit Jahren werden von Bewohnern weitere Lückenschlüsse für Fußgeher und Radfahrer gefordert, die auch im Flächenwidmungsplan ausgewiesen sind. Dieses Bemühen scheiterte in der Umsetzung jedoch an den notwendigen Zustimmungen der Grundeigentümer. Auf der bestehenden Erschließungsstraße ist eine Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer zur attraktiven Anbindung wichtiger Ziele wie Kindergarten, Stadtbushaltestelle, Naherholung, Freizeit und zur geplanten Landesradroute wichtig.
- 6 Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer auf GST.-NRN. 1295/2, 1295/3, 19350 (Straßenkorridor beträgt 5m Breite)
Die Neuanlage eines Fuß- und Radweges schafft kurze umweglose Wege zum Kindergarten und zum bestehenden durchgängigen Netz. Auf dem bestehenden Fahrweg ist eine Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer das Ziel.
- 7 Neubau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Dornbirner Ach (Straßenkorridor beträgt 60m Breite)
Der bestehende Fußgänger- und Radfahrersteg nordwestlich der Bahnbrücke ist für die bestehende Frequenzen äußerst schmal dimensioniert und befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Ein Neubau des Steges ist das Ziel und soll dem hohen Verbindungsbedarf Rechnung tragen. Auch die Landesradroute parallel zur Bahnlinie führt über diesen Steg.
- 8 Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer auf GST.-NRN. 20466, 19340 (Straßenkorridor beträgt 6m Breite)
Entlang der Bahnlinie zwischen Höchster- und Lustenauerstraße besteht eine durchgehende Fuß- und Radfahrverbindung mit innerörtlich wichtiger Funktion. Freizeiteinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden angebunden, weiters ist dieser Abschnitt Teil einer frequentierten Landesradroute. Jeweils die nördlichen und südlichen Abschnitte sind private Wegparzellen, für die Dienstbarkeiten oder eine Übernahme ins öffentliche Gut auszuverhandeln sind.

- 9 Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer auf GST.-NRN. 1376/6, 1376/4, 1333 (Straßenkorridor beträgt 6m Breite)
Es besteht ein hoher Verbindungsbedarf zwischen der Straße Am Floßgraben und der Lustenauerstraße. Entlang der Lustenauerstraße sind zahlreiche Versorgungseinrichtungen und Arbeitsstätten angesiedelt. Weiters verkehren drei Landbuslinien in engen Taktfolgen, die kurze Zugangswege verlangen. Auf der Lustenauerstraße besteht etwas östlich ein Schutzweg. Über die südlich gelegene Straße Roßmähder ergeben sich in Folge Verbindungen zu Nachbarquartieren.
- 10 Dienstbarkeit für Fußgeher und Radfahrer auf GST.-NRN. 19330, 1442/1, 1442/2, 1431 (Straßenkorridor beträgt 5m bis 12m Breite)
Kommt es zu weiteren baulichen Verdichtungen zwischen Neugrüt und Grillenweg, ist auf eine hohe Durchlässigkeit zu achten - im Sinne Stadt der kurzen Wege. Die bestehende Weganlage soll mitverwendet werden.
- 11 Neuanlage eines Fuß- und Radweges (Straßenkorridor beträgt 20m Breite)
Entlang der Josef-Ganahl-Straße – Quartiersverbindungsstraße - führt eine Landesradroute. Auf dem nördlichen Abschnitt des Straßenzuges bestehen keine Anlagen für Fußgeher und Radfahrer. Im Zuge des anstehenden Projektes – Kreuzungsumbau mit der L42 Höchsterstraße – sollen entsprechende attraktive Angebote für die schwachen Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

Umweltprüfung

Gemäß §17 Straßengesetz ist ein Straßen- und Wegekonzept einer Umweltprüfung zu unterziehen. Im Wesentlichen sind festgelegte Straßenkorridore gemäß den Prüfkriterien der Richtlinien 2001/42/EG bezüglich Umweltauswirkungen zu prüfen. Die Landesregierung ist zur Frage der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen zu kontaktieren. Die Möglichkeit von Ausnahmen wird derzeit geprüft. Eine Ausnahme von der Pflicht zur Umweltprüfung ist in einem Erläuterungsbericht speziell zu begründen.

Weiteres Vorgehen

Der Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes ist durch die Stadtvertretung zu beschließen. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist in angemessener Form zu gewährleisten. Der Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes ist einen Monat zur allgemeinen Einsicht aufzulegen, entsprechend kundzumachen und überdies auf der Homepage der Gemeinde im Internet für die Allgemeinheit abrufbar zu halten. Die Landesregierung ist vor dem Beschluss des Straßen- und Wegekonzeptes zu hören.

Nach Rechtskraft des Straßen- und Wegekonzeptes ist eine schrittweise Umsetzung der einzelnen Maßnahmen geplant.

Antrag

- 1.) Der Entwurf des Straßen- und Wegekonzeptes im Stadtbezirk Schoren – zwischen Josef-Ganahl-Straße, Dornbirner Ach, Brückengasse und Lustenauerstraße – vom Juli 2015, wird beschlossen.
- 2.) Die Bevölkerung im Geltungsbereich des Straßen- und Wegekonzeptes ist gemäß §16 Straßengesetz angemessen zu informieren.
- 3.) Nach durchgeführter Bevölkerungsinformation werden die weiteren Schritte im Stadtplanungsausschuss beraten.



DI Stefan Burtscher