

# Radwege : Velos als Verkehrsberuhiger

Autor(en): **Rijks-Waltenspül, Monique**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **2 (1989)**

Heft 11

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119065>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

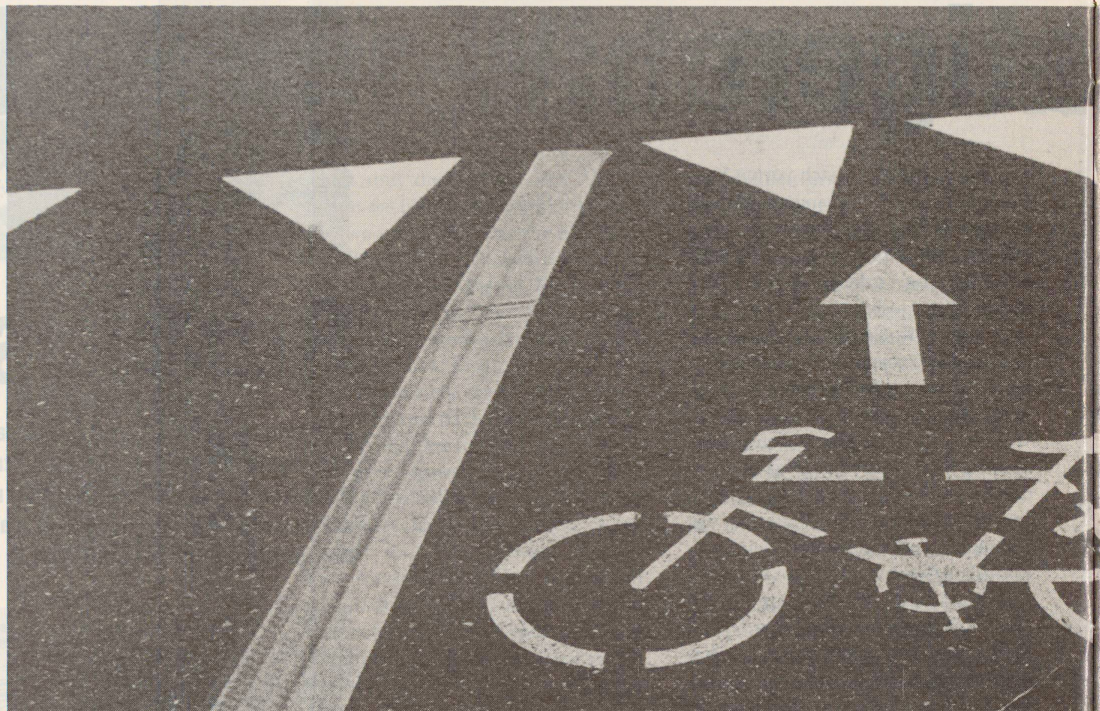
als je zuvor. Jetzt gab es nur noch ein Problem: die markentechnische Auszeichnung.

Die schnellsten Verwerter der Architektenidee färbten die zwölf Fünfecke der Kugeloberfläche einfach schwarz, die anderen überspielten die perfekte Kugelgeometrie mit «unabhängigen» grafischen Mustern. – So unabhängig sind sie allerdings auch wieder nicht: Die weltweit bekannteste Fussballmarke bezieht ihr Markenzeichen auf dem Ball aus einer Detailstudie der Patentschrift Fullers.

Fussbälle haben also ihre Idealform; einer gleicht dem anderen, aber gleich wie der andere ist doch keiner. Die Naht, die die fünf- und sechseckigen Lederteile zusammenhält, ist immer noch von Hand genäht. «Ball ist also nicht gleich Ball?» fragte der dem Fussballspiel verfallene deutsche Schriftsteller Ror Wolf einen Experten. Und er bekam zur Antwort: «Aber wo denken Sie hin. Wie kommen Sie denn darauf? Auf keinen Fall.» Fritz Walter, «Ehrenkapitän» der deutschen Nationalmannschaft, Mitglied der Weltmeisterelf von 1954 in der Schweiz, sagt heute vom Ball: «Je leichter der Schuh, desto enger der Kontakt zum Ball. Und um so deutlicher der Unterschied zwischen Ball und Ball. Der Chef hatte ein besonders feines Gespür dafür. Er hörte schon am Klang eines aufspringenden Balls, ob er gut war oder schlecht. Klang es dumpf und hohl, dann schüttelte er den Kopf: Der hat keine Seele, der ist leblos. – Wie recht er hatte, spürten wir später. Der Ball spielte nicht mit, er sang nicht, er liess sich nicht streicheln, er war nicht Kamerad und Freund des Spielers, sondern ein Fremder.»

Dieses Zitat aus Ror Wolfs fussballliterarischem Sammelband «Das nächste Spiel ist immer das schwerste» belegt, dass es sich beim rund hundert Franken teuren Artikel Fussball um ein magisches Objekt handelt, das erst vom Fuss, der ihn berührt, beseelt wird. Was heisst schon «berührt»? – Er tritt ihn, haut, schlenzt, lässt abtropfen, wuchtet, wamst, schaufelt, schleppt, staubt ab, schiebt, schlägt, drischt, zieht, kickt. Auch ändert der Ball, anders als andere Gegenstände, während des Gebrauchs seine Eigenschaften. Plötzlich wird er tückisch, schwer, unberechenbar, schlüpfrig, schwierig zu berechnen, entscheidend, unhaltbar, hart, weich, satt oder wuchtig. Rund ist er nie, wo denken Sie hin? Rund und unzuverlässig ist er nur für den Torhüter, der hinter sich langen muss. Farbig ist er: weiss und schwarz bei Sonnenschein, gelb oder rot bei Nebel oder Schnee. Und am schönsten ist's, wenn er ins Netz fährt... ins gegenrische meine ich.

WERNER JEHLÉ



# Velos als Verkehr



FOTOS: BÄRNER WOLFSBERGER

**Wo ein Wille ist, ist auch ein Veloweg. Dass der Wille allein aber nicht genügt, beweist die verkorrzte Situation der städtischen Velowegplanung in der Schweiz. Haben wir uns in eine Sackgasse hineinmanövriert?**

Velowege gibt es schon seit Anfang dieses Jahrhunderts. Erstellt hatte man sie damals, um den Velofahrern den leidigen Misthaufenslalom zu ersparen. Nach dem Zweiten Weltkrieg verschwanden sie aber – je nach Region – ganz oder teilweise, um den neuen, breiteren Strassen Platz zu machen.

Erste Anzeichen für eine Veränderung zeigten sich nach der Energiekrise der siebziger Jahre: Zuerst waren es nur ein paar «Verrückte», die aufs Velo umsattelten, doch die Zahl der Velofahrer stieg in den darauffolgenden Jahren rasch an. Die Bedürfnisse bezüglich mehr Fahrkomfort und Sicherheit wuchsen. Die Velofahrer begannen sich zu organisieren und forderten eigene Fahrbahnen. Als Antwort darauf erstellte Zürich zum Beispiel 1975 eine erste Veloroute, die aus Signalen mit Grobzielangaben bestand.

Auch anderswo wurden Konzepte beschlossen und Kredite bewilligt, da-

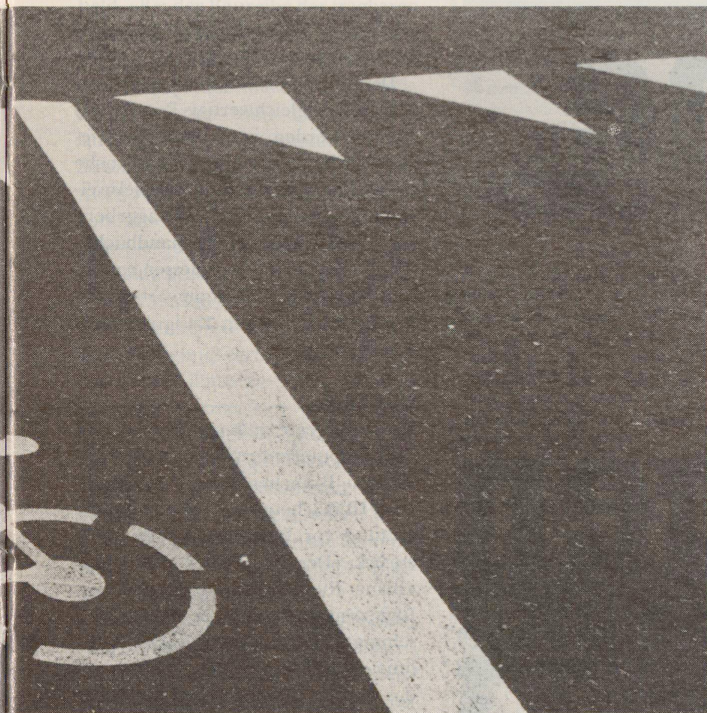
mit man dem Homo velocipedes auf unseren Strassen mehr Sicherheit bieten konnte. Die damals bereits existierende IG-Velo (Interessengemeinschaft Velo) unterstützte die Planer und half ihnen, velogerechte Konzepte zu entwickeln. Doch trotz Planung, Geld und Ideen geschah nicht sehr viel.

Die Planung in den Städten, welche sich dreissig Jahre lang nur auf das Auto konzentriert hatte, erwies sich als besonders schwierig und als zu wenig tauglich in der Praxis. Das Resultat: Heute stehen zwar in den meisten Städten Velorouten zur Verfügung. Sie weisen aber grobe Mängel auf und setzen so die Benutzer oft unnötigen Gefahren aus. Die Tatsache, dass sich das Velo eigentlich als ideale Alternative zum motorisierten Verkehr anbietet, hat sich in der Stadtplanung noch kaum ausgewirkt.

Ein weiterer Grund für die schlechte und oft nicht genügend durchdachte Planung ist auch in der Unwilligkeit und in der mangelnden Ausbildung der Planer zu suchen. So stellt sich manchmal die Frage, ob die Städte den Veloverkehr trotz verbaler Bekenntnisse überhaupt fördern wollen.

## Die Hauptprobleme

Nicht durchgehende Velowege, ungenügende Signalisierung beim Über-



# sberuhiger

gang in den Normalverkehr sowie zu wenig Lichtampeln oder Hinweise bei Kreuzungen sind nebst Platzmangel momentan die Hauptprobleme. Dazu kommen noch andere Schwierigkeiten, die auf das Verhalten der diversen Verkehrsteilnehmer zurückzuführen sind. Parkierte Fahrzeuge auf Velostreifen oder das Ausweichen auf Streifen beim Überholen zwingen oft die Velofahrer, auf das Trottoir zu flüchten. Dies wiederum verärgert viele Fussgänger, die eigentlich ähnliche Anliegen haben wie die Velofahrer. Die Folge: falsche Fronten in der Verkehrsdiskussion, von denen der Autoverkehr profitiert.

## Beispiel Europa

Holland gilt nach wie vor als das Veloland schlechthin. Zu diesem Ruf hat aber nicht nur die flache und daher fürs Velo geeignete Landschaft beigetragen, sondern auch eine veloorientierte Verkehrsplanung, die kompromisslos durchgeführt wurde. Bereits beim Wiederaufbau der Städte nach dem Zweiten Weltkrieg wurde keine Strasse ohne begleitenden Velostreifen gebaut. Dank dieser frühen Erkenntnis verfügt Holland heute über ein Velonetz, das seinesgleichen suchen muss.

Anders verhält es sich in den Nachbarländern der Niederlande. Deutsch-

land und Schweden stehen heute vor einem grossen Problem: In diesen Ländern wurden hauptsächlich Velowege geplant, die vom übrigen Verkehr konsequent abgetrennt sind, sei es durch Bäume oder durch bauliche Massnahmen. Die Planer müssen aber heute die Erfahrung machen, dass das Unfallrisiko auf dieser Art Velowege erstaunlicherweise um ungefähr zehn Prozent höher ist als auf verkehrs begleitenden Streifen.

Die häufigsten Gründe dafür: Selbstunfälle durch Unaufmerksamkeit der Velofahrer, die sich zu sehr in Sicherheit wähen, oder Überforderung aller Verkehrsteilnehmer an Knotenpunkten zwischen Velo- und Motorverkehr führen oft zu schweren Unfällen.

## Mischverkehr – die ideale Lösung

Aus diesen Gründen setzt sich der Trend zu verkehrsbegleitenden Velostreifen sowie zur Integrierung in den Normalverkehr – vor allem in städtischem Gebiet – in der Praxis durch. Über Land hingegen bieten getrennte Wege für den Velo- und Landwirtschaftsverkehr mehr Sicherheit.

Oskar Balsiger, Veloplaner im Tiefbauamt des Kantons Bern, plädiert für diese «Stadt-Lösung» aus den folgen-

läufig eine Verlangsamung des gesamten Verkehrs zur Folge hat. Oskar Balsiger ist überzeugt, dass ein grosser Teil der Probleme lösbar sei. Im «Wegweiser für integrierten Velo-/Mofaverkehr» (Herausgeber: Tiefbauamt Kanton Bern) bringt er Ideen und Vorschläge, die für mehr Sicherheit und Attraktivität im Verkehr sorgen sollen.

Der Planer geht davon aus, dass «taugliche Lösungen so flexibel sein müssen, wie das Fahrzeug, für das sie getroffen werden. In diesem Fall für das Velo.» Er verlangt zum Beispiel das Anpassen der Fahrstreifenbreiten an die Strassensituation. Gerade in Gefällen, entlang Mauern oder bei Störungen in der Fahrbahnrandzone nimmt der Platzbedarf zu.

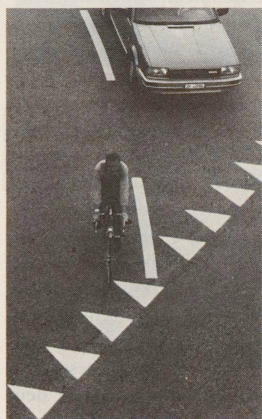
Eine weitere Massnahme, die vor allem mehr Sicherheit an den Knotenpunkten garantiert, sind verbreiterte Velostreifen bei Lichtsignalen. In diesem Stauraum können sich die Velos sammeln, um beim Umschalten auf Grün (oder sogar Vorgrün für Velos) ungefährdet starten zu können. Aber auch Lösungen wie Umweltspuren (Bus und Velos auf gleichen Streifen), Mehrzweckstreifen in der Mitte stark befahrener Strassen, qualifizierte Rechtsabbiegestreifen oder Velopforten anstelle von Einbahnstrassen würden bereits wesentlich zur Verbesserung des Veloklimas beitragen.

## Das soziale Image

Mit dem Wirtschaftsaufschwung der letzten Jahrzehnte wurde der Besitz eines Autos zum Synonym für sozialen Aufstieg. Das Velo dagegen stieg ab zum Fahrzeug der weniger Bemittelten, der Schüler und Studenten. Man brauchte es, um kleine Distanzen zurückzulegen, oder um Spazierfahrten am Sonntag zu unternehmen. Mit der Motorisierung wuchsen auch die Distanzen. Das Velo als ideales Nahverkehrsmittel konnte nicht mehr mithalten. Die Strassenplanung vollzog diese Entwicklung nach: Auf den fürs Auto gebauten Verkehrswegen ist der Velofahrer zu langsam, zu gefährlich – aber auch zu gefährdet. Ein Teufelskreis, in dem das Zweirad immer mehr an den Rand gedrängt wurde.

Trotzdem: «In der Sackgasse mit der Velowegplanung sind wir nicht», meint Theo Weilenmann vom Verkehrsclub der Schweiz, «um ein angenehmes Veloklima zu schaffen, wo Velos und Autos gleichberechtigte Partner sind, muss aber noch vieles verbessert werden.» Vielleicht wird es möglich, dass sich der in den letzten Jahren entstandene Boom der Freizeitvelofahrer auf den Alltag verlegt und die Velos das Bild unserer Städte wieder mitprägen.

MONIQUE RIJKS-WALTENSPÜL



Das gelbe Velo auf dem Asphalt führt oft nur bis zum «Haifischzahn» an der Kreuzung oder an den (hart abgekanteten) Fussgängerstreifen (Bilder ganz oben und ganz links), dann beginnt die Einsamkeit des Radfahrers an der grossen Kreuzung (links) oder der Sandwich zwischen Mauer und Motorfahrzeug (oben). Alle Fotos entstanden auf dem täglichen Arbeitsweg eines «HP»-Redaktors.

den zwei wichtigen Gründen: Erstens können so die ungleich starken Verkehrsteilnehmer aneinander üben, was längerfristig zu einem sichereren Fahrverhalten aller führt. Zweitens muss auf diese Weise der Autofahrer die Velos wahrnehmen, was zwangs-