

Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 3. Juni 2024

6.0.4.3

Privater Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon»

217-2024

Festsetzung, Antrag an den Gemeinderat

1 Ausgangslage

2018 wurde der kooperative Planungsprozess von Stadt und SBB AG (Immobilien Development) gestartet, um die planerischen Grundlagen für die künftige Entwicklung des zentralen Bahnhofgebiets als Visitenkarte von Stadt und SBB zu erarbeiten. Mit der Entwicklung des SBB-Areals und des Bushofs mit Bahnhofplatz wird der Bahnhof Dietikon zu einer zeitgemässen Verkehrsdrehscheibe mit Aufenthaltsqualität und zu einem attraktiven Standort für Wohnen und Arbeiten mit hoher Nutzungs- und Erlebnisdichte. 2019/2020 wurde ein gemeinsamer Studienauftrag von Stadt und SBB Immobilien Development durchgeführt. Als verbindliche Planungsgrundlage wurde mit Abschluss der Vertiefungsstudien schliesslich das städtebauliche Konzept des Teams Hosoya Schaefer/Bryum/IBV Hüsler ausgewählt. Auf dieser Basis entwickelte die SBB das Richtprojekt und den privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon». An dieser zentralen Lage mit hoher ÖV-Erschliessungsqualität wird mit dem Gestaltungsplan (GP) die Ansiedlung von durchmischten und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen auf dem SBB-Areal – von der Überlandstrasse bis zum Bahnhofgebäude hin – ermöglicht. Gewerbe-, Detailhandels- und Gastronomienutzungen werden den Stadtraum beleben. Im nordwestlichen Bereich des langgezogenen Perimeters entsteht ein Gebäudeensemble mit Hochhaus als lebendige Zentrumserweiterung für das Wohnen um Innenhöfe herum (Baubereich D). Als weiterer Baustein entsteht gegenüber dem Bezirksgebäude ein Dienstleistungs- und Bürogebäude (Sonderbaustein/Baubereich C). Das Bahnhofgebäude (Aufnahmegebäude/Baubereich A) von 1977 bleibt nach Abklärungen zum baulichen Zustand erhalten. Es wird saniert und um zwei Geschosse aufgestockt. Gegen das neue Dienstleistungs- und Bürogebäude (Sonderbaustein) hin entsteht ein Erweiterungsbau am Bahnhofgebäude (Baubereich B). Im Erdgeschoss des alten Bahnhofgebäudes entsteht eine neue öffentliche Velostation mit direktem Bahnzugang als Ersatz für das städtische Velohaus, welches dem neuen Bushof weichen wird. In dieser neuen, öffentlichen Velostation im Eigentum der SBB sind mindestens 300 kostenlose Veloabstellplätze im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes vorgesehen (öffentlich-rechtlich vertraglich gesichert gemäss städtebaulichem Vertrag zwischen der Stadt und der SBB Immobilien Development).

Eine weitere Massnahme im Sinne des Mehrwertausgleichs und ebenfalls im städtebaulichen Vertrag gesichert, ist die finanzielle Beteiligung seitens SBB an den Errichtungskosten eines Ausbaus der Veloabstellanlagen Altberg. Dadurch wird eine bessere Verteilung der Veloabstellmöglichkeiten auf beiden Seiten der Gleise angestrebt.

Der Freiraum Bahnhofareal ist gemäss Gestaltungsplan öffentlich zugänglich, die öffentliche Fuss- und Veloverbindung wird in den Freiraum Bahnhofareal integriert, neue Strassenbäume markieren den Verlauf der Weiningerstrasse. Durch vernetzte Freiräume sowie Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und Hitzeminderung entsteht ein qualitativ hochwertiges Ensemble. Das Richtprojekt bzw. der Gestaltungsplan ist im Aussenraum und Übergangsbereich auf die Planung des neuen Bushofs und des Bahnhofplatzes abgestimmt.

Für diesen privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon», welcher bei der Baudirektion des Kantons Zürich am 22. November 2022 zur Vorprüfung eingereicht worden war, hatte das Amt für Raumentwicklung (ARE) im Rahmen der Vorprüfung zur Vorlage Stellung genommen, ebenso das Amt für Mobilität (AFM), das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), das Amt für Landschaft und Natur (ALN), das Strasseninspektorat, die

Abteilung Planen & Steuern, die Fachstelle Lärmschutz (FALS) sowie die Abteilung Archäologie und Denkmalpflege (A&D) (Mitberichte). Im Vorfeld einbezogen wurde das Bundesamt für Verkehr (BAV). Aufgrund der Rückmeldungen wurde die Gestaltungsplanvorlage überarbeitet und erst anschliessend wurde diese gemäss § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 14. September bis 13. November 2023 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. In diesem Zeitraum konnten Interessierte sich zur Vorlage äussern und schriftlich Einwendungen dagegen einbringen. Aufgrund der Rückmeldungen wurde die Vorlage wiederum überarbeitet.

Vorschriftsgemäss wurde der private Gestaltungsplan, bestehend aus den Vorschriften, dem Situationsplan im Massstab 1: 500 und dem erläuternden Bericht gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) nach der öffentlichen Auflage um den Bericht zu den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage erweitert. In diesem Bericht wird jede Einwendung behandelt. Bei den aufgeführten nicht berücksichtigten Einwendungen wird begründet, warum das entsprechende Anliegen keinen Eingang in die Überarbeitung fand.

Der private Gestaltungsplan «Bahnhof Dietikon» wird zusammen mit dem vorliegenden Bericht der Einwendungen nun zur Festsetzung durch den Gemeinderat verabschiedet.

Die Vorlage ist i.S.v. § 5 PBG rechtmässig, zweckmässig und angemessen.

2 Erwägungen zu den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage

Während der Auflagefrist sind sieben Schreiben mit Einwendungen eingegangen. Die Einwendungen stammen von Privatpersonen, politischen Parteien und Verbänden. In den eingegangenen Schreiben wurden 67 einzelne Anträge formuliert. Im vorliegenden Bericht werden sämtliche eingegangenen Einwendungen dokumentiert und der Umgang damit dargelegt. Damit wird über die nicht berücksichtigten Einwendungen gesamthaft bei der Festsetzung entschieden (§ 7 Abs. 3 PBG).

Auch die berücksichtigten Anträge sind im Bericht aufgelistet. Berücksichtigt heisst, dass sie wörtlich oder sinngemäss in den privaten Gestaltungsplan integriert worden sind. Dies hat zu Anpassungen der Gestaltungsplanvorschriften und/oder des städtebaulichen Vertrags geführt.

Bei den im Bericht als «nicht berücksichtigt» aufgeführten Anträgen wird begründet, warum sie keinen Eingang in den privaten Gestaltungsplan gefunden haben. Dabei kann es sich einerseits um Anträge handeln, welche bereits der geplanten Stossrichtung entsprechen oder durch andere Handlungsfelder als dem Gestaltungsplan schon abgedeckt werden und andererseits um Anträge, welche nicht den Zielsetzungen der SBB sowie der Behörden entsprechen.

Im Weiteren gibt es Anträge, welche «nicht Gegenstand des Planungsinstruments» sind. Diese Anträge können nicht mit dem Gestaltungsplan geregelt werden, da sie z.B. nachgelagerte Verfahren (z. B. Baubewilligungsverfahren) betreffen oder nicht Gegenstand der Nutzungsplanung sind oder schlicht Anliegen betreffen, welche zu weit vom Gestaltungsplanperimeter entfernt sind.

Als wichtigstes Anliegen aus der öffentlichen Auflage sind verschiedene Einwendungen zum preisgünstigen Wohnraum eingegangen: Neben Themen wie Ökologie, Biodiversität, Mikroklima, Hitzeminderung sind zum Thema preisgünstige Mietwohnungen in dauerhafter Kostenmiete oder subventionierter Wohnraum mehrere Anträge formuliert worden. Als Beitrag, um das Angebot an bezahlbarem Wohnraum in der Stadt zu erhöhen, ist die SBB folgendermassen auf das Anliegen eingegangen: In der zur Festsetzung vorliegenden Gestaltungsplanfassung ist innerhalb des Perimeters neu ein Anteil von 33% der Wohnflächen im preisgünstigen Segment vorgesehen. Gemäss dem Gestaltungsplan sind im Perimeter total 25'000 m² anrechenbare Geschossflächen zulässig. Für die Wohnnutzung sind davon maximal 20'000 m² anrechenbare Geschossfläche zulässig. Von dieser Fläche werden 6'600 m² für das preisgünstige Segment definiert und im städtebaulichen Vertrag zum Gestaltungsplan so festgesetzt.

Eine Anpassung des Anteils preisgünstigen Wohnraums und dessen Anordnung in den Baubereichen wirken sich auf den planerischen Mehrwert und damit auf den städtebaulichen Vertrag und die Massnahmen zur Abgeltung der Ausgleichsleistung (Mehrwertabgabe) aus. Sie wurden sorgfältig geprüft und führten zu einer Anpassung des städtebaulichen Vertrags: Das Thema wurde im STASS (Steuerungsausschuss Stadt/SBB) bespro-

chen und es konnte ein Ausgleich zwischen dem preisgünstigen Wohnanteil und der Finanzierung von erforderlichen Infrastrukturen getroffen werden. Zusätzlich zu den bestehenden preisgünstigen Wohnungen im Aufnahmegebäude, die auch nach der Sanierung noch in diesem Segment vermietet werden, wird neu ein Anteil von 22 % preisgünstigen Wohnraums in den Neubauten des Baubereichs D festgelegt. Somit besteht neu gesamthaft ein Drittel preisgünstiges Wohnen innerhalb des Gestaltungsplanperimeters. Zusammen mit den bestehenden Wohnungen im Bahnhofgebäude werden zukünftig also total 33% der Wohnflächen innerhalb des Perimeters des Gestaltungsplans im preisgünstigen Segment angeboten. Geplant ist ein vielfältiges, flexibles und zeitgemässes Angebot an unterschiedlichen Wohntypologien. Mit Rechtskraft des Gestaltungsplans werden die anrechenbaren Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen im Grundbuch angemerkt.

Was bedeutet preisgünstiges Segment? Preisgünstig heisst für diesen GP, dass der Anfangsmietzins der Wohnungen in diesem Segment für jedes Einzelprojekt auf den Mietbeginn hin aufgrund der teuerungsbereinigten Medianmieten festgesetzt wird. Dies erfolgt mittels Mietpreisindex gemäss Gutachten vom 20. März 2024 (Anhang im städtebaulichen Vertrag, vgl. Beilage). Unter preisgünstigen Mieten werden die Medianmieten in Abhängigkeit der Zimmerzahl pro Wohnung berücksichtigt (in Franken pro Quadratmeter und Jahr). Der Anteil der preisgünstigen Wohnungen führt zu einer Reduktion der Mietwohnungen, die auf Marktniveau vermietet werden. Die weitere Entwicklung der Mietzinse erfolgt gemäss den Bestimmungen des Mietrechts.

Wie wird in den einzelnen Etappen vorgegangen? Das Gebiet wird notwendigerweise etappiert überbaut. Für jede Etappe wird ein Nachweis über die anrechenbaren Geschossflächen für preisgünstiges Wohnen erbracht. Mit der ersten Etappe im Baubereich D sind mindestens 2'000 m² anrechenbare Geschossfläche an Wohnnutzung im preisgünstigen Bereich zu erstellen (vgl. städtebaulicher Vertrag, Kapitel 4 Umsetzung, 4.1 Fälligkeit).

3 Kommunale Festsetzung und kantonale Genehmigung

Das Bahnhofareal befindet sich nach rechtskräftigem Zonenplan in der Zentrumszone Z5 mit Gestaltungsplanpflicht. Der SBB-Perimeter entlang der Gleise ermöglicht eine Neustrukturierung des Gebiets bis zur Ueberlandstrasse. Da das Planungsgebiet mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt ist, war vor Ausarbeitung der GP-Festlegungen das Richtprojekt auszuarbeiten. Dieses ist aus einem Konkurrenzverfahren hervorgegangen. Das Richtprojekt reagiert mit einer Aufreihung und Höhendifferenzierung der einzelnen Baukörper entlang der Weiningerstrasse und der Bahnlinie auf die spezifische städtebauliche Situation. Es gliedert den Raum in vier Baubereiche mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten:

3.1 Aufnahmegebäude (Baubereich A)

Im Süden wird das bestehende Aufnahmegebäude aufgestockt und bildet somit die Begrenzung des Bahnhofplatzes (Baubereich A): Im Sinne der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit wird das Aufnahmegebäude mit dem Baujahr 1977 weitgehend erhalten, saniert und um zwei Geschosse aufgestockt. Weiterhin ist das Aufnahmegebäude Standort bahntechnischer Anlagen und leistet den Bahnzugang und bietet Raum für die Velostation im Erdgeschoss. Das Erdgeschoss ist mit publikumsorientierten Nutzungen besetzt, die Obergeschosse dienen weiterhin dem Wohnen. Als Ort des Ankommens und Umsteigens ist das bewusste Führen der Personenflüsse zentral, die Verkaufsflächen werden daher für eine Optimierung der Personenströme reduziert.

Hohes Haus Süd (Baubereich B)

Ein neugeschossiger Bau «Hohes Haus Süd» ergänzt das Aufnahmegebäude und setzt einen Akzent (Baubereich B): Im Norden wird der bestehende Anbau des Aufnahmegebäudes zurückgebaut und durch das 30 Meter hohe «Hohe Haus Süd» ersetzt. Das neugeschossige Gebäude bildet den Abschluss des Bahnhofplatzes. Hinsichtlich der Nutzung des Erdgeschosses orientiert sich der Bau am bestehenden Aufnahmegebäude. Das Erdgeschoss und die ersten drei Obergeschosse sind für gewerbliche Nutzungen vorgesehen und die Geschosse darüber für Wohnnutzungen.

3.2 Sonderbaustein (Baubereich C)

Die besondere Lage des «Sonderbausteins» gegenüber dem Bezirksgebäude Limmattal widerspiegelt sich in der Nutzung als reiner Gewerbe- und Dienstleistungsbau (Baubereich C): Der Baubereich ist schmal und zusätzlich sind an dieser schmalen Stelle des Perimeters die Anforderungen an Zufahrten, Durchfahrten und Stellplätzen zu erfüllen.

Wohnen Nord (Baubereich D)

Die Herausforderung des Wohnen Nord (Baubereich D) liegt in der beidseitigen Lärmexponiertheit. Mittels Innenhöfe werden Wohnoasen geschaffen: Im Nordwesten des Areals ist die Parzelle tiefer. Im Erdgeschoss entlang der Weiningerstrasse sind öffentlichen Nutzungen, in den Obergeschossen sind verschiedene Wohnangebote geplant. Die Höfe schaffen innenliegende Wohnqualitäten. Wohn- und Schlafräume werden konsequent gleisabgewandt angeordnet. Entlang der Gleise sind stattdessen Badezimmer, abgeschlossene Küchen und Re-duits vorgesehen. Im Baubereich D an der Ecke Weininger-/Ueberlandstrasse ist mit maximal 52 Metern Höhe ein Hochhaus zulässig. Die Fassadenabwicklung und die begrenzte Ausdehnung des Untergeschosses aufgrund des hohen Grundwasserspiegels, führen zur Anordnung der Abstellräume in den Obergeschossen.

3.3 Freiraumkonzept

Die Freiräume werden entsprechend der Nutzungen gestaltet. Der Hofraum im Baubereich D hat mit möglichst unversiegelten Flächen als Freiraum einen halböffentlichen Charakter und bietet auch Treffpunkte für die Hausgemeinschaften. Die Fassaden im Wohnen Nord werden begrünt. Von den begrüntem und gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen im Wohnareal Nord erstreckt sich der Freiraum über eine halböffentliche Vorzone beim Sonderbaustein hin zum öffentlichen Bahnhofplatz und Bushof beim Aufnahmegebäude. Durch die Distanz der Neubauten zu den Gleisen in allen Arealteilen, wird ein durchgängiger, mindestens zwei Meter breiter Fussweg von der Brücke Ueberlandstrasse bis zum Perron und von diesem bis hin zur südlichen Personenunterführung möglich. Entlang der Weiningerstrasse soll eine Baumreihe den stark versiegelten Strassenraum durchbrechen.

3.4 Bau- und Nutzungsvorschriften

Das dem privaten Gestaltungsplan zugrundeliegende Richtprojekt ist gemäss Art. 4 der Vorschriften des Gestaltungsplans für die weiterführenden Planungen und Projekte wegleitend. Der private Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» umfasst den Situationsplan M. 1: 500 und die dazugehörigen Vorschriften. Der Planungsbericht und der Bericht zu den (nicht berücksichtigten) Einwendungen liegen vor. Daneben ergänzen zahlreiche Beilagen wie das Richtprojekt oder der städtebauliche Vertrag das Dossier.

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans umfasst das Bahnhofareal zwischen dem Gleisfeld im Osten sowie der Weiningerstrasse und dem Bahnhofplatz im Westen. Der ausgearbeitete Gestaltungsplan ermöglicht eine situationsgerechte Bebauung und differenzierte bauliche Verdichtung an diesem für Dietikon zentralen Standort. In Erfüllung der Gestaltungsplanpflicht gilt es breit gefächerte Anliegen und Voraussetzungen zu erfüllen. Es sind sowohl der sorgfältige Umgang mit den städtebaulichen Anliegen, die ausgewiesene architektonische und aussenräumliche Qualität als auch der Nachweis des Immissionsschutzes als wesentliche öffentliche Interessen gemäss §§ 83 ff. PBG erfüllt.

Die Bau- und Nutzungsvorschriften im Gestaltungsplan tragen den regionalen Anforderungen des Gebiets mit hoher Dichte direkt am Bahnhof Rechnung. Der Nachweis, dass die Voraussetzungen des Bauens in lärm-belasteten Gebieten erfüllt werden können, wird mit dem Lärmgutachten vom 4. Juli 2023 (vgl. Beilage) bezüglich Eisenbahn-, Strassenverkehrs- und Buslärm erbracht. Der Gestaltungsplan stellt sicher, dass die Grenzwerte der LSV eingehalten werden können. Die Lärmberechnungen haben gezeigt, dass mit den im Richtprojekt vorgesehenen Nutzungen und Massnahmen alle lärmempfindlichen Räume lärmabgewandt oder über eine Loggia belüftet werden können. Damit können die Planungswerte aller Lärmarten (Eisenbahn-, Strassenverkehrs-, Bus- und Parkierungslärm) unter Berücksichtigung der Etappierungsschritte eingehalten werden. Im Hochhaus (Wohnen) im Nordwesten des Areals werden jeweils bei einem lärmempfindlichen Raum pro Geschoss die Immissionsgrenzwerte bezüglich Eisenbahnlärm überschritten. Diese Räume können aber auch über eine lärmabgewandte Seite belüftet werden.

Gemäss der in Art. 26 g BZO statuierten Gestaltungsplanpflicht bezweckt der GP die Sicherung des öffentlichen Rad- und Gehwegs sowie der öffentlichen Veloabstellplätze beim Bahnhof Dietikon; die Sicherstellung einer hochwertigen Bebauung und Aussenraumgestaltung; der Nachweis der Grenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV); den Nachweis der NIS-Verordnung; die Minimierung der Störfallexposition und die Sicherstellung des Hochwasserschutzes.

Die in der Bauordnung (noch) aufgeführten P+R Parkplätze werden nicht auf dem Areal gesichert, sondern werden gemäss der übergeordneten Richtplanung (Regionaler Richtplan Limmattal, 4.7 Parkierung, 4.7.2 Karteneinträge zu Park + Ride Parkieranlagen) am Standort Bahnhof Glanzenberg angeboten.

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst, auf zwei Teilflächen der Parzellen Kat.-Nrn. 11990 und 11918 eine Landfläche von insgesamt 12'417 m². Beide Parzellen sind im Grundeigentum der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB AG).

4 Weiteres Vorgehen

Der private Gestaltungsplan Bahnhofareal wird zur Festsetzung an den Gemeinderat überwiesen. Nach der Festsetzung läuft die 60-tägige Referendums- und die 5-tägige Stimmrechtsbeschwerdefrist. Sind die beiden Fristen ungenutzt verstrichen, verfügt die kantonale Baudirektion die Genehmigung des Gestaltungsplans. Danach erfolgt die Publikation der kommunalen Festsetzung und der kantonalen Genehmigung und der Gestaltungsplan wird nochmals öffentlich aufgelegt. Während dieser 30 Tage kann gegen die Festsetzung und Genehmigung des Gestaltungsplans rekuriert werden. Ist die Rekursfrist ungenutzt verstrichen oder sind allfällige Rechtsmittelverfahren abgeschlossen, setzt der Stadtrat den Gestaltungsplan in Kraft.

Referent: Stadtpräsident Roger Bachmann

Der Stadtrat beschliesst:

1. Dem Gemeinderat wird beantragt zu beschliessen:
 - 1.1 Das Dossier des privaten Gestaltungsplans «Bahnhofareal Dietikon» bestehend aus
 - Vorschriften vom 15. April 2024
 - Situationsplan M. 1:500 vom 15. April 2024
 - Planungsbericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) vom 15. April 2024
 - Bericht zu den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage des Gestaltungsplans Bahnhofareal vom 15. April 2024
 - Beilagen: Richtprojekt vom 16. Februar 2022; Richtprojekt Vertiefung Nutzungsverteilung vom 9. Mai 2022; Richtprojekt Vertiefung Lärmtypologie vom 19. April 2023; Objektschutzkonzept (Hochwasser und Oberflächenabfluss) vom 15. April 2024; Lärmgutachten vom 4. Juli 2023; Störfallgutachten (Screening Bahn) vom 7. September 2021; städtebaulicher Vertrag vom 15. April 2024wird festgesetzt.
 - 1.2 Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
 - 1.3 Eine Beschwerde gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen ab amtlicher Publikation schriftlich mit Begründung beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.
2. Der Stadtpräsident und die Stadtschreiberin werden ermächtigt, den städtebaulichen Vertrag im Namen des Stadtrats zu unterschreiben.
3. Nach erfolgter Zustimmung zum privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» durch den Gemeinderat (und Erledigung allfälliger Rechtsmittel aufgrund des Festsetzungsverfahrens bzw. nach einer allfälligen Referendumsabstimmung) wird das Stadtplanungsamt ermächtigt, die Rechtskraftbescheinigung beim Baurekursgericht des Kantons Zürich einzuholen.
4. Das Stadtplanungsamt wird beauftragt, den festgesetzten privaten Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» der Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung, zur Genehmigung einzureichen.

Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 3. Juni 2024

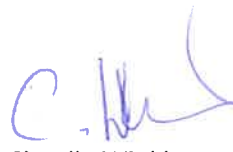
Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Schweizerische Bundesbahnen SBB vertreten durch SBB Immobilien Development, Anlageobjekte Urban, Andrea Hagn-Ziegert, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich;
- Eckhaus AG, Städtebau Raumplanung, Claudio Grünenfelder und Timo Setz, Rousseaustrasse 10, 8037 Zürich;
- Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung (via KatasterprozesseZH);
- Leiter Bauamt;
- Leiter Hochbauabteilung;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES



Roger Bachmann
Stadtpräsident



Claudia Winkler
Stadtschreiberin

Versand: 05.06.2024