

Studienauftrag Achse Bernstrasse – Aarbergstrasse – Ländtestrasse

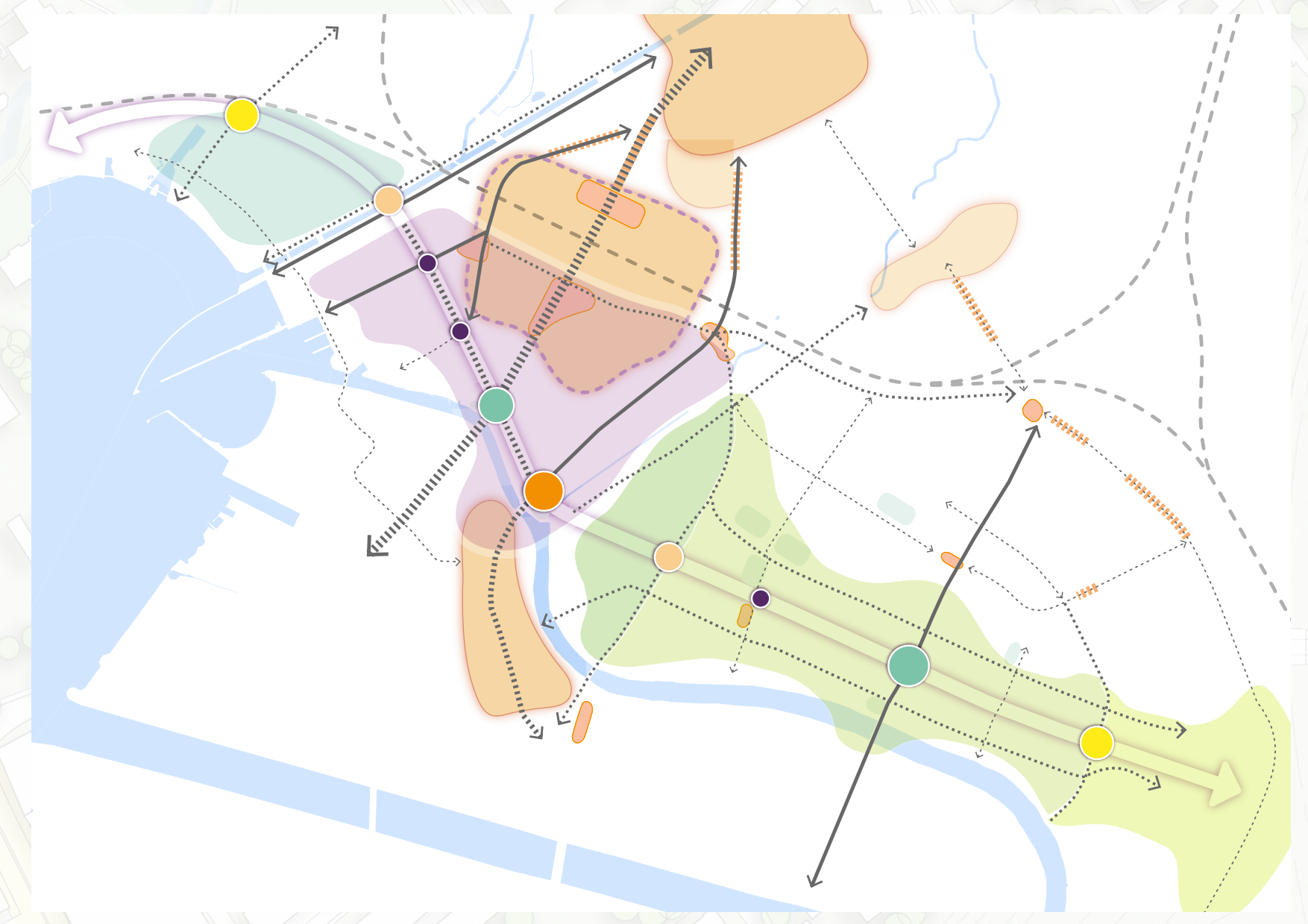
Phoenix Stadtachse in neuem Glanz, kraftvoll und voller Energie!

Den Verkehrsdruck reduzieren, um das Grundgerüst des Stadtteils Biel-Nidau zu klären und differenziert zu entwickeln

Die Siedlungskörper von Biel und Nidau sind im Laufe der Zeit zusammengewachsen. Nicht die Stadtgrenze bildet eine Zäsur, sondern die Verkehrsschneise der Bern- und Ländtestrasse. Heute ist der Raum schlecht lesbar, die Wege- und Linienführungen sehr komplex, Netzbeziehungen sind teilweise unterbrochen und die Strasse führt als Fremdkörper durch die Stadt. Das Konzept hat zum Ziel einen guten Stadtraum für die Menschen zu schaffen, für diejenigen, die dort leben und arbeiten und für die, die sich durch diesen Raum bewegen, heute und auch in Zukunft unter sich ändernden klimatischen Bedingungen. Mit dem folgenden Vorschlag sollen der Verkehr verträglich gestaltet, Aufenthaltsqualitäten entwickelt, die Orientierung erleichtert und die Stadträume von Biel und Nidau schlüssig miteinander verwoben werden.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Gliederung des langgestreckten Untersuchungsgebiets in mehrere Sequenzen mit ganz unterschiedlichen Charakteren: im Strassenraum, der Adressierung, der Stadtypologie, der angrenzenden Quartiere und in der Funktion. Das Konzept fokussiert die jeweils spezifischen Herausforderungen und Entwicklungschancen der einzelnen Sequenzen. Dies führt zu folgenden strategischen Handlungsräumen:

- Transformation der Hauptachse (Bern- und Ländtestrasse) in eine statische und lebendige Stadtachse, die verbindet (statt trennt)



- Integration und differenzierte Entwicklung der Querachsen mit Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs
 - Spezifische Ausdifferenzierung der Knotenpunkte, z.B. in ihre räumliche und soziale Funktion
 - ortspezifische städtebauliche Entwicklungen an den Knotenpunkten und in den Transformationsräumen
- Strasse und städtebauliche Typologie gehen aufeinander ein und bilden in der Konsequenz kohärente Stadträume. Jeder Sequenz liegt eine leitende städtebauliche Idee zugrunde. Die Kreuzungspunkte werden zu spezifischen Orten mit eigenem Charakter und Funktion, die sich aus dem städtebaulichen Kontext und der ver-

kehrlichen Funktion der Hauptachse (ÖV) und Querachsen (Fuss-/Velo) ableiten. Die Haltestellen der Busse sind dort platziert und werden zu besonderen und belebten Orten. Die Hauptachse als Strasse von nationaler Bedeutung erfüllt ihre wichtige Verkehrsfunktion. Jedoch verfolgt die Strassengestaltung eine ausgewogene Raumverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, dabei moderiert die Gestaltung die Geschwindigkeiten. Der öffentliche Strassenraum muss in vielerlei Hinsicht viel leisten. Um der Bedeutung als Verkehrsachse und als lebenswerter Stadtraum gerecht zu werden setzen wir mit folgenden Leitlinien an:

Leitideen

- Die Stadt wächst zusammen**
Stadtteil- und Quartiersverknüpfung & Stadt ans Wasser
- Orientierung**
Klare Stadträume durch städtebauliche Entwicklung und übersichtliche Knotenpunkte
- Lebendigkeit und Vielfalt**
Aufenthaltsqualität und lebendige Quartiere
- Attraktive Mobilität für alle**
Schlüssige Erschließung und funktionierende Mobilität
- Lebensqualität**
Klimaangepasste Gestaltung & grüne und resiliente Räume

- Reduzierung der Komplexität (Organisation von Abbiegebeziehungen und Verkehrsführung, Organisation der Querungen, Orientierung)
- Stärkung des Gesamtnetzes und Mitberücksichtigung der parallelen Strassen (insbesondere für den Veloverkehr)
- Raumgewinne für ÖV, Fuss-/Velo und blau-grüne Infrastruktur
- Verbesserung des Durchflusses auf der Hauptachse, insbesondere für den ÖV (durch Pflörtnerung, Temporeduzierung, Bevorrechtigung durch Busspuren, Fahrbahnhaltestelle)
- Bepflanzung und Schaffung qualitativ hochwertiger Räume

Prolog

Es ist passiert!

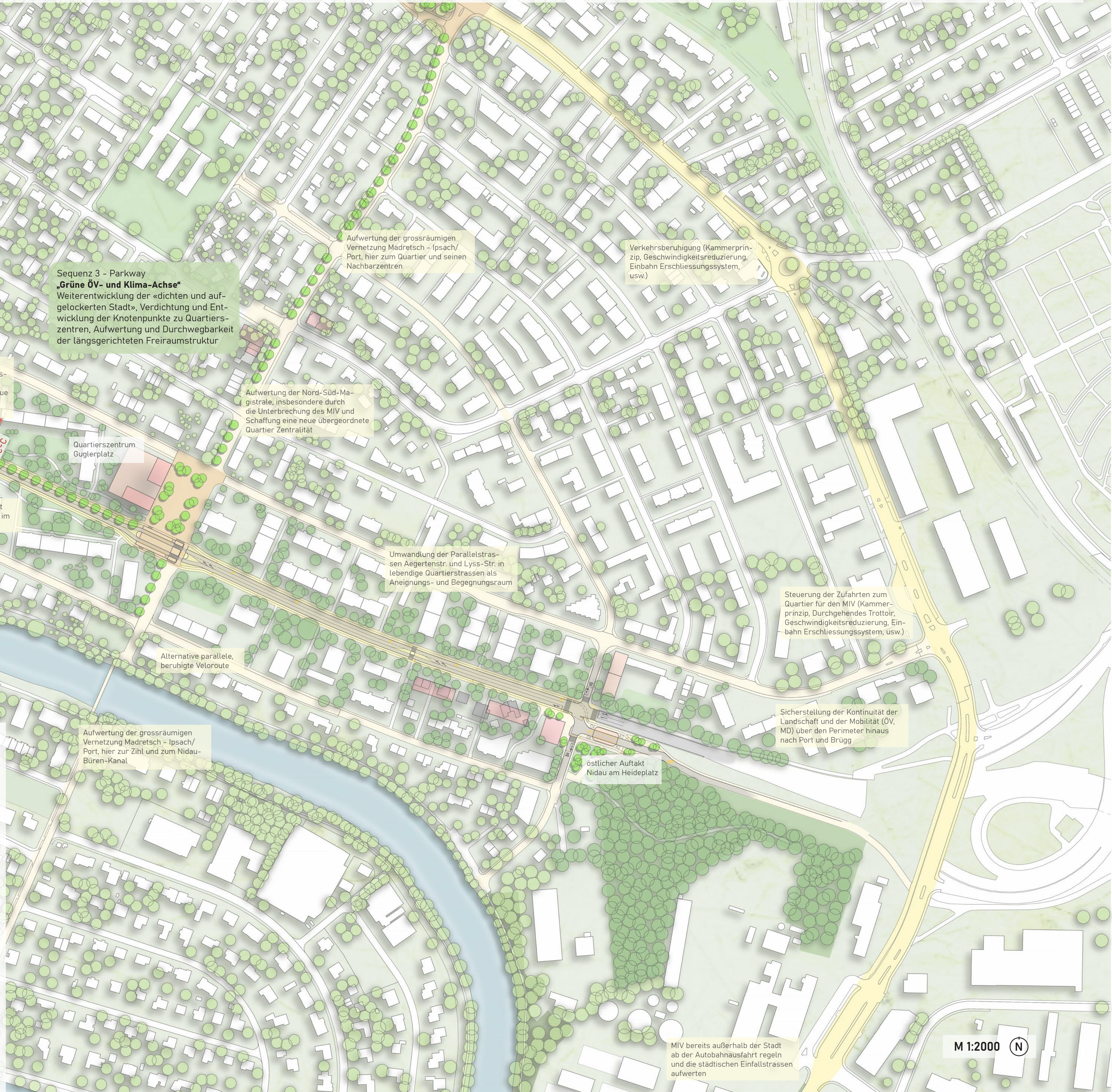
Endlich, mögen viele sagen. Warum hat das alles so lange gedauert, fragen sich die anderen. Und wieder andere finden: es war die Mühen wert und das Warten hat sich gelohnt! Wer hat das je für möglich gehalten?

Nach Jahrzehnten des Hin und Her, nach langwierigen Prozessen und zähen Verhandlungen mit einer Vielzahl an Akteuren kann die Achse Bernstrasse – Ländtestrasse mit der Fertigstellung des letzten Teilstücks feierlich abgeschlossen werden. Es ist die Lebensader schlechthin, die nun die verschiedenen Quartiere von Biel und Nidau zu einer bunten, geschäftigen Stadt verwoben hat. Entlang der Bernstrasse entstand einer der grössten Quartierparks der Stadt, die Menschen treffen sich hier zum Flanieren, Spielen und die Freizeit geniessen. Die Querstrassen greifen weit in die Quartiere aus und bringen die Menschen zusammen, die hohe Lebensqualität dieses Stadtteils hat sich längst herumgesprochen.

Die Schnellstrasse, eine Zäsur aus der Zeit der Hochkonjunktur, konnte erfolgreich überwunden werden, die trennende Schneise gehört definitiv der Vergangenheit an. Kaum wiederzuerkennen ist der Abschnitt vom Guido-Müller-Platz bis zur Schüss. Eine pulsierende Achse ist entstanden, mit Geschäften, Bistros und öffentlichen Nutzungen beidseits der Strasse. Die Trottoirs sind breiter geworden, Bepflanzung mit Bäumen laden sie zum Flanieren ein und erlauben ein geschäftiges Treiben. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer verblüfft selbst bekennende Skeptiker: Fussgänger queren in bunter Scharen dem gemächlich dahinfließenden Strom an Autos und Fahrrädern, unaufgeregt, beständig. Wie einst bei der Weststrasse in Zürich wurde Wirklichkeit, was kaum je für möglich gehalten wurde: Die Strasse wurde den Bewohnerinnen und Bewohnern als kraftvoller, lebbarer Raum zurückgegeben, und die Menschen haben das Angebot dankbar angenommen. Der Phoenix ist auferstanden!

Leitideen – Die Stadt neu Verknüpfen, ihre Transformation ermöglichen und an die Herausforderungen des Klimawandels und der Mobilität anpassen

<p>1 Die Stadt wächst zusammen Stadtteil- und Quartiersverknüpfung & Stadt ans Wasser</p> <ul style="list-style-type: none"> Grundgerüst der Stadt mit multimodalen und queren beruhigten Achsen stärken und klarer machen Angrenzende Quartiere miteinander verbinden und entlang der neuen Stadtachse zusammenbringen und lebendiger machen Querverbindungen stärken: Hauptverbindung Biel – Nidau stärken, Querachse Stadt-See aufwerten, Querachse fuss- und velofreundlicher gestalten, usw. Parallelstrassennetze anbieten 	<p>2 Orientierung Klare Stadträume durch städtebauliche Entwicklung und übersichtliche Knotenpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsknoten werden zu Plätzen mit eigenem Charakter und Funktion entwickelt: Auftrakräume, Stadttore, Quartierszentren, Verteiler- und Querungsräume Städtebauliche Akzente setzen, um die Orientierung zu verbessern Bauliche Entwicklungen und Potentiale einsetzen, um die EG-Zone und das soziale Leben zu stärken und dynamisieren Kreuzungssituationen übersichtlich und stadverträglich gestalten, (neue) Fuss- und Veloverbindungen schaffen und stärken 	<p>3 Lebendigkeit und Vielfalt Aufenthaltsqualität und lebendige Quartiere</p> <ul style="list-style-type: none"> Öffentlichen Raum für den Menschen gestalten (Möblierung, Begrünung, attraktive und sichere Räume, usw.) Nutzungskuster (Wohnen, Freizeit, Arbeiten) und Quartierszentren (öffentliche EG-Zonen mit Aussenraum verknüpfen) stärken Achse Ländtestrasse-Aarbergstrasse-Bernstrasse als verbindendes Element begreifen Zugang zu öffentlichen Räumen, Park und Wasser aufwerten 	<p>4 Attraktive Mobilität für alle Schlüssige Erschließung und funktionierende Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> ÖV- (blau/schwarz) und Velo-Infrastruktur (dunkelgrün) als Rückgrat der Stadt ausbauen MIV reduzieren (vermeiden und verlagern) und verflüssigen (Pflörtnerung, Temporeduktion, usw.) Fusswege- (hellgrün) und Velonetz optimieren Mobilität und Gestaltung an den städtischen Kontext anpassen (kompakte Kreuzung, Mittelstreifen als Querungshilfe für Fussgänger, usw.) 	<p>5 Lebensqualität Klimaangepasste Gestaltung & grüne und resiliente Räume</p> <ul style="list-style-type: none"> zusätzliche Strassenbäume an Längs- und Querachsen vernetzen verschiedene Lebensräume Kleinstrukturen und gemischte Baumreihen und Alleen fördern die Biodiversität nachhaltige Verschattung und Hitzeminderung dank resilienter Baumarten Grünflächen entlang der Gleisanlagen vernetzen Lebensräume in der Stadt: erhalten und fördern
---	---	--	---	--



Die drei Sequenzen

- „Parklandschaft am See“**
 - Haypark als Auftakt zur Stadt mit Blick auf den See
 - Addition und Stärkung der baulichen Bestands-Strukturen
 - Neue kleine Zentralität an der Schüss
 - Aufwertung der Agglomeration Park und See als qualitätsvolle Freizeitanlage
 - Verkehrsberuhigung (Pflörtnerung und Temporeduzierung) und bessere Querungsmöglichkeiten entlang Ländtrasse
 - zurückversetzte Velo- und Fusswegeverbindung entlang Baumallee mit fließendem Übergang zu Park
- „Lebensader Biel Zentrum-Süd“**
 - Aufwertung der Stadtstrasse zur hochwertigen Lebensader Biels mit mehr öffentlichem Raum und EG-Nutzungen aufgrund des beruhigten Verkehrs
 - Strassenständige Bebauung und Adressen zur Aarberg-/Ländtrasse mit Aktivierung der EG-Zone
 - Knotenpunkte als städtische Kreuzungen/Plätze mit Aufenthaltsqualität an Ecken und Nischen
 - Akzentuierung der Stadteingänge Biel und Nidau
 - Urbane Verdichtung und Identität durch Bestandserhalt, durchwegbare Quartiere
 - Wege- und Sichtbeziehung zum Kanal schaffen
 - Vielzahl an Querungsbedürfnissen: Stadt - See/Kanal, Biel - Nidau, zwischen Stadtteile und Quartiere

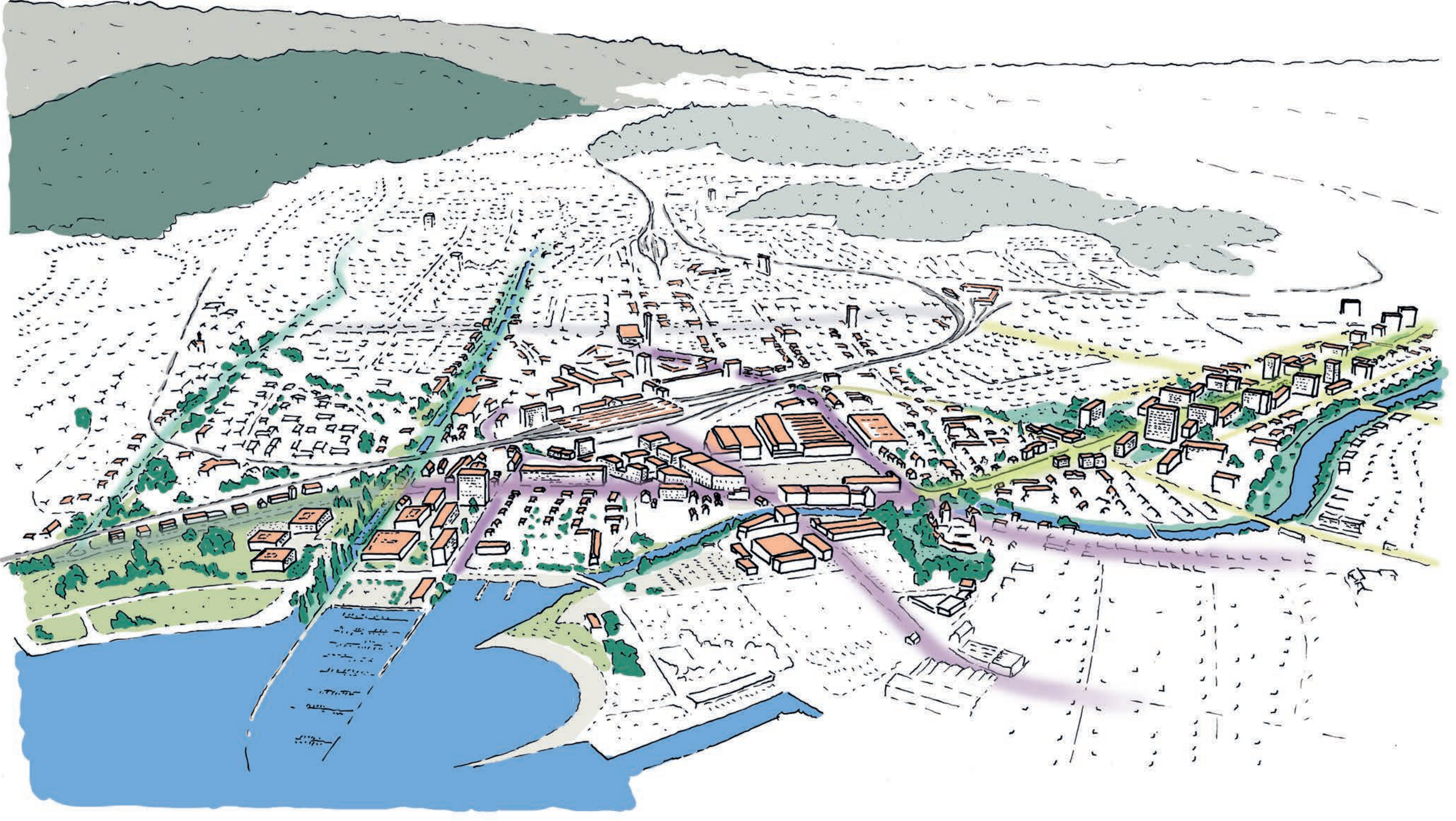
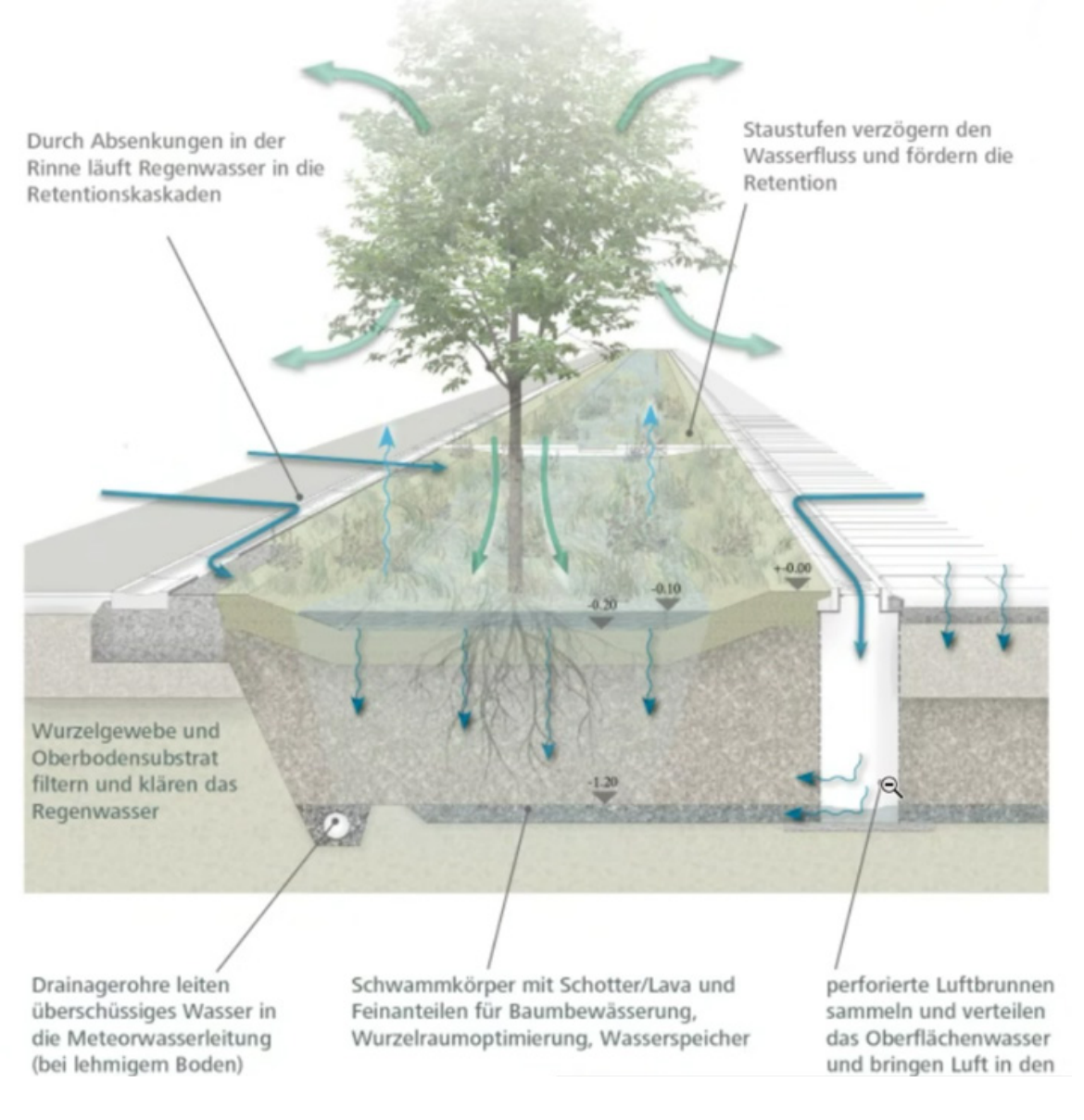
- „Grüne ÖV- und Klima-Achse“**
 - Weiterentwicklung der «dichten und aufgelockerten Stadt», Adressen zum Quartier, Zugang und Bewegung (Fuss/Velo) entlang der Bernstrasse verbessern
 - Erhalt und Aufwertung des grünen Charakters durch Erweiterung des Parks in die Knotenpunkte und zusätzliche Bäume
 - Verdichtung und Entwicklung Knotenpunkte mit spezifischen Bushaltestellen („ÖV-Knoten“) Kettenstrasse, „Quartiersplatz“ Guglerstrasse und Fuss- und Velo Querungen
 - Verbesserung der Querungen zum Kanal
 - Veloverkehr entlang der Hauptachse und in den beiden parallel verlaufenden Quartiersstrassen

Landschaftskonzept

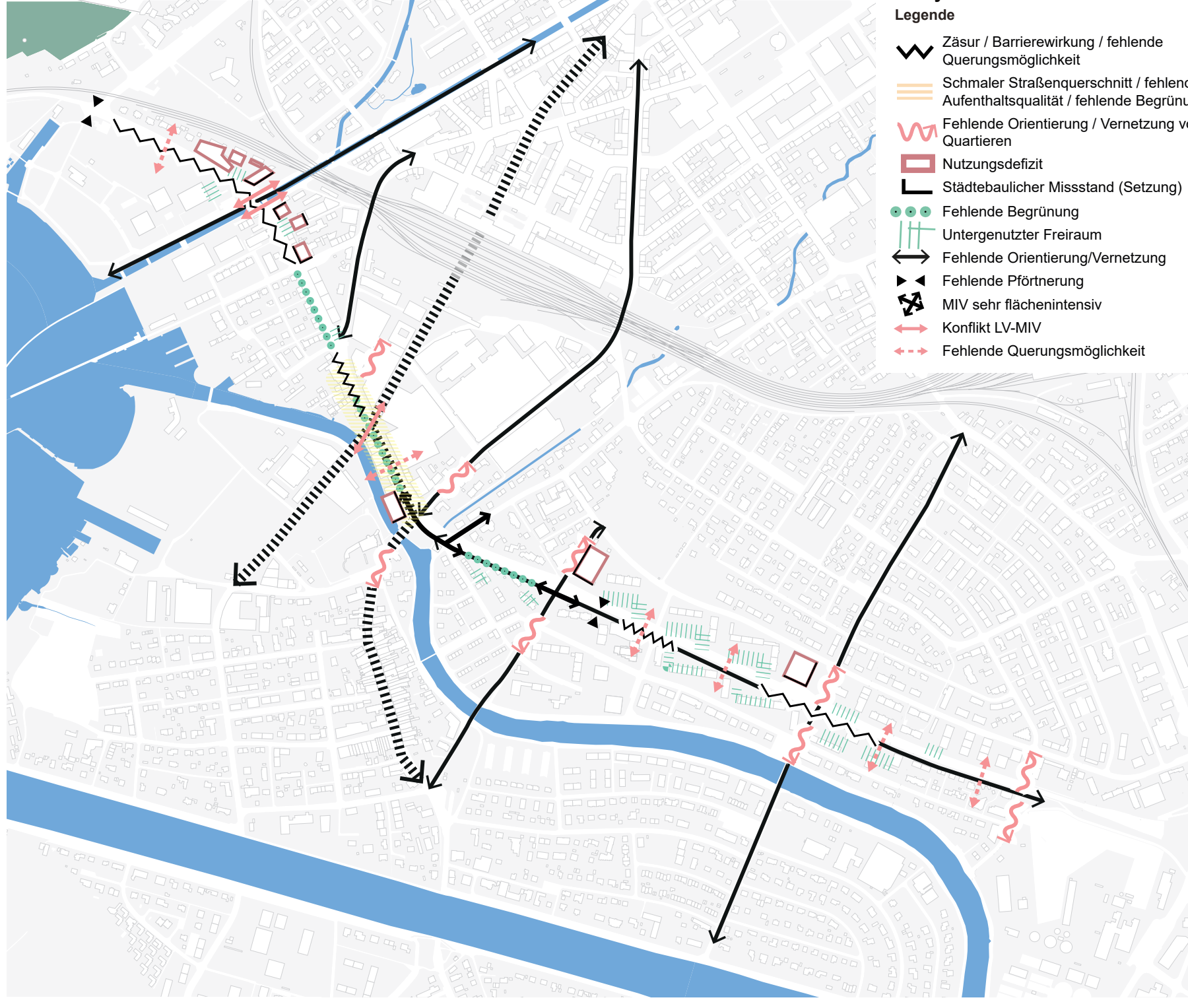
Die Freiraumgestaltung greift bestehende Strukturen auf, klärt sie und entwickelt sie weiter. Jede Strasse und jeder Abschnitt haben ihre Eigenheiten, Qualitäten und Potentiale, die ausgeschöpft werden, um die verschiedenen Freiräume zu stärken und besser miteinander zu vernetzen. Der Transformationsprozess umfasst eine Vielzahl an Massnahmen, wobei Entsiegelungen und Baumpflanzungen zu den wichtigsten gehören, da sie zur Hitzeminderung beitragen, mit dem Regenwasser sorgsam umgehen und die Biodiversität fördern. Durch das neue Verkehrsregime entsteht beispielsweise die einmalige Chance, entlang der Bernstrasse eine grosszügige Parklandschaft zu entwickeln, die beide Seiten der Strasse miteinander verknüpft und das Quartier und die Menschen zusammenbringt. An anderen Stellen führen kleinere Eingriffe wie z.B. ein neuer Fussweg vom Kreisell an der Ländtrasse zum Gymnasium zu einer Aufwertung. Und in den umgestalteten Strassenräumen können zahlreiche Bäume gepflanzt und Grünstreifen angelegt werden, die auch entferntere Stadtteile miteinander in Beziehung setzen, Frischluftkorridore erhalten und als Biotopverbund wirken.



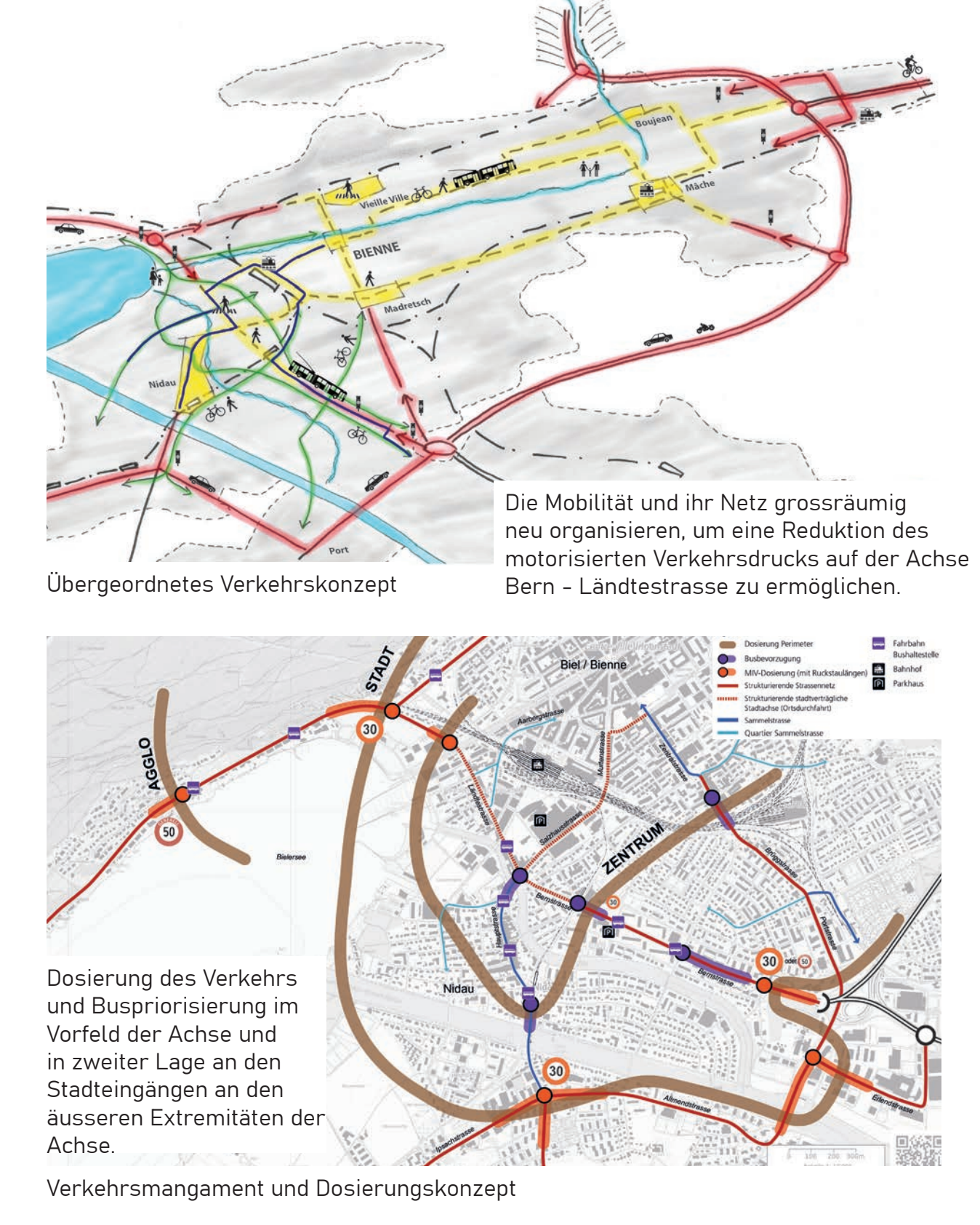
Beschattung/Kühlung, CO2-Bindung, Feinstaubfilter, Klimareferenz



Analyse



Verkehrskonzept



Gesamtkonzept

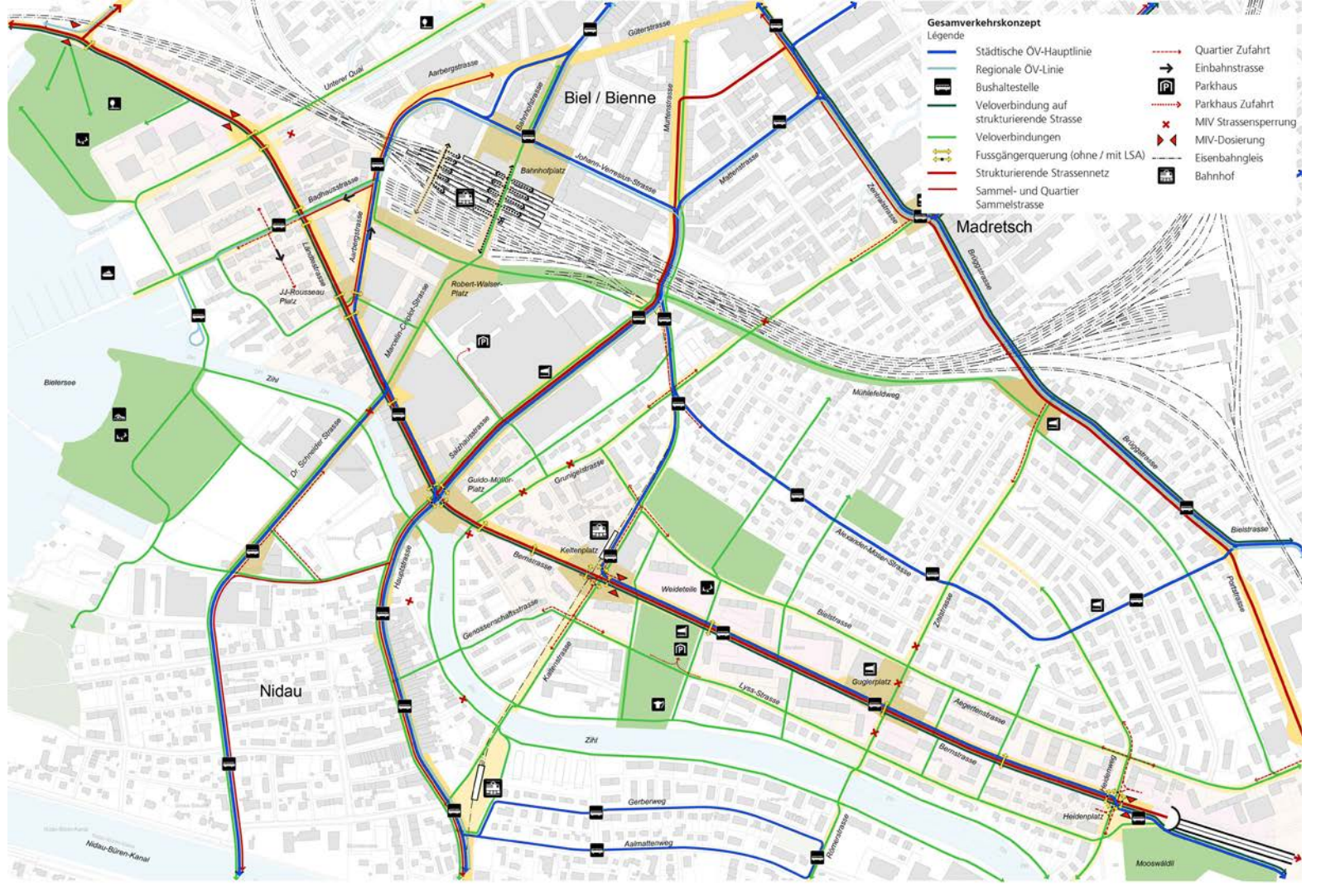


Die Bern- und Ländtrasse werden heute räumlich und quantitativ von der Verkehrsfunktion dominiert. Zwar soll die Achse eine primäre Verkehrsfunktion für den nationalen und überregionalen Durchgangsverkehr behalten, aber beide Strassen werden heute noch zu stark vom kleinräumigen Autoverkehr der Bielerinnen und Seeländer belastet. Morgen muss sich das ändern!

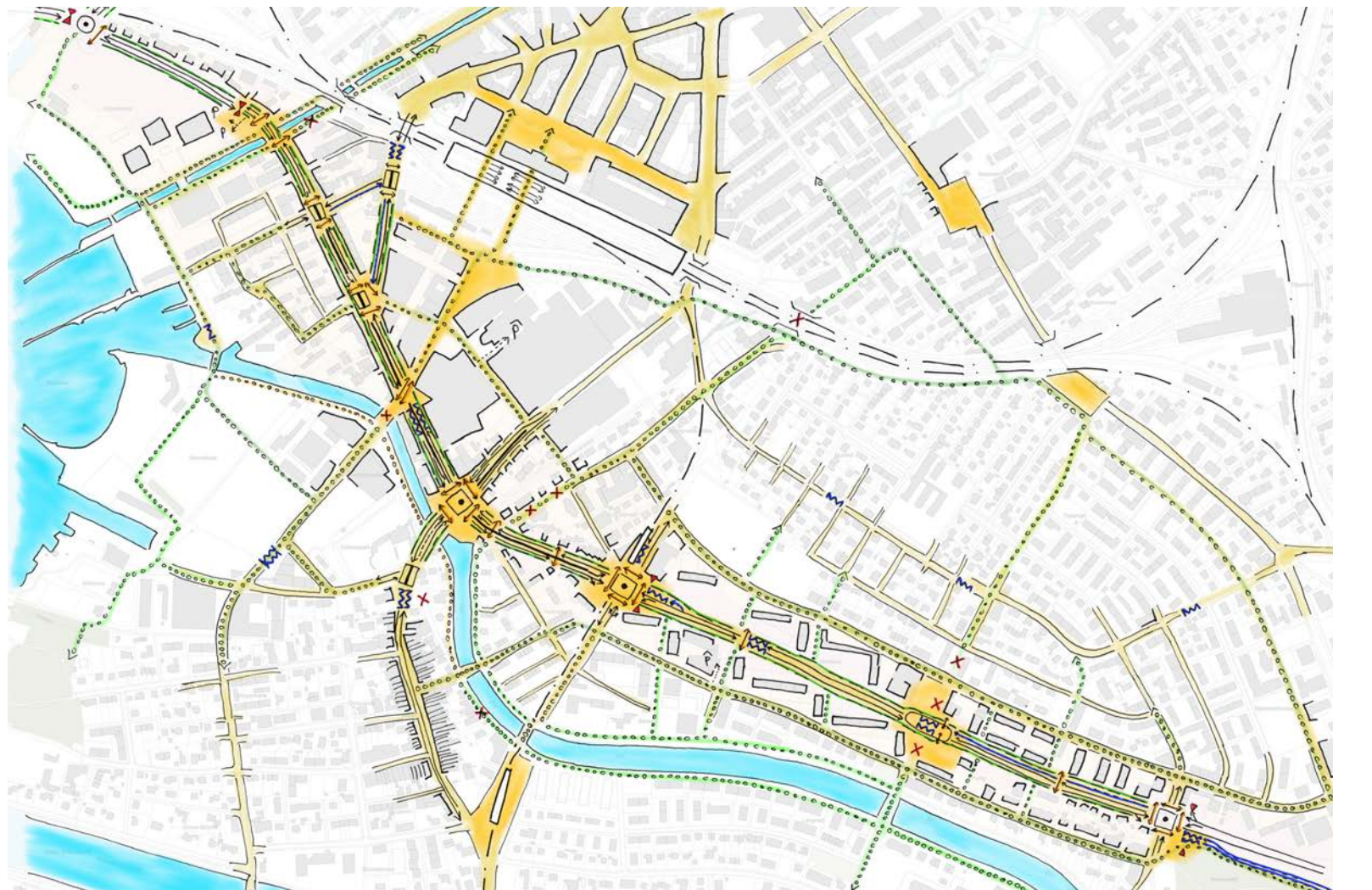
z.B. nicht mehr alle Abbiegebeziehungen an jeder Kreuzung möglich sind oder an der Stadtränge der Verkehr geföhrt werden soll (Ost, West, sowie Nidau Süd).

Mit der Dosierung und Verstetigung des Verkehrsflusses, zielt das vorgeschlagene Gestaltungs- und Betriebskonzept darauf ab, **den Strassenraum primär für Menschen und ihre sozialen Aktivitäten zu maximieren sowie mehr Platz für Bäume und Grünflächen** zu schaffen. An beiden Enden der Achse sollen Lichtsignalanlagen den Verkehr dosieren. Eine zusätzliche Verkehrssteuerung wird mithilfe von Betrieb und Gestaltung erzeugt (Geschwindigkeitsreduzierung, regelmäßige Fussgängerquerungen, Bushaltestellen auf der Fahrbahn, usw.).

Um die Ziele der Verkehrsvermeidung und -verlagerung (3V Strategie) zu erreichen und den Verkehrsdruck in einem grosseren Perimeter und auf der Achse Bern - Ländtrasse zu reduzieren, schlägt unser Konzept vor, **die Struktur der Mobilitätsnetze und insbesondere des Strassenetzes von Biel - Nidau und seine Beziehung neu zu organisieren**. Dies geschieht durch eine Kombination verschiedener Push- und Pull-Massnahmen: Darunter ist insbesondere eine gezielte Anpassung des Mobilitätsnetzes, wie die Sperrung bestimmter Strassen für den MIV (Guglerstrasse, Gurmgelstrasse, Dr-Schneider-Strasse, Unterer Quai) oder die Entwicklung neuer strukturierender Veloachsen (lang und quer). Zudem wird der Verkehrsfluss verbessert, indem



Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und zur Verfügung des Verkehrs. Einrichtung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn, um Busse zu bevorzugen, sowie einer Busspur auf der Bernstrasse.



Atmosphären



Haypark als Auftakt zur Stadt
Ländtrasse Richtung Unterer Quai



Hauptachse Biel und See
Kreuzungspunkt Aarbergstrasse - Marcelin-Chipot-Strasse



Landmarke am Stadteingang Biel und Nidau
Kreuzungspunkt Aarbergstrasse - Guido-Müller-Platz



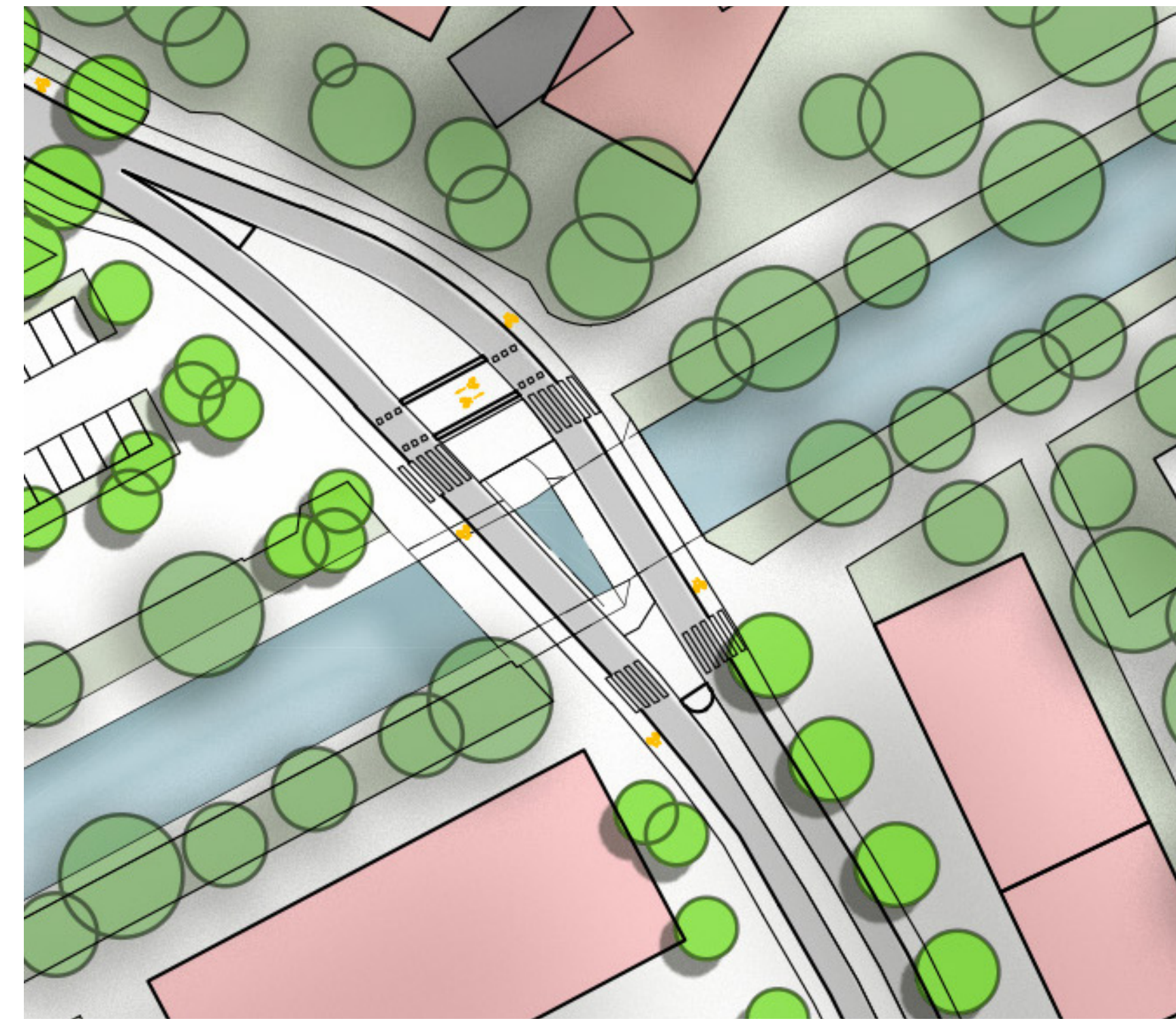
Quartierszentrum am Guglerplatz
Kreuzungspunkt Bernstrasse - Guglerstrasse

Strassenraumgestaltung



SC A-A Ländtrasse
M 1:200

Knotenpunkte - Innovative Mobilitäts- und Gestaltungslösungen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes



Schüsskanal

- Fussgänger- und Veloquerung, die für den Verkehr den Eingang zum dichten und gemischten urbanen Stadtgebiet markiert.
- Letzte Dosierungsstelle vor dem Zentrum, mit einer LSA zur MSP (Rückstau entlang des Parks, mit reduzierter Belastigung für Anwohner).
- Sperrung des Unteren Quais für den Verkehr auch auf der Stadtseite.
- Sichere Fussgänger- und Veloquerung mit

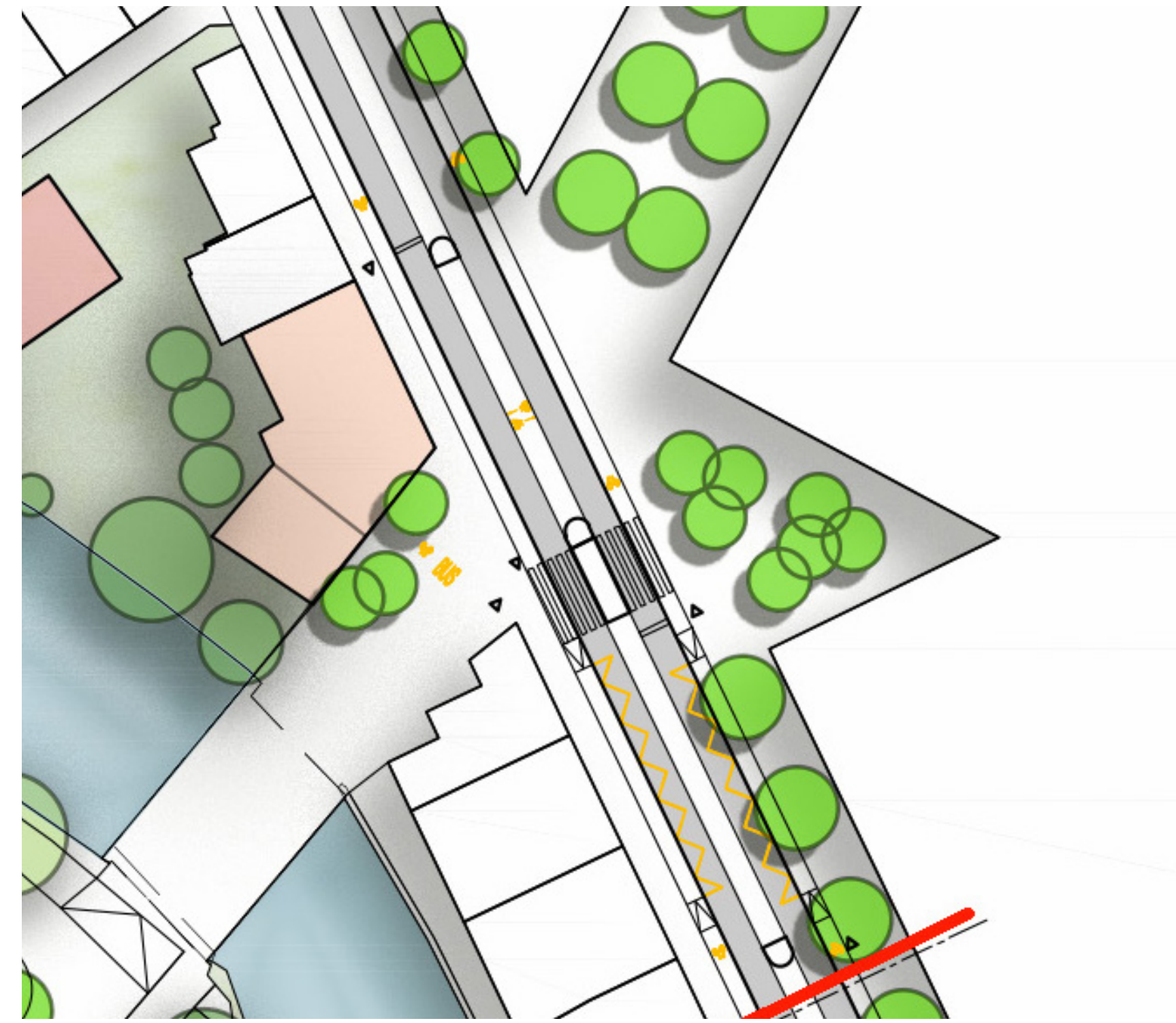
- grosszügiger Gestaltung.
- Gestaltung von durchgehenden abgesetzte Velowege (1.8m ; +3.5cm Absatz) über die Schüssbrücke, als Fortsetzung der Veloroute auf der Ländtrasse (1.8m ; +3.5cm).
- Redimensionierung des Parkplatzes des Gymnasiums und Integration der Fussgänger- und Veloachse in einen Platz (Ein-/Ausfahrt mithilfe des Mittelstreifens).



Rousseau-Platz

- Gestaltung einer kompakten Kreuzung, die ohne LSA funktioniert, und Gewinn von breiten öffentlichen Flächen am Fuss der Gebäude.
- Einbahnverkehr für den MIV in der Aarbergstrasse und Linksabbieger mithilfe des Mehrzweckstreifens.
- Priorisierung der Busse bei der Ausfahrt aus der Aarbergstrasse durch Busspur und LSA (und Anhalten des Querverkehrs).
- Gestaltung von durchgehenden abgesetzte

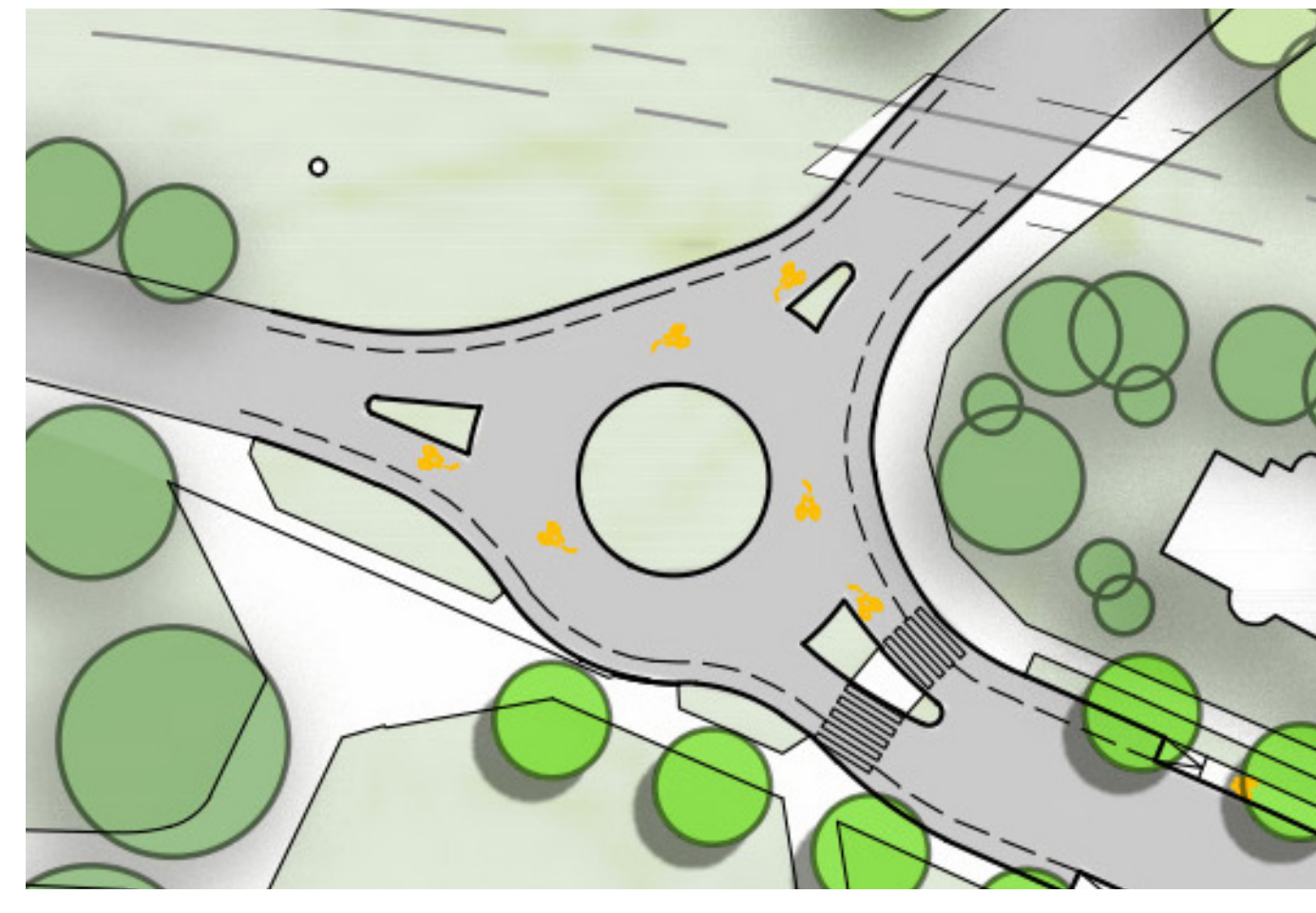
- Velowege (1.8m ; +3.5cm Absatz) über die Kreuzung und entlang der Achsen Aarbergstrasse und Ländtrasse.
- Sichere Velobewegungen in alle Richtungen mithilfe spezifischer Gestaltung.
- Ausfahrt aus dem Fischerweg für MIV gesperrt oder nur als Rechtsabbieger möglich.
- Geprüfte Schleppkurven für Busse und LKWs.



Marcelin-Chippot und Dr. Schneider-Strasse

- Grosszügige Querung für Fussgänger und Velofahrer der Regionalveloroute mithilfe des Mehrzweckstreifens und der überbreiten sicheren Fussgängerquerung.
- Gestaltung von durchgehenden abgesetzte Velowege (1.8m ; +3.5cm Absatz) über die Kreuzung mit Abbiegemöglichkeit durch den Mehrzweckstreifen.
- Gestaltung einer neuen Bushaltestelle auf der Fahrbahn, die für den MIV blockiert ist.

- An der Bushaltestelle fahren die Velos auf dem Bussteig (Kapphaltestelle). Bei Bedarf werden die Velofahrer vor der Kapphaltestelle durch eine LSA angehalten. Erfahrene Velofahrer können den Bus an der Haltestelle mit Hilfe des Mehrzweckstreifens überholen.
- Sperrung der Dr. Schneider-Strasse für den MIV (auch erst in einem zweiten Schritt möglich) und Konkretisierung einer strukturierenden öV-LV Achse.



Seevorstadt

- Kreisel, der den westlichen Eingang der Stadt aus Sicht der Mobilität markiert (Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 spätestens ab diesem Punkt)
- Priorisierung der Busse im Vorhinein durch Fahrbahnbushaltestellen

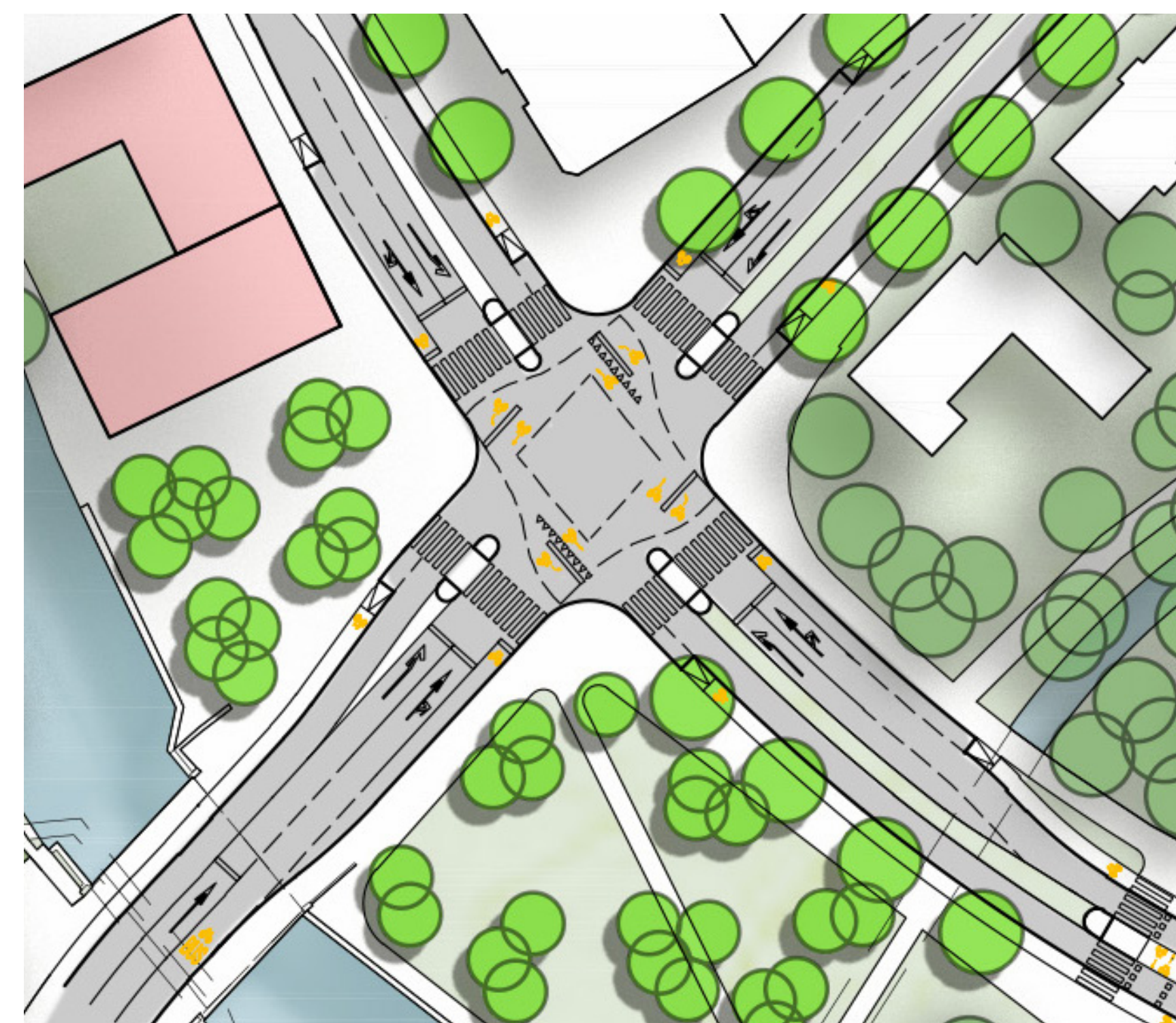
- (ab Vingelz) und eine mögliche Dosierung-LSA in Vingelz (Stauraum).
- Sicherung der Velofahrer im Kreisel (mit Bypass), als Fortsetzung der Veloroute entlang der Ländtrasse.



Badhausstrasse

- Einmündung Kreuzung mit Linksabbieger, sowie Veloquerung über den Mehrzweckstreifen.
- Priorisierung der Buslinie durch LSA (mit auslösen der LSA-Phase auf Anmeldung und Anhalten des

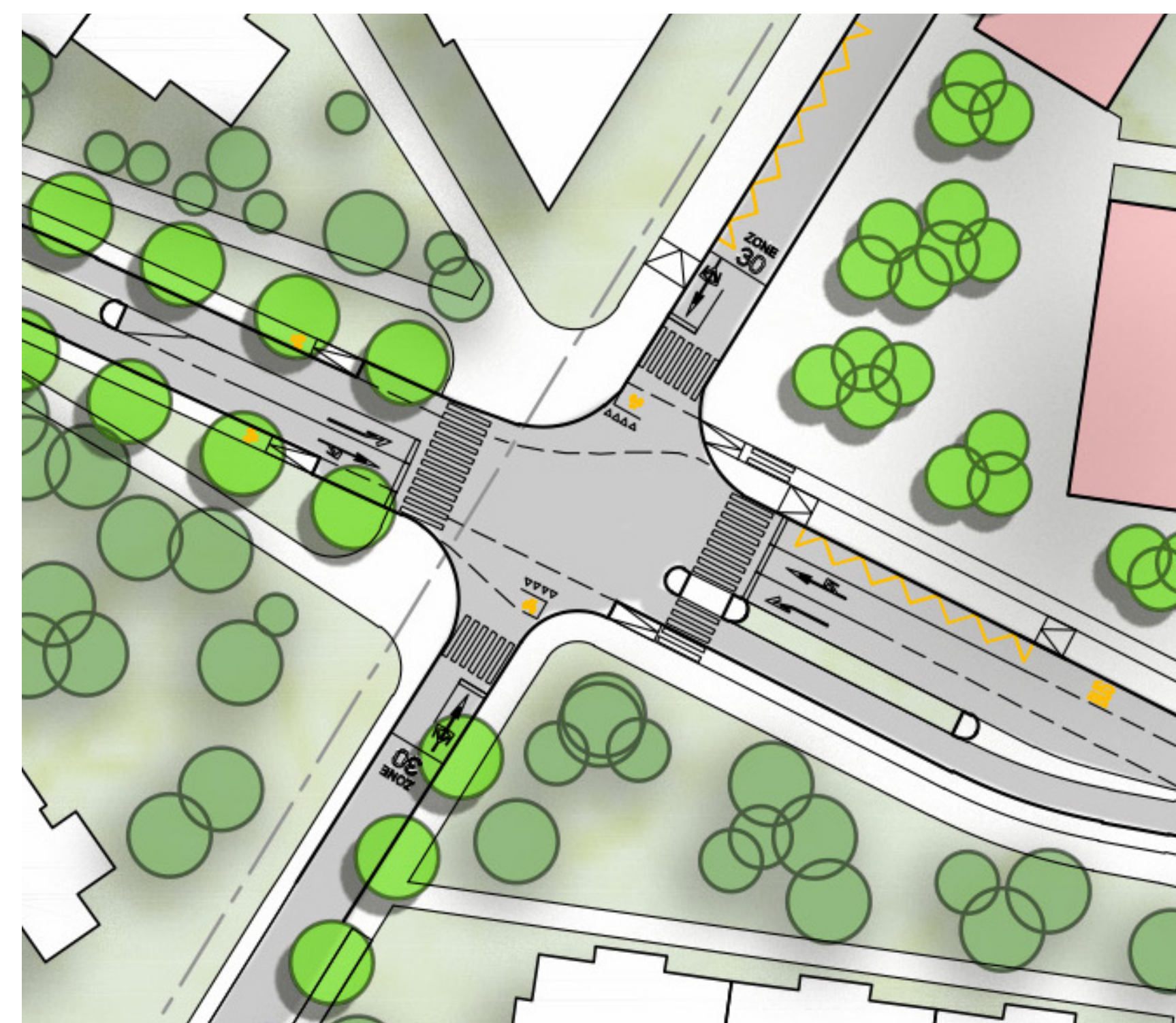
- Querverkehrs)
- Aufwertung der Fusswege entlang der Achse mit durchgehenden Trottoirs und grosszügiger Gestaltung der Achse Badhausstrasse für Fussgänger (neue Einbahnregim).



Guido-Müller-Platz

- Gestaltung einer kompakten LSA-Kreuzung und Gewinn von breiten öffentlichen Flächen am Fuss der Gebäude. Mehrere Varianten wurden hier untersucht, und eine Option mit einem Kreisel bleibt eine Alternative, allerdings wird sie als weniger „urban“ und weniger fussgänger- und busfreundlich angesehen.
- Velofahrer werden auf separaten abgesetzte Velowegen (1.8m ; +3.5cm abgesetzt) gesichert, und mit indirekten Linksabbiegern. Insbesondere wurde die Kreuzung dem Krei-

- sel vorgezogen, da die meisten Velofahrer, die abbiegen, über andere alternative Routen verfügen (z.B. über Keltenstrasse).
- Sicherung von Fussgängerquerungen mit Inseln. Die Kreuzung ermöglicht im Vergleich zum Kreisel die direktesten Querungen für Fussgänger, die die häufigsten Verkehrsteilnehmer im Knoten sind.
- Buspriorisierung durch vorgelagerte Fahrbahnbushaltestellen und eine Busspur aus Nidau.



Kelten-Platz

- Gestaltung einer LSA-Kreuzung, die aus Sicht der Mobilität den Stadteingang markiert (Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 spätestens ab diesem Punkt). Gewinn von breiten öffentlichen Flächen am Fuss der Gebäude.
- Schaffung einer kleinen Zug-Bus Drehscheibe.
- Organisation der MIV-Zufahrten zu den angrenzenden Quartieren (alle Richtungen), in Abstimmung mit der Strategie von Nidau, die Kreuzung Guglerplatz für den MIV zu sperren.

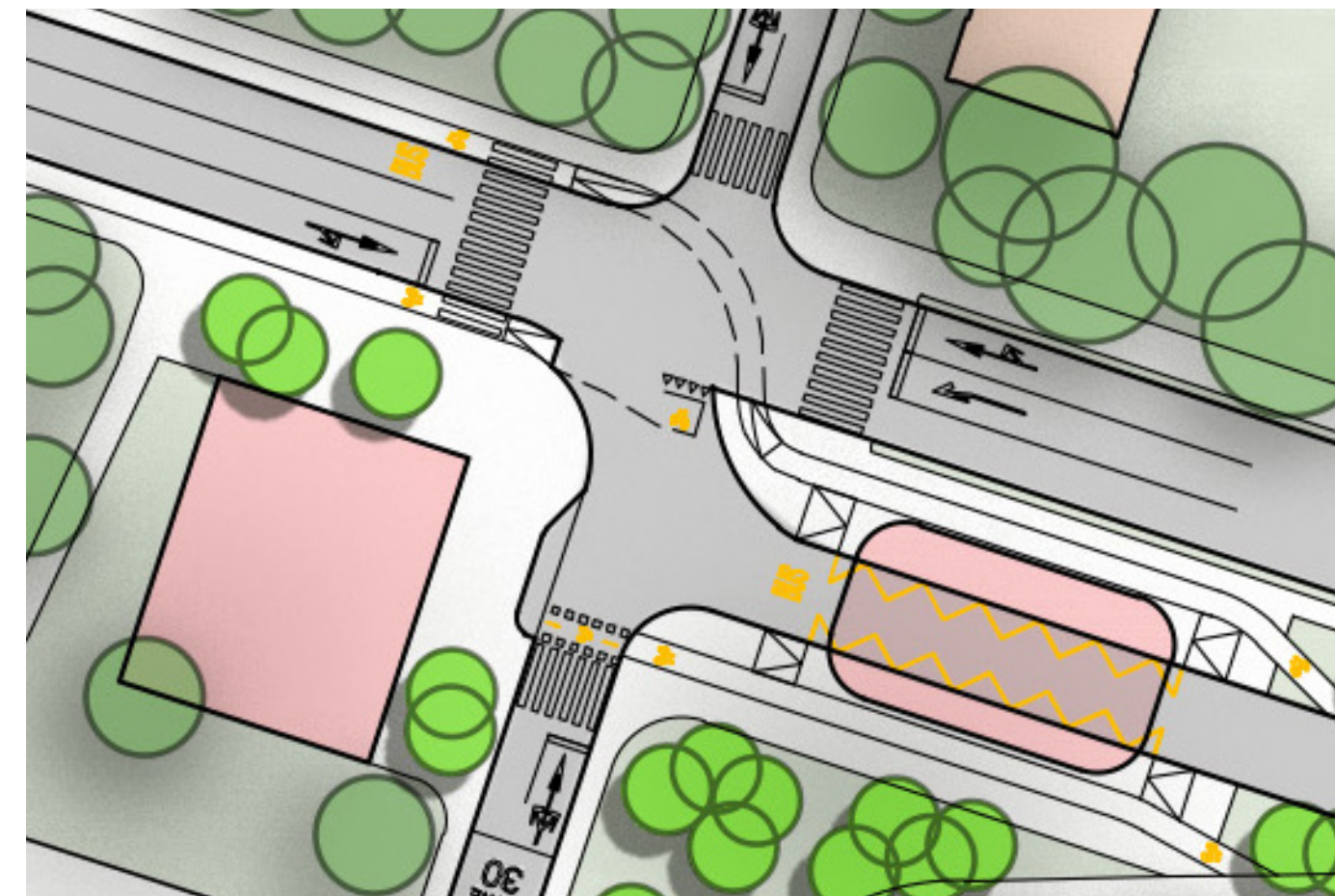
- Velofahrer werden auf separaten abgesetzten Velowegen (1.8m ; +3.5cm abgesetzt) gesichert, und an der Bernerstrasse hinter der Bushaltestelle geführt (separiert vom 3m breiten öV-Benutzer-Bussteig), und mit indirekten Linksabbiegern.
- Sicherung von Fussgängerquerungen mit Inseln.
- Buspriorisierung durch vorgelagerte Fahrbahnbushaltestellen auf der Bernerstrasse.



Gugler-Platz

- Grosszügige Fussgänger- und Veloquerung auf der Achse der strukturierenden Nord-Süd-Verbindung.
- Abschaffung aller MIV-Zugänge zu den Quartieren und Aufwertung einer beruhigten Zentralität des Quartiers rund um die neuen Bushaltestellen und die hochwertigen Fuss- und Veloverbindungen.
- Starke Aufwertung der Nord-Süd-Querverbindung für Fussgänger und Velofahrer, dank der Sperrungen bis ins Quartier für den MIV.
- Versetzung der Fahrbahn um die zentra-

- le Querung, um die Linearität der Achse zu unterbrechen und den Verkehr zu beruhigen
- Priorisierung der Busse im Vorhinein durch Busspur Stadt einwärts, sowie regelmässige Prioritätsverluste von MIVs gegenüber Bussen (z. B. an einem Fussgängerüberweg).
- Gestaltung von durchgehenden abgesetzten Velowegen (1.8m ; +3.5cm abgesetzt) über den Platz, als Fortsetzung der Veloroute auf der Bernstrasse. Velofahrer werden hinter der Bushaltestelle geführt (separiert vom 3m breiten öV-Benutzer-Bussteig).



Heidwegplatz

- Knoten, der den östlichen Eingang der Stadt aus Sicht der Mobilität markiert (Geschwindigkeitsbegrenzung / Ende es Autobahn).
- MIV-Dosierungs-Stelle, sowie Bevorzugung von Bussen an der LS-Kreuzung, mit Zufahrt zur Busspur auf der Bernstrasse.
- Gestaltung eines kleinen Platzes

- mit einer Bushaltestelle und einer Überdachung, die den Regimewechsel markiert.
- Sicherung von Fussgänger- und Velokontinuitäten (Schule und grossräumig nach Brugg, usw.).

Referenzbilder Mobilität



Lindbergplatz, Opfikon: Hochwertiger Platz mit öV-Haltestellen an einer Autobahnausfahrt.



Hüningerstrasse, Basel: Kapphaltestelle mit Velo



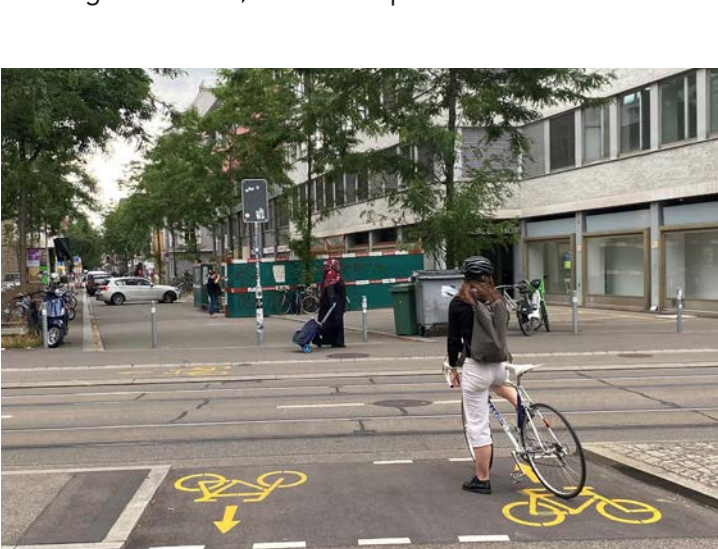
Witikonstrasse, Zürich: Abgesenkter Trottoir zum Überqueren von Bussen



Setfingenstrasse, Künz, vorher/nachher Neuordnung des Strassenraums: kompakt & effizient, mit Mehrzweckstreifen und Velo-Infrastruktur



Birmensdorferstrasse, Zürich: Mehrzweckstreifen zum Überqueren von Velo und abgesetzten Velowegen in Längsrichtung



Birmensdorferstrasse, Zürich: Mehrzweckstreifen zum Überqueren von Velo und abgesetzten Velowegen in Längsrichtung



SC B-B Aarbergstrasse
M 1:200



SC C-C Bernstrasse
M 1:200