SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER MOBILITÄTS- UND VERKEHRSFACHLEUTE
ASSOCIATION SUISSE DES SPÉCIALISTES EN MOBILITÉ ET TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEGLI SPECIALISTI DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI
SWISS ASSOCIATION OF MOBILITY AND TRANSPORTATION SPECIALISTS

SVI Schwerpunktthema 2026 - 2027
Mobilität heute: miteinander, nebeneinander oder gegeneinander?

Strassenraumgestaltung: Wie kann man der Versuchung widerstehen, die Bäume zu fällen?

Auftaktveranstaltung 21. Oktober 2026, Bern

Inputreferat von Benoît Ziegler, Ingenieur ETH / SVI / FSU, mrs partner sa






BUS
ZONE 30

Inhalt

Die grundsätzliche Herausforderung "Heute"

Rückblick auf "Gestern"

Zwei Beispiele aus der Praxis

Leitfragen und -ideen für "Morgen"

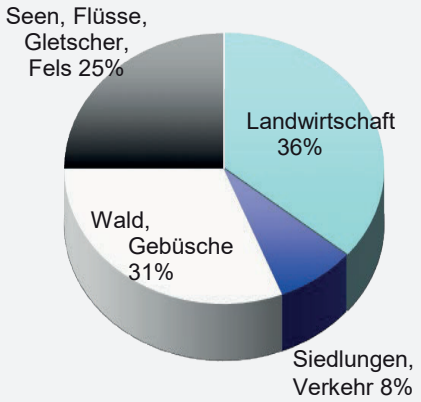
Mobilität in Zeiten der Dichte

Bevölkerung wächst

Siedlungs-fläche wächst

Verkehr wächst

Ansprüche steigen



Auf 18‘000 km2 müssen alle Bedürfnisse befriedigt werden. Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Landwirtschaft, Erholung, ...

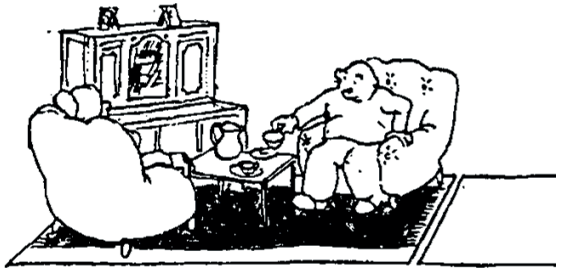
Zersiedelung dauert an

Agrarland verschwindet

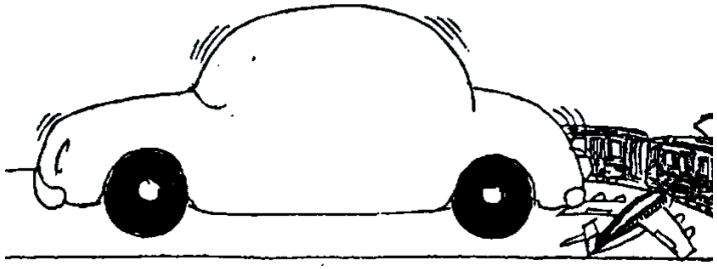
Infrastruktur-kosten steigen

Boden wird knapp

Quelle:
U. Seewer,ARE, 24 septembre 2017



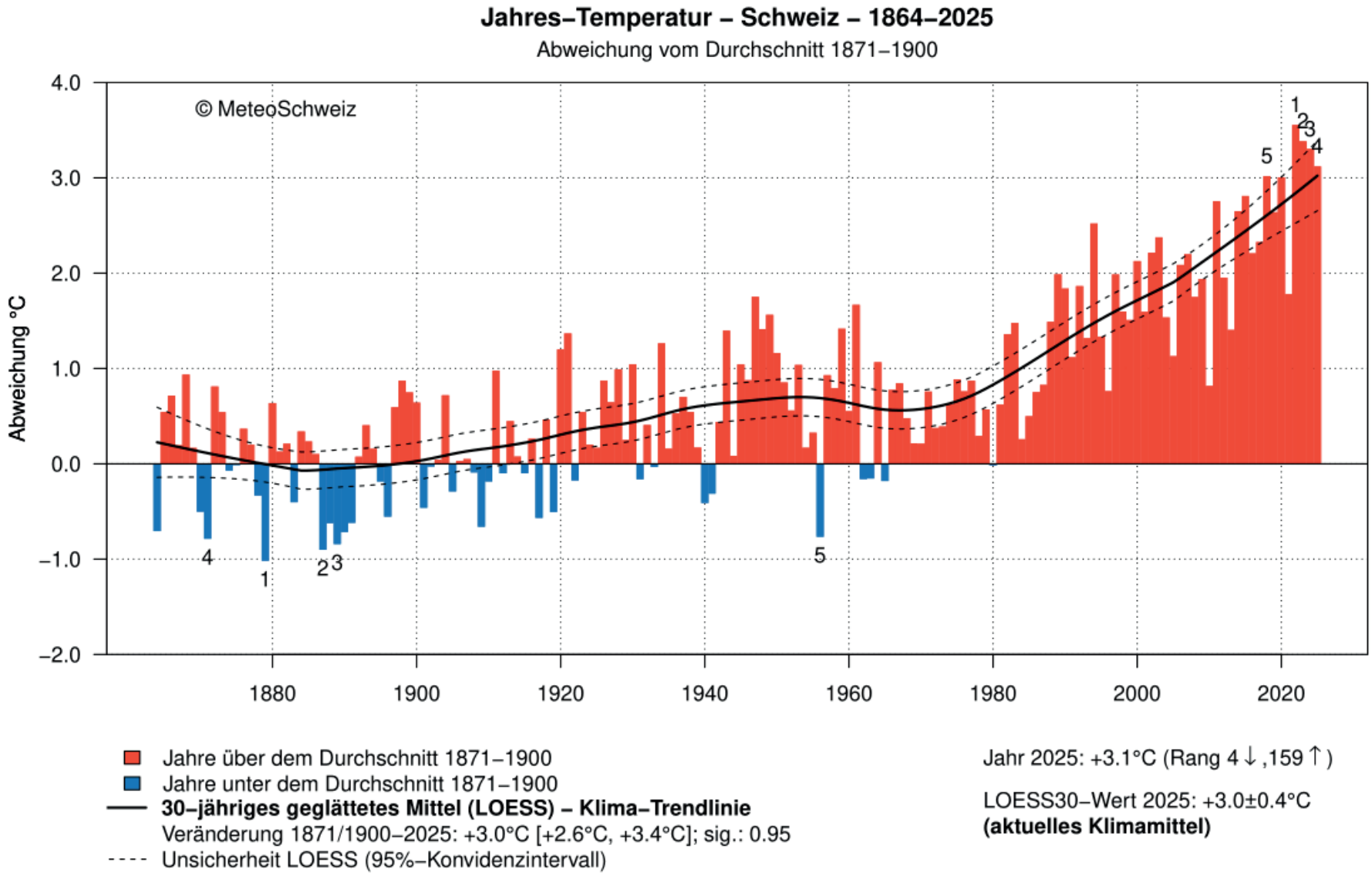
ca. 50 m²



ca. 150 m²

Quelle:
BFS

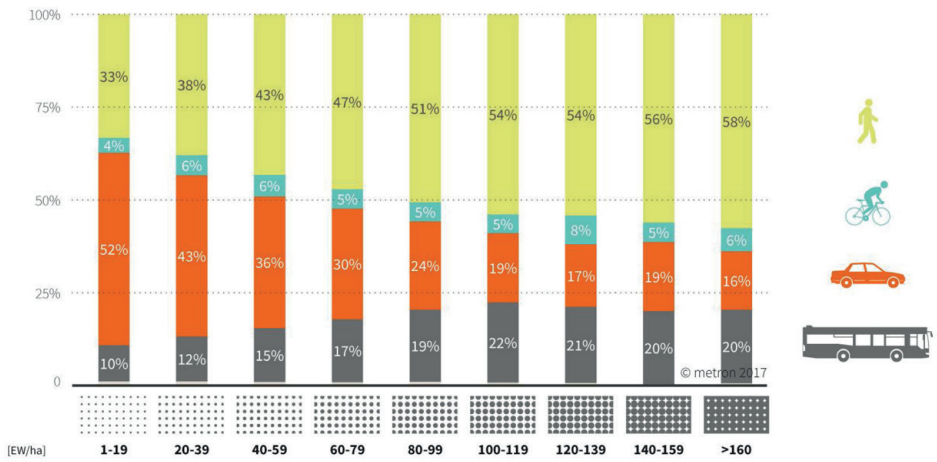
Klimawandel: brennende Realität



Quelle: Meteoschweiz

Auftrag: der Strassenraum muss gleichzeitig…

massive Veränderungen der Mobilitätsverhalten akzeptieren und ermöglichen: Modalsplitänderung auf energie- und flächeneffiziente Verkehrsträger, vor allem aber die Stadt der Nähe



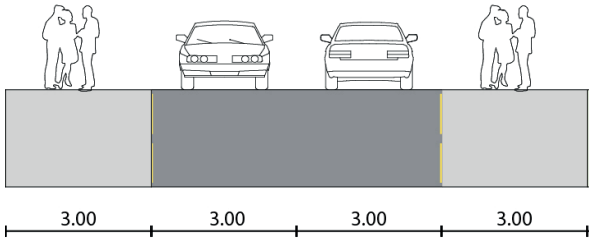
Quelle: Metron

uns dabei helfen, mit hohen Temperaturen und angesichts zunehmender extremer Wetterereignisse zurechtzukommen

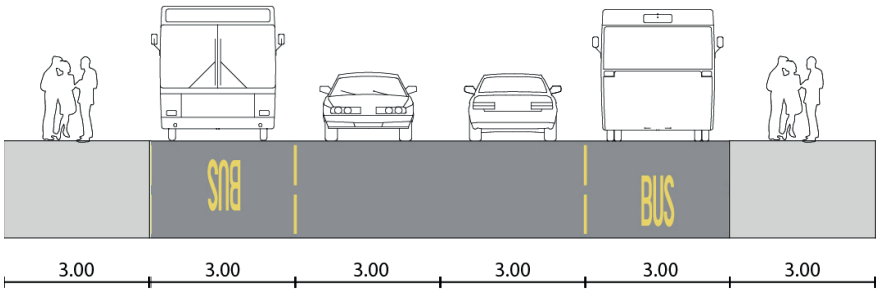


Quelle: 24heures.ch

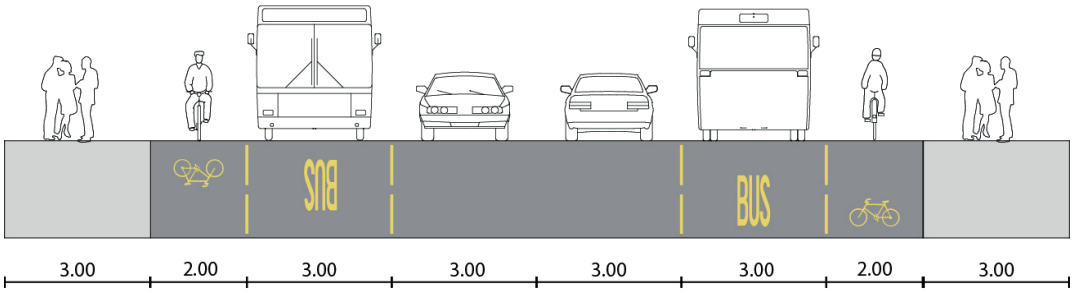
Die Addition der Funktionen ist oft nicht möglich



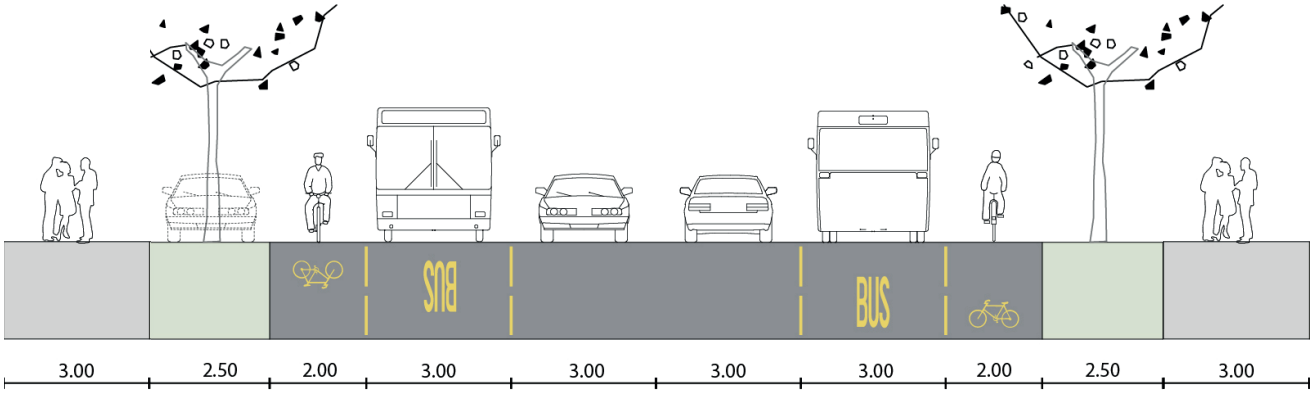
Die Addition der Funktionen ist oft nicht möglich



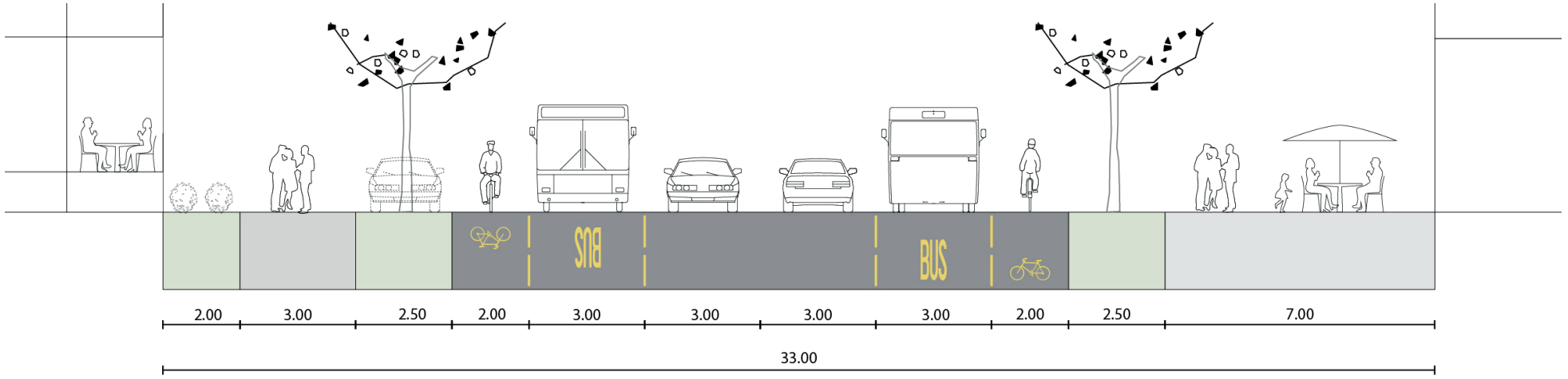
Die Addition der Funktionen ist oft nicht möglich



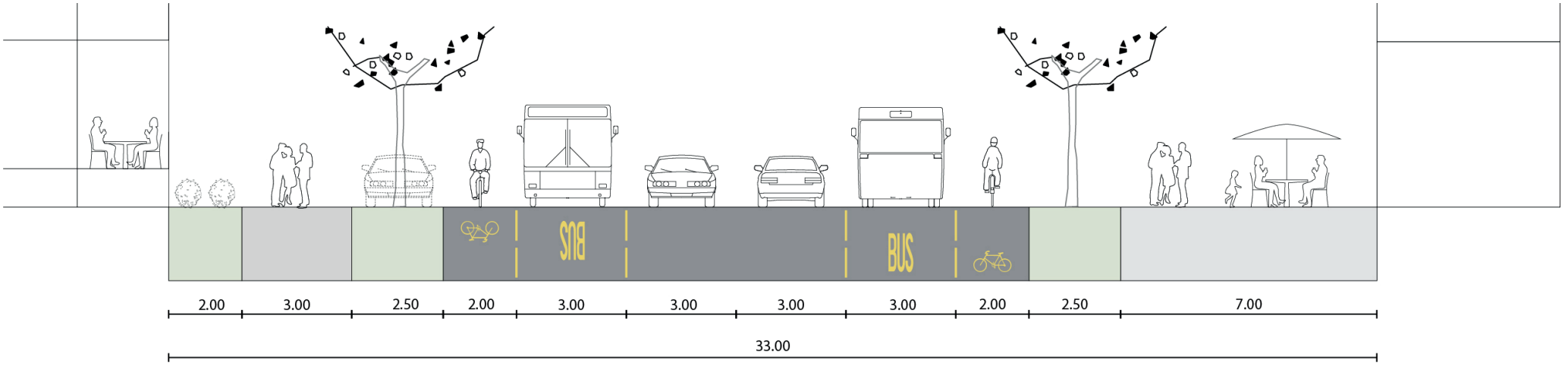
Die Addition der Funktionen ist oft nicht möglich

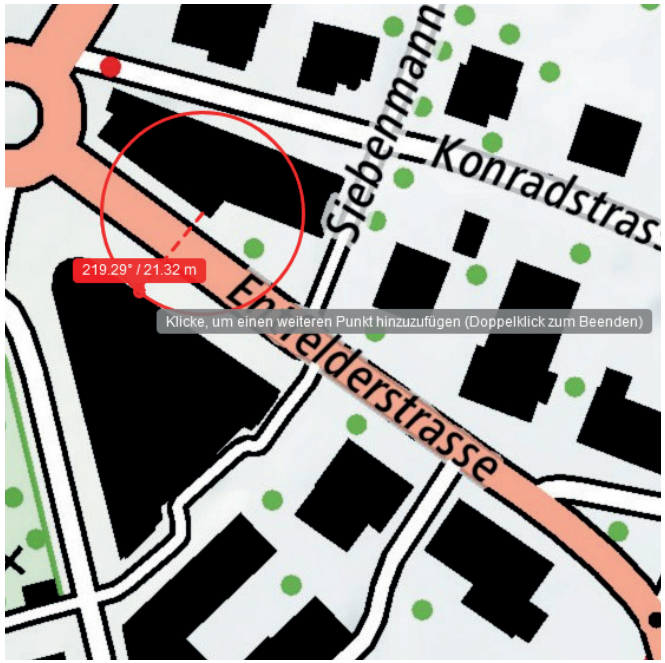


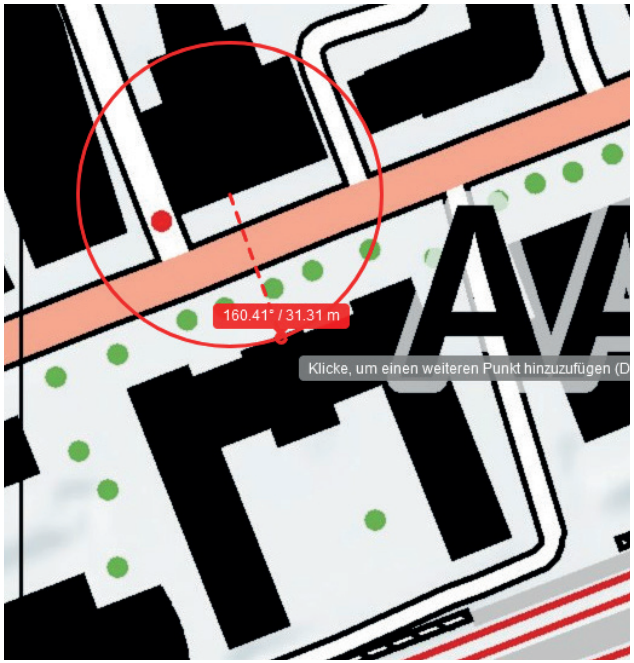
Die Addition der Funktionen ist oft nicht möglich

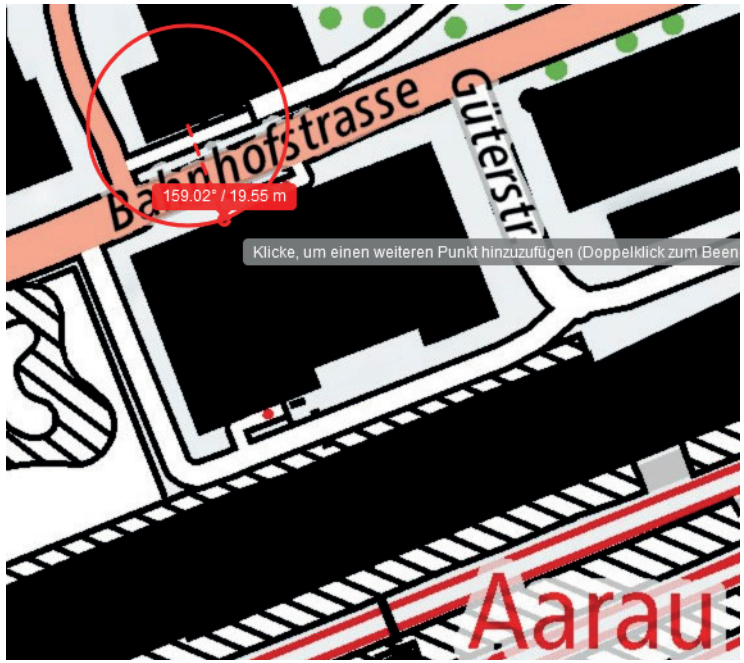


Die Addition der Funktionen ist oft nicht möglich









Man probiert aber trotzdem…



Birmensdorferstrasse, Zürich

Man probiert aber trotzdem…



Hönggerstrasse, Zürich

Man probiert aber trotzdem…



Route de Meyrin, Genève

Inhalt

Die grundsätzliche Herausforderung "Heute"

Rückblick auf "Gestern"

Zwei Beispiele aus der Praxis

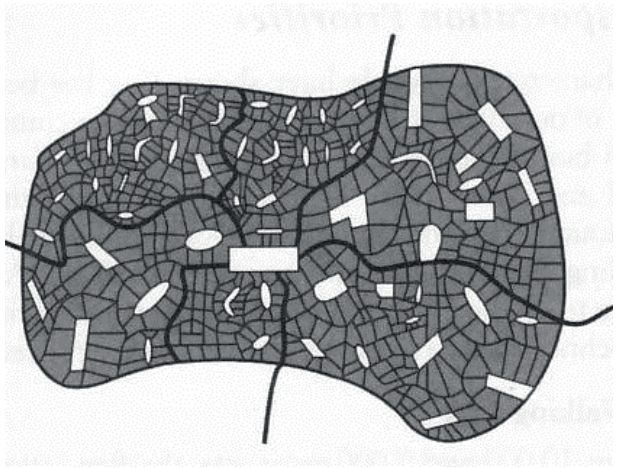
Leitfragen und -ideen für "Morgen"

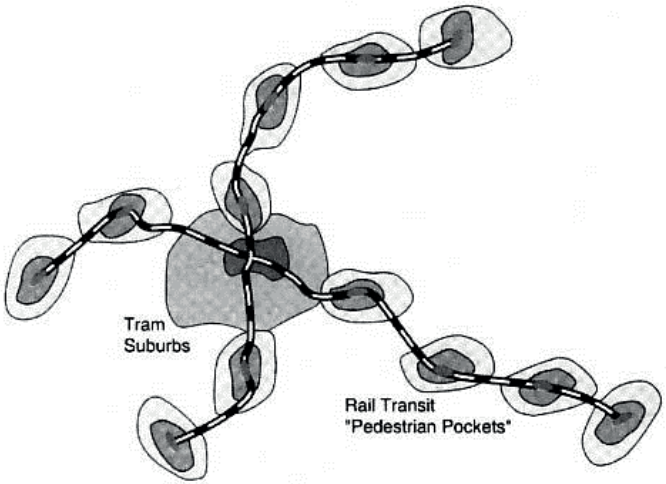
Rückblick auf «gestern»

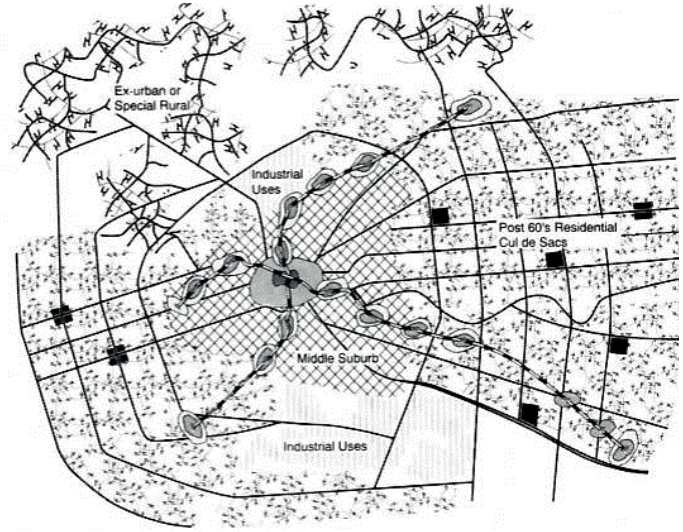
Bis ins 19. Jahrhundert: die Fussgängerstadt

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts: Ausbau des Eisenbahnnetzes, städtisches Wachstum entlang der ÖV-Achsen

Im 20. Jahrhundert: explosionsartiger Anstieg der Motorisierung: massive Zersiedelung







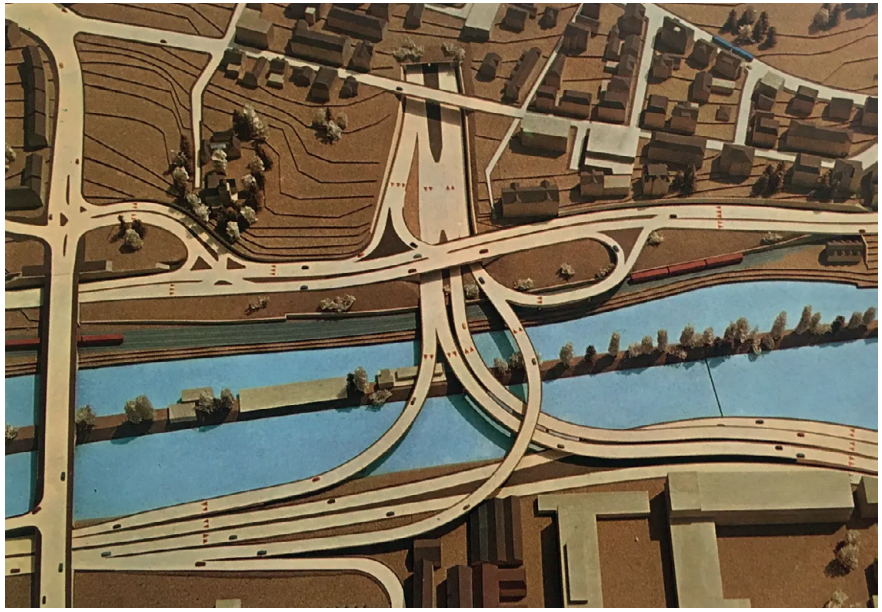
Quelle: Newman/Kenworthy 1999

Rückblick auf «gestern»

50er- / 60er-Jahre:
der Funktionalismus









Rückblick auf «gestern»

Bereits in den 80er Jahren:
das Prinzip der Verkehrsberuhigung

Vor allem in den historischen Quartieren und Stadtzentren







Rückblick auf «gestern»

2000er Jahre:
die Koexistenz

An den Hauptstrassen
oder Plätzen











Rückblick auf «gestern»

Seit etwa 2010–2015:
ein Trend zur Trennung der Verkehrsträger

… unter anderem durch die Förderung der Veloinfrastruktur

… oder durch eine systematische und grosszugige ÖV-Infrastruktur





Inhalt

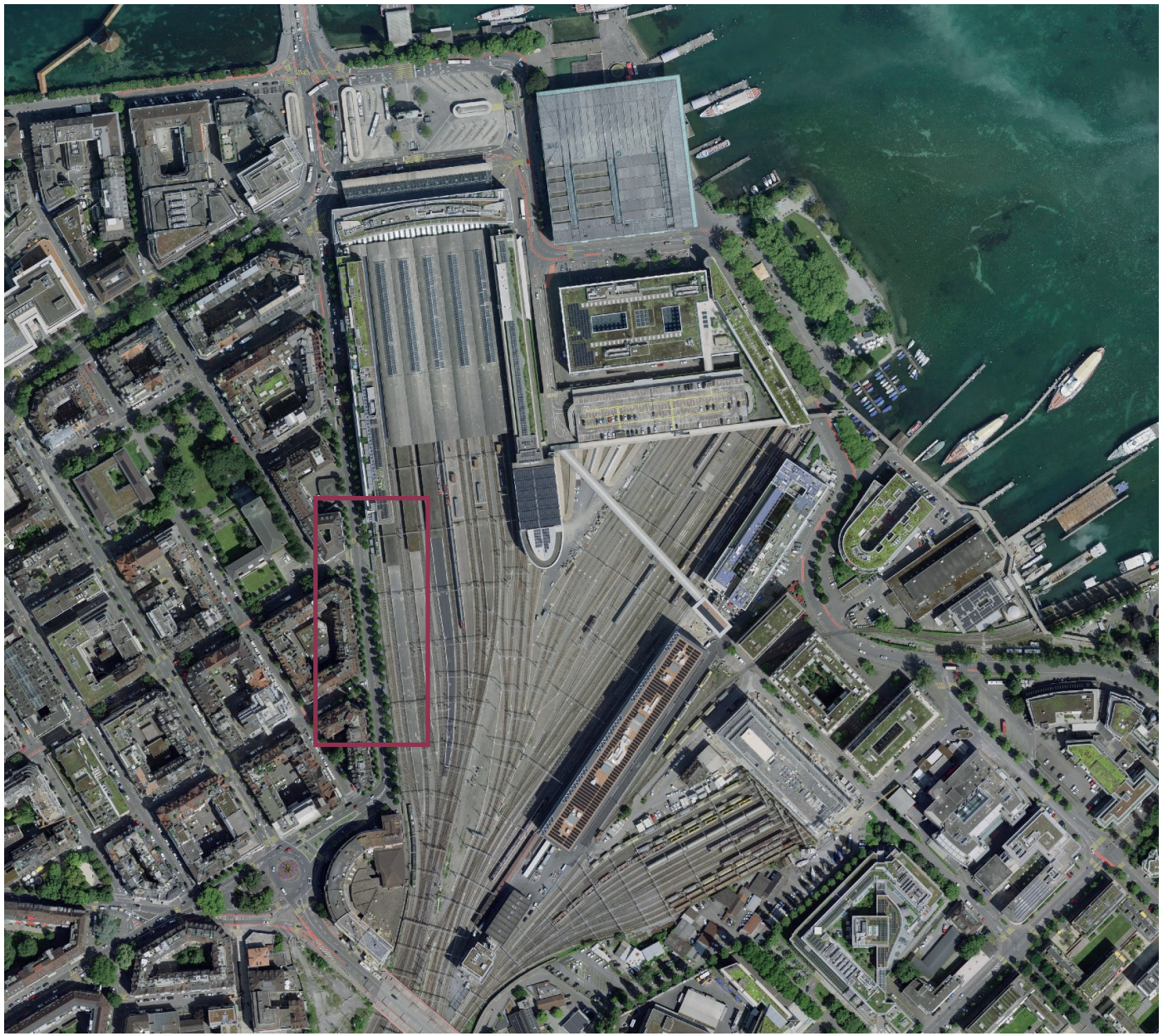
Die grundsätzliche Herausforderung "Heute"

Rückblick auf "Gestern"

Zwei Beispiele aus der Praxis

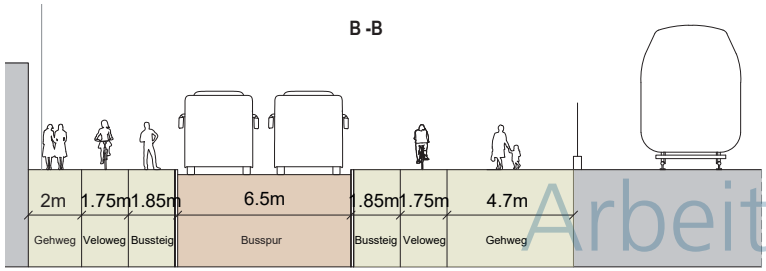
Leitfragen und -ideen für "Morgen"

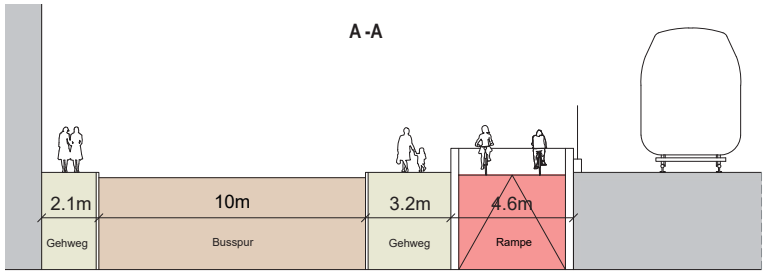
Masterplan Bahnhofsraum Luzern

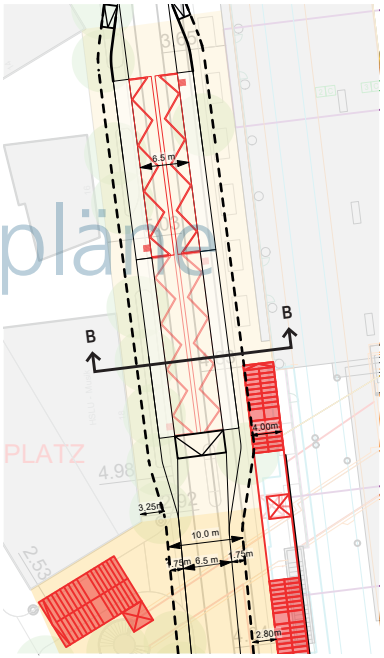




Masterplan Bahnhofsraum Luzern

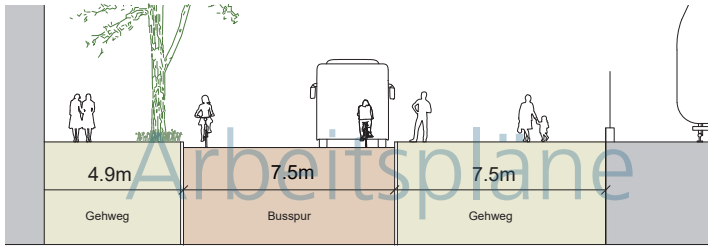


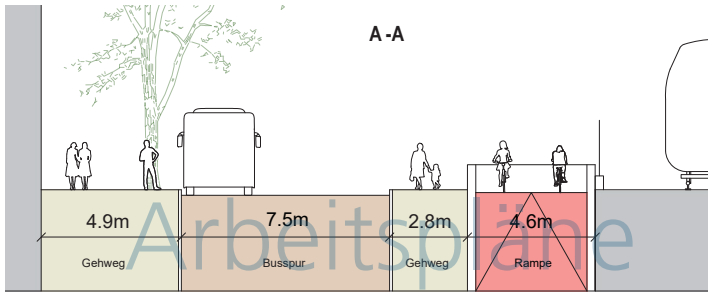




Variante mit durchgängige Veloinfrastruktur:
keine Bepflanzung möglich, Trottoirs zu eng

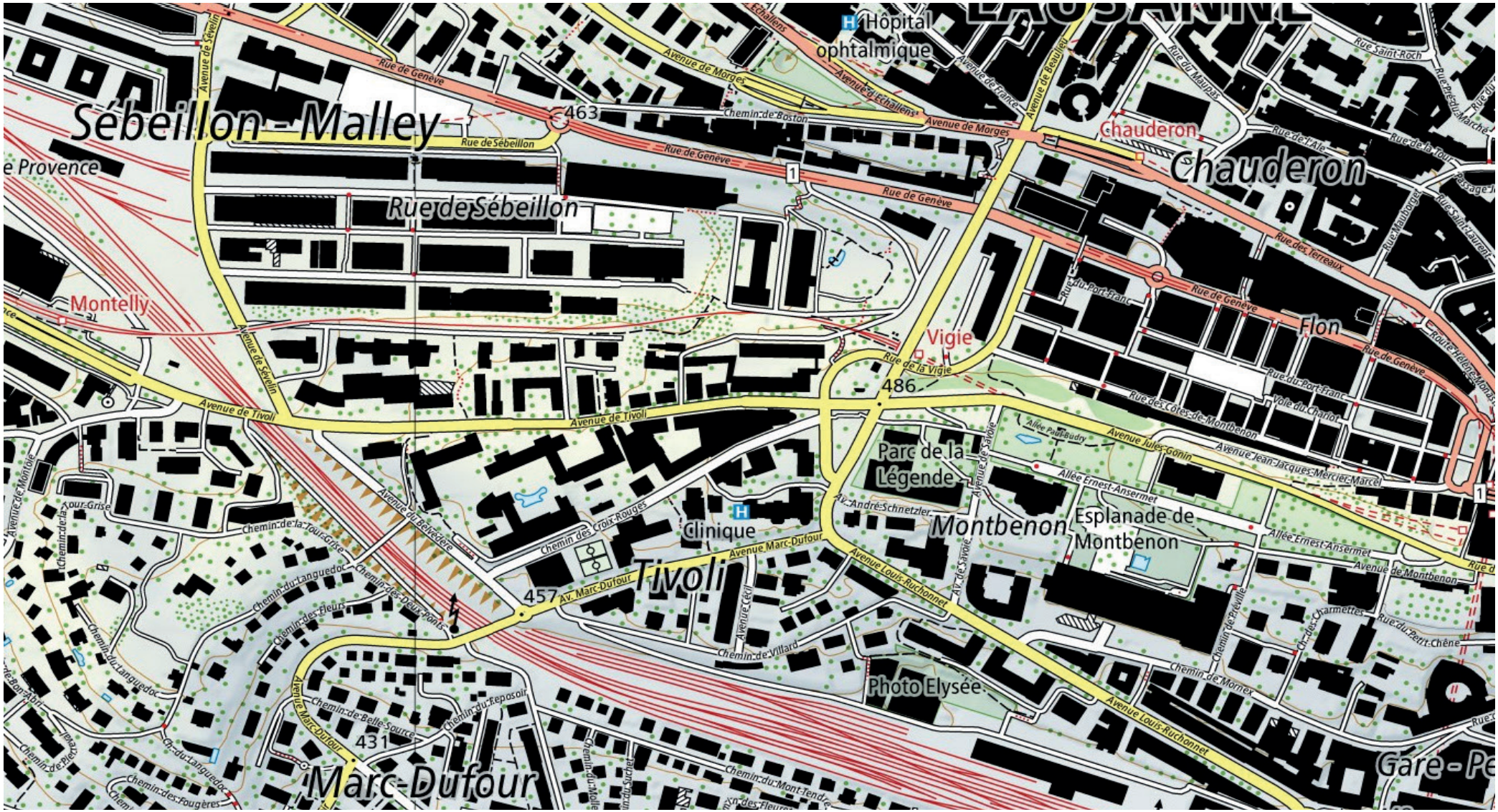
Variante mit Mischverkehr ÖV-Velo





Arbeitspläne

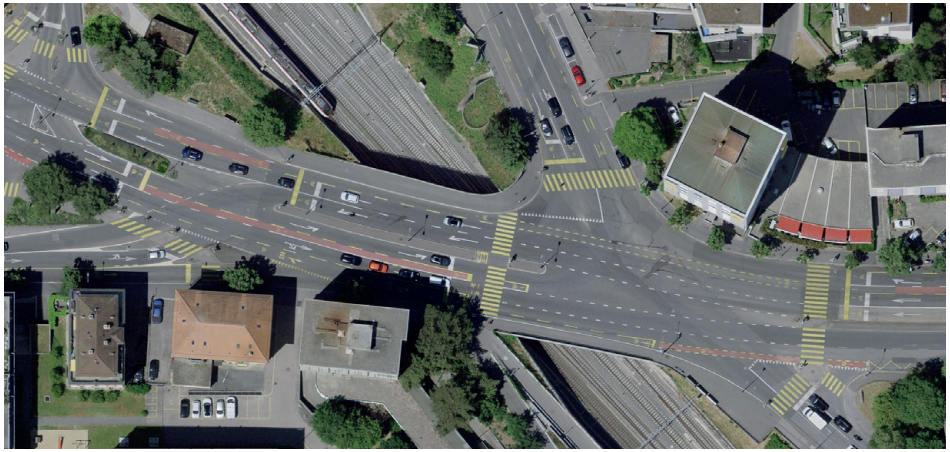
Lausanne, Avenue de Tivoli



Lausanne, Avenue de Tivoli







Lausanne, Avenue de Tivoli





Inhalt

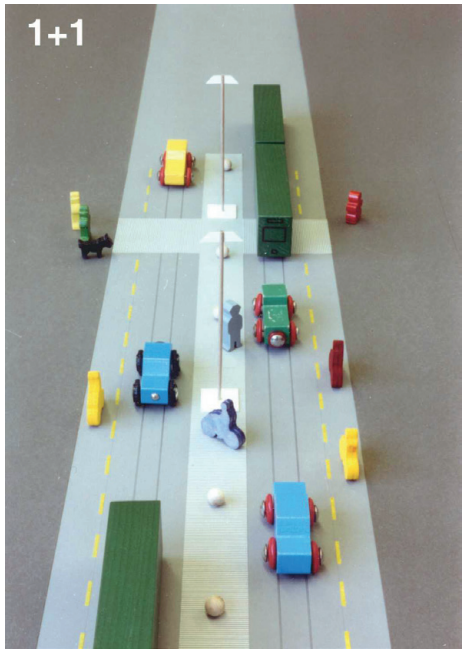
Die grundsätzliche Herausforderung "Heute"

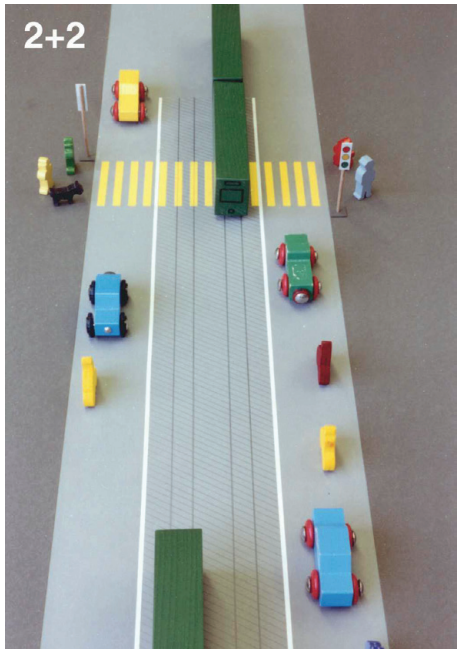
Rückblick auf "Gestern"

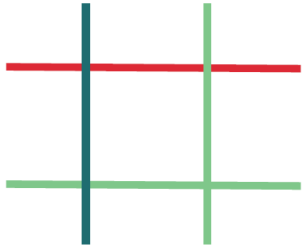
Zwei Beispiele aus der Praxis

Leitfragen und -ideen für "Morgen"

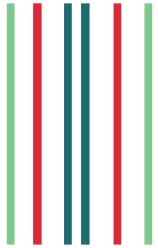
Zusammensein oder Trennung?







Eine spezifische Route für jeden Verkehrsträger



Eine eigene Spur für jeden Verkehrsträger



Mischverkehr, Zusammensein





Normen: immer? mit welcher Priorität?



VSS Forschung und Normierung im Strassen- und Verkehrswesen
Recherche et normalisation en matière de route et de transports
Ricerca e normalizzazione in materia di strade e trasporti
Research and standardization in the field of road and transportation

SN Schweizer Norm
Norme Suisse
Norma Svizzera

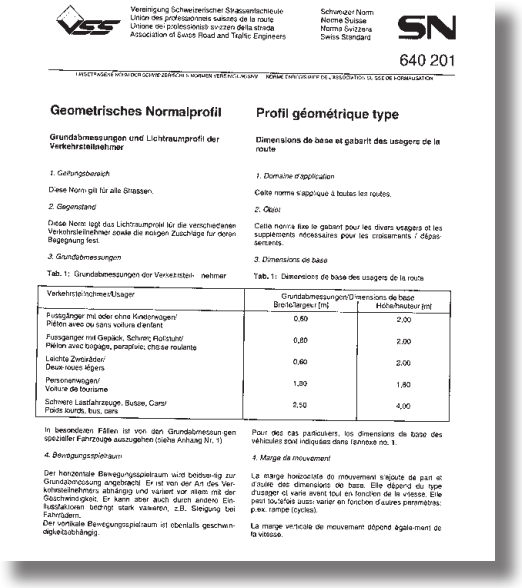
640 075

Ersetzt / Remplace: Ausgabe / Edition: 2014-12

Fussgängerverkehr
Hindernisfreier Verkehrsraum

Trafic piétonnier
Espace de circulation sans obstacles

Copyright vss.ch



Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
Union des professionnels suisses de la route
Unione dei professionisti svizzeri della strada
Association of Swiss Road and Traffic Engineers

Schweizer Norm
Norme Suisse
Norma Svizzera
Swiss Standard

SN 640 201

Geometrisches Normalprofil

Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer

1. Geltungsbereich

Diese Norm gilt für alle Strassen.

2. Gegenstand

Diese Norm legt das Lichtraumprofil für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie die nötigen Zuschläge für deren Begegnung fest.

3. Grundabmessungen

Tab. 1: Grundabmessungen der Verkehrsteil- nehmer

Verkehrsteilnehmer/Usager	Grundabmessungen/Dimensions de base Breite/largeur [m]	Höhe/hauteur [m]
Fussgänger mit oder ohne Kinderwagen/ Piéton avec ou sans voiture d'enfant	0,60	2,00
Fussgänger mit Gepäck, Schirm, Rollstuhl/ Piéton avec bagage, parapluie, chaise roulante	0,80	2,00
Leichte Zweiräder/ Deux-roues légers	0,60	2,00
Personenwagen/ Voiture de tourisme	1,80	1,80
Schwere Lastfahrzeuge, Busse, Cars/ Poids lourds, bus, cars	2,50	4,00

In besonderen Fällen ist von den Grundabmessungen spezieller Fahrzeuge auszugehen (siehe Anhang Nr. 1)

4. Bewegungsspielraum

Der horizontale Bewegungsspielraum wird beidseitig zur Grundabmessung angebracht. Er ist von der Art des Verkehrsteilnehmers abhängig und variiert vor allem mit der Geschwindigkeit. Er kann aber auch durch andere Einflussfaktoren beträchtlich stark variieren, z.B. Steigung bei Fahrrädern.
Der vertikale Bewegungsspielraum ist ebenfalls geschwindigkeitsabhängig.

Profil géométrique type

Dimensions de base et gabarit des usagers de la route

1. Domaine d'application

Cette norme s'applique à toutes les routes.

2. Objet

Cette norme fixe le gabarit pour les divers usagers et les suppléments nécessaires pour les croisements / dépassements.

3. Dimensions de base

Tab. 1: Dimensions de base des usagers de la route

Pour des cas particuliers, les dimensions de base des véhicules sont indiquées dans l'annexe no. 1.

4. Marge de mouvement

La marge horizontale de mouvement s'ajoute de part et d'autre des dimensions de base. Elle dépend du type d'usager et varie avant tout en fonction de la vitesse. Elle peut toutefois aussi varier en fonction d'autres paramètres, p.ex. rampe (cycles).

La marge verticale de mouvement dépend également de la vitesse.



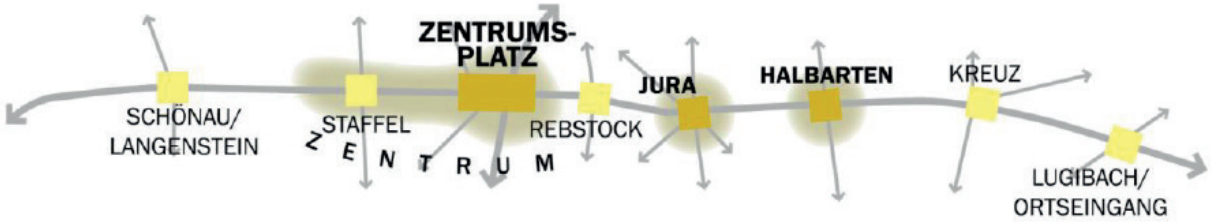
Gestaltung gemäss Hierarchie oder ortsspezifisch?



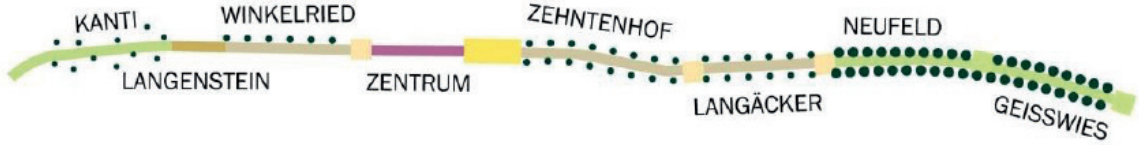




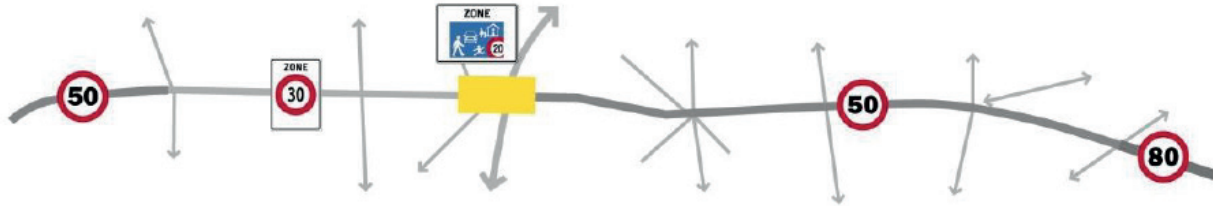
Plätze und Verknüpfung



Abschnitte mit Bepflanzung

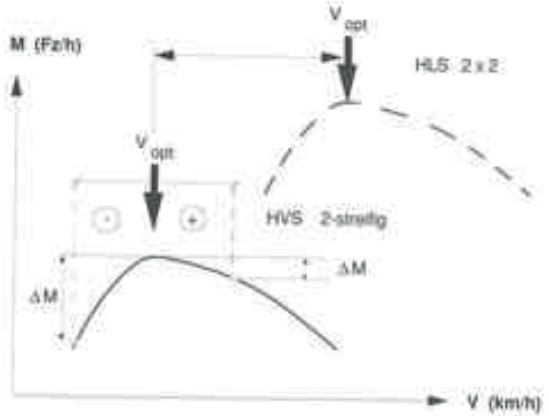


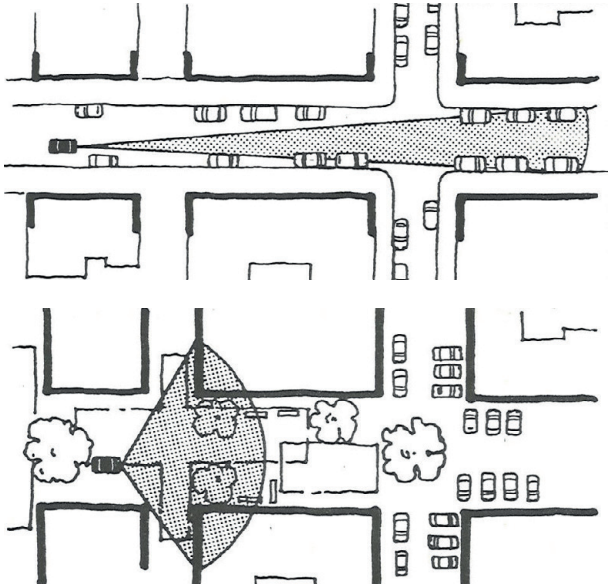
Verkehrsregime und Geschwindigkeiten

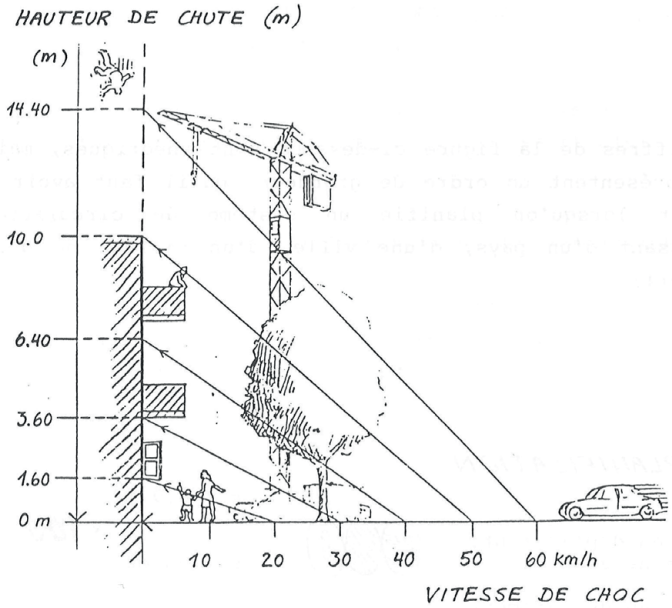


Ist Geschwindigkeit immer ein Thema?

Fundamentaldiagramm
bei optimaler Geschwindigkeit v_{opt} (HVS ca. 35km/h)
grösste Verkehrsmenge M











Wie lassen sich unsinnige Situationen vermeiden?





Vielen Dank,
nun ist es Zeit für die Diskussion