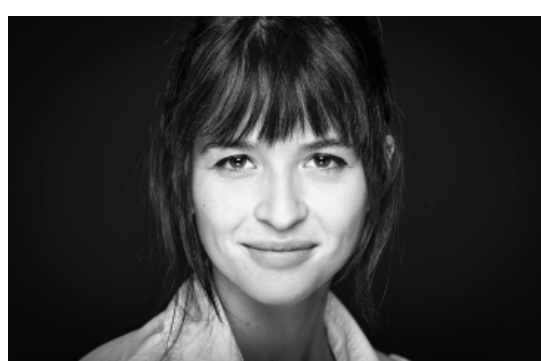
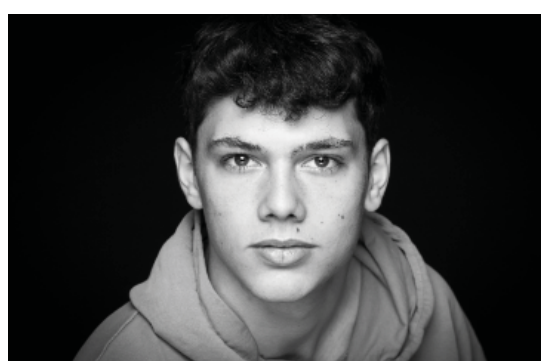
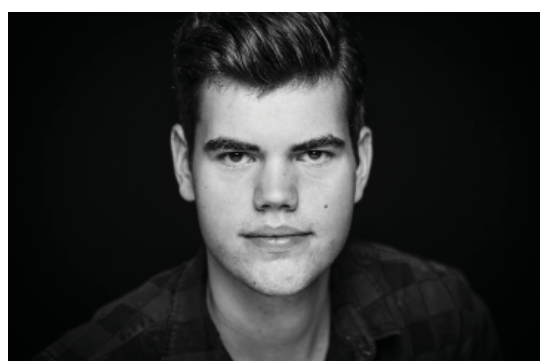


Zukunft zu Fuss

Fussverkehr im ländlichen Raum

Simon Schöni Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt BSLA SIA

BÜRO **EXTRÄ**
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN



Simon Schöni
Tina Kneubühler
Michael Mammitzsch
David Gnehm
Corinne Gerber
Benjamin Wellig
Jonas Eberhart
Florian Flückiger
Daniela Rosati
Romana Kijera
Jan Rölli
Dominik Ramseyer
Marta Gonzalez Rubio
Sara Stoller
Janina Studer
Ge Gao
Nora Felder

ZWEI GESCHICHTEN:
EMMENTAL 1973

Hauptstrasse Nr. 23
Burgdorf - Langnau



ZWEI GESCHICHTEN: EMMENTAL 1973

Hauptstrasse Nr. 23
Burgdorf - Langnau

zu Fuss in den Kindergarten
910m entlang der Hauptstrasse
von Ramsei nach Lützelflüh



ZWEI GESCHICHTEN: BERN BITZIUSSTRASSE

Zubringerdienst Schulhaus und
Kindertagesstätte Bitzius



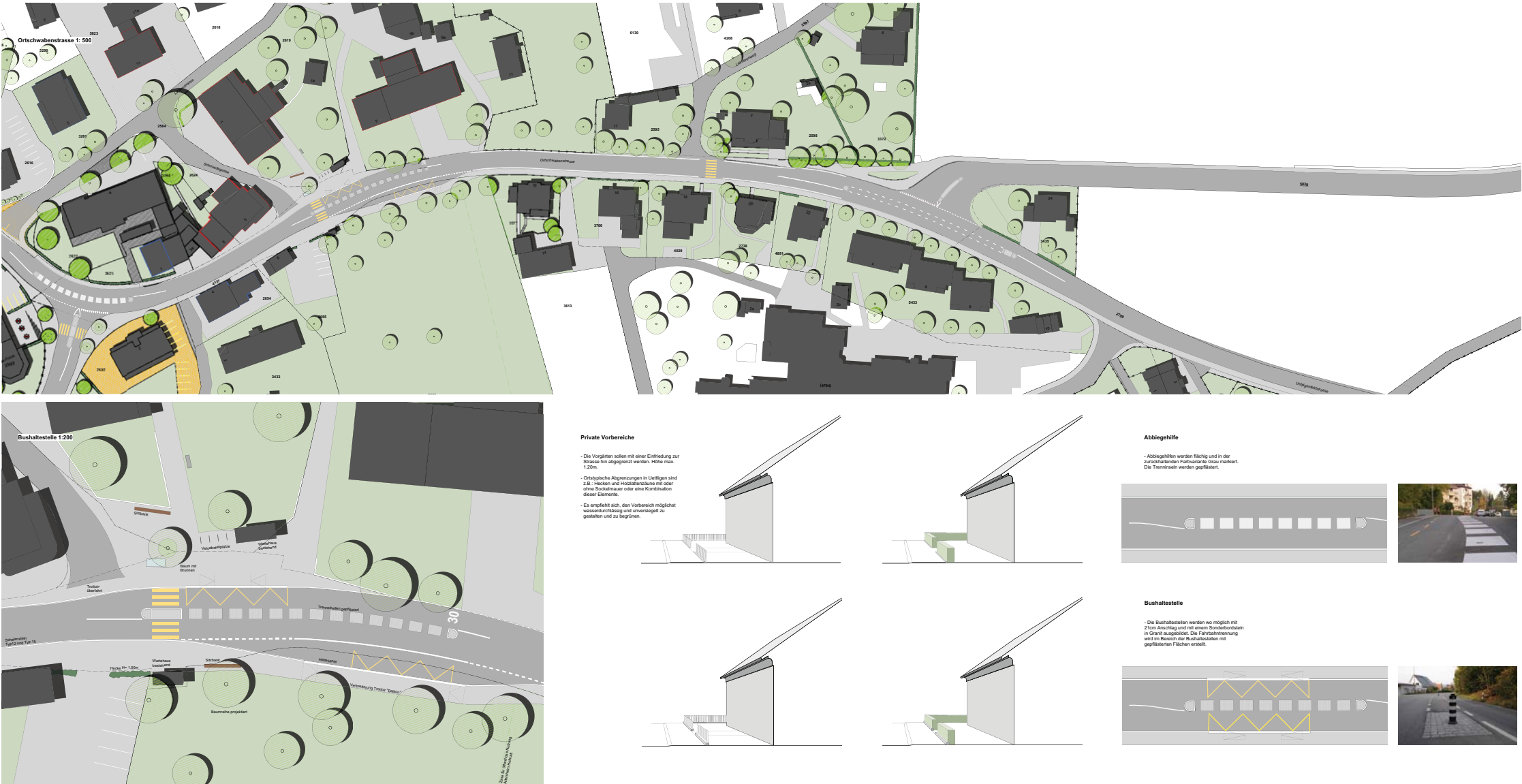
ZWEI GESCHICHTEN: BERN BITZIUSSTRASSE

Zubringerdienst Schulhaus und
Kindertagesstätte Bitzium



UETTLIGEN

Uettligen
Ortschwabenstrasse



UETTLIGEN

Uettligen
Säriswilstrasse



UETTLIGEN

Uettligen
Wohlenstrasse



Randmarkierung

- Die fällige Randmarkierung zählt sich vom Bordstein an den Ortsrand bis zum Übergang an den Kernbereich. Die Markierung soll durchgehend und in der Farbvariante Grau ausgeführt werden.



Randabschluss

- Der Randabschluss von der Ortsfahrt bis zum Kernbereich wird mit der fälligen Randmarkierung besetzt und mit einem Schwellen Typ 15 mit niedrigem Absatz von 4cm, einseitig versetzt.

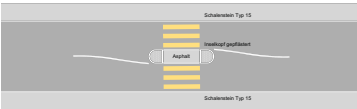


- Der Randabschluss im Kernbereich ist mit der fälligen Randmarkierung besetzt und wird mit einem Schwellen Typ 15 mit niedrigem Absatz von 4cm mit einem kerbschraffierten Schwellen Typ 12.



Fussgängerstreifen

- Bei den Fussgängerstreifen wird die Markierung in einem Abstand von 1m zu den Fahrbahnkanten angebracht. Die Fahrbahnkanten werden abgegrenzt und mit einem Schwellen Typ 15 ausgeführt. Der Fussgängerstreifen wird mit einem Schwellen Typ 15 mit niedrigem 4cm hohen Absatz ausgeführt.



OBSTBERG BERN

Plan des ganzen Quartiers



VISP-BRIG



Start/Ziel in Visp



Bestehende Strecke in Glis



Sitzplatz in Glis



Start/Ziel in Brig

offener Wettbewerb,
Velo- und Fussgängerverbindung
Brig <> Visp, 2014

3. Rang / 3. Preis

Bauherr, Auftraggeber:
Stadtgemeinde Brig-Glis
Gemeinde Visp

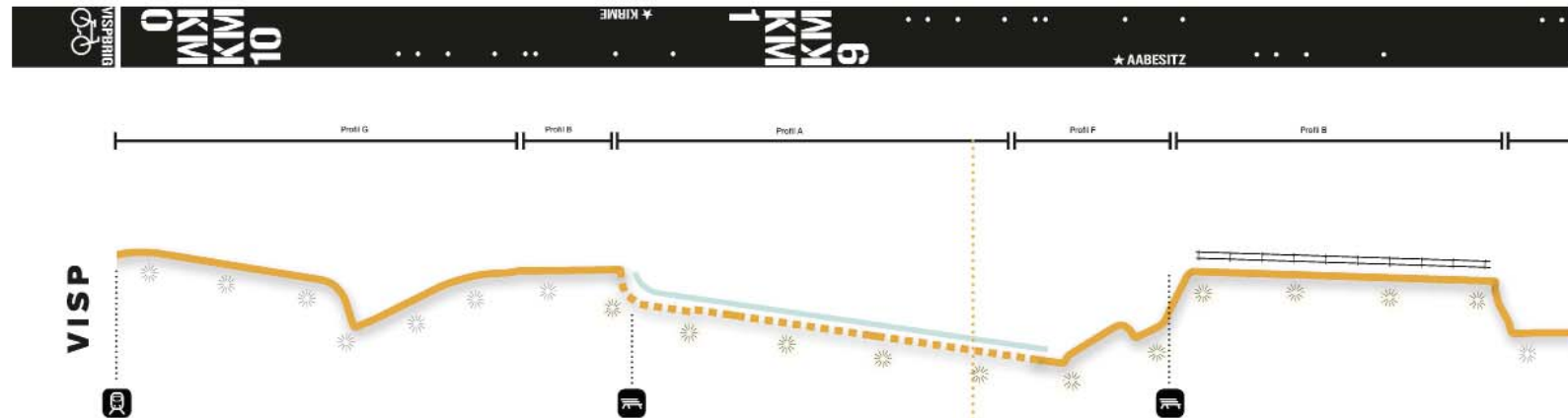
Weitere Beteiligte:
kontextplan, Bern

.. SCHNITZELJAGD ..

Konzeptbeschreibung

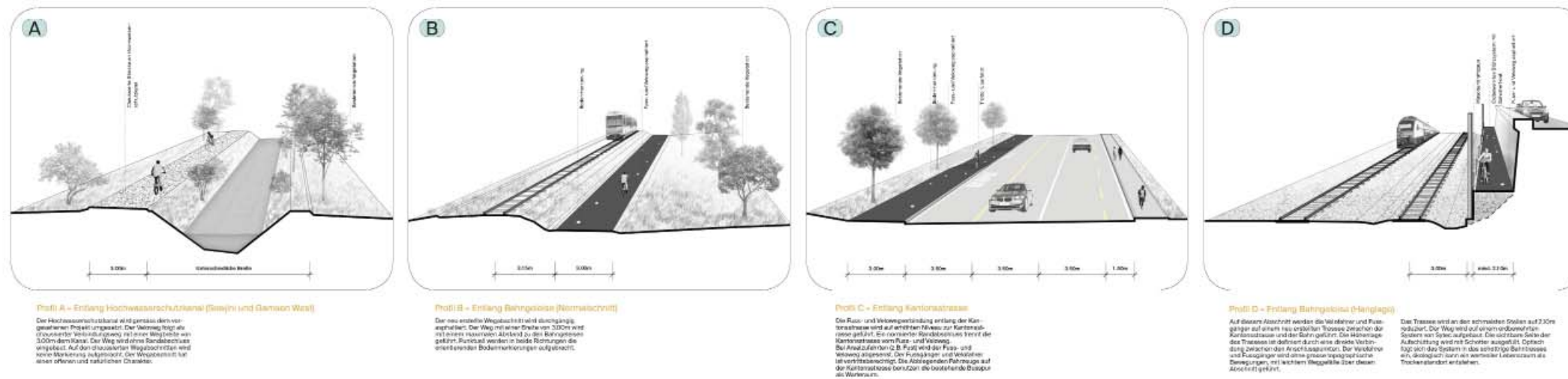
Die Grundkonzepte sind eine Velowegverbindung entstehen, welche die beiden Ortschaften Brig und Visp auf möglichst direktem und schnellem Weg miteinander verbindet. Bei möglichkeit soll dem Radfahrer der Veloverkehr Vorrang gewährt werden. Der Radverkehr soll komfortabel und auch im Winter nutzbar sein. (Winterdienst soll möglich sein). Die Markierungen der Velowegverbindung sollen gut sichtbar und klar sein. Der Veloweg soll gleichzeitig durch Fußgänger benutzt werden können. Aus verkehrssicherer Sicht wird was möglich, die Velowegverbindung auf bestehenden Straßen geführt. Aus landschaftlicher Sicht wird entlang Wäldchen und in Naturschutzgebieten die Oberfläche des Belags nicht verändert. Das Wegesystem wird durch die umgebende Landschaften geprägt. Der Weg wird mit einer durchgängigen, gut lesbaren und einheitlichen Markierung in der gesamten Länge zusammengeordnet. Die Wegemarkierung der Velostrecke zwischen Brig und Visp führt am Schnitzeljagd durch Industriegebiete, Gewerbe, durch Wohnquartiere, vorbei am Kulturzentrum, Naturschutzgebiet und Schneegangverboten, hinein in die Orte Brig und Visp.

Punktförmige Belagsmarkierungen, wie fahrgelände, sind Schräglage, lassen die Velofahrer und Fußgänger von Brig nach Visp und umgekehrt. An Kreuzungen verschwinden sich die Belagsmarkierungen, an Überstreichungen und geschwungenen Strecken ohne Abbiegemöglichkeit, wird die Markierung nur sehr reduziert aufgebracht. Start- und Endpunkte sind KM 0 beziehungsweise KM 10. Dazwischen wird dem täglichen Pendler oder auch dem Tourist, der das Tal erkundet, mittels Belagsmarkierungen aufgelegt, wie viele Kilometer er schon hinter sich gelassen hat. Was ist Schräglage? Schräglage ist eine vertikale Gehirnanlage, welche sich nach in der Regel? Quer zum Weg wird mittels Wäldchen auf die Umgebung hingewiesen. Was ist Schräglage, was ein Radfahrer? An den Radwegen findet der Tourist ebenfalls heraus, was sich hinter diesen Wortgeheimnis verbirgt.

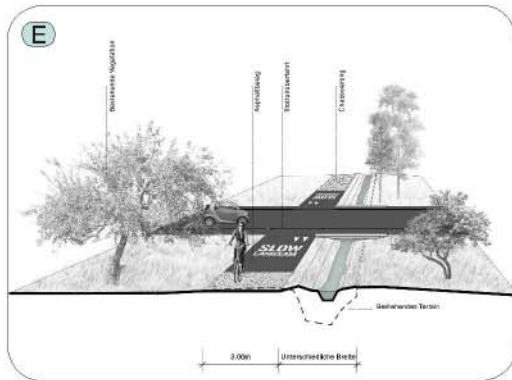


VISP-BRIG

offener Wettbewerb,
Velo- und Fussgängerverbindung
Brig <> Visp, 2014



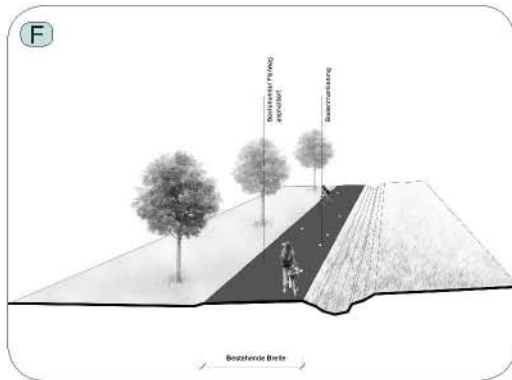
offener Wettbewerb,
Velo- und Fussgänger Verbindung
Brig <> Visp, 2014



Profil E – Entlang aufgegebenem Entwässerungskanal

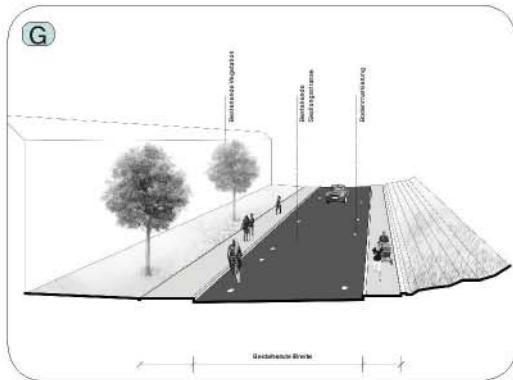
Der neue Querschnitt des Entwässerungskanals wird auf eine max. Tiefe von 30cm und eine Breite von 75cm dimensioniert. Die weitgehend flache- und Velowegverbindung wird dimensioniert und ist auf eine Wegbreite von 3,00m dimensioniert. Der Weg wird ohne Randstreifen eingebaut. An Kreuzungsbereichen zu Strassen wird der Weg beidseitig der Strasse auf einer Länge von 5,00m

asphaltiert. Die orientierenden Markierungen auf dem Belag werden auf den asphaltierten Segmenten aufgebracht. An den Kreuzungsbereichen hat der Benutzer des Quartiers das Vorfahrt. An Stellen, an welchen der Velowegbenutzer kein Vorfahrt hat, wird er mittels einer Markierung (Streifen) auf dem Belag zur Vorfahrt aufgefordert.



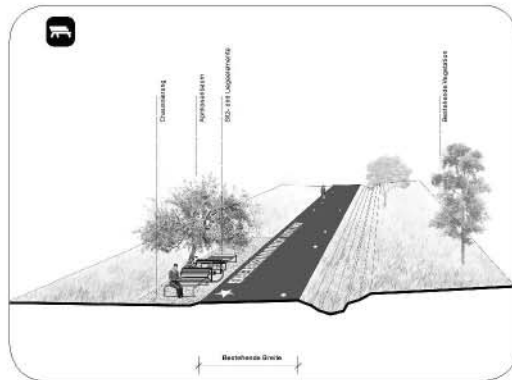
Profil F – Auf bestehendem Veloweg / bestehender Strasse

Auf bestehenden Streckenabschnitten im Quartier werden die Fussgänger- und Velowegverbindung im Vorfahrt geführt. Die Bodenmarkierungen sind jeweils in beide Richtungen auf dem Belag aufgebracht.



Profil G – Auf bestehender Strasse im Siedlungsraum

Im Siedlungsraum wird die Fuss- und Velowegverbindung im Vorfahrt geführt. An Vorfahrtsschwellen wird der Vorfahrt der Velowegbenutzer gewährt. Die Markierung wird am jeweiligen Strassenrand aufgebracht.



Rastplätze

An ortsnahen Stellen entlang dem Weg, innerhalb des Perimeters der Gemeinde, Rastplätze platziert. Auf einer asphaltierten Fläche werden zwei Sitz- und Liegeplätze platziert. Die Ausrichtung dieser Plätze ist jeweils zur Morgen- und Abendsonne. Mittig dieser Rastplätze wird jeweils ein A-Kiefernbaum gepflanzt. Die Rastplätze sind eine weisse Farbe und bilden ein Gesamtbild.



Chausseierung

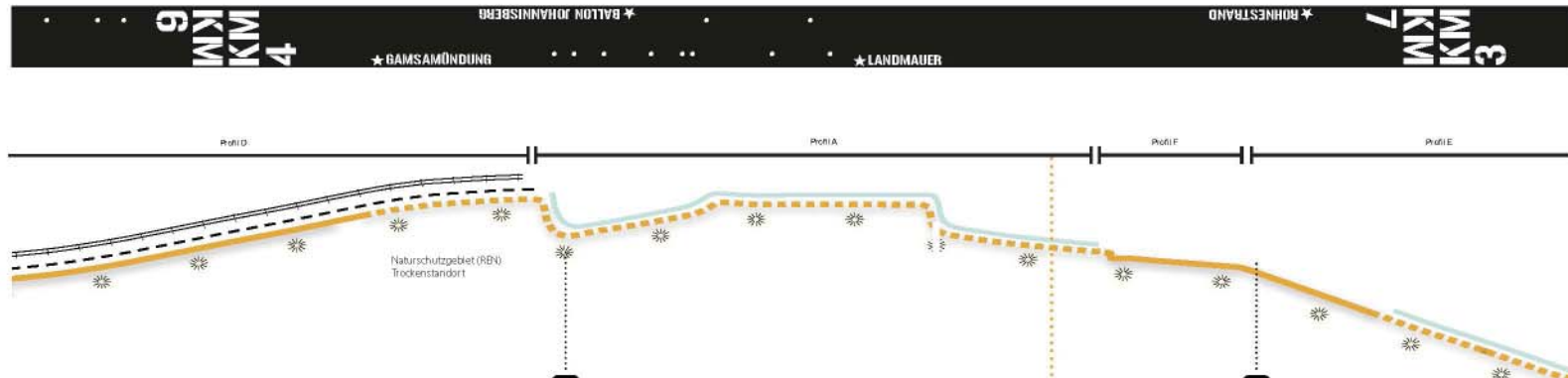
Die Wegbreite entlang der Wasserkanäle und im Naturschutzgebiet sind dimensioniert und die Chausseierung ausgeführt. Auf der Asphaltierung ohne Randstreifen werden die Wege in einer Breite von 3,00m angelegt. In diesen Teilschritten werden keine Bodenmarkierungen aufgebracht. An Kreuzungen, wo eine Orientierung angebracht wird, werden jeweils beidseitig der zu kreuzenden Strasse im asphaltierten, auf einem 5m Asphalt werden die Bodenmarkierungen aufgebracht.

Asphaltbelag

Auf den übrigen Streckenabschnitten ist die Fuss- und Velowegverbindung in Asphalt ausgeführt. Der Belag ermöglicht eine schnelle und komfortable Fortbewegung mit Velo und zu Fuss. Der Belag ist wirtschaftlich, ermöglicht grossen Wasserdurchlass und lässt sich gestalterisch auf vielfache ständliche Art in das bestehende Stadtbild einfügen.

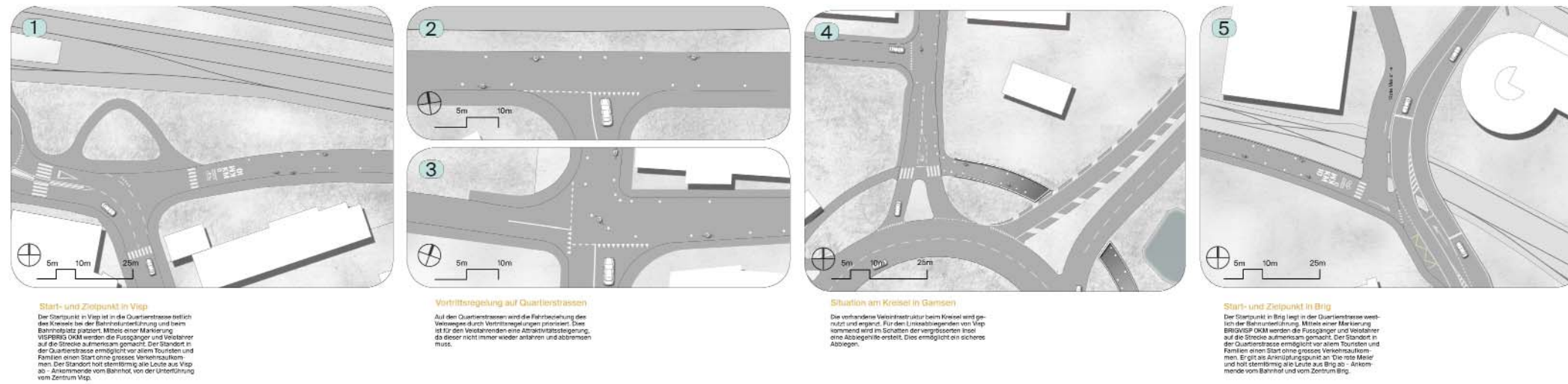
Signalwirkung

Die Bodenmarkierungen werden in weisser Farbe auf dem Asphalt aufgebracht. Der Farbkontrast zwischen dem weissen Aufmalungen und dem dunklen Graubeton Asphalt macht die Markierung auch zu blickmässigen Tageszeiten und an dunklen Regentagen gut sichtbar.



VISP-BRIG

offener Wettbewerb,
Velo- und Fussgänger Verbindung
Brig <> Visp, 2014





Projektwettbewerb
Neugestaltung Alpen- und Gotthard-
strasse', Zug
2. Rang

Auftraggeber: Einwohnergemeinde
Zug, Baudepartement Stadt Zug

Team:

Verkehrsplanung: KONTEXTPLAN
AG

Landschaftsarchitektur: exträ Land-
schaftsarchitekten AG

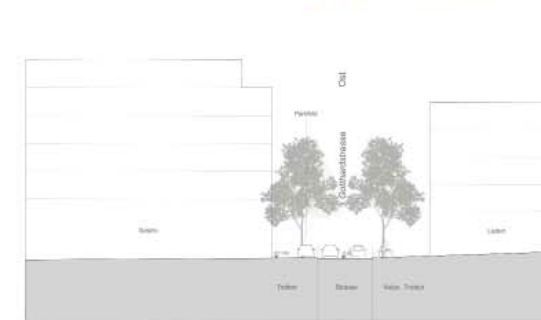
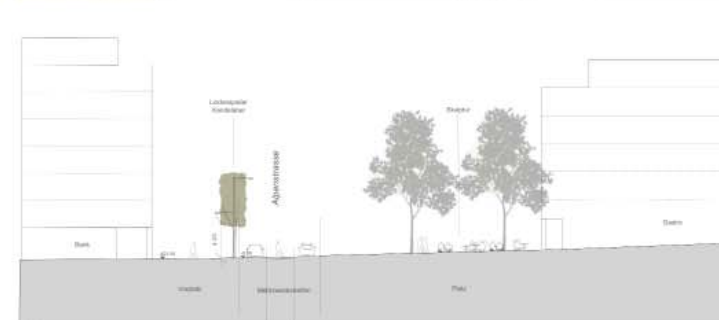
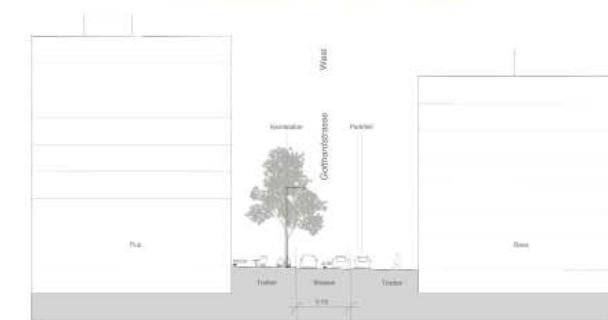
Visualisierungen: Antonino Bisaccia

ZUG



Projektwettbewerb
Neugestaltung Alpen- und Gotthard-
strasse', Zug

Projektwettbewerb
Neugestaltung Alpen- und Gotthard-
strasse', Zug



Wie und warum machen es die
Andern anders



Wie und warum machen es die
Andern anders





Wie und warum machen es die
Andern anders

Wie und warum machen es die
Andern anders



LONDON



Wie und warum machen es die
Andern anders

LONDON



Wie und warum machen es die
Andern anders

HELVETIAPLATZ BERN

Wettbewerb
Umgestaltung Helvetiaplatz Bern
2019
1. Rang

Veranstalter:
Hochbau Stadt Bern

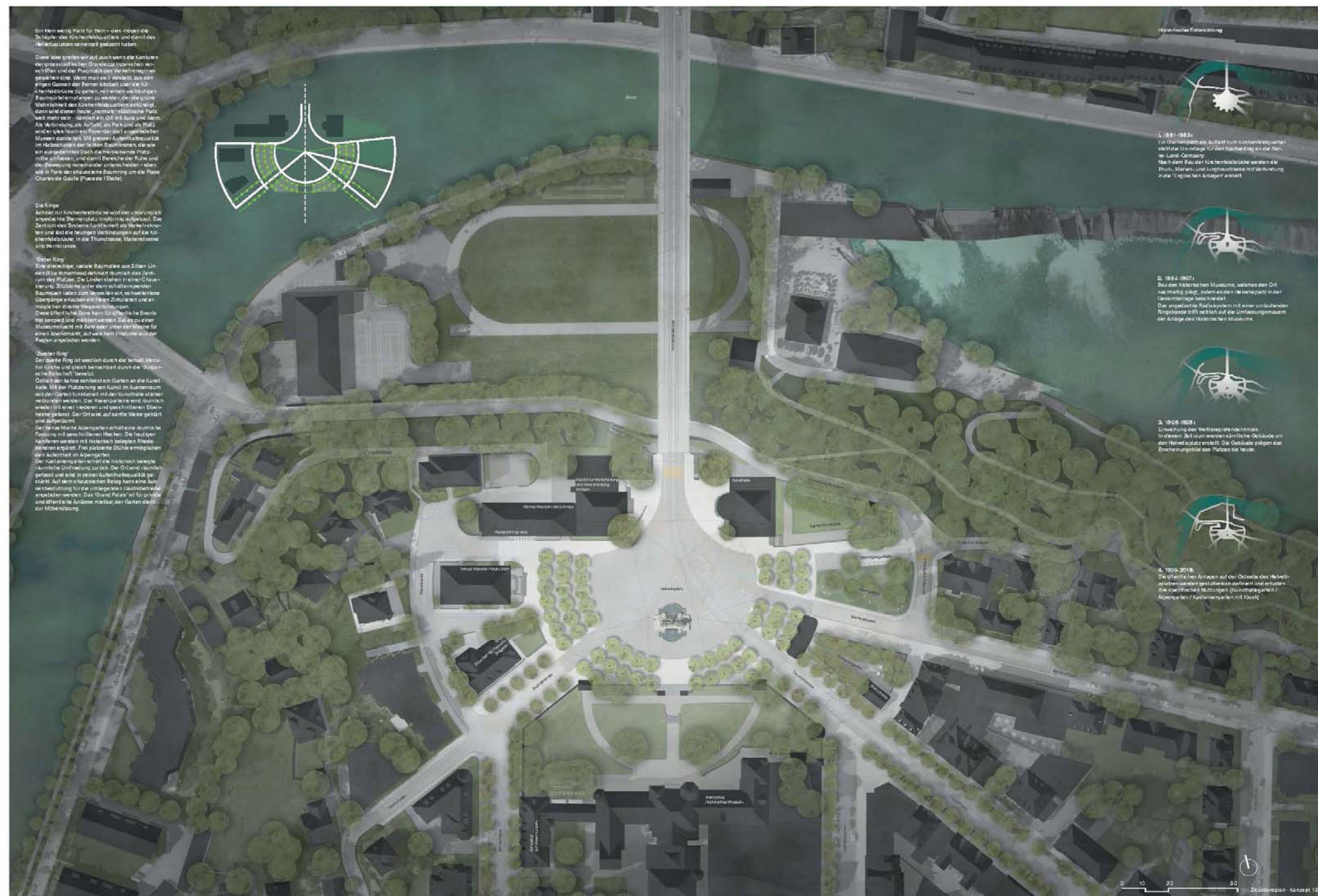
Team:
Landschaftsarchitektur: exträ Land-
schaftsarchitekten AG

Verkehrsplaner: Kontextplan, Bern

Architekten: Knapkiewitz + Fickert,
Zürich

Lichtplaner: mosersidler, Zürich

Ingenieure: Kissling + Zbinden, Bern



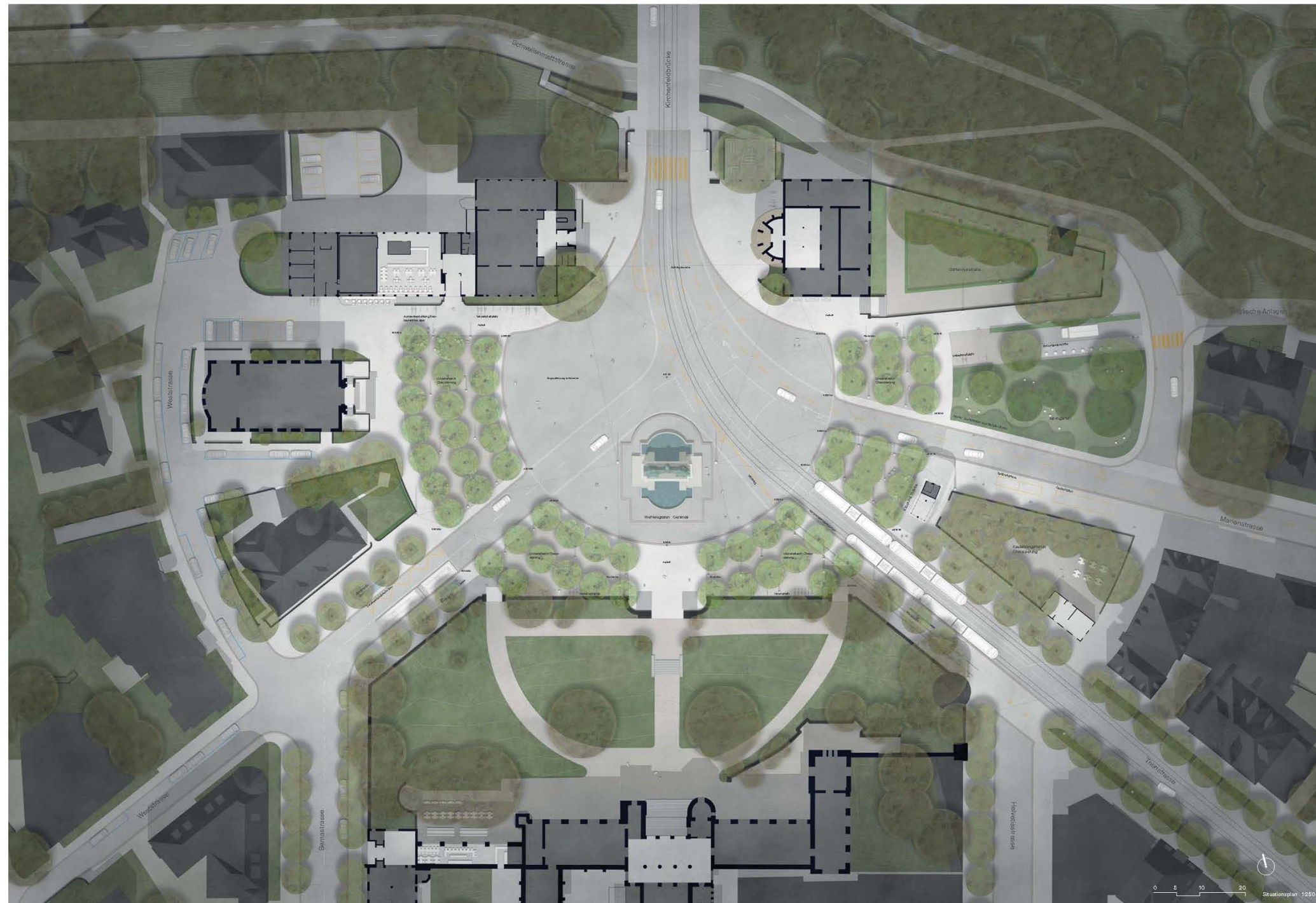
Umgestaltung Helvetiaplatz

coquilles saint-jacques



HELVETIAPLATZ BERN

Wettbewerb 2019
Planung und Umsetzung
2020-2023



Umgestaltung Helvetiaplatz

coquilles saint-jacques

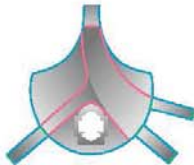


HELVETIAPLATZ BERN

Wettbewerb 2019
Planung und Umsetzung
2020-2023

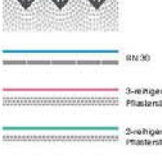
Belagierter Verkehrsfläche

Der Verkehrsraum ist mit einem Mäntel aus Asphalt, welcher in einer Ringpflasterung einlegt wird. Der Übergang von der Natursteinpflasterung zum Asphalt findet nach dem zweiten Ring statt. Ein Randstreifen schließt den Bereich ab und trennt den Verkehrsflächen und dem ersten Ring.



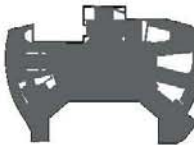
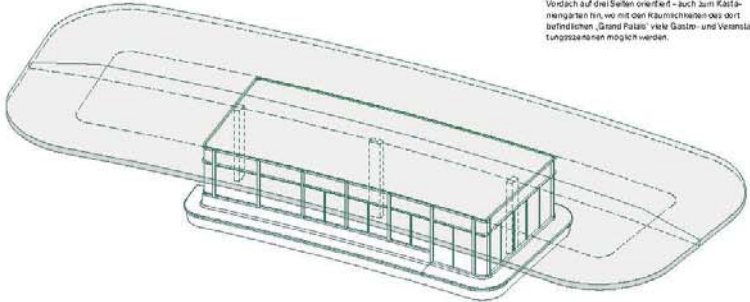
Legende

Ringpflasterung: der Verlauf gibt die Richtung der Ringpflasterung an.

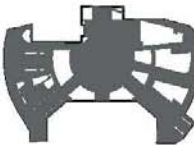


Kontext

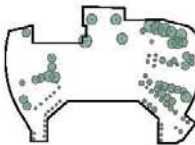
Der neue Platz verbindet die beiden getrennten Ausläufer des alten und neuen Berner Museums. Zwischen dem neuen Baukörper und dem bestehenden Museumskomplex positioniert, verbindet er die räumliche Gestaltung des Museums mit der bestehenden Funktion des Platzes. Der Platz ist als zentraler Ort der Begegnung und der Kommunikation zwischen den beiden Museen konzipiert. Der Platz ist unter anderem als Treffpunkt für die Besucher der beiden Museen, für die Mitarbeiter der Museen und für die Mitarbeiter der Stadt konzipiert. Der Platz ist als Treffpunkt für die Besucher der beiden Museen, für die Mitarbeiter der Museen und für die Mitarbeiter der Stadt konzipiert.



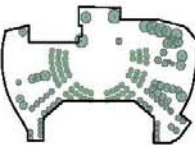
Verfügbare nicht versiegelte Fläche: 12,6%



Vorgeschlagene nicht versiegelte Fläche: 25,4%



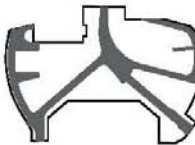
Bestehende Anzahl Bäume: 88



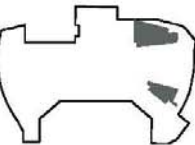
Vorgeschlagene Anzahl Bäume: 129



Bestehende Verkehrsfläche: 4,8%



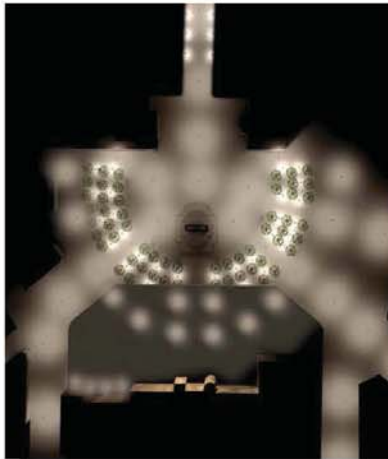
Vorgeschlagene Verkehrsfläche: 27%



Bestehende Aufenthaltsfläche: 67%



Vorgeschlagene Aufenthaltsfläche: 28,4%



Beleuchtungskonzept

Grundbeleuchtung Platz
Der große Platz ist mit einer Leuchte ausgestattet, die eine gleichmäßige Beleuchtung mit warmem Licht ermöglicht. Die neue Gestaltung des Platzes bringt es mit sich, dass der historische Mast weichen muss. Der Mast wird durch eine Leuchte ersetzt, die die gleiche Funktion erfüllt. Die Leuchte ist mit LED-Technologie ausgestattet und ist dimmbar. Die Leuchte ist mit LED-Technologie ausgestattet und ist dimmbar.

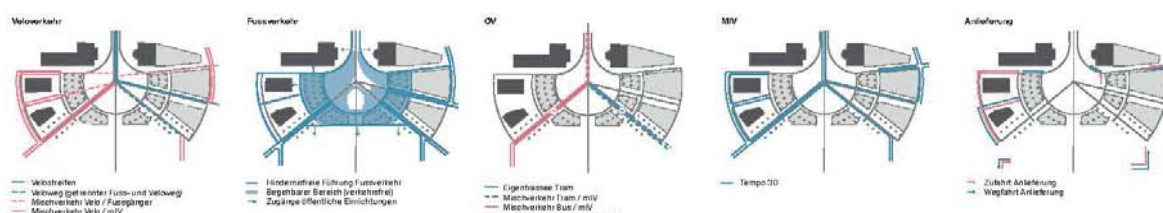
Parkbeleuchtung in Baumring
Der Baumring wird mit Leuchten (z.B. 4m) beleuchtet. Diese Leuchten nehmen das Thema der 'Pflanzengartenbeleuchtung' als Ergänzung zur Grundbeleuchtung auf. Sie sind in Dimensionen und Leuchtkraft mit den Leuchten der Grundbeleuchtung vergleichbar. Die Leuchten sind mit LED-Technologie ausgestattet und sind dimmbar. Die Leuchten sind mit LED-Technologie ausgestattet und sind dimmbar.

Architekturbeleuchtung
Der historische Museumsbau wird von einem neuen Anstrich erhellen. Die Flächen der Projektionen bleiben an ihrem heutigen Standort. Die Fläche in der Nacht dunkel und muss wenigstens eine Leuchte haben, um die Projektionen zu beleuchten. Die Fläche in der Nacht dunkel und muss wenigstens eine Leuchte haben, um die Projektionen zu beleuchten.



HELVETIAPLATZ BERN

Wettbewerb 2019
Planung und Umsetzung
2020-2023



Mit dem Konzept wird ein durchgehendes Angebot für die Verbleibenden auf den Achsen Kirchfeldbrücke – Thunseersee sowie Marienberg – Kirchfeldbrücke geschaffen, ohne dabei den motorisierten Verkehr zu beeinträchtigen. Mit der Etablierung eines ersten Linienabzweigers vor dem Mämin Museum kann nun auch die Engländer Anlage ab der Kirchfeldbrücke für den Verbleibenden erreicht werden. Weiter werden auf der Eingangsseite der öffentlichen Einrichtungen neue Verbleibsanlagen geschaffen. Auch der Verbleibsweg vor dem historischen Museum nun verbleibt.

Mit dem Konzept erhalten die dreiteiligen Einheiten den gewünschten Aufbau, was zu einer weiteren Vereinfachung der Montage führt. Die Platte ist jetzt neu in zwei Bereiche unterteilt: Der obere Bereich ist für die Aufnahme des Innens und der äußeren Ausbauten. Der untere Bereich ist mit dünnen sowie verschiedenen Dämmungen ausgestattet und ist zusätzlich mit dem Feste- und Weibelein-Einschieber in Verbindungslage verbunden. Für eine weitere Handhabung und feste Befestigung für den Feuerstiel entlang der Asphaltoberfläche gewährleistet die innere Dreiecke ein Einsetzen und kann flexibel positioniert werden. Die Abgrenzung des Pfeilbereichs ist durch eine vertikale Linie markiert. Die statische Platzierung mit einem Höhenunterschied von 4 cm (etwa 1/2 Zoll) ist erforderlich. Die gleiche Abgrenzung der Fahrbahn können für den Feuerstiel genutzt werden. Auf den Einsatz von Füllungsplatten wurde verzichtet, damit der Platz auch flach genutzt werden kann.

[illegible][illegible]

Essen auf die Kunsthalle werden alle öffentlichen Einrichtungen umfassend angelehnt. Nur die Siegfried- und die Majken-Museen und die Anlehnung der Kunsthalle erfolgen direkt über den Platz. Die Entengroßstelle der Englischen Anlage wird neu als der Schwannenschlösschen erschlossen.

Fazit/Marken

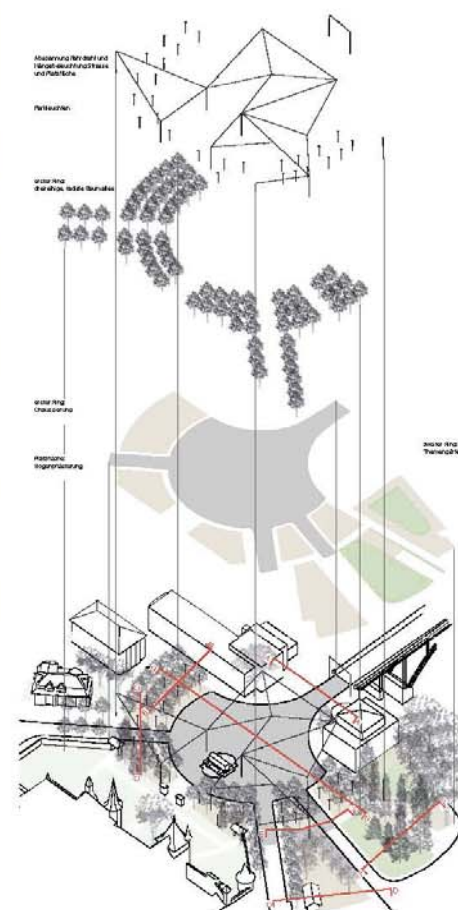
Mit dem vorliegenden Konzept kann ein durchgehendes Angebot für die Verkehrsteilnehmer auf den beiden Kirchfeldböden – Thurnstrasse und Maimenstrasse – Kirchfeldböden geschaffen werden, ohne den motorisierten Verkehr zu beeinträchtigen.

Mit dem indirekten Linksabfuhr für den Vorrangverkehr kann nun auch die Engländer Anlage als der Kirchfeldböden erreicht werden.

Die öffentlichen Einrichtungen erhalten vergrößerte Vorzonen, was zu einer verbesserten Aufenthaltssituation für die Zufußgehenden beiträgt.

Auch die Trennung der Strassen wird durch die

Mit der Etablierung von Tempo30 wird die Verkehrssicherheit erhöht und ein sachverträgliches Geschwindigkeitsregime eingeführt, welches den verschiedenen überlagernden Nutzungsansprüchen gerecht wird.



Querschnitt 93°, Maß 1250



Querschnitt AA', Met. 1250



Querschnitt BE⁺, Mst. 1:250



Querschnitt GC: Met. 1250



Overnight DDC Mat 1350



Quesada-Villafra: 14-1-1950



© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 105–112



