



Beschluss des Stadtrats

vom 14. Mai 2025

GR Nr. 2025/31

Nr. 1392/2025

Schriftliche Anfrage von Matthias Probst und Urs Riklin betreffend Velounfall vom 13. Januar 2025 mit einem LKW, Auflistung der Unfälle zwischen Velofahrenden und LKWs in den vergangenen 10 Jahren, Vergleich mit anderen Städten, Massnahmen zur Verhinderung solcher Unfälle, mögliche Anpassung der Gesetzgebung und Beurteilung der Sicherheit bei Trottoirüberfahrten sowie Bestrebungen hinsichtlich der Vision Zero

Am 22. Januar 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Matthias Probst und Urs Riklin (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/31, ein:

Am Montag, 13. Januar, 2025 wurde erneut eine Velofahrerin von einem LKW-Fahrer beim Rechtsabbiegen schwer verletzt. Es ist ein weiterer schlimmer Unfall, wie es in der Stadt Zürich in der jüngeren Vergangenheit bereits zu viele gegeben hat. Der Stadtrat wird angehalten, folgende Fragen zu klären:

1. Wie viele Unfälle zwischen Velo- und LKW-Fahrenden mit Todesfolge und schwer Verletzten wurden in der Stadt Zürich in den vergangenen 10 Jahren registriert?
2. Wie steht diese Anzahl von LKW-Unfällen mit Velobeteiligung zu den anderen grösseren Städten in der Schweiz (wie etwa Basel, Bern und Genf)?
3. Welche Massnahmen hat die Stadt bisher ergriffen und gedenkt die Stadt in Zukunft zu ergreifen, um Unfälle mit rechtsabbiegenden LKWs zu verhindern?
4. Wie steht der Stadtrat dazu, die Gefahr von rechtsabbiegenden LKWs durch eine Anpassung der nationalen Gesetzgebung zu verringern — wie etwa Abbiegen für LKWs im städtischen Gebiet nur im Schritttempo, LKWs im städtischen Gebiet nur mit Abbiegeassistent oder Beifahrerin beziehungsweise Beifahrer. Unternimmt er Bemühungen in diese Richtung?
5. War die Unfallstelle (Kalkbreitestrasse/Zurlindenstrasse) der Stadt mit Bedenken zur Verkehrssicherheit bereits bekannt?
6. Der Knoten wurde erst kürzlich von einer LSA (mit vorgezogenem Haltebalken fürs Velo) zu einer Trottoirüberfahrt umgebaut. Entgegen der Mitteilung der Stadt¹ zum Bauprojekt, sind Zufussgehende beim Queren und offenbar auch Velofahrende beim Abbiegen nicht genügend geschützt.
 - a. Wie wird der Einsatz von Trottoirüberfahrten beurteilt?
 - b. Bis zu wie viel einmündendem/querendem motorisiertem Verkehr ist eine Trottoirüberfahrt als Knotenform kompatibel?
 - c. Welche ähnlichen Stellen wurden kürzlich oder werden in naher Zukunft in ähnlicher Weise umgebaut?
7. Kann die Sicherheit der Velofahrenden in einer solchen Situation (im Knotenbereich) durch baulich getrennte, abgesetzte Radwege erhöht werden?
8. Welche Sofort-Massnahmen werden nach diesem Unfall und im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velovorzugsroute entlang der Zurlindenstrasse am Knoten ergriffen?

¹ <https://www.stadt-zuerich.ch/de/aktuell/medienmitteilungen/2021/03/210317b2.html>



2/8

9. Welche Massnahmen werden an ähnlich exponierten Stellen zu Verhinderung solcher Unfälle ergriffen?
10. Welche Bestrebungen gibt es in der Stadt Zürich, die Vision Zero (Übergeordnetes Ziel: Null Verkehrstote) voranzutreiben?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Mit grosser Anteilnahme haben die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung von der tragischen Kollision an der Einmündung der Zurlindenstrasse in die Kalkbreitestrasse Kenntnis genommen. Seit einigen Jahren werden grosse Anstrengungen unternommen, alle für solche Kollisionen bekannten Unfallursachen im Einflussbereich der Stadt zu beseitigen. Gerade an dieser Örtlichkeit kam ein solches Ereignis unerwartet und hat aufgezeigt, dass die Bemühungen fortgesetzt und intensiviert werden müssen, um der Vision eines Stadtverkehrs frei von schweren Unfällen näher zu kommen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Wie viele Unfälle zwischen Velo- und LKW-Fahrenden mit Todesfolge und schwer Verletzten wurden in der Stadt Zürich in den vergangenen 10 Jahren registriert?

In den vergangenen zehn Jahren (2015–2024) kam es auf dem Stadtgebiet Zürich an 18 verschiedenen Örtlichkeiten zu 18 Kollisionen zwischen Lastkraftwagen und Velofahrenden (inklusive E-Trottinette und Motorfahrrädern), bei denen die Person auf dem Velo getötet oder schwer verletzt wurde. Bei so schwerwiegenden Ereignissen ist nicht von einer Dunkelziffer auszugehen. Pro Jahr erleiden demnach durchschnittlich ein bis zwei Personen auf einem Velo schwere oder tödliche Verletzungen durch die Kollision mit einem Lastkraftwagen. Bei den 18 Kollisionen handelt es sich in 8 Fällen um Rechtsabbiegeunfälle im Zusammenhang mit dem toten Winkel grosser Fahrzeuge, sechs davon mit einem Velo auf der Fahrbahn, zwei mit einem Velo vom Trottoir herkommend. Die anderen zehn Kollisionen standen im Zusammenhang mit anderen Abbiege- und Einbiegemanövern, mit dem Überqueren der Fahrbahn, mit dem Überholen bzw. Fahrstreifenwechsel und mit Auffahren. Zusammengefasst sind in den vergangenen zehn Jahren also 8 Ereignisse eines vergleichbaren Unfalltyps bekannt, wie die Kollision an der Einmündung der Zurlindenstrasse in die Kalkbreitestrasse, die Auslöser der vorliegenden Anfrage war.

Frage 2

Wie steht diese Anzahl von LKW-Unfällen mit Velobeteiligung zu den anderen grösseren Städten in der Schweiz (wie etwa Basel, Bern und Genf)?

Die Zahl der Kollisionen zwischen Lastkraftwagen und dem Veloverkehr wird im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik der Schweiz (VUSTA) nicht als standardisierter Indikator dokumentiert. Deshalb hat die Stadt Zürich bei den genannten Städten (Basel, Bern und Genf) nachgefragt, bis zum Fälligkeitsdatum der vorliegenden Anfrage jedoch nur aus Basel eine Antwort erhalten. Im Kanton Basel-Stadt sind im vergleichbaren Zeitraum (2014–2023) 13 Personen auf dem Velo bei einer Kollision mit Lastkraftwagen getötet (5) oder schwerverletzt (8) worden. Bezogen auf die Bevölkerung sind das 6 schwere Unfälle in Basel bzw. 4 schwere Unfälle in Zürich auf 100 000 Einwohnende. In jedem Fall gilt es neben der absoluten Zahl der



3/8

Kollisionen auch den Kontext zu beachten, der von Stadt zu Stadt stark variieren kann, z. B. die Verkehrsmengen, insbesondere jene des Velo- und Schwerverkehrs.

Frage 3

Welche Massnahmen hat die Stadt bisher ergriffen und gedenkt die Stadt in Zukunft zu ergreifen, um Unfälle mit rechtsabbiegenden LKWs zu verhindern?

Die Stadt hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen, um Kollisionen zwischen dem Veloverkehr und dem rechtsabbiegenden Schwerverkehr zu verhindern. Im Bereich der Infrastruktur wird die grösstmögliche räumliche und zeitliche Trennung von Velo- und Schwerverkehr angestrebt, um die Wahrscheinlichkeit von Konflikten zu minimieren.

Massnahmen zur räumlichen Trennung umfassen:

- Bau von Verkehrsinseln, Abbiegestreifen oder anderen Trennelementen (z. B. Hubertus, Bucheggplatz, Dörfli-/Schwamendingenstrasse);
- Markierung von rot eingefärbten Radstreifen an zahlreichen Verzweigungen auf dem Stadtgebiet;
- Vergrösserte Aufstellflächen (mindestens vier Meter) an Lichtsignalanlagen für den Veloverkehr vor dem motorisierten Individualverkehr;
- Vorgezogene Haltebalken (mindestens drei Meter) an Radstreifen an zahlreichen Lichtsignalanlagen;
- Rechtsabbiegeverbote (z. B. Dörfli-/Regensbergstrasse);
- Grössere Mindestbreiten von Radstreifen gemäss städtischen Velostandards.

Massnahmen zur zeitlichen Trennung umfassen:

- Vorgezogenes Grünlicht (Vorstart) für den Veloverkehr an zahlreichen Lichtsignalanlagen auf dem ganzen Stadtgebiet;
- Separate Grünphasen für den Veloverkehr (z. B. Lang-/Schöneeggstrasse, Rotbuch-/Kornhausstrasse);
- Über 200 Anordnungen zum Rechtsabbiegen bei Rot für den Veloverkehr, d. h. mehr Platz für nachfolgenden Veloverkehr geradeaus.

Im Bereich des Verhaltens strebt die Stadt an, alle Beteiligten für die potenziellen Konflikte zwischen Veloverkehr und Schwerverkehr zu sensibilisieren. Dabei wird auf jegliche Schuldzuweisung verzichtet.

Die Verhaltensprävention umfasst folgende Massnahmen:

- Schulkinder werden von der Stadtpolizei im Rahmen des Verkehrskundeunterrichts über das sichere Verhalten auf dem Velo gegenüber Lastwagen instruiert;



4/8

- Erwachsene werden u. a. an Veranstaltungen mittels Virtual-Reality-Applikationen sensibilisiert (z. B. SafeTruck VR an der Cycle Week);
- Die Stadt Zürich beteiligt sich gemeinsam mit Pro Velo an der Entwicklung und Umsetzung eines virtuellen Velofahrtrainings (Level-up your ride), das 2025 an der Cycle Week lanciert wird;
- Die Stadt unterstützt die präventiven Kommunikationsmassnahmen anderer Akteure (z. B. Präventionsfilme von Pro Velo Kanton Zürich);
- Als Sofortmassnahme vor Ort kommen Warnplakate zum Einsatz («Achtung beim Rechtsabbiegen»).

Frage 4

Wie steht der Stadtrat dazu, die Gefahr von rechtsabbiegenden LKWs durch eine Anpassung der nationalen Gesetzgebung zu verringern — wie etwa Abbiegen für LKWs im städtischen Gebiet nur im Schrittempo, LKWs im städtischen Gebiet nur mit Abbiegeassistent oder Beifahrerin beziehungsweise Beifahrer. Unternimmt er Bemühungen in diese Richtung?

Die Stadt hat sich im Jahr 2021 dem Antrag der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten der Schweiz (KKPKS) an das ASTRA angeschlossen, eine schweizweite Nachrüstpflicht für bereits immatrikulierte Grossfahrzeuge mit Abbiege- bzw. Totwinkelassistenten einzuführen. Das Anliegen wurde vom ASTRA im Rahmen des Revisionspakets betreffend die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) geprüft und verworfen. Für Neufahrzeuge dagegen gilt in der Schweiz seit Juli 2022 ein Obligatorium für neue Fahrzeugtypen und ab Juli 2024 für alle schweren Neufahrzeuge.

Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen auf Schrittempo erscheint auf der Grundlage der bisher bekannten Unfallabläufe nur wenig zielführend, da die beteiligten Fahrzeuge des Schwerverkehrs nach bisherigen Erkenntnissen fast immer nur im Schrittempo mit Velos kollidierten. Aufgrund der Gewichtsunterschiede werden trotz Schrittempo grosse Energien frei, die zu gravierenden Verletzungen der Personen auf dem Velo führen. Eine Hilfsperson neben dem Lastwagenchauffeur könnte u. U. helfen, durch zusätzliche Kontrollblicke bestimmte Konfliktsituationen zu vermeiden.

Frage 5

War die Unfallstelle (Kalkbreitestrasse/Zurlindenstrasse) der Stadt mit Bedenken zur Verkehrssicherheit bereits bekannt?

Seit dem Umbau der Verzweigung gegen Ende des Jahres 2023 wurden zwei Rechtsabbiegeunfälle zwischen rechtsabbiegenden Fahrzeugen und Velos registriert. Da es sich bei den «Kollisionsgegnern» um kleinere Fahrzeuge handelte (ein Personenwagen und ein Kleinbus), wurde die Person auf dem Velo einmal nur leicht und einmal gar nicht verletzt. Im Allgemeinen sind mit Trottoirüberfahrten ausgestattete Einmündungen bisher im Unfallgeschehen zwischen Lastkraftwagen und Veloverkehr nicht aufgefallen. Insbesondere bestand bisher keine Kenntnis von schwerwiegenden Zwischenfällen wie dem vorliegenden.



5/8

Frage 6

Der Knoten wurde erst kürzlich von einer LSA (mit vorgezogenem Haltebalken fürs Velo) zu einer Trottoirüberfahrt umgebaut. Entgegen der Mitteilung der Stadt zum Bauprojekt, sind Zufussgehende beim Queren und offenbar auch Velofahrende beim Abbiegen nicht genügend geschützt.

a. Wie wird der Einsatz von Trottoirüberfahrten beurteilt?

Trottoirüberfahrten sind gemäss VSS-Norm 40 242 als Trottoir ausgebildete Verkehrsflächen, die längs einer Hauptfahrbahn und quer über eine einmündende Strasse führen. Sie sind auf beiden Seiten mit einer Niveaudifferenz von der Fahrbahn abgegrenzt. Die angrenzenden Trottoirs sind ohne Niveaudifferenz angebunden. Trottoirüberfahrten ermöglichen dem Fussverkehr die vortrittsberechtigten Querung einer seitlichen Einmündung. Aufgrund der Anrampungen führen sie für den Veloverkehr zu einem spürbaren Komfortverlust. In den aktuellen Velostandards ist ihr Einsatz bei Übergängen zu untergeordneten Strassen vorgesehen, nicht aber auf Velovorzugsrouten. Trottoirüberfahrten werden in der Stadt Zürich in vergleichbaren Situationen häufig umgesetzt und als geeignet beurteilt.

Die Trottoirüberfahrt an der Zurlindenstrasse erfüllt die vorgesehene Funktion im Strassennetz für Einmündungen untergeordneter Strassen in eine Sammelstrasse. Alle benachbarten Einmündungen der Quartierstrassen (Zentral-/West-/Ottilienstrasse) in die Kalkbreitestrasse (Sammelstrasse) sind als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Die Trottoirüberfahrt an der Zurlindenstrasse entspricht somit dem Gesamtbild des Strassenzugs, was gemäss der erwähnten VSS-Norm eine Voraussetzung darstellt. Die betreffende Trottoirüberfahrt wurde normgerecht gebaut. Allerdings schränkt ein Gebäude die Sicht nach rechts auf das Trottoir teilweise ein. Trotz dieses Nachteils überwiegen die Vorteile: Die untergeordnete Funktion der einmündenden Strasse ist klar erkennbar, der Komfort für Zufussgehende ist erhöht und die Geschwindigkeiten des einmündenden Verkehrs sinken aufgrund des vertikalen Versatzes.

Unüblich für Trottoirüberfahrten ist die Zuführung zur Einmündung der Zurlindenstrasse in die Kalkbreitestrasse mit der breiten Fahrbahn und dem Radstreifen. Die Zuführung zu einem unregelmässigen Knoten ist nach Norm ohne Radstreifen vorgesehen. Ein mit der Trottoirüberfahrt kompatibler Querschnitt ist mit dem geplanten Strassenbauprojekt in der Zurlindenstrasse vorgesehen, dessen Umsetzungszeitpunkt jedoch noch nicht definiert ist.

b. Bis zu wie viel einmündendem/querendem motorisiertem Verkehr ist eine Trottoirüberfahrt als Knotenform kompatibel?

Nach Norm ist eine Trottoirüberfahrt bezüglich Verkehrsmengen geeignet, wenn die mittlere Wartezeit des einmündenden Verkehrs nicht mehr als 25 Sekunden beträgt (Verkehrsqualitätsstufe C). Diese Bedingung ist auf beiden Seiten der Einmündung Zurlinden-/Kalkbreitestrasse erfüllt, was Beobachtungen vor Ort, eine Knotenstromzählung und die statische Berechnung der Leistungsfähigkeit in den Hauptverkehrszeiten bestätigt haben.



6/8

c. Welche ähnlichen Stellen wurden kürzlich oder werden in naher Zukunft in ähnlicher Weise umgebaut?

Es liegen keine ausgewerteten Statistiken über die Zahl der geplanten Trottoirüberfahrten in den in der Planung befindlichen Strassenbauprojekten auf dem Stadtgebiet vor. Die Trottoirüberfahrt als verkehrliches Infrastrukturelement wird auch künftig funktions- und situationsgerecht Anwendung finden. Wie ausgeführt, sind Trottoirüberfahrten eine bewährte und häufig in der Stadt Zürich angewendete Lösung bei Einmündungen von Erschliessungsstrassen in Sammel-, Verbindungs- oder Hauptverkehrsstrassen. Sie markieren den Übergang in bzw. aus Quartieren mittels einer stärkeren Torwirkung als durchgehende Fahrbahnen, und sie bieten den Fussgängerinnen und Fussgängern einen erhöhten Komfort, insbesondere auch im Sinne der Hindernisfreiheit für Personen mit Gehbehinderung. Aus diesen Überlegungen werden Trottoirüberfahrten auch weiterhin sorgfältig geplant zur Anwendung kommen. Die konkrete Ausgestaltung von Knoten und Einmündungen erfolgt unter Abwägung der unterschiedlichen Anforderungen im Rahmen des Strassenraumentwurfs, wobei die Sicherheitsaspekte insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs beachtet werden.

Frage 7

Kann die Sicherheit der Velofahrenden in einer solchen Situation (im Knotenbereich) durch baulich getrennte, abgesetzte Radwege erhöht werden?

Für die vorliegende Situation der Einmündung einer untergeordneten Strasse in eine Sammelstrasse mittels Trottoirüberfahrt ist die sonst anzustrebende, räumliche Trennung des Veloverkehrs auf einem Radweg nicht sinnvoll umsetzbar. Die Konfliktstelle an der Verzweigung bliebe dennoch bestehen, unabhängig von der Wahl der Veloinfrastruktur. Solange es den Velofahrenden möglich ist, rechts neben einem Lastkraftwagen vorbeizufahren, macht es keinen bedeutenden Unterschied, ob sie sich auf einem direkt anliegenden Radstreifen oder Radweg befinden. Eine Ausnahme bilden Radwege mit grösserem Abstand zur Fahrbahn (> 5 Meter), da der Veloverkehr in dieser Distanz auch aus dem Lastkraftwagen beim Abbiegen besser gesehen werden kann. Allerdings ist eine Projektierung mit diesen Massen in städtischen Verhältnissen in der Regel aus Platzgründen nicht umsetzbar. Radwege könnten auch unfallmindernd wirken, wenn sie über die Verzweigung hinaus gebaut würden, was im vorliegenden Fall jedoch weder gesetzlich möglich noch sinnvoll wäre, da die einmündende Strasse untergeordnet ist und auch so wirken soll.

Frage 8

Welche Sofort-Massnahmen werden nach diesem Unfall und im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velovorzugsroute entlang der Zurlindenstrasse am Knoten ergriffen?

Die Auswertung des tragischen Unfalls ist bis zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen, d. h. die Unfallursachen sind noch nicht abschliessend bekannt. Dennoch werden bereits präventive Massnahmen geprüft, um ähnliche Ereignisse an dieser Örtlichkeit so weit wie möglich auszuschliessen. Geprüft wird:

- ob die bereits rechtskräftige Anordnung von Tempo-30 auf der Zurlindenstrasse dem geplanten Bauprojekt vorgezogen werden kann;



7/8

- die Anordnung eines Rechtsabbiegeverbots für den Schwerverkehr aus der Zurlindenstrasse, falls dies nicht zu einer Risikoverlagerung auf andere Strassenabschnitte und Verzweigungen führt und
- die Verbreiterung des Trottoirs auf der Zurlindenstrasse auf Kosten des Radstreifens, damit der Veloverkehr wie an vergleichbaren untergeordneten Einmündungen nicht dazu aufgefordert wird, rechts an einem Lastwagen nach vorne in den Gefahrenbereich zu fahren.

Im Rahmen der Planung einer Velovorzugsroute auf der Zurlindenstrasse wird die Einmündung in die Kalkbreitestrasse nochmals neu projektiert, wobei die vorliegenden Erkenntnisse einbezogen werden. Die Planung der Velovorzugsroute Zurlindenstrasse hat jedoch noch nicht begonnen.

Frage 9

Welche Massnahmen werden an ähnlich exponierten Stellen zu Verhinderung solcher Unfälle ergriffen?

Grundsätzlich kommen Massnahmen in Frage, die unter Frage 3 aufgelistet worden und für eine Situation dieser Art geeignet sind. In der Regel ist die Einmündung einer untergeordneten Quartierstrasse (Zurlindenstrasse) in eine Sammelstrasse (Kalkbreitestrasse) mit einer Trottoirüberfahrt eine eher geringfügig exponierte Stelle für Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lastwagen und dem Veloverkehr. Der diese Anfrage auslösende Unfall war der erste seiner Art seit vielen Jahren an einer Verzweigung, die nicht durch eine Lichtsignalanlage geregelt wird. An der konkret betroffenen Einmündung der untergeordneten Zurlindenstrasse in die Kalkbreitestrasse mit Trottoirüberfahrt besteht aufgrund der ehemals höheren Funktion der Verbindung für den Motorfahrzeugverkehr eine breite Fahrbahn mit einem Radstreifen. Dessen Aufhebung und die Verschmälerung der Fahrbahn werden geprüft.

Frage 10

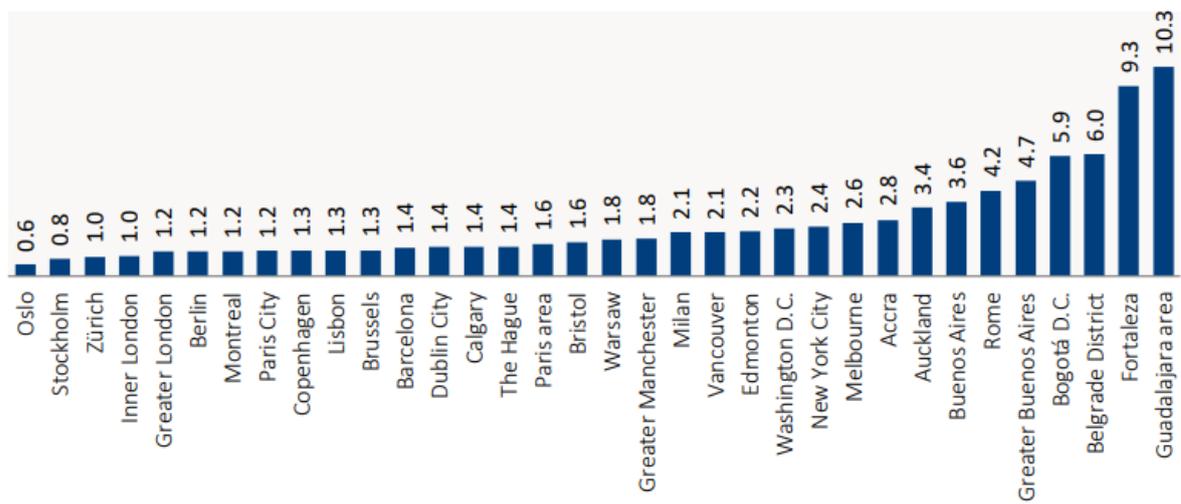
Welche Bestrebungen gibt es in der Stadt Zürich, die Vision Zero (Übergeordnetes Ziel: Null Verkehrstote) voranzutreiben?

Die Stadt Zürich weist gemäss Städtevergleichen des International Transport Forum (ITF) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) schon heute eine der weltweit tiefsten Todesraten im Strassenverkehr bezogen auf die Bevölkerungszahl aus. Die Vision von Null Verkehrstoten auf dem Stadtgebiet (Vision Zero) ist bisher noch in keinem Jahr seit der Aufzeichnung von Verkehrsunfällen erreicht worden, bleibt aber stets das Ziel. Es geht jedoch nicht einzig um die Reduktion der Unfälle mit Todesfolge, die Bestrebungen der Stadt zielen darauf hin, möglichst viele schwere Verkehrsunfälle zu vermeiden. Die Bemühungen für mehr Sicherheit im Zürcher Strassenverkehr werden intensiv fortgesetzt. Sie schlagen sich u. a. auch in der neuen Strategie «Stadtraum und Mobilität» nieder, z. B. durch die Umsetzung von Quartierblöcken mit stark reduziertem, motorisiertem Individualverkehr. Ein zentraler Aspekt für zukünftige Fortschritte in der Verkehrssicherheit ist die weitere Senkung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch auf verkehrsorientierten Strassen für alle Fahrzeuge. In der Summe dieser und weiterer Massnahmen ist von einem weiteren



Rückgang getöteter und schwerverletzter Personen im städtischen Strassenverkehr auszugehen. Dennoch bleiben sehr wahrscheinlich immer Gefahren und Restrisiken im Strassenverkehr bestehen, die niemals vollständig eliminiert werden können, z. B. wegen vereinzelter fahrlässiger Handlungen oder der zufälligen Verkettung ungünstiger Umstände.

Figure 8. Road traffic deaths per 100 000 daytime population



Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter