Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 104 (1986)
Heft: 44

Artikel: Radwegbau aus der Sicht des Benützers
Autor: Gebhardt, Otto
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76286

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: 03.10.2025

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

Radwegbau aus der Sicht des Benützers

Von Otto Gebhardt, Zürich

Velofahren ist in den letzten Jahren ausserordentlich populär geworden; es gibt etwa gleich viele Fahrräder wie Autos in unserem Land. Bundesrat Hürlimann hat 1977 die Kosten für ein zusammenhängendes, gesamtschweizerisches Radwegnetz auf 1,5 Milliarden Franken geschätzt. Leider sind Radwege und Radstreifen aber oft derart unattraktiv gestaltet, dass sie kaum benützt werden. Nachfolgend einige Vorschläge aus der Sicht eines Praktikers.

Hintergrund

Plant man eine Strasse für den motorisierten Verkehr, so sucht man nach einer möglichst flüssigen Linienführung. Weitere Kriterien sind Sicherheit, klare Signalisation, geeigneter Belag, der Geschwindigkeit angepasste Kurvenradien und Gefälle usw. Bei der Planung von Radwegen hält man die Berücksichtigung dieser Punkte aber oft für überflüssig.

Der Velofahrer speichert während der Fahrt Bewegungsenergie und ist deshalb bestrebt, nicht zu oft und zu stark zu bremsen. Eine möglichst flüssige Linienführung ist für ihn bedeutend wichtiger als für den Automobilisten. Er muss nämlich nach jedem Bremsmanöver mit wesentlich mehr Kraft aufs Pedal drücken als der Autofahrer.

«Velofahrer absteigen»

Diese Aufforderung findet sich leider recht häufig, besonders auf innerstädtischen Radwegen (Bild 1).
Am internationalen Planungsseminar für Fahrradverkehr (Basel, 1984) wurde u.a. festgehalten: «Verkehrsbeziehungen, wo abgestiegen werden muss, sind nicht akzeptabel. Starke Behinderungen führen dazu, dass die vorgesehene Führung nur teilweise oder überhaupt nicht angenommen wird.»

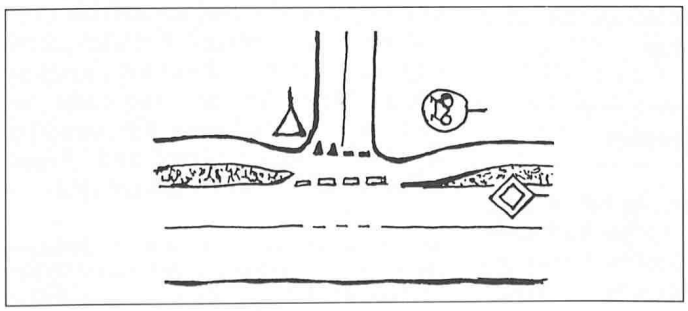
An einer Fachtagung vom März 1986 zum Thema «Sicherheit der Zweiradfahrer» stellte SKS-Präsident Dr. *R. Bauder* fest: «Dass Radwege, die plötzlich aufhören oder unzumutbare Umwege erfordern, umgangen werden, ist einfühlbar. Es sollte nach dem Prinzip der positiven Lenkungsmassnahmen geplant werden, d.h. benützerfreundlich, einsichtig und logisch. Vorschriften sind nur dort angebracht, wo sie wirklich nötig und durchsetzbar sind.»

Bild 1. Wie es hier weitergehen soll, bleibt der Phantasie des Benützers überlassen. Er wird kaum zweimal eine solche Konstruktion benützen

Bild 2. Obwohl der Radweg parallel zur Hauptstrasse verläuft, hat der Velofahrer oft auch bei unbedeutenden Einmündungen keinen Vortritt

Bild 3a. Hier ist der Radweg im Knoten nach vorne verlegt, was klare Vortrittsverhältnisse schafft und für den Velofahrer optimalen Fahrkomfort bedeutet

Bild 3b. Grundriss-Skizze zu Bild 3a



Das Vortrittsrecht dem Stärkeren?

Auf vielen Radwegen ist das Velofahren deshalb so unattraktiv, weil man fast nirgends den Vortritt hat. Wird man gezwungen, bei jeder Strasseneinmündung, ja gar bei Hauszufahrten abzubremsen, so verlässt man bald den Radweg, da er keinerlei Fahrkomfort bietet (Bild 2).

Führt der Radweg parallel zur Hauptstrasse, so sollte der Velofahrer ebenfalls Vortritt gegenüber rechtsabbiegenden Automobilisten haben. Zu diesem Zweck muss der Radweg im Knotenbereich wenn immer möglich nach vorne verlegt werden. Dies schafft klare Vortrittsverhältnisse und erspart zudem teure Signalanlagen. Rechtsabbiegende Automobilisten sind frühzeitig auf ihre Vortrittsbelastung im Knotenbereich hinzuweisen (Bild 3 und 3a).

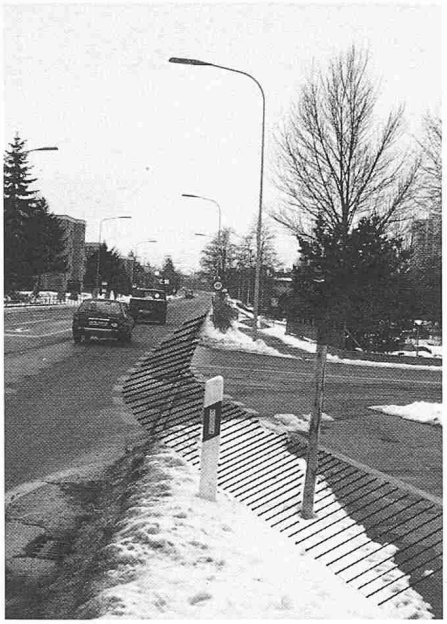


Bild 4. Solche gefährlichen Einmündungen sollte man im Interesse der Sicherheit mit farbigen Belägen versehen

Bild 5. Längsgerillte Dolendeckel sind gefährlich, sie sollten unbedingt ersetzt werden

Ein- und Ausmündungen am gefährlichsten

1984 wurden in der Schweiz 5200 Mofa- und 2700 Velofahrer verletzt, insgesamt 200 getötet. Auf Ausserortsstrassen entfielen 20 Prozent der Verletzten, aber 45 Prozent der Getöteten (Quelle: bfu). Dies bedeutet, dass Ausserortsunfälle, an denen Zweiradfahrer beteiligt sind, wesentlich folgenschwerer verlaufen. Ein grosser Teil davon geschieht an Ein- und Ausmündungen von Radwegen und -streifen.

Wo es nicht möglich ist, einen Radweg beidseitig der Strasse anzulegen, sollte man die fehlenden Zwischenstücke besser mit Radstreifen oder überhaupt nicht fortsetzen. Wechselseitige Radwege, bei denen jeweils die Strasse überquert werden muss, sind ausserordentlich gefährlich. Sogar routinierte Velofahrer haben Mühe, am Ende des Radweges auf die andere Strassenseite zu gelangen. Sie müssten theoretisch vorne und hinten Augen haben, wenn sich die Ein- und Ausmündung gar noch in einer Kurve befindet.

Besonders Kinder sind ganz einfach nicht in der Lage, nach hinten zu schauen und sind deshalb bei unübersichtlichen Ein- und Ausfahrten, unabhängig von der Signalisation, regelrecht überfordert.

Farbige Beläge

Zweiradfahrer werden wegen ihrer schmalen Silhouette von Motorfahrzeuglenkern häufig übersehen. Einen Beitrag zur Unfallverhütung an Knoten könnten farbige Beläge leisten (Bild 4). Solche über relativ kurze Strecken führende, farbige Fahrspuren werden gemäss Erfahrungen im Ausland (Skandinavien, BRD) von Automobilisten bedeutend besser beachtet als die üblichen gelben Trennlinien.

Der Stein des Anstosses

Was den Velofahrer, selbst bei geschickter Linienführung des Radweges, am meisten ärgert, sind schlecht gemachte Fahrbahnübergänge. Gemäss Angaben des Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verbandes sind gegenwärtig in der Schweiz rund 55 Prozent aller verkauften Velos sogenannte Halbrenner oder Sportvelos. Die eigentlichen Rennvelos machen weitere 15 Prozent aus. Nicht weniger als 70 Prozent aller Velos sind also mit schmalen Reifen ausgerüstet. Da Velos im Gegensatz zum Auto oder Mofa ungefedert sind, bewirken auch jene Anrampungen ganz ordentliche Schläge, die man auf den ersten Blick als passabel bezeichnen würde. Gepflästerte Auf- und Abfahrten von Radwegen sollte man überhaupt nicht mehr machen.

Kombinierte Anlagen nur im Notfall

Ein Grossteil der Fahrrad-Anlagen dient sowohl dem Fussgänger-, als auch dem Velo- bzw. Mofa-Verkehr. An die aufwendige und teure Fahrstreifen-Markierung halten sich aber weder Fussgänger noch Velofahrer und am allerwenigsten Hunde und Kinder. In der Regel sind die Spuren so schmal, dass ein Gegenverkehr gar nicht möglich ist, wenn man sich wirklich an diese Bemalung hält.

Kombinierte Mofa-/Rad-/Gehweg-Anlagen sind weder für Fussgänger noch Zweiradler attraktiv und wegen der grossen Geschwindigkeits-Unterschiede gefährlich. Solche Anlagen sollten – sofern man nicht überhaupt darauf verzichtet – so angelegt und signalisiert sein, dass man sie im Sinne einer Option benützen kann, aber nicht muss.

Im Zweifelsfalle nein

Trotz vieler Widerwärtigkeiten ist das Velo als Verkehrs- und Sportgerät weiterhin «in». Befragungen ergaben, dass es nicht das «schlechte Wetter» und ähnliche Umstände sind, die viele am Velofahren hindern, sondern die Gefahren des Strassenverkehrs. Die Planer sind aufgerufen, Radwege so zu gestalten, dass sie auch wirklich benützt werden. Im Zweifelsfalle ist es besser, auf die Erstellung eines Radweges überhaupt zu verzichten und abzuklären, ob nicht eine bessere Linienführung, die Öffnung einer Einbahnstrasse, die Lokkerung eines generellen Fahrverbots zugunsten der Velofahrer usw. möglich wären. Denn Anlagen, die nicht benützt werden, bedeuten nur unnötige Kosten, Landverschleiss und Ärger. Selbst wenn es «nur» Radwege sind.

Adresse des Verfassers: *O. Gebhardt*, Redaktor, ehem. Präsident des Schweiz. Rennfahrer-Verbandes, Himmeristr. 56, 8052 Zürich.