Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 37 (1980)

Heft: 4

Artikel: Neue Wege für ein altes Vehikel

Autor: Remund, H. / Gilgen, K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781870

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

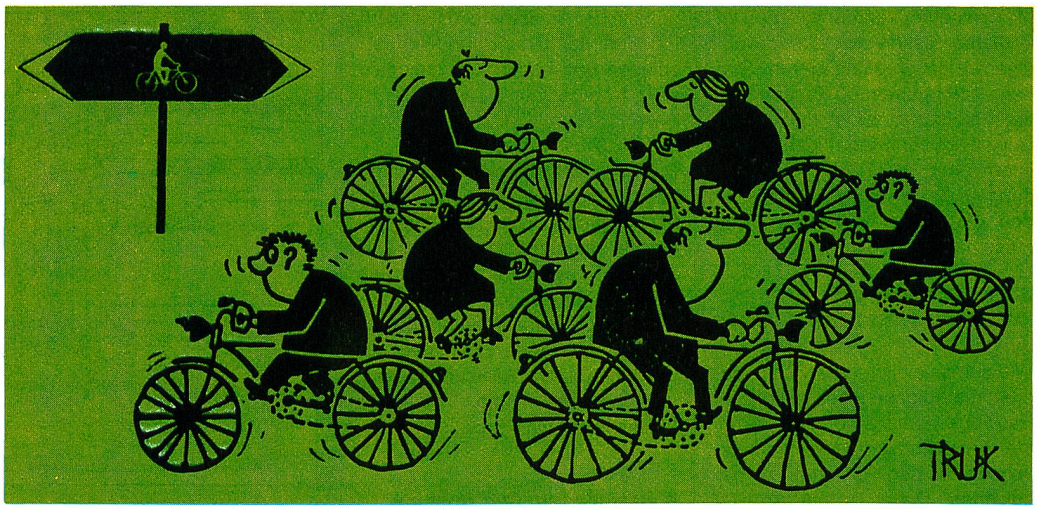
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.07.2025

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



Neue Wege für ein altes Vehikel

HU. Remund, dipl. Arch. ETH, und K. Gilgen, dipl. Kulturing. ETH, Planungsbüro Sempach

1. Einleitung

Der Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigte am 9. April 1979 den regionalen Richtplan des Regionalplanungsverbandes Luzern.

Der Teilrichtplan Verkehr mit dem dazugehörigen Massnahmenkatalog enthält nur sehr generelle Angaben über ein regionales Radwegnetz. In seinem Genehmigungsentscheid hält der Regierungsrat den Regionalplanungsverband an, weitere Abklärungen zu diesem Thema vorzunehmen.

Das nun vorliegende Konzept setzt sich zum Ziel, Radstrecken zu schaffen, die etappenweise realisiert werden können. Die wichtigsten Verbindungen sollen schon bald auf gefahrlosen Strecken zur Verfügung stehen. Der Regionalplanungsverband will damit seine Koordinationsaufgabe wahrnehmen und einen Beitrag zur Volksgesundheit, zum Umweltschutz und zur sparsamen Verwendung knapp verfügbarer Rohstoffe leisten.

Das Radwegkonzept beschränkt sich auf die wichtigsten regionalen Achsen. Die Planung und Schaffung von gefahrlosen Verbindungen innerhalb der einzelnen Gemeinden, insbesondere für die Schüler, ist eine kommunale Aufgabe und wird hier nicht behandelt.

Die grundsätzlichen Überlegungen im Kapitel 1 gelten selbstverständlich auch für das kommunale Netz.

Das zweite Kapitel geht auf die Realisierungsprobleme ein, das heisst auf die Notwendigkeit, trotz den begrenzten gesetzlichen Grundlagen mit Hilfe eines geeigneten Vorgehens die wichtigsten Massnahmen zu treffen und erste Erfahrungen zu sammeln.

Das eigentliche Radwegkonzept, das Streckennetz, entstand aus der Gegenüberstellung von wünschbaren Verbindungen und bestehenden Wegen bzw. Strassen, welche mit möglichst geringem Aufwand für den Radfahrer bereitgestellt werden können.

Kapitel 4 fasst die wichtigsten rechtlichen Grundlagen zusammen, und Kapitel 5 setzt sich mit den technischen Problemen auseinander. Dieses Kapitel, zusammen mit der Beispielsammlung im Anhang, kann auch den Gemeinden bei der Planung des kommunalen Radwegnetzes behilflich sein.

plan
Planen

2. Grundsatz zum Radwegkonzept

Trennung der Verkehrsteilnehmer aus Gründen der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit
Wo eine Verkehrsachse durch verschiedene Verkehrsteilnehmer stark belastet wird, sind sie auf verschiedenen Spuren zu führen.

Auf stark frequentierten Strassen werden schwache Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fussgänger, Radfahrer und Mopedfahrer, stark gefährdet.

Ferner mindern verschiedene schnelle Verkehrsteilnehmer durch gegenseitige Behinderung die Leistungsfähigkeit eines vorhandenen Strassenquerschnittes. Diese beiden Gründe führen je länger je mehr zur Trennung der einzelnen Teilnehmerkategorien.

So entstanden Trottoirs, Gehwege, Busspuren, Hochleistungsstrassen und eben auch Radstreifen und Radwege.

Auf schwach frequentierten Achsen können alle Verkehrsteilnehmer nach wie vor gemischt werden. Die gegenseitige Beeinträchtigung und die Gefährdung muss und kann durch angepasstes Verhalten auf ein Minimum reduziert werden.

Klarer Charakter der Verkehrsachsen
Strassen, Wege, Gassen, Spuren usw. sind durch Linienführung, Ausbaubreiten, Markierung und Signalisierung klar zu charakterisieren.

Die Verkehrsteilnehmer passen ihr Verhalten oft unbewusst der Verkehrsachse an. Linienführung (Kurvenfolge, Übersichtlichkeit), Ausbaubreiten (Strassenquerschnitte, Spurbreiten) und Markierung (Sicherheits-, Leitlinien usw.) prägen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer oft mehr als die Signalisierung (Tafeln, Signalanlagen).

Zusammenhängendes Netz
Das Radwegnetz wird nur intensiv benutzt, wenn es die wichtigsten Ausgangs- und Bestimmungsorte lückenlos und attraktiv miteinander verbindet.

Im Unterschied zum Beispiel zu den Busspuren, wo durch jedes kleine separate Stück Zeit für den Bus gewonnen werden kann, müssen Radspuren und Radwege möglichst lückenlos bereitgestellt werden.

Sie dürfen, um auch angenommen zu werden, keine grossen Umwege verursachen und keine zusätzlichen Steigungen aufweisen.

Das Netz soll Verbindungen schaffen zwischen den Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Schul-, Sport- und Erholungsanlagen. Das regionale Netz hat vor allem die Siedlungsschwerpunkte miteinander zu verbinden. Es muss auch den Bedürfnissen der Radsportler und der Fahrrad-Ausflügler gerecht werden.

Kombination Rad-/Fussweg oder Rad-/Mopedweg
Bei knappen Platzverhältnissen können Spuren und Wege für Radfahrer und Fussgänger gemeinsam freigegeben werden. In der Regel dürfen solche Wege nicht durch Mopeds befahren werden.

Bei schwachem Radfahrer- und Fussgängerverkehr können diese beiden Verkehrsteilnehmer dieselbe Spur bzw. denselben Weg benutzen (z. B. Trottoirs ausserorts). Mopeds gehören jedoch auf Radstreifen und separate Radwege, in der Regel jedoch nicht auf Trottoirs und Fusswege.

Einheitliche Signalisation und Information
Signalisation der Bestimmungsorte auf einheitliche Weise und breite Information über das zur Verfügung stehende Streckennetz sind wichtige Voraussetzungen für die Benützung der Radstrecken.

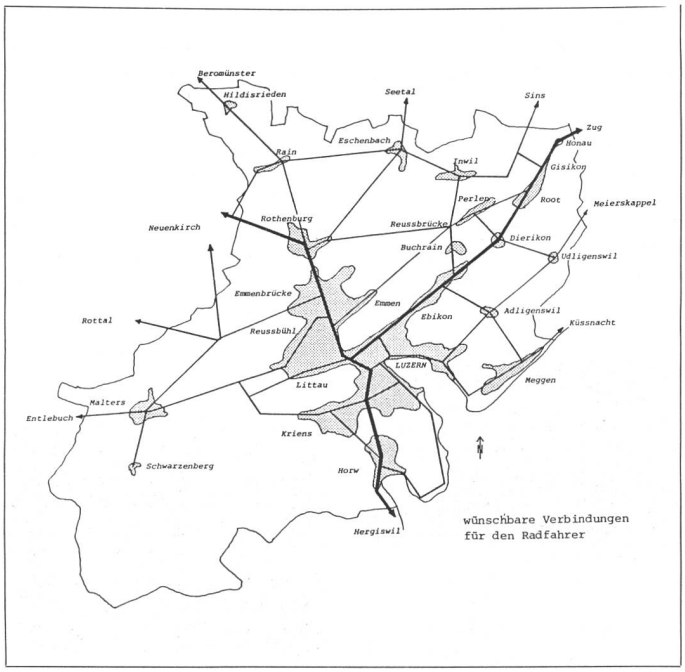
Mit den neuen Verkehrszeichen für Radfahrer lassen sich alle notwendigen Angaben signalisieren. Stehen durchgehende Radstrecken zur Verfügung, so ist die Öffentlichkeit immer wieder darüber zu informieren, denn die Überzeugungen, dass «sowieso nichts für den Radfahrer vorhanden ist», muss dann abgebaut werden.

3. Das Streckennetz

3.1 Die wünschbaren Verbindungen

Wie bereits einleitend erwähnt, besteht die Aufgabe eines regionalen Radwegkonzeptes vor allem darin, die grossräumigen Verbindungsachsen für den Radfahrer zu bezeichnen. Dabei ist der Arbeitspendler ebenso zu berücksichtigen wie der Ausflügler und der Radsportler.

Aus den verschiedenen Ansprüchen an ein regionales Radwegnetz entstand der abgebildete Wunschplan. Dieser berücksichtigt bereits die topographischen Verhältnisse, lässt aber die bestehenden Verkehrsachsen ausser acht.



Erst in einem zweiten Schritt wurde versucht, den Wunschplan auf das bestehende Strassen- und Wegnetz umzulegen, und zwar so, dass die Radstrecken auf möglichst schwach befahrene, aber gut ausgebaute Nebenstrassen zu liegen kommen.

Innerhalb der Siedlungsgebiete wurden womöglich die gemeindeinternen Bedürfnisse miteinbezogen. Dabei haben die Schulwege entlang verkehrsreichen Strassen die grösste Bedeutung.

Das regionale Radwegkonzept beschränkt sich jedoch auf regionale Verbindungen. Die kommunalen Radwegnetze, insbesondere innerhalb der Agglomeration, sind im Rahmen der Ortsplanungen festzulegen und haben das regionale Netz zu ergänzen.

3.2 Die Ausbauetappen

Die Umlegung der «Wunschlinien» auf die konkrete Situation ergibt das langfristig auszubauende regionale Radstreckennetz. Die einzelnen Ausbauetappen sind aus Kärtchen im Bericht zu entnehmen. Die Massnahmen sind typologisiert und nach Prioritäten gegliedert (siehe Kästchen «Radwegtypologie» und Kästchen «Massnahmeblatt-Beispiel»).

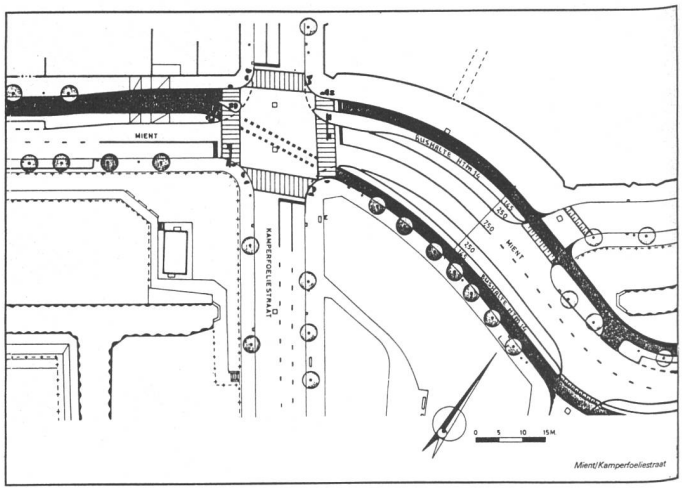
4. Realisierung und Ausblick

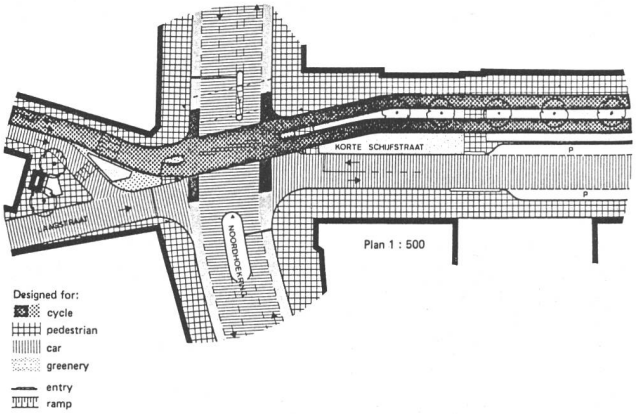
In einem Anhangbericht zum Radwegkonzept werden Beispiele aus anderen Städten dargestellt, so aus Holland (Den Haag, Tilburg), aber auch aus Basel, Zürich und Bern.

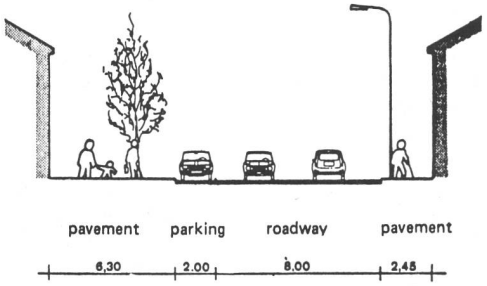
Alle schweizerischen Beispiele zeigen auf, wie schwierig sich die Realisierung in der Tat gestaltet. Der Schritt vom Ruf nach Radwegen bis zur Bereitschaft, die nötigen Konsequenzen für die Realisierung zu tragen, ist sehr gross.

Das Konzept liegt nun bei kantonalen und kommunalen Behörden in der Vernehmlassung. Erste Reaktionen zeigen das erwartete Bild eines sehr grossen Meinungsspektrums von «höchste Zeit» bis «absolut überflüssig», von «sehr notwendig» bis «entspricht keinem Bedürfnis».

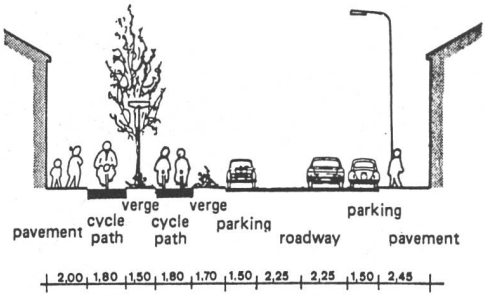
Es wird sich dann bei der Frage des Realisierungsträgers, der Zuständigkeiten und finanziellen Verteilung zeigen, wie rasch der Traum eines regionalen Radwegnetzes in städtischen Verhältnissen realisierbar bleibt.







Old situation



New situation

Beispiele von Radwegen aus holländischen Städten

Radweg-Typologie

A Separat geführter Radweg im Gegenverkehr

- A 1 Für Radfahrer und Motorradfahrer — R + MR
- A 2 Für Fussgänger mitbenutzbar — R + MR + FG
- A 3 Für Radfahrer und Fussgänger, Verbot für Motorradfahrer — R + FG

B Separat geführter Radweg im Richtungsverkehr

- B 1 Für Radfahrer und Motorradfahrer — R + MR
- B 2 Für Fussgänger mitbenützbar — R + MR + FG
- B 3 Für Radfahrer und Fussgänger, Verbot für Motorradfahrer — R + FG
- B 4 Radspur vom Fussgänger getrennt — R + MR + Markierung + FG

C Radstreifen im Gegenverkehr

- C 1 Radstreifen auf rechter Seite der Einbahnstrasse
- C 2 Radstreifen auf linker Seite der Einbahnstrasse
- C 3 Radstreifen parallel Strasse im Gegenverkehr

D Radstreifen im Richtungsverkehr

- D 1 Radstreifen beidseitig der Strasse im Gegenverkehr
- D 2 Radstreifen beidseitig der Einbahnstrasse
- D 3 Radstreifen einseitig der Einbahnstrasse
- D 4 Radstreifen einseitig der Strasse im Gegenverkehr

E Radweg auf Trottoir

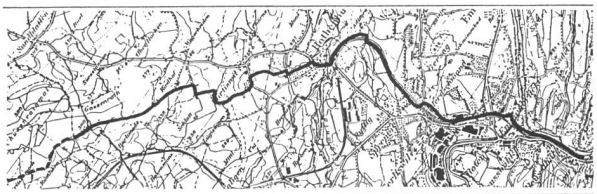
- E 1 Für Radfahrer und Motorradfahrer
- E 2 Radweg vom Fussgänger getrennt
- E 3 Für Radfahrer und Fussgänger, Verbot für Motorradfahrer

F Strasse für alle Verkehrsteilnehmer

G Knoten

- G 1 Radstreifen aufgehoben
- G 2 Radwege über den Knoten geführt
- G 3 Separate Lichtsignalregelung

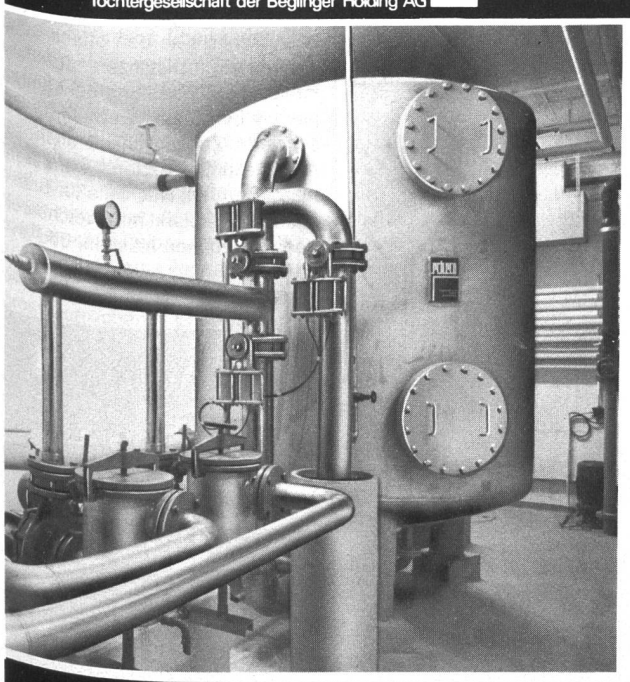
RADWEGKONZEPT STRECKE NEUENKIRCH - REUSSTAL Massnahmenblatt-Beispiel



Strecke	Funktion und Zustand heute	Konzept			Ausbaumassnahmen		
		Z1	Z2	Z3	innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre	bis zum Jahr 2000	langfristig
Rümlikon - Schroten	Güterstrasse asphaltiert	F			Verlegung gem. N2-Proj.		
Schroten - Riedhof 552	Güterstrasse asphaltiert	F			-		
Riedhof 552 - Böltschi 546 - Hasengässli	Güterstrasse Schotter	F			asphaltieren		
Hasengässli - Lügisingen	Güterstrasse Beton	F			-		
Lügisingen - Rothenburg	Asphaltstr.	F			Strecke ersetzen		
Lügisingen - Kirche Bärtiswil	-		A2			Neuerstellung	
Kirche Bärtiswil - Schulanlage	Fussweg		A3			neusignalisieren	
Schulanlage - Flecken	Quartierstr.		F			-	
Flecken - Brücke Rothenburg	Hauptverkehrsstr.	G1		G2 od. G3	-		Sanierung
Brücke Rothenburg - Adligen		F			-		
Adligen - Benziwil		F			neuerstellen der Strecke entlang der SBB		

scheco ag
Tochtergesellschaft der Beglinger Holding AG

Scheco AG
8404 Winterthur
Hegistrasse 41
Tel. 052/27 21 21



Über 20jährige

Filteranlagen

sind dank bestem Material und fachgerechtem Service heute noch in Betrieb!

Unser Wasseraufbereitungsprogramm umfasst:

- Drucksandfilter
- Anschwemmfilter
- Entkeimungsanlagen
- Beckenzwischenböden
- Trennwände
- Aufbereitung von Frischwasser, Abwasser und wässerigen Lösungen
- Wärmepumpen/Wärmetauscher
- Bodenabläufe

Scheco AG, der richtige Partner für Anspruchsvolle. Fachtechnische Beratung, Planung, Ausführung und Unterhalt.

Kälte + Isolierungen
Verfahrenstechnik
Wasseraufbereitung