



Kanton Basel-Stadt

## St. Alban-Vorstadt Teil 2

Dialogforum 19.03.2026

Friederike Meinhardt, BVD S&A Stadtraum Co-Leiterin

Magdalena Paluch-Martinez, BVD S&A Stadtraum Gestaltung

Neele Schrader, BVD S&A Stadtraum Verkehr

Florin Winter, Moderation frischer wind



## Dokumentation

Florin Winter & Sophia Pizala, frischer wind



# Programm

Wann	Was	Wer
18.00	<b>Begrüssung</b> durch den Kanton	Friederike Meinhardt, BVD
	<b>Einführung</b> durch die Moderation	Florin Winter, frischer wind
	<b>Input:</b> Hintergrund, Ziel und Umsetzung der Erneuerung	Magdalena Paluch-Martinez, Neele Schrader, BVD
	<b>Dialog I:</b> Ihre Fragen	Alle
18.55	Pause	
19.15	<b>Antworten auf Ihre Fragen</b>	BVD
	<b>Dialog II:</b> Ihre Anliegen an die weitere Planung	Alle
	<b>Präsentation und Gewichtung der Anliegen</b>	Alle
	<b>Ausblick und Verabschiedung</b>	Friederike Meinhardt, BVD
20.30	<b>Ende</b>	

## Teilnehmende des Kantons Basel-Stadt

### Abteilung Städtebau & Architektur, Stadtraum:

- Friederike Meinhardt, Co-Leiterin Stadtraum
- Sebastian Weinsberg, Teamleiter Fachbereich Gestaltung
- Neele Schrader, Teamleiterin Fachbereich Verkehr
- Magdalena Paluch-Martinez, Projektleiterin Fachbereich Gestaltung

### Weitere Expertinnen und Experten:

- Romeo Di Nucci, BVD, Amt für Mobilität (MOB)
- Michel Wälchli, JSD, Rettung
- Thomas Winter, BVD, Tiefbauamt (TBA)
- Ingela Lakatos, Industrielle Werke Basel (IWB)
- Erkan Aslan, Industrielle Werke Basel (IWB)

## 1. Begrüssung und Einstieg

Die Veranstaltung wurde durch Friederike Meinhardt, Co-Leiterin der Abteilung Stadtraum, eröffnet. Sie verwies darauf, dass bereits im Vorfeld ein gemeinsamer Spaziergang stattgefunden hat, bei dem erste Hinweise aufgenommen wurden, die im weiteren Verlauf der Veranstaltung nochmals aufgegriffen werden. Zudem wurde eine Spurguppe eingesetzt, in der sowohl institutionelle Vertreterinnen und Vertreter als auch Anwohnende die Mitwirkung vorbesprochen haben. Im Zentrum des Abends stehen die Information zum aktuellen Planungsstand sowie der Austausch zu Fragen, Anliegen und Hinweisen. Es wurde betont, dass alle Perspektiven willkommen sind und die Veranstaltung der Austausch dient, während Entscheidungen in den zuständigen politischen Gremien getroffen werden.

Zu Beginn der Veranstaltung wurde ein kurzes Stimmungs- und Teilnehmerbild mittels Handhebung eingeholt. Dabei wurden sowohl die unterschiedlichen Bezüge der Anwesenden zur St. Alban-Vorstadt als auch ihre vorwiegend genutzten Verkehrsmittel erfasst. Die Ergebnisse geben einen ersten Überblick über die Zusammensetzung der Teilnehmenden und die im Raum vertretenen Perspektiven.

Ergebnisse (Anzahl Meldungen in Klammern):

**Wer heute Abend hier ist.**

- Ich wohne direkt in der St. Alban-Vorstadt (oder nahe dran) (12)
- Ich besitze eine Liegenschaft in der St. Alban-Vorstadt, wohne aber nicht selbst hier (1)
- Ich arbeite in der St. Alban-Vorstadt (oder nahe dran) (6)
- Ich bin vor allem aus fachlichen Gründen hier (1)
- Ich bin aus Politik oder Verwaltung hier (6)

**Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie in der St. Alban-Vorstadt überwiegend unterwegs?**

- zu Fuss (inkl. Rollstuhl oder anderen Mobilitätshilfen) (13)
- Velo (9)
- Auto (5)
- Anderes (0)

**Wie blicken Sie auf die Erneuerung?**

- Eher skeptisch oder besorgt (9)
- Ich sehe sowohl Chancen als auch Risiken (7)
- Eher zuversichtlich oder positiv (5)
- Ich kann das im Moment noch nicht einschätzen (1)

## 2. Input zum Planungsstand:

Magdalena Paluch-Martinez, Projektleiterin Fachbereich Gestaltung, und Neele Schrader, Team-/Projektleiterin Fachbereich Verkehr, stellten den aktuellen Stand der Planung zur Erneuerung der St. Alban-Vorstadt (Teil 2) vor.

Ausgangspunkt des Projekts sind notwendige Sanierungsarbeiten an den Leitungen der IWB sowie der Bau einer neuen Fernwärmeleitung. Diese baulichen Eingriffe eröffnen zugleich die Möglichkeit, den Strassenraum gesamthaft neu zu gestalten und an heutige Anforderungen anzupassen. Ziel ist es insbesondere, die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen, die Verkehrssicherheit zu verbessern sowie die Vorgaben des Gestaltungskonzepts Innenstadt (GKI) umzusetzen. Das GKI ist ein vom Regierungsrat beschlossenes, behördenverbindliches Planungsinstrument, das die Gestaltung von Strassen und Plätzen in der Innenstadt verbindlich vorgibt, insbesondere hinsichtlich Materialisierung, Raumaufteilung und stadträumlichem Charakter.

Für die St. Alban-Vorstadt bedeutet dies unter anderem einen niveaugleichen Strassenraum ohne klassische Trottoirs, eine einheitliche Materialisierung mit Kieselwackepflasterung und Asphalt sowie eine Gestaltung, die den historischen Charakter der Vorstadtstrasse stärkt.

Im verkehrlichen Bereich sieht das Vorprojekt mehrere Massnahmen vor: Die Einführung von Tempo 20, einen angepassten Strassenquerschnitt mit möglichst schmalen Asphaltband, teilweise Einrichtungsverkehr sowie eine Neuordnung der Parkierung. Letztere konzentriert sich auf die Nordseite der Strasse. Insgesamt entfallen einige Autoparkplätze, während zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen werden. Ergänzend sind bauliche und gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit vorgesehen. Dazu gehören unter anderem ein kleinerer Radius am St.-Alban-Tor sowie vollflächig ausgepflästerte Platzbereiche, die als Bremsenlemente für den motorisierten Verkehr wirken.

Ein Teil der verkehrlichen Massnahmen wird bereits im Vorfeld der baulichen Umsetzung getestet bzw. begleitet. Dazu gehören Geschwindigkeitsmessungen, temporäre Rückmeldesysteme zur Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit sowie Informationsmassnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.

Der weitere Projektverlauf sieht die Fertigstellung des Vorprojekts bis Ende 2026 vor, gefolgt von den politischen Verfahren und der öffentlichen Planaufgabe bis 2029. Die bauliche Umsetzung ist für Beginn 2030 bis Ende 2031 geplant.

### 3. Fragen und Hinweise aus dem ersten Dialog sowie deren Beantwortung

Im Anschluss an den Input diskutierten die Teilnehmenden an den Tischen ihre offenen Fragen und hielten diese auf Karten fest. Die Karten wurden an Pinnwänden gesammelt und in der Pause durch die Projektverantwortlichen aus den verschiedenen Fachbereichen gesichtet. Anschliessend wurden die Fragen thematisch gebündelt im Plenum beantwortet. Neben eigentlichen Fragen wurden teilweise auch Kommentare, und Hinweise eingebracht. Die nachfolgende Darstellung fasst die zentralen Fragen und Themen zusammen. Die Antworten wurden vor der Veröffentlichung dieser Dokumentation durch die zuständigen Fachstellen nochmals geprüft.

#### Verkehrssicherheit und Verkehrsführung:

##### **Anliegen und Fragen:**

- Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhl, Geh- und Sehbehinderte)
- Situation bei Hauseingängen direkt in den Strassenraum (Sicherheit)
- Nutzung der Strasse durch Kinder in der Begegnungszone (Sicherheit)
- Geschwindigkeiten von Autos und Velos (insbesondere E-Bikes) sowie mögliche Kontrollen
- Auswirkungen des Einbahnregimes (z.B. Mehrverkehr in der Malzgasse) und Alternativen wie Zufahrt nur für Anlieger
- Fussverbindung zwischen Haltestelle St. Alban-Anlage zu St. Alban-Vorstadt 98

##### **Einordnung des Projektteams:**

Das Projektteam erläuterte, dass in einer Begegnungszone Fussgängerinnen und Fussgänger grundsätzlich Vorrang haben. Das Spielen ist grundsätzlich erlaubt. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen besondere Rücksicht nehmen. Die Einhaltung der Geschwindigkeit kann nicht allein über die bauliche Gestaltung sichergestellt werden. Ergänzend sollen bereits im Vorfeld Geschwindigkeitsmessungen sowie Sensibilisierungsmassnahmen eingesetzt werden. Für E-Bikes mit gelber Nummer gilt zukünftig eine gesetzliche Tachopflicht, die künftig auch kontrolliert werden kann. In Bezug auf die Sicherheit bei Hauseingängen wurde darauf hingewiesen, dass punktuell Schutzmassnahmen wie Steinpoller vorgesehen werden können.

Die Einführung eines erweiterten Einbahnregimes zwischen Brunnen und St. Alban Berg kann Wenden und Rangieren im Seitenraum unterbinden und die Übersichtlichkeit für Fuss- und Veloverkehr verbessern. Gleichzeitig bestehen Bedenken hinsichtlich einer möglichen Mehrbelastung der Malzgasse. Die gewünschte Fussverbindung St. Alban-Anlage zu St. Alban-Vorstadt 98 ist nicht Teil dieses Projekts.

### Parkierung:

#### **Anliegen und Fragen:**

- Zweifel an der Vereinbarkeit von Begegnungszone und Parkierung

#### **Einordnung des Projektteams:**

Seitens des Projektteams wurde darauf hingewiesen, dass Parkierung im Strassenraum verschiedene Funktionen erfüllen kann und unterschiedlich wahrgenommen wird. Während sie einerseits als ordnendes Element verstanden werden kann, wird sie andererseits auch im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Sicherheit kritisch gesehen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der planerischen Abwägung zwischen verschiedenen Anforderungen und Interessen.

### Materialisierung und Gestaltung:

#### **Anliegen und Fragen:**

- Rutschfestigkeit und Haftung der Materialien für Fussgängerinnen und Velofahrende (insbesondere bei Steigungen, Nässe und Frost)
- Treppen und Aufenthaltsqualität des «neuen Platzes» an der Kreuzung zu St. Alban-Kirchrain

#### **Einordnung des Projektteams:**

Die vorgesehenen Materialien wurden hinsichtlich ihrer Rutschfestigkeit gemäss den geltenden Normen geprüft. Während auf Asphalt eine sehr hohe Haftung besteht, ist diese bei Pflästerungen etwas geringer, jedoch weiterhin im zulässigen Bereich und vergleichbar mit bereits realisierten Abschnitten. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass das subjektive Sicherheitsempfinden von den Normen abweichen kann.

Der neu entstehende Platz soll gezielt eine höhere Aufenthaltsqualität bieten. Einzelne bauliche Elemente wie Treppen können jedoch aus funktionalen Gründen nicht vollständig entfallen.

### Bauphase und Auswirkungen vor Ort:

#### **Anliegen und Fragen:**

- Belastungen während der Bauphase (Lärm, Erschütterungen, Ertragsminderungen)
- Situation für Anwohnende und Institutionen (z.B. Ländliheim)
- Fragen zu Entschädigungen
- Zustandserfassung von Gebäuden vor Baubeginn (Rissdokumentation)

### **Einordnung des Projektteams:**

Zur Bauphase wurde erläutert, dass die Arbeiten etappenweise erfolgen und der gesamte Abschnitt nicht während der gesamten Dauer von zwei Jahren gleichzeitig betroffen ist. Zugänge zu Gebäuden sollen jederzeit gewährleistet bleiben, Zufahrten grösstenteils ebenfalls. Entschädigungen sind grundsätzlich möglich. Gleichzeitig wurde betont, dass eine enge Begleitung des Projekts sowie ein kontinuierlicher Austausch mit den Betroffenen vorgesehen sind. Für besonders betroffene Einrichtungen wurde unterstrichen, dass eine frühzeitige Planung notwendig ist. Aufgrund der Nähe der Bauarbeiten zu den Gebäuden ist eine besonders enge Überwachung vorgesehen. Eine Zustandsaufnahme der Gebäude wird im Vorfeld der Bauarbeiten durchgeführt und durch ein Fachbüro begleitet. Diese wird durch den Kanton finanziert.

### Fernwärme:

#### **Anliegen und Fragen:**

- Zeitliche Abläufe beim Anschluss an die Fernwärme
- Verpflichtungen nach Erstellung des Anschlusses

### **Einordnung des Projektteams:**

Das Projektteam erläuterte, dass die Bewohnenden in der Regel zwei bis drei Jahre vor dem Anschluss kontaktiert werden, um die Umsetzung im Detail zu klären. Nach der Installation des Anschlusses besteht eine Frist von 60 Monaten für die Umstellung.

### Klimamassnahmen und Begrünung:

#### **Anliegen und Fragen:**

- Beitrag des Projekts zur Klimaanpassung
- Möglichkeiten zusätzlicher Begrünung

### **Einordnung des Projektteams:**

Es wurde ausgeführt, dass neben einem vorgesehenen zusätzlichen Baum auch Fassadenbegrünungen Teil des Projekts sind. Weitere Begrünungsmassnahmen werden geprüft. Zudem besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass Eigentümerinnen und Eigentümer eigene Beiträge zur Begrünung leisten, beispielsweise ebenfalls durch die Begrünung von Fassaden.

### Beleuchtung:

#### **Anliegen und Fragen:**

- Helligkeit
- Ausrichtung der Beleuchtung (Strasse anstatt Fassaden)

### **Einordnung des Projektteams:**

Der Kanton Basel-Stadt rüstet die Strassenbeleuchtung auf warmweisse Leuchten (3000K) um. Der kühler wirkende Eindruck ergibt sich aus der laufenden Umrüstung,

da benachbarte Leuchten noch älteren Farbtemperaturen (2000–2200K) entsprechen.

Die Hinweise zur Ausrichtung wurden aufgenommen und zur weiteren Prüfung an die zuständige Fachstelle weitergegeben.

## 4. Anliegen der Teilnehmenden an die weitere Planung

Im Anschluss an die Beantwortung der Fragen durch den Kanton fand ein zweiter Austausch an den Tischen statt. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre Hinweise und Anliegen direkt auf den ausliegenden Plänen zu verorten und zu konkretisieren. Gegen Ende der Diskussionsphase verständigten sich die Gruppen auf ihre zentralen Punkte und hielten diese auf Papierstreifen fest. Jeweils eine Person pro Tisch stellte die gebündelten Anliegen im Plenum vor. Diese wurden durch die Moderation thematisch geclustert und an Pinnwänden zusammengeführt. In einem letzten Schritt konnten die Teilnehmenden die aus ihrer Sicht wichtigsten Anliegen mittels Klebepunkten gewichten, sodass eine Priorisierung der Themen sichtbar wurde.

### **Übersicht der Anliegen (Anzahl der Klebepunkte in Klammern):**

#### **Auswirkungen auf das Ländliheim (15)**

- Ländli: Ertragsausfälle = existenziell
- Ländli: Lärm (Lebensqualität Heimbewohner; kein Teilzügen möglich)

#### **Verkehrsführung und Einbahnregelung / Auswirkungen auf Malzgasse (14)**

- Auswirkung der Aufhebung des 2-Richtungs-Verkehrs auf die Verkehrsmenge in der Malzgasse bleibt unklar. Für Meinungsbildung Varianten gegenüberstellen.
- Autos sollten vom St. Alban-Tor bis zur Verengung (Nähe Ländliheim) unbedingt in beide Richtungen fahren dürfen (es betrifft wenige Anwohner).
- Einbahnverkehr (für Autos) von Einmündung Malzgasse bis St. Alban-Vorstadt 84 muss bitte erhalten bleiben (für Velos nicht, wie jetzt!).
- Die Bewohner an der St. Alban-Vorstadt 82/84 müssen mit dem Auto in Richtung St. Alban-Tor fahren können (und in die Gegenrichtung). Es ist meistens unmöglich über den Aeschenplatz zu fahren, um in die Breite und auf die Autobahn zu gelangen. Ausserdem vergrössert man auf dem Aeschenplatz das Verkehrschaos mit diesem Umweg. Es handelt sich dabei nur um wenige Anwohner!

#### **Durchgangsverbindung St. Alban-Anlage – St. Alban-Vorstadt (13)**

- Durchgang von St. Alban-Anlage zur St. Alban-Vorstadt sehr gewünscht, da Touristen und Besucher der Jugendherberge den Durchgang suchen. Die Strecke St. Alban-Tor zum Aeschenplatz ist gar lang.

#### **Alternative Gestaltungselemente für Sicherheit (11)**

- Als Alternative / zusätzliches Element für Sicherheit neben Steinpollern auch «Grüntöpfe» anbieten (weniger «massiv» aber lebendiger)

#### **Aufwertung von Plätzen (7)**

- Neue Plätze; weitere Aufwertungsideen:
  - «neuer Baum»: zusätzlich erlebbares Wasser?
  - Sammlerbrunnen: zusätzliche Sitzgelegenheiten o.ä.?

#### **Beispiel Begegnungszone Rittergasse (5)**

- Die Rittergasse zeigt, dass die «Begegnungszone» nicht klappt!

#### **Unterflur-Container mitplanen (4)**

- Vielleicht sollten auch schon die Unterflur-Container geplant werden?

#### **Zufahrt zu Ländliheim (3)**

- Ländli: Verkehrslösungen zu schmal! Laster, Rettung, Feuerwehr: Gefahr!

**Für die Einordnung der Anliegen und Fragen wird auf die zusätzliche «Fragen- und Antworten-Tabelle» verwiesen, die ebenfalls auf der Projektwebseite zur Erneuerung der St. Alban-Vorstadt Teil 2 einsehbar ist.**

## **5. Verabschiedung**

Friederike Meinhardt bedankt sich herzlich für die zahlreichen Fragen und Hinweise durch die Teilnehmenden. Sie verweist auf die Dokumentation der Veranstaltung auf der Projektwebseite. Für individuelle Anfragen steht bis Ende 2026 Magdalena Paluch-Martinez zur Verfügung. Sie wünscht allen einen schönen Abend und einen guten Nachhauseweg.

#### **Kontakt:**

Magdalena Paluch-Martinez, Projektleiterin Gestaltung BVD, Städtebau & Architektur, Stadtraum.

Telefon: +41 61 267 44 29, E-Mail: [magdalena.paluch@bs.ch](mailto:magdalena.paluch@bs.ch)

Die Kontaktperson der jeweiligen Planungsphase kann der Homepage entnommen werden: [Erneuerung St. Alban-Vorstadt 2 | Kanton Basel-Stadt](#)

# Anhang I: Originalfragen

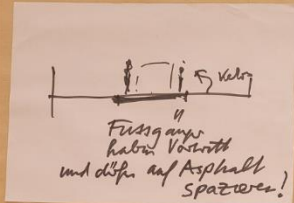
**Materialisierung**

AUSGESTALTUNG NEUER PLATZ  
BEIM "NEUEN BAUM"  
-> HINDERNISFREIHEIT?  
-> ALTERNATIVS QUALITÄT?

Wie ist die Haftung der Velo-Pneus  
auf Teer? auf Wackersteinen?

aus St.  
Altenberg  
und  
St. Alban-  
Kirchen  
zu viel  
für Plätze  
dann  
bei  
Erd-  
gefahr  
für Fuß-  
gänger  
keine  
Stufen  
kein Baum

**Verkehrssicherheit**



Spielstrasse: Dürfen Kinder  
auf der Strasse (Teerstreifen)  
spielen? Es fahren sehr viele Velos!

GESCHWINDIGKEITSKONTROLLEN  
= ELEKTRO VELOS

Übersicht zu Fußgänger  
sicherung, zu Gehsteigende / Bushal...  
Abwechslung von Materialien wie Asphalt oder Beton  
Zonen von Bauländern etc.

MEHRVERKEHR MALZGRASSE?  
ANSWEICHROUTE / AUSWIRKUNG 1-BAHN-REGIME?  
WIESO NICHT NUR ZUBRINGARDIENST?

**Weiteres**

Zeitschiene TW-Anschluss

LICHT: ANSICHTUNG NACH UNTEN  
GEWÄHRLEISTET? (STRASSE, NICHT  
FASSADEN BELEUCHTEN!)

LICHTKONZEPT  
zu HELL/GRELL F. ALTSTADT

Ländl:  
-> Ausquartierung -> Ertragsminderung  
Wohnen während der Bauphase  
-> Geschütterung / Abschnittsterminierung

**LÄRM**

2 Jahre = seeehr lange!

**Klimamassnahme?**

Zusätzliche Begrünung

100% Durchdringung für Lärmschutz  
eine Freizeitanlage / Grünanlage  
St. Alban - Anwesen - zu Malzgrasse  
oder St. Alban - Kirchen?

**Parkplätze**

BEGEGNUNGSZONE FUNKTIONIERT  
NICHT MIT PARKPLÄTZEN!

Zur besseren Lesbarkeit:  
Sicherheit für  
Fußgänger  
schwierig für  
Gehbehinderte /  
Rollstuhl...  
Blindenstock...  
Barrierefreiheit

Ebenerdig aus  
Haustüre --> direkt  
auf der Strasse

Lärm von  
Rollkoffern etc.

Zur besseren Lesbarkeit:  
Praxisgemeinschaft seit ~ 20 Jahren  
Therapeutische Arbeit braucht zwingend Ruhe  
7 Personen  
2 Jahre = seeehr lange!  
Alternativer Standort oder Entschädigung?  
EXISTENZ

## Anhang II: Originalanliegen

15

ERTRAGSAUSFÄLLE  
→ EXISTENZIELL

LÄRML

LEBENSQUALITÄT HEIMBEWOHNER  
- KEIN "TEILZÜGELN" MÖGLICH



Zur besseren Lesbarkeit:  
Ländli:  
Ertragsausfälle --> existenziell  
Lärm  
- Lebensqualität Heimbewohner  
- Kein "Teilzügeln" möglich

14

Auswirkung der Anhebung des 2-Richtungs-Verkehrs auf die Verkehrsmenge in der Malzgasse bleibt unklar. Für Meinungsbildung Varianten gegenüberstellen.

Anliegen: Autos sollten vom <sup>St. Alban-</sup>Tor bis zur Verengung (Nahe Ländliheim) unbedingt in beide Richtungen fahren dürfen. (Es betrifft wenige Anwohner.)

Anliegen: Einbahnverkehr (für Autos) von Einmündung Malzgasse bis St. Alban-Vorstadt 88 muss bitte erhalten bleiben. (für Velos nicht, wie vorher!)

Die Bewohner an der St. Alban-Vorstadt 82/84 müssen mit dem Auto in Richtung St. Alban-Tor fahren können. (und in die Gegenrichtung)  
Es ist meistens unmöglich über den Ackerplatz zu fahren um in die Breite und auf die Autobahn zu gelangen.  
Ausserdem vergrössert man auf dem Ackerplatz das Verkehrschaos mit diesem Umweg. Es handelt sich dabei nur um wenige Anwohner!

13

Durchgang von St. Alban-Audage zum St. Alban-Vorstadt nahe gemeindef. Taunthübel

+ Zwischen dem Jugendheimberge und Durchgang nachher die Strecke St. Alban-Tor zum Ackerplatz ist gut nutzbar.

11

Als Alternative / zusätzliches Element für Sicherheit neben Steinpollern auch "Grüntöpfe" anbieten. (Weniger "massiv" aber lebendiger.)

7

Neue Plätze; weitere Aufwertungsideen

→ "Neuer Baum": zusätzl. erlebbares Wasser?

→ Sammelbrunnen: zusätzliche Sitzgelegenheiten o.ä.?

5

Die Rittergasse zeigt, dass die "Begegnungszone" nicht klappt.!

4

vielleicht sollten auch schon die Infuleus-Kontainer geplant werden?

3

VERKEHRSLÖSUNGEN SEHR SCHMAL!

LÄRML

- LÄRM  
- RETTUNG  
- FEUERWEHR

GEFAHR!



Zur besseren Lesbarkeit:  
Ländli:  
Verkehrslösungen zu schmal!  
- Laster  
- Rettung  
- Feuerwehr  
--> Gefahr!