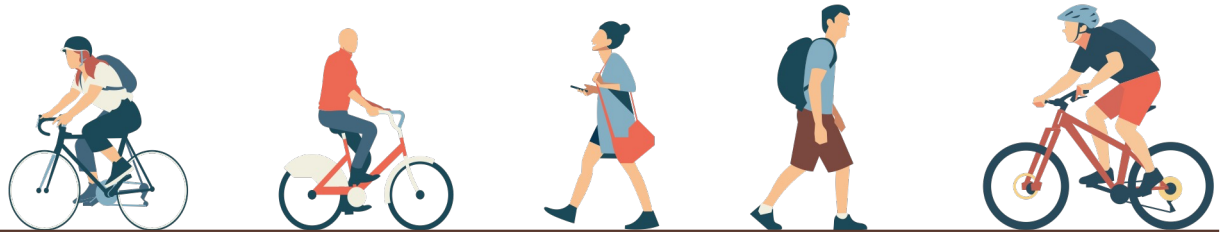
Möglichkeiten und Grenzen des Mischverkehrs

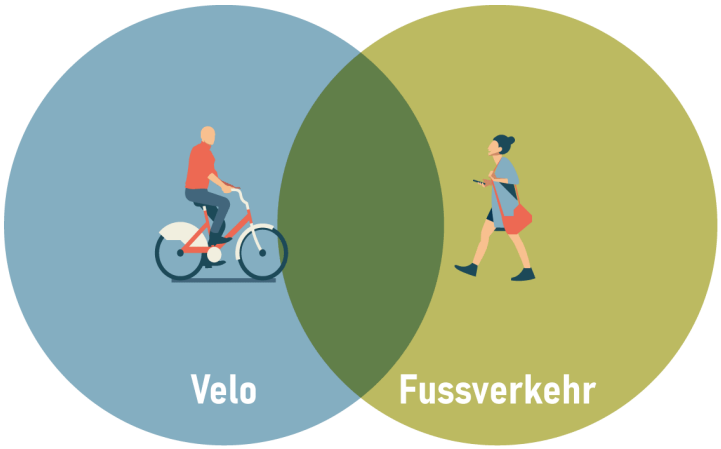


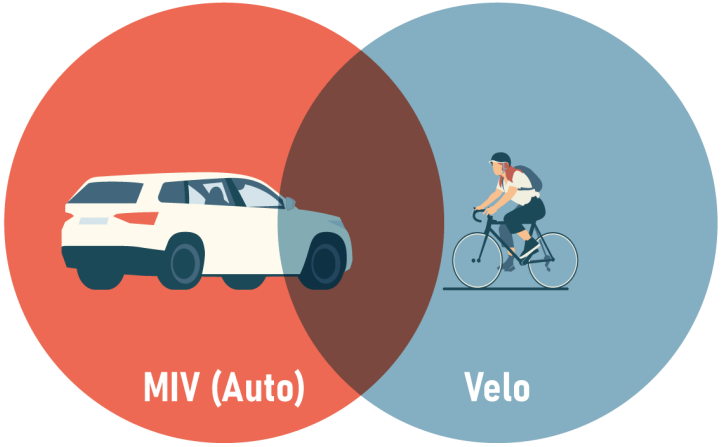
Fachtagung Langsamverkehr 2026

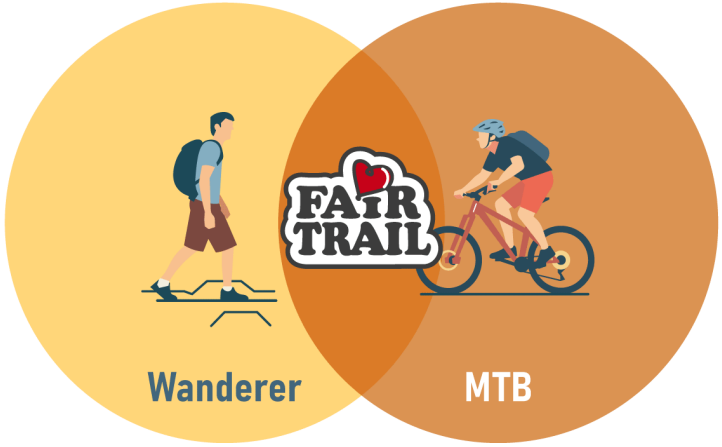
Marco Starkermann

metron

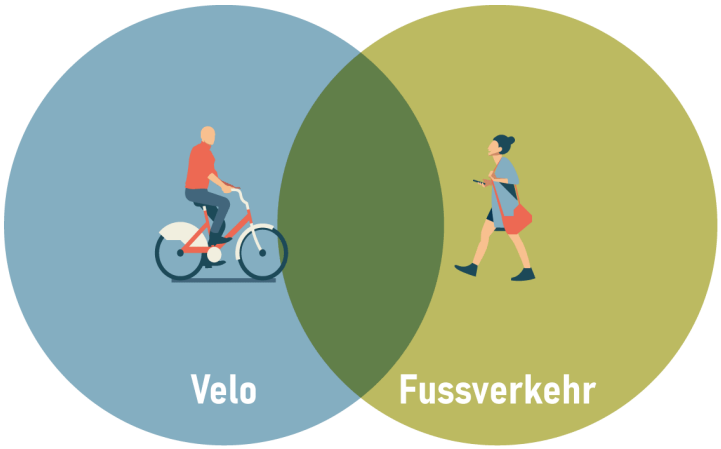
Überblick

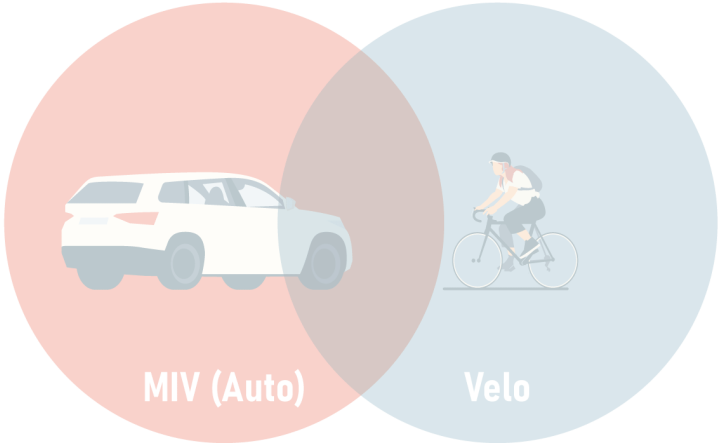


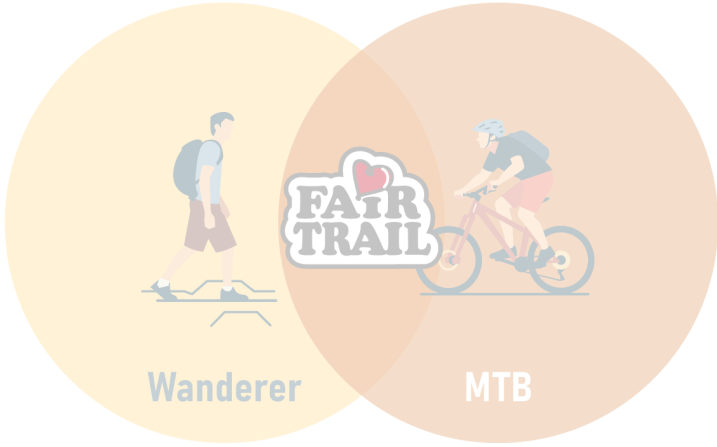




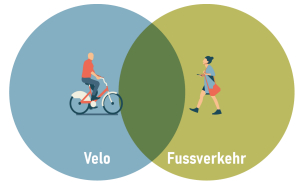
Überblick

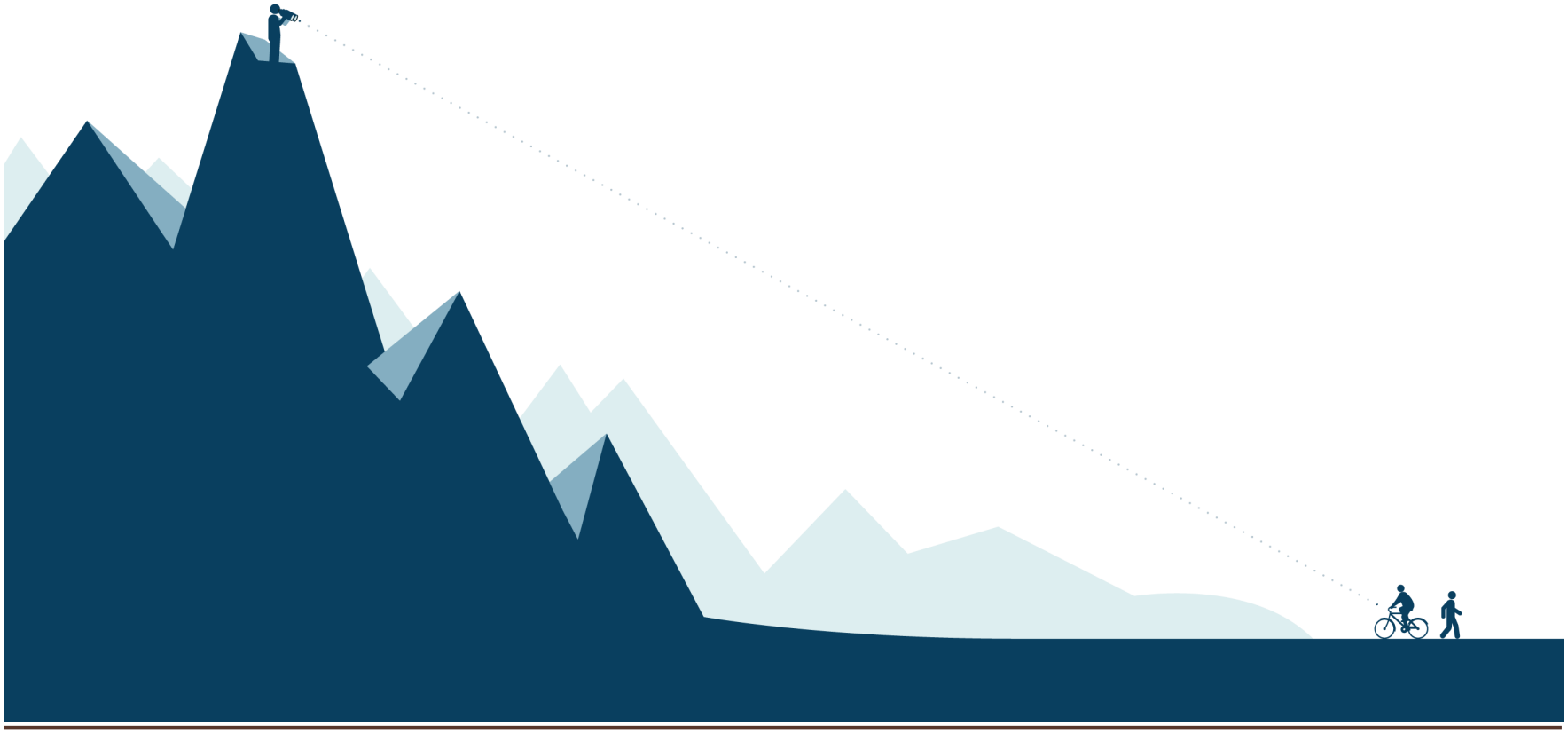




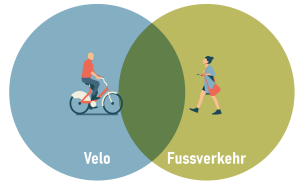


Fuss- und Veloverkehr – Forschung





Fuss- und Veloverkehr – Forschung




Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Entwurf & Gestaltung von durch Fuss- & Fahrverkehr gemeinsam genutzten Flächen im urbanen Raum

Conception et aménagement des surfaces utilisées conjointement par les piétons et les cycles ou les voitures en milieu urbain

Design of traffic spaces mutually used by pedestrian and vehicular traffic

Metron Verkehrsplanung AG
Marco Starkermann
Matthias Oswald

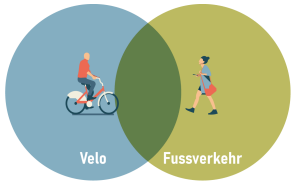
Transitec Beratende Ingenieure AG
Aline Renard
Julian Fleury
Eva Vontobel

Forschungsprojekt VSS 2016/623 auf Antrag des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

April 2023 1745

- Videokonfliktanalyse
- Umfassende Befragungen
- Auswertung Literatur
- Experten Workshops

Fuss- und Veloverkehr – Forschung

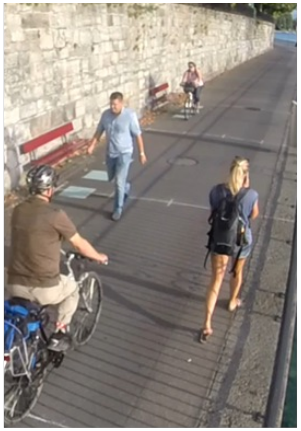




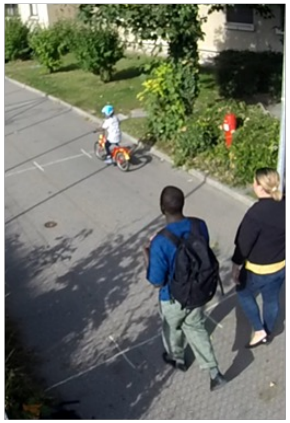
Zürich – Andreasstrasse



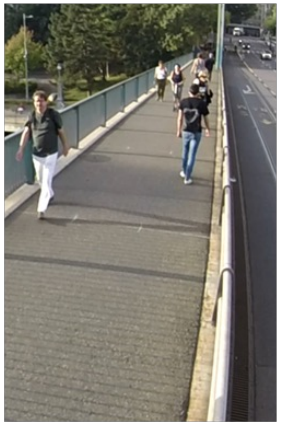
Dübendorf - Chästrägerweg



Thun – Aarequai



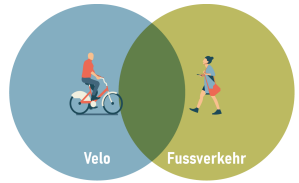
Fribourg – TransAgglo

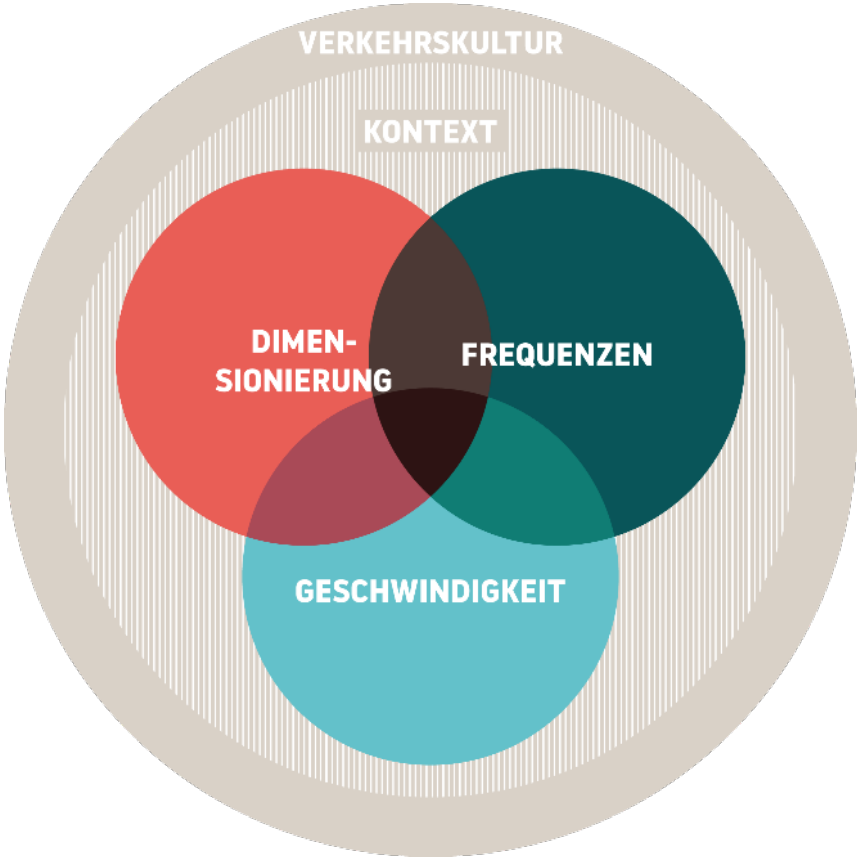


Genf – Pont de la Coulouvrenière

Nutzbare Breite (m)	5.5	3.6	3.9	4.3	2.9
Frequenz [∑ F+V pro h]	400	300	500	150	550
Kontext	Städtisches Dienstleistungsquartier	Wohngebiet Agglomeration	Naherholung	Wohngebiet Mittelzentrum	Innerstädtische Verbindungsachse

Fuss- und Veloverkehr – Forschung





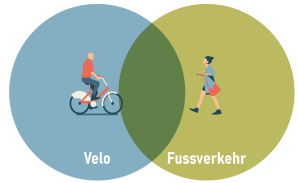
Haupteinflussfaktoren:

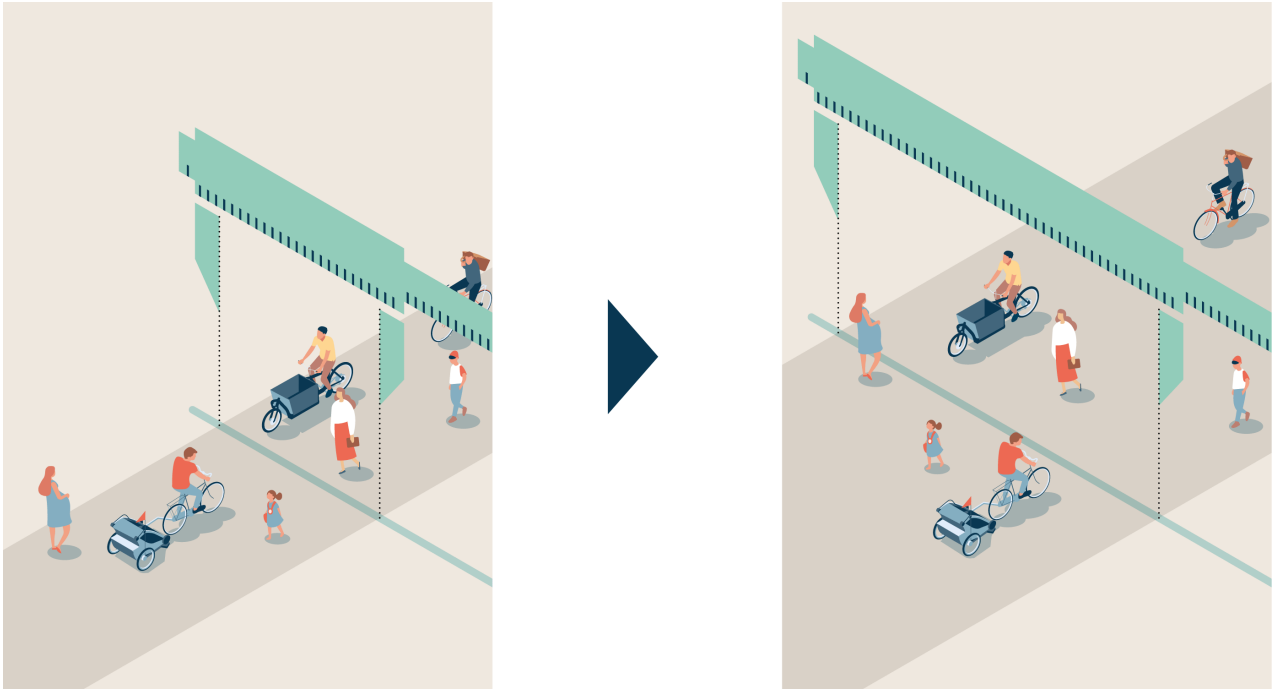
- Geschwindigkeitsunterschiede
- Platzverhältnisse
- Frequenz

Weitere:

- Kontextfaktoren
- Verkehrskultur

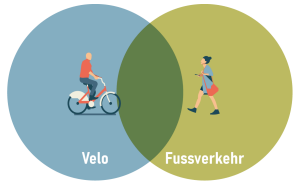
Fuss- und Veloverkehr – Forschung

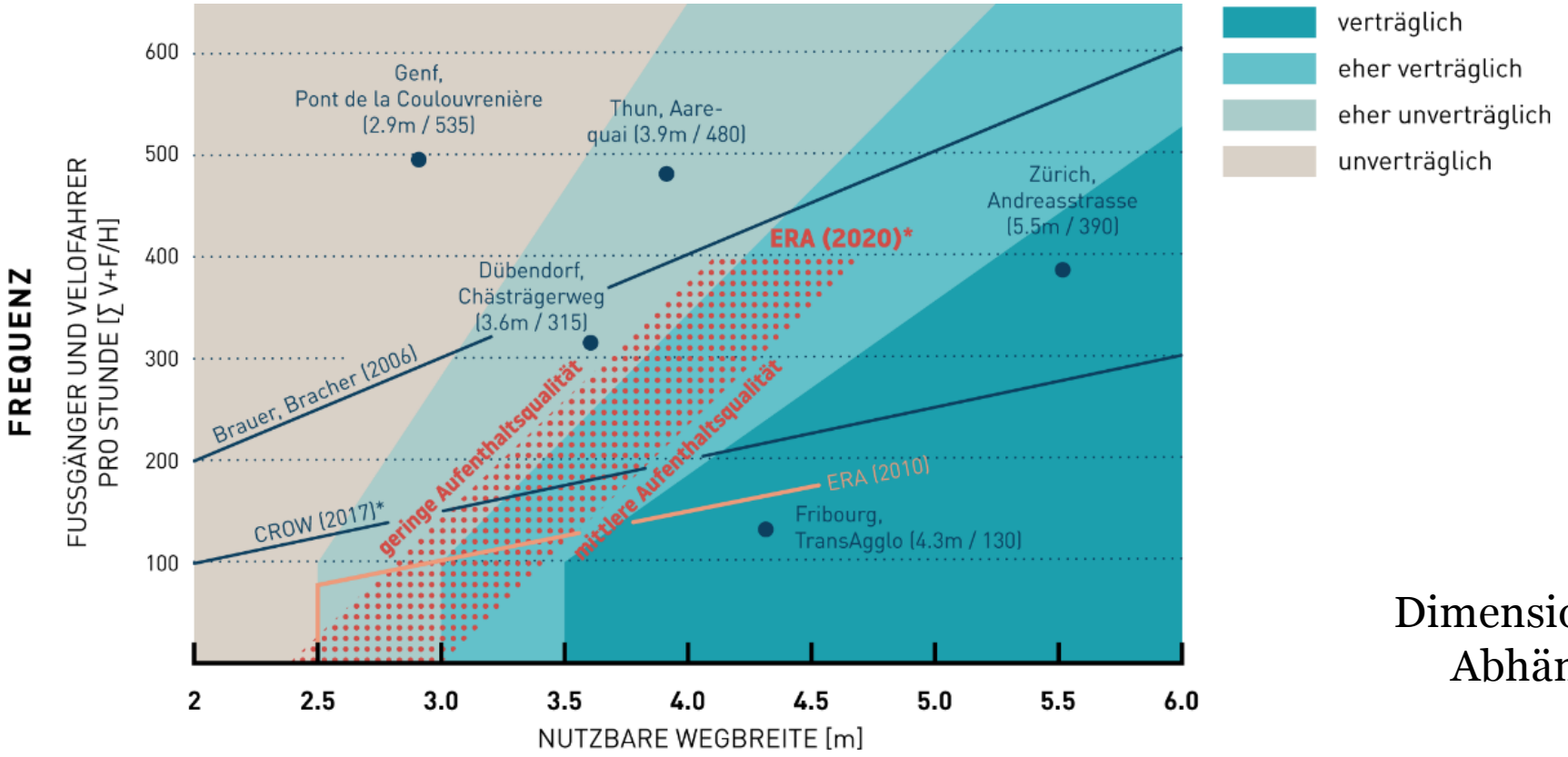




Je breiter die Infrastruktur, desto verträglicher.

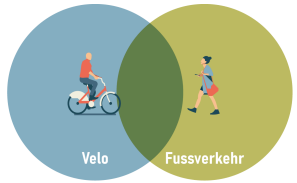
Fuss- und Veloverkehr – Forschung

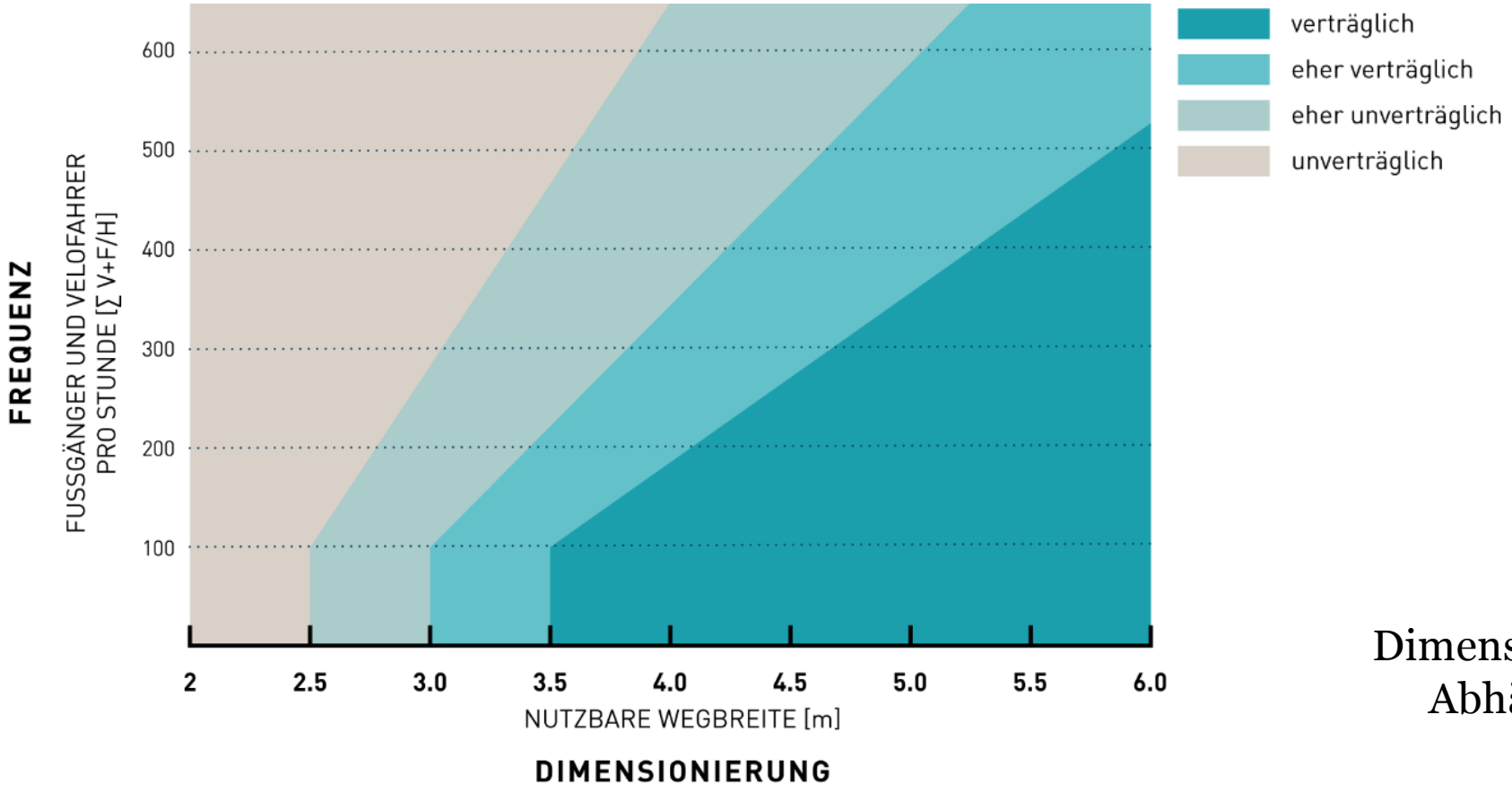




Dimensionierung in Abhängigkeit zur Frequenz

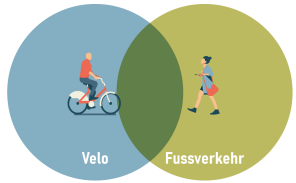
Fuss- und Veloverkehr – Forschung

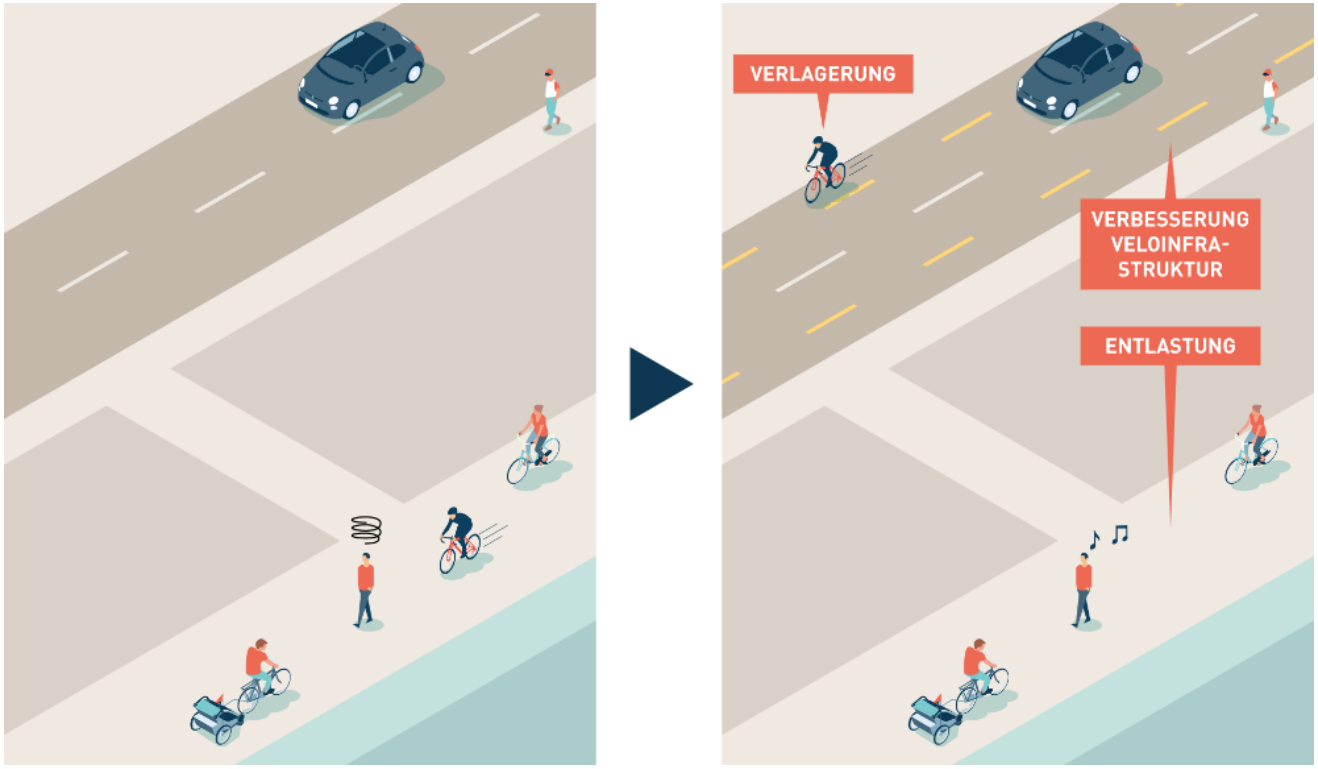




Dimensionierung in Abhängigkeit zur Frequenz

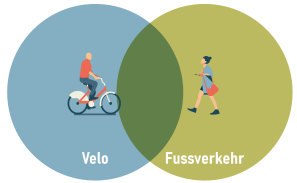
Fuss- und Veloverkehr – Forschung





Lenkung von bestimmten Nutzergruppen

Fuss- und Veloverkehr – Forschung

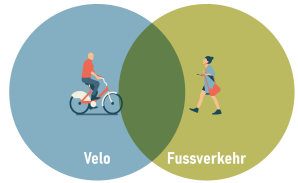


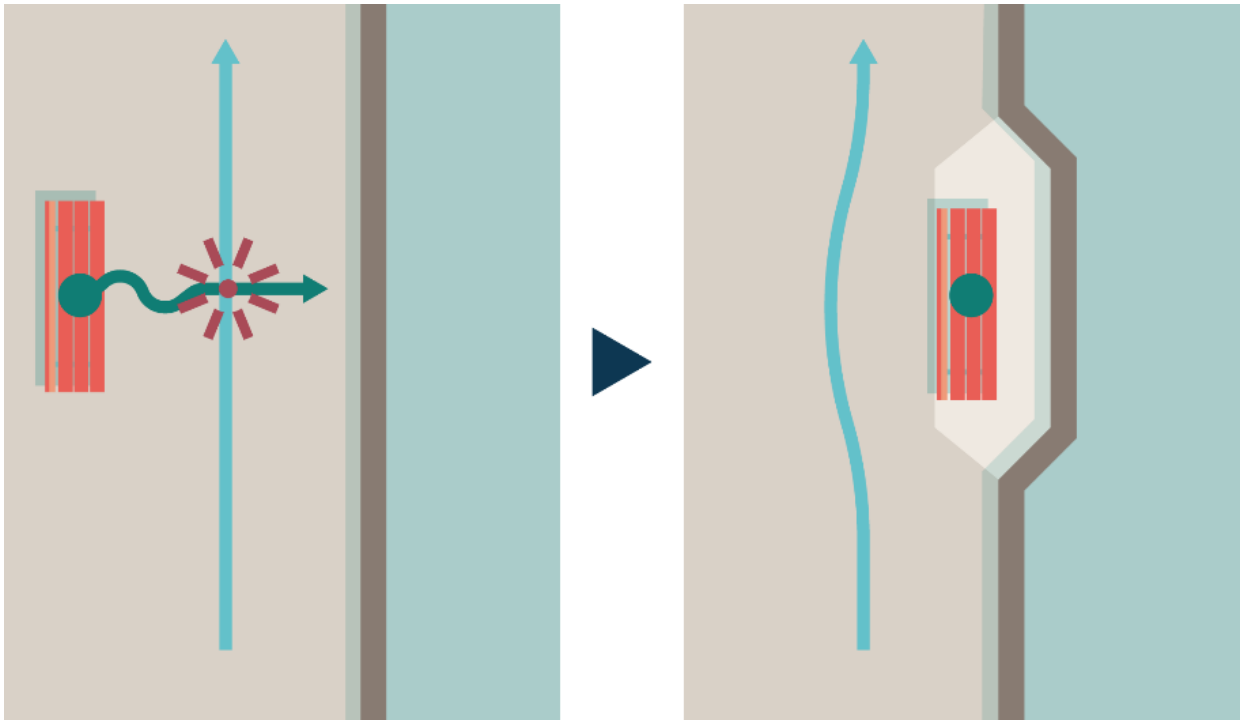




Lenkung von bestimmten Nutzergruppen

Fuss- und Veloverkehr – Forschung





Lenkung durch
Möblierung / Beläge

Fuss- und Veloverkehr – Forschung



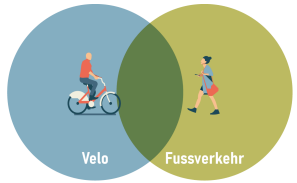
Lenkung durch
Möblierung / Beläge

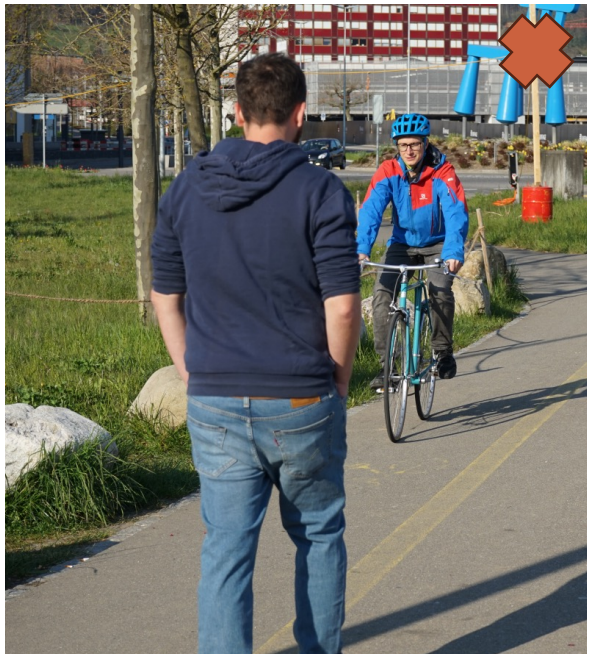
Fuss- und Veloverkehr – Forschung



Lenkung durch Belagsart kann kontraproduktiv sein

Fuss- und Veloverkehr – Forschung

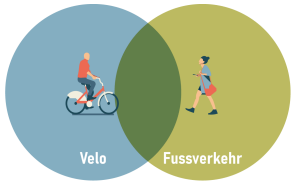






Unterdimensionierte Anlagen bleiben unverträglich – unabhängig davon, ob eine getrennte oder gemischte Führungsform angewendet wird.

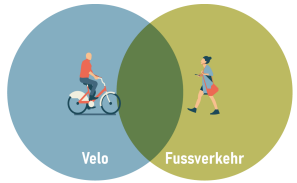
Sensibilisierung







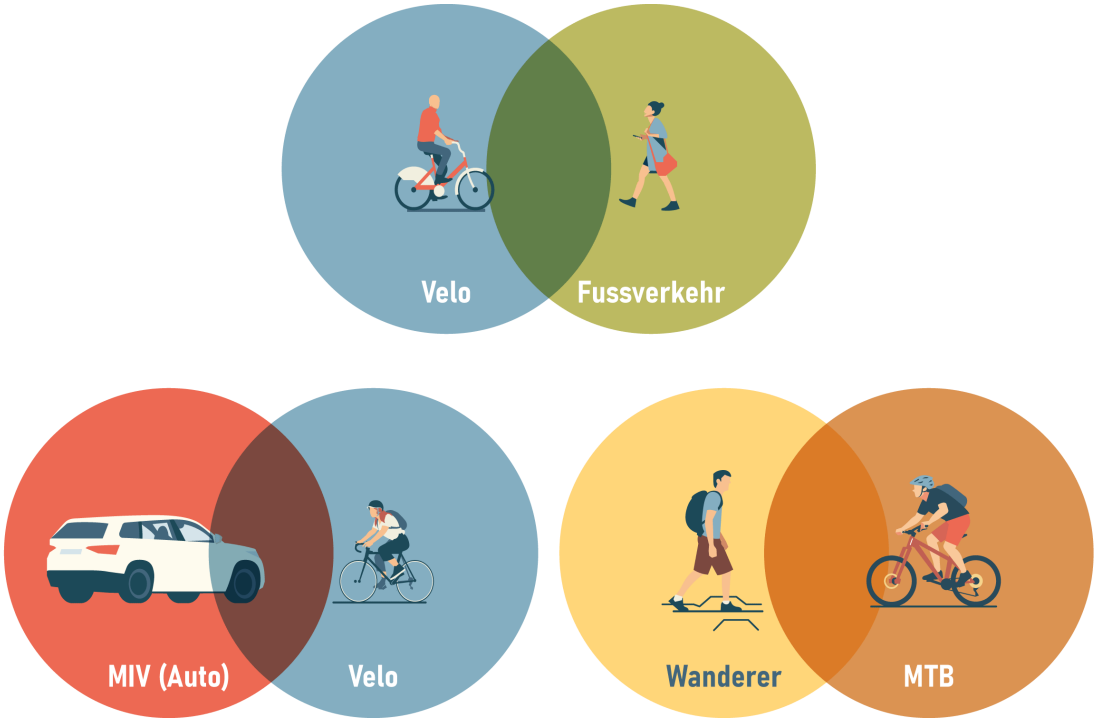
Sensibilisierung







Übertragbarkeit



Was ist aus der Forschung auf die anderen Formen des Mischverkehrs übertragbar

Schwächere Verkehrsteilnehmende



Velo / Fussverkehr

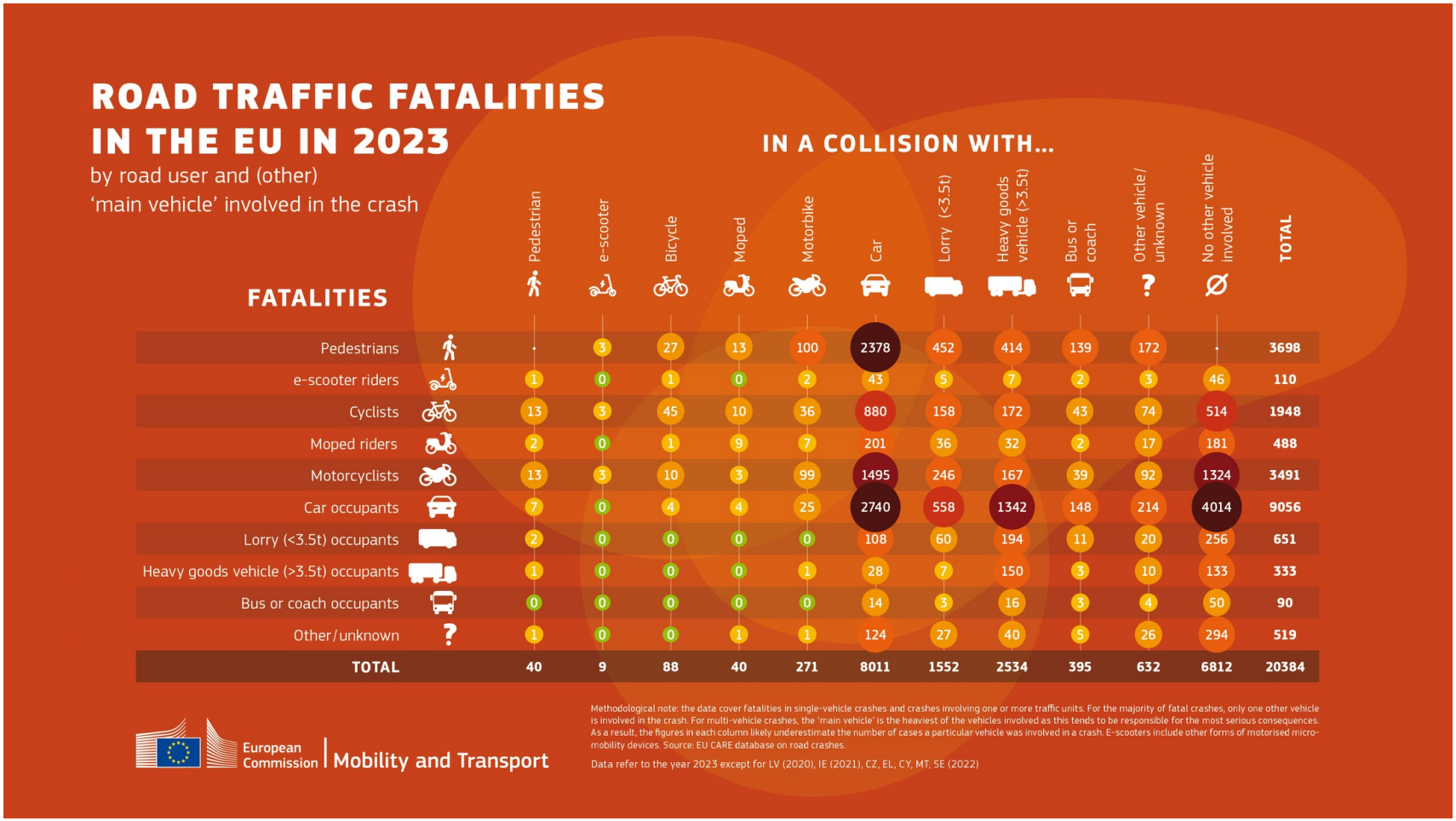


MTB / Wanderer



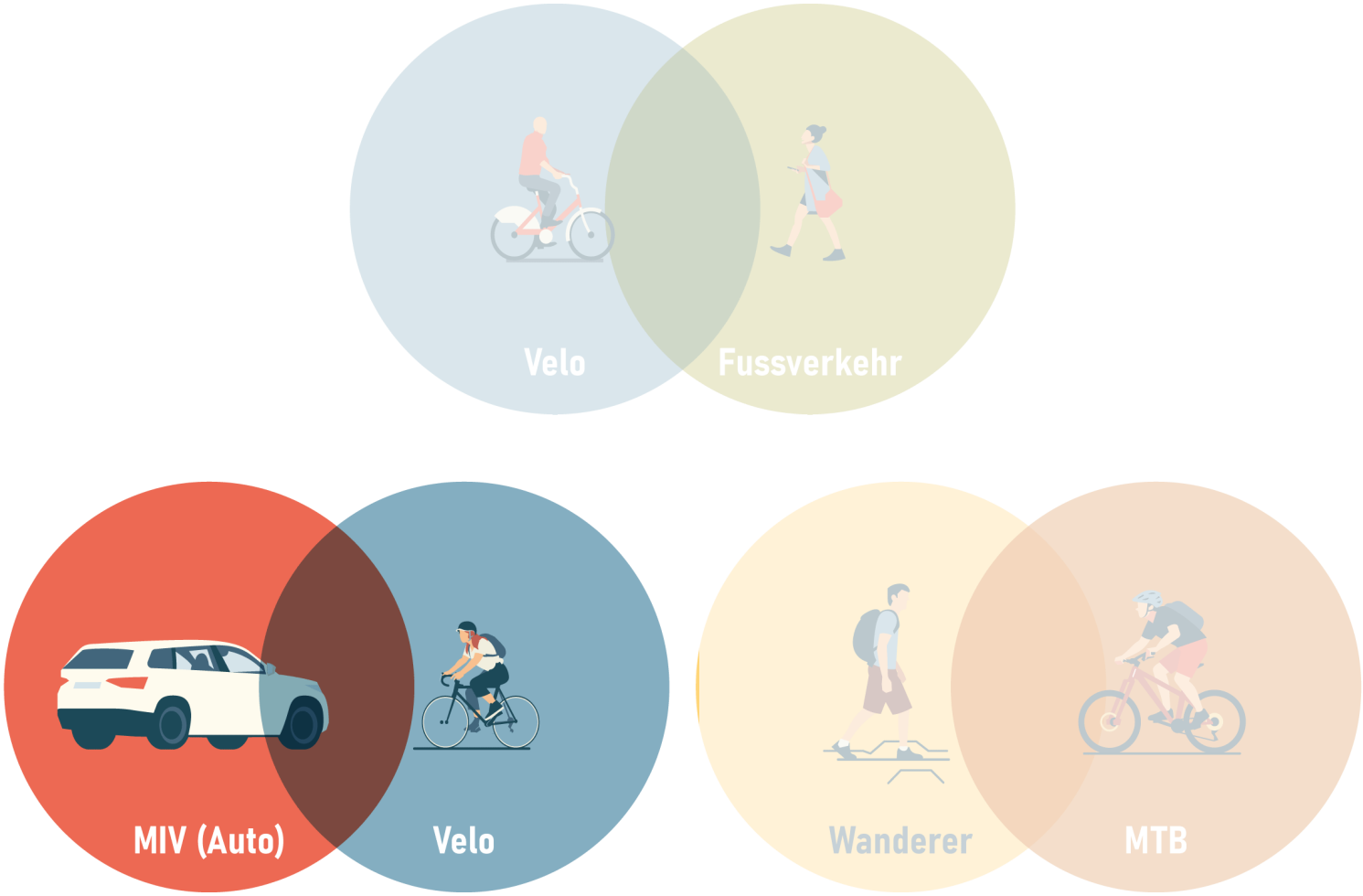
Velo / Auto

Betrachtung Unfälle

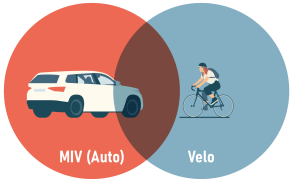


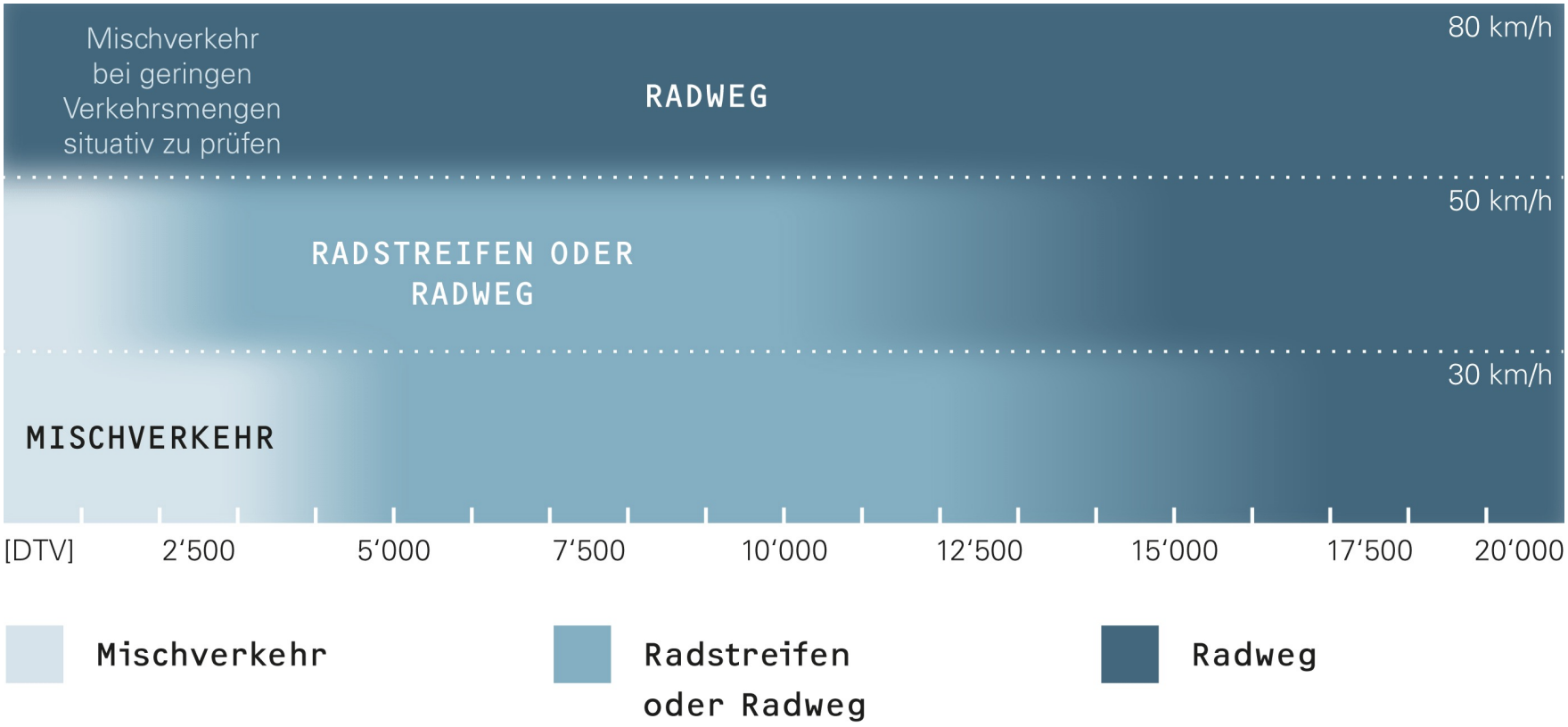
Quelle: European Commission – Mobility and Transport - Road safety statistics 2024

Übertragbarkeit

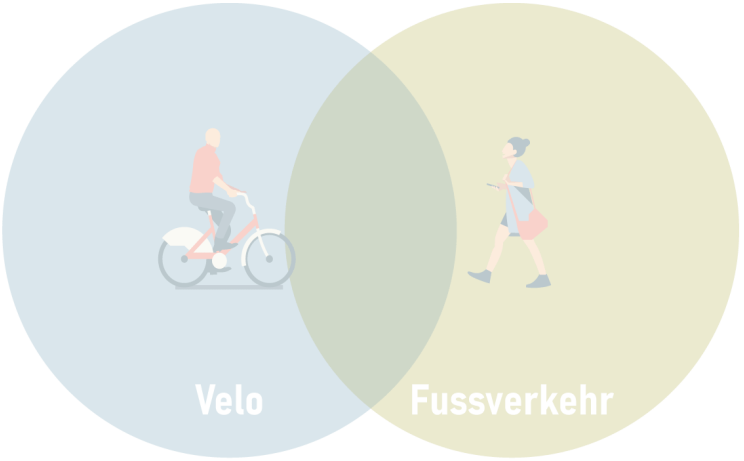


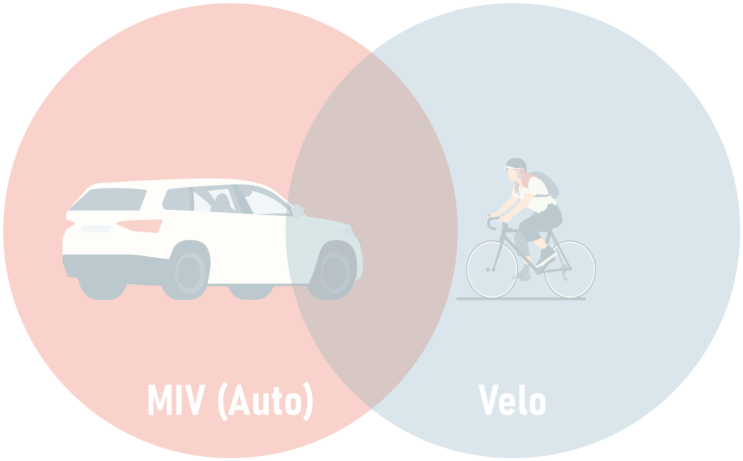
MIV (Auto) / Velo

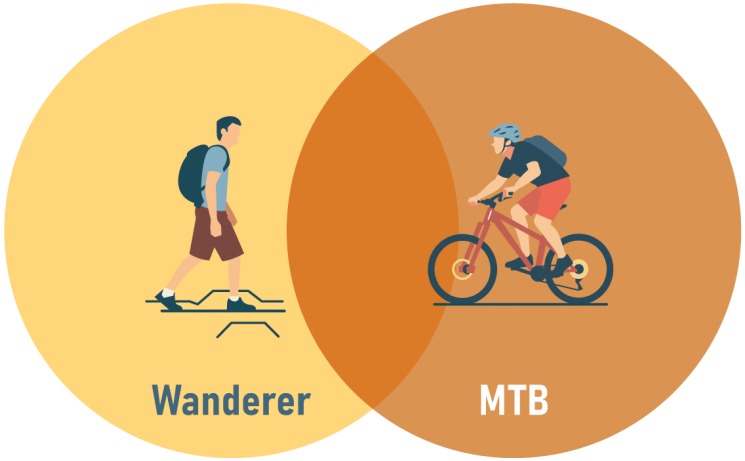




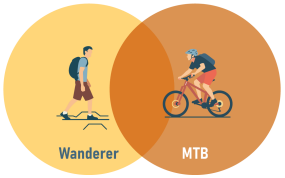
Übertragbarkeit

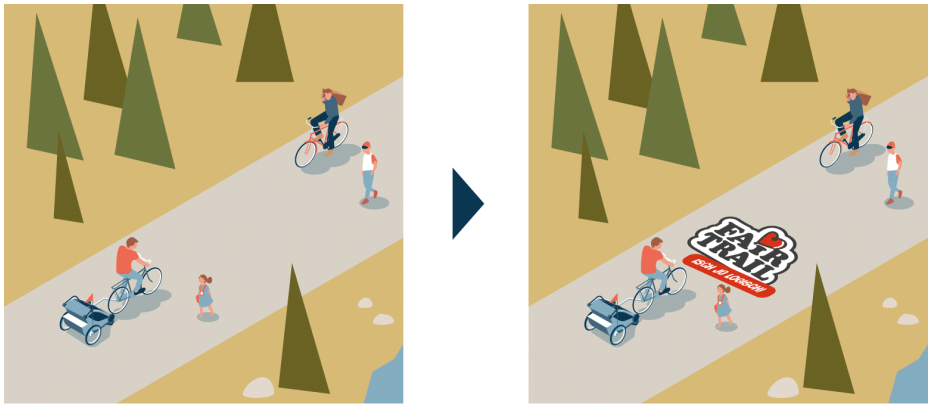






MTB / Wanderer







Bei hohen Frequenzen oder hohen Tempounterschieden (Downhill-Strecke) ist eine Trennung sinnvoll.

These



Wanderer



MTB



Fussverkehr



Velo



MIV (Auto)



Velo

FAIR TRAIL -Prinzip

Trennung

