

Zeitschrift: Cementbulletin
Herausgeber: Technische Forschung und Beratung für Zement und Beton (TFB AG)
Band: 8-9 (1940-1941)
Heft: 2

Artikel: Betonradfahrwege
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-153145>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

CEMENTBULLETIN

MÄRZ – APRIL 1940

JAHRGANG 8

NUMMER 2

Betonradfahrwege

Dem Beton die Zukunft!

2 Im Gegensatz zu andern Ländern, hauptsächlich zu den nordischen Staaten, hat der Radfahrwegebau in der Schweiz erst vor zehn Jahren eingesetzt. Weitern Kreisen wurde diese Art der Verkehrstrennung vor Augen geführt durch die 1936 vom Schweizerischen Autostrassenverein veranstaltete Wanderausstellung für Radfahrwege. 1933 gab es in unserm Lande 25, Ende 1938 dagegen 151 km Radfahrwege und Radfahrstreifen. Ist man von der Notwendigkeit, den Radfahrer von der allgemeinen Fahrbahn auszuschneiden, heute allgemein überzeugt, so kennzeichnet die Lage wohl am besten das Vorgehen der Baudirektion des Kantons Bern, wonach zur Ausgestaltung eines ausgedehnten Radfahrwegenetzes die Besitzer von Motorfahrzeugen und Fahrrädern zu einer zusätzlichen Verkehrssteuer herangezogen werden sollen.

Es darf als selbstverständlich gelten, dass sich die Schweiz die Erfahrungen des Auslandes im Radfahrwegebau zunutze macht. Vorbildlich in dieser Hinsicht sind die nordischen Staaten mit ihrem riesigen Fahrradverkehr, wenn auch dort die Geländebedingungen weniger Schwierigkeiten bieten als bei uns, was sich vor allem bei den Normen für die Dimensionierung der Radfahrwege auszuwirken scheint. Allerdings trifft man gerade in den Niederlanden, deren Bevölkerungsdichte ungefähr doppelt so gross ist wie die der Schweiz, häufig so schmale Radfahrweganlagen, wie man sie bei uns glatt ablehnen würde. Wegleitend aber dürften für uns unter allen Umständen die Erfahrungen des Auslandes mit den verschiedenen Radfahrwegbelägen sein, und da springt die sich fortwährend steigernde Verwendung von Beton in die Augen. In den



Abb. 1. Holländischer Radfahrweg aus kleinen Cementplatten.



Abb. 2. Dänischer Beton-Radfahrweg.

3 **Niederlanden** z. B., deren Flächeninhalt fünf Sechstel desjenigen der Schweiz beträgt, gab es Ende 1932 bloss 176 217 Quadratmeter, Ende 1938 1 581 258 Quadratmeter Betonradfahrwege (also anderthalbmal soviel wie das gesamte schweizerische Betonstrassennetz zu gleicher Zeit), so dass also die Holländer ihren Bestand an Betonradfahrwegen in sechs Jahren verneunfacht haben (vgl. «Wegen», Juni 1939). Dass die Radfahrer dem Betonbelag den Vorzug geben, wird bedingt durch dessen geringen Rollwiderstand, die Gleitsicherheit und die besonders bei Nacht angenehm empfundene Helligkeit.

Aehnlich liegen die Verhältnisse in **Belgien**, für das uns leider keine neuern statistischen Zahlen zur Verfügung stehen. Ein Druck auf die dortigen Strassenbaubehörden wurde durch das Vorgehen der massgebenden am Strassenverkehr interessierten Verbände ausgeübt, die ausschliesslich nur noch Betonradfahrwege als zulässig erklärten, indem die Vertreter der Ligue Vélocipédique Belge, des Touring Club de Belgique und der belgischen Chambre Syndicale des Constructeurs de Cycles am 10. November 1936 an den «Conseil Supérieur de la Route» die Forderung richteten:

«Que les matériaux employés pour la construction des voies cyclables soient le béton en grandes dalles ou, dans les agglomérations, les carreaux de ciment **à l'exclusion d'autres revêtements.**»

Es wird in dieser Eingabe unterschieden zwischen «grandes dalles», d. h. zusammenhängendem Betonbelag, und «carreaux», d. h. kleinen Zementplatten, die in der Dicke von 3 bis 6 cm in der

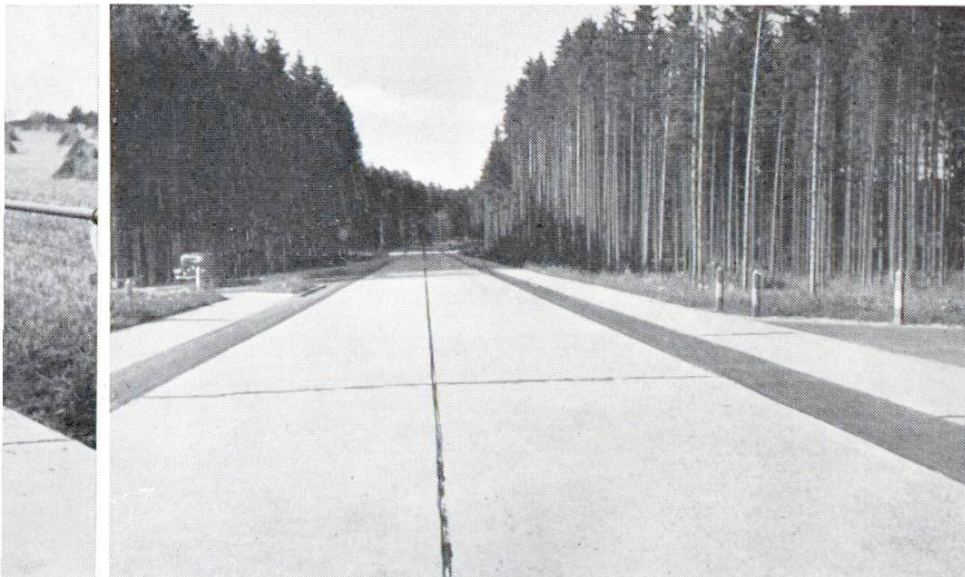


Abb. 4. Schwedischer Beton-Radfahrweg.



Abb. 5. Beton-Radfahrstre

- 4 Fabrik gegossen und an der Baustelle in Sand verlegt werden, jede Reihe um die Hälfte der Plattenbreite zur andern verschoben oder etwa auch wie ein Parkettbodenmuster verlegt. Auch in den Niederlanden trifft man Radfahrwege mit solchen Zementplatten (Abb. 1), die nach den Vorschriften der staatlichen Normalisierungskommission einen Druck von 600 kg auf den Quadratzentimeter aushalten und einem aus 15 m Höhe herabfallenden Gewicht von 3 kg widerstehen müssen.

Deutschland ist verhältnismässig spät zur Verwendung von Beton für Radfahrwege übergegangen. Häufig dagegen ist der Betonradfahrweg in **Dänemark** (Abb. 2), **Norwegen** (Abb. 3) und **Schweden** (Abb. 4), wobei es sich sowohl um eigentliche Radfahrwege wie Radfahrstreifen handelt. Als Radfahrwege werden bezeichnet solche Anlagen, die über die Fahrbahn erhöht oder, falls in gleicher Höhe liegend, von der Fahrbahn durch einen Grünstreifen, eine Baum- oder Pfahlreihe oder sonst irgendeine Abschrankung getrennt sind, während der Radfahrstreifen stets in



fahrradstreifen Staad-Bauriet (St. Gallen).



Abb. 3. Norwegischer Beton-Radfahrstreifen.



Abb. 7. Beton-Formsteine zur Fahrradgaragierung.

gleicher Ebene liegt und sich **unmittelbar** an die Fahrbahn anschliesst.

In der Schweiz finden sich beide Anlagearten, und zwar neuerdings Radfahr**wege** wie Radfahr**streifen** mit Betonbelag. Die erste derartige Anlage waren die Radfahrstreifen auf der st.-gallischen Kantonsstrasse Staad-Bauriet (Abb. 5: heller Beton neben dunklem Steinpflaster) und seither die Radfahrstreifen auf der Wallensee-strasse. 1938 baute der Kanton Solothurn auf den Strecken Solothurn-Biberist und Solothurn-Selzach die ersten Betonradfahr**wege** im Anschluss an die Betonfahrbahn, wobei den beiden Objekten ein leicht verschiedener Farbton gegeben wurde (Abb. 6). Das bildet wohl die ideale Lösung für den Radfahrweg im Innerort, weil dabei die teuren Randsteine wegfallen, was die Kosten dieser erhöhten Radfahrwege beträchtlich vermindert. Sie betragen inklu-

6 sive Ausbildung des Randsteines, aber ohne Planie, zirka Fr. 5.— bis Fr. 6.— per Quadratmeter. Die Planie kostet wenig, da ein Steinbett überflüssig ist.

Die Betonstrassen-A.-G. Wildegg, die sowohl die Radfahrstreifen in Staad-Bauriet und an der Wallenseestrasse als auch die Radfahrwege in Solothurn projektierte und ihre Ausführung überwachte, erteilt Interessenten gerne jede Auskunft.

Schliesslich sei noch auf eine Neuerung hingewiesen, den Betonformstein zur Fahrradgaragierung, der den unschönen eisernen Ständer vorteilhaft ersetzt, was Abb. 7 besser als jede lange Erklärung veranschaulicht. Die ebenso einfache wie praktische Neuerung, die patentamtlich geschützt ist, war auch ausgestellt in der Zementhalle an der LA in Zürich.

Zu jeder weitem Auskunft steht zur Verfügung die
BETONSTRASSEN AG. in WILDEGG, Telephon 4 43 75

Abb. 6. Beton-Radfahrweg Solothurn-Biberist.

