

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 2 (1989)
Heft: 11

Artikel: Radwege : Velos als Verkehrsberuhiger
Autor: Rijks-Waltenspül, Monique
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119065>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

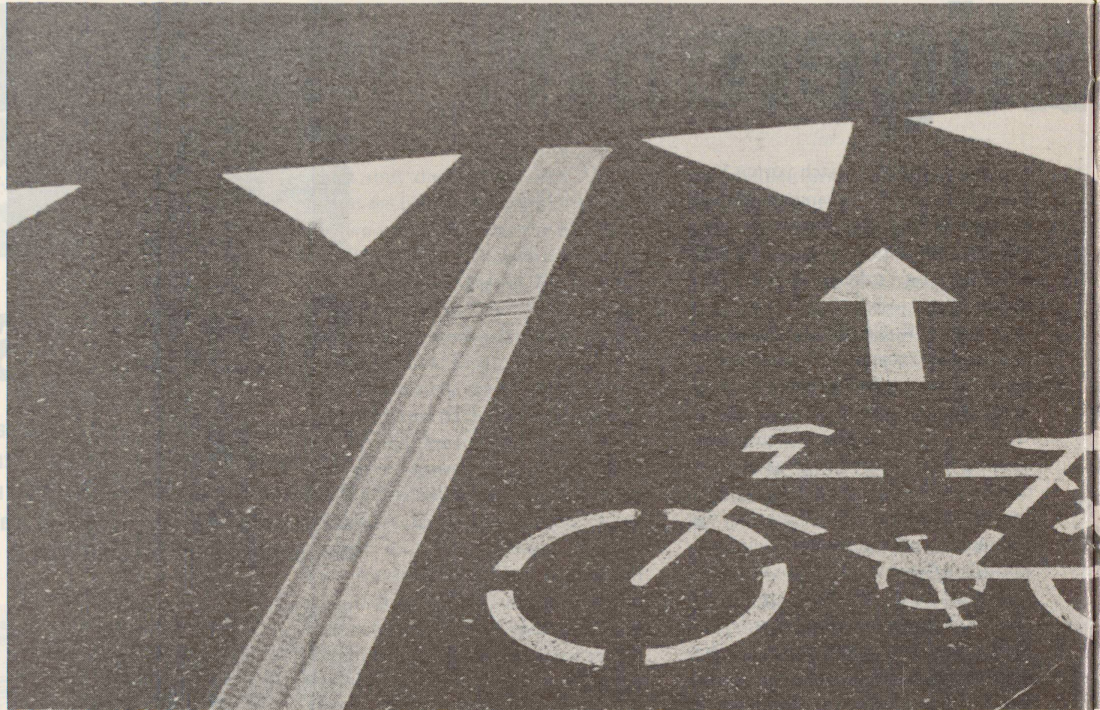
als je zuvor. Jetzt gab es nur noch ein Problem: die markentechnische Auszeichnung.

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. Farblich 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 gegenwärtige meine ich.

WERNER JEHL



Velos als Verkehr



FOTOS: RAINER WOLF/STREIBER

Wo ein Wille ist, ist auch ein Veloweg. Dass der Wille allein aber nicht genügt, beweist die verkorrte 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 Misthaufensalom 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 umsaßelten, 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-

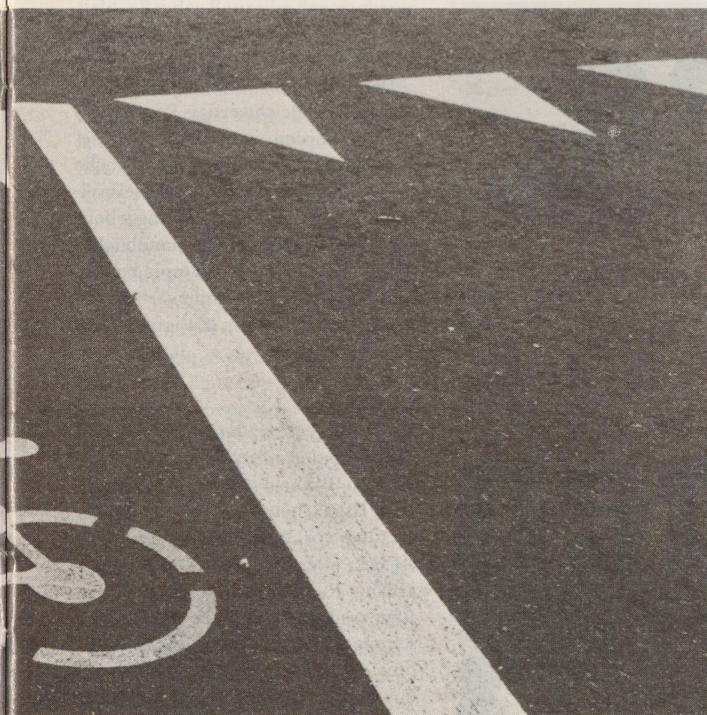
mit man dem Homo velocipedes auf unseren Strassen mehr Sicherheit bieten konnte. Die damals bereits existierende IG-Velo (Interessengemeinschaft Velo) unterstützte die Planer und half ihnen, velogerechte Konzepte zu entwickeln. Doch trotz Planung, Geld und Ideen geschah nicht sehr viel.

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 verkehrsbegleitenden Streifen.

Die häufigsten Gründe dafür: Selbstunfälle durch Unaufmerksamkeit der Velofahrer, die sich zu sehr in Sicherheit wähnen, 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.

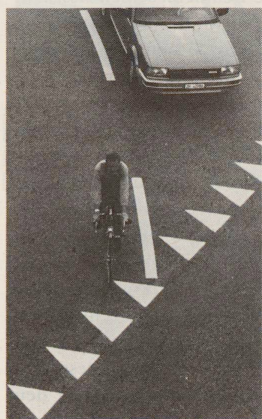
Eine weitere Massnahme, die vor allem mehr Sicherheit an den Knotenpunkten garantiert, sind verbreiterte Velostreifen bei Lichtsignalen. In diesem Stauraum können sich die Velos sammeln, um beim Umschalten auf Grün (oder sogar Vorgrün für Velos) ungefährdet starten zu können. Aber auch Lösungen wie Umweltpuren (Bus und Velos auf gleichen Streifen), Mehrweckstreifen 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 abgekannten) 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-