

01 / 2020

# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

VELO UND FREIZEIT



# INHALT

---

3 EDITORIAL

---

4 RÜCKENWIND FÜR DIE SCHWEIZER  
VELOFAHRERINNEN UND VELOFAHRER  
URS WALTER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA,  
FACHVERANTWORTLICHER VELOVERKEHR

---

6 VELOLAND SCHWEIZ - EINE ERFOLGSGESCHICHTE  
VOR HERAUSFORDERUNGEN  
LUKAS STADTHERR, SCHWEIZMOBIL

---

9 BEISPIEL AUS DER PRAXIS «FIL BLEU GLATT»,  
GLATTUFERWEG  
URS GÜNTER, ENTWICKLUNGSINGENIEUR, AMT FÜR VERKEHR,  
KANTON ZÜRICH

---

13 VELOFREIZEIT IM LÄNDLICHEN RAUM  
NICOLAS HOFER, TIEFBAUAMT KANTON BERN,  
FACHSTELLE LANGSAMVERKEHR

---

16 UNTERWEGS IN DER «DREILAND-RADREGION»  
MELISSA CHIBKO, TRINATIONALER EURODISTRICT BASEL  
EVELYNE PRELLER, KANTON BASEL-STADT  
ARMIN SCHMAUSS, KANTON BASEL-LANDSCHAFT

---

20 VELO IN DER FREIZEIT - VELO IM ALLTAG:  
BEISPIELHAFT KOOORDINATION IM KANTON  
NEUENBURG  
ANNE VUILLEUMIER, RAUMPLANERIN, SPEZIALISTIN FÜR  
MOBILITÄT  
JONATHAN MARET, VERKEHRSINGENIEUR,  
TIEFBAUAMT KANTON NEUENBURG

---

24 **BODENSEE-RADWEG:  
OPTIMIERUNGSPOTENZIAL AM SCHWEIZER UFER**  
DAVID REINHARD, ASA ARBEITSGRUPPE FÜR  
SIEDLUNGSPLANUNG UND ARCHITEKTUR AG

---

30 E-BIKE IN FREIZEIT UND TOURISMUS  
PAUL DOMINIK HASLER, HERZROUTE AG

---

33 DAS «VELO-FERIENLAND AM BODENSEE»  
ADRIAN BRAUNWALDER, THURGAU TOURISMUS

---

35 VELOROUTE VALLE MAGGIA -  
RADWEG AUF HISTORISCHEN GLEISANLAGEN  
GABRIO BALDI UND STEFANO CROCI,  
SEZIONE DELLA MOBILITÀ, KANTON TESSIN

IMPRESSUM

VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
Tel. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

KONZEPT UND REDAKTION

Lukas Stadtherr, SchweizMobil  
Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

LEKTORAT

Iris Diem, diem.text, Biel/Bienne, irisdiem@bluewin.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, www.co-dex.ch

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH - DEUTSCH

Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

TITELBILD

Foto: SchweizMobil

# BODENSEE-RADWEG: OPTIMIERUNGSPOTENZIAL AM SCHWEIZER UFER

DAVID REINHARD, ASA ARBEITSGRUPPE FÜR SIEDLUNGSPLANUNG UND ARCHITEKTUR AG

Der Bodensee-Radweg ist äusserst beliebt. An sonnigen Wochenenden und Feiertagen kommt die Infrastruktur an ihre Grenzen. Kritisch ist es vor allem dort, wo der Bodensee-Radweg auf Strassen geführt wird sowie auf Mischflächen für Fussgängerinnen und Velofahrer.

## EINER DER BELIEBTESTEN RADWEGE EUROPAS

Der Bodensee-Radweg führt auf rund 260 km rund um den grossen Obersee, den kleineren Untersee und den Seerhein, der beide Seen miteinander verbindet. Er führt durch die drei Bodensee-Anrainerstaaten Deutschland, Österreich und die Schweiz. Der Radweg wird gemäss Aussage der Arbeitsgemeinschaft Bodensee-Radweg jährlich von mehr als 220'000 Velofahrenden befahren und ist damit einer der beliebtesten Radwege Europas. Diese Zahl wird von den Messungen der Schweizer Velozählstellen bestätigt bzw. übertroffen (siehe Statistik am Ende des Artikels). Der Bodensee-Radweg ist für die Regionen rund ums «Schwäbische Meer» von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Im Sommerhalbjahr kommt die Infrastruktur oft an ihre Kapazitätsgrenze und die erwünschte Erlebnisqualität ist nicht mehr gewährleistet. Dies gilt insbesondere für diejenigen Strecken, auf denen zusätzlich zu den Velofahrenden auch Fussgänger oder Motorfahrzeuge unterwegs sind.

## STUDIE ZUM OPTIMIERUNGSPOTENZIAL

Die Standortkantone St.Gallen und Thurgau möchten das Qualitätslevel auf dem Schweizer Abschnitt des Bodensee-

Radwegs in Bezug auf Komfort, Fahrfluss, Infrastruktur und visuellen Genuss optimieren. Die Tiefbauämter beider Kantone beauftragten deshalb die asa AG im Jahr 2015 mit einer Studie zum Optimierungspotenzial auf dem Bodensee-Radweg. Die Studie behandelt den rund 50 km langen Abschnitt am Schweizer Ufer des Obersees von Kreuzlingen bis Rheineck. Nicht berücksichtigt wird der Abschnitt am Schweizer Ufer des Seerheins und Untersees von Stein am Rhein bis Kreuzlingen. Die Studie wurde im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee (3. Generation) erarbeitet. Neben seiner touristischen Bedeutung ist der Bodensee-Radweg in der Region auch eine wichtige Alltagsverbindung.



Schweizer Abschnitt des Bodensee-Radwegs (Abb.: asa AG)



Entspannung pur auf dem Bodensee-Radweg (Foto: David Reinhard)

VIER POSITIVE BEISPIELE...



Lochau (A): Breiter Radweg und separater Fussweg im Park  
(Foto: David Reinhard)



Rorschach: Baumreihe und Möblierung als Trennelemente  
(Foto: David Reinhard)



Horn: Radweg und Fussweg sind zwar schmal, aber konsequent getrennt  
(Foto: asa AG)



Uttwil: Raumtrennung auf engem Raum mittels gepflasterten Vorzonen  
(Foto: asa AG)

UND VIER NEGATIVE...



Uttwil: Parkierte Autos, Fussgängerinnen und Velofahrer auf engem Raum  
(Foto: asa AG)



Rheineck: Chaussierter Weg zwischen Autobahn und Altem Rhein (Foto: asa AG)



Horn: Schmale Radstreifen auf der Hauptstrasse (Foto: asa AG)



Romanshorn: Auf chaussierten Parkwegen durch den Seepark (Foto: asa AG)

## VORGEHEN

Die asa AG trug Grundlagendaten und Informationen aus bestehenden Planungen zusammen. Auf einer Befahrung der gesamten Strecke im Oktober 2015 wurde als Arbeitsgrundlage mit einer auf den Velolenker montierten Kamera alle fünf Sekunden ein Foto geschossen. Das ergibt ungefähr alle 15 bis 35 m ein Foto. In Gesprächen mit den Auftraggebern und mit Verantwortlichen von SchweizMobil wurden die Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen gesammelt.

Basierend auf Empfehlungen aus der Fachliteratur zu Veloverkehrsanlagen mit erhöhtem Standard (Velobahnen/Radschnellrouten) und Erfahrungswerten aus eigenen Projekten wurden Soll-Standards und Grundsätze definiert.

Für den gesamten Schweizer Bodensee-Radweg wurden folgende Informationen in einer GIS-Datenbank erfasst:

- der heutige Ausbaustandard (Führungsform und Breite)
- Überlagerungen (Wanderwege, Skate-Routen, Nähe zu Attraktoren mit erhöhtem Fussverkehrsaufkommen)
- Konflikte (Parkierung, Campingplätze, Gleisquerungen etc.)
- angestrebter Soll-Zustand (Führungsform und Breite)
- Einschätzung des Handlungsbedarfs (Priorisierung)

## POSITIVE UND NEGATIVE BEISPIELE

Die Qualität des Bodensee-Radwegs ist sehr unterschiedlich. Die üblichsten Führungsformen sind Landwirtschaftswege bzw. Erschliessungsstrassen mit wenig Verkehr sowie separate Rad-/Fusswege. Fast alle Strecken sind asphaltiert. Der Bodensee-Radweg verläuft teilweise direkt am Ufer, meist aber in Ufernähe. Oft nutzen Velofahrerinnen und Fussgänger die

selben Wege. Der qualitative Tiefpunkt am Schweizer Ufer ist die Ortsdurchfahrt Horn, wo nur schmale Radstreifen auf der Hauptstrasse markiert sind. Einer der Höhepunkte liegt ebenfalls in Horn, wo im parkartigen Uferstreifen separate Wege für Velofahrer und Spaziergängerinnen angelegt sind.

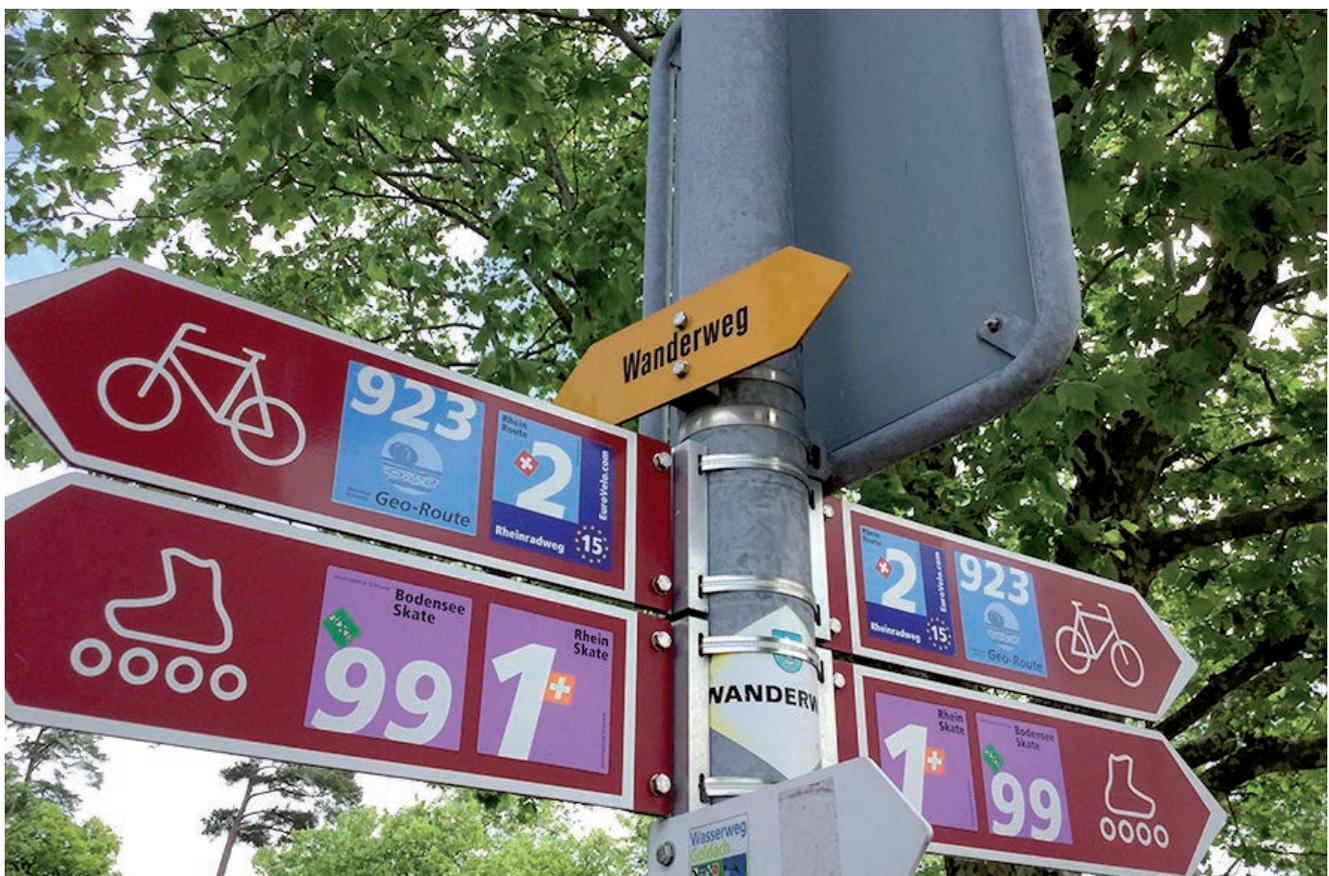
Je vier positive und negative Beispiele vermitteln einen Eindruck der Situation. Diese präsentiert sich übrigens in unseren Nachbarländern ähnlich vielfältig: von grosszügigem Ausbaustandard bis hin zu kritischen Platzverhältnissen.

## VIELFÄLTIGE SIGNALISATION

Der Bodensee-Radweg ist in der Schweiz durchgehend als nationale Veloland-Route 2 (Rhein-Route) und EuroVelo-Route 15 (Rheinradweg) signalisiert. Teilweise ist auf Signalen auch das länderübergreifende Signet Bodensee-Radweg integriert. Auf Teilstrecken kommen weitere nationale und regionale Veloland-Routen dazu. Am Bodenseeufer sind zudem auch durchgehend Wanderwege signalisiert, als Besonderheit der «Hindernisfreie Wanderweg» Nr. 919 (Bodensee-Uferweg) von Kreuzlingen bis Romanshorn. Die nationale Skatingland-Route Nr. 1 (Rhein Skate) ist weitgehend identisch mit dem Bodensee-Radweg. Einzig auf chaussierten Abschnitten weicht sie auf Alternativrouten aus. Auch diese Vielfalt an Signalen unterstreicht den Nutzungsdruck auf dem Bodensee-Radweg.

## SOLL-STANDARD

Als anzustrebender Soll-Standard wurde der Begegnungsfall von je zwei Velos pro Fahrtrichtung definiert. Dafür sind rund vier Meter Wegbreite nötig. Diese Wegbreite ist auch für Be-

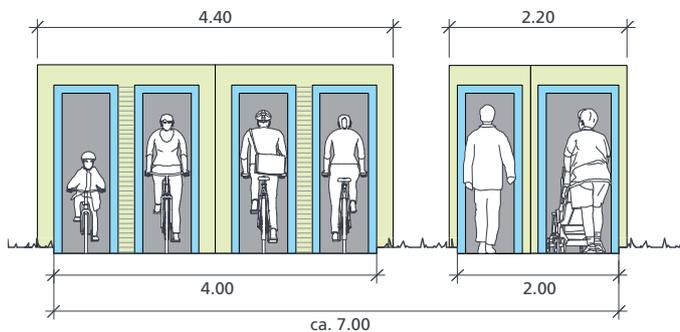


Signalisation in Goldach (Foto: VeloLink)

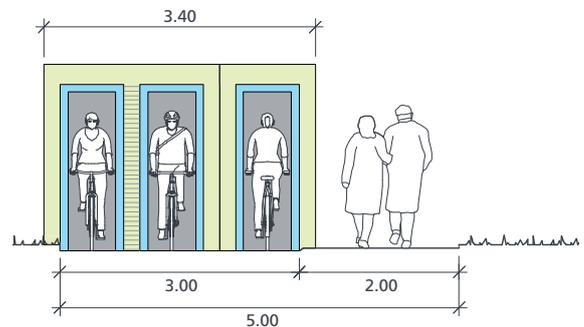


gegnungsfälle mit Anhängern, Cargo-Bikes oder Inline-Skates ausreichend. Auf Strassen, die auch von Autos benutzt werden, soll der Begegnungsfall von einem PW mit zwei Velos möglich sein. Der Fussverkehr soll auf dem Bodensee-Radweg

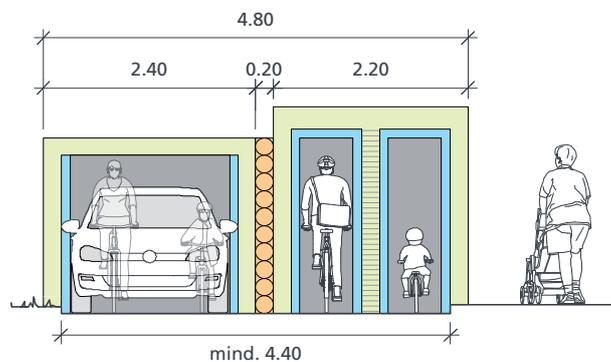
grundsätzlich separat geführt werden. Auf Strecken mit beengten Raumverhältnissen kann der Soll-Standard situationspezifisch reduziert werden.



Schemaschnitt Vollausbau auf eigenen Wegen (Abb.: asa AG)



Schemaschnitt reduzierter Ausbau auf eigenen Wegen (Abb.: asa AG)



Schemaschnitt Vollausbau auf Strassen (Abb.: asa AG)

## GRUNDSÄTZE FÜR DEN BODENSEE-RADWEG

### FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

- Für Fussgänger soll in unmittelbarer Nähe des Bodensee-Radwegs ein eigener Fussweg zur Verfügung stehen. Dieser soll vom Bodensee-Radweg baulich getrennt sein. Ideal ist ein Trennstreifen, minimal eine taktil wahrnehmbare Trennung.
- Der Fussweg soll grundsätzlich näher am Ufer verlaufen als der Bodensee-Radweg. Dies erhöht die Akzeptanz der Trennung. Die Aussicht, die Nähe zum Wasser und die Möglichkeit zum spontanen Verweilen sind für Fussgängerinnen wichtiger als für Velofahrer.
- Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr sind möglich, wenn für Fussgänger zusätzlich eine ebenso direkte Alternative parallel zum Bodensee-Radweg vorhanden ist (z.B. Bodensee-Radweg an der Bahnlinie und Wanderweg direkt am Seeufer).
- In Ausnahmefällen sind Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr auch bei sehr beengten Raumverhältnissen oder in stark genutzten Zentrums- oder Hafengebieten möglich.

### INLINE-SKATERINNEN UND -SKATER

- Wenn das Profil genügend breit ist, können Skater den Bodensee-Radweg problemlos mitnutzen. Ein Hartbelag ist zwingend.
- Die Nutzung und Bedeutung von Skatingland ist weit geringer als diejenige von Veloland. Aus Sicht von SchweizMobil und der Kantone sollen die Skatingland-Routen möglichst gemeinsam mit Veloland-Routen geführt werden, um Synergien bei der Signalisation zu nutzen.

### BELAG

- Ein Hartbelag mit geringem Rollwiderstand ist unabdingbar.
- Fusswege neben dem Bodensee-Radweg können chaussiert sein. Hartbelag wird in der Fuss- und Wanderwegverordnung für Wanderwege sogar als ungeeignet bezeichnet. Personen mit Kinderwagen, Gehhilfen, Rollstühlen etc. bevorzugen allerdings teilweise das Gehen/Rollen auf Hartbelag. Einzelne Nutzer auf dem Radweg sind verträglich.

### MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

- Der Bodensee-Radweg soll soweit als möglich vom MIV getrennt sein.
- Wo MIV zugelassen ist, sollen Fahrtenzahl und Geschwindigkeiten möglichst tief gehalten werden.

### PARKIERUNG (MIV)

- Der Bodensee-Radweg soll grundsätzlich frei von Parkieranlagen sein.
- Wenn Parkieranlagen zwingend über den Bodensee-Radweg erschlossen werden müssen, sollen die Querungstellen minimiert werden sowie übersichtlich und sicher gestaltet sein.
- Wo Parkfelder zwingend am Bodensee-Radweg angeordnet werden müssen, ist ein Sicherheitsabstand nötig (mind. 50 cm bei Längsparkierung, mind. 75 cm bei Senkrecht- oder Schrägparkierung).

### VELO-PARKIERUNG

- Bei Attraktoren wie Bahnhöfen, Restaurants, Schwimmbädern etc. entlang des Bodensee-Radwegs sind geeignete Velo-Abstellplätze in genügender Anzahl anzubieten.

- Velo-Abstellplätze sollen nicht unmittelbar am Bodensee-Radweg liegen, so dass das Ein- und Ausparken ausserhalb der Fahrbahn stattfinden kann. Auch lange Gespanne mit Anhängern und Trailer-Bikes sind zu berücksichtigen.

### FAZIT

Mit der Optimierungsstudie haben die Kantone St.Gallen und Thurgau sowie die Gemeinden entlang dem Bodensee-Radweg eine solide Grundlage für die schrittweise Optimierung des Bodensee-Radwegs in der Hand. Für gemeinsam mit den Auftraggebern ausgewählte Strecken wurden konkrete Massnahnenvorschläge inkl. Kostenschätzung ausgearbeitet, die im Rahmen des Aggloprogramms St. Gallen – Bodensee realisiert werden sollen. Im Programm der 3. Generation wurde dafür ein Betrag von CHF 8.1 Mio. eingesetzt (Priorität A, Umsetzung 2019–22). Für die weitere Bewirtschaftung stehen die gesamten Daten als GIS-Datenbank sowie in Form von Plänen und Listen zur Verfügung.

### VERKEHRSZÄHLSTELLEN AM BODENSEE-RADWEG

	2018		2019	
	Tagesmittel	Spitzentag 21. Mai, Pfingstmontag	Tagesmittel	Spitzentag 25. August, Sonntag
Goldach (SG) Seegarten, Messstelle Nr. 202	748 Velos	3024 Velos	689 Velos	4050 Velos
	Jahrestotal: 272'890 Velos		Jahrestotal: 251'485 Velos	
Rorschach (SG), Freibad, Messstelle Nr. 211	662 Velos	2527 Velos	689 Velos	2635 Velos
	Jahrestotal: 241'691 Velos		Jahrestotal: 223'380 Velos	

Quelle: TBA Kanton St. Gallen, automatische Verkehrszählungen 2018 und 2019

	2016		2017	
	Tagesmittel	Spitzentag 5. Mai, Auffahrt	Tagesmittel	Spitzentag 26. Mai, Freitag nach Auffahrt
Bottighofen (TG)*, Mühlepark, Grenze zu Kreuzlingen	884 Velos	2917 Velos	830 Velos	2522 Velos
	Jahrestotal: 323'612 Velos		Jahrestotal: 302'953 Velos	

Quelle: Stiftung SchweizMobil, Bericht Zählanlagen 2017