



An den Grossen Rat

16.5523.03

Petitionskommission  
Basel, 23. April 2018

Kommissionsbeschluss vom 23. April 2018

## **Petition P 360 betreffend " Grossbasel-West leidet enorm unter den fehlenden Parkplätzen"**

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 7. Dezember 2016 die Petition betreffend „Grossbasel-West leidet enorm unter den fehlenden Parkplätzen“ der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Mit Bericht vom 24. Mai 2017 stellte die Petitionskommission dem Grossen Rat den Antrag, die Petition der Regierung zur Stellungnahme innert einem halben Jahr zu überweisen. An seiner Sitzung vom 28. Juni 2017 ist der Grosse Rat dem Antrag der Petitionskommission gefolgt. Mit Beschluss vom 19. Dezember 2017 nahm der Regierungsrat zuhanden der Petitionskommission Stellung.

### **1. Wortlaut der Petition<sup>1</sup>**

*Als langjähriger Polizeibeamter im Kanton Basel-Stadt werde ich privat immer wieder auf die Parkplatzproblematik in unserem Quartier angesprochen. Seit beim Bachgraben ca. 200 Parkplätze aufgehoben wurden und beim Strassenabschnitt Bungestrasse bis Burgfelden Grenze beidseitig ca. 50 Parkplätze weggefallen sind, leidet Grossbasel-West unter dem enormen Mehrverkehr. Vor allem während der Badesaison findet man als Anwohner keine Parkmöglichkeiten mehr. Der Suchverkehr wirkt sich auf die ganze Region bis in die späten Nachtstunden aus. Viele Fahrzeugführer sind sogar dazu gezwungen, ihre Fahrzeuge ausserhalb der Markierungen / Parkfelder abzustellen und werden dadurch mit einer Busse bedacht.*

**Die Unterzeichnenden fordern daher, dass in dieser Region alle in den letzten 5 Jahren aufgehobenen Parkplätze in Quartiernähe wieder geschaffen werden.**

---

<sup>1</sup> Petition P 360 „Grossbasel-West leidet enorm unter den fehlenden Parkplätzen“, Geschäfts-Nr. 16.5523.01.

## **2. Bericht der Petitionskommission vom 24. Mai 2017<sup>2</sup>**

Die Petitionskommission stellte aufgrund des Hearings vom 10. April 2017 mit einer Bewohnerin und einem Bewohner des Stadtteils Grossbasel-West sowie dem Präsidenten des Neutralen Quartiervereins Kannenfeld als Vertretende der Petentschaft und dem Abteilungsleiter Verkehrstechnik vom Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) als Vertreter der Verwaltung folgendes fest: Die vom Regierungsrat bei der Strategie zur Parkraumbewirtschaftung auf dem gesamten Gebiet der Stadt Basel für die Parkierung im privaten und öffentlichen Raum verfolgten Ziele – optimale Auslastung der bestehenden Parkplätze, Reduktion des Parksuchverkehrs, Reduktion des Parkdrucks auf Allmend und dadurch langfristig eine Reduktion des Flächenbedarfs für öffentliche Parkplätze, Reduktion des Strassenverkehrs – hätten im Gebiet Grossbasel-West noch nicht den gewünschten Effekt erzielt. Die Petitionskommission stellte ausserdem fest, dass sich im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung nicht in allen Quartieren die gleichen Herausforderungen stellten. Sie erachte es deshalb für eine erfolgreiche kantonale Parkraumpolitik als notwendig, dass der jeweiligen spezifischen Quartiersituation Rechnung getragen werde. Diesem Aspekt sollte der Regierungsrat bei der Wirkungskontrolle des in der Zwischenzeit umgesetzten Parkraumbewirtschaftungssystems besondere Aufmerksamkeit schenken. Im Zusammenhang mit Grossbasel-West solle er daher insbesondere zu folgenden Themen Überlegungen anstellen:

- Der Kauf einer Anwohnerparkkarte sei um ein Vielfaches günstiger als eine Einstellplatzmiete in einem Quartierparking oder in einer Tiefgarage, so dass kein Anreiz für die Miete eines Einstellplatzes besteht. Möglicherweise seien eine andere Preispolitik und zeitliche Einschränkungen (begrenzte Parkzeit) für das Parkieren in der blauen Zone ein Lösungsansatz.
- Mangels Parkplätzen in privaten Einstellhallen bestehe momentan, unabhängig von der Parkkostensituation, keine Wahlfreiheit, wo jemand sein Auto zu parkieren wünscht. Der Bau von Quartierparkings als vom Abteilungsleiter Verkehrstechnik des BVD vorgeschlagener möglicher Lösungsansatz werfe jedoch viele offene Fragen auf, wie Standort, Finden eines geeigneten Investors für ein Projekt, Mietpreis für entsprechendes Angebot, zu berücksichtigende gesetzliche Vorschriften, Anzahl aufzuhebender Allmendparkplätze u.ä..
- Eine Lenkung, beziehungsweise Reduktion der Pendlerströme könne allenfalls über eine Erhöhung der Kosten für Besucher- und Pendlerparkkarten erreicht werden. Was Pendelnde aus Frankreich angehe sei die Benutzung von geplanten Park-and-Ride-Anlagen in der Umgebung nur dann interessant, wenn sich dies für sie lohnt.
- Prüfung temporärer Lösungsansätze, wie z.B. die freigewordene Fläche beim Freizeitgartenareal Milchsuppe für provisorische Parkplätze zu nutzen oder, analog zum Wettsteinquartier, die Umwandlung blauer Parkplätze in solche mit Parkuhren. Solche und ähnliche Massnahmen seien mit flankierenden Massnahmen zu ergänzen.

## **3. Stellungnahme des Regierungsrats, Regierungsratsbeschluss vom 19. Dezember 2017**

Der Regierungsrat nimmt wie folgt zur Petition Stellung:

### **3.1 Parkplatzsituation**

#### **3.1.1 Geänderte Platzbedürfnisse und -anforderungen im Strassenraum**

Mit seiner Parkplatzpolitik verfolgt der Regierungsrat das Ziel, Automobilistinnen und Automobilisten die Parkplatzsuche zu erleichtern sowie den Parksuchverkehr und die damit

---

<sup>2</sup> Geschäfts-Nr. 16.5523.02

verbundenen negativen Begleiterscheinungen zu reduzieren. Autofahrende sollen möglichst jederzeit und überall innert vernünftiger Zeit einen Parkplatz finden können.

In den Jahren 2000 bis 2015 wurden insgesamt knapp 2'800 neue, öffentlich zugängliche Parkplätze geschaffen. Zusammen mit zahlreichen zusätzlichen neuen privaten Parkplätzen ohne öffentlichen Zugang entstanden etwa 6'000 Parkplätze ausserhalb der Allmend. Im gleichen Zeitraum hat die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum um rund 3'000 Plätze abgenommen.

Der Regierungsrat legt Wert auf die Feststellung, dass der Verlust von Parkplätzen auf Allmend nicht Teil seiner Parkplatzpolitik ist. Ein wesentlicher Grund für den Parkplatzverlust ist, dass sich die Ansprüche an die Sicherheit im Strassenraum in den letzten Jahrzehnten erhöht haben. Heute besteht ein gesellschaftlicher Konsens, der Sicherheit im Strassenverkehr höchste Priorität einzuräumen, was u.a. zum Handlungsprogramm Via Sicura<sup>3</sup> des Bundes aus dem Jahr 2012 führte. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Gleichzeitig werden die motorisierten Fahrzeuge immer breiter und höher und auch die Erfordernisse neuer Fahrzeugtypen wie etwa den „40-Tönnern“ müssen berücksichtigt werden. Dass die Fahrzeuge (PW und LKW) immer grösser werden, führte zu angepassten Normvorgaben bei den Breiten für die Fahrspuren. Diese grösseren Fahrzeugbreiten führten gleichfalls zur Anpassung der Vorgaben für den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes muss mit breiteren Velostreifen Rechnung getragen werden. So führen die breiteren Fahrspuren für den motorisierten Verkehr sowie breitere Velostreifen zu grundsätzlich mehr Platzbedarf für den rollenden Verkehr. Unverändert bleibt parallel dazu der Platzbedarf für die Fussgänger/-innen. Bei gleichbleibendem Platzangebot schränken diese geänderten Faktoren den verfügbaren Platz für den ruhenden Verkehr (Parkplätze) zwangsläufig erheblich ein.

Aufgrund des erhöhten Sicherheitsbedürfnisses wurden die Vorgaben für die Sichtweiten für Fahrzeuglenker angepasst. So müssen heute die am Strassenrand parkierten Fahrzeuge einen deutlich grösseren Abstand zu Fussgängerüberquerungen, Einfahrten oder Strassenkreuzungen einhalten als früher, was vielfach zu einem weiteren Verlust von Parkplätzen führt. Strassen in Basel, die schon längere Zeit nicht mehr saniert und umgestaltet wurden, entsprechen nicht mehr den geltenden Normen und Gesetzen. Diese müssen angewendet werden, sobald die Strassen saniert werden.

Dank der konsequenten Anpassung, Einhaltung und Umsetzung von verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben konnten die Unfallzahlen sowie die Unfallschwere in Basel sowie schweizweit reduziert werden. So kam es in Basel im Jahr 1998 noch zu 2'906 Verkehrsunfällen; 2016 waren es noch 1'140 (-60.8%). Die Unfälle nur mit Sachschaden reduzierten sich dabei von 2'181 auf 727 (-66.7%) und diejenigen mit Personenschaden von 725 auf 413 (-43.0%).

---

<sup>3</sup> Im Rahmen von Via Sicura hat das Parlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Konkrete Vorgehensvorgaben finden sich in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

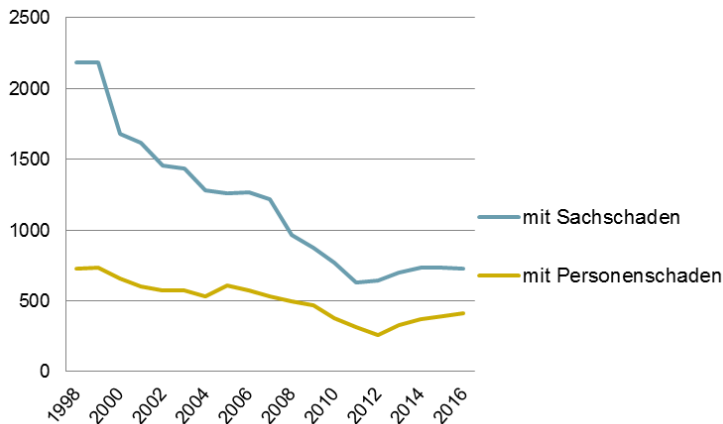


Abb.1: Anzahl Verkehrsunfälle in Basel-Stadt<sup>4</sup>

Zusätzlich wurden im Grossbasel-West im letzten Jahr auf dem Bachgraben-Parkplatz 231 Parkplätze aufgehoben, damit die vom Grossen Rat mittels Zonenplanrevision beschlossenen Wohnungen gebaut werden können. 44 Parkplätze sind in der Burgfelderstrasse weggefallen, um die Tramverlängerung nach Saint-Louis zu realisieren und weitere 34 Parkplätze mussten zu Gunsten einer verbesserten Busbevorzugung in der Belforter- und der Hegenheimerstrasse aufgehoben werden.

Die Reduktion von Allmendparkplätzen erhöht den Parkierdruck, was der regierungsrätlichen Parkplatzpolitik entgegenläuft. Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, die Auslastung der Parkplätze auf Allmend auf 90 bis 95% zu senken, sodass Autofahrende innert vernünftiger Zeit einen freien Parkplatz finden und sich der Parksuchverkehr mit seinen negativen Begleiterscheinungen reduziert. Zu diesem Zweck werden Parkplätze auf Allmend seit Ende 2016 konsequent bewirtschaftet. Zwar konnte die Auslastung der Parkplätze auf Allmend dadurch leicht reduziert werden, wie eine entsprechende Wirkungskontrolle zeigt: Heute finden Anwohnerinnen und Anwohner etwas leichter einen Parkplatz als vor der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung. In dicht besiedelten Wohngebieten ist der Parkierdruck allerdings nach wie vor sehr hoch (siehe Abschnitt 1.2). Vor dem Hintergrund des beschriebenen Verlustes von Parkplätzen auf Allmend bedeutet dies, dass die Parkierung noch stärker vom öffentlichen Raum auf Privatreal verlagert werden muss. Dazu überprüft der Regierungsrat wie bereits kommuniziert die Preise der Parkkarten und evaluiert Möglichkeiten zur Förderung von Quartierparkings für Anwohnerinnen und Anwohner.

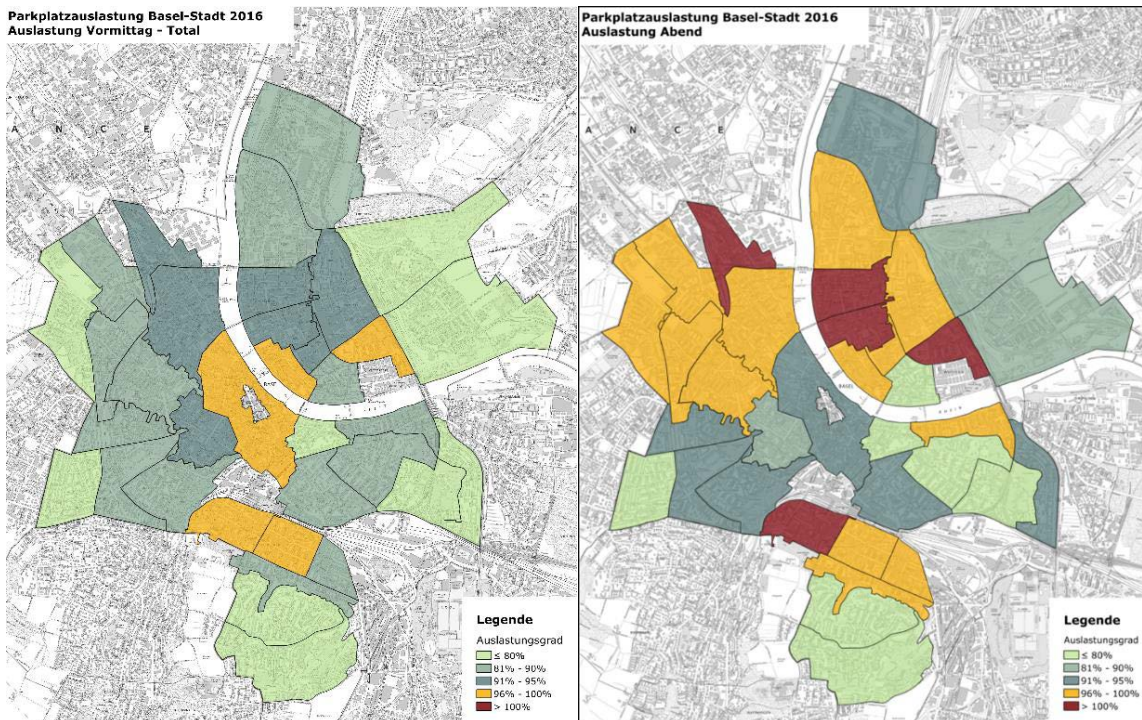
### 3.1.2 Wirkungscontrolling Parkraumbewirtschaftung

Zwischen 2011 und 2016 wurde in Basel die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung umgesetzt. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die Einführung mit einer Wirkungskontrolle begleitet.<sup>5</sup> Die Ergebnisse zeigen, dass die Auslastung der Parkplätze in Basel generell leicht abgenommen hat. Insbesondere am Abend finden Autofahrende etwas rascher einen Parkplatz als früher. Verbessert hat sich die Situation vor allem für die Anwohnerinnen und Anwohner: Die Wirkungskontrolle zeigt eine deutliche Zunahme der Parkiervorgänge mit Anwohnerparkkarte, in der Nacht liegt der Anteil von parkierten Autos mit Anwohnerparkkarte bei 81%. Vergleichsweise selten genutzt werden die Pendler- und Besucherparkkarten sowie weitere Sonderparkkarten.

In Basel ist die Auslastung der Parkplätze insbesondere in dicht besiedelten Wohngebieten nach wie vor hoch. Dabei zeigt sich in den einzelnen Quartieren folgendes Bild (Erhebungen im September 2016):

<sup>4</sup> Quelle: Kantonspolizei Basel-Stadt: Verkehrsunfallstatistik. (Einschliesslich Unfälle unter 500 Franken Sachschaden; dabei handelt es sich meistens um Unfälle beim Parkieren.)

<sup>5</sup> Der Bericht „Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2013-2016“ ist auf der Homepage des Amtes für Mobilität aufgeschaltet: <http://www.mobilitaet.bs.ch/motorfahrzeuge/parkieren-in-basel/parkraumbewirtschaftung.html>



Am Vormittag liegt die Parkplatzauslastung im Grossbasel-West zwischen  $\leq 80\%$  und maximal  $95\%$ . Damit ist die Zielsetzung des Regierungsrats, die Auslastung der Parkplätze auf Allmend auf  $90$  bis  $95\%$  zu senken, erfüllt. Abends besteht eine Parkplatzauslastung zwischen  $96\%$  und  $> 100\%$ , was nicht der Zielvorgabe entspricht. Das Bau- und Verkehrsdepartement prüft daher unter anderem im Gebiet Grossbasel-West quartierspezifische Massnahmen zur Verbesserung der Parkiersituation für Anwohnende.

### 3.2 Vorschläge der Petitionskommission

Der Grosse Rat bittet den Regierungsrat, innert eines halben Jahres zu dieser Petition zu berichten. Eine solch kurze Frist macht im vorliegenden Fall jedoch wenig Sinn, da aufgrund der Komplexität der verschiedenen von der Petitionskommission formulierten Prüfanträge in dieser Zeit kaum eine qualifizierte Antwort gegeben werden kann. Zu den Vorschlägen der Petitionskommission kann der Regierungsrat aktuell nachstehende Antworten geben:

#### 3.2.1 Nutzung der Quartierparkplätze durch Anwohnerinnen und Anwohner

Aufgrund der Schilderungen im Bericht der Petitionskommission geht der Regierungsrat davon aus, dass mit dem gewählten Begriff „Quartierparkplätze“ Parkplätze auf Allmend entlang von Strassen gemeint sind.

Der Regierungsrat hat im August 2017 die Ergebnisse des Wirkungscontrollings Parkraumbewirtschaftung zur Kenntnis genommen und das Bau- und Verkehrsdepartement mit der Ausarbeitung von Massnahmen zur weiteren Optimierung der Parkplatzsituation beauftragt. Dabei werden die Anregungen der Petitionskommission gebührend berücksichtigt.

Eine zeitliche Beschränkung des Parkierens mit einer Parkkarte in den Blauen Zonen haben die involvierten Amtsstellen bereits eingehend im Rahmen der Einführung der Parkraumbewirtschaftung geprüft. Bei speziellen Parkkarten wurde diese realisiert (z.B. Gewerbe-, Ärzte- und Spitexparkkarte). Bei den Anwohner-, Pendler-, Tages- und Halbtagesparkkarten macht eine zeitliche Einschränkung keinen Sinn.

### **3.2.2 Bau eines Quartierparkings**

Wie bereits am 15. August 2017 kommuniziert, überprüft der Regierungsrat erweiterte Fördermöglichkeiten für den Bau von Quartierparkings. Eine entsprechende Vorlage wird voraussichtlich 2018 verabschiedet.

Der Grosse Rat hat am 20. September 2017 dem Ratschlag „Belforterstrasse im Bereich Bachgraben, ÖV- und Velomassnahmen“ zugestimmt. Mit der vorgesehenen Realisierung der Verbesserungen in den Jahren 2018/2019 wird die Kapazität des Bachgraben-Parkplatzes von derzeit 59 Parkplätzen um 45 auf neu 104 Plätze erhöht. Diese werden die Verfügbarkeit von Parkplätzen im Quartier verbessern.

Derzeit in Planung ist ein Parking mit etwa 200 Parkplätzen für die neue Wohnüberbauung auf dem Felix Platter-Areal. Die Bauherrschaft prüft auf Anregung des Kantons, ob darüber hinaus eine genügende Nachfrage nach zusätzlichen Parkplätzen besteht und ein Quartierparking realisiert werden sollte.

### **3.2.3 Lenkung, beziehungsweise Reduktion der Pendlerströme**

Die von der Petitionskommission gewünschte Überprüfung der Parkkartengebühren ist derzeit, wie bereits beschrieben, im Gang.

Mit dem Pendlerfonds unterstützt der Kanton Projekte, die einen nachhaltigen Pendlerverkehr fördern. Dabei ist in der Regel eine Mitfinanzierung bis 50% möglich; im Maximum 2 Millionen Franken pro Projekt. Bei den geförderten Projekten handelt es sich überwiegend um Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen in der gesamten trinationalen Region, die das Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖV erleichtern. Eine Übersicht der bisher geförderten Projekte ist auf der Homepage des Pendlerfonds aufgeschaltet: [www.pendlerfonds.ch](http://www.pendlerfonds.ch).

Auch das Park-and-Ride-Parkhaus am Bahnhof Saint-Louis wird durch den Pendlerfonds mit einem Zuschuss unterstützt. Anders als in der Schweiz sind die Park-and-Ride-Anlagen an den Bahnhöfen in Südbaden und im Südsass in der Regel kostenfrei nutzbar; dies wird nach den Planungen des Betreibers Saint-Louis Agglomération auch für das Park-and-Ride-Parkhaus am Bahnhof Saint-Louis gelten. Saint-Louis Agglomération verpflichtete sich in der Vereinbarung zur Gewährung der Zuschüsse aus dem Pendlerfonds, die Nutzung als Park-and-Ride nachzuweisen. Bereits im Bau sind an der Westseite des Bahnhof Saint-Louis 735 neue Parkplätze, davon 370 Parkplätze für den Park-and-Ride-Bedarf, der sich aus der Verlängerung der Tramlinie 3 ergibt, und 365 weitere Parkplätze für den Mehrbedarf aus dem vorgesehenen Ausbau des Bahnverkehrs. Diese Parkplätze tragen ebenfalls zu einer Entlastung der Parkplatzsituation in Grossbasel-West bei.

Wenn Unternehmen in Basel ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern keine kostenfreien Parkplätze zur Verfügung stellen, bieten entsprechende Park-and-Ride-Anlagen an Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn und Tram) den Pendlerinnen und Pendlern einen zeitlichen und finanziellen Vorteil. Aus diesem Grund sollen weitere Park-and-Ride-Anlagen an geeigneten Orten aus dem Pendlerfonds mitfinanziert werden.

### **3.2.4 Prüfung temporärer Lösungsansätze**

Die kürzlich freigewordene Fläche auf einem Teil des Freizeitgartenareals „Milchsuppe“ liegt teils innerhalb der Bauzone und teils in der Landschaftsschutzzone. Eine Parkplatznutzung ist nur innerhalb der Bauzone zonenkonform. Die in der Bauzone liegende Fläche wird im Baurecht an Wohngenossenschaften abgegeben. Vorgesehener Baubeginn ist im 2019. Da die Fläche bis vor Kurzem durch Familiengärten genutzt wurde, weist sie keinen genügenden Bodenaufbau für die Realisierung von Parkplätzen auf. Eine temporäre Realisierung von Parkplätzen bis ca. Ende



2018 wäre mit grossen Investitionen verbunden, die aufgrund der nur kurzen Betriebsdauer als Parkplatz nicht wirtschaftlich wären.

Das Bau- und Verkehrsdepartement prüft derzeit, ob im anerkanntermassen von der Parkierung stark belasteten Grossbasel-West ein Teil der Parkplätze der Blauen Zone durch Parkuhren-Parkplätze mit einer beschränkten Parkdauer sowie einer unbeschränkten Nutzung durch Inhaberinnen und Inhaber einer Anwohnerparkkarte ersetzt werden soll. Diese Massnahme wurde im Wettsteinquartier realisiert und hat zu einer Entspannung der dortigen Parkiersituation für Anwohnerinnen und Anwohner geführt.

### **3.3 Fazit**

Der Regierungsrat dankt der Petitionskommission für ihre Anregungen und wird diese in die weiteren Arbeiten einbeziehen.

## **4. Erwägungen der Petitionskommission**

Die Regierung anerkennt die in der Petition angesprochenen Parkplatzprobleme im Hegenheimerquartier und hat die Überlegungen der Petitionskommission, wie den Problemen beizukommen wäre, positiv aufgenommen. Darüber ist die Petitionskommission erfreut. Die von der Petitionskommission gewünschte Überprüfung der Parkkartengebühren ist zudem bereits erfolgt. Die entsprechende Vorlage zur Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung ging am 14. März 2018 in die Vernehmlassung.

Als nicht realisierbar taxiert hat der Regierungsrat jedoch die Idee, vorübergehend eine beschränkte Parkdauer in blauer Zone einzuführen oder temporäre Parkplätze auf dem Freizeitgartenareal „Milchsuppe“ einzurichten. Den Bau eines Quartierparkings schliesst der Regierungsrat nicht aus. Die Petitionskommission anerkennt, dass die dafür notwendige Evaluation des Bedarfs mehr Zeit benötigt, dies auch mit Blick auf die sich verändernde Situation im Quartier und dem nahen Ausland (Tramverlängerung, Park-and-Ride-Parkhaus Saint-Louis, Bachgraben-Parkplatz, Felix-Platter-Areal).

Schneller realisieren lässt sich die vorgeschlagene „Variante Wettstein“ - Bewirtschaftung der Parkplätze mittels Parkuhren anstelle von blauer Zone. Diese Massnahme habe im betreffenden Quartier zu einer Verbesserung der Parksituation für Anwohnende geführt. Die Petitionskommission bittet den Regierungsrat, pragmatisch vorzugehen und jetzt die „Variante Wettstein“ im Hegenheimerquartier bzw. in Grossbasel West raschmöglichst umzusetzen, um den berechtigten Forderungen der Petition Folge zu leisten und so zumindest eine leichte Entlastung für das Quartier zu realisieren. Allfälligen weiteren lösungsorientierten und schnell umsetzbaren Ideen des Regierungsrats, wie die Parkplatzsituation spontan entschärft werden könnte, stünde die Petitionskommission positiv gegenüber.

Die Petitionskommission bittet deshalb den Regierungsrat Stellung zu nehmen, ob die «Variante Wettsteinquartier» auch im Hegenheimquartier bzw. in Grossbasel West umgesetzt wird und ob er weitere rasch umsetzbare Lösungsvorschläge im Sinne der Petition in Betracht zieht.

## 5. Antrag

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition dem Regierungsrat zur erneuten Stellungnahme innert einem halben Jahr zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'T' followed by a horizontal line and a small flourish.

Tonja Zürcher  
Präsidentin