

Studie: Der Fuss- und Veloverkehr im Wandel der Zeit Bewertung von Verkehrsmitteln und Geschwindigkeiten

Wie dynamisch und abhängig vom Zeitgeist unsere Verkehrssysteme sind – ebenso wie die Bewertung derselben – zeigt eine Studie, die das Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr und ViaStoria herausgegeben haben. Darin wird der Entwicklung des Langsamverkehrs im 19. und 20. Jahrhundert nachgespürt. Sie zeigt, wie der einst dominierende Fuss- und Veloverkehr Mitte des 20. Jahrhundert durch den Autoverkehr an den Strassenrand verdrängt wurde, aber wegen des Nutzungsdrucks auf Strassen- und ÖV-Infrastrukturen zunehmend wieder in das Interesse der Verkehrsplanung rückt. Diese Entwicklung wird anhand zahlreicher Beispiele aufgezeigt und mit historischem Bildmaterial ansprechend aufbereitet. Dass sich mit dem Wandel der Verkehrsmittel auch das Tempo in den Siedlungen verändert haben, hat Prof. Ueli Haefeli an der SVI-Veranstaltung „Optimale Geschwindigkeiten“ aufgezeigt. Dabei führte er aus, wie die als optimal empfundene Geschwindigkeit das Ergebnis eines gesellschaftlichen Aushandlungsprozesses ist, in den nebst den technologischen Rahmenbedingungen auch die sozialen Wahrnehmungen und Werthaltungen einfließen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

ASTRA Langsamverkehr: Materialien

www.langsamverkehr.ch > Materialien

ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte

www.viastoria.ch

SVI-Veranstaltungsreihe “Optimale Geschwindigkeiten”

www.svi.ch/geschwindigkeit

Étude: la mobilité douce à travers le temps Évaluation des moyens de transport et des vitesses

À quel point nos systèmes de transport sont-ils dynamiques et dépendants de l'air du temps? Publiée par le domaine mobilité douce de l'Office fédéral des routes OFROU et par ViaStoria, une étude répond à cette question en les analysant. Le développement de la mobilité douce durant les 19^{ème} et 20^{ème} siècles y est décortiqué. L'étude montre comment la marche et le vélo, autrefois dominants, ont été repoussés en bordure de chaussée par l'automobile dès le milieu du 20^{ème} siècle, mais retrouvent aujourd'hui leur place dans la planification des transports en raison de la pression croissante sur l'usage de la route et des transports publics. Cette évolution est illustrée par de nombreux exemples, avec des illustrations historiques de qualité. Début mai, lors d'une conférence SVI «Vitesse optimales» à Berne, Prof. Ueli Haefeli a montré que la vitesse a aussi changé en milieu urbain avec la transformation des moyens de transports. Il a ainsi exposé comment la vitesse considérée comme optimale est le fruit d'un processus de négociation social, dans lequel se glissent les perceptions sociales et les valeurs, aux côtés des conditions-cadres technologiques. (langues: de, fr)

Pour plus d'informations:

OFROU Mobilité douce: Documentation

www.mobilite-douce.ch > Documentation

ViaStoria, Centre pour l'histoire du trafic

www.viastoria.ch

Série d'événements SVI “Vitesse optimales”

www.svi.ch/vitesse

01.07.2014



Bundesamt für Strassen ASTRA

Materialien

Hier finden sich allgemeine Grundlagen für die Entwicklung des Langsamverkehrs. Dazu gehören Forschungsergebnisse, erfolgreiche Beispiele oder Massnahmen, welche sich im In- oder Ausland bewährt haben.



Die Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts

(Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken)

Unser heutiges Verkehrssystem ist in vielfältiger Weise von seiner historischen Entwicklung geprägt, und viele der aktuellen Verkehrsfragen lassen sich nur im grösseren Zusammenhang der Verkehrsgeschichte erklären. Dennoch ist die Geschichte des Verkehrs in der Schweiz nur ansatzweise erforscht, und es fehlt eine Gesamtdarstellung, die alle Verkehrsformen - zu Land, zu Wasser und in der Luft - umfasst. Das Forschungsprogramm «Verkehrsgeschichte Schweiz», initiiert und begleitet von «[ViaStoria - Zentrum für Verkehrsgeschichte](#)⁽¹⁾», will diese Lücke schliessen.

Die vorliegende Pilotstudie zum Langsamverkehr konzentriert sich darauf, das Forschungsfeld des nicht motorisierten Strassenverkehrs zu umreissen und die grossen, noch vorhandenen Wissenslücken über die Entwicklung des Langsamverkehrs vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart anzusprechen. Die Pilotstudie schafft damit die Voraussetzungen und Grundlagen für ein grösseres Forschungsprojekt, das die Geschichte des Langsamverkehrs im Rahmen der gesamten Verkehrsgeschichte der Schweiz bearbeiten soll, z.B. im Rahmen eines entsprechenden Projekts des Schweizerischen Nationalfonds.



[LV M130 Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jh. \(2014\)](#)

(2) Gültig ab 29.04.2014 | Aktualisiert am: 29.04.2014 | Grösse: 11746 kb | Typ: PDF



[Wege und Geschichte 2013/2: Organisationen des Langsamverkehrs](#)

(4) Gültig ab 29.04.2014 | Aktualisiert am: 29.04.2014 | Grösse: 5756 kb | Typ: PDF

(3)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA


ViaStoria
Zentrum für Verkehrsgeschichte

u^b

b
**UNIVERSITÄT
BERN**

Erika Flückiger Strebel



Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts

Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken

Impressum

Herausgeber:

ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte, 3011 Bern
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bereich Langsamverkehr, 3003 Bern

Die Studie wurde vom Förderverein ViaStoria und dem ASTRA mitfinanziert.

Konzept:

ViaStoria, Erika Flückiger Strebel, Hans-Ulrich Schiedt, Bern

Text:

ViaStoria, Erika Flückiger Strebel, Bern

Gestaltung:

Nora Schiedt, Zürich

Titelbild:

Bern, Bubenbergplatz um 1934. Foto: Martin Hesse (Burgerbibliothek Bern, FN.G.A.243)

Download:

www.langsamverkehr.ch
www.viastoria.ch

Bezugsadresse:

ViaStoria, Kapellenstrasse 5, 3011 Bern, info@viastoria.ch

Zitierweise:

ViaStoria, ASTRA [Hg.], 2014: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken. (Materialien Langsamverkehr Nr. 130)
ISBN 978-3-9524198-1-6

© ViaStoria/ASTRA, 2014

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|--------|---|-----------|
| 1. | Einführung | 5 |
| 2. | 1870–1950: Langsamverkehr zwischen Veloboom und Massenmotorisierung | 8 |
| 2.1. | Fussverkehr | 8 |
| 2.1.1. | Fussgängerinnen und Fussgänger im alltäglichen Verkehr | 8 |
| 2.1.2. | Wandern als neue Freizeitaktivität | 15 |
| 2.2. | Veloverkehr | 17 |
| 2.2.1. | Das Fahrrad in der wissenschaftlichen Literatur | 17 |
| 2.2.2. | Technische und quantitative Entwicklung in der Schweiz | 18 |
| 2.2.3. | Das Fahrrad als Teil der modernen Gesellschaft | 22 |
| 2.2.4. | Veloverkehr in der Verkehrspolitik und im Verkehrsrecht | 26 |
| 2.2.5. | Infrastruktur: erste Radwege und Radstreifen | 31 |
| 3. | 1950er- bis 1980er-Jahre: Der Langsamverkehr in der Defensive | 36 |
| 3.1. | Allgemeine Entwicklung von Verkehr und Raum | 36 |
| 3.2. | Fussverkehr | 38 |
| 3.2.1. | Der Fussverkehr in der Verkehrsplanung | 38 |
| 3.2.2. | Der Fussverkehr in der Verkehrs- und Verbandspolitik | 40 |
| 3.3. | Veloverkehr | 41 |
| 3.3.1. | Der Veloverkehr in der allgemeinen Verkehrsentwicklung | 41 |
| 3.3.2. | Der Veloverkehr in der Verkehrs- und Verbandspolitik | 44 |
| 4. | Der Langsamverkehr nach der umweltpolitischen Wende in den 1970er-Jahren | 45 |
| 4.1. | Allgemeine Entwicklung von Verkehr und Raum | 45 |
| 4.2. | Fussverkehr | 48 |
| 4.2.1. | Akteure des Fussverkehrs: Verbände, Behörden, Verkehrsforscher | 48 |
| 4.2.2. | Der Fussverkehr in Verkehrspolitik und Verkehrspraxis | 50 |
| 4.3. | Veloverkehr | 51 |
| 4.3.1. | Die Entwicklung des Veloverkehrs | 51 |
| 4.3.2. | Der Veloverkehr in Verkehrspolitik und Verkehrspraxis | 52 |
| 5. | Wissenslücken und Forschungsperspektiven | 54 |

| | | |
|--------|---|----|
| 6. | Anmerkungen | 56 |
| 7. | Bibliographie | 58 |
| 7.1. | Abkürzungen | 58 |
| 7.2. | Quellen | 58 |
| 7.2.1. | Statistiken | 58 |
| 7.2.2. | Ungedruckte Quellen | 59 |
| 7.2.3. | Gedruckte Quellen | 61 |
| 7.2.4. | Online-Informationen und Interessenvertretungen | 65 |
| 7.3. | Literatur | 65 |

1. EINFÜHRUNG

«Gehen ist viel mehr als nur eine Methode der Fortbewegung: es ist eine Manifestation des menschlichen Seins.»

«Zu Fuss Gehen ist das Rückgrat der Mobilität und des öffentlichen Lebens.»

«Das Velo ist ein Seismograph der Schweizer Verkehrsgeschichte.»¹

Angesichts solch prononcierter Aussagen zur Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs für Verkehr und Gesellschaft in Gegenwart und Geschichte, kann man sich fragen, weshalb seine Geschichte bislang in der Schweiz und auch anderswo noch kaum aufgearbeitet worden ist. Die vorliegende Arbeit soll erste Antworten auf diese Frage liefern und zugleich klären, welche Gründe für eine historische Aufarbeitung des Langsamverkehrs sprechen und welche Themenfelder und Quellenmaterialien sich dazu besonders eignen. Als Pilotstudie konzentriert sie sich darauf, das Forschungsfeld zu umreissen und einzelne Themenfelder etwas vertiefter anzusprechen. Sie will die grossen Wissenslücken zum Langsamverkehr im 20. Jahrhundert vermessen, um so zusammen mit den Ergebnissen einer bereits erschienenen Pilotstudie von ViaStoria zur Geschichte des vormodernen Langsamverkehrs² die Voraussetzungen und Möglichkeiten eines grösseren Forschungsprojekt zur Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz zu skizzieren.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit soll anhand des vorliegenden Quellen- und Literaturmaterials die wesentlichen Entwicklungslinien des Langsamverkehrs in der Schweiz herausgearbeitet und nach Brüchen und Kontinuitäten gefragt werden, um so den Blick für die Schwerpunkte und Besonderheiten der schweizerischen Entwicklung zu schärfen und Forschungslücken aufzuzeigen. Im Fokus der Arbeit stehen die Fussgänger und die Velofahrerinnen, obwohl der Begriff «Langsamverkehr» noch weit mehr umfasst als diese zwei Gruppen, wie zum Beispiel die Pferde- und Kuhfuhrwerke, die noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf den Schweizer Strassen ein gängiges Verkehrsmittel waren, oder später die Rollschuhfahrerinnen und Skateboarder. Da der Begriff des Langsamverkehrs, wie er heute in der Verkehrsplanung verwendet wird, in erster Linie auf den Fuss- und Veloverkehr zielt, wird sich die vorliegende Arbeit auf diese zwei Verkehrsarten konzentrieren. Der zeitliche Schwerpunkt liegt dabei auf dem ausgehenden 19. und auf dem 20. Jahrhundert. Damit schliesst die Arbeit an die bereits erwähnte Pilotstudie zum Langsamverkehr in der vormodernen Schweiz an.

Bis weit ins 19. Jahrhundert waren es die Fussgängerinnen und Fussgänger, welche zusammen mit den von Zugtieren gezogenen Fuhrwerken die Siedlungs- und Verkehrsstrukturen prägten, bevor sie in Europa spätestens Mitte des 20. Jahrhunderts vom überhand nehmenden Autoverkehr buchstäblich an den Rand des Strassen- und Verkehrsraums gedrängt wurden. Obwohl das Zufussgehen bis heute hinsichtlich der Zahl der täglich zurückgelegten Wege die häufigste Verkehrsform geblieben ist, hat die Verkehrsplanung erst vor wenigen Jahrzehnten die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger entdeckt. Damit einher ging die Entstehung des Begriffs «Langsamverkehr», unter dem man die nicht-motorisierten, durch Muskelkraft angetriebenen Fortbewegungsarten zu Fuss, auf Rädern oder auf Rollen zusammenfasste. Die Wahl des

Begriffs zielte auf den augenfälligsten Unterschied des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem schnellen Auto- und Bahnverkehr, was sogleich heftige Diskussionen auslöste. Insbesondere die Interessenvertreter des Fuss- und Veloverkehrs sprachen sich gegen den Begriff aus, weil er negativ konnotiert sei und zwei grundverschiedene Fortbewegungsarten künstlich zusammenfasse. Eher würden ihrer Meinung nach Begriffe wie «nicht-motorisierter Individualverkehr», «nicht-motorisierte Mobilität», «Human powered mobility» oder ganz einfach «Fuss- und Veloverkehr» den Besonderheiten dieser Mobilitätsformen gerecht.³ Nicht zuletzt im Hinblick darauf, möglichst die ganze Bandbreite der nicht-motorisierten Fortbewegungsarten unter einen Begriff zusammenfassen zu können, entschieden sich Politik und Behörden trotz dieser Einwände für die Verwendung des Begriffs «Langsamverkehr – mobilité douce – traffico lento». Dabei umgeht die französische Variante mit dem Begriff der «mobilité douce» elegant die Begriffspolemik, indem sie die ressourcen- und infrastrukturenschonenden Vorteile des Zufussgehens und Velofahrens in den Vordergrund rückt.

Die anhaltende Belastung des Strassenraums und der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs durch den ungebrochenen Verkehrs- und Pendlerstrom in Richtung städtischer Zentren, haben dem Fuss- und Veloverkehr in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik der letzten Jahre eine neue Bedeutung als vielversprechende und förderungswürdige Verkehrsart verschafft. Angesichts dieser Aufwertung ist eine gründliche Aufarbeitung seiner (wechsellvollen) Geschichte nötig und sinnvoll. Die vorliegende Studie erhebt nicht den Anspruch, die Geschichte des Langsamverkehrs bereits im Detail nachzeichnen zu wollen. Dazu fehlen im Moment die Fallstudien, die für eine integrale Darstellung die nötige Basis liefern. Die Arbeit setzt sich vielmehr zum Ziel, einen ersten Überblick über das spärliche Wissen zum historischen Langsamverkehr in der Schweiz zu liefern und auf Forschungslücken hinzuweisen. Inhaltliche und methodische Zugänge zum Thema liefert dazu nicht nur die Geschichtswissenschaft mit Forschungen zur Verkehrs-, Technik-, Sport-, Firmen-, Verbands-, Verwaltungs- und Politikgeschichte, sondern auch die historische Geographie, Raumplanung, Soziologie, Bewegungsphysiologie und Umweltpsychologie.

Eine serielle Erfassung der quantitativen Entwicklung des Langsamverkehrs über das ganze 20. Jahrhundert ist im Moment kaum möglich, da kein homogenes Zahlenmaterial vorhanden ist, das die Erstellung von Zeitreihen erlaubt. Einen ersten Eindruck zur langfristigen Entwicklung des Langsamverkehrs im 20. Jahrhundert liefern uns die Daten zum Velobestand, die ab 1918 für die ganze Schweiz vorliegen (Diagramm 1 auf Seite 20). Die Verlaufskurve veranschaulicht den eindrucklichen Boom des Fahrrads in der ersten Jahrhunderthälfte, seine Verdrängung durch die Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg und die Renaissance ab Mitte der 1970er-Jahre. Setzt man die Entwicklung des Velobestands mit der Bestandesentwicklung der übrigen Strassenfahrzeuge in Relation, so erhält man zwar einen ersten Eindruck zum Stellenwert des Velos in der Schweiz, aber noch keine Aussagen zum Anteil des Velos am alltäglichen Verkehrsgeschehen (Diagramm 2 auf Seite 21). Es müsste Aufgabe eines grösseren Forschungsprojekts sein, das fragmentarisch vorhandene Datenmaterial umfassend zu sichten und auf einen Abgleich der Zahlenwerte hinzuarbeiten, um so möglichst homogene Zeitreihen zu den verschiedensten Aspekten des Langsamverkehrs in der Schweiz des 20. Jahrhunderts zu erstellen. Erste quantitative Hinweise zum Fuss- und Veloverkehr in der Schweiz liefern uns im Moment nationale Verkehrszählungen aus der Zwischenkriegszeit und aus der Zeit kurz nach dem Zweiten Weltkrieg sowie die sogenannten «Mikrozensen des Verkehrsverhaltens» ab den 1970er-Jahren, die allerdings erst ab den 1990er-Jahren seriell auswertbar sind. Auch wenn das Wissen aus publizierten Quellen und Studien zu einzelnen Themenfeldern

des Langsamverkehrs erst bruchstückhaft vorhanden ist, so lassen sich damit im Folgenden gleichwohl einige Schlaglichter auf die grossen Entwicklungslinien des Langsamverkehrs als Teil des schweizerischen Gesamtverkehrs während des 20. Jahrhunderts werfen.

Nebst einer Bibliographie mit den für eine historische Aufarbeitung des Schweizer Langsamverkehrs nötigen Quellen und Statistiken sowie einer Literaturliste zum Fuss- und Veloverkehr in der Schweiz und im europäischen Raum umfasst die Studie einen chronologisch in drei Hauptkapitel gegliederten inhaltlichen Teil. Ähnlich wie im niederländischen Masterplan Fiets⁴ setzt der Zweite Weltkrieg mit der kurz darauf beginnenden Massenmotorisierung auch in der vorliegenden Arbeit eine erste Zäsur. Eine zweite Zäsur erfolgt mit der umweltpolitischen Wende der 1970er-Jahre. Die drei chronologischen Hauptkapitel sind jeweils sachlich unterteilt nach Fuss- und Veloverkehr. Diese Kapiteleinteilung soll es ermöglichen, die breite Thematik möglichst übersichtlich zu präsentieren und gleichzeitig die Unterschiede der Entwicklung zwischen Fussverkehr und Veloverkehr herauszuarbeiten.

Wege und Geschichte Les chemins et l'histoire Strade e storia



**Organisations des
Langsamverkehrs**

**Les organisations de
la mobilité douce**

**Organizzazioni del
traffico lento**

Titelbild



Teilnehmerinnen und Teilnehmer einer sogenannten Velostadtrundfahrt fordern im Mai 1991 im Rahmen einer Demonstration auf der Uraniastrasse in Zürich bessere Verkehrsbedingungen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Foto: Ex-Press.

Im (blauen Hintergrund): Fussgänger-simulation auf der Basis des Social Force Models wie sie für die Modellierung von Fussgängeranlagen verwendet wird. (VISUM/VISSIM von PTV)

Impressum

Wege und Geschichte
Zeitschrift von ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte

Les chemins et l'histoire
Publication de ViaStoria –
Centre pour l'histoire du trafic

Strade e storia
Rivista di ViaStoria –
Centro per la storia del traffico

Ausgabe 2013/2, Dezember 2013
Auflage: 5000

Die nächste Ausgabe von «Wege und Geschichte» erscheint im Juni 2014. Sie ist dem Thema [Archäologie und Verkehrswege](#) gewidmet.

ISSN 1660-1122

Nachdruck nur mit
Bewilligung von ViaStoria

Herausgeber:
ViaStoria – Zentrum für
Verkehrsgeschichte

Konzept:
Erika Flückiger Strebel,
Hans-Ulrich Schiedt

Redaktion:
Erika Flückiger Strebel,
Hans-Ulrich Schiedt

Layout:
Thomas Ernst, Winterthur

Übersetzungen:
Giovanna Banfi Sabbadini, Olivier Meuwly

Adresse:
ViaStoria, Kapellenstrasse 5
CH-3011 Bern
Tel. +41 (0)31 300 70 50
Fax +41 (0)31 300 70 69
www.viastoria.ch, info@viastoria.ch

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser

Die heutige Landschaft des Langsamverkehrs in der Schweiz ist nicht nur in der Realität mit einer Vielzahl von Angeboten und Infrastrukturleistungen für den Fuss- und Veloverkehr in Freizeit und Alltag, sondern auch auf institutioneller Ebene geprägt von einer grossen Vielfalt. Verschiedenste Organisationen, Institutionen und Einzelpersonen haben zur Entstehung dieser Landschaft beigetragen. Die meisten sind im Laufe der umweltpolitischen Wende in den 1970er-Jahren entstanden, andere – wie die bfu oder der SAC – haben eine weit ältere Entstehungsgeschichte. Allen gemeinsam sind ein Interesse an der Förderung des Langsamverkehrs und die Tatsache, dass über ihre Entstehungshintergründe und Entwicklungsgeschichte oft nur wenig bekannt ist. Das vorliegende Heft schliesst diese Lücke. Die institutionelle Langsamverkehrslandschaft liegt vor Ihnen, bereit für Erkundungen und Begehungen.



Chère lectrice, cher lecteur

L'actuel paysage de la mobilité douce en Suisse est non seulement une réalité adossée à un grand nombre de prestations et d'infrastructures dédiées au trafic pédestre ou cycliste, aux loisirs ou à la vie quotidienne, mais est également marqué, sur le plan institutionnel, par une grande diversité. Les organisations, institutions et personnalités les plus variées ont en effet contribué à le dessiner. Mais si la plupart de ces organisations sont apparues avec l'essor de l'écologie dans les années 1970, d'autres, comme le BPA ou le CAS ont une histoire plus ancienne. Toutes ont néanmoins en commun un intérêt pour la promotion de la mobilité douce et une large méconnaissance du contexte qui a présidé à leur naissance et leur évolution. Le présent volume comble cette lacune. Le paysage institutionnel de la mobilité douce se présente à vous, prêt pour de nouvelles commémorations et de nouvelles recherches.

Care lettrici, cari lettori

Il panorama odierno del traffico lento in Svizzera è caratterizzato, oltre che da una moltitudine di offerte e prestazioni infrastrutturali per il traffico pedonale e ciclistico del tempo libero e quotidiano, anche da una grande varietà istituzionale. Numerose organizzazioni, istituzioni e singole persone hanno contribuito al suo sviluppo. La maggior parte di esse è nata nel corso della svolta politico-ambientale degli anni Settanta, altre – come l'upi o il CAS – affondano le loro radici in un passato molto più lontano. Tutte queste istituzioni sono accomunate da un interesse per la promozione del traffico lento; spesso si sa poco del contesto in cui sono nate e di come si siano sviluppate. La presente pubblicazione colma questa lacuna: la panoramica che vi presentiamo qui di seguito intende farvi conoscere il contesto istituzionale del traffico lento.

Stefan Engler

Präsident Stiftung SchweizMobil

Président de la fondation SuisseMobile

Presidente della fondazione SvizzeraMobile

Inhalt

- 4 Einleitung
- 5 **Alternative Verkehrsorganisationen in der Schweiz – vom Anti-Atomprotest zum Exportartikel**
Hans Kaspar Schiesser
- 10 **Die institutionelle und strategische Verankerung des Langsamverkehrs auf Bundesebene**
Gottlieb Witzig
- 15 **SchweizMobil – Langsamverkehr in Freizeit und Tourismus**
Peter Anrig, Fredi von Gunten
- 19 **Ein Grund legendes Geschehen – wie die Fuss- und Wanderwege in die Bundesverfassung kamen**
Hugo Bachmann
- 24 **Von der ARF zu «Fussverkehr Schweiz»**
Thomas Schweizer
- 28 **Der Schweizer Alpen-Club SAC – von der Erforschung der Alpen zum Selbstzweck**
Heidi Schwaiger
- 32 **Die Schweizer Wanderwege – eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte**
Andreas Staeger
- 36 **Die Berner Fachstelle Velo und ihre Entstehungshintergründe**
Oskar Balsiger
- 42 **Pro Velo und «la petite reine»**
Käthi Diethelm, Christoph Merkli
- 47 **Velokonferenz Schweiz (VKS) – die Plattform für Veloverkehrsplanung**
Daniel Sigrist
- 50 **Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz und seine Geschichte**
Jürg Tschopp, Gerhard Tubandt
- 54 **Der Touring Club Schweiz als Vertreter des Langsamverkehrs**
Roman Angermann
- 58 **bfu – 75 Jahre mit Voraussicht**
Rolf Moning
- 62 **Das Inventar historischer Verkehrswege IVS und ViaStoria – Engagement für die historischen Grundlagen des Langsamverkehrs**
Hanspeter Schneider

Einleitung

Nachdem wir im Heft 2012/2 von *Wege und Geschichte* das Thema des Langsamverkehrs aus einer allgemein historischen respektive verkehrswissenschaftlichen Sicht aufgegriffen haben, stellt das vorliegende Heft Institutionen und Organisationen des Langsamverkehrs vor. Allen im Heft versammelten Beiträgen ist eines gemeinsam: keine der Organisationen meint, ihr Ziel schon erreicht zu haben. Alle sind der Ansicht, dass es in Zukunft noch viel zu tun gibt.

Wer schon eine grosse Strecke gegangen ist, sollte auch einmal zurückschauen. Die Details entlang der Wege liegen hinter einem. An einige erinnert man sich noch. Markante Punkte entlang des Weges sind noch in Sicht. Verschiedene Reisebegleiter sind nicht mehr dabei, neue sind hinzugekommen. Diese Metapher der Rückschau trifft, so meinen wir, sehr gut auf die Akteurinnen und Akteure des Langsamverkehrs zu. Zurückblickend auf die Geschichte des Langsamverkehrs treten ganz unterschiedliche Wegpunkte hervor:

Da ist einmal die Tatsache, wie viel einzelne Idealistinnen und Idealisten in einer günstigen gesellschaftlichen Konstellation zu erreichen vermögen. Die neuere Geschichte des Langsamverkehrs ist voller solcher Wegbereiterinnen und Wegbereiter, die generös Freizeit und Überzeugung für die Sache einsetzten.

Eine historisch günstige Lage ergab sich mit der sogenannten umweltpolitischen Wende, die um 1970 begann. Sie ist angesichts der weiterhin zunehmenden Motorisierung des Strassenverkehrs quantitativ wohl schwierig nachzuweisen, hat aber die Sicht auf verschiedene Verkehrsbelange fundamental verändert. Und wenn man von dieser Wende spricht, dann muss man – wie dies die Artikel von Hans-Kaspar Schiesser und Oskar Balsiger tun – auch auf die Jahrzehnte davor verweisen, in welchen sich auf den Strassen, in der Politik und in der Planung eine lange dauernde unwidersprochene Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs entfaltet hatte.

Im Weiteren zeigt sich in der Rückschau eine Tatsache, die erst mit der nötigen Distanz sichtbar wird: nämlich die Bedeutung und die Wirkungsmacht einer zeitgemässen Gesetzesgrundlage. Die Kampagnen für die 1979 vom Volk angenommene

Verfassungsgrundlage und für das darauf basierende, 1985 erlassene und 1987 in Kraft gesetzte Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sowie der nachfolgende Vollzug stärkten viele Protagonisten des Langsamverkehrs und verschiedene Institutionalisierungsbestrebungen entscheidend. Die Organisationen und Fachstellen des Langsamverkehrs verfügen heute über ganz andere Mittel und Möglichkeiten, ihre Ziele zu erreichen, als dies noch in den umweltbewegten 1970er- und beginnenden 1980er-Jahren der Fall war.

Und schliesslich zeigt sich in den Geschichten der verschiedenen Organisationen, Gruppen und Fachstellen, dass sich mit der Institutionalisierung und den Vollzugsroutinen nicht selten auch die Mitgliedschaften und die Zielsetzungen verändern. Das sich in diesem Zusammenhang in den letzten beiden Jahrzehnten der Begriff Langsamverkehr auf breiter Ebene durchsetzte, ist nicht die wichtigste, aber doch eine erwähnenswerte Folge davon.

Viele Organisationen, die aus einem lokalen Engagement hervorgegangen sind, haben heute eine nationale Ausrichtung über die Sprachgrenzen hinaus. Leider hat sich dies nicht auf die sprachliche Ausgewogenheit dieses Hefts ausgewirkt, ist es uns doch trotz grosser Bemühungen nicht gelungen, französisch- oder italienischsprachige Autorinnen und Autoren zu gewinnen.

Wir sind uns bewusst, dass in der im Heft präsentierten Zusammenstellung nicht alle Organisationen und Akteure des Langsamverkehrs zu Worte kommen. Zudem rechnen wir damit, dass die eine Leserin oder der andere Leser überraschende, bisher vielleicht nicht wahrgenommene Nachbarschaften entdeckt.

Wenn das Heft anregt, an der «Historisierung» vor allem der letzten Jahrzehnte mitzuwirken, Ursachen und Wirkungen sowie Parallelentwicklungen zu identifizieren und die verschiedenen Ausgangspunkte und Beiträge in grössere Zusammenhänge zu setzen, dann hat es ein wichtiges Ziel erreicht.

Erika Flückiger Strebel
Hans-Ulrich Schiedt



«Aufgrund der wachsenden Verkehrsprobleme (insbesondere in Agglomerationen und Städten) ist der Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.»

(Leitbild Langsamverkehr. Entwurf. UVEK / ASTRA (Hg.) 2002, 3)

«Il s'agit d'accroître la part de la locomotion douce (au trafic global), au vu des problèmes croissants de circulation (notamment dans les villes et les agglomérations).»

(Plan directeur de la locomotion douce. Projet. ETEC / OFROU (éd.), 2002, 3)

«In considerazione dell'aumento dei problemi di traffico (in particolare negli agglomerati e nelle città) le Linee guida perseguono l'obiettivo di aumentare la percentuale del traffico lento sul totale del traffico.»

(Linee guida Traffico lento. Progetto. ATEC / USTRA (pubbl.) 2002, 3)