



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Office fédéral des routes OFROU  
Ufficio federale delle strade USTRA

Schweiz**Mobil** 



# Langsamverkehr und Naherholung

Empfehlungen und Beispiele zur Förderung des Langsamverkehrs zur Naherholung

## **Impressum**

### **Herausgeber**

© Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2020

© Stiftung SchweizMobil, 2020

© Schweizer Wanderwege, 2020

### **Autoren**

SchweizMobil: Markus Capirone und Bruno Hirschi

Schweizer Wanderwege: Pietro Cattaneo, Bernard Hinderling

### **Redaktion**

SchweizMobil: Markus Capirone

### **Gestaltung**

SchweizMobil: Beatrice Nünlist

### **© Fotos und Illustrationen**

**Beispiel Rontal:** LuzernPlus, Gebietsmanagement LuzernOst, Ebikon;  
Seippel Landschaftsarchitekten, Luzern; Schweizer Wanderwege, Bern

**Beispiel Laveggio:** Luigi G. Herz, Françoise Gehring, Grazia Bianchi,  
Cittadini per il territorio, Mendrisio

**Umschlag und Beispiel Schüssinsel:** Anita Vozza, Biel

**Übrige:** SchweizMobil

### **Textbeitrag**

Beispiel Schüssinsel: Mike Sommer, textatelier.ch

### **Korrektorat**

Andrea Leuthold, Zürich

### **Übersetzung**

Blaise Dériaz, Genève

### **Bezug**

Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern, [info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

Stiftung SchweizMobil, [info@schweizmobil.ch](mailto:info@schweizmobil.ch)

Schweizer Wanderwege, [info@wandern.ch](mailto:info@wandern.ch)

### **Download**

[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch) / [www.schweizmobil.org](http://www.schweizmobil.org) /

[www.wanderwege.wandern.ch](http://www.wanderwege.wandern.ch)

# Vorwort

Mit zunehmender Verdichtung von Siedlungen, der intensiven Bewirtschaftung siedlungsnaher Landschaften sowie der Zunahme der motorisierten Mobilität wird die aktive Erholung beim Spazieren, Wandern, Joggen, Rollstuhlfahren, Velofahren, Mountainbiken und Skaten (Langsamverkehr) immer wichtiger. Sie fördert die Gesundheit der Bevölkerung und schont die Ressourcen.

Gewässer, Wälder und reich strukturierte Landschaften sind bevorzugte Naherholungsgebiete und entsprechen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Bevölkerung. Sind sie mit einer guten Infrastruktur für den Langsamverkehr erschlossen und rasch zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar, fördern sie die Standortqualität der Region und entlasten das Strassennetz. Bereits heute erreichen 65 Prozent der Erholungsuchenden ihr Naherholungsgebiet zu Fuss (50 Prozent) oder mit dem Velo (15 Prozent).

Die Kombination von Naherholung und Langsamverkehr ist also von öffentlichem Interesse. Deshalb ist es wichtig, dass die zentrale Bedeutung von Naherholung und Langsamverkehr für die lokale Bevölkerung erkannt wird und entsprechende Angebote geschaffen oder gefördert werden.

Naherholung und Langsamverkehr sind wichtige Querschnittsthemen bei Planungsaufgaben wie der Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie bei Agglomerationsprojekten, Landumlegungen oder Renaturierungsmassnahmen.

Diese Broschüre will mithelfen, die daraus entstehenden Synergien zu erkennen und zu nutzen. Sie will Bevölkerung, Politik, Behörden sowie Langsamverkehrs- und Planungsfachleute motivieren, Naherholung und Langsamverkehr bei raumwirksamen Aufgaben immer mitzudenken und von der damit verbundenen Verbesserung der örtlichen Lebensqualität zu profitieren.





# Inhaltsverzeichnis

**Naherholung und Langsamverkehr | 7**

**Vorausschauend planen führt zum Erfolg | 9**

**Anforderungen an Langsamverkehrswege | 11**

**Beispiel Rontal | 15**

**Beispiel Parco del Laveggio | 19**

**Beispiel Schüssinsel Biel | 23**

**Grundlagen | 27**



# Naherholung und Langsamverkehr

Die Wege zu und in Naherholungsgebiete sollen für alle Bevölkerungsgruppen sicher, direkt, durchgängig und möglichst attraktiv sein. Sie sollen möglichst breiten Bevölkerungskreisen ermöglichen, ihr Bedürfnis nach Bewegung und Erholung in der Natur zu stillen.

Wer ein Naherholungsgebiet von seinem Wohn- oder Arbeitsort aus zu Fuss oder mit dem Velo aufsuchen will, reagiert empfindlich auf Umwege und gefährliche Strecken. Zonen in den Siedlungen mit Tempo 30 sind eine einfache und kostengünstige Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität der Fusswege und Veloverbindungen in die Naherholungsgebiete. Wege entlang des Wassers und durch Grünanlagen oder Alleen sind bereits Teil der gesuchten Erholung. Verkehrsorientierte Strassen und Schienen sollen auf diesen Wegen sicher und ohne Umwege passiert werden können. Passerellen und Wehre von Flusskraftwerken sollen für den Langsamverkehr geöffnet werden.

Grundlage für den Langsamverkehr innerhalb der Naherholungsgebiete ist das gesamte motorfahrzeugfreie Wegnetz. Die Erholungsuchenden der betreffenden Region verfügen über gute Ortskenntnisse, sodass in der Regel keine Signalisationsmassnahmen erforderlich sind. Es ist jedoch wichtig, dass das Wegnetz durchgängig ist (keine Sackgassen), dass es möglichst für alle Langsamverkehrsformen benützbar ist und eine Dichte aufweist, die viele abwechslungsreiche Wegvariationen erlaubt. Diese flexible Form der Nutzung eines Naherholungsgebiets kann mit der Schliessung von Netzlücken wirkungsvoll gefördert werden.

Diesem allgemeinen Wegnetz übergeordnet sind das Wanderwegnetz und die nationalen, regionalen und lokalen Routen von SchweizMobil. Sie haben ihre Bedeutung als signalisierte Wege zwischen Siedlungen und Naherholungsgebieten, als Teil der Infrastruktur der Naherholungsgebiete, und sie vernetzen Siedlungen und ihre Naherholungsgebiete mit dem gesamten signalisierten Langsamverkehrsnetz der Schweiz. Ihre Qualität bildet das Rückgrat bei der Förderung des Langsamverkehrs, gerade auch im Bereich der Naherholung.







# Vorausschauend planen führt zum Erfolg

Die Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung dank Naherholungsgebieten mit Zugängen, die gut für den Langsamverkehr erschlossen sind, ist oft ein Querschnittsthema. Wichtigste Voraussetzung dafür ist der frühzeitige Einbezug von Naherholung und Langsamverkehr in die raumwirksamen Planungen und Projekte der betreffenden Region. Beispiele dafür sind:

- Kantonale, regionale, kommunale Richt- und Nutzungsplanung
- Kommunale Erschliessungsplanung, Quartierplanung
- Planung Entwicklungsschwerpunkte, Grossprojekte
- Agglomerationsprogramme
- Verkehrskonzepte
- Wanderweg-, Fussweg-, Velowegnetzpläne
- Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK), Naturschutzprojekte und Schutzbestimmungen
- Gewässerschutzplanungen, Revitalisierungen
- Waldplanungen
- Landwirtschaftliche Planungen, Strukturverbesserungen, Meliorationen und Landschaftsqualitätsbeiträge
- Raumwirksame Subventionen
- Gesundheitsförderung
- Allgemeine Bauprojekte

Es sollen jeweils folgende Ziele verfolgt werden:

- Förderung geeigneter Verbindungswege für den Langsamverkehr zwischen Siedlung und Naherholungsgebieten
- Frühzeitige Sicherung der Durchlässigkeit von (auch künftigen) Siedlungsrändern und Entwicklungsgebieten für den Langsamverkehr
- Schliessung von Lücken im Wegnetz des Langsamverkehrs in den Naherholungsgebieten
- Förderung der Qualität der signalisierten Wanderwege und der Routen von SchweizMobil

Primäre Ansprechpartner für den Einbezug des Langsamverkehrs in diese Planungsarbeiten sind die kantonalen Fachstellen für den Langsamverkehr (Koordination Wanderwege und Routen SchweizMobil), die regionalen und kommunalen Fachstellen für Mobilität und Verkehr sowie die Fachorganisationen für den Fussverkehr, das Wandern, Velofahren und Mountainbiken.

Ein vorausschauend geplanter und koordinierter Langsamverkehr (Langsamverkehrsstrategie) verbessert seine Realisierungschancen und hilft mit, Lücken im Wegnetz zu schliessen oder zu verhindern und damit der Bevölkerung attraktive und gut erreichbare Naherholungsgebiete anzubieten.





# Anforderungen an Langsamverkehrswege

Alle Menschen, die mit eigener Kraft unterwegs sind, bevorzugen auch bei der Naherholung Wege ohne Motorfahrzeugverkehr und, wenn möglich, Wege in natürlicher oder naturnaher Umgebung. Dies ist von grundlegender Bedeutung.

Ein feinmaschig nutzbares Wegnetz in der Siedlung und über den Siedlungsrand hinaus erlaubt es, die Erholungsgebiete rasch und ohne Umwege zu erreichen (maximal 15 Minuten Wegzeit). Dabei ist der freie Durchgang durch Quartiere und die sichere Überwindung von Barrieren wie zum Beispiel verkehrsreichen Strassen, Geleisanlagen, Gewässern sowie Industrie- und Gewerbearealen besonders wichtig. Attraktive Landschaftselemente entlang der Zugangswege fördern den Erholungserfolg auch auf dem Weg ins Naherholungsgebiet und zurück.

## Koordinierte Langsamverkehrsplanung

Eine Entflechtung von einzelnen Nutzergruppen ist bei stark frequentierten Langsamverkehrswegen anzustreben.

Können Fuss- und Wanderwege nicht getrennt von Velo- und Mountainbikewegen geführt werden, können die (erwarteten) Verkehrsfrequenzen beider Mobilitätsformen sowie die Bedeutung der Wege im jeweiligen Langsamverkehrswegnetz (national, regional, lokal) als Grundlage zur Entscheidung für die optimale Wegbreite und -oberfläche dienen.





Die technischen Anforderungen des Langsamverkehrs an die Wege sind in der Regel bescheiden:

### **Unbefestigte Wege und Trampelpfade bis 1 Meter**

Spazieren, wandern, zu Fuss gehen, mountainbiken

### **Kies- und Mergelwege ab 1 Meter**

Spazieren, wandern, zu Fuss gehen, Velo fahren (Freizeit) und mountainbiken, Rollstuhl fahren und spazieren mit Kinderwagen (gute Oberflächenqualität)

### **Asphaltierte Wege**

Spazieren mit und ohne Gehhilfen, wandern (in Ausnahmefällen), zu Fuss gehen (ganzjährig), Velo fahren (insbesondere Alltagsverkehr) und mountainbiken (in Ausnahmefällen), Rollstuhl fahren und spazieren mit Kinderwagen, skaten (fahrzeugähnliche Geräte)

### **Signalisation**

Eine Signalisation von Langsamverkehrswegen in Naherholungsgebieten oder auf Zugangswegen ist dann zwingend, wenn sie Teil des Wanderwegnetzes oder der Routen von SchweizMobil sind. Bei allen übrigen Wegen soll eine Signalisation, wenn überhaupt, nur sehr zurückhaltend erfolgen, da die lokale Bevölkerung die Wege in der Regel kennt. Mögliche Beispiele für eine zusätzliche Signalisation sind weiss signalisierte wandernahe Angebote wie Spazierwege, Lauf- oder hindernisfreie Wege.





# Beispiel Rontal





## Projektumfeld

Die Region Luzern Ost mit 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 16 000 Arbeitsplätzen erwartet in den kommenden 30 Jahren eine starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Ein entsprechender Mehrverkehr wird prognostiziert, zu 85 Prozent verursacht durch die sieben Gemeinden des Rontals. Die Verlagerung der Mobilität auf den Langsamverkehr wird als zentrales Element für einen zukunfts- und tragfähigen Gesamtverkehr definiert. Mit der Optimierung der Längs- und Querverbindungen im Rontal für den Fuss- und Veloverkehr soll der Anschluss an die Naherholungsgebiete verbessert werden. Dies wurde im Gesamtverkehrskonzept behördenverbindlich festgelegt und mit Langsamverkehrsmassnahmen konkretisiert.

## Projektziele

Die Attraktivität des Langsamverkehrs für Alltag und Freizeit in der Region soll gesteigert werden. Dieses Ziel wird mit laufenden Prozessen koordiniert, und es stösst konkrete Umsetzungen in den Gemeinden an. Es werden Grundsätze für die Planung des Langsamverkehrs und von Naherholungsräumen sowie ein entsprechendes Argumentarium für die Planung bereitgestellt. Konkret werden folgende Ziele verfolgt:

- Bedürfnisanalyse: Was wünscht die Bevölkerung?
- Abklärungen der Bedeutung laufender Projekte für die Projektziele
- Aufspüren von Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz mittels Kartenanalyse und Begehungen
- Aufzeigen des Handlungsbedarfs im Langsamverkehr
- Aufzeigen von Synergien zwischen Alltags- und Freizeitverkehr sowie zwischen Fuss- und Veloverkehr: Koordinierte und zum Voraus abgeklärte Interessen beugen Widerständen gegenüber anderen Nutzungen vor
- Aufzeigen von Verbesserungen bei den Verbindungen zwischen Siedlungen und Naherholungsgebieten (Linienführungen)
- Aufzeigen kommunikativer Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr

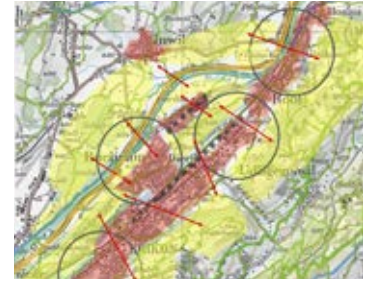
## Akteure

- Kanton Luzern: Abteilungen Raumentwicklung, Naturgefahren, Planung Strassen
- LuzernPlus, Gebietsmanagement LuzernOst
- Die sieben Gemeinden des Rontals
- Beratung: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Schweizer Wanderwege, Luzerner Wanderwege, SchweizMobil, Eidgenössische Forschungsanstalt WSL, Verein Metropolitanraum Zürich



## Massnahmen Langsamverkehr

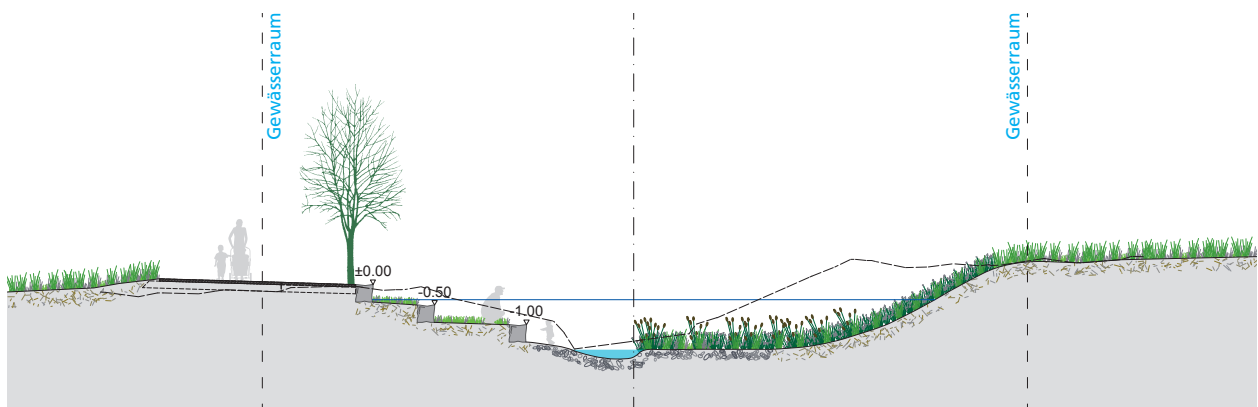
- Planerische und behördenverbindliche Sicherstellung der Längs- und Querachsen für den Langsamverkehr im Rontal in Grundlagen wie dem Leitbild LuzernOst, dem Gesamtverkehrskonzept, dem Agglomerationsprogramm 3. Generation, den Projekten «Hochwasserschutz und Renaturierung Reuss» und «Hochwasserschutz und Revitalisierung Rontal» sowie dem Richtplan Wanderwege
- Neubau direkter Verbindungen für den Langsamverkehr: Querungen Kantonsstrasse, Eisenbahn, Industrie- und Gewerbezone, Wohnquartiere
- Neu- und Ausbau attraktiver Längsverbindungen im Tal: Wanderweg entlang der Ron, Rontaler Höhenweg sowie sichere und schnelle Veloverbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr
- Verbesserung des Erlebniswerts durch Einbettung der Langsamverkehrswege in attraktive Landschaftsbereiche und mittels Verbesserung der Zugänge zu den Naherholungsgebieten an Reuss, Ron und Rotsee (z. B. im Rahmen von Hochwasserschutzprojekten)



## Erfahrungen

Die effiziente Analyse der lokalen Gegebenheiten aufgrund vorhandener Grundlagen, Sitzungen und Begehungen mit regionalen und lokalen Behörden zeigte die wichtigsten Schwachstellen und Synergien zwischen dem Fuss- und Veloverkehr für Alltag und Freizeit auf. Auf der Basis von Massnahmenblättern fliessen nun konkrete Massnahmen beispielweise in Leitbilder, ins Agglomerationsprogramm 3. Generation sowie in konkrete Bauvorhaben wie den Rontaler Höhenweg ein. Die gemeinsame und koordinierte Erarbeitung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen ermöglicht deren rasche Integration in laufende Prozesse und Projekte auf Kantons-, Regions- und Gemeindeebene.

Kombination von Fussweg und Gewässerunterhaltungsweg ohne Hartbelag im Rahmen des Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekts Ron. Im Querschnitt ist zusätzlich ein Gewässerzugang ersichtlich, wie er ungefähr alle 500 Meter errichtet werden soll.





## Beispiel Parco del Laveggio





## Projektumfeld

Das Mendrisiotta zwischen dem Lago di Lugano und der italienischen Grenze in Stabio ist mit 51 000 Einwohnern, 45 000 Arbeitsplätzen und 23 000 Grenzgängern dicht besiedelt und wird intensiv genutzt. Der Bevölkerung verbleiben als letzte Überreste dieser ehemals reich strukturierten Landschaft als Gebiete zur Naherholung nur einzelne zerstückelte landwirtschaftliche Flächen und Waldstücke, die durch den Fluss Laveggio verbunden werden. Die Zugänge zu diesen Gebieten sind durch stark belastete Verkehrswege und grosse Gewerbe- und Industriezonen erschwert oder gar verwehrt. Mit dem Projekt «Parco del Laveggio» sollen nun diese Gebiete für den Fuss- und Veloverkehr besser zugänglich gemacht und die Naturräume aufgewertet werden, sodass sie der Bevölkerung als attraktive Naherholung dienen können.

## Projektziele

Da im Planungsgebiet Autobahnen, Eisenbahnlinien, Industrieareale und Wohngebiete nahe zusammenliegen, ist die Planung und Realisierung durchgehender, sicherer und attraktiver Verbindungen für den Langsamverkehr eine grosse Herausforderung.

Wichtigstes Ziel des Projekts ist die Schaffung geeigneter und sicherer Parkzugänge für den Langsamverkehr sowie attraktiver Wege innerhalb des Parks. Grundlagen dafür sind das Wanderwegnetz und die regionalen Veloverbindungen gemäss Agglomerationsprogramm Mendrisiotta (Programma d'agglomerato del Mendrisiotta, terza generazione).

Eine durchgehende Hauptachse für den Langsamverkehr soll den Parco del Laveggio erschliessen. Sie soll den Park mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Wohn- und Arbeitsorten vernetzen und damit sowohl dem Alltags- als auch dem Freizeitverkehr dienen. Die Qualität dieses Wegnetzes wird zusätzlich gefördert durch die Abstimmung mit weiteren regionalen Projekten wie zum Beispiel der Renaturierung des Laveggio, der Förderung von Schutzgebieten oder Landwirtschaftsflächen.

## Akteure

- Verein «Cittadini per il territorio» (Bürgerbewegung) als ursprünglicher Impulsgeber (Information/Sensibilisierung der Bevölkerung, Erarbeitung von Grundlagen und Medienarbeit); in dieser Trägerschaft sind auch Natur- und Landschaftsschutzorganisationen vertreten
- Kantonale Fachstellen: Integration der Massnahmen in übergeordnete Planungen/Projekte (kantonaler Richtplan, Agglomerationprogramm, Wanderwegnetzplan, Renaturierung des Laveggio)
- Gemeinden: Integration der Massnahmen in die lokalen Planungen und deren Ergänzung durch lokale Projekte
- Interessenorganisationen, Grundeigentümer, Gewerbe: sach- und stufengerechter Einbezug über die verschiedenen Arbeitsphasen

## Massnahmen Langsamverkehr

Auf Basis der langfristigen globalen Vision wurden folgende konkrete Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung:

- Durchgehende, attraktive, sichere Langsamverkehrsverbindung entlang des Laveggio von der Quelle bis zur Mündung
- Verschiedene Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs (Sicherheit und Attraktivität)



## Erfahrungen

Das Projekt «Parco del Laveggio» ist ein erfolgreiches Beispiel für die planerische Konsolidierung und Umsetzung einer ursprünglich lokal initiierten Idee. Ziele und Massnahmen wurden über die verschiedenen staatlichen Ebenen kohärent geplant und die Finanzierung der grösseren Infrastrukturvorhaben gesichert. Der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm Mendrisiotto tragen nun die Vision des Parks Laveggio in die Zukunft.

Offen ist noch die Sicherung des umfassenden Massnahmenkatalogs bei Gemeinden, Grundeigentümern und Interessensvertreten sowie die Aufwertung des betreffenden Naturraums, der die Attraktivität des Parco del Laveggio trägt.





## Beispiel Schüssinsel Biel





## Projektumfeld

Die Schüss wurde auf dem Gebiet der Stadt Biel im 19. Jahrhundert in einem hart verbauten Flussbett kanalisiert. Im Zuge der Umnutzung ehemaliger Industrie- und Sportareale konnte das Gewässer seit 1993 teilweise renaturiert werden. Die Stadt nutzte die Gelegenheiten, um grosszügige Freizeitanlagen für die wachsende Bevölkerung zu schaffen. Mit dem Park Schüssinsel entstand zwischen 2015 und 2017 einer der grössten innerstädtischen Erholungs- und Grünräume – rund 700 Meter lang und mit einer Fläche von 53 500 Quadratmetern. Das Projekt wurde mit dem «Flâneur d’Or 2017» des Verbands Fussverkehr Schweiz ausgezeichnet.

## Projektziele

Die Verlegung von Sportinfrastrukturen sowie zwei private Bauprojekte leiteten ab 2008 grosse Veränderungen im Quartier Gurzelen ein. Als Ausgleich zur Nutzungsverdichtung plante die Stadt einen naturnahen Naherholungsraum für das Quartier: den Park Schüssinsel. Mit ihm sollte auch eine Lücke in der wichtigen Verbindung für den Langsamverkehr geschlossen werden, die Biel der Schüss entlang vom Quartier Bözingen über das Stadtzentrum bis an den See durchquert.

Wie einige Jahre zuvor in einem benachbarten Flussabschnitt bereits erfolgreich erprobt, wurden auch beim Schüssinsel-Projekt Synergien genutzt. Durch die Revitalisierung des Flussbetts konnten die Schüss ökologisch aufgewertet und der Hochwasserschutz verbessert werden. Die Hauptroute für den Langsamverkehr durch den Park Schüssinsel führt nun über die Krone des Hochwasserdamms.

## Akteure

- Stadt Biel: Bauherrin der Parkgestaltung und der Schüss-Revitalisierung
- Syndicat d’aménagement des eaux de la Suze (Gemeindeverband): Gesuchstellerin Wasserbau
- Grundeigentümer: Stadt Biel, Kanton Bern, Private, institutionelle Körperschaften

Mit ihrer aktiven Bodenpolitik steuert die Stadt die wirtschaftliche und demografische Entwicklung Biels. Im Quartier Gurzelen konnte sie so für zwei Investoren optimale Lösungen schaffen. Mit einem Landabtausch ermöglichte sie der Swatch AG den Bau eines Firmengebäudes und der Anlagestiftung Previs die Realisierung einer Wohnüberbauung. Die Stadt ihrerseits kam dabei in den Besitz der Flächen an der Schüss für den Bau ihres Parks. Die Kosten für die Gestaltung der Schüssinsel waren durch die Buchgewinne aus dem Verkauf von städtischem Land weitgehend gedeckt.



## Massnahmen Langsamverkehr

- Erstellen eines Wegnetzes (Mergelbelag) mit einer Komfortroute für den Fuss- und Veloverkehr und Nebenwegen für den Fussverkehr; der Hauptweg ist Teil der Routen 50 (Jurasüdfuss) und 24 (Emmental-Entlebuch) von Veloland Schweiz
- Bau eines Trottoirs am Forellenweg
- Bau von vier Brücken (zusätzlich zu zwei bestehenden) als Zugänge zum Park aus den benachbarten Quartieren
- Infrastrukturen: Spielplatz, Buvette, zwei WC-Anlagen, Sitzbänke, Brunnen; Parkbeleuchtung (Stromgewinnung mit einem Wasserrad)



## Erfahrungen

Der Park Schüssinsel ist seit 2017 ein beliebter Treffpunkt für Jung und Alt. Auf dem weitläufigen Gelände mit dem gut ausgebauten Wegnetz funktioniert das Miteinander von Fuss- und Veloverkehr weitgehend problemlos. Vereinzelte Konflikte (Littering, frei laufende Hunde, Nachtruhestörungen) bleiben im üblichen Rahmen einer städtischen Anlage zur Naherholung. Der Park erfüllt mit seinen Rasenflächen, Naturwiesen, Flachufeln und Infrastrukturen vielfältige Bedürfnisse der Bevölkerung aus den umliegenden Quartieren. Die fast 600 gepflanzten Bäume und 850 Sträucher ersetzen die zuvor gerodete Vegetation gleich mehrfach. Allerdings dauert es einige Jahre, bis sie auch an heissen Sommertagen ausreichend Schatten spenden.





# Grundlagen

- *Langsamverkehr entlang Gewässern*, Materialien Langsamverkehr Nr. 139, ASTRA/Schweizer Wanderwege/SchweizMobil, 2019
- *Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2014–2018, Freiraumentwicklung in Agglomerationen fördern*, ARE, 2018
- *Siedlungsnahes Freiraumnetz, Der Metropolitanraum Zürich als Parklandschaft*, Verein Metropolitanraum Zürich, 2014
- *Mehrwert naturnaher Wasserläufe*, BAFU/Schweizer Wanderwege, 2009
- *Gewässer aufwerten – für Mensch und Natur*, BAFU, 2017
- *Fusswegnetzplanung*, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14, ASTRA/Fussverkehr Schweiz, 2015
- *Revitalisierung von Fliessgewässern als Chance für die Wanderwege*, Merkblatt, Schweizer Wanderwege, 2014
- *Wanderwegnetzplanung*, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 13, ASTRA/Schweizer Wanderwege, 2014
- *Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike*, Positionspapier, Schweizer Wanderwege/SchweizMobil und Partner, 2010
- *Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung*, Merkblatt für die Planung, Materialien Langsamverkehr Nr. 142, ASTRA/Schweizer Wanderwege/SchweizMobil, 2020
- *Planung von Velorouten*, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, ASTRA/SchweizMobil, 2008
- *Mountainbikeland Schweiz/Manual Routen*, SchweizMobil, 2016
- *Naherholungstypen*, Hochschule für Technik Rapperswil, 2018
- *Räume der Alltagserholung, Anregungen und Denkansätze für die Planung*, RZU, 2016
- *Landschaft für eine Stunde*, Regio Appenzell AR–St. Gallen–Bodensee, 2014
- *Bewegungsfreundliches Umfeld in der Schweiz: Good Practice Projekte und Erfolgsfaktoren*, Lamprecht und Stamm, 2018

Weitere Grundlagen und Vollzugshilfen

[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)

[www.wanderwege.wandern.ch](http://www.wanderwege.wandern.ch)

[www.schweizmobil.org](http://www.schweizmobil.org)

