



Volksabstimmung vom 18. Juni 2023

**Kreditbegehren von brutto CHF 3'800'000.–
(netto CHF 2'400'000.–) für die Sanierung und
Aufwertung der Hauptstrasse Nord zwischen
dem Hauptzoll und dem Helvetiaplatz**

Inhaltsverzeichnis

1	Worum geht es?	3
2	Ausgangslage	5
3	Projektbeschrieb	6
3.1	Fussverkehr	8
3.2	Veloverkehr	9
3.3	Öffentlicher Verkehr	11
3.4	Motorisierter Individualverkehr	14
4	Gestaltungskonzept	15
4.1	Beläge und Randabschlüsse	15
4.2	Sitzgelegenheiten und Veloabstellplätze	15
4.3	Beleuchtung	16
4.4	Begrünung	17
5	Baukosten	19
6	Finanzierung	20
7	Termine	21
8	Zusammenfassung	22
9	Antrag	23

1 Worum geht es?

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands muss die Hauptstrasse zwischen dem Hauptzoll und dem Helvetiaplatz saniert werden. Weiter sind die Werkleitungen (Gas, Wasser, Strom) sanierungsbedürftig und werden durch Energie Kreuzlingen erneuert. In ihrer jetzigen Ausgestaltung wird die Hauptstrasse Nord den unterschiedlichen Funktionen und heutigen Ansprüchen, Gesetzen sowie Normen nicht mehr gerecht, sodass neben dem Sanierungs- weiterer Handlungsbedarf besteht. Zudem weist die Strasse verschiedene Sicherheitsdefizite auf, die insbesondere den Fuss- und Veloverkehr betreffen.

Durch das vorliegende Projekt wird das Zentrum von Kreuzlingen weiter gestärkt und aufgewertet. Die ehemalige verkehrsorientierte Kantonsstrasse wird zu einer siedlungsorientierten Quartierstrasse umgestaltet, die den Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden gerecht wird. Mit der beidseitigen Anordnung der Baumpflanzungen und den Grünrabbatten wird ein wichtiger Beitrag zur Förderung der Biodiversität und gegen die Überhitzung des Stadtklimas geleistet. Durch die grosszügigen Fussgängerbereiche wird ein attraktiver Raum für den Fussverkehr geschaffen, der zum Flanieren und Verweilen einlädt.

Die Strasse bildet von Konstanz aus den Eingang in das Geschäftszentrum von Kreuzlingen. Die schmalere Fahrbahn von 6.2 Meter erhöht die Sicherheit für den Veloverkehr, da die optische Verengung des Strassenraums zu langsameren Geschwindigkeiten führt und somit die Tempo-30-Zone gestärkt wird. Durch die Bewirtschaftung als Kurzzeitparkplätze ist der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen zurückgegangen, weshalb die Längsparkplätze entlang der Hauptstrasse, vorwiegend zugunsten der Grünplanung, von 45 auf 21 reduziert werden können. In den letzten Jahren (aber auch in Zukunft) wurden mit der Sanierung von diversen Gebäuden entlang der Hauptstrasse zusätzliche Parkplätze geschaffen, sodass für das örtliche Gewerbe und die Anwohnerinnen und Anwohner auch mit der Reduktion noch ausreichend Parkplätze vorhanden sind.

2 Ausgangslage

Mit dem vorliegenden Projekt werden die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz (3. Generation) erreicht, sodass davon ausgegangen werden kann, dass der Bund seinen in Aussicht gestellten Beitrag von maximal CHF 1'220'000.– leistet. Ebenfalls stehen aus dem Strassenfonds der ehemaligen Kantonsstrassen CHF 180'000.– zur Verfügung.

Stadtrat und Gemeinderat beantragen, dem Kreditbegehren zuzustimmen.

Der Gemeinderat stimmte der Botschaft am 23. März 2023 mit 23 Ja-Stimmen gegen 15 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Die Hauptstrasse Nord zwischen dem Hauptzoll und dem Helvetiaplatz verlor seit der Schliessung des Hauptzolls für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Bau der Umfahrungsstrasse «Chance Nord» an Bedeutung. Dies zeigte sich auch mit der Umgestaltung des mittleren Abschnitts der Hauptstrasse zu einer Begegnungszone, dem Boulevard. Weiterhin stellt die Hauptstrasse Nord für den Fuss- und Veloverkehr eine bedeutende Verbindung nach Konstanz dar. Der durchschnittliche tägliche Verkehr lag 2017 bei ca. 7'500 Fahrzeugen (inkl. Velos), und die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 30 km/h. Als geschwindigkeitsreduzierende Massnahme wurden Schwellen, sogenannte «Berliner Kissen», im Bereich der Fahrbahn eingebaut.

Die Hauptstrasse Nord soll verbunden mit dem Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz (3. Generation) saniert und aufgewertet werden. Neben der Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist auch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität vorgesehen. Die Trennwirkung der Strasse wird reduziert, und mit der Aufwertung des Strassenbilds werden hochwertige Aufenthaltsräume für die Bevölkerung geschaffen.

3 Projektbeschreibung

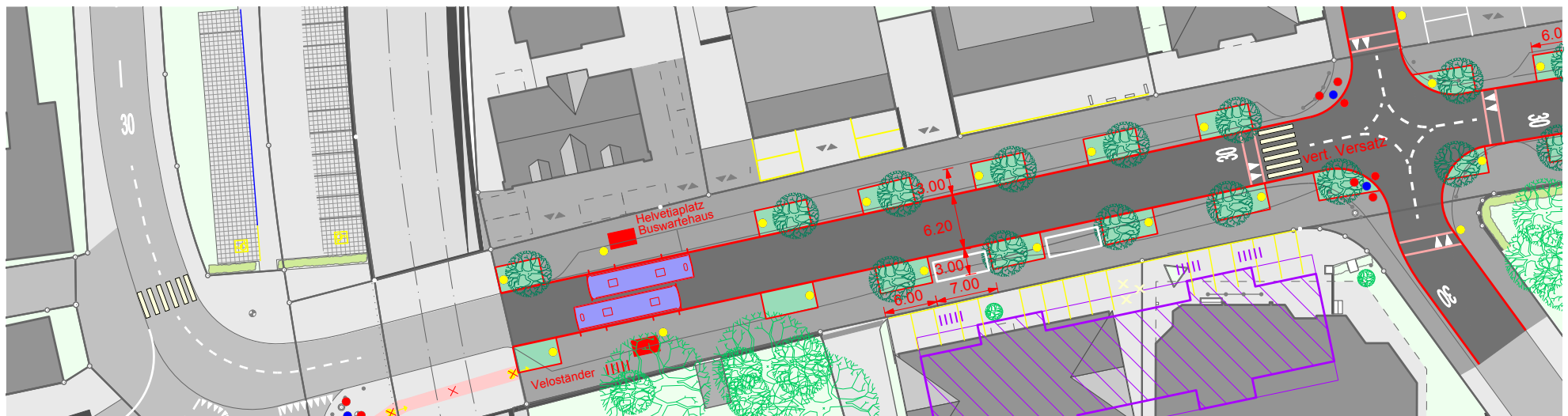
Die Aufgabenstellung bestand darin, eine Gestaltung zu finden, die der Bedeutung dieser wichtigen historischen Achse zwischen Kreuzlingen und Konstanz Rechnung trägt und das bestehende, hohe städtebauliche Potenzial auszubauen vermag. Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität soll aus dem heutigen Durchgangsort ein hochwertiger Raum entstehen, der zwischen dem Kreuzlinger Boulevard und der Konstanzer Altstadt ein Verbindungselement schafft, das den städtebaulichen und gesetzlichen Anforderungen gerecht wird. Das beauftragte Planerteam – Innoplan Bauingenieure AG, WMG Gartenarchitektur GmbH, Lichtgold GmbH – erarbeitete auf der Grundlage einer verkehrstechnischen und ortsbaulichen Analyse mehrere Varianten. Diese Vorschläge wurden anschliessend in zwei Workshops mit den Anliegen von Quartier-, Verbands- und Gewerbevertretungen verglichen. Aufgrund der Rückmeldungen in den Workshops wurde die vorliegende Bestvariante definiert.

Die Bestvariante zeichnet sich besonders durch ein ausgewogenes Parkier-, Grün- und Lichtkonzept aus. Vorhandene Baumstrukturen werden dabei berücksichtigt,

die Strasse erhält eine Aufwertung durch die grünere Gestaltung mit einer versetzt angeordneten Baumallee sowie durch die Verbreiterung der Gehwege. Für aus Konstanz Ankommende zeigt sich damit bereits am Hauptzoll eine freundliche und einladende Gestaltung im Sinne einer ersten Visitenkarte der Stadt Kreuzlingen und seines nahen Geschäftszentrums.

Die Fahrbahnbreite von 6.2 Meter unterstreicht das Tempo-30-Regime. Die Gradlinigkeit sorgt für eine gute Befahrbarkeit für Bus und Velo und eine dem Ort angemessene, zurückhaltende, aber auch repräsentative Gestaltung.

Die Querungsdistanz für Fussgängerinnen und Fussgänger ist durch die neue Fahrbahnbreite wesentlich geringer. Die Haltestelle im Bereich des Hauptzolls wird aufgrund der zukünftigen Busnetzplanung verschoben und ermöglicht dort willkommenen Raum zur Grüngestaltung, Gastronomieerweiterung und Parkierungsnutzung. Die Bushaltestellen werden alle zu gegenüberliegenden, behindertengerechten Fahrbahnhaltestellen mit hoher Haltekante (H = 22 cm) ausgebaut.



Ausschnitt – Abschnitt Süd (Helvetiaplatz bis Kreuzung Freiestrasse)

3.1 Fussverkehr

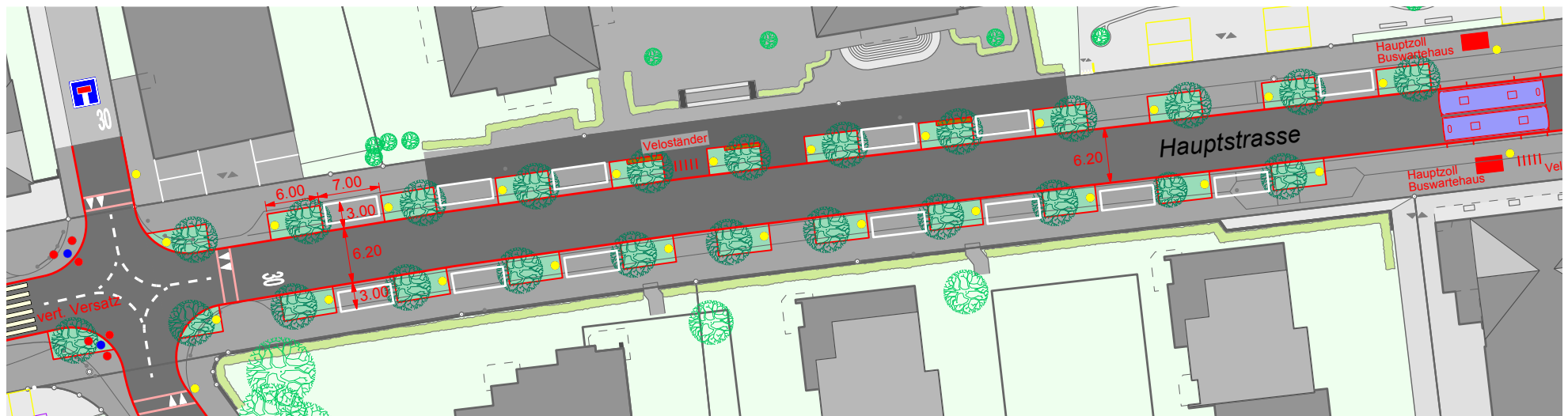
Die wichtigen und gut frequentierten Fusswegverbindungen entlang der Hauptstrasse Nord werden deutlich aufgewertet. Anstelle der bisherigen 2 Meter breiten Trottoirs weisen diese neu eine Breite von 2.5 bis 3.5 Meter auf. Der Fussgängerstreifen auf der Höhe Freiestrasse wird beibehalten, da er als wichtige Querung für den Kindergarten erachtet wird. Die beiden Fussgängerstreifen auf der Höhe Brücken- und Grenzstrasse werden aus Sicherheitsgründen aufgehoben, da sie aufgrund der schmalen Fahrbahn nicht mehr benötigt werden.

In Längsrichtung ist angedacht, die Fussgängerstreifen über die Freie- und Grenzstrasse aufzuheben. Einerseits sind diese aufgrund des durchgehenden Tempo-30-Regimes nicht mehr erforderlich, andererseits sollen dadurch die Strassen bewusster und aufmerksamer überquert werden, was zur Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt.

3.2 Veloverkehr

Der Veloverkehr wird Tempo-30-zonenkonform im Mischverkehr geführt. Aufgrund von Sicherheitsaspekten wird auf Radstreifen verzichtet. Beidseitige Radstreifen erfordern eine Mindestbreite von 1.5 Meter, sodass die gesamte Fahrbahn eine Breite von 8.5 Meter aufweisen müsste. Eine 8.5 Meter breite Strasse lässt sich kaum mit einer Tempo-30-Zone kombinieren, sondern entspricht einer verkehrsorientierten Strasse, die auf hohe Fahrzeugmengen und eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt ist. Durch die reduzierte Fahrbahnbreite mit verkehrsberuhigenden Elementen bei den Einmündungen Freie- und Brückenstrasse kann die Tempo-30-Zone gestärkt und die Geschwindigkeit tief gehalten werden.

Im Jahr 2017 wurde ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von rund 7'500 Fahrzeugen (inkl. Velo) gemessen. Bei Verkehrsmessungen von 2021 wurden noch 4'500 Fahrzeuge (inkl. Velo) gezählt. Diese Zahlen liegen, vermutlich bedingt durch die Covid-19-Pandemie, eher tief. Es kann davon ausgegangen werden, dass die



Ausschnitt – Abschnitt Mitte (Kreuzung Freiestrasse bis Hauptstrasse 10)

Verkehrsmengen nach der Sanierung der Hauptstrasse Nord sowie den verkehrsberuhigenden Massnahmen in der Brückenstrasse gegenüber den Frequenzen von 2017 weiter abnehmen werden.

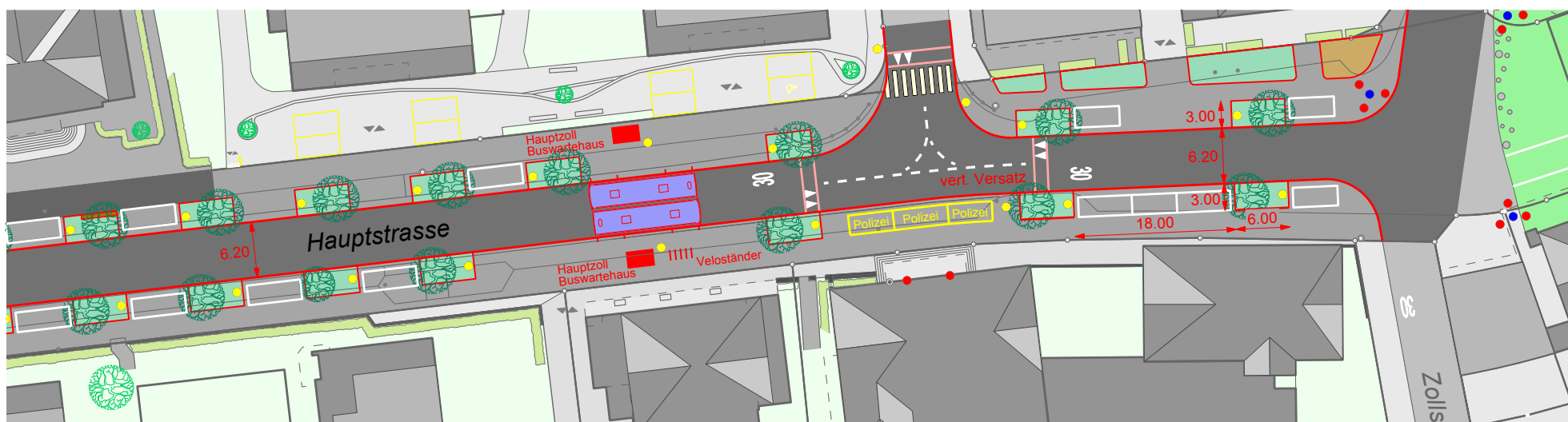
Bei der jetzigen Fahrbahnbreite von 7.5 Meter werden die Velofahrenden heute zu eng überholt. Den Autofahrenden wird suggeriert, dass ausreichend Platz vorhanden ist, um die Velofahrenden trotz Gegenverkehr zu überholen. Aufgrund dieser kritischen Breite werden die Velofahrenden oft an den Rand gedrängt, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Bei der geplanten Fahrbahnbreite von 6.2 Meter werden die Velofahrenden mit ausreichend Abstand überholt, da bei Gegenverkehr offensichtlich zu wenig Platz für ein Überholmanöver vorhanden ist.

Die rote Markierung im Abschnitt Helvetiaplatz wird aufgehoben. Die gefährliche Eingliederung der Velofahrenden in die Fahrbahn kann damit verhindert werden. Aus diesem Grund macht ein abgetrennter Veloweg innerstädtisch wenig Sinn, insbesondere wenn die Velofahrenden auch noch links abbiegen möchten.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen sämtliche Zugänge zu den Bushaltestellen und Fahrzeugen bis Ende 2023 hindernisfrei umgebaut werden. Falls die Sanierung der Hauptstrasse nicht wie geplant 2024/25 erfolgen kann, ist zu prüfen, ob der Umbau der Haltestellen vorgezogen werden müsste. Eine hohe Haltekante mit 22 cm Einstiegshöhe ermöglicht Personen mit eingeschränkter Mobilität einen autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehrsmittel. Zudem wird die Busbenutzung für Personen mit Kinderwagen oder in Begleitung von Kleinkindern erleichtert.

Die Haltestellen «Hauptzoll» und «Helvetiaplatz» werden als gegenüberliegende Fahrbahnhaltestellen ausgebaut. Dabei ist die Verschiebung der Haltestelle «Hauptzoll» um ca. 60 m in Richtung Helvetiaplatz erforderlich, was zusätzlich eine flexiblere Busführung ermöglicht.



Ausschnitt – Abschnitt Nord (Hauptstrasse 10 bis Hauptzoll)

Blick auf die Villa Bellevue und Villa Roberta in Richtung Helvetiaplatz



3.4 Motorisierter Individualverkehr

Die heutige Strassenaufteilung wird verändert. Eine durch die neue Baumallee erzielte optische Einengung der Fahrbahn betont den siedlungsorientierten Charakter der Strasse. Gleichzeitig soll damit der reine Durchgangs- und Berufsverkehr vermehrt auf das dafür vorgesehene Kantonsstrassennetz geleitet werden. Neu ist eine 6.2 Meter breite Fahrbahn vorgesehen, die keine Leitlinie hat. Die Geschwindigkeit von 30 km/h wird beibehalten. Damit das Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird, werden neben der schmaleren Fahrbahn die Knotenpunkte erhöht eingebaut.

Beidseitig der Fahrbahn sind aktuell Längsparkplätze vorhanden. Im Bestand sind 45 öffentliche sowie zusätzlich 4 Parkplätze für die Polizei vorhanden. Die öffentlichen Parkplätze werden als Kurzzeitparkplätze bewirtschaftet. Mit dem Ausbau der Hauptstrasse soll ein Teil der öffentlichen Parkplätze vorwiegend zugunsten der Grünplanung aufgehoben werden. Neu sind noch 21 öffentliche Parkplätze und 3 Parkplätze für die Polizei vorgesehen.

In den letzten Jahren wurden durch die Neu- und Umbauten entlang der Hauptstrasse viele private Parkplätze für Kundinnen und Kunden sowie Anwohnerinnen und Anwohner geschaffen. Auch in Zukunft werden bei den anstehenden Neu- und Umbauten zusätzliche Parkplätze erstellt, zum Beispiel stehen bei der geplanten Überbauung «Zur Helvetia» in der Tiefgarage knapp 40 öffentliche Parkplätze zur Diskussion. Neben den Parkplätzen direkt an der Hauptstrasse stehen in der unmittelbaren Umgebung rund 200 öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Aktuelle Zählungen der parkierten Autos auf den öffentlichen Parkfeldern entlang der Hauptstrasse haben gezeigt, dass die Parkplätze meist nur zur Hälfte belegt sind. Auch mit einer Reduktion ist der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen für das Gewerbe und die Anwohnerinnen und Anwohner ausreichend abgedeckt.

4 Gestaltungskonzept

Neben den verkehrstechnischen Verbesserungen können mit gestalterischen Elementen auch Verbesserungen im Bereich des Ortsbilds erzielt werden. Mit diesen wird zurückhaltend umgegangen, da einerseits die Hauptstrasse nicht überladen wirken soll und andererseits auch Kostenüberlegungen eine Rolle spielen.

4.1 Beläge und Randabschlüsse

Die Fahrbahnen und das Trottoir werden in Asphalt ausgeführt. Ausnahmen bilden besondere Bereiche wie beispielsweise die Vorplätze der Villa Roberta und der Villa Bellevue. Dort ist ein Belagswechsel (Pflasterung im Stil der Villa) vorgesehen. Die Oberfläche des Pflastersteins ist jedoch so behandelt, dass er hindernisfrei und rollstuhlgängig ist.

Im Bereich der Fahrbahn ist ein tiefer, taktil fassbarer Randabschluss mit einem Absatz von 3 bis 4 cm zwischen Fahrbahn und Trottoir geplant. Einerseits soll damit optisch eine weiche Trennung erzielt werden, andererseits ist die flächige Querung möglich.

4.2 Sitzgelegenheiten und Veloabstellplätze

Bei einigen Grünrabatten werden Sitzgelegenheiten integriert, die zum Ausruhen und Verweilen einladen. Des Weiteren sind, verteilt auf dem gesamten Abschnitt, Veloabstellanlagen vorgesehen. Diese Velobügel sind so angeordnet, dass keine Parkplätze aufgehoben werden.

4.3 Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept sieht vor, einen ähnlichen Lampentyp wie im Boulevard oder im Dorfkern Kurzrickenbach zu verwenden. Somit wird mit einem gleichmässigen Helligkeitsniveau für gute Sichtverhältnisse gesorgt, wodurch sich auch das Sicherheitsempfinden erhöht. Durch die gestalterischen Wiederholungen wird eine atmosphärisch angenehme und ruhige Raumsituation geschaffen. Mit der Beleuchtung wird die Hauptstrasse zur Flaniermeile, mit Aufenthaltsqualität auch während der Dunkelstunden. Die Leuchten werden entlang der Strasse – in abwechselnder Anordnung – im Bereich der Baumrabatten platziert. Schwenkbare Strahler an hohen Masten zur Seite des Boulevards und am Hauptzoll ergänzen das Beleuchtungsangebot.

4.4 Begrünung

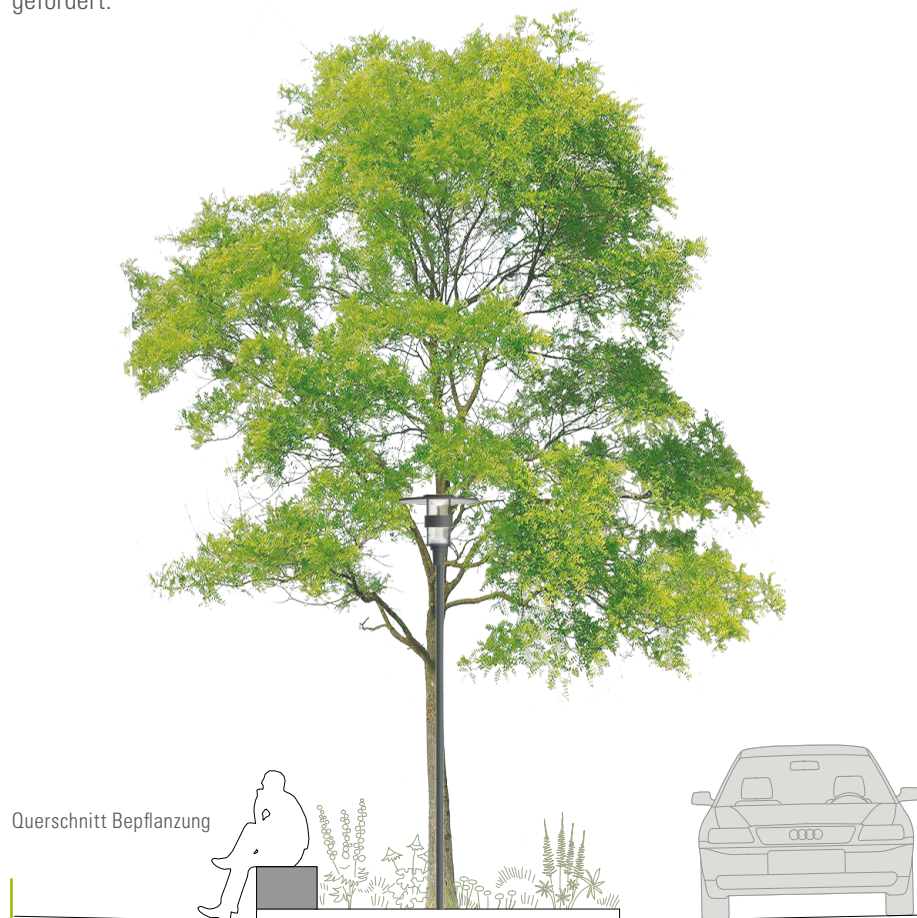
Hitzeperioden kommen im Zuge des Klimawandels immer häufiger vor und werden andauernder und heisser. Insbesondere Städte leiden unter der steigenden Hitzebelastung unter anderem wegen starker Versiegelung der Oberflächen.

Deshalb ist die Baumpflanzung auf grösseren Grünflächen bei der Sanierung der Hauptstrasse Nord ein zentrales und wichtiges Element. Die zur Verfügung stehenden Flächen wurden genutzt, um ein durchgrüntes und schattenspendendes Landschaftskonzept umzusetzen. Dadurch konnte der Anteil der versiegelten Flächen reduziert werden. Die Bepflanzung mit Wildstauden kommt der Biodiversität zugute. Im Sinne des Prinzips der Schwammstadt können die Folgen von ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen zumindest etwas abgemindert werden. Die Speicherkapazität der neuen offeneren Flächen können die Gefahr von Überflutungen reduzieren und das Klima kleinräumig verbessern.



Beleuchtungskonzept Nacht – Abschnitt Mitte

Die Baumallee ist versetzt angeordnet. In einem klaren Raster sind zwischen den 7 Meter langen Parkfeldern 6 x 3 Meter grosse Grünflächen vorgesehen. Diese beinhalten jeweils einen Baum und Wildstauden sowie eine Strassenlampe. Die Baumart ist noch nicht abschliessend definiert, jedoch soll die gleiche (Dornenloser Lederhülsenbaum) wie im Boulevard übernommen werden. Ebenfalls wird die vorhandene Baumstruktur in das Begrünungskonzept integriert. Im Bereich der Haltestelle Helvetiaplatz ist auf der östlichen Strassenseite kein neuer Baum vorgesehen, da hier bereits sehr grosse Bäume auf dem Privatgrundstück vorhanden sind. Mit der Begrünung wird die Aufenthaltsqualität erhöht und die Biodiversität gefördert.



5 Baukosten

Aufgrund von Sondagen und Festigkeitsmessungen des Strassenkörpers wurde eine detaillierte Kostenschätzung erstellt.

Baukosten	CHF
Strassenbaukosten	2'060'000.–
Nebenkosten	704'000.–
Projekt und Realisation	458'000.–
Mehrwertsteuer	258'000.–
Reserve und Unvorhergesehenes	320'000.–
Gesamtkosten inkl. MwSt. (brutto)	3'800'000.–



6 Finanzierung

Beträge	CHF
Gesamtkosten Aufwertung und Sanierung	3'800'000.–
./.. Beitrag Agglomerationsprogramm (Bundesbeitrag)	./.. 1'220'000.–
./.. Beitrag Strassenfonds «Unterhalt ehemalige Kantonsstrassen»	./.. 180'000.–
Total (netto)	2'400'000.–

Unmittelbar aus den Investitionen ergeben sich die Kapitaldienstkosten (Abschreibung und Verzinsung). Diese präsentieren sich wie folgt:

Basis der Abschreibung	CHF
Erstellungswert	2'400'000.–
Abschreibung auf 40 Jahre (2.5 %)	60'000.–

Basis der Verzinsungen	CHF
Erstellungswert	2'400'000.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 1'200'000.–)	48'0000.–
Total Abschreibung und Zinsaufwand pro Jahr	108'000.–

7 Termine

Die Planaufgabe für die Sanierung und Aufwertung der Hauptstrasse Nord erfolgt nach der Genehmigung des Kredits durch das Volk. Der Baubeginn erfolgt in Abstimmung der weiteren geplanten Strassenprojekte, sodass sich diese nicht gegenseitig behindern und die Verkehrsbelastung infolge Ausweichverkehr reduziert werden kann. Der definitive Baubeginn kann noch nicht festgelegt werden, ist jedoch im Jahr 2024 oder 2025 vorgesehen. Damit von den Bundesgeldern von CHF 1'220'000.– profitiert werden kann, muss der Baubeginn bis spätestens 2025 erfolgen.

8 Zusammenfassung

Die Hauptstrasse Nord in Kreuzlingen weist einen hohen Sanierungsbedarf aus. In ihrer heutigen Gestaltung wird sie den unterschiedlichen Funktionen und dem besonderen Ort als Eingangstor zum Geschäftszentrum der Stadt Kreuzlingen nicht mehr gerecht.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen – Konstanz (3. Generation) soll der nördliche Abschnitt der Hauptstrasse saniert und aufgewertet werden. Neben der Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität vorgesehen. Mit dem vorliegenden Projekt können die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm erreicht werden. Es ist davon auszugehen, dass der Bund seinen in Aussicht gestellten Beitrag von maximal CHF 1'220'000.– leisten wird, vorausgesetzt, der Baubeginn erfolgt bis spätestens 2025. Ebenfalls stehen weitere CHF 180'000.– aus dem Strassenfonds der ehemaligen Kantonsstrassen zur Verfügung.

Ein wesentlicher Punkt des Sanierungsprojekts ist die durchgehende Begrünung. Die bestehenden, kleinwüchsigen 15 Bäume im Trottoirbereich werden entfernt und durch 40 neue, grosswüchsige Bäume ersetzt. Die Grünflächen werden mit Wildstauden bepflanzt. Durch die Grünrabbatten wird einerseits die Versiegelung reduziert und andererseits ein Beitrag zur Förderung der Biodiversität geleistet.

Die Fahrbahnbreite wird zur Erhöhung der Sicherheit auf 6.2 Meter reduziert. Es wird bewusst keine Leitlinie markiert, dies unterstreicht das Tempo-30-Regime. Die Gradlinigkeit sorgt für eine gute Befahrbarkeit für Bus und Velo aber auch für den motorisierten Individualverkehr.

In den vergangenen Jahren wurden durch Neu- und Umbauten rund 25 private Parkplätze direkt entlang der Hauptstrasse geschaffen. Der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen für das Gewerbe und die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Hauptstrasse ist damit ausreichend abgedeckt. Die Reduktion von heute 45 auf 21 Parkplätze ist somit möglich.

Mit einer angemessenen Gestaltung, die den vielfältigen, heutigen und zukünftigen Anforderungen gerecht wird, soll die nördliche Hauptstrasse als wichtige Verbindung zwischen Konstanz und Kreuzlingen sowie als Aufenthaltsort mit neuen Qualitäten spürbar aufgewertet werden.

9 Antrag

Der Gemeinderat stimmte der Botschaft am 23. März 2023 mit 23 Ja-Stimmen gegen 15 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Stadtrat und Gemeinderat beantragen Ihnen, dem Kreditbegehren von brutto CHF 3'800'000.– (netto CHF 2'400'000.–) für die Sanierung und Aufwertung der Hauptstrasse Nord zwischen dem Hauptzoll und dem Helvetiaplatz zuzustimmen.

Stadt Kreuzlingen

Hauptstrasse 62

8280 Kreuzlingen

Tel. 071 677 61 11

stadt@kreuzlingen.ch

www.kreuzlingen.ch