

Vorlage Stadtparlament

Datum 16. Mai 2017
Beschluss Nr 503
Aktenplan 152.15.11 Stadtparlament: Postulate

Mehr Grün für alle: Separate Lichtsignale für VelofahrerInnen; Postulatsbericht

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat „Mehr Grün für alle: Separate Lichtsignale für VelofahrerInnen“ wird als erledigt abgeschrieben.

Das beiliegende Postulat "Mehr Grün für alle: Separate Lichtsignale für VelofahrerInnen" wurde vom Stadtparlament mit Beschluss vom 14. Juni 2011 mit folgendem abgeänderten Wortlaut erheblich erklärt:

„Der Stadtrat wird eingeladen, eine Optimierung des Systems von Velo-Lichtsignalanlagen für Knoten im Innenstadtbereich (Leonhardsbrücke bis Brühltor) sowie an den verkehrsreichen Hauptachsen (Zürcher Strasse, Fürstenlandstrasse, Rorschacher Strasse und Langgasse) hinsichtlich einer markant erhöhten Sicherheit und verkürzten Fahrzeit zu prüfen und Bericht zu erstatten“.

Der Stadtrat erstattet wie folgt Bericht:

1 Ausgangslage

In der Stadt St.Gallen sind heute 57 Knoten mit Lichtsignalsteuerungen und zwei übergeordneten Steuerzentralen (Brühltor und Breitfeld) in Betrieb. Von diesen 57 Lichtsignalanlagen (LSA) befinden sich zwölf an Gemeindestrassen, 45 Anlagen an Kantonsstrassen und 13 im Nationalstrassenperimeter. Der Bund hat den verkehrstechnischen und operativen Betrieb seiner 13 LSA an den Kanton St.Gallen delegiert. Der Kanton betreibt neun Lichtsignalknoten (davon sechs im Nationalstrassenperimeter) westlich des Sittergrabens selber. Der Unterhalt und der Betrieb aller restlichen 35 Lichtsignalknoten an Kantonsstrassen östlich des Sittergrabens, inklusive die sieben LSA im Nationalstrassenperimeter, hat der Kanton der Stadt St.Gallen übertragen. Letztere betreibt zudem die zwölf Lichtsignalknoten an Gemeindestrassen. Sowohl beim Kanton als auch bei der Stadt sind für Planung und Konzeption sowie Betrieb und Unterhalt der Lichtsignalanlagen die jeweiligen Tiefbauämter (TBA) zuständig.

Lichtsignalanlagen (LSA) sind bei grossen Verkehrsmengen sowie bei Knoten mit Sicherheitsdefiziten die einzig geeignete Steuerungslösung. Sie ermöglichen mit entsprechenden Vorsortierspuren leistungsfähige, konfliktfreie und damit sichere Abwicklungen des Verkehrs. Zudem bieten sie die Mög-

lichkeit, den Verkehr für eine effiziente Abwicklung in der Spitzenstunde zu lenken und gezielt zu priorisieren, sei dies der öffentliche Verkehr (ÖV), der Langsamverkehr (LV) oder der motorisierte Individualverkehr (MIV). Dank Steuerungsprogrammen können mehrere Knoten optimal koordiniert und effektiv miteinander verbunden werden. Aufgrund dieser Steuerung ist allerdings auch möglich, dass, je nach Tageszeit, Verkehrsart und Verkehrsmenge, für nicht priorisierte Verkehrsmittel Wartezeiten die Folge sind.

2 Verkehrssteuerung in der Stadt St.Gallen

Das Verkehrsaufkommen weist in der Stadt St.Gallen Schwankungen auf, sei es innerhalb einer Woche, eines Tages und sogar einer Stunde. Für eine effektiv funktionierende Verkehrssteuerung ist es zentral, die jeweilige Nachfrage zu kennen und damit optimale Steuerungsprogramme mit angemessener Leistungsfähigkeit einzusetzen. Da die Nachfrage innerhalb einzelner Gebiete der Stadt unterschiedlich ist, wird der Verkehr gebietsweise gemessen, geregelt und abgewickelt. Von den 57 Lichtsignalanlagen werden heute 19 permanent als Einzelknoten gesteuert. Die übrigen 38 LSA-Knoten sind in Koordinationsgebiete unterteilt. In diesen werden die Knoten in Hauptverkehrszeiten koordiniert und in verkehrsexpensiven Zeiten als Einzelknoten gesteuert. Die Programmwahl erfolgt in der Regel über ein sogenanntes verkehrsabhängiges VAPW-System¹. Mit diesem kann für die spezifisch resp. in Echtzeit anfallende Verkehrsmenge das geeignete Steuerungsprogramm definiert werden. Bei geringen Verkehrsaufkommen werden flexible und für alle Verkehrsteilnehmenden freundliche Steuerungen gewählt, d.h. kürzere Umlaufzeiten (75 Sekunden) oder sogar vollverkehrsabhängige Steuerungen (vvpap² und vvas³) eingesetzt. In Spitzenzeiten sind hingegen leistungsfähige Steuerungsprogramme notwendig. In diesem Fall werden starre und koordinierte Programme mit tendenziell längeren Umlaufzeiten (90 Sekunden oder 120 Sekunden) eingesetzt. Je nach Verkehr werden also am selben Knoten verschiedene Programme eingesetzt. So sind bei den LSA-Knoten im Koordinationsgebiet I (Rosenbergstrasse – Geltenwilenstrasse - St.Leonhard-Strasse - Oberstrasse) vier unterschiedliche Programme eingesetzt. Die Programme schreiben dabei in der Regel die Phasenfolge sowie die Minimal- und Maximalgrünzeiten vor. Innerhalb dieser Programmvorgaben wird abhängig von der Verkehrsmenge der einzelnen Ströme jeweils nach Verkehrssituation optimiert und eine Anpassung der Umlaufzeiten vorgenommen. Die Steuerungsverfahren stellen demzufolge innerhalb eines vom Verkehrsrechner vorgegebenen Steuerungsprogrammes einen idealen Verkehrsablauf für die Verkehrsteilnehmenden (ÖV, MIV, LV) sicher.

Bei der Planung und dem Betrieb von Lichtsignalanlagen wird neben den Aspekten der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und der Priorisierung von ausgewählten Verkehrsteilnehmenden auch der Komfort (Wartezeiten) berücksichtigt. Die Frage, welche Art und welche Anzahl der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden begünstigt werden kann resp. allenfalls benachteiligt werden muss, ist mit Blick auf die Gesamtabwicklung des Verkehrs eine dauerhafte Aufgabe der Verkehrsplanung von

¹ VAPW (Verkehrsabhängige Programmwahl) ist ein Verfahren zur Auswahl eines Signalprogramms durch den Verkehrsrechner in Abhängigkeit der momentanen Netzbelastung.

² Bei vvpap (vollverkehrsabhängige phasenorientierte Steuerung) wechselt die Lichtsignalanlage je nach vorherrschendem Verkehr zwischen vordefinierten Phasen.

³ vvas sind vollverkehrsabhängige spurweise Steuerungen, die je nach Verkehrslast (Spitzen- oder Schwachlast) die einzelnen Verkehrsströme sehr flexibel steuern. Es werden jederzeit die zueinander verträglichen Verkehrsströme (ÖV, FG, Velo, MIV) nach tatsächlicher Nachfrage mit massgeschneiderten Grünphasen geschaltet.

Stadt und Kanton. Grundsätzlich bedeutet dies für jede Lichtsignalanlage, dass sie einzeln je nach Ort, Verkehrsaufkommen und Zeitpunkt unterschiedlich beurteilt werden muss und andere Anforderungen an die Steuerungslösung der Lichtsignalanlage gestellt sind. Während in der Spitzenzeit eine Anlage leistungsorientiert und damit „starr“ geschaltet ist, kann dieselbe Anlage in Randstunden sehr flexibel – auf Nachfrage resp. auf Anmeldung - reagieren. Die Steuerung der LSA in der Stadt St.Gallen erfolgt gestützt auf das Steuerungskonzept 2015/20, welches unter Berücksichtigung des Richtplans und des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung von den Tiefbauämtern des Kantons und der Stadt erstellt wurde.

3 Umgang mit Velos an Lichtsignalanlagen

Die Velos werden an Lichtsignalanlagen nach Möglichkeit auf separaten Radstreifen an den Knoten herangeführt. Diese werden in der Regel mit Velodetektoren anhand der Metallteile automatisch erfasst⁴. In Einzelfällen werden zusätzlich zu den Detektoren „Velodrücker“ als eine ergänzende manuelle Erfassung eingesetzt. Auf diese Weise können den Velofahrenden bedürfnisgerecht eigene Phasen zugeteilt werden, um die Kreuzungen konfliktfrei zu queren, oder aber sie werden mittels „Vorgrün“ gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) priorisiert und erhalten eine leicht vorgezogene Grünphase. An 26 der gesamthaft 57 Lichtsignalanlagen (LSA) verfügen die Velofahrenden über ein eigenes Lichtsignal, das auf Augenhöhe montiert und etwas kleiner ausgebildet ist als dasjenige für die Automobilistinnen und Automobilisten. Das sind namentlich die Knoten Breitfeld A8, Brühltor, Davidstrasse, Geissbergstrasse, Heiligkreuz, Helvetiaplatz, Herisauer Strasse, Nebenbahnhof, Kunklerstrasse, Lämmli-brunnenstrasse, Langgasse, St.Leonhard Nord, St.Leonhard Süd, Lindenstrasse, Militärstrasse, Neudorf, Oberstrasse, Platztor, Russen, Schoretshueb, Singenberg, Spisertor, Splügenstrasse, St.Fiden, Zil und Zürcher Strasse.

An acht LSA-Knoten (Herisauer Strasse, Lerchenfeld, St.Leonhard Nord, Lindenstrasse, Militärstrasse, Obere Weid, Splügenstrasse, Wehrstrasse) werden die Radfahrenden mittels Furten zusammen mit den Zufussgehenden über den Fussgängerstreifen geführt. Sie werden dabei mit dem Hinweisschild „Gilt auch für Velo“ informiert.

⁴ Bspw. Knoten Blumenbergplatz, Brühltor, Klubhausstrasse, Krontal, St.Fiden, St.Leonhard Süd, Winkelriedstrasse

4 Separate Velo-Lichtsignalanlagen

Separate Velo-Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich sinnvoll. Sie haben jedoch auch nachteilige Auswirkungen. Deshalb ist vor der Umsetzung jeweils eine integrale Gesamtbetrachtung notwendig. In der nachfolgenden Tabelle sind die möglichen Steuerungsarten und die entsprechenden Auswirkungen dargestellt, welche sich mit einer Velo-LSA ergeben können.

Art der Velo-LSA-Steuerung	Nutzen	Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit	Beispiel in St.Gallen
Eigene Velo-Phase (z.B. bei nicht möglicher MIV-Beziehung und / oder bei Velofurten)	Separates Angebot für Velofahrende	oft (merkliche) Reduktion der Gesamtleistungsfähigkeit	Brühltor
Vorgrün für Velofahrende	Vorstart für Velofahrende, damit Konflikt verhindert werden kann (Velofahrende werden von Autolenkenden frühzeitig erkannt)	leichte Einbusse der Gesamtleistungsfähigkeit	Stahl
Velo-Rechtsabbiegen bei Rot	keine Wartezeiten für die rechtsabbiegenden Velofahrenden	keine	keine ⁵
Rundumgrün Velos	Velos werden gleichzeitig aus allen Ästen in den Knoten geführt; infolge Reduktion der Phase kürzere Wartezeiten	Gesamtleistungsfähigkeit wird erhöht, da weniger Phasen	keine ⁶
Dauergrün	freie Durchfahrt für Velos (z.B. im Bereich Autobahnanschlüsse)	keine	Splügenstrasse ⁷
Grüne Welle	hindernisfreie Durchfahrt; kein „Stop and Go“ an LSA	Reduktion der Durchfahrts-geschwindigkeit für übrigen Verkehr	keine für Velo ⁸

⁵ Dies ist rechtlich derzeit noch nicht zulässig. Erste Versuche werden in Basel zusammen mit dem Bund vorgenommen.

⁶ Dies ist rechtlich derzeit noch nicht zulässig. Erste Versuche werden in Basel zusammen mit dem Bund vorgenommen.

⁷ Dauergrün für Geradeauspur für alle Verkehrsteilnehmenden

⁸ In den koordinierten Gebieten sind die LSA so gesteuert, dass für die Hauptrichtung bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von i.d.R. rund 35 km/h eine grüne Welle vorhanden ist. D.h. diese Grüne Welle ist für MIV, ÖV und E-Bikes (45km/h) nutzbar.

Für unkonventionelle Lösungen wie beispielsweise „Rundumgrün“ oder „Velo-Rechtsabbiegen bei Rot“ fehlen derzeit die rechtlichen Voraussetzungen. In Basel wurde 2013/2014 mit Genehmigung des Bundes ein „Velo-Rechtsabbiegen bei Rot“ an drei Knoten als Versuch getestet. Der Kanton Basel Stadt hat Anfang 2015 aufgrund seiner Erkenntnisse beim Bund beantragt, eine Änderung des Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes zu prüfen, die es ermöglichen soll, für Velos das Rechtsabbiegen bei Rot einzuführen. Der Bund hat diesem Antrag nicht stattgegeben respektive den Entscheid bis zum Abschluss des Versuches und zur Berichterstattung verschoben.

In den Jahren 2015/2016 hat Basel den Versuch auf zwölf Knoten ausgeweitet. An diesen zwölf Standorten durften Velofahrerinnen und Velofahrer bei Rot rechts abbiegen, selbstverständlich unter Berücksichtigung des Vortritts der Zufussgehenden auf den Fussgängerstreifen. An einem weiteren Standort testete das Amt für Mobilität die kombinierte Fussgänger- und Velo-Grünphase. Die neuen Möglichkeiten wurden rege genutzt. Ende Dezember 2016 endete der Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen. Die Zahlen und Beobachtungen werden derzeit ausgewertet, erste Erkenntnisse liegen aber bereits vor: Die Möglichkeiten des Rechtsabbiegens bei Rot sowie die Fussgänger- und Velophase wurden rege genutzt. Im Zusammenhang mit dem Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen waren keine Unfälle zu verzeichnen. Vereinzelt und im Promillebereich kam es vor, dass Velofahrende den Fussgängerinnen und Fussgängern keinen Vortritt gewährten. An zwei Standorten für freies Rechtsabbiegen bei Rot zeigte sich, dass diese ohne bauliche Anpassungen dafür nicht geeignet sind. Die entsprechende Signalisation wurde deshalb an diesen Stellen abgebaut und das freie Rechtsabbiegen bei Rot nicht mehr gestattet. In Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird die Signalisation an den (übrigen) Pilotstandorten bis auf weiteres aufrechterhalten. Das Amt für Mobilität erarbeitet einen Bericht zu den Ergebnissen des Pilotversuchs und legt diesen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Prüfung vor. Ziel ist es, das freie Rechtsabbiegen bei Rot für Velos und die Fussgänger- und Velophase ins Schweizerische Strassenverkehrsrecht aufzunehmen. Bei entsprechenden Ergebnissen wird Basel-Stadt dies im Rahmen einer Revision der Signalisationsverordnung beantragen. Als weitere Erkenntnis aus Basel ist festzustellen, dass das freie Rechtsabbiegen bei Rot für Velos – sofern es von Gesetzes wegen erlaubt werden sollte – nicht generell an jeder LSA umgesetzt werden soll, sondern nur an Standorten, die sich hierfür eignen. Entsprechende Empfehlungen werden im Bericht des Kantons Basel Stadt ausgearbeitet. Basierend auf den dann-zumaligen Erkenntnissen resp. allfälligen Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes sind die Lichtsignale in St.Gallen für solche Massnahmen zu überprüfen.

5 „Mehr Grün für alle“ in der St.Galler Innenstadt

In der Innenstadt sind heute total 22 LSA in Betrieb, wovon 20 Anlagen in drei Koordinationsgebieten zusammengefasst sind. Lediglich zwei LSA werden nicht koordiniert, sondern als Einzelknoten betrieben. Der Knoten „Spisertor“ stellt einen Ausnahmefall dar, da diese LSA einzig bei zufahrender Appenzeller Bahn für deren sichere Querung durch den Kreisel aktiv wird. Mittlerweile sind an 19 Knoten vvas-Programme im Einsatz. An neun Knoten wird das Programm mit VAPW und an zehn Knoten noch mit der unflexiblen Wochenschaltuhr (WAUT) festgelegt. Mit Ausnahme der LSA Spisertor sollten bis ins Jahr 2019 alle Knoten in der Innenstadt für vvas und VAPW ausgerüstet sein und entsprechend betrieben werden. Die LSA weisen bezüglich Koordination und Umlaufzeiten folgende Charakteristiken auf, die nach Überlast, Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Flautezeit (Flaute) unterschiedlich programmiert werden: in der nachfolgenden Tabelle ist ersichtlich, wann welche Umlaufzeit programmiert ist und wann welche Anpassung an der LSA zugunsten eines verbesserten Verkehrsflusses vorgenommen wurde. Selbstverständlich flossen bei diesen Anpassungen der Ampelanlagen oder der Phasenausbildungen die Anliegen der Velofahrenden mit ein.

Nr.	Name	Gebiet	Letzte Programmierung-Anpassung	Umlaufzeit			
				Überlast	HVZ	NVZ	Flaute
001	Blumenbergplatz	004	2015	90"	75"	75"	75"
002	Metzgergasse	004	2013	90"	75"	75'	vvas
003	Platztor	004	2015	90"	75"	75'	vvas
004	Sonnenstrasse	004	2014	90"	75"	75'	vvas
005	Brühltor		2012	vvas	vvas	vvas	vvas
006	Spisertor		2014	Spezialsteuerung			
007	Schibenertor	003	2013	75"	75"	75"	56"
008	Poststrasse	003	2012	75"	75"	75"	vvas
009	Broderbrunnen	003	2016	75"	75"	75"	vvas
010	Schützengasse	003	2016	75"	75"	75"	vvas
011	Helvetiaplatz	003	2016	75"	75"	75"	vvas
012	Gutenberg	003	2017	75"	75"	75"	vvas
013	Nebenbahnhof	003	2017	75"	75"	75"	vvas
027	Klubhausstrasse	001	2014	120"	90"	75"	vvas
028	Winkelried-Tulpenstr.	001	2014	120"	90"	75"	vvas
029	Wehrstrasse	001	2014	120"	90"	75"	vvas
030	Rosenbergstrasse	001	2015	120"	90"	75"	vvas
031	Militärstrasse	001	2015	120"	90"	75"	vvas
044	Teufener Strasse	001	2012	120"	90"	75"	vvas
045	Geltenwilenstrasse	001	2012	120"	90"	75"	vvas
046	Davidstrasse	001	2016	120"	90"	75"	vvas
047	St. Leonhard Süd	001	2016	120"	90"	75"	vvas

5.1 Massnahmen in der Innenstadt

Im Zusammenhang mit dem Bahnhofplatz wurde die Ausfahrt an der Gäbrisstrasse Nord mittels ausgebautem Radstreifen „Velosack“ verbessert. Überdies wurde der Knoten Geltenwilenstrasse zugunsten des Langsamverkehrs verbessert. Im Jahre 2016 wurden zwei separate Velo-LSA und eine Velofurt erstellt. In Zukunft sollen mit der Aufwertung St.Leonhard-Strasse / Oberer Graben, welche voraussichtlich ab 2019 erfolgen soll, sich gemäss vorliegendem Betriebs- und Gestaltungskonzept Verbesserungen für den querenden Fussverkehr und den rollenden Langsamverkehr ergeben. Es wird angestrebt, die Umlaufzeiten des Koordinationsgebietes 003 zumindest für die NVZ auf 60 Sekunden zu reduzieren. Ausserdem sollen im Rahmen dieses Projekts weitere Verbesserungen zugunsten des Velos vorgenommen werden, sei dies am Knoten Schibenertor, an dem eine Velo-LSA im Zusammenhang mit der Sanierung Bahnhofstrasse (Öffnung Einbahn für Velos) vorgesehen ist, oder an weiteren Lichtsignalanlagen entlang der St.Leonhard Strasse.

5.2 Massnahmen entlang Hauptachsen

Seit der Erheblicherklärung des Postulats im Jahre 2011 wurden für die Velofahrenden im Zusammenhang mit Velo-LSA folgende Verbesserungsmassnahmen realisiert:

- Langgasse, LSA Heiligkreuz, Langsamverkehrsoptimierungen; zwei separate Velo-LSA (Sommer 2013)
- Rorschacher Strasse, Knoten St.Fiden, Velo-LSA stadtauswärts; Velo auf Busspur (2015)
- Rorschacher Strasse, Knoten Obere Weid, separater Velo-Drücker; Velofurt (2015)
- Rehetobelstrasse, Knoten Krontal; ausgeweiteter Radstreifen („Velosack“) stadteinwärts (2015)
- Torstrasse, Knoten Brühltor; separate Velo-LSA zur Verdeutlichung (Juni 2011)
- Rosenbergstrasse, Knoten Winkelriedstrasse, Linksabbiegemöglichkeit Velo; separate Velo-LSA (2012)
- Vonwilstrasse (Süd), Knoten Burgstrasse; ausgeweiteter Radstreifen („Velosack“) stadteinwärts (2016)

In den letzten Jahren wurden zudem die folgenden weiteren Verbesserungen des Radverkehrsangebotes an LSA-Knoten vorgenommen:

- Rorschacher Strasse, Knoten Singenberg, stadtauswärts; Radstreifen (Juli 2011)
- Rorschacher Strasse, Knoten Krontal; vorgezogener Haltebalken stadtauswärts (2012)
- Vonwilstrasse (Süd), Knoten Burgstrasse; ausgeweiteter Radstreifen („Velosack“) stadteinwärts (2016)
- Zürcher Strasse, Schwimmbad Lerchenfeld; indirektes Velo-Linksabbiegen mittels Velofurt

Folgende weitere Massnahmen an LSA-Knoten sind in Planung:

- Splügenstrasse, Knoten Autobahn-Einfahrt, St.Fiden Nord; separate Velo-LSA (2017)
- Schönbüelstrasse; Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (kombinierter Geh- und Radweg Ostseite sowie Velofurten)
- Teufener Strasse, Knoten Riethüsli; Verbesserung für Velofahrende im Zusammenhang mit Strassenraumgestaltung

5.3 Agglomerationsprogramm 3. Generation

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation wurde unter der Leitung des kantonalen Tiefbauamtes in Zusammenarbeit mit der Stadt St.Gallen die Optimierung von Lichtsignalanlagen für den Fuss- und Veloverkehr untersucht. Die entsprechenden Massnahmen wurden dem Bund als Massnahme „5.2.3 Optimierung von LV - Infrastrukturen an Kantonsstrassen (SG)“ eingereicht; dabei sind beispielsweise an LSA-Knoten folgende Massnahmen angedacht:

- Unterer Graben, Querung Metzgergasse; Velofurt
- St.Jakob-Strasse, Knoten Sonnenstrasse; Velo-LSA
- Teufener Strasse; Knoten Oberstrasse; Velo-LSA
- Oberstrasse, Knoten Vonwilstrasse; ausgeweiteter Radstreifen („Velosack“)

6 Zusammenfassung

Die gezielte Verkehrsabwicklung mit einer effektiven Verkehrssteuerung ist für die Verkehrsfachleute von Kanton und Stadt eine dauerhafte Aufgabe. Die Systeme werden je nach Tageszeit, Ort, Verkehrsart, -teilnehmende anders gewichtet. Die LSA-Knoten sind mit hoch komplexen Steuerungsprogrammen miteinander verbunden. Die hohe Variabilität und Abhängigkeit lässt keine einseitige Priorisierung einzelner Verkehrsteilnehmender zu. Vielmehr wird eine rationale Abwicklung des Gesamtverkehrs priorisiert. Wie dargelegt werden konnte, hat die Stadt hinsichtlich Attraktivierung für den Veloverkehr an LSA-Knoten viel investiert. Das soll sich auch in Zukunft nicht ändern.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Postulat vom 15. März 2011