

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



1 Die autogerechte Stadt: Der Berner Loeb-Egge in den fünfziger Jahren. Noch mehr motorisierter Verkehr hätte die Schweizer Stadtzentren zerstört. Heute dominieren hier die Fussgängerinnen und Fussgänger. (Foto: BernMobil)

Vom Anti-Atomprotest zum Exportartikel

Alternative Verkehrsorganisationen in der Schweiz

Der gesellschaftliche, technische und politische Boom des Autos in den fünfziger Jahren rief erst in den siebziger Jahren eine Gegenreaktion in Form alternativer Verkehrsorganisationen hervor. Im Rückenwind der ausgedehnten direktdemokratischen Rechte der Schweiz entwickelten sich diese stürmisch und wurden gar zum Kern entsprechender europäischer Bewegungen für mehr Langsam- und öffentlichen Verkehr.

Hans Kaspar Schiesser

Die fünfziger Jahre brachten den europäischen Industriestaaten mobilitätsmässige Einheitskost, sprich den Beginn der Massenmotorisierung. Der private Strassenverkehr bilanzierte 1950 in der Schweiz noch eine bescheidene Verkehrsleistung von 6.4 Milliarden Personenkilometern (pkm). Die Bahnen schwangen zu diesem Zeitpunkt mit 7.7 Milliarden pkm klar obenaus. 1960 hatte sich das Blatt aber revolutionär gewendet. Der motorisierte Individualverkehr kam auf 18.6 Milliarden, die Bahn moderat wachsend auf knapp 9.2 Milliarden pkm. Parallel dazu bildete die Autobranche ein neues Selbstbewusstsein aus. Bahnreisen, so das Fazit

des Touring Club Schweiz TCS 1956, seien passé: «Aus Schnellzügen, die durch hundert kleine Orte rasen, irren sehnsüchtige Blicke: wer doch auf diesen Turm steigen könnte – vorbei! Wer doch in jenem Fluss baden könnte – vorbei! Unerbittlich rollen die Räder. Wer am Steuer sitzt, ist sein eigener Herr. Er kann aussteigen – und wenn er auch nicht allen kunsthistorischen Wegweisern nachlaufen muss – so kann er doch dem Ort ins Gesicht schauen und den Leuten in die Augen.»¹ 1958 errangen die Strassenverkehrsverbände an der Urne mit 85 Prozent einen überragenden Erfolg für ihre Autobahninitiative beziehungsweise für den von ihnen ausgelösten Gegenvorschlag. Seither gibt es die Zweckbindung der Mineralölsteuer vor allem für den Autobahnbau. Und Bundesrat Hanspeter Tschudi konnte in wahrhaft

biblischer Manier dem Parlament die Dokumente zum rasch geplanten Ausbau der Autobahnen als die «fünf Bücher Mose» vorlegen. Sie wurden abgesegnet.

Ab diesem Moment waren für fast zwanzig Jahre alle politischen Bestrebungen, welche den privaten, motorisierten Verkehr etwa zugunsten von Zufussgehen oder Velofahren in Frage stellten, entweder zu schwach, um wahrgenommen zu werden, oder problemlos zu marginalisieren und damit zu erledigen. Das 1950er Syndrom – mehr, schneller und mit Freizeit im Überfluss – dominierte den Energieverbrauch, den Landverbrauch, die Mobilität, den Wohnbedarf samt Zweitwohnungen und die Konsumgüterverbreitung in einer Weise, die wie vorher und auch nachher nie mehr in einem so raschen Tempo die Schweiz veränderten. **1**

Drei Dämpfer in der Euphorie über die autogerechte Schweiz

Welches waren denn nun die ersten Dämpfer der Auto-Euphorie, die – gemessen an den Autoverkäufen – bis heute anhält? Einen ersten Dämpfer verpasste dem Autoboom die Erkenntnis, dass es zwar problemlos war, durchs Mittelland Autobahnen zu ziehen, aber weniger problemlos, Städte rasch «autogerecht» zu gestalten. Während die Bauern für die Autobahnen noch gerne ihren Boden versilberten, wurden die Städter allmählich stutzig, wenn Schneisen durch die Schweizer Klein- und Mittelzentren gezogen werden sollten, die ihre engen Kerne – anders als im kriegsversehrten Europa – durch keine Bombardements verloren hatten.

Den zweiten Dämpfer brachte ein Zwanzig-Tage-Konflikt rund 2000 Kilometer von der Schweiz entfernt. Im Gefolge des Jom-Kippur-Krieges, den Israel gegen seine Nachbarn gewann, drosselten die klassischen Erdöl-Exportstaaten, die in der OPEC organisiert waren, ihre Förderung, wenn auch bloss um etwa fünf Prozent. Der Anstieg der Benzinpreise und die Erkenntnis, dass diese Energie nicht unendlich war und zudem unter der Kontrolle fremder Mächte stand, bewirkte in der schweizerischen Bevölkerung eine nachhaltige Veränderung des ökologischen Bewusstseins.

Der dritte Dämpfer lag in der Erkenntnis wachsender Minderheiten, dass Wachstum mit allen Mitteln und um jeden Preis verhängnisvoll sein könnte. Den ersten Ausdruck fand diese Bewegung im basel-zentrierten Protest gegen das

Atomkraftwerk Kaiseraugst. In den frühen 1970er-Jahren wurden nach und nach auch Umweltthemen angesprochen, und dies eher von den neuen Anti-AKW-Protestgruppen als von den herkömmlichen Naturschutzverbänden. Diese hatten lange zur Atomkraft gehalten, schalteten aber in den siebziger Jahren etwa unter dem Eindruck von meinungsbildenden Werken wie Denis Meadows «Grenzen des Wachstums» um. Im Umfeld des Anti-Atomprotests war auch das Velofahren zuerst praktisch und dann fashionable.

Widerstand am Sempachersee

Die Dämpfer entfalteten 25 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg plötzlich eine Art kumulierte Kraft, wie wenn eine imaginäre Schwelle überschritten worden wäre. In den frühen siebziger Jahren wurde der Widerstand gegen die Wachstumseuphorie im Verkehr unerwartet rasch und erfolgreich gesellschaftsfähig. 1971 wehrte sich die Sempacher «Aktion zur Erhaltung des Sempachersees und der umliegenden Erholungszone» gegen die geplante Linienführung der N2. Die aus heutiger Sicht harmlose beziehungsweise selbstverständliche Bewegung wurde vom Bundesrat (unter Federführung der damals wachstumsbegeisterten und strassen-euphorischen Sozialdemokraten) und vom Bundesgericht im Stich gelassen. Da entdeckte Franz Weber, dass Luzern mit einer Standesinitiative eine umweltfreundlichere Linienführung mit Untertunnelungen durchsetzen könnte. Bevor die dazu nötige kantonale Initiative zur Abstimmung kam, gab zuerst die Luzerner Regierung und dann der Bundesrat nach. Fast zeitgleich mit dem Sempacher Erfolg wehrten sich noch kaum organisierte Zürcher Umweltschützerinnen und Umweltschützer gegen das geplante Nationalstrassen-Ypsilon auf Stadtgebiet. Die Initiative wurde 1974 zwar im Kanton abgelehnt, erreichte in der Stadt aber eine Ja-Mehrheit. Nun regte sich auch auf nationaler Ebene zum Thema Verkehr eine wahre Initiativen-Lust, wenn auch eine vorerst glücklose:

■ Die sogenannte Albatros-Initiative «Gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge» von 1971 scheiterte 1977 mit 39 Prozent Ja-Stimmen.

■ Franz Webers 1973 lanciertes Volksbegehren für mehr Mitsprache des Volkes beim Nationalstrassenbau fiel 1978 mit 39 Prozent Ja-Stimmen durch.

■ Ausgehend von Aktivisten des Technikums Burgdorf kam als Folge der ölkrisenbedingten autofreien Sonntage von 1974 die Initiative für 12 autofreie Sonntage pro Jahr zustande. Sie wurde 1978 mit 36 Prozent Ja-Stimmen abgelehnt.

■ Die bereits 1973 lancierte Initiative gegen den Strassenlärm wurde 1979 wegen Chancenlosigkeit zurückgezogen.

Aufbruchsjahre 1975 und 1979

Wie aber entstanden aus dieser aufkeimenden Opposition gegen den «Autowahn», wie er oft genannt wurde, die Organisationen der Verkehrsalternativen? «Die Initiativen der frühen siebziger Jahre, Albatros oder die Burgdorfer Initiative, haben weit herum das Bewusstsein für Fragen des Umweltschutzes gestärkt», erinnert sich Martin Sommer, früherer TCS-Marketingchef, später Gründer und erster Sekretär des alternativen Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS in Herzogenbuchsee. Der VCS war aber nicht der erste, der einen alternativen Akzent zum Autofahren und zu den massiv ausgebauten Auto-Infrastrukturen setzte. «Unser Vorbild war ein wenig die Schweizerische Energiestiftung», so Sommer. Diese war 1976 in Zürich vor allem von Atomenergiekritikern gegründet worden. Noch schneller als die SES waren jedoch die Fach- und Interessenorganisationen des Fuss- und des Veloverkehrs. 1975 gründeten Basler beider Kantone die «IG Velo» (heute Pro Velo), die bald diverse Nachahmer in andern Kantonen wie etwa Bern, Genf und Graubünden erhielt. Ein nationales Dach gaben sich die Sektionen 1985. «Ölschock und Meadows mit seinem Buch «Die Grenzen des Wachstums» haben zu dieser Zeit», wie Pete Mijnsen, damaliger Mitgründer und heute noch Redaktor des «Velojournals» analysiert, «die Velobewegung beeinflusst». Ausserdem bekam die Bewegung Aufwind, weil die letzten Alltags-Velofahrer damals massiv durch den Autoverkehr gefährdet waren. 1971 gab es als traurigen Höhepunkt der Verkehrsunfallentwicklung auf den Schweizer Strassen 1773 Verkehrstote, fünfmal mehr als heute. Darunter waren auch entsprechend viele getötete Fussgänger und Velofahrerinnen.

Es war also kein Zufall, dass 1975 zeitgleich in Zürich die damalige Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF (heute Fussverkehr Schweiz) entstand. Schon 1972 waren ihre nachmaligen Gründer für «menschenwürdige, sichere Wege



ohne Verkehrsgefährdung, Lärm und Abgase, Fuss- und Wanderwege» eingetreten. Die von ihnen getragene Initiative zur Förderung der nationalen Fuss- und Wanderwege war 1974 eingereicht worden. 1979 wurde sie vom Schweizer Volk mit 78 Prozent angenommen.

Sowohl die neue Velo- als auch die Fussgängerorganisation waren explizit auch politische Vereinigungen, im Gegensatz etwa zum Schweizerischen Radfahrer-Bund SRB, der 1883 als schweizerischer Velozipeden-Verband in Brügg bei Biel gegründet worden war, und zum 1916 gegründeten Arbeiter-Touring-Bund ATB beziehungsweise Arbeiter-Radfahrer-Bund. Wichtiger war aber ihre Facharbeit in der Praxis, also die Planung alternativer, fussgänger- oder velofreundlicherer Infrastrukturen und Sicherheitsbestimmungen.

Erst 1979 entstand mit dem Verkehrs-Club der Schweiz VCS eine umfassende und sofort äusserst erfolgreiche, strategisch vorgehende Lobby-Organisation, welche sich für alle alternativen Verkehrsarten, also auch den öffentlichen Verkehr, einsetzte. Der VCS wuchs zehn Jahre lang im Schnitt um 10 000 Mitglieder pro Jahr und erreichte in den späten neunziger Jahren mit 130 000 Mitgliedern weitaus den grössten politischen Einfluss als Alternative zu den Strassenverkehrsverbänden Touring Club Schweiz TCS, Automobil Club der Schweiz ACS, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG und ihrer Dachorganisation, dem Verband des Strassenverkehrs FRS. Dabei hatte der VCS fast alles angestossen, was später in der Verkehrs- und in der Energiepolitik verwirklicht wurde wie beispielsweise die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, den Ökobonus, Tempo 30 oder die Begegnungszone. ²

² In den neunziger Jahren entwickelte der VCS zusammen mit der Stadt Burgdorf, Pro Velo und Fussverkehr Schweiz die Begegnungszone, rechtlich eine Art quartiergrosser Fussgängerstreifen mit Höchsttempo 20. Mittlerweile haben Belgien und Frankreich die Schweizer Regelung mit leicht geänderter Grafik übernommen. Beispiel aus dem französischen Étretat. (Foto: Hans Kaspar Schiesser)

Alternative Verkehrsclubs – ein Exportmodell

Warum war der VCS in der Schweiz und nicht anderswo entstanden? Sommer hat dafür zwei Erklärungen: «Die Referendumsdemokratie begünstigte uns.» Zudem schufen die immer sichtbarereren Umweltfolgen des Autoverkehrs in der kontinuierlich wachsenden Schweiz eher ein Umweltbewusstsein als in den Nachbarländern: «In Deutschland etwa entwickelte sich, durch die immensen Kriegsschäden bedingt, lange weniger Kritik gegenüber Wachstumsphänomenen wie dem Strassenverkehr», vermutet Sommer. So war es denn der Schweizer VCS, der später bei der Gründung des Verkehrsclub Deutschland VCD (1986), des Verkehrsclub Österreich VCÖ (1988) und ebenso bei der europäischen Dachorganisation Transport & Environment T&E (1990) in Brüssel Geburtshilfe leistete. Der politische Widerstand gegen die umfassende Dominanz der Auto-Gesellschaft war zum Schweizer Exportartikel geworden.

Während IG Velo und ARF zahlreiche Exponenten aus bürgerlichen Parteien einbeziehen konnten, bekundete der VCS damit Mühe. Seine ersten fünfundzwanzig Jahre waren weniger von Planungen und Detailverbesserungen, sondern vom Kampf gegen – aus VCS-Sicht – Strassen-Beton, PS-Wahn und Umwelt-Ignoranz geprägt, mit den entsprechenden Gegenreaktionen der Automobil- und Erdöl-Branche. So exponierten sich im VCS beinahe nur Linke und Grüne, was tendenziell ein entsprechendes Polit-Ghetto schuf. Die Wirkungen des VCS waren deshalb vorwiegend indirekt. Denn seine Initiativen, eine frühe Initiative zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA, der Kampf gegen drei Autobahnteilstücke («Kleeblatt»-Initiative) oder die Tempo 30-Initiative, verlor er zum Teil deutlich. Aber er trug massgeblich zum Abstimmungssieg der in den alpinen Regionen entstandenen Alpeninitiative bei. Später prägte er den Widerstand gegen die «Avanti-Initiative» beziehungsweise gegen deren Gegenvorschlag, mit welcher der TCS die Kernforderungen der Alpeninitiative, vor allem die Kapazitätsbegrenzung der alpenquerenden Hochleistungsstrassen, aushebeln wollte. Hier obsiegten die alternativen Verkehrsorganisationen 2004 mit fast 63 Prozent Ja-Stimmen. **3**

Aber auch der VCS hatte sich aus Sicht junger Alternativer im Laufe der Zeit in Mobilitätsfragen allzu etabliert und auf bloss schrittweisen Erfolg

fixiert. 1992 entstand mit «umverkehr» eine weit kleinere, aber agile Organisation, welche mit ihrer Initiative zur Halbierung des motorisierten Individualverkehrs in erster Linie junge Städter mobilisieren konnte. Die Vertreterinnen und Vertreter der 80er-Jahre-Jugendbewegung forderten damit auch die jetzt etablierten Alt-68er der Umweltbewegung heraus, als deren Teil sich der VCS verstand. Die Initiative scheiterte 2000 mit knapp 22 Prozent Ja-Stimmen aber deutlich. Dank seinen in diversen Städten der Schweiz lancierten Städte-Initiativen, mit deren Annahme sich St. Gallen 2010 als erste Kommune zu einer verkehrspolitischen Wende bekannte, gehört «umverkehr» mittlerweile zusammen mit VCS, Pro Velo und Fussverkehr Schweiz auch zu den nationalen alternativen Verkehrs-Organisationen der Schweiz. Die sind zum Zeitpunkt, da der Höhepunkt der Autobenutzung in den westlichen Ländern womöglich schon überschritten ist, allerdings immer weniger bloss Alternative, dafür immer mehr Mainstream.

Résumé:

Organisations de transport alternatives en Suisse – du mouvement antiatomique à l'article d'exportation

Alors que l'auto avait suppléé le rail dans les prestations de transport à la fin des années 1950, rien ne semblait pouvoir s'opposer à l'enthousiasme ininterrompu dont jouissait le trafic motorisé. Ce n'est que dans les années 1970 que des critiques s'élevèrent en Suisse avant tout contre la vision d'une ville adaptées à la seule voiture, qui exigeait la destruction des centres-villes encore intacts au profit de routes à haut débit. La crise pétrolière de 1973 et les doutes naissants à l'égard d'une croissance illimitée vinrent en appui de ces critiques. Reprises par le mouvement antiatomique, elles furent à la base de deux initiatives populaires (dépourvues de toute chance de succès d'ailleurs): l'initiative albatros pour la réduction de la pollution de l'air (1971) ou l'initiative dite de Berthoud pour 12 dimanches sans voiture (1974). Enfin se constitua en 1979 l'Association Transport et Environnement, pensée dans sa posture critique envers l'auto comme alternative au Touring Club Suisse. Bien que plus vieux, mais se consacrant avant tout à des moyens de transport particuliers, furent fondés Pro Velo et Mobilité piétonne, tous deux en 1975. L'ATE, comme organisation de mobilité globale, fut imitée quelques années plus



tard en Allemagne, en Autriche et au niveau européen, devenant ainsi un article d'exportation.

Riassunto:

Organizzazioni alternative del traffico in Svizzera – Da movimento di protesta antinucleare a prodotto d'esportazione

Dopo che, alla fine degli anni Cinquanta, le auto hanno relegato in secondo piano le prestazioni di trasporto delle ferrovie, per un ventennio regnò un entusiasmo incontrastato nei confronti del traffico motorizzato. Sarà soltanto a partire dagli anni Settanta che, in particolare la concezione di «città consone alle esigenze delle auto» secondo cui nuclei cittadini intatti avrebbero dovuto essere distrutti per favorire strade a scorrimento veloce, cominciò a divenire oggetto di critiche. A sostegno di quest'ultime intervenne la cosiddetta crisi del petrolio nel 1973 e sorsero dubbi quanto alle prospettive di una crescita incessante.

Queste contingenze come pure il movimento antinucleare diedero origine a iniziative senza probabilità di successo, come l'iniziativa Albatros che chiedeva la riduzione dell'inquinamento atmosferico (1971) o l'iniziativa Burgdorf mirante a introdurre 12 domeniche senz'auto (1974). Infine nel 1979 nacque l'Associazione traffico e ambiente (ATA), che si caratterizzava per il suo approccio critico nei confronti del traffico motorizzato e rappresentava in tal senso un'alternativa al Touring club svizzero (TCS). Le associazioni Pro Velo Svizzera e Mobilità pedonale furono istituite già qualche anno prima (ambidue nel 1975) ma con

un approccio specifico ai mezzi di trasporto. Organizzazione attiva in tutti i settori della mobilità, l'ATA ha funto qualche anno più tardi da modello per la Germania, l'Austria e a livello europeo, divenendo in tal modo un «prodotto d'esportazione».

Literatur:

Hans-Ulrich Berger, Peter Güller, Samuel Mauch, Jürg Oetterli: Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz, Zürich/Chur 2009.

Martin Heller, Andreas Volk (Hg.): Die Schweizer Autobahn (zur gleichnamigen Ausstellung im Museum für Gestaltung), Zürich 1999.

Christian Pfister (Hg.): Das 1950er Syndrom – Der Weg in die Konsumgesellschaft, Bern 1995.

Franz A. Roedelberger: Das Schweizerbuch vom Wandern, Reisen, Fliegen (dreisprachig). Spezialausgabe des Touring-Club der Schweiz, Bern 1956.

VCS (Hg.): Umwelt – Verkehr – Umkehr – Umweltgerechtes Verkehrsleitbild für die Schweiz, Herzogenbuchsee 1981.

Anmerkungen

- 1 Roedelberger: Das Schweizerbuch vom Wandern, Reisen, Fliegen, Bern 1956.



Hans Kaspar Schiesser

Soziologe und Politologe, arbeitete als Mobilitätsexperte und Lobbyist 13 Jahre für den VCS und danach 12 Jahre für den Verband öffentlicher Verkehr VöV.

3 Der Kampf gegen breitere Lastwagen tobte im Vorfeld der Annäherung an die EU. Die bislang gültige Lastwagenbreite von 2.3 Meter hätte die Schweiz vor dem Transit mit 2.5 Meter breiten EU-Normlastwagen bewahrt. Im Hinblick auf die Verhandlungen mit der EU akzeptierte das Volk 1990 die 2.5-Meter-Norm und verschaffte auch dem inländischen Lastwagengewerbe einen deutlichen Produktivitätssprung. Das Bild zeigt die Übergabe der Referendumsunterschriften durch den VCS. (Foto: Hans Kaspar Schiesser)

Die institutionelle und strategische Verankerung des Langsamverkehrs auf Bundesebene

Die schweizerische Verkehrspolitik will die heutigen und die künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient und umweltgerecht bewältigen. Die Erhöhung des Langsamverkehrsanteils kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Auf Bundesebene koordiniert der Bereich Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen ASTRA als nationale Fachbehörde die Massnahmen zur Stärkung und Entwicklung dieses nachhaltigen Verkehrsmittels.

Gottlieb Witzig

Der Langsamverkehr: Teil der landesweiten Grundversorgung und dritte Säule des Personenverkehrs

Die solide und sichere Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen (Service public) ist ein Markenzeichen der Schweiz, eine Voraussetzung für unsere hohe Lebensqualität und für das Gedeihen der Wirtschaft. Bund, Kantone und Gemeinden stellen sicher, dass alle Landesteile und alle Menschen Zugang zu einem leistungsfähigen Verkehrsnetz und damit zur Mobilität haben.

Der Langsamverkehr (LV) ist ein wichtiger Teil dieser Grundversorgung. Als «Königin der Feinverteilung» verfügt er über das längste Verkehrsnetz der Schweiz. Das Alltagsnetz umfasst Tausende Kilometer Trottoirs, Fusswege, Velostreifen und Velowege. Das Freizeitnetz besteht unter anderem aus über 60 000 Kilometer Wanderwegen und 8000 Kilometer signalisierten Velorouten. Eine stark wachsende Zahl von Begegnungs- und Fussgängerzonen ermöglicht uns eine sichere und attraktive Nutzung öffentlicher Strassenräume.

Die zentrale Bedeutung des Langsamverkehrs für das schweizerische Personenverkehrssystem zeigt sich nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch beim Verkehrsaufkommen. ¹ Zu Fuss oder mit dem Velo legen wir knapp 50 Prozent aller Wegetappen zurück. Mit dem LV sind wir pro Tag auch zeitlich am Längsten unterwegs (42,2 Prozent). Nur bei den zurückgelegten

Distanzen liegt das Kurzstreckenverkehrsmittel LV nicht an der Spitze, sondern naturgemäss hinter dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV), deren Stärken hauptsächlich im Mittel- und Langstreckenbereich liegen.

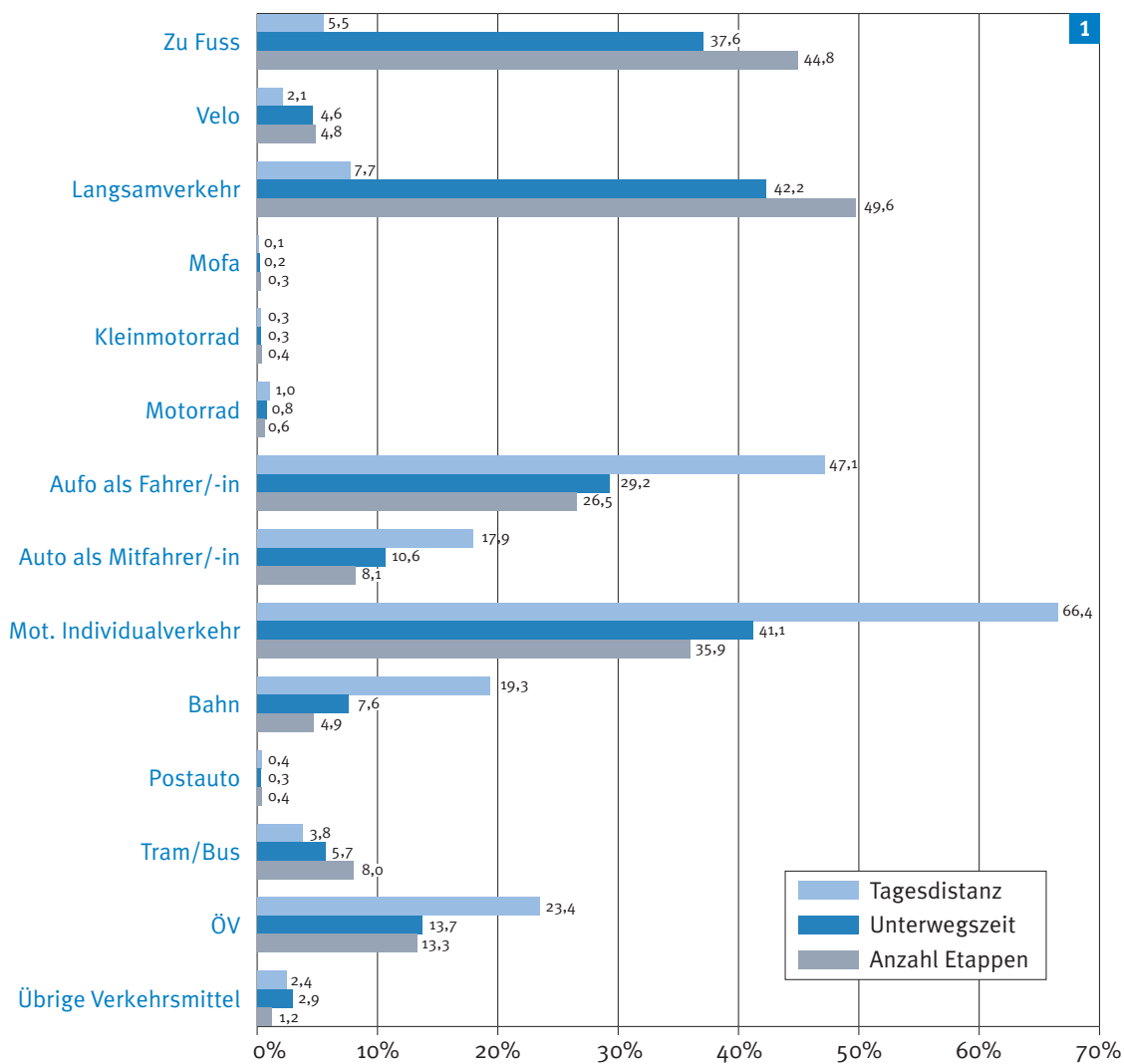
Gründung des Bereichs Langsamverkehr

Offizieller Gründungsakt und offizielle Gründungsurkunde für den Bereich Langsamverkehr ist der Bundesratsbeschluss vom 6. Dezember 1999 zur «Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Organisation». Die Verordnung hält unter anderem fest, «dass das ASTRA Entscheidungen für eine kohärente Politik im Bereich des Strassenverkehrs [...] vorbereitet und umsetzt. Dazu gehören insbesondere auch [...] Fuss- und Wanderwege, Velowege und historische Verkehrswege (Langsamverkehr)».¹

Dieser Bundesratsbeschluss erfolgte vor dem Hintergrund einer breit angelegten Regierungs- und Verwaltungsreform, in deren Rahmen unter anderem beschlossen wurde, die Aufgaben im Bereich der Infrastrukturen für den nicht-motorisierten Personenverkehr zu bündeln und eine Fachstelle Langsamverkehr einzurichten. Im Januar 2000 nahmen der Fachstellenleiter und ein wissenschaftlicher Mitarbeiter ihre Arbeit auf.

Aufgaben und Organisation des Bereichs Langsamverkehr

Planung, Bau, Unterhalt und Signalisation der LV-Infrastrukturen sind in erster Linie eine Aufgabe der Kantone, Agglomerationen und



1 Kennziffern zum Modalsplit; Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, S. 48; BFS / ARE (2012).

Gemeinden. Bund und Bundesbehörden unterstützen die Kantone und Gemeinden dabei, indem sie im Rahmen der verfassungsmässigen Ordnung möglichst günstige Rahmenbedingungen zur Stärkung und Weiterentwicklung des Langsamverkehrs schaffen.

Auf Bundesebene koordiniert der Bereich Langsamverkehr des Bundesamts für Strassen als nationale Fachbehörde diese Massnahmen und Aufgaben. Zu Beginn mit lediglich 1,8 Stellen dotiert, setzen sich heute acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit gut 600 Stellenprozenten dafür ein, dass der LV auf allen drei Staatsebenen als gleichwertige 3. Säule des Personenverkehrs behandelt wird.

Der Bereich Langsamverkehr unterstützt die Kantone und Gemeinden insbesondere durch:

- Beiträge an LV-Infrastrukturen in Städten und Agglomerationen (im Rahmen von Agglomerationsprogrammen);
- die Erarbeitung und Bereitstellung von Vollzugshilfen, Richtlinien und Normen;

- Grundlagenforschung sowie Unterstützung spezifischer Forschungsaufträge und Pilotprojekte;

- Anpassungen des Verkehrsrechts (beispielsweise Tempo-30- oder Begegnungszonen);

- die Bereitstellung von Grundlagen: Geodaten, Verkehrsstatistik, Verkehrsökonomie u.a.

Per 1. Januar 2014 übernimmt der Bereich LV zusätzliche Aufgaben bei Planung, Bau und Betrieb der Nationalstrassen. Er soll neu unter anderem dazu beitragen, dass Autobahnanschlüsse und Nationalstrassen mit Mischverkehr trotz weiteren Wachstums des motorisierten Verkehrs die Bedürfnisse des Langsamverkehrs besser berücksichtigen. Zur Zielerreichung wird der Bereich LV unter anderem Standards und Richtlinien für die Behandlung des LV bei Nationalstrassenprojekten erarbeiten sowie ausgewählte Nationalstrassenprojekte auf ihre Sicherheit und Attraktivität für den LV prüfen und beurteilen.

Zum Aufgabenfeld des Bereichs LV gehört ebenfalls die Pflege und Erhaltung historischer

2 Alte Averserstrasse; Erhaltungsmassnahmen ausgeführt. (Foto: Hans Peter Kistler, ASTRA)



Verkehrswege gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz. Mit dem Erlass der Verordnung vom 14. April 2010 über den Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) hat der Bundesrat die Grundlagen und Aufgaben zum Schutz dieser Kulturdenkmäler konkretisiert. Auf Bundesebene sind dies hauptsächlich folgende Aufgaben:

- Fachstellungennahmen im Rahmen von Bundesaufgaben wie Meliorationen oder die Planung und Projektierung von Strassen- oder Bahnvorhaben;
- Beiträge an Projekte zur Erhaltung und Pflege von historischen Verkehrswegen; **2**
- Information und Beratung von Behörden und Öffentlichkeit über die Bedeutung und den Zustand der historischen Verkehrswege;
- Integration der historischen Verkehrswege in das LV-Netz.

Die wichtigsten Meilensteine

Leitbild Langsamverkehr: Am 10. Mai 2001 erhielt das ASTRA vom Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Auftrag, ein departementales Leitbild Langsamverkehr zu erarbeiten.

Ende November 2001 diskutierten rund 40 Vertreterinnen und Vertreter von LV-Fachorganisationen, Bundesämtern, kantonalen und kommunalen

Fachstellen, Behindertenorganisationen und weitere Expertinnen und Experten den Leitbildentwurf. In welchen Bereichen, mit welchen Massnahmen soll der Langsamverkehr gefördert werden? Ist ein Engagement des Bundes in diesen Handlungsfeldern überhaupt stufengerecht? Sind die erforderlichen Rechtsgrundlagen vorhanden? Welche personellen und finanziellen Mittel müssen auf welchen Staatsebenen bereitgestellt werden?

In den folgenden Jahren wurden die offenen Fragen bearbeitet und stufengerechte Lösungsvorschläge zur Schliessung der Lücken entworfen. Die bedeutendste Lücke für eine stabile Entwicklung des gesamten Langsamverkehrs bildet derzeit die ungleiche Behandlung des Veloverkehrs gegenüber dem Fussverkehr und dem Wandern in Artikel 88 der Bundesverfassung.

Verankerung des LV in der Agglomerationspolitik des Bundes: Mit der Verankerung des LV als dritte Säule des Agglomerationsverkehrs im Infrastrukturfondsgesetz² vom 6. Oktober 2006 und im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer³ wurde die Möglichkeit geschaffen, Bundesbeiträge bis 50 Prozent an LV-Infrastrukturen in Städten und Agglomerationen auszurichten. Da das Kosten-Nutzenverhältnis von LV-Massnahmen in aller Regel ausgezeichnet ist, hat der LV in den

Agglomerationsprogrammen ein hohes Gewicht. Der angestrebte Qualitätssprung ist im Gang – eine Erfolgsgeschichte.

LV in der bundesrätlichen Strategie Nachhaltige Entwicklung: Der Bundesrat hat 2008 und wiederum 2012 in der aktualisierten Strategie Nachhaltige Entwicklung⁴ die Stärkung und Entwicklung des Langsamverkehrs als wichtigen Teil einer nachhaltigen Verkehrs- und Raumentwicklung bekräftigt und damit vorweggenommen, was die UNO-Konferenz Rio20+ unter dem Titel «The future we want» 2012 festschreibt: «We further recognize the importance of mixed-use planning and of encouraging non-motorized mobility, including by promoting pedestrian and cycling infrastructures.»⁵

Umsetzung Sachplan Verkehr beim Langsamverkehr: Der vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedete Sachplan Verkehr hält fest, der Bund habe bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich Schiene und Strasse mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass der LV optimal in die Transportkette eingegliedert wird, Trennwirkungen beseitigt werden sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere an den Schnittstellen zum regionalen und lokalen Verkehrsnetz, erhöht wird.

Signalisation Langsamverkehr: Mit der Verabschiedung der Schweizer Norm 640 829a per 1. Februar 2006 als Weisung beziehungsweise Richtlinie des ASTRA wurde die Signalisation der LV-Infrastrukturen, mit Ausnahme der Fusswege im Siedlungsgebiet, verbindlich geregelt. Geschaffen wurde insbesondere eine einheitliche Art der Routensignalisation als zwingende Voraussetzung für die Realisierung von Schweiz-Mobil.

SchweizMobil: Das Projekt der Stiftung Schweiz-Mobil fasst die Mobilitätsformen Wandern, Velo, Mountainbike und Inline Skating unter einem Dach zusammen. Verschiedene Bundesämter haben sich entsprechend ihrer Rechtsgrundlagen bei der Projektentwicklung und seit der Eröffnung 2008 bei der Weiterentwicklung engagiert. Das weltweit einzigartige Gesamtpaket aus Infrastruktur, Signalisation, Routen- und Begleitinformation erfreut sich grosser Beliebtheit.

LV-freundliches Verkehrsrecht: Die Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vereinfachte die Anforderungen und Verfahren zur Einführung dieser LV-freundlichen Zonen. Sie ist ein Erfolgs-

modell, das auch im benachbarten Ausland zunehmend Beachtung und Nachahmung findet.

Vollzugshilfen und andere Grundlagen zu Planung, Bau und Betrieb von LV-Infrastrukturen: Sie erleichtern den kantonalen und kommunalen Vollzugsbehörden die Umsetzung der LV-Anliegen mittels standardisierter Instrumente und Best-Practice-Beispielen.

Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz VIVS: Historische Verkehrswege gehören zu den gefährdeten Kulturdenkmälern der Schweiz. Zu deren Schutz hat der Bundesrat am 14. April 2010 die VIVS erlassen. Alle historischen Verkehrswege, die im zugehörigen Bundesinventar aufgeführt sind, stehen unter Bundesschutz. Kantone, Gemeinden oder Private, welche die inventarisierten Wege erhalten, können unterstützt werden.

Alle und weitere Publikationen sind unter www.langsamverkehr.ch oder www.ivs.admin.ch verfügbar.

Aktuelle Zielsetzungen, Pläne für die Zukunft

Neben seiner zentralen Rolle für das Funktionieren des Verkehrssystems erfüllt der Langsamverkehr in nahezu idealtypischer Weise fast alle Ansprüche moderner, zukunftsfähiger Mobilität, besonders im Kurzstreckenbereich bis 15 Minuten.⁶ LV ist CO₂- und emissionsfrei, siedlungsverträglich, ressourcen- und energieschonend, günstig, gesund und für alle rund um die Uhr verfügbar.

Dieses Nachhaltigkeitspotenzial findet in vielen Politikbereichen noch nicht genügend Beachtung. Denk- und Handlungsbedarf besteht beispielsweise noch bei der Konzipierung und Bearbeitung folgender Handlungsfelder:

CO₂-/Klima- und Energiepolitik: Das Potenzial des LV zur Substitution von CO₂- und energieintensiven Mobilitätsformen ist noch nicht ausgeschöpft.⁷ Zukünftige Aktions- und Massnahmenpläne sollten entsprechende Optionen und Massnahmen zur Diskussion stellen.

Raumentwicklung: Die Bedeutung und das Potenzial des LV als «Königin der Feinverteilung» (Erschliessung) und als beliebteste Freizeitaktivität (Naherholung) werden in den raumplanerischen Instrumenten und den entsprechenden Rechtsgrundlagen noch nicht adäquat behandelt.

Gesundheitsförderung (Bewegung und Gesundheit): Der Nutzen des LV für ein gesundheitsförderndes Mass an Alltags-Bewegung muss verdeutlicht und in Massnahmen konkretisiert werden.

Land- und Forstwirtschaft, Wasserbau: Direktzahlungen und andere Bundessubventionen sind so zu konzipieren, dass sie Anreize für den Erhalt und die Pflege des LV-Wegnetzes setzen, insbesondere mit Blick auf naturnahe Wanderwege und traditionelle historische Verkehrswege.

Verkehrssicherheit: Die objektive Verkehrssicherheit (safety) und das subjektive Sicherheitsempfinden (security) sind für die vermehrte Nutzung des LV von entscheidender Bedeutung und müssen weiter verbessert werden.

Verbesserung der statistischen Datengrundlagen: Der LV soll beispielsweise in der Transportrechnung kosten- und ertragsseitig gleichwertig behandelt werden.

Résumé:

L'ancrage institutionnel et stratégique de la mobilité douce au niveau fédéral

La politique suisse des transports entend maîtriser les besoins en mobilité actuels et futurs de la manière la plus efficace et la plus écologique possible. L'augmentation de la part de la mobilité douce peut y apporter une contribution décisive. Au niveau fédéral, le secteur Mobilité douce coordonne, au sein de l'Office fédéral des routes, au titre d'organisme spécialisé en la matière, les mesures destinées au renforcement et au développement de ce moyen de transport qui se veut inscrit dans la durabilité.

En plus du rôle central pour le fonctionnement du système des transports, la mobilité douce remplit de façon idéale presque toutes les exigences liées à une mobilité moderne et tournée vers l'avenir, en particulier dans le domaine des courts trajets jusqu'à 15 minutes. La mobilité douce est pauvre en CO₂ et autres émissions, est bien adaptée au milieu urbain, économe sur le plan énergétique et des ressources, abordable, sain et à la disposition de tous à toute heure. Ce potentiel n'est pas assez pris en considération dans de nombreux domaines politiques. Il est désormais nécessaire d'agir et de réfléchir notamment au niveau de la conception de la politique énergétique et climatique et de l'aménagement du territoire.

Riassunto:

L'ancoraggio istituzionale e strategico del traffico lento a livello federale

La politica svizzera del traffico vuole fronteggiare nel modo più efficiente ed ecologico possibile le esigenze di mobilità odierne e future. L'incremento della quota del traffico lento può contribuire in modo essenziale alla realizzazione di questo obiettivo. Sul piano federale, il settore traffico lento presso l'Ufficio federale delle strade (USTRA) coordina in veste di autorità nazionale specializzata le misure volte a rafforzare e a sviluppare questo mezzo di trasporto sostenibile. Accanto al suo ruolo centrale per il funzionamento del sistema del traffico, il traffico lento adempie in maniera pressoché ideale quasi tutte le esigenze di una mobilità moderna e orientata al futuro, con speciale riguardo per gli spostamenti brevi fino a 15 minuti di durata. Il traffico lento non produce CO₂ e non comporta altre emissioni, è confacente alle esigenze delle zone abitative, rispettoso sul piano delle risorse e dell'energia, economico, sano e disponibile in ogni momento. Questo potenziale di sostenibilità non gode ancora di sufficiente considerazione negli ambiti politici. Occorre riflettere e intervenire in particolare sulla concezione e sull'impostazione dello sviluppo territoriale, nonché della politica climatica del CO₂ e nei settori energetico.

Anmerkungen

- 1 Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe a.
- 2 Artikel 7 Absatz 5.
- 3 Artikel 17a – 17d.
- 4 Schweizerischer Bundesrat, Strategie Nachhaltige Entwicklung 2012–2015, 25.1.2012.
- 5 United Nations Conference on Sustainable Development – Rio+20 (2012): The future we want (Outcome of the Conference), Art. 136.
- 6 Das entspricht zu Fuss bis 1 Kilometer, mit dem Velo bis 5 Kilometer und mit dem E-Bike bis 7 Kilometer.
- 7 Infrac: CO₂-Potenzial des Langsamverkehrs. Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten, Bern (2005).



Gottlieb Witzig

Jurist, arbeitet seit 1. Januar 2000 als Fachstellenleiter und seit 1. Januar 2007 als Leiter des Bereichs Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen ASTRA.



1 Eröffnung der ersten Etappe der Solothurner Radwanderwege 1991. (Foto: Velobüro)

SchweizMobil – Langsamverkehr in Freizeit und Tourismus

SchweizMobil, das nationale Netzwerk des Langsamverkehrs für Freizeit und Tourismus, besteht seit 2008. Die nationalen, regionalen und lokalen Routen von SchweizMobil erstrecken sich über eine Länge von 31 000 Kilometern, sie sind mit rund 100 000 Wegweisern und Infotafeln ausgestattet und werden in vier Sprachen weltweit kommuniziert. SchweizMobil überzeugt durch die Verknüpfung seiner Routen mit dem öffentlichen Verkehr und mit vielen weiteren, für den Reisenden wichtigen Dienstleistungen.

Peter Anrig und Fredi von Gunten

Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus

SchweizMobil umfasst das Wanderland, das Veloland, das Mountainbikeland, das Skatingland und das Kanuland. Für diese «Länder» wurden nach dem Best-of-Prinzip nationale, regionale und lokale Routen entwickelt und signalisiert, welche vorgegebenen Qualitätsansprüchen bezüglich Linienführung, Wegbeschaffenheit, Sicherheit und Kommunikation genügen. Die Routen wurden mit den kantonalen und kommunalen Behörden konsolidiert und bilden den Kern des offiziellen Routennetzes für den Langsamverkehr in der Schweiz.

SchweizMobil wird getragen durch die gleichnamige Stiftung. Mitglieder sind neben Bundes- und Kantonsvertretungen das Fürstentum Liechtenstein sowie Organisationen und Verbände aus den Bereichen Tourismus, Verkehr, Mobilität und Sport.

Entstehung und Entwicklung

Etappe 1: 1989–1995

Das Freizeit-Velofahren als sportliche Betätigung, für Ausflüge und Reisen, lag im Trend. Die Kantone und Planungsregionen investierten zunehmend in Velorouten. Das Velobüro Olten realisierte im Zuge dieser Entwicklung die Solothurner Radwanderwege, **1** parallel dazu beriet der Schweizer Tourismus-Verband STV die Planungsregionen bei velotouristischen Projekten. Auf nationaler Ebene waren Velo-

routen jedoch noch kein Thema. Velobüro und STV nahmen gemeinsam Anlauf, um diese Lücke zu schliessen und initiierten die Gründung der Stiftung «Veloland Schweiz», zusammen mit dem Touring Club Schweiz TCS und dem Schweizerischen Landesverband für Sport (heute Swiss Olympic). Mehrere interessierte nationale Organisationen aus Verkehr, Tourismus und Sport wurden Mitglieder. Die Stiftung beauftragte ein Projektteam von Velobüro und STV, ein Veloland Schweiz nach dänischem Vorbild zu entwerfen. **2 3**

Meilenstein 1: 1995 erklärten sich die Kantone, das Bundesamt für Energie und private Organisationen aus Verkehr, Tourismus und Sport bereit, das Projekt Veloland Schweiz zu finanzieren.

Etappe 2: 1995–1998

Im Auftrag der Stiftung Veloland Schweiz realisierte das Projektteam neun nationale, einheitlich signalisierte Velorouten von insgesamt 3300 Kilometern Länge. Dies in engster Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Partnern, insbesondere mit Kantonen, Bund (SECO/Innotour, BFE/Energie 2000), den Schweizerischen Bundesbahnen SBB und Schweiz Tourismus. Die Routen waren mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft und mit touristischen Dienstleistungen wie Übernachtungsmöglichkeiten, Mietvelostationen und Serviceorten versehen. Routenführer informierten über Sehenswürdigkeiten. Alle Routen konnten nach individuellen Bedürfnissen gebucht werden (beispielsweise Gepäcktransport, Übernachtung, Mietvelo).

Meilenstein 2: Eröffnung von Veloland Schweiz am 30. Mai 1998 in Bern.

Etappe 3: 1999–2004

Die Schweizer Wanderwege, die Naturfreunde Schweiz und das Inventar der historischen Verkehrswege IVS ermunterten die Stiftung Veloland Schweiz, ein Wanderland Schweiz zu entwickeln. Dabei reifte die Idee, für den Langsamverkehr (Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten und Kanufahren) ein national einheitlich strukturiertes Angebot zu schaffen. Die Stiftung erweiterte dazu ihre Ziele auf die «Förderung der auf Muskelkraft basierenden Bewegungsaktivitäten aller Art» und entwickelte entsprechende Projekte unter der Marke «SchweizMobil». Nach intensiven Diskussionen mit Vertretern des Bundes, insbesondere mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA, der Kantone und privater Organisationen konnte eine



konsensfähige, finanzierbare Lösung gefunden werden.

Meilenstein 3: 2004 übernahm die Stiftung Veloland Schweiz die Verantwortung für die Umsetzung von SchweizMobil.

Etappe 4: 2005–2008

Dank der ausgezeichneten Zusammenarbeit aller Partner wurden innert kürzester Zeit 10 000 Kilometer nationale und regionale Langsamverkehrsrouten integriert und signalisiert. Die Stiftung Veloland Schweiz änderte ihren Namen in Stiftung SchweizMobil und nahm die Schweizer Wanderwege, den SAC, den Schweizerischen Kanu-Verband, die IG SchweizMobil und ViaStoria als neue Stiftungsratsmitglieder auf. Für die Umsetzung von buchbaren Angeboten auf den jeweiligen Routen wurde die Schwesterorganisation IG SchweizMobil zusammen mit der Firma SwissTrails zuständig.

Meilenstein 4: Eröffnung von SchweizMobil am 25. April 2008 in der Region Murtensee. **4**

Etappe 5: 2009–2013

SchweizMobil entwickelte sein Angebot nach Marktbedürfnissen weiter. Das nationale und regionale Routennetz ist bislang durch lokale Routen auf insgesamt 31 000 Kilometer erweitert worden. 2013 werden 57 hindernisfreie Wege für Menschen mit einer Behinderung feierlich eröffnet. Die Web-Kommunikation wird kundenorientiert ausgebaut und erfolgreich mit mobilen Anwendungen (App) ergänzt. Mit der SchweizMobilCard hat SchweizMobil zudem ein Instrument zur individuellen Tourenplanung lanciert. 2008 wurde SchweizMobil mit dem «Milestone», dem Schweizer Tourismuspreis, ausgezeichnet. 2009 folgte die

3



2 Das später auch für die Planung zuständige Velobüro mit dem ersten Schild der Schweizer Radwanderwege von 1993, mit dem das Projekt eines nationalen Radroutennetzes lanciert wurde. (Foto: Velobüro)

3 Erste Routenskizze zum Veloland Schweiz von 1994. (Archiv Velobüro)

Auszeichnung mit dem «Globe Award» der British Guild of Travel Writers und 2013 der «Synaptic Award for excellence in seamless Mobility» durch den Europäischen Synaptic-Cluster.

Meilenstein 5: SchweizMobil ist bei der öffentlichen Hand, den privaten Partnern und den Nutzern etabliert und gilt als wichtiger Bestandteil der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. SchweizMobil darf dank der kommunikativen Vernetzung von Langsamverkehrsrouten, ÖV-Angeboten und touristischen Dienstleistungen weltweit als Benchmark bezeichnet werden. Das öffentliche Interesse hat seit der Eröffnung markant zugenommen: Verzeichnete die Webplattform www.schweizmobil.ch im Jahr 2008 noch knapp über eine Million Besuche, waren es im Jahr 2012 bereits 4.2 Millionen. Die dank SchweizMobil generierten Umsätze (Tourismus, öffentlicher Verkehr und Ausrüstung) belaufen sich jährlich auf über 500 Millionen Schweizer Franken.

Der slowUp

slow down – pleasure up: Zur Förderung des Langsamverkehrs und ergänzend zu den vorgängig beschriebenen Entwicklungsschritten initiierte die Stiftung Veloland Schweiz im Jahr 2000 im Rahmen ihres Expo-02-Projektes «Human Powered Mobility» gemeinsam mit der Gesundheitsförderung Schweiz und Schweiz Tourismus den slowUp als motorfahrzeugfreien Erlebnistag. Das slowUp-Rezept ist so einfach wie überzeugend: 30 Kilometer Strassen in einer attraktiven Landschaft werden einen Tag für den motorisierten Verkehr gesperrt und dürfen nur mit Velos, Inlineskates, Trottinets und dergleichen befahren oder zu Fuss

begangen werden. Entlang der Strecke bieten ortsansässige Vereine und Sponsoren ansprechende Rahmenprogramme sportlicher, spielerischer, kultureller und musikalischer Art. Für das leibliche Wohl sorgen Verpflegungsstände und Festwirtschaften. 2012 haben bereits 18 solcher slowUps in allen Regionen der Schweiz stattgefunden. Die Zahl der Teilnehmenden ist mittlerweile auf über 400 000 Personen angestiegen.

Aktuelle Zielsetzungen und Wirkungsbereiche von SchweizMobil

Im heutigen Stiftungszweck sind die Verwirklichung von Routennetzen zum Langsamverkehr, insbesondere in Freizeit und Tourismus, sowie die Förderung von auf Muskelkraft basierenden Bewegungsaktivitäten aller Art enthalten. Der Stiftungsrat hat dazu 2009 die Strategie von SchweizMobil neu definiert. Im Zentrum stehen die Qualitätssicherung und -entwicklung der SchweizMobil-Routen, die Stärkung des Netzwerks durch eine vertiefte Zusammenarbeit aller wichtigen Partner sowie eine moderne, bedürfnisgerechte und ansprechende Kommunikation. Neue Routen werden nur nach kritischer Prüfung ihrer «Best-of-Qualität» und aufgrund eines bedeutenden Kundenbedürfnisses aufgenommen. Die Ausdehnung von SchweizMobil auf andere Mobilitätsformen wie Winterwandern und Schneeschuhlaufen wird regelmässig geprüft. Es gilt jeweils zu klären, ob ein nationales Angebot aufgebaut und damit ein wichtiges Kundenbedürfnis bedient werden kann und ob die dazu notwendigen Arbeiten auch langfristig finanzierbar sind.

4 Eröffnung von SchweizMobil im Frühling 2008 mit dem ehemaligen Präsidenten der Stiftung George M. Ganz (am Rednerpult) und der versammelten Projektleitung. (Foto: SchweizMobil)



Résumé:

SuisseMobile – Mobilité douce, loisirs et tourisme

La fondation issue de La Suisse à vélo s'est transformée en un court laps de temps en une plateforme pour toutes les formes touristiques de mobilité douce et a su tisser, sur le plan national, un dense réseau de routes particulièrement attractives pour la randonnée, le vélo, le mountain-bike et le skate et le canoë. L'intérêt du public, depuis sa création, a considérablement augmenté: si le site www.schweizmobil.ch enregistrait en 2008 à peine plus d'un million de visites, elle en atteignait déjà 4,2 millions en 2012. Le chiffre d'affaires généré grâce à SuisseMobile (tourisme, transport public et équipement) se monte à plus de 500 millions de francs suisses. La fondation est financée par les pouvoirs publics sous la forme d'un partenariat public-privé pour les deux tiers de son budget et par des institutions privées, des sponsors et des entreprises de service pour le tiers restant. SuisseMobile devra être partiellement réorganisé dans les années à venir: l'accent sera mis sur la garantie et le développement de la qualité des routes et des prestations ainsi que sur la diffusion des offres à disposition.

Riassunto:

SvizzeraMobile – traffico lento nel tempo libero e turismo

Subentrata a La Svizzera in bici, la fondazione SvizzeraMobile si è sviluppata in poco tempo nella principale piattaforma per tutte le forme turistiche del traffico lento ed ha costruito una fitta rete di percorsi a livello nazionale che si prestano per escursioni a piedi, in bicicletta, in

rampichino, con gli skate e in canoa. Dalla sua istituzione ad oggi, l'interesse dell'opinione pubblica nei suoi confronti è fortemente aumentato: se nel 2008 le visite sulla piattaforma web ammontavano a poco più di 1 milione www.schweizmobil.ch, nel 2012 ne sono state registrate 43.2 milioni. Le cifre d'affari conseguite grazie a SvizzeraMobile (turismo, trasporti pubblici ed equipaggiamento) ammontano annualmente a oltre 500 milioni di franchi svizzeri. La fondazione è finanziata e gestita in forma di «Public Private Partnership» per due terzi dall'ente pubblico e per un terzo da istituzioni private, sponsor e terziario. Nei prossimi anni è previsto un ampliamento contenuto di SvizzeraMobile, improntato alla sicurezza e allo sviluppo della qualità dei percorsi e dei servizi come pure della comunicazione delle offerte.

www.schweizmobil.ch

www.schweizmobil.org



Peter Anrig

Notar, lic.rer.pol, ehemals Geschäftsführer der Stiftungen Veloland Schweiz (1998–2004) und SchweizMobil (2005–2008).



Fredi von Gunten

Geschäftsführer der Stiftung SchweizMobil seit 2009.

Ein Grundlegendes Geschehen

Wie die Fuss- und Wanderwege in die Bundesverfassung kamen

1972 begaben sich ein paar Idealisten auf einen langen und beschwerlichen Weg. Zum Glück wussten sie nicht, was sie erwartete. Doch Hartnäckigkeit und geschicktes politisches Agieren führten schliesslich zum Ziel, wirksame Rechtsgrundlagen für «menschengerechte» Wege zu schaffen mit dem Verfassungsartikel für Fuss- und Wanderwege von 1979 und dem entsprechenden Bundesgesetz von 1987. Einer der Idealisten erinnert sich.

Hugo Bachmann

Auf Wanderungen mit der Familie stellte ich Ende der 1960er-Jahre fest, dass in der Schweiz immer mehr gelb markierte Wanderwege geteert und für den motorisierten Verkehr geöffnet wurden. Ich ärgerte mich darüber – und erfand den Begriff «Verstrassung» der Wanderwege. Die Wege waren schutz- und rechtlos, jedermann konnte daraus eine Strasse machen. Auf einem Hartbelag zu gehen, kann das Landschaftserlebnis und die menschliche Physiologie erheblich beeinträchtigen.

Ein erstes Gespräch

Da las ich 1970 in einer Kolumne des Zürcher Stadtpräsidenten Sigmund Widmer über die «Die Zukunft des Fussgängers» einen interessanten Vorschlag: Um zusammenhängende Wanderrouten, zum Beispiel von Zürich nach Bern, zu schaffen, solle der Bund – analog wie für die Eisenbahnen und die im Bau befindlichen Nationalstrassen – ein Expropriationsrecht erhalten mit dem Zweck, diese Wege durch eine eidgenössische Gesetzgebung zu sichern.¹ Im Frühjahr 1972 erlebte ich den Zerfall der Wanderwege hautnah im Tessin.² Da sprang der Funke, und ich traf Sigmund Widmer zu einem ersten Gespräch. Wir waren uns rasch einig. Wir hatten beide dasselbe innere Feuer, um uns mit aller Kraft für die rechtliche Sicherung der Wege für die Menschen zu Fuss und somit gegen deren Verschwinden einzusetzen. Bald stiess Hans Ehrismann aus Wetzikon, Mitglied der Technischen Kommission der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für



1 Ein Plakat im Format A3, das in Deutsch, Französisch und Italienisch in grosser Anzahl verteilt und in Läden sowie von Privatpersonen ausgehängt wurde (Privatarchiv H. Bachmann)

Wanderwege SAW, dazu. Wir gründeten eine informelle «Arbeitsgruppe zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege», deren Vorsitz ich übernahm. Später vergrösserten wir die Gruppe, doch den sehr aktiven Kern bildeten während längerer Zeit nur wir drei.

Für den Schutz aller «menschengerechten» Wege

Nachdem anfänglich die Wanderwege (Erholungsfunktion, ausserhalb Siedlungsgebiet, kein Hartbelag, kein Fahrverkehr) durchgehender Routen im Vordergrund standen, erkannten wir bald, dass auch die Fusswege (Verkehrsfunktion,

im Siedlungsgebiet, kein Fahrverkehr) und somit das gesamte Fuss- und Wanderwegnetz rechtlich geschützt und sein Ausbau gefördert werden sollte. Vorerst erarbeiteten wir eine Dokumentation über die Ursachen der rapid zunehmenden Zerstörung und des Verfalls der Fuss- und Wanderwege. Damit unternahmen wir 1973 im Ständerat eine erste und erfolgreiche politische Aktion zur Ergänzung des – später in der Volksabstimmung abgelehnten – Eidgenössischen Raumplanungsgesetzes mit einem Passus über Fuss- und Wanderwegnetze bei den Bestimmungen über die Richtpläne des Verkehrs. Dieser betraf jedoch nur neu zu planende Wege. Die Erhaltung bestehender Fuss- und Wanderwege, die qualitative Verbesserung vorhandener Routen und die Schaffung lokaler Fusswegnetze konnte damit nicht erreicht werden.³

Die Verfassungsinitiative

In der Folge begann ich mich intensiv mit dem einschlägigen Verfassungs- und Staatsrecht zu befassen. Schon als Student der Bauingenieurwissenschaften in den 1950er-Jahren war ich an Rechtsfragen interessiert und hatte mehrere, auch freiwillige Rechtsvorlesungen besucht. Bald wurde mir klar, dass unsere Ziele nur mit einem Verfassungsartikel erreicht werden konnten. Meine ETH-Kollegen und Rechtsprofessoren Martin Lendi und Ricardo Jagmetti halfen mir bei der Formulierung des Textes und der Übersetzung auf Französisch und Italienisch. Bereits im August 1973 lancierten wir die «Eidgenössische Volksinitiative zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege» mit folgendem Text:⁴

1. *Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Planung, die Errichtung und den Unterhalt eines nationalen Wanderwegnetzes sowie die Koordination, die Errichtung und den Unterhalt regionaler Fuss- und Wanderwegnetze in der ganzen Schweiz sicherstellen.*
2. *Er fördert die Anlage und den Ausbau lokaler Fusswegnetze.*
3. *Fuss- und Wanderwege sind abseits befahrbarer Strassen zu führen.*

Eigentlich wussten wir gar nicht so richtig, was wir taten, denn wir hatten weder Geld noch eine adäquate Infrastruktur. Doch mithilfe einer idealistischen Sekretärin meines ETH-Lehrstuhls und eines Journalistik-Studenten war es möglich, einen rudimentären Pressedienst und eine Sammelstelle für die ausgefüllten Unterschriftenkarten

einzurichten. Zudem konnten wir zahlreiche Organisationen des Natur- und Umweltschutzes sowie Privatpersonen zur Unterstützung gewinnen – allein meine Eltern sammelten rund 13 000(!) Unterschriften. Auch wir von der Arbeitsgruppe standen stundenlang am Zürcher Hauptbahnhof und machten wertvolle Erfahrungen. Innert Rekordzeit kamen weit mehr als die damals nötigen 50 000 Unterschriften zusammen. Natürlich waren wir aufs Äusserste angespannt und eigentlich total überfordert. Doch der Erfolg beflügelte, so dass wir im Februar 1974 die Initiative mit über 123 000(!) Unterschriften einreichen konnten.

Vereinsgründung und Lobbyarbeit

Nach einer kurzen Pause bereiteten wir uns auf das absehbare Seilziehen im Bundesrat und in den Eidgenössischen Räten vor. Wir erweiterten die Arbeitsgruppe zu einem Vorstand und gründeten am 28. November 1975 einen Verein mit dem Namen «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege (ARF)», der heute etwas bombastisch und langfädig klingen mag, unser Ziel jedoch trefflich umschrieb: Die Wege für die Menschen zu Fuss sollten geschützt und ihre Netze erweitert werden, und dafür brauchte es neue Rechtsinstrumente.

Aus dem Bundeshaus erreichten uns kritische und auch spöttische Bemerkungen. Fuss- und Wanderwege gehörten doch nicht in die Bundesverfassung, das sei eine Aufgabe der Gemeinden oder bestenfalls der Kantone, sonst müsse man auch noch Wege für Kinderwagen und für Velos verfassungsrechtlich verankern! Bundesrat Hans Hürlimann, der zuständige Vorsteher des Innendepartements, lud mich als ARF-Präsident und den Vorsitzenden der im Komitee ebenfalls vertretenen SAW zu einem Gespräch ein und bot dieser eine jährliche finanzielle Unterstützung an – gegen den Rückzug der Initiative! Die SAW wankte, doch wir von der ARF als ursprüngliche Initianten und unermüdliche Zugpferde liessen uns selbstredend nicht auf einen Kuhhandel ein. Im Januar 1976 begann die ARF mit einer umfassenden Informationskampagne. Bei zahlreichen National- und Ständeräten warben wir im persönlichen Gespräch um Unterstützung. Am 26. Juni erfolgte die Gründung der «Parlamentarischen Gruppe für Fuss- und Wanderwege», der bis 1978 rund 90 Parlamentarierinnen und Parlamentarier beitraten. Im Juli 1976 eröffnete die



ARF einen Pressedienst, der periodisch Artikel und Fotos an die Presse der deutschen und französischen Schweiz versandte.

Der Bundesrat lehnt ab

Bundesrat Hans Hürlimann spürte vermutlich das zunehmende Wohlwollen für unser Anliegen und setzte bald eine Expertengruppe ein. Ihr gehörten Parlamentarier, Beamte des Innendepartements sowie der Schreibende und der inzwischen zum Nationalrat gewählte Sigmund Widmer als Vertreter der Initianten an. Die Expertengruppe sollte einen gegenüber dem Initiativtext modifizierten und vor allem weniger bundeslastigen Gegenvorschlag ausarbeiten. Unserer geringen Kräfte bewusst, erklärten wir uns frei nach dem Motto «lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach» – zur Mitwirkung bereit und formulierten selbst einen Text, der sich in der Expertengruppe schliesslich weitgehend durchsetzte. Doch wir hatten uns zu früh gefreut: Am 25. November 1976 hörten wir im Radio, dass der Bundesrat dem Parlament die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfehle. Die Entscheidung soll mit 4:3 Stimmen gefallen sein. Wie waren wir enttäuscht und frustriert! Nach anfänglicher Lähmung rappelten wir uns aber wieder auf.



Nur nicht aufgeben!

1977 verstärkten wir die Bemühungen zur Information von Öffentlichkeit und Parlament mit einer Pressekonferenz in Bern, mit der Ausarbeitung einer umfassenden Dokumentation zum negativen Einfluss der Subventionspraxis des Bundes für land- und forstwirtschaftliche Wege auf die Fuss- und Wanderwege und mit der «Bearbeitung» der Mitglieder der vorberatenden parlamentarischen Kommissionen. Im September 1977 beschloss der Nationalrat auf Antrag seiner vorberatenden Kommission einen etwas modifizierten Gegenvorschlag, der auch die Radwege einbezog. Im Differenzbereinigungsverfahren zwischen den beiden Räten fielen die Radwege aber wieder aus der Vorlage heraus.⁵ Auch der Bundesrat lenkte schliesslich ein und stimmte dem Gegenvorschlag zu.

Ein passabler Gegenvorschlag

Im September 1978 einigten sich die Räte auf folgenden Gegenvorschlag:

1. *Der Bund stellt Grundsätze auf für Fuss- und Wanderwegnetze.*
2. *Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen sind Sache der Kantone. Der Bund kann ihre Tätigkeit unterstützen und koordinieren.*

2 Wanderwege verschwinden zunehmend unter neuen Strassen...

3 ...aber entlang von Autobahnen gibt es vielleicht noch Platz. Nebelspalter-Karikaturen, abgedruckt im Informationsblatt der ARF zur Abstimmung vom 18. Februar 1979. (Privatarchiv H. Bachmann)



4 5 Abstimmungs-
werbung für Fusswege
und für Wanderwege.
(Privatarchiv
H. Bachmann)

3. *In Erfüllung seiner Aufgaben nimmt der Bund auf Fuss- und Wanderwegnetze Rücksicht und ersetzt Wege, die er aufheben muss.*

4. *Bund und Kantone arbeiten mit privaten Organisationen zusammen.*

(Bei der Revision der Bundesverfassung 1998 wurde dieser letzte Punkt weggelassen.)

Dieser Text war deutlich föderaler als der ursprüngliche Initiativtext. Der Bund sollte nur Grundsätze erlassen, während der Vollzug den Kantonen oblag. Immerhin erhielt der Bund das Recht zu koordinieren und zu unterstützen, zum Beispiel durch das Erarbeiten von allgemeinen Grundlagen und von Anleitungen für die Kantone. Zudem musste er bei seinen eigenen und den von ihm subventionierten Bauvorhaben auf die Fusswege Rücksicht nehmen.

Der Gegenvorschlag war nur dank unzähligen Gesprächen zustande gekommen, die der Schreibende mit 143 National- und Ständeräten führte.⁶ Hilfreich war auch die im Mai 1978 an einer Pressekonzferenz der ARF in Bern erklärte Bereitschaft zum Rückzug der Initiative, sofern beide Räte dem Gegenvorschlag zustimmten.

Nicht ohne Infrastruktur und Geld

Eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg unserer Bemühungen war eine eigene – wenn auch bescheidene – Infrastruktur. 1977 konnten wir in einer Abbruchliegenschaft in Zürich ein Büro mieten und mit einer erbettelten Schreibmaschine, einem alten Kopierapparat und einem Telefon ein Sekretariat einrichten. Eine idealistisch-gesinnte und einsatzfreudige Sekretärin koordinierte hier die Arbeit der vielen freiwilligen Helferinnen und

Helfer. Meine Frau betrieb im Keller unseres Hauses einen aufwendigen «Versandladen» für gelbe Leibchen mit der Aufschrift «Ja für Fuss- und Wanderwege». Das Sekretariat wechselte später an die Klosbachstrasse 28, wo sich heute noch die Geschäftsstelle von «Fussverkehr Schweiz» befindet. Dank der Aktion «Wanderweg-Wunderweg», den die ARF zusammen mit dem WWF Schweiz und anderen Organisationen durchführte, konnten Finanzen in der Höhe eines sechsstelligen Betrags sowie zahlreiche neue Mitglieder gewonnen werden: bis 1980 hatte die ARF rund 3500 Mitglieder, wovon etwa 500 aus der welschen Schweiz. Die Aktion war zugleich eine ausgezeichnete Werbung für unser Anliegen.

Ein historischer Volksentscheid

Die Abstimmungskampagne forderte nochmals alle unsere Kräfte. Von Oktober bis Dezember 1978 trafen mehrere Arbeitsgruppen der ARF im freiwilligen Einsatz intensive Vorbereitungen – für Aufträge an professionelle Werber fehlten die Mittel. Unsere Aktivitäten bestanden vor allem aus periodischen Versänden von selbst verfassten Artikeln an Tages- und Wochenzeitungen sowie von Plakaten an unterstützende Organisationen zwecks Verteilung und Aushang. Es war schwierig einzuschätzen, ob die Gegner – vor allem Kreise aus der Landwirtschaft und Föderalisten, die gegen neue Bundeskompetenzen waren – eine ernsthafte Gegenkampagne führen würden. Das war dann glücklicherweise nicht der Fall. Zudem genossen wir die, wenn auch nur lauwarmer, Unterstützung der Bundesratsparteien. Trotzdem war die Spannung kaum mehr auszuhalten.

Am 18. Februar 1979 nahm das Schweizer Volk den neuen Verfassungsartikel BV Art. 37 quater mit 1 466 144 (77 Prozent) Ja gegen 432 777 (23 Prozent) Nein an. Mit Ausnahme des Kantons Wallis stimmten sämtliche Kantone zu. Es war ein historischer Volksentscheid, hatte doch bisher kaum je eine Verfassungsvorlage eine derart hohe Zustimmung erzielt.

Mit Mühe zum Fuss- und Wanderweggesetz

Kurz nach der Abstimmung beauftragte Bundesrat Hans Hürlimann eine aus Parlamentariern, Bundesbeamten sowie Vertretern der ARF und der SAW zusammengesetzte Arbeitsgruppe damit, die Grundlagen für ein Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vorzubereiten.

Von der ARF wirkten nebst dem Schreibenden der Jurist August Rebsamen, der Verkehrsingenieur, Fussgängerfachmann und Schriftsteller Hans Boesch und Vizepräsident Jürg Welti mit. Zum Schlussbericht konnten wir vor allem bezüglich neuer Fachbegriffe und bei der Klärung kniffliger rechtlicher Fragen Wesentliches beitragen. Der Gesetzesentwurf ging im September 1981 in die allgemeine Vernehmlassung. Wieder meldeten sich mit Nachdruck hartnäckige Gegner vor allem aus der Landwirtschaft und aus dem rechten politischen Spektrum. Während mehrerer Jahre waren nochmals grosse Anstrengungen von Seiten der ARF nötig, um die Kernanliegen der Initiative zu retten und weitere Verwässerungen zu vermeiden. Am umstrittensten war wohl die Bestimmung von FWG Artikel 7 Absatz 2: «Fuss- und Wanderwege sind insbesondere zu ersetzen, wenn sie [...] c. auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für den Fussgänger ungeeignet sind.» Später wurde die «grössere Wegstrecke» durch einen Bundesgerichtsentscheid als 150 Meter oder mehr definiert. Im September 1982 trat ich nach zehn Jahren Einsatz fast meiner ganzen Freizeit als Präsident und Vorstandsmitglied der ARF zurück und übergab mein Amt an meinen Nachfolger Jürg Welti, der die Bestrebungen der ARF mit Umsicht weiterführte. 1985 verabschiedeten Nationalrat und Ständerat schliesslich das FWG, das auf den 1. Januar 1987 in Kraft trat.

Fazit

Wenn ich heute durch Landschaft und Siedlungen gehe, sehe ich, dass die damaligen Bemühungen viel Gutes bewirkt haben. Manchen «menschenrechtlichen» Weg würde es sonst wohl nicht mehr geben, und die Erstellung neuer Fuss- und Wanderwege wäre schwieriger gewesen. Ich habe aber auch immer wieder festgestellt, dass der Vollzug der neuen Rechtsgrundlagen kantonal sehr unterschiedlich ist. Da und dort geht die Verstrassung in aller Stille weiter. Denn «Wo kein Kläger ist...»

Résumé:

Un événement fondamental. Comment les chemins pédestres firent leur entrée dans la constitution

En 1972, quelques idéalistes empruntèrent un long et pénible chemin. Par bonheur, ils ne savaient pas ce qui les attendait... Pourtant, leur obstination et leur habileté politique les me-

nèrent au but qu'ils s'étaient assigné: la création de bases légales en bonne et due forme pour des «chemins adaptés à l'humain», avec l'article constitutionnel sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre de 1979 et la loi fédérale y relative, adoptée en 1987. Un de ces idéalistes se souvient.

Riassunto:

Gli eventi che hanno posto le basi. Come i percorsi pedonali e i sentieri sono approdati nella Costituzione

Nel 1972 un paio di idealisti hanno intrapreso un cammino lungo e faticoso. Fortunatamente non sapevano cosa li attendeva. La loro tenacia e destrezza politica hanno reso possibile la creazione di efficaci basi giuridiche per percorsi «consoni alle esigenze dell'essere umano», mediante l'articolo costituzionale sui sentieri e i percorsi pedonali del 1979 e la corrispondente legge federale del 1987. Le fasi di questa conquista sono ricordate da uno degli idealisti.

Anmerkungen

- 1 Reformatio – Evangelische Zeitschrift für Kultur und Politik, XIX/8, 1970.
- 2 Hugo Bachmann: «Die Zerstörung des Tessins». Leserbrief in der NZZ vom 12. Mai 1972.
- 3 Hugo Bachmann: «Die Fuss- und Wanderwege sind bedroht» und «Gezielte Förderung der Fuss- und Wanderwege», in: Natur und Mensch 15/3–4, Rheinaubund (Hg.), Schaffhausen 1973.
- 4 Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF: «Von der Initiative bis zur Abstimmung – Chronik der wichtigsten Ereignisse». Jahresbericht 1978/79, Zürich 1979.
- 5 Nachlass H. Bachmann zur Fuss- und Wanderweg-Initiative. Bundesarchiv Bern.
- 6 Jahresberichte der ARF 1979/80, 1980/81, 1981/82. Archiv ARF/Fussverkehr Schweiz, Zürich.



Hugo Bachmann

Emeritierter Professor für Baudynamik und Erdbebeningenieurwesen der ETH Zürich, Dr. sc. techn. Dr. h.c., Ehrenpräsident der ARF/Fussverkehr Schweiz.

1 Seit 1989 gilt in der ganzen Schweiz ein grundsätzliches Parkverbot auf Trottoirs. Mit Steckkarten, welche die Mitglieder unter die Scheibenwischer eines falsch parkierten Autos klemmen konnten, wurde auf diese neue Regelung und auf den Verband ARF aufmerksam gemacht. (Archiv Fussverkehr Schweiz)

1



*Liebe Automobilistin
Lieber Automobilist*

Seit dem 1. Juli 1989 ist das Parkieren von Autos auf den Trottoirs verboten. Ihr Fahrzeug behindert mich auf meinem sonst sicheren Weg als Fussgänger. Bitte belassen Sie mir doch den bescheidenen Raum auf dem Trottoir zu meiner Sicherheit.

**Danken Sie auch an die Kinder,
an die Gehbehinderten und
Betagten !!**

Herzlichen Dank



Arbeitsgemeinschaft
Recht für Fussgänger
Klosterbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. 01 / 383 62 40

Von der ARF zu «Fussverkehr Schweiz»

Die hohe Zustimmung zum Verfassungsartikel über die Fuss- und Wanderwege 1979 brachte die positive Grundhaltung der Bevölkerung zum Zufussgehen zum Ausdruck. Die Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF, welche mit ihrer Initiative die Verfassungsergänzung lanciert hatte, tritt heute unter dem Namen «Fussverkehr Schweiz» auf.

Thomas Schweizer

Grundsteine der Facharbeit

Nach der Annahme des Fuss- und Wanderwegartikels durch das Schweizer Volk (vgl. Beitrag von Hugo Bachmann, S. 19) waren in den 1980er-Jahren unter dem Dach der ARF verschiedene Kommissionen an der Arbeit. Die Kommission «Rechtsgrundlagen» war massgeb-

lich an der Formulierung des nationalen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) beteiligt. Daneben bestanden Kommissionen für «ländliche Wegnetze» und «lokale Fusswegnetze», «Öffentlichkeitsarbeit», «Politik» und weitere. Ihre Resultate wurden in einer Publikationsreihe veröffentlicht.

Hans Boesch als Vordenker

Einer der Mitbegründer der ARF und ein wichtiger Vordenker war Hans Boesch. Er brachte im

Vorstand und in verschiedenen Fachgremien der Organisation sein Fachwissen ein. Sorgfalt, Langsamkeit und Sinnlichkeit waren für Hans Boesch die wesentlichen Werte, für die er sich zeitlebens engagierte, sowohl als Ingenieur und Dozent am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) in Zürich als auch als Schriftsteller. In seinen zahlreichen Fachpublikationen wie «Der Fussgänger als Kunde» (1988); «Der Fussgänger als Passagier» (1989) oder «Die Langsamverkehrsstadt» (1992) nahm er stets die Optik der Fussgänger ein. Er brachte das Thema Zufussgehen auch an der ETH ein. Mit seinen Analysen und Postulaten war Hans Boesch seiner Zeit voraus. Viele seiner Forderungen finden erst heute vermehrt Eingang in Planungs-Leitbildern von Kantonen und Gemeinden.

Neuausrichtung und Namensänderungen

1985 wurde das nationale Fuss- und Wanderweggesetz FWG vom Parlament verabschiedet und 1987 in Kraft gesetzt. Damit war eine 15-jährige Phase der Erarbeitung der Rechtsgrundlagen abgeschlossen. Folgerichtig benannte sich 1985 die «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege» in «Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger» um. In Arbeitsteilung mit den Schweizer Wanderwegen setzte sich die ARF hauptsächlich für Fusswege im Siedlungsgebiet ein, blieb aber bei Rechtsfragen nach wie vor auch für die Wanderer eine Ansprechstelle. Im Lauf der 1990er-Jahre wurde die Bearbeitung der Rechtsfälle, welche vorwiegend die Teerung der Wanderwege betrafen, an die Schweizer Wanderwege übertragen. Der Name der ARF stand zunehmend in der Kritik, weil er nicht geschlechtsneutral war und man den Begriff «Recht für Fussgänger» als allzu rechthaberisch einstufte. 1999 benannte sich die Organisation in «Fussverkehr Schweiz, Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger» um. Damit sollte dokumentiert werden, dass das Zufussgehen Verkehr ist und einen vollwertigen Platz in der nationalen Verkehrspolitik beansprucht.

Verkehrssicherheit als neues Arbeitsfeld

Gleichzeitig baute der Fachverband mit der Verkehrssicherheitsarbeit ein neues Standbein auf. Er publizierte Broschüren und Empfehlungen, beispielsweise zur Schulwegsicherung, erstellte

Forschungsberichte zu Fussgängerunfällen und erarbeitete diverse Verkehrssicherheitskampagnen. «Fussverkehr Schweiz» brachte auch die aus Schweden stammende «Vision Zero», also das Ziel, den Verkehr so sicher zu gestalten, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt, in die Schweiz. Mit einer breit angelegten Kampagne und einer Tagung fasste diese Idee Fuss. «via sicura», die Strategie des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, hat später die Inhalte der Vision Zero – mit weniger ambitionierten Zielen – aufgenommen.

Bis heute ist die Verkehrssicherheitsarbeit ein wichtiger Bereich der Verbandsarbeit. Jüngst erarbeitete «Fussverkehr Schweiz» Kampagnen wie «Zu Fuss ins hohe Alter», die sich an ältere Menschen richtet, oder «Dummies in Danger», die Neulenkerinnen und Neulenker anspricht. Mit dem Mobil-Spiel «Meet the street» wendet sich «Fussverkehr Schweiz» an ein jüngerer Publikum.

Fussverkehr in den Kantonen

Bereits anfangs der 1990er-Jahre liess der Schwung bei der Umsetzung des FWG nach. Eine Analyse der ARF in den Kantonen von 1993 zeigte, dass die Fusswegnetzplanung – im Gegensatz zur Wanderwegplanung – nur schleppend vorankam. Die Kantone hatten zwar, wie es das FWG verlangte, eine Fachstelle Fuss- und Wanderwege eingerichtet, die sich in der Praxis aber nur mit dem Wandern beschäftigte. Die Planung und Erhaltung der Fusswegnetze wurde an die Gemeinden delegiert. Viele Kantone hatten kaum Kenntnisse über den Stand und die Qualität der Umsetzung in den Gemeinden.

Heute zeigt eine Analyse von «Fussverkehr Schweiz» ein sehr heterogenes Bild: Zwar ist in allen Kantonen die Förderung des Fuss- (und Velo)verkehrs in den Richtplänen, Leitlinien und Strategien verankert. Einige Kantone verfügen über kompetente Ansprechpartner, mit denen eine gute Zusammenarbeit aufgebaut werden konnte. In anderen Kantonen bestehen noch strukturelle Defizite. Es gibt nicht genügend Stellenprozente, weder ein konkretes Pflichtenheft, noch Budget und Kompetenzen, um attraktive und sichere Fusswegnetze einzufordern und wirksame Förderstrategien aufzugleisen. Während auf kantonaler Ebene die Veloförderung in den letzten Jahren einen deutlichen Sprung nach vorn gemacht hat, «hinkt» die Förderung des Fussverkehrs hinterher. Immerhin ist die Sensi-

2 Die Jahresversammlungen von Fussverkehr Schweiz sind jeweils mit thematischen Exkursionen verknüpft. Die Jahresversammlung 2005 hatte die Behindertengerechtigkeit zum Thema. Den Teilnehmenden wurden Rollstühle zur Verfügung gestellt. So konnten sie die Hindernisse im öffentlichen Raum am eigenen Leib «erfahren». (Foto: Fussverkehr Schweiz)



bilisierung für das Thema stark gewachsen. Eine neue Generation von Planerinnen und Planern versucht, der Förderung des Fussverkehrs auch auf kantonaler Ebene zum Durchbruch zu verhelfen. «Fussverkehr Schweiz» bietet hier Unterstützung.

Lobbyarbeit im Hintergrund

Trotz Verfassungsauftrag und Bundesgesetz kam die Umsetzung des FWG auch auf Bundesebene kaum voran. Bereits Erreichtes musste verteidigt werden. Ruedi Aeschbacher, Präsident der ARF von 1995 bis 2008, konnte als Nationalrat im Parlament, in Kommissionen oder im persönlichen Gespräch mit Politikern und Behördenvertretern verhindern, dass bei der Revision der Bundesverfassung Ende der 1990er-Jahre der Fuss- und Wanderwegartikel verwässert wurde. Die langjährige Forderung, innerhalb der Bundesverwaltung eine Stelle zu schaffen, welche die Perspektive des Fussverkehrs vertritt, konnte bei der Neuorganisation der Bundesämter, nach mehreren Gesprächen und dank Fürsprache des damaligen Bundesrates Leuenberger endlich erreicht werden: Am 1. Januar 2000 nahm der «Bereich Langsamverkehr» im Bundesamt für Strassen seine Tätigkeit auf.

«Fussverkehr Schweiz» im 21. Jahrhundert

Die Stärkung des Langsamverkehrs auf Bundesebene und seine Etablierung in der nationalen Politik über die Agglomerationsprogramme führte auch zu einer Stärkung des Verbandes «Fussverkehr Schweiz», der vom Bund und von den Kantonen mit verschiedenen Aufgaben beauftragt wurde. So organisiert «Fussverkehr Schweiz» jedes Jahr eine gesamtschweizerische Fachtagung und verfasst Handbücher und Empfehlungen zu Fussverkehrsthemen, ist Auskunftsstelle für Fragen von Fachleuten und Medienschaffenden, nimmt Einsitz in Begleitgruppen zu Forschungsthemen, Normenentwicklung und Projekten. Alle drei Jahre verleiht «Fussverkehr Schweiz» den «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur». **3** Der Preis zeichnet Gemeinden und Planungsbüros für besonders fussgängerfreundliche Gestaltungen von Wegen, Strassen und Plätzen aus. Ein Sonderheft der Zeitschrift «Hochparterre» stellt die Preisträger vor, und unter www.flaneurdor.ch sind alle Eingaben ausführlich dokumentiert.



3 Alle drei Jahre wird der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» verliehen. 2011 ging er an die Gemeinde Naters für die Umgestaltung des ehemaligen Eisenbahntrasses. Früher ein Trennelement, heute eine attraktive Verbindung. Auf dem Bild von links nach rechts: Manfred Holzer, Gemeindepräsident von Naters, Marlies Bänziger, Nationalrätin und Präsidentin von Fussverkehr Schweiz und Franziska Teuscher, Nationalrätin und Präsidentin des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, bei der Preisübergabe. (Foto: Fussverkehr Schweiz)

Résumé:

De l'ADP à «Mobilité piétonne»

La Suisse est bien l'un des rares pays à avoir ancré la marche à pied dans sa Constitution. Se déplacer est ainsi considéré comme l'un des aspects centraux de la liberté individuelle, seule forme de mobilité à la disposition de tout un chacun et sans condition préalable. L'approbation très large de l'article constitutionnel sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, en 1979, exprimait ainsi l'attitude foncièrement positive de la population à l'égard de la marche à pied. L'association «Droits du piéton» (ADP) qui, avec son initiative, avait posé les bases de cette révision constitutionnelle, s'est imposée aujourd'hui sous le nom de «Mobilité piétonne». Il s'agit d'une organisation spécialisée qui couvre un large spectre de thèmes liés à la marche à pied.

Riassunto:

Dall'ADP a «Mobilità pedonale»

La Svizzera è certamente uno dei pochi Paesi che ha iscritto nella sua Costituzione una norma sugli spostamenti a piedi. L'andare a piedi costituisce un aspetto della libertà personale ed è l'unica forma di mobilità accessibile a tutti gli esseri

umani in modo incondizionato. L'ampio consenso raccolto dall'articolo costituzionale sui percorsi pedonali e i sentieri nel 1979 rifletteva il positivo atteggiamento di fondo della popolazione nei confronti del camminare. Autrice di un'iniziativa che chiede di completare la Costituzione federale, quella che in precedenza era nota come «Associazione diritti del pedone» (ADP), si presenta oggi sotto la denominazione «Mobilità pedonale». Si tratta di un'organizzazione consolidata di specialisti che copre l'ampio spettro tematico degli spostamenti a piedi.

www.fussverkehr.ch

www.mobilitepietonne.ch

www.mobilitapedonale.ch



Thomas Schweizer

dipl. phil. II, Geograf,
Verkehrsplaner SVI, ist seit
2001 Geschäftsleiter von
Fussverkehr Schweiz.

Der Schweizer Alpen-Club SAC – von der Erforschung der Alpen zum Selbstzweck

Durch die Eiger-Nordwand in 2,5 Stunden; 52 Kilometer und 4000 Höhenmeter auf Skiern in knapp 6 Stunden – ist das noch Langsamverkehr? Seit der Gründung des Schweizer Alpen-Club SAC vor 150 Jahren ist der Bergsport zweifellos schneller geworden. Die geht aus der nachfolgenden Skizze zur Entstehung und Entwicklung des SAC und zu seinen heutigen Herausforderungen hervor.

Heidi Schwaiger

Der Schweizer Alpen-Club SAC: Mehr als Bergsport

Der Schweizer Alpen-Club SAC ist mit mehr als 140 000 Mitgliedern einer der grössten Sportverbände der Schweiz. Der SAC fördert den Bergsport; dazu gehören neben den klassischen Bergsportdisziplinen Hoch- und Skitouren sowie Klettern auch neue Varianten wie Schneeschuhlaufen, Eisklettern und Bouldern, also das Klettern ohne Seil in Absprunghöhe. Zu den beliebtesten Aktivitäten der SAC-Mitglieder zählen nach wie vor das Bergwandern und die anspruchsvollere Version, das Alpinwandern. Neben dem Breitensport wird im SAC auch der Spitzensport gefördert: Seit 1994 respektive 1997 sind Sportklettern und Skitourenrennen in die Strukturen des SAC integriert.

Der SAC, der 2013 sein 150-jähriges Bestehen feiert, ist gemäss seinem Jubiläumsmotto «Mehr als Bergsport»: Seine Aushängeschilder sind 152 SAC-Hütten in den Schweizer Alpen. Sie werden von den 111 Sektionen des Clubs betrieben und zählen pro Jahr mehr als 300 000 Übernachtungen. Zudem engagiert sich der SAC als Partner der Alpinen Rettung und der Rega in der Bergrettung. Eine wichtige Rolle spielt auch das Umweltengagement des Verbandes: Der SAC setzt sich seit über 100 Jahren für den Erhalt der alpinen Landschaften und für eine natur- und umweltverträgliche Nutzung der Berge ein. Daneben publiziert er im eigenen Buchverlag alpine Routenführer über die Alpen und den Jura der

Schweiz. Die Mitgliederzeitschrift «Die Alpen» erreicht monatlich 200 000 Leserinnen und Leser. Auch die Kultur wird gefördert: Der SAC organisierte bereits 1933 die erste Kunstaussstellung und vergibt seit 1979 Kunstpreise.

Geführt wird der SAC vom neunköpfigen Zentralvorstand. Ihn unterstützen zehn Fachkommissionen. Anlaufstelle für Zentralverband, Sektionen und Ehrenamtliche ist die Geschäftsstelle in Bern mit 35 Mitarbeitenden. Das Fundament des SAC sind die rund 8000 ehrenamtlich tätigen Personen, die sich in den Sektionen als Tourenleitende, Jugend+Sport-Leitende, in den Vorständen und im Zentralvorstand engagieren.

Die Berge: ein Ort des Schreckens

Noch zu Beginn des 18. Jahrhunderts waren die Alpen von den meisten Menschen, die nicht in den Bergtälern lebten, gefürchtet – ein Ort des Schreckens und der Finsternis, unzugänglich und gefährlich. Dies änderte sich in den 1850er und 1860er Jahren: Die Menschen reagierten mental auf die Industrialisierung und begannen, die Natur als Gegenpol zu schätzen. Zudem erfolgte in dieser Zeit ein Ausbau der Verkehrssysteme. Reisen in den Alpen wurden einfacher und erschwinglicher.

Erstbesteigungen fanden in der Schweiz bereits im 16. Jahrhundert statt, der Grossteil der Berge wurde aber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestiegen. Berühmte Erstbesteigungen sind beispielsweise diejenige der Jungfrau im Jahr 1811, des Tödi 1824, der Dufourspitze im Jahr 1855, des Eigers 1858 und des Matterhorns 1865.



Die Gründung des SAC im Jahr 1863 war im Wesentlichen eine Reaktion auf die Entstehung des Alpine Club 1857 in London und des Oesterreichischen Alpenvereins 1862. Vor allem englische Alpinisten waren damals massgeblich an der Erforschung und Eroberung der Alpen beteiligt. Quasi als Antwort auf die Konkurrenz aus dem Ausland hob der als Dozent für Chemie und Geologie an der Universität Bern tätige Rudolf Theodor Simler am 19. April 1863 in Olten gemeinsam mit 34 Bergfreunden den SAC aus der Taufe. **1** Der Club wurde von sehr gebildeten, eher wohlhabenden Leuten gegründet, die bis in die 1950er-Jahre den Hauptteil der Mitglieder ausmachten. Nur diese Leute hatten genug Zeit und Geld, um sich mit der nötigen Ausrüstung in den Bergen zu vergnügen und – dies war besonders wichtig – darüber auch gelehrt zu berichten. **2** Ziel der Vereinsgründung war in erster Linie, die Alpen geographisch und naturwissenschaftlich zu erforschen und Berichte und Panoramen zu publizieren. Zudem sollten an geeigneten Orten in den Hochalpen «Nachtstationen» errichtet werden. Bereits 1863 erbaute man die erste Clubhütte am Fusse des Tödi, die Grünhornhütte. Und 1864 erschien das erste «Jahrbuch des Schweizer Alpenclub».

Der SAC als Förderer des Tourismus

Der SAC trug von Anfang an massgeblich zur Entwicklung des Tourismus in der Schweiz bei. So

setzte sich der Club zum Ziel, pro Jahr mindestens eine Hütte zu bauen, die Alpen zugänglicher zu machen und genügend Bergführer auszubilden. Trotz einer steten Mitgliederzunahme waren die Bergsteiger um die Jahrhundertwende noch eine kleine Gruppe (Anteil an der Schweizer Bevölkerung: 0.02 Prozent). Die Anreise in die Berge war langwierig und die Freizeit der meisten beschränkt. Was heute ein Wochenendausflug ist, war vor 100 Jahren eine einwöchige Expedition. Erst mit dem Ausbau von Bahn, Bus und Landstrasse ab der Jahrhundertwende wurden anspruchsvollere Gipfel auch für die Massen erreichbar.

Der Berg als moralische Schule

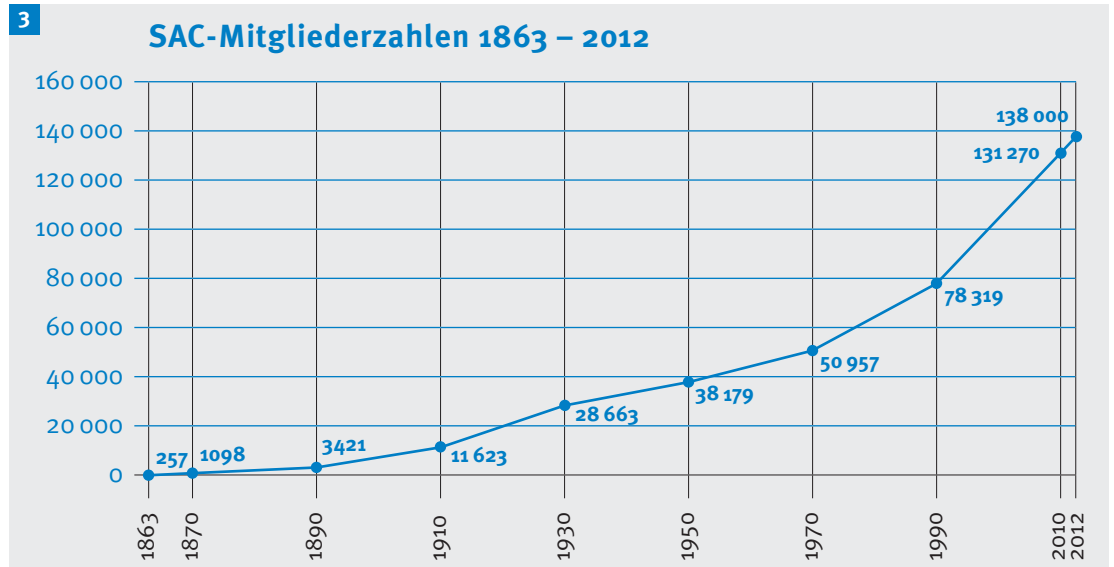
Der SAC stand von Beginn weg allen Interessierten offen. Alpinistische Fähigkeiten waren als Aufnahmekriterium zweitrangig. Im Laufe der Zeit wandelte sich jedoch die Bedeutung des Bergsteigens: Stand es anfänglich im Dienste von Wissenschaft, Kunst und Kultur, wurde es zunehmend zu einem selbständigen Tätigkeitsbereich, bei dem gemäss Auffassung des SAC «die Arbeit des Körpers mit derjenigen des Geistes einhergeht», Bergsteigen also als moralische Schule zu verstehen ist.

Neuen Sportarten gegenüber zeigte man sich im SAC zunächst skeptisch: Das Skifahren wurde beispielsweise erst 1923 als Reaktion auf die zahlreich gegründeten Skiclubs und auf das

1 Der Gründer des SAC: Dr. Rudolf Theodor Simler, Dozent für Chemie und Geologie an der Universität Bern. (Archiv SAC)

2 Bergsteigen war lange der wohlhabenden Bevölkerungsschicht vorbehalten: Seilschaft am Beichgrat, um 1890/1900. (Archiv Alpines Museum, Bern)

3 Mitgliederentwicklung des SAC. Vor allem in den letzten 20 Jahren ist eine grosse Zunahme festzustellen, da der Bergsport, insbesondere das Wandern, wieder im Trend liegt. (Grafik SAC)



wachsende Interesse der Jugend in die Statuten aufgenommen. Denn gerade die Vereinfachung des Abstieges mithilfe von Skiern widersprach der damaligen Auffassung vom Bergsteigen als ganzheitliches Erziehungsmittel.

Die Frauenfrage und die «jungen Wilden»

Lange blieb der SAC ein Club konservativer Männer: Frauen waren 1907 aus dem SAC ausgeschlossen worden. Sie gründeten daraufhin kurzerhand den Schweizer Frauen-Alpen-Club SFAC. Erst 1980 fusionierte der SFAC mit dem SAC. Heute machen Frauen rund ein Drittel der SAC-Mitglieder aus.

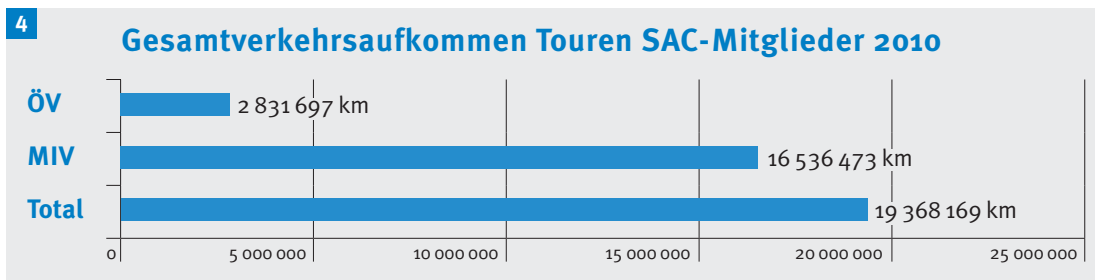
Nach dem zweiten Weltkrieg drängten immer mehr junge Männer der Unterschicht in die Berge. Diese «jungen Wilden» waren stark, verwegend, und sie benutzten neue technische Hilfsmittel, um schwierige Linien zu erschliessen. Es ging ihnen eindeutig nicht mehr um eine geistig-moralische Bildung. Für sie war das Bergsteigen nicht mehr Mittel zum Zweck, sondern genügte sich selbst. Als in den 1970er-Jahren aus dem technischen Klettern das Sportklettern hervorging, erreichte der Sport ein grösseres Publikum und verlagerte sich vom Hochgebirge zu gut erreichbaren, kleineren Felswänden. **3** Die Gewichtung der sportlichen Leistung stand mehr und mehr im Zentrum. Damit wurden die Grundlagen für den Wettkampfsport geschaffen. In den 1980er-Jahren fanden erste Sportkletterwettkämpfe statt. Die Integration solcher Wettkämpfe sowie von Skitourenrennen in den SAC in den 1990er-Jahren machte den Verband vor allem für die Jungen attraktiv.

Neue Herausforderungen

Obwohl der SAC in den vergangenen 150 Jahren um einige Facetten reicher geworden ist, dreht sich heute stets noch alles um den klassischen Bergsport. Dieser hat jedoch einen modernen Anstrich erhalten: So spricht der SAC seit 2005 in seinem Leitbild nicht mehr von Alpinismus, sondern von Bergsport. Auch die Herausforderungen haben sich gewandelt: mit den steigenden Mitgliederzahlen und dem zunehmenden Tourismus in den Bergen ist der Spagat zwischen Nutzen und Schützen der Bergwelt für den SAC schwieriger geworden. Der Erschliessungsdruck ist gewachsen, ebenso der Druck der Natur- und Landschaftsschützer auf den freien Zugang zu den Bergen, den die Bergsportler für sich beanspruchen. Im Hüttenwesen werden heute keine Neubauten mehr angestrebt, vielmehr stehen die Finanzierung der Hütten und die Verbesserung der Infrastruktur im Zentrum wie beispielsweise das Entsorgen des Abwassers. Eine weitere aktuelle Zielsetzung des Clubs ist es, die Ausbildung der Touren- und J+S-Leitenden sowie der Mitglieder, Kinder und Jugendlichen zu stärken. Und natürlich beschäftigt der Klimawandel den SAC immer mehr: Hüttenwege und Routen werden gefährlich oder gar unzugänglich und die Wasserversorgung der SAC-Hütten schwieriger. Ein Ziel der SAC-Umweltarbeit ist deshalb auch, Bergsportlerinnen und Bergsportler für eine klimafreundliche Anreise zu sensibilisieren.

Zunehmende Mobilität

Ist Bergsteigen heute noch Langsamverkehr? In den Medien wird immer wieder über extreme Be-



4 Das Gesamtverkehrsvolumen der Touren von SAC-Mitgliedern betrug im Jahr 2010 rund 19 Millionen Kilometer. Davon wurden rund 14 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und 85 Prozent mit motorisiertem Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. (Grafik SAC)

gehungen in Rekordzeit berichtet. Doch nur ein Bruchteil der Berggängerinnen und Berggänger ist so unterwegs. Die Masse, und damit die allermeisten SAC-Mitglieder betreibt Bergsport auf einem gemässigten Level. Da die Berge heute viel einfacher erreichbar sind als früher, ist die Mobilität der Bergsportlerinnen und Bergsportler und damit das Verkehrsaufkommen in den Bergen jedoch gross: Die mittlere Distanz für die Hin- und Rückreise pro SAC-Tour beträgt heute rund 230 Kilometer, wie dies 2010 eine Hochrechnung, basierend auf einer Umfrage bei SAC-Mitgliedern aus dem Jahr 1998, ergeben hat. Die An- und Abreise erfolgt überwiegend mit dem Auto. **4**

Fazit: Bergsteigen ist und bleibt Langsamverkehr. Daran hat sich in den 150 Jahren seit der Gründung des Schweizer Alpen-Club SAC nichts geändert. Zwar ist der Zugang zur Bergwelt heute schneller und einfacher möglich, doch der Ehrgeiz der Berggängerinnen und Berggänger liegt immer noch darin, dass die Berge zu Fuss bestiegen und Felswände Meter für Meter erklommen werden. Gerade das Langsame ist ja auch das Schöne am Bergsport und für viele Menschen ein Ausgleich zur heutigen schnellen und lauten Welt.

Résumé:

Le Club Alpin Suisse (CAS):

de la recherche à une fin en soi

Il faut deux heures et demi pour gravir l'Eiger par sa face nord: l'escalade appartient-elle encore à la catégorie de la mobilité douce? Depuis la fondation du Club Alpin Suisse (CAS) voici 150 ans, l'alpinisme s'est sans doute métamorphosé en une activité marquée par la rapidité. Pourtant, seule une petite partie des alpinistes se déplace à un rythme élevé. La grande masse, et ainsi la plupart des membres du CAS, pratique l'alpinisme à un niveau modéré. Il est certes plus aisé d'accéder à la haute montagne, mais l'ambition des alpinistes se borne encore à gravir les montagnes à pied et à conquérir les parois rocheuses mètre par mètre. La beauté de l'alpi-

nisme réside justement dans sa lenteur et se révèle, pour beaucoup de personnes, comme un contrepoids à la vitesse et au bruit qui hantent le monde moderne.

Riassunto:

Il Club Alpino Svizzero (CAS):

le Alpi – dalle esplorazioni alle escursioni

Oggi la parete Nord dell'Eiger si può percorrere in 2,5 ore: scalare le montagne rientra ancora nel traffico lento? Dalla fondazione del Club Alpino Svizzero (CAS), avvenuta 150 fa, l'alpinismo è indubbiamente divenuto uno sport più veloce. Tuttavia, soltanto pochi alpinisti riescono a realizzare il tempo record. La massa, costituita anche in grande maggioranza da membri del CAS, pratica un alpinismo di livello moderato. Invero oggi le montagne sono accessibili più velocemente e facilmente che in passato, anche se le salite a piedi e le scalate conquistate metro per metro sono ancora sempre un motivo di orgoglio. Il bello dell'alpinismo sta proprio nei suoi tempi lenti che permettono di compensare i ritmi frenetici e la rumorosità del mondo d'oggi.

www.sac-cas.ch

Literatur:

Daniel Anker (Hg.): Helvetia Club. 150 Jahre Schweizer Alpen-Club SAC, Bern 2013.

Heinrich Düby: Die ersten fünfzig Jahre des Schweizer Alpenclub, Bern 1913.

F. Wüthrich; J. Meyer; M. Lüthi: Lebenswelt Alpen. Aarau 2001.



Heidi Schwaiger
ist Leiterin Kommunikation & Medien beim Schweizer Alpen-Club SAC.



Die Schweizer Wanderwege – eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte

Die gelben Wanderwegweiser sind fester Bestandteil des Schweizer Landschaftsbilds. Heutzutage steht den Wandernden ein flächendeckendes und signalisiertes Wanderwegnetz zur Verfügung. Das war nicht immer so. Die Wanderbewegung kann auf eine lange Geschichte zurückblicken – und auf einen Start mit viel Pioniergeist.

Andreas Staeger

Ein kurzer Überblick: Dachverband Schweizer Wanderwege

Über 60 000 Kilometer gut gepflegte Wanderwege erschliessen die schönsten Naturlandschaften der Schweiz. Das weltweit einmalige Angebot gehört zu den Erfolgen des Verbands Schweizer Wanderwege und seiner 26 kantonalen Wanderweg-Organisationen. Seit 1934 setzen sie sich gemeinsam für ein attraktives, sicheres, einheitlich signalisiertes Wanderwegnetz in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein ein. Sie fördern das Wandern als naturnahe Freizeitaktivität. Überdies vertreten sie auf politischer Ebene die Interessen der Wanderinnen und Wanderer. Diese Leistungen können dank der finanziellen Unterstützung und dem tatkräftigen ehrenamtlichen Engagement zahlreicher Privatpersonen sowie guten staatlichen Rahmenbedingungen erbracht werden.

Ein Pionier gründet die Schweizer Wanderbewegung

Schon zu Anfang des letzten Jahrhunderts hatten erste Vorkämpfer damit begonnen, touristische Fusswege zu signalisieren. Der Schweizer Alpen-Club SAC markierte damals in Graubünden erste Gebirgsrouten, während in Deutschland der Schwarzwald-Verein Wanderrouen in Rhombenform kennzeichnete. Mit dem Siegeszug des Autos seit den zwanziger Jahren gerieten die Fussgängerinnen und Fussgänger mehr und mehr in die Defensive. Dies war die Stunde von Jakob Ess. Die ganze Schweizer Wanderweg-Bewegung geht letztlich auf die Initiative und den Pioniergeist dieses Mannes zurück. Johann Jakob Ess stammte aus der Ostschweiz und war in Meilen ZH als Lehrer tätig. Sein Schlüsselerebnis hatte er, als er mit einer Schulklasse über den Klausenpass wanderte. Schon früher einmal hatte er mit Schülern diesen Ausflug unternommen. Doch diesmal war die Wanderung auf der Passstrasse mit grossen Unannehmlichkeiten ver-

bunden: Der Auto- und Motorradverkehr hatte stark zugenommen, die Gruppe musste in Staub- und Abgaswolken marschieren und um ihre Sicherheit bangen. Dennoch wollte Ess seinen Schülern das Wandern in schönen Landschaften ermöglichen. Ein Blick auf die Landeskarte zeigte ihm die Lösung: Abseits der Strasse führten Flursträsschen und Fusswege ebenfalls zum Ziel. So reifte in Jakob Ess die Idee von besonders bezeichneten Wanderwegen. In der Folge wurden in verschiedenen Regionen der Schweiz Ausflugsrouten signalisiert, die sich speziell für Spaziergänger und Wanderer eigneten.

Gelbe Tafeln und schwarze Schrift als erste Amtshandlung

Jakob Ess erkannte die ersten Tendenzen einer Schweizer Wanderbewegung und verstand es, diese zu einer neuen Strömung zu bündeln. Er konnte den damaligen Sekretär der Stiftung Pro Juventute und des Bunds der Schweizer Jugendherbergen, Otto Binder, für seine Anliegen begeistern. Die beiden bauten als Präsident (Binder) und Geschäftsführer (Ess) zunächst die Zürcherische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege auf. In den gleichen Funktionen hoben sie das erfolgreich angelaufene Projekt nach einem Jahr auf die nationale Ebene.

Damit schlug die Geburtsstunde der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege SAW (heute: Verband Schweizer Wanderwege). Der nationale Verband der Wanderweg-Bewegung wurde am 15. Dezember 1934 in Zürich aus der Taufe gehoben. Bereits am Gründungstag wurde ein einheitlicher Wegweisertypus festgelegt. Mit diesem Standard – gelbe Tafeln, schwarze Schrift – konnte drohendem Wildwuchs ein Riegel geschoben werden. Dennoch verpflichtete sich die junge Organisation von Anfang an dem schweizerischen Ideal des Föderalismus: Die Wanderweg-Signalisierung war nämlich nicht Aufgabe des zentralen Dachverbands, sondern der einzelnen Wanderweg-Sektionen auf kantonaler Ebene. Dort stürzte man sich mit Feuereifer auf die neue Aufgabe: Schlag auf Schlag wurden in verschiedenen Kantonen Vereine gegründet, die sich an die Planung geeigneter Routen und an deren Signalisierung machten.

Gefährdung durch Signalisierung

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs setzte jedoch, wie so vielem, auch diesem Aufbruch ein

jähres Ende, jedenfalls für eine Weile. Weil Wanderweg-Signalisierungen auch einem einfallenden Feind wertvolle Orientierungshilfe geboten hätten, verfügte das Kommando der Schweizer Armee, dass sämtliche Wegweiser entfernt werden mussten. Die junge Bewegung liess sich jedoch durch diesen Rückschlag nicht mehr in ihrem Elan bremsen. Das Wanderbedürfnis war klar erwiesen, die Wege bestanden ohnehin, also galt es andere Verfahren zu finden, um die Wandernden auf die Wege zu führen. Diesmal kam die Pionierleistung aus dem Kanton Bern: Dort wurden 1941 die ersten Wanderungen unter Führung kundiger Wanderleiter durchgeführt. Die Idee fand in anderen Kantonen rasch grossen Anklang. Neben Tageswanderungen wurden bald auch Wanderwochen veranstaltet, in denen das gesellige Beisammensein einen grossen Stellenwert genoss. Die Schweizer Wanderwege übernahmen die Koordination der kantonalen Wanderprogramme und trugen zu deren Bekanntmachung bei. 1961 begann das Schweizer Radio, die Hörserschaft mit einer heimatkundlichen Sendung zum Wandern zu animieren. Daraus entstanden die wöchentlichen Radiowanderungen, die sich während vieler Jahre grosser Beliebtheit erfreuten. Heute noch organisieren die kantonalen Wanderweg-Organisationen jährlich über 800 geführte Wanderungen.

Der Marsch nach Bern – und seine Folgen

Nicht in der Gruppe, sondern im kleinsten Kreis fand Anfang der siebziger Jahre eine der erfolgreichsten Wanderungen der Schweiz statt. Der Zürcher Stadtpräsident und Nationalrat Sigmund Widmer marschierte in Begleitung eines befreundeten Journalisten von Zürich nach Bern – und merkte unterwegs, dass dies nicht besonders lustig war: Die markierten Wander-«Wege» waren auf weiten Strecken asphaltiert, was das Gehen monoton und unangenehm machte. Der Politiker folgerte, das Problem müsse auf gesetzlichem Weg gelöst werden. Daraus entstand der Gedanke, zum Schutz der Wanderwege eine Verfassungsinitiative zu lancieren. Die «Volksinitiative zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege» wurde 1974 eingereicht (vgl. auch Beitrag von Hugo Bachmann, S. 19).

Das Bundesgesetz für Fuss- und Wanderwege

Beim Bundesrat fand das Volksbegehren keine Gnade. Vermutlich war es zu radikal formuliert.

1 Mit dem Aufkommen von Autos und Motorrädern wird das Wandern auf den Strassen unattraktiv. (Foto: Schweizer Wanderwege)



Es enthielt nämlich unter anderem einen Passus, der schnörkellos besagte: «Fuss- und Wanderwege sind abseits befahrbarer Strassen zu führen.» Die Folgen bei einer Umsetzung wären nicht absehbar gewesen. Im Parlament setzte sich stattdessen ein Gegenvorschlag durch, der auf den umstrittenen Absatz verzichtete. In der Volksabstimmung vom 18. Februar 1979 wurde die Vorlage deutlich angenommen. Seither ist das Thema «Wanderwege» in der Schweiz auf Verfassungsstufe geregelt – in politischer Hinsicht weltweit ein Kuriosum, für die Wanderweg-Bewegung hingegen ein Glücksfall. Auf der Grundlage des Verfassungsartikels wurde das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ausgearbeitet, das am 1. Januar 1987 in Kraft trat. Seither dürfen Fuss- und Wanderwege in der Schweiz nicht mehr einfach nach Gutdünken asphaltiert oder betoniert werden.

Der Sprung ins Netz

1982 erschien die erste Ausgabe der «Wander-Revue» (später Magazin «Wanderland Schweiz» und seit 2013 «WANDERN.CH»), einer eigenen Zeitschrift der Schweizer Wanderwege. Ein Jahr danach brachte der Verband in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Landestopographie (heute: Swisstopo) die erste eigene Wanderkarte heraus. Etwas mehr als zehn Jahre später erfolgten erste Versuche, das Wanderangebot von der Papier- in die digitale Form überzuführen. Die Schweizer Wanderwege wirkten auf diesem Gebiet mit ihrem Projekt «go.w@lk.ch» – einer Plattform zur Digitalisierung von Routenverläu-

fen und Wegweiserstandorten – als Wegbereiter. Im Rahmen des vom Bund lancierten Grossprojekts MISTRA (Managementinformationssystem für Strassen und Strassenverkehr) wird heute an der Nachfolge-Software von «go.w@lk.ch» gearbeitet, mit der Merkmale von Wanderwegen noch genauer erfasst werden können.

Das Wanderwegnetz in digitaler Form ist seit 2008 auf der Webseite www.wanderland.ch von SchweizMobil ersichtlich. Wandernde finden hier Informationen zu einer grossen Auswahl an ein- bis mehrtägigen Wanderrouten und können mit Planungstools ihre eigene Wanderung zusammenstellen.

Wandel und Beständigkeit

Um die Jahrtausendwende gerieten die Schweizer Wanderwege in eine einschneidende finanzielle und strukturelle Krise. Eine umfassende Standortbestimmung, die Ausarbeitung eines Leitbilds und der Aufbau von gezielten Spendenkampagnen brachten die Wende. Heute präsentiert sich der Dachverband der Schweizer Wanderweg-Bewegung in solider Verfassung und wird als kompetenter Dienstleistungspartner wahrgenommen und geschätzt. Auf der Geschäftsstelle in Bern sind mittlerweile 17 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Nicht nur der Dachverband hat sich im Laufe der Jahre gewandelt. Auch das Wandern ist Strömungen und Modetrends unterworfen. Die einst typischen und beliebten roten Socken sind heute verpönt; GPS und Smartphone haben im Rucksack Eingang gefunden. Die Bedürfnisse haben

sich im Laufe der Zeit geändert. Der Kerngedanke ist jedoch geblieben, und davon profitieren auch heute unzählige Menschen. Die Gründerväter der Schweizer Wanderwege haben mit ihrer Idee, Wanderwege auszubauen und einheitlich zu signalisieren, dem Tourismus und der Gesundheitsförderung in der Schweiz nachhaltige und wertvolle Impulse verliehen.

Aus dem Tagesgeschäft

Im Auftrag des Bundes erarbeitet der Dachverband Schweizer Wanderwege Grundlagen wie beispielsweise Qualitätsziele für Wanderwege und Handbücher für die Signalisierung oder den Bau und Unterhalt von Wanderwegen, organisiert Tagungen und Weiterbildungen für Fachpersonen, berät die kantonalen Behörden und Wanderweg-Fachorganisationen und verfasst Stellungnahmen im Rahmen des Fuss- und Wanderweggesetzes. Auf politischer Ebene nimmt er die Interessenvertretung für das Wandern und die Wandernden wahr.

Résumé:

Suisse Rando – l'histoire d'un remarquable succès

Un événement clé se trouve à l'origine de l'essor de la randonnée: dans les années 20, l'apparition du trafic routier rendit plusieurs routes de moins en moins attrayantes pour les piétons. C'est alors que l'instituteur Jakob Ess eut pendant une excursion scolaire l'idée de signaler les chemins pédestres situés en dehors du réseau routier. En 1934 fut fondée la Fédération suisse de Tourisme Pédestre, et une signalisation unifiée pour l'ensemble de la Suisse fut établie. Peu à peu furent créées des associations cantonales, qui planifièrent et signalisèrent les sentiers pédestres. En 1979, ceux-ci firent même leur entrée dans la Constitution fédérale, et la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) date de 1987. Aujourd'hui, l'association Suisse Rando s'engage pour un réseau de sentiers pédestres attractif, vaste, sûr et indiqué de façon uniforme. De plus, il entend promouvoir la pratique de la randonnée comme une activité de loisir proche de la nature, saine et passionnante. Elle organise enfin une récolte de fonds centralisée, dont profitent les organisa-

tions cantonales, et s'engage sur le plan politique pour les intérêts des randonneurs.

Riassunto:

Sentieri svizzeri – un successo degno di nota

Un'esperienza decisiva risale all'inizio delle gite escursionistiche: negli anni Venti, a causa dell'avvento dell'automobile, le strade hanno perso in attrattività per gli escursionisti. Fu durante una gita scolastica che l'insegnante Jakob Ess ebbe l'idea di segnalare i sentieri discosti dalle strade. Nel 1934 fu costituita la Federazione svizzera del turismo pedestre (FSTP) e definita una segnaletica uniforme in tutta la Svizzera. Passo dopo passo sono sorte nei Cantoni associazioni che pianificavano e segnalavano i percorsi escursionistici. Nel 1979 i sentieri sono addirittura riusciti a far ingresso nella Costituzione federale e dal 1987 sono disciplinati nella legge federale sui percorsi pedonali e i sentieri (LPS). Oggi l'associazione Sentieri Svizzeri si impegna in favore di una rete di sentieri attrattiva, sicura, dotata di una segnaletica uniforme ed estesa sull'intero territorio. Promuove inoltre l'escursionismo quale attività del tempo libero sana, a contatto con la natura e ricca di avvenimenti. Gestisce un fundraising centrale, di cui beneficiano anche le organizzazioni attive nel settore dei sentieri e s'impegna sul piano politico per gli interessi degli escursionisti.

www.wandern.ch

www.randonner.ch

Literatur:

Bundesamt für Strassen ASTRA; Schweizer Wanderwege (Hg.): Qualitätsziele Wanderwege Schweiz (Materialien Langsamverkehr 113), Bern 2007

Andreas Staeger: «Eine turbulente Erfolgsgeschichte», in: Wanderland 3/2009.

Schweizer Wanderwege: Jahresbericht 2012.



Andreas Staeger

phil. hist., ehemaliger Geschäftsführer und Präsident des Vereins Berner Wanderwege, ist Journalist und betreibt die Website www.wanderprofi.info.

2 Freiwillige leisten Arbeitsdienst für einen Wanderweg (Foto: Schweizer Wanderwege)

3 Bereit zum Abtransport: Wegweiser auf dem Weg zur Montage (Foto: Schweizer Wanderwege)



Die Berner Fachstelle Velo und ihre Entstehungshintergründe

Als der Regierungsrat des Kantons Bern 1987 in seinem Tiefbauamt die Fachstelle Velo schuf, geschah dies keineswegs aus innerer Überzeugung. Vielmehr zwangen ihn neue Vorschriften von 1985 und die Tatsache zu diesem Schritt, dass in dem für Verkehrsplanung und Strassenbau verantwortlichen Amt das Wissen zum Umgang mit dem Veloverkehr abhanden gekommen war. Der Velopionier und Gründer der Fachstelle Velo im Tiefbauamt des Kantons Bern, Oskar Balsiger, erinnert sich.

Oskar Balsiger

Berner Auto-Ringstrasse und Radnetz in den 1950er-Jahren

In der Zeit nach 1950 existierten in der Stadt Bern Alignementspläne, die Korridore für den Neu- und Ausbau von Strassen festlegten, um so die benötigten Landflächen für die rasante Zunahme des Autoverkehrs sicherzustellen. Geplant war die Realisierung eines Ringstrassensystems rund um die Stadt samt einer neu zu erstellenden Aarebrücke zwischen Eigerplatz und Thunplatz. Die dafür vorgesehenen Strassen wollte man auf vier Fahrspuren für Autos aus-

bauen. Ebenso breite Strassen sollten vom Ring strahlenförmig ins Umland und ins Stadtzentrum führen.

Im Osten Berns sollte der Ring auf beiden Seiten mit Radwegen gesäumt sein, ebenso die darauf zuführenden Strassen, die mit einer neuen Brücke über das Tal der Worbla Richtung Zürich verlängert werden sollten. Damit plante man ein durchgehendes Radwegnetz von Thun via Bern Richtung Zürich. Einzelne Teilstrecken wurden realisiert: Im Raum Thun der Radweg Thun-Heimberg-Rotache und in Bern die strassenbegleitenden Radwege im Osten und Norden der Stadt Bern. Die geplante Brücke über die Worbla wurde später tatsächlich gebaut, jedoch als Teil der Natio-

nalstrasse N1. Die in den Alignementsplänen ausgeschiedenen Flächen für strassenbegleitende Radwege wurden dabei durchwegs zur Verkehrsfläche für Motorfahrzeuge geschlagen. Erst viele Jahre später wurde im Zuge des Autobahnausbaus im Grauholz von vier auf sechs Spuren 1998 parallel dazu ein Veloweg über das Worblental erstellt.

Autobahn ersetzt Ringstrassenkonzept

Die rasante Zunahme des motorisierten Verkehrs führte zu einer neuen Denkweise: Bis 1957 hatte der Velobesitz noch stetig zugenommen. Danach ging's bergab. Der überbordende Motorfahrzeugverkehr machte den Velos den Platz mehr und mehr streitig, und Bern erstickte im Autostau. Nach 1970 wurden die Velos in der Verkehrsplanung auf wichtigen Strassen zum Störfaktor, sie mussten weg, je schneller desto besser. Der Radfahrerbund (heute Swiss Cycling) half mit, diese Entwicklung zu beschleunigen, indem er ausserhalb der Städte sogenannte Fahrradrundstrecken ausschilderte, deren Anfang und Ende ein Autoparkplatz war. Um der Bevölkerung den Spass am Radeln endgültig zu verleiden, wurden regengeschützte Vordachbereiche öffentlicher Bauten überall mit «Velos abstellen verboten» beschildert und Radwege kurzerhand in Autospuren umfunktioniert. Dies geschah auch längs der Papiermühlestrasse, so dass der 1998 neu erstellte Radweg von Bern-Wankdorf nach Zollikofen buchstäblich in der Luft hing, weil auf der Berner Seite der Worbla der Zugang vom Stadtzentrum her fehlte. Dieses Defizit konnte erst 2012 mit dem neuen Wankdorfplatz ausgeräumt werden.

Die Stadt setzte auf den Autobahnbau und weilte auf Bundesebene mit Erfolg darum, die geplanten Nationalstrassen N1, N6 und N12 möglichst nah ans Stadtzentrum heranzuführen. Dazu war sie bereit, das Ringstrassenkonzept fallen zu lassen und grossflächige Rodungen im Bremgarten- und im Könizbergwald zu unterstützen. Sie stellte in Aussicht, die für den Strassenring vorgesehene Trasse zwischen Freudenberger- und Wankdorfplatz für die Autobahn zur Verfügung zu stellen und sich finanziell zu gleichen Teilen wie der Kanton am Unterhalt zu beteiligen. Weitere Bausteine der einstigen Ringstrassenidee landeten sang- und klanglos in der Versenkung: Der Bau einer vierspurigen Autobahnbrücke zwischen Breitenrain und Bierhübeli

erwies sich als nicht finanzierbar und städtebaulich unverträglich, ebenso der Ausbau auf vier Spuren von Strassen in der Länggasse und im Stadtteil Süd. Einzig die Unterführung Monbijou, die Monbijoubrücke und der Ausbau der Kirchenfeldstrasse wurden gemäss dem ursprünglichen Konzept realisiert.

Schnellstrassen

verdrängen den Veloverkehr

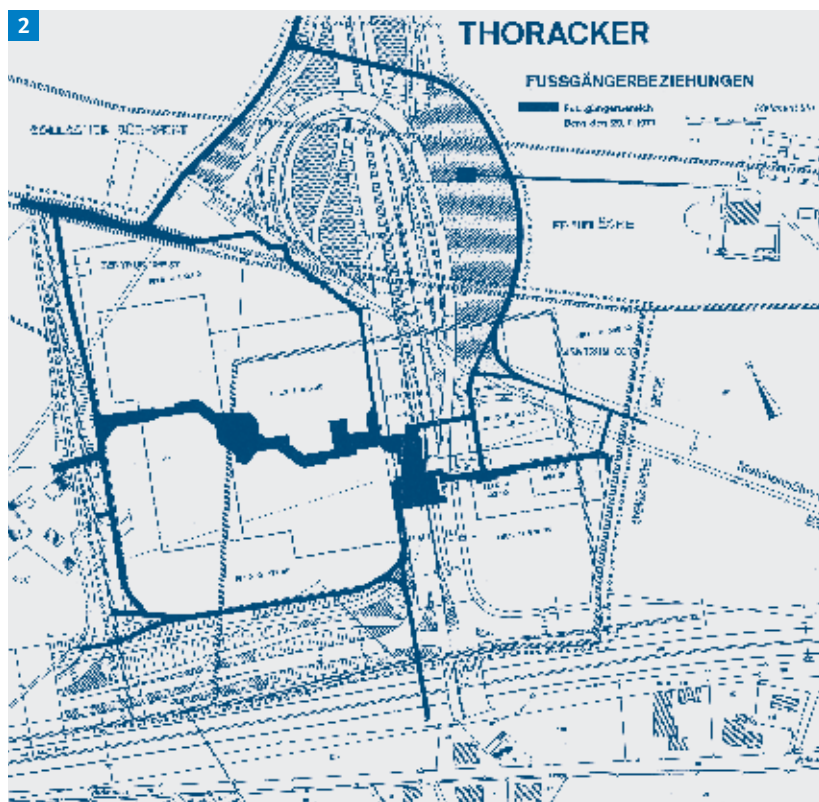
Als frisch gebackener Ingenieur und überzeugter Verfechter der Velomobilität wurde ich 1968–1972 beauftragt, via Bahnhof- und Bubenbergrplatz eine vierspurige, auf Tempo 60 samt grüner Welle (!) ausgelegte Schnellstrasse zu planen, welche die Verzweigungen Tiefenastrasse-Lorrainebrücke im Osten und Laupen-Belpstrasse im Westen verbinden sollte. Um die Altstadt mit dem Bahnhof und der Länggasse zu verbinden, waren für den Fussverkehr drei Unterführungen und eine Überführung vorgesehen. Während des Entwurfs erkundigte ich mich nach den Vorgaben zur Führung des Veloverkehrs. Es gab keine, im Gegenteil: 1969 herrschte die Meinung vor, für Velos müsse nichts getan werden, und Veloverkehr habe auf dem Vorrangstrassennetz nichts zu suchen. Die damaligen unbewachten Veloparkplätze im Milchgässli wurden aufgehoben und die gebührenpflichtige Veloplattform im Kopfbau des Bahnhofs ersatzlos abgebrochen. 1979 waren die städtische Schnellstrasse realisiert, ungefähr 250 Strassen der Stadt Bern in velofeindliche Einbahnstrassen umfunktioniert und die direkte Querung der Innenstadt sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung mit Velofahrverboten belegt worden. Doch das Velo liess sich weder aus Berns Zentrum noch aus dem Vorrangnetz verbannen. Obschon das Stadtplanungsausschuss beauftragt war, für alle sechs Stadtteile Routennetze ausserhalb des Vorrangnetzes zu entwickeln und beschildern, blieb das Velo dort eine unerwünschte Randerscheinung. **1** Erst 1989 gelang es, gegen den erbitterten Widerstand der Autolobby einen Fussgängerstreifen einzurichten, der die Schnellstrasse ebenerdig querte, und das Linksabbiegen für Velos Richtung Hirschengraben zu legalisieren.

Entstehung einer Berner Velolobby

1973, im Jahr des Erdölschocks, wurden im Kanton Bern so wenig Velonummern gelöst, wie seit zwanzig Jahren nicht mehr. Danach jedoch

1 Das Velo als Randerscheinung. 1986 dominieren auf der Monbijoustrasse Autos und Mofas.

(Foto: O. Balsiger)



nahm die Zahl der jährlich immatrikulierten Velos stetig zu. Bereits 1972 hatte die Berner Bevölkerung die sogenannte H-Lösung, eine vier-spurige Strasse quer durch die Altstadt zwischen Bundes- und Waisenhausplatz, bachab geschickt. Ähnlich war es dem Überbauungsplan Thoracker am nordöstlichen Stadtrand ergangen, wo die Planer die damals grösste Schweizer Shopping-Mall mit einer Erschliessung über vierspurige Strassen direkt ab der Autobahn hatten realisieren wollen. **2**

Ab 1974 kam es zu ersten Velodemos aufmüpfiger Studierender. Diese mündeten 1978 in die Gründung der IG Velo Bern, fortan Pro Velo genannt. Im selben Jahr gründete der Verkehrsclub der Schweiz VCS die Sektion Bern. Pro Velo widersetzte sich dem Ansinnen, in den VCS einverleibt zu werden, um diesem zu raschem Wachstum zu verhelfen. 1984 gab der Kanton Bern ein neues Baugesetz in die Vernehmlassung. Die lokalen Pro Velo-Vereinigungen, inzwischen gab es im Kanton Bern deren drei, je eine in Bern, in Thun und in Burgdorf, nahmen die Chance wahr: Ein spontan zusammengestelltes Gremium erarbeitete in nächtlicher Fronarbeit eine in der Szene breit abgestützte Stellungnahme. Darin bemängelte man an erster Stelle, dass im bisherigen Strassenbaugesetz das Fahrrad nur gerade einmal erwähnt wurde, und zwar mit der

lapidaren Aussage, Radwege seien diesem Gesetz unterstellt. Mit Erstaunen durfte Pro Velo zwei Jahre später zur Kenntnis nehmen, dass der überwiegende Teil ihrer Änderungs- und Ergänzungsvorschläge in die neuen Erlasse eingeflossen war. Dazu gehörte auch die Bestimmung, wonach für Bauvorhaben ebenso viele Veloabstellplätze nachzuweisen sind, wie für Autos vorgesehen werden müssen, davon die Hälfte überdacht. In der inzwischen modifizierten Form erwies sich diese Bestimmung als wichtiger Eckpfeiler zur Förderung des Veloverkehrs.

Ebenfalls 1984 veröffentlichte Pro Velo Bern den ersten Velostadtplan. Parallel zur Tätigkeit auf Gesetzesebene entstand im selben Jahr im kantonalen Planungsamt, dem heutigen Amt für Gemeinden und Raumordnung, der erste kantonale Richtplan Velo, der sich allerdings als zu unverbindlich herausstellte. In der Folge erarbeiteten das kantonale Tiefbauamt und das Amt für Gemeinden und Raumordnung gemeinsam ein Leitbild Velo, das 1999 vom Regierungsrat genehmigt wurde. Es teilt den Veloverkehr in die Bereiche Velo-Alltag und Velo-Freizeit ein. Gestützt auf die im Leitbild festgeschriebenen Eckpfeiler konnte 2004 ein neuer kantonaler Richtplan für den Bereich Velo-Alltag in Kraft gesetzt werden. Derzeit läuft die Überarbeitung dieser Plangrundlage mit dem Ziel, die Bereiche Velo-Freizeit und Bike-and-ride zu integrieren.

Erste Velowanderroute der Schweiz zwischen Münsingen und Bern

1986 erhielt der Berner Regierungsrat Post von den im Kanton aktiven Pro Velo-Vereinigungen, inzwischen waren es mit Biel und Ob- und Nidwalden deren fünf. Sie forderten die Ausschilderung einer Veloroute, die als Verbindungsrouten zwischen Städten und nicht als Rundkurs zu konzipieren sei. Der Mitverfasser dieser Initiative und Präsident der Pro Velo Bern, Benjamin Hofstetter, wurde 1987 zum Polizeidirektor gewählt. Als eine seiner ersten Amtshandlungen konnte er den Berner Regierungsrat davon überzeugen, dass eine Velowanderroute, welche die Städte miteinander verbindet und die Velofahrerinnen und Velofahrer an der Haustür abholt, eine gute Sache sei. Die erste von Ort zu Ort führende, ausgeschilderte Velowanderroute der Schweiz konnte bereits 1988 in Münsingen eröffnet werden, konzipiert als Versuchsbetrieb von Thun via Münsingen und Belp nach Bern.

3

BE-info

JUBILÄUMS-VELOROUTEN BE 800 RÉSEAU DE RANDONNÉE CYCLISTE DE BE 800



2 Pläne zur grössten Shopping-Mall der Schweiz am Stadtrand von Bern, die nie umgesetzt wurden. Vier-spurige Autozufahrten zwingen den Fussverkehr zu grossen Umwegen. (Stadtarchiv Bern)

3 Die anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten BE 800 konzipierten Velorouten. (in: BE-info 91/3, S. 19)

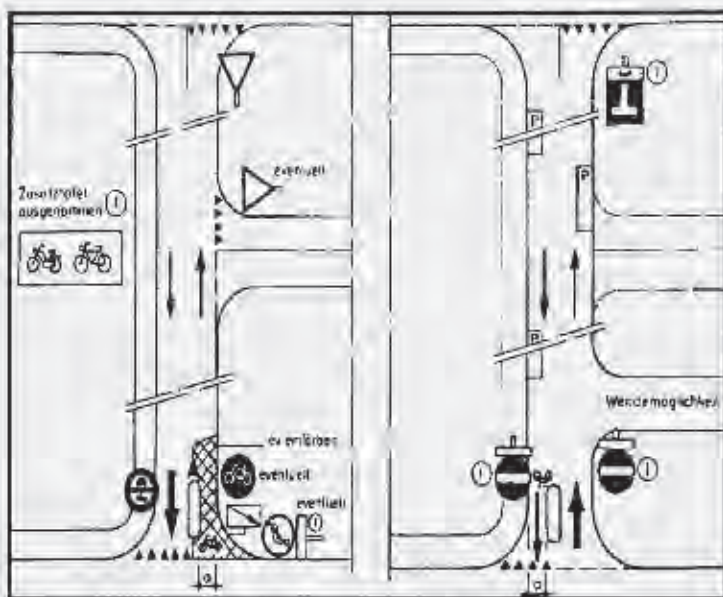
«BE-info» 3/91

19

1989 führte der Bund für die Beschilderung von Velorouten die rote Farbe ein, die das vorher verwendete Blau ablöste. Im Zuge der Jubiläumsfeierlichkeiten «BE 800» entstand 1991 unter dem Motto «Ds Bärnbiet erläbe» ein Routennetz von 370 Kilometer Länge, das die Bezirkshauptorte verband. **3** Damit war der Grundstein für das

Konzept Veloland Schweiz gelegt. 1994 wurde auf Druck des Berner Regierungsrates die Pro Velo Kanton Bern gegründet, als Dachverband der inzwischen auf neun angewachsenen lokalen Pro Velos. Dieser Zusammenschluss war nötig, um Pro Velo die Betreuung der Velorouten – analog zu den Wanderwegen – übertragen zu

4



Velopforte: Um eine Einbahnstraße für Radfahrer in beide Richtungen befahrbar zu machen, gibt es zwei Möglichkeiten:

- **Ausfahrtstor:** Einfahren darf nur der Zweiradverkehr. Mit dem Bau einer Verkehrsinsel läßt sich das unbefugte Einfahren des Autoverkehrs verhindern.
- **Einfahrtstor:** Ausfahren darf nur der Zweiradverkehr. Wird mit dem Verkehrszeichen "Einfahrt verboten" mit der Zusatztafel "Ausgenommen Veloverkehr", wenn möglich verbunden durch eine Verkehrsinsel, angezeigt.

temps, avec la solution H, une route à quatre voies qui devait traverser la vieille ville, le projet de construction Thoracker et deux projets portant sur l'organisation du trafic furent successivement refusés. Le chemin vers une ville qui avouerait son amitié pour le vélo se révéla toutefois pénible et rocailleux: ce n'est que tardivement, dans les années 1980, que s'amorça la reconquête d'espaces adaptés aux trafic piéton et cycliste, par des limitations de vitesse, des mesures favorisant le parage des vélos, des pistes cyclables et la possibilité, pour les cyclistes d'emprunter les sens uniques.

Riassunto:

La «Berner Fachstelle Velo» (servizio Bici bernese) e il contesto in cui è nata

Dopo il 1950 le biciclette erano ovunque circondate da città in corsa verso uno sviluppo favorevole al traffico motorizzato. La politica e le pianificazioni cittadine si diedero un gran da fare per accelerare il calo di biciclette in atto dal 1957. Norme, leggi e progetti riguardanti strade e traffico riflettevano un orientamento che riduceva l'attrattività del traffico ciclistico fino a quando, per la prima volta, all'inizio degli anni Settanta il Popolo bernese si è rifiutato di sostenere questo sviluppo: poco dopo sono stati rifiutati i due progetti di traffico «Lösung H» (soluzione H) che prevedeva la costruzione di una strada a quattro corsie attraverso il centro storico, e il piano edilizio Thoracker. Il ritorno alla città tranquilla si rivelò essere un cammino tortuoso e faticoso; i segni di una riconquistata attenzione per il traffico pedonale e ciclistico diverranno evidenti a Berna soltanto a partire dagli anni Ottanta, attraverso le riduzioni di velocità, i parcheggi per biciclette o le corsie ciclabili in senso contrario nelle strade a senso unico.

4 1989 präsentiert

Oskar Balsiger an einem internationalen Fahrradsymposium in St. Pölten Beispiele effektiver Radverkehrslösungen wie die Velopforte, die das Fahren gegen die Einbahn für Velos ermöglicht. (in: Das Fahrrad – Verkehrsmittel der Zukunft. St. Pölten 1990, S. 19)

können. 1998 weihte Schweiz Tourismus, angeführt von Bundesrat Adolf Ogi, die Schweizer Radwege auf dem Bundesplatz in Bern ein. Zusammen mit den regionalen Velorouten ist das Netz der vom Kanton realisierten Routen inzwischen auf eine Länge von über 1300 Kilometer angewachsen.

Résumé:

Le Bureau des questions cyclistes de la ville de Berne et son arrière-fond historique

Après 1950, les vélos constituaient un obstacle dans le développement de villes dédiées à la voiture. La politique et l'aménagement urbain s'activaient pour accélérer le recul du nombre de vélos observé depuis 1957. Les normes, lois et projets relatifs aux routes et au trafic avaient alors vocation à rendre la pratique du vélo la moins attractive possible. Cette attitude perdura jusqu'au début des années 1970, lorsque le peuple bernois refusa pour la première fois son soutien à ce type de développement: en peu de



Oskar Balsiger

Raumplaner und Bauingenieur FH, Velopionier und Veloverkehrsexperte, war ab 1986 Leiter der Fachstelle Velo im Tiefbauamt des Kantons Bern.

Vom Velopionier zum Fachstellenleiter

1973 nimmt der 29-jährige Bauingenieur und Raumplaner Oskar Balsiger seine Tätigkeit im Planungsamt des Kantons Bern auf, wo er kommunale Bauvorschriften prüft und die Gemeinden bei Bauvorhaben berät. Bereits hier setzt er sich in verwaltungsin-ternen Vernehmlassungen für eine bessere Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs bei der Verkehrsplanung und in Strassenbauprojekten ein, was nicht überall gut ankommt. 1978 gehört er zu den Gründungsmitgliedern der Sektion Bern des Verkehrsclub der Schweiz VCS, die er von 1981 bis 1986 als Vorstandsmitglied begleitet. 1981 tritt er dem Verein Interessengemeinschaft (IG) Velo Bern (heute Pro Velo Bern) bei, wo er sich ab 1982 für die Erarbeitung eines Velostadtplans engagiert, parallel zur Grundlagenarbeit an den Velokarten des VCS. Dabei deckt die Analyse des Berner Strassennetzes gravierende Netzlücken auf. Hartnäckige Lobbyarbeit beider Vereine bewirkt fortan eine bessere Berücksichtigung des Veloverkehrs, sei es bei der Planung, beim Bau oder Betrieb und Unterhalt von Verkehrsanlagen.

1983 erforscht Oskar Balsiger in Hamburg die Nützlichkeit von baulich von der Strasse getrennten Radwegen und gelangt zur Überzeugung, dass eine Verkehrstrennung «à la hollandaise» in Schweizer Städten für die Radfahrenden mehr Probleme schaffen als lösen würde. Daraufhin publiziert er im Berner Veloblatt, dem Vereinsorgan der IG Velo Bern, 1984 ein Grundlagenpapier «Veloverkehr». Ebenfalls 1984 gibt die IG Velo Bern erstmals den Velostadtplan Bern heraus. 1985 tritt Oskar Balsiger an einem internationalen Planungsseminar für Fahrradverkehr in Basel erstmals als Fachreferent auf. Mit Slogans wie «Veloweg nicht Velo weg» und «Das Velo gehört auf, nicht neben die Strasse» setzt er sich entschieden gegen den Bau von getrennten Radwegen ein und verweist auf die Mängel der bisherigen Strassenplanung aus Sicht des Veloverkehrs.

Bereits ein Jahr später übernimmt Oskar Balsiger die fachliche Leitung eines zweiten Planungsseminars in Bern, wo den Teilnehmerinnen und Teilnehmern – 180 Fachleuten, Veloaktivistinnen und Politikern aus 18 Nationen – drei neuartige Massnahmen für den Veloverkehr vorgestellt werden: Das Fahren gegen die Einbahn, **4** die Verknüpfung eines Radweges mit der Strasse nach dem Prinzip der Fahrstreifenaddition (Verzicht auf Stop- oder Keinvortrittsignal) sowie die Markierung eines Radstreifens zwischen Fahrspuren für Motorfahrzeuge. Damit beginnt ein neuer Lebensabschnitt als Fachreferent Veloverkehr mit Auftritten in ganz Europa.

1987 wird Oskar Balsiger vom Regierungsrat des Kantons Bern an das kantonale Tiefbauamt berufen, um dort die erste Fachstelle Velo in der Schweiz zu gründen, die er bis 2004 leiten wird. Als er seine Stelle antritt, weiss niemand so recht, was ein Velobeauftragter alles tun soll, darf und muss. Damals habe bei

den Planern noch eine grosse Unsicherheit im Umgang mit dem Velo geherrscht, erinnert sich Oskar Balsiger, und er habe sein Pflichtenheft selber festlegen können.¹ Die Hauptaufgaben der Fachstelle sind die Erarbeitung von Richtlinien zur Berücksichtigung des Veloverkehrs, die Begleitung kantonaler Strassenbauprojekte und die Beratung von Gemeinden und Ingenieurbüros im Bereich Veloverkehr. 1988 setzt der Kanton Bern die von der Fachstelle lancierte Idee einer ortsverbindenden Veloroute zwischen Bern und Thun um. Darauf basierend erhält die Fachstelle den Auftrag, für die Feierlichkeiten «800-Jahre Bern» ein kantonales, beschildertes Velowanderrouthenetz zu konzipieren, dessen erste Etappe 1991 in Betrieb genommen wird.

Auch nebenberuflich engagiert sich Oskar Balsiger weiterhin intensiv für den Veloverkehr: 1989 gehört er zu den Gründungsmitgliedern von Pro Velo Schweiz, wo er seit 2006 in der Geschäftsleitung ist. Ab 1990 setzt er sich ebenfalls nebenberuflich in einer neu gebildeten Expertenkommission des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS zum Thema «Fussgänger- und Veloverkehr» ein. 1991 wird er als Vertreter der sozialdemokratischen Partei ins Berner Stadtparlament gewählt, dem er bis 2004 angehört und wo er unter anderem in der Kommission für Stadtentwicklung und Verkehr sein Fachwissen einbringt.

1999 verabschiedet die Berner Kantonsregierung das kantonale Leitbild Velo, das stark vom Gedankengut der kantonalen Fachstelle Velo geprägt ist. 2004 folgt die Genehmigung des kantonalen Richtplans Velo, als wegleitendes Arbeitsinstrument für alle mit Verkehr befassten kantonalen Verwaltungsstellen. 2009 wird der frisch pensionierte Oskar Balsiger nicht einfach Rentner, sondern bleibt «seiner» Fachstelle, die 2010 von 100 auf 130 Stellenprozente aufgestockt wird, als Teilzeitangestellter noch während zweieinhalb Jahren treu, um seine Nachfolger einzuarbeiten und sein immenses Fachwissen weiterzugeben.

Anmerkung

1 Vorstellung der Fachstelle Velo in BE-info, Informationsblatt der bernischen Verwaltung 1991/3, S. 16.



Pro Velo und «la petite reine»

Die Velo-Demonstrationen gegen die auto-orientierte Verkehrsplanung waren ein Markenzeichen der vor bald 40 Jahren gegründeten Pro Velo. Unterdessen hat sich der Verband zum nationalen Akteur bei Verkehrsplanung, -politik, -sicherheitspolitik und Veloförderung entwickelt. Mit einer Volksinitiative will Pro Velo die Veloförderung in der Bundesverfassung verankern.

Käthi Diethelm und Christoph Merkli

Die traditionellen Velokundgebungen der 1970er- und 1980er-Jahre durch die Basler Innenstadt waren Lustfahrt und Demonstration zugleich. **1** Für einmal hatten die lautlosen Zweiräder die Strasse für sich alleine, um sich mit Klingeln und Rufen Gehör zu verschaffen. Pro Velo, die sich damals noch «Interessengemeinschaft (IG) Velo» nannte, organisierte die Grossveranstaltungen, um ihre verkehrspolitischen Forderungen sichtbar zu machen. Nach der Schlusskundgebung ging die Demo in einen gemütlichen Festanlass über. Das Anliegen der demonstrierenden Velofahrerinnen und Velofahrer war existentiell, denn die Verkehrsplanung der Nachkriegszeit setzte immer mehr auf das motori-

sierte individuelle Verkehrsmittel und die Marginalisierung des Velos. Dies war in allen Schweizer Städten so, aber in keiner anderen Stadt kam die Sympathie zum Fahrrad derart früh und lautstark zum Ausdruck wie in Basel. Das sparsame Velo – in der Westschweiz liebevoll «la petite reine» genannt – war den Baslern offenbar besonders ans Herz gewachsen. Andererseits wurde wohl auch nirgendwo sonst derart rigoros autogerecht geplant, so dass nebst dem Velo auch dem Tram und den Fussgängerinnen und Fussgängern die Verbannung drohte. Dies führte als Gegenreaktion zur Gründung der ersten Pro Velo der Schweiz.

Die Veloorganisationen schiessen wie Pilze aus dem Boden

An der Wiege der 1975 gegründeten Pro Velo beider Basel standen der Arbeiter-Touringbund



1 Fröhlicher Familienanlass und lautstarke Politdemonstration: eine Velodemo in Basel in den 1970er-Jahren (Foto: Pro Velo beider Basel)

2 Das Engagement von Pro Velo zeigt Früchte: Entschärfung eines Autobahnzubringers mit Hilfe eines Radstreifens. (Foto: Pro Velo beider Basel)

ATB, der Schweizerische Rad- und Motorfahrerbund SRB, die Bürgerinitiative «Veloaktion» und das Velogewerbe. Dadurch hatte der Verein von Anfang an eine breite Abstützung und vertrat viele Mitglieder. Die Aktivitäten von Pro Velo stiessen bei vielen Velofahrenden auf gute Resonanz, und dank der unermüdlichen Werbe- und Standaktionen hatte der Verein bald Tausende von Mitgliedern. Auch Erfolge liessen nicht lange auf sich warten, sowohl was Verbesserungen auf der Strasse, als auch was das Denken bei den Behörden anbelangte. Es überrascht daher nicht, dass die Idee schon bald auf andere Schweizer Städte übergriff: Ab 1978 folgten die Gründungen von Pro Velo in Bern, Chur und Zürich, 1980 diejenige der Association pour les intérêts des cyclistes (ASPIC) in Genf. Ebenfalls in diese Zeit fiel die Gründung des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS), der als Alternative zu den beiden grossen Automobilclubs die Gewichte in der Verkehrspolitik zugunsten eines umweltfreundlichen Verkehrs verschieben wollte. Der Austausch zwischen der breiten Optik des VCS und der Velo-fokussierten Optik von Pro Velo wirkte sich befruchtend aus. Parallel zum wachsenden VCS erfolgte die Gründung weiterer Veloorganisationen in allen Landesteilen und von Pro Velo Schweiz im Jahre 1985. Was in den 1970er-Jahren kämpferisch begon-

nen hatte, entwickelte sich in den 1980er-Jahren allmählich zur konstruktiven Zusammenarbeit aller betroffenen Kreise. Nach und nach erlahmte aber auch das feurige Engagement der Sympathisanten für das bedrohte Velo, so dass Pro Velo in den 1990er-Jahren Mitgliederverluste hinnehmen musste. Für viele hatte der Verband seine Ziele erreicht und war überflüssig geworden. Obwohl die Mitgliederwerbung dadurch schwieriger wurde, wuchs Pro Velo Schweiz trotzdem weiter. Im Jahre 2012 konnte mit dem Tessin einer der letzten weissen Flecken auf der Pro-Velo-Landkarte eingefärbt werden. Der Verband vertritt heute über 30 000 Mitglieder, unterstützt jedoch mindestens die Hälfte der Bevölkerung, nämlich alle, die mit dem Velo unterwegs sind.

Kampf um's Terrain: Die «Velorution»

Das Feld, das es für Pro Velo zu beackern galt, war in den Anfängen gross und trocken, aber fruchtbar. Die Zeichen standen überall auf freie (Auto-) Fahrt. Das Velo wurde entweder knapp geduldet, an den Rand gedrängt, vergessen oder gar verboten. Die Velo-Bewegten gingen daran, Terrain zurückzugewinnen. Ihre Forderungen waren in der ganzen Schweiz mehr oder weniger dieselben: Einrichtung von Velostreifen und Velowegen, **2** Aufheben von Fahrverboten und Öffnen von Einbahnstrassen für Velo-Gegenverkehr, Sichern

3 Gordische Verkehrsknoten lassen sich oft nur mit teuren Kunstbauten auflösen: die im Jahre 1997 erbaute Velo-Brücke über die Autobahn bei Bern (Foto: Pro Velo Schweiz)



von Kreuzungen und Erstellen von Abstellanlagen sowie Senkung von Tempolimiten. Mit dem Motto «Pinsel statt Granit» versuchte man zu verdeutlichen, dass mit Markierungen und Signalisation rasch und kostengünstig viel erreicht werden konnte. Dabei stand nicht nur das Durchkommen im Verkehr im Vordergrund, sondern immer auch die Sicherheit von Leib und Leben, denn die seit den 1950er-Jahren markant gestiegenen Unfallopferzahlen im Strassenverkehr erreichten in den 1970er-Jahren Höchstwerte. Die Velobewegung musste mit dem hemmungslos wachsenden Autoverkehr um den Platz auf der Strasse kämpfen. Von allem Anfang an waren die «alternativen» Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker überzeugt, dass ihre Forderungen zudem Verbesserungen im gesamten Verkehrssystem bringen würden.

Die Zeit arbeitete für das Velo. Die Sorge um die Umwelt, die schon bei den Gründungen der Pro Velo-Gruppen Patin gestanden hatte, liess das Velo als echte Alternative zum motorisierten

(Stadt)Verkehr erscheinen. Weil sich die Autos immer mehr selbst im Wege standen, entwickelte sich das Velo zum schnellsten Verkehrsmittel in den Agglomerationen. Den Behörden wurde zunehmend bewusst, dass der Traum der autogerechten Stadt nie wirklich wahr werden würde. Viele Gemeinden und Kantone öffneten sich den Anliegen der Velofahrerinnen und Velofahrern und deren Interessenvertretern. Velo-Demonstrationen verschwanden nach und nach von der Bildfläche, weil solche Kundgebungen jeweils nur noch von einem «harten Kern» von Velo-Bewegten besucht wurden. Dies war eine Folge verschiedener Faktoren wie der Erfolg der Verbände, die Zunahme an Einflussmöglichkeiten und der veränderte Zeitgeist.

Veloförderung von Staates wegen

Die Erfolge von Pro Velo, aber auch fortschrittliche Gemeinden und Kantone sorgten für eine Versachlichung der Velopolitik. Sie erkannten die Zeichen der Zeit und setzten eigene Velobe-

auftragte, Fachstellen oder Velokommissionen ein. Sie sollten dafür sorgen, dass dem Fahrrad in der Verkehrsplanung der ihm gebührende Platz eingeräumt wurde. Richtig Schub erhielt die Veloverkehrsplanung 1997 durch die Schaffung des nationalen Infrastrukturfonds. Er ermöglichte es dem Bund, den Bau von Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen finanziell zu unterstützen. **3** Dieser Mechanismus setzte nicht nur grosse Mittel frei, sondern zwang die interessierten Agglomerationen, nebst dem öffentlichen und dem motorisierten auch den sogenannten Langsamverkehr zu planen. 2002 veröffentlichte das Bundesamt für Strassen ASTRA den Entwurf zu einem «Leitbild Langsamverkehr», das den Velo- und Fussverkehr als dritte Säule gleichberechtigt neben den motorisierten und den öffentlichen Verkehr stellt. Die Pro-Velo-Organisationen wuchsen damit immer mehr in die Rolle eines Sparing-Partners der kantonalen und städtischen Fachstellen hinein. Finden sich jedoch am Grünen Tisch keine befriedigenden Lösungen, sucht Pro Velo diese nach wie vor auf dem politischen Weg oder notfalls in juristischen Verfahren.

Harte und weiche Massnahmen

Die Verbesserung der baulichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen für den Veloverkehr ist für Pro Velo nach wie vor eine der zentralen Aufgaben. Man wollte dem Velo durch bessere Infrastrukturen einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr verschaffen und damit auch die Lebensqualität für alle verbessern. Doch bald war klar, dass es mehr braucht als Radstreifen und Radwege, um mehr Menschen aufs Velo zu bringen. Ende der 1990er-Jahre lancierte Pro Velo daher die Kampagne «Velo-Alltag». Mit Information und Aktionen sollte die Bevölkerung motiviert werden, das Fahrrad (häufiger) im täglichen Verkehr zur Arbeit oder zur Schule einzusetzen. Es entstanden Broschüren, Aktionstage in Betrieben, der «Prix Velo» (1997) und die Mitmachaktionen «bike to work» (2006) und «bike2school» (2007). Unterstützt wurde Pro Velo dabei von verschiedenen Bundesstellen, welche die positive Rolle des Velos bei der Schonung der natürlichen Ressourcen und der Förderung der Volksgesundheit erkannt hatten.

Die Entwicklung der Velonutzung

Der Wunsch nach mehr Velofahrenden ging in

den Anfängen der Velobewegung in Erfüllung, als ihre Zahl nach dem Tiefpunkt in den 1970er-Jahren wieder zunahm. Unterdessen zeigen jedoch die Zahlen der Mikrozensus zum Verkehr und der Volkszählung – je nach Altersgruppe – wieder eine Stagnation oder gar einen Rückgang der Velonutzung. Besonders gross ist der Rückgang bei der Gruppe der Kinder und Jugendlichen. Pro Velo beobachtet diese Entwicklung mit Besorgnis und begrüsst genaue Analysen. Die wachsenden Distanzen, die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs vor allem in Randzeiten, aber auch die Darstellung des Velos als gefährliches Verkehrsmittel (beispielsweise durch Helmkampagnen) können Gründe für diesen Rückgang beim Veloverkehr sein. Eltern reagieren besonders sensibel auf diese Situation und schränken aus Sicherheitsgründen das Velofahren ein, statt sich für eine aktive und gesunde Mobilität einzusetzen.

Selbstbewusst und sicher Velofahren

Die (subjektive) Sicherheit auf dem Velo ist für viele Menschen eine grundlegende Voraussetzung dafür, es im Verkehr zu benützen. Dass die Velofahrenden selber durch eine korrekte und selbstbewusste Fahrweise viel zu ihrer Sicherheit beitragen können, ist wissenschaftlich erwiesen. Pro Velo lancierte daher bereits in den 1990er-Jahren erste Fahrkurse für Kinder und ihre Eltern. Dank finanzieller Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit einerseits und einer grossen Zahl engagierter Kursleiterinnen und Kursleiter in der ganzen Schweiz andererseits konnte das Angebot über die Jahre laufend ausgebaut werden. Im Jahre 2012 besuchten über 9200 Personen Fahrkurse, darunter auch Erwachsene und Senioren, die dank dem E-Bike das Velofahren wiederentdeckt haben. Das Potential ist aber mit diesem freiwilligen Angebot nicht ausgeschöpft. Alle, insbesondere alle Kinder, sollten die Möglichkeit erhalten, mit Spass das sichere Velofahren zu lernen.

Sicherheit im Strassenverkehr soll 2014 auch Thema einer Kampagne sein, die Pro Velo zusammen mit anderen Verbänden und Partnern vorbereitet.

Vom losen Zusammenschluss zum nationalen Verband

Mit der thematischen Ausweitung der Aktivitäten gelang es Pro Velo, ihre Tätigkeit schweizweit

auf eine solide finanzielle und organisatorische Basis stellen. Nach bald 40 Jahren Vereinsgeschichte ist sie zur anerkannten Akteurin und Partnerin in der Verkehrsplanung, der Verkehrssicherheitsarbeit, der Veloförderung und der Verkehrspolitik geworden. Dieser Erfolg war nur möglich dank der Entwicklung eines gemeinsamen Erscheinungsbildes von Pro Velo Schweiz und den Regionalverbänden sowie der Stärkung der Geschäftsstelle in Bern. Trotz diesen Zentralisierungs-Schritten bleibt die föderalistische Struktur für Pro Velo wichtig. Nach einem ähnlichen Modell wurde 1983 der europäische Verband European Cyclists' Federation (ECF) gegründet. Pro Velo ist Mitglied des ECF und zählt zu den fünf grössten Mitgliedern.

Für die nächsten Jahre hat sich Pro Velo die Lancierung einer Volksinitiative zum Ziel gesetzt, welche die Förderung des Veloverkehrs – analog zu den Fuss- und Wanderwegen – in der Bundesverfassung verankern soll. Damit bekäme der Bund die Legitimation, die Kantone und Städte bei der infrastrukturellen wie kommunikativen Veloförderung zu unterstützen.

Résumé:

Pro Velo et la «petite reine»

Les manifestations organisées en faveur du trafic cycliste contre une planification des transports réservée à la voiture furent à l'origine de la fondation de Pro Velo, voici bientôt 40 ans. Aujourd'hui des fédérations régionales sont installées dans toutes les régions du pays, comptant plus de 30 000 membres. L'association, conglomérat lâche d'organisations locales de cyclistes à l'origine, s'est transformée en un acteur national de la planification et de la politique des transports, ainsi que de la politique de sécurité et de la promotion du vélo. Au centre de ses activités se loge comme autrefois l'amélioration des conditions cadre du trafic cycliste sur le plan technique et des infrastructures. D'autres prestations, destinées à promouvoir la sécurité sur la route et la pratique du vélo, s'ajoutèrent au fil des années, comme des cours de vélo et des actions comme «bike to work» et «bike2 school». Une initiative populaire lancée par Pro Velo veut ancrer la promotion du vélo dans la Constitution fédérale.

Riassunto:

Pro Velo e «la petite reine»

Le manifestazioni in favore della bicicletta e contro la pianificazione del traffico orientata all'automobile hanno costituito un marchio distintivo di Pro Velo, fondata quasi quarant'anni fa. Oggi in ogni parte del Paese si contano associazioni regionali per un numero complessivo di 30 000 membri. Dall'unione di organizzazioni locali per i velocipedi, quest'associazione si è trasformata in un'attrice nazionale nei settori della pianificazione del territorio, delle politiche in materia di sicurezza e territorio e della promozione della bicicletta. Al centro delle sue attività figurano, oggi come in passato, il miglioramento delle condizioni quadro infrastrutturali e tecniche del traffico ciclistico. Nel corso degli anni si sono aggiunte attività di promozione della sicurezza del traffico e degli spostamenti in bicicletta, quali ad esempio i corsi sull'uso della bicicletta e le azioni «bike to work» e «bike2school». Mediante un'iniziativa popolare, Pro Velo vuole iscrivere il promovimento della bicicletta nella Costituzione federale.

www.pro-velo.ch

Literatur:

Bundesamt für Strassen: Leitbild Langsamverkehr, Bern 2002.



Käthi Diethelm

Dr., Mathematikerin, ist seit 1984 ehrenamtlich im Velobereich tätig, zurzeit im Vorstand von Pro Velo Schweiz und im Board der European Cyclists' Federation.



Christoph Merkli

ist promovierter Geograph und seit 1997 Geschäftsführer von Pro Velo Schweiz.

Velokonferenz Schweiz (VKS) – die Plattform für Veloverkehrsplanung

Die «Velokonferenz Schweiz» ist eine Fachorganisation für Veloverkehrsplanung. Sie versteht sich als Forum für Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer für Fachleute des Veloverkehrs in Verwaltung, Behörden sowie in Planungs- und Ingenieurbüros. Sie hat zum Ziel, die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr auf Kantons-, Stadt- und Gemeindegebiet sowie auf Bundesebene zu verbessern.

Daniel Sigrist

Fehlendes Wissen zum Veloverkehr

In den 1960er- und anfangs der 1970er-Jahre spielte das Velo in den Verkehrsplanungen keine Rolle oder wurde gar als Störfaktor des Motorfahrzeugverkehrs behandelt. Als die ersten Pro Velo- und VCS-Sektionen sowie einzelne Politikerinnen und Politiker eine neue (Velo)-Verkehrspolitik forderten und dies mit politischen Vorstössen untermauerten, stellten die Gemeinden und Kantone fest, dass in ihren Verwaltungen das Wissen zur Veloverkehrsplanung fehlte. Sie schufen erste «Fachstellen Veloverkehr» oder bezeichneten einzelne Personen als «Velobeauftragte». Häufig waren es Teilzeitpensen. Während der übrigen Arbeitszeit bearbeiteten die Velobeauftragten konventionelle Projekte.

Einzelkämpferinnen und Einzelkämpfer schliessen sich zusammen

Am Velo City-Kongress 1987 der European Cyclists' Federation in Holland lernten sich erstmals Velobeauftragte aus verschiedenen Schweizer Städten und Kantonen kennen. Es entstand der Wunsch, unter Schweizer Kolleginnen und Kollegen kantonsübergreifend zusammenzuarbeiten, den Gedankenaustausch zu pflegen und gegenseitig den Wissenstransfer zu gewährleisten. Während des Velo City-Kongresses 1989 in Kopenhagen entwickelten sie ein Konzept für die künftige Zusammenarbeit. Sie stellten fest: Es gab zu wenig Velobeauftragte in den Kantonen und Gemeinden, und wo es diese gab, standen sie als EinzelkämpferInnen im Konflikt mit anderen Interessen. So mussten Kollegen von velo-

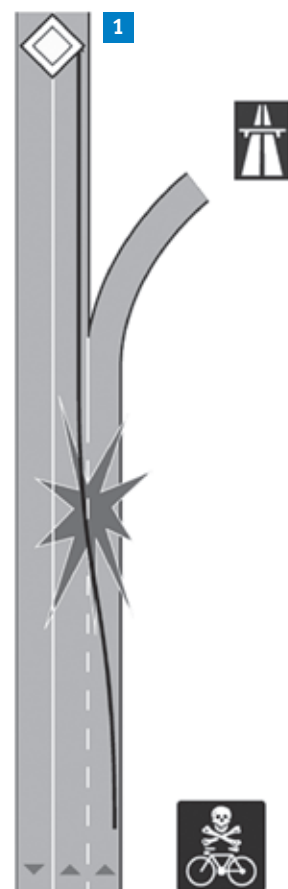
tauglichen Lösungen überzeugt, die Öffentlichkeit über Veloprojekte informiert und nicht selten gegen die Autolobby argumentiert werden. Das Fazit lautete: Veloförderung ist nur gemeinsam zu erreichen. Dazu brauchte es eine Organisation, die den Veloverantwortlichen in den Verwaltungen den Rücken stärkte, die eine Zusammenarbeit über Kantons Grenzen hinaus überhaupt erst möglich machte und die auf verbesserte Grundlagen für den Veloverkehr hinwirkte. Deshalb gründeten die Velobeauftragten am 27. März 1990 in Bern den Verein «Schweizerische Konferenz der Beauftragten für den Veloverkehr SVK». 1998 öffnete sich der Verein für private Planungs- und Ingenieurbüros. 2005 wurde er in «Velokonferenz Schweiz Vks» umbenannt. Damit ist der Grundstein für eine schweizerische Fachorganisation des Veloverkehrs gelegt worden.

Die Velokonferenz: ein Forum für Veloverkehrsfragen

Die hauptsächlichen Angebote und Aufgaben der Velokonferenz Schweiz sind:

- das Vernetzen der Akteure in der Veloverkehrsplanung wie Verwaltung, Behörden, Planungs- und Ingenieurbüros;
- der Wissenstransfer über Webseite, Bulletins, Fachtagungen und Exkursionen;
- das Initiieren, Verfassen oder Begleiten von Forschungen, Normen und Vollzugshilfen.

Die Velokonferenz ist als Verein organisiert und wird über Mitgliederbeiträge finanziert. Zurzeit sind 20 Kantone, 25 Gemeinden, 36 Planungs- und Ingenieurbüros sowie einige Privatpersonen und Verbände als Mitglied beigetreten. Die Velokonferenz betreibt eine Geschäftsstelle im Auftragsmandat mit einem Pensum von 5–10



1 Abbiegen in die Hochleistungsstrasse (HLS): Geradeausstreifen dürfen nie auf die HLS führen (aus: «Veloverkehr im Anschlussbereich von Hochleistungsstrassen», Velokonferenz Schweiz 2011)

2 Hohe (Velo)-Kapazität an Kreuzungen. Studienreise Kopenhagen der Velokonferenz 2011. (Foto: Daniel Sigrist)

3 Auf die Details kommt es an. Exkursion «Velo&Tram» der Velokonferenz, Bern 2011. (Foto: Daniel Sigrist)

4 Die Velokonferenz fährt in die Berge. Exkursion «Chickenlines & Pumptracks», Flims GR 2013. (Foto: Niklaus Schranz)



Einige Höhepunkte aus der Arbeit der Velokonferenz Schweiz der letzten Jahre:

- Publikation des Handbuchs Veloparkierung 2008: Das Handbuch umfasst die wichtigsten Aspekte zu Planung, Bau und Betrieb von Veloparkplätzen.
- Herausgabe der Publikationen «Veloverkehr im Anschlussbereich von Hochleistungsstrassen» und «Velofachstellen» 2011. **1**
- «Mit Zug zum Velo, rollende Fachtagung zur Intermodalität» 2010: Mit dem Zug reisen 60 Fachleute von Bahnhof zu Bahnhof. In den Zügen bleibt genügend Zeit für Erfahrungsaustausch, persönliche Kontakte, Mittagessen und gar Referate.
- «Geschüttelt oder gerührt?»: Tagung 2012 zur Frage, ob und wann Velo- und Autoverkehr gemischt oder getrennt geführt werden sollen.
- Exkursion «Chickenlines & Pumptracks» 2013: Was sind Chickenlines? Wirken sich Pumptracks und Mountainbikestrecken positiv auf den Alltagsverkehr aus? Wie können Konflikte zwischen Mountainbikern und Wanderern vermieden werden? **4**

Stellenprozenten. Dank der projektbezogenen Unterstützung des Bundesamtes für Strassen ASTRA kann die Velokonferenz ihr Angebot erweitern und professionalisieren.

Die Grundlagen haben sich verbessert ...

Seit der Gründung der Velokonferenz hat sich einiges verändert: Fuss- und Veloverkehr sind als eigenständige Mobilitätsformen unter dem Begriff «Langsamverkehr» etabliert; viele Projekte des Fuss- und Veloverkehrs sind in die Agglomerationsprogramme integriert worden; Forschung und Erfahrung haben zu neuen Normen, Richtlinien und Vollzugshilfen für Planung, Bau und Betrieb geführt. Dank neuen Ansätzen in der Verkehrsplanung werden vermehrt Strassen grundlegend neu gestaltet mit Rücksicht auf die Strassenraum- und Aufenthaltsqualität.

... aber die Probleme sind ähnlich geblieben

Viele Problembereiche sind die gleichen wie früher oder haben sich gar akzentuiert. Die Veloförderung leidet besonders unter der Zunahme des motorisierten Verkehrs. An innerörtlichen Kreuzungen müssen beispielsweise Platz für Velostreifen und Zeit für Grünphasen besonders hart erkämpft werden, denn die Kapazität des motorisierten und die Bevorzugung des öffentlichen

Verkehrs werden meist stärker gewichtet als die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs. Neue Anforderungen an die Veloverkehrsplanung haben sich mit dem E-Bike-Boom ergeben. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Velofahrenden wirken sich besonders auf Radwegen wegen Überholmanövern und engen Radien negativ aus. Diesbezüglich befürwortet die Velokonferenz eine Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege.

Die Velokonferenz Schweiz in der Zukunft

Die Velokonferenz ist von einem kleinen Verein zu einer schweizerischen Plattform für die Veloverkehrsplanung geworden. Wie stark sich die Velokonferenz weiter entwickeln will und kann, hängt massgeblich von den Finanzierungsmöglichkeiten der Dienstleistungen und der Geschäftsstelle ab. In naher Zukunft setzt sich die Velokonferenz folgende organisatorische und inhaltliche Ziele:

- Intensive Zusammenarbeit mit den Vereinsmitgliedern und Organisationen aus dem Verkehrsbereich;
- Wissenstransfer an Verwaltung, Behörden, Planungs- und Ingenieurbüros;
- Möglichst alle Kantone der Schweiz sowie weitere Gemeinden und Planungsbüros als Mitglieder der Velokonferenz Schweiz zu gewinnen;
- Erarbeiten des Handbuchs «Infrastruktur Veloverkehr» in fünf Bänden. Die Arbeit am Band «Veloverkehr in Kreuzungen» hat bereits begonnen.
- Initiieren und Begleiten von neuen Forschungsarbeiten zum Thema Veloverkehr.

Résumé:

Conférence Vélo Suisse: la plateforme pour la planification du trafic cycliste

La «Conférence Vélo Suisse» est une organisation spécialisée qui a vocation à planifier le trafic cycliste. Elle se comprend comme un forum d'échange et de transfert de connaissance à destination des spécialistes du trafic cycliste auprès de l'administration, des autorités et des bureaux d'ingénieurs chargés de la planification. Elle a pour but d'améliorer les conditions cadre du trafic cycliste au niveau cantonal, communal et fédéral.



Riassunto:

Conferenza Bici Svizzera (VKS): la piattaforma della pianificazione del traffico ciclistico

La «Conferenza Bici Svizzera» è un'organizzazione specializzata nel settore della pianificazione del traffico ciclistico. Si concepisce in quanto forum per lo scambio di esperienze e la trasmissione delle conoscenze, rivolto a specialisti del traffico ciclistico attivi nell'amministrazione, in seno ad autorità nonché in uffici della pianificazione e d'ingegneria. Il suo scopo consiste nel migliorare le condizioni quadro per il traffico ciclistico sui piani cantonale, cittadino e comunale come pure a livello federale.

www.velokonferenz.ch



Daniel Sigrist

ist dipl. Ing. in Raumplanung FH, Mitinhaber der planumbiel ag und im Teilzeitmandat Leiter der Geschäftsstelle der Velokonferenz Schweiz.



Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz und seine Geschichte

Entstanden als Reaktion auf eine Reihe von verkehrs- und umweltpolitischen Abstimmungsniederlagen in den 1970er-Jahren setzt sich der VCS Verkehrs-Club der Schweiz seit 1979 schweizweit für die Anliegen des Langsamverkehrs ein.

Jürg Tschopp und Gerhard Tubandt

Seit 1979 besteht unter dem Namen «VCS Verkehrs-Club der Schweiz / ATE Association transports et environnement / ATA Associazione traffico e ambiente» ein im Handelsregister eingetragener Verein. Sein Ziel ist ein menschen-, umwelt- und klimagerechtes Verkehrswesen, das sich nach den folgenden Grundsätzen richtet:

- sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen;
- minimale Umweltbelastung, vor allem durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz- und Schadstoffe;
- Vermeidung von unnötigem Verkehrsaufkommen;

- optimale Sicherheit und Gesundheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, namentlich für Kinder, ältere Leute und Menschen mit einer Behinderung;
- Begünstigung von Verkehrsmitteln mit optimalem Wirkungsgrad;
- Förderung verkehrsarmer Raumordnungs- und Siedlungsstrukturen;
- Schutz der Natur und der Kulturgüter gegen Beeinträchtigungen durch den Verkehr.

Von Null auf 100 000

Im ersten Jahrzehnt nach seiner Gründung erlebte der VCS einen rasanten Aufschwung: Pro Jahr gewann er rund 10 000 neue Mitglieder dazu, so dass er 1989 bereits 100 000 Mitglieder zählte. Bei einem beachtlichen Teil der Neumitglieder handelte es sich um abgesprungene Mitglieder

der traditionellen Schweizer Automobilverbände, die mit der Verkehrspolitik ihres Verbandes unzufrieden waren und ihre Mitgliedschaft oft nur wegen seiner Dienstleistungsangebote wie Pannenhilfe oder Motorfahrzeugversicherung beibehalten hatten. Weil der VCS seit seiner Gründung auch eine Pannenhilfe und Versicherungs-Dienstleistungen anbot, gab es für sie keinen Grund mehr für eine Mitgliedschaft bei einem Automobilverband. Gegenwärtig zählt der VCS rund 111 200 Mitglieder, denen er nebst Pannenhilfe und Versicherungen zahlreiche weitere Dienstleistungen und Produkte anbietet.

Vereinsgründung wegen Abstimmungs-niederlagen

Im Zusammenhang mit den drei eidgenössischen Volksinitiativen «Gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge», der sogenannten «Albatrosinitiative», «Mehr Demokratie im Nationalstrassenbau» und «Für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr» wurde in der Schweiz der 1970er-Jahre viel und intensiv über Verkehrspolitik debattiert. Die Ablehnung aller drei Volksbegehren führte 1978 engagierte Personen zusammen, die in wöchentlichen Sitzungen nach neuen Wegen für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität suchten. Alle späteren Gründer des VCS waren an diesen Zusammenkünften dabei und konzentrierten sich auf die Gründung des neuen Vereins, die am 15. Mai 1979 erfolgte. ¹ Als ersten Präsidenten wählte man den Basler Ökonomen Hans-Rudolf Schulz; Martin Sommer wurde als Zentralsekretär der erste Angestellte des VCS. Im Januar 1980 erschien als clubinterne Informationsschrift die erste Nummer von «VCS Info». Sie wurde später durch die alle zwei Monate erscheinende «VCS-Zeitung» abgelöst, die 2001 in «Leonardo. Das Magazin für Umwelt und Verkehr» und 2008 in «VCS Magazin» umbenannt wurde.

Seit seiner Gründung setzte der VCS unter dem Begriff «Verkehrssicherheit» Schwerpunkte bei Themen wie Verkehrsberuhigung, Strassenraumgestaltung, sichere Schulwege, Verkehrsausbildung und Seniorenmobilität. In der Romandie arbeitete das «Bureau conseil romand» und im Tessin der «Gruppo per la moderazione traffico» am gemeinsamen Ziel für einen menschengerechten Verkehr anstelle des «verkehrsgerechten Menschen».

Die ersten verkehrspolitischen Arbeiten waren öffentliche Stellungnahmen zur Gesamtverkehrskonzeption GVK, zur Einführung der Autobahnvignette und zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe. ² Verschiedene Arbeitsgruppen engagierten sich zu Themen wie Tempo 50 und Wohnstrassen, Kind und Verkehr, Velo und öffentlicher Verkehr. Die Aktualität vieler dieser Themen und Positionsbezüge zeigt beispielhaft eine Stellungnahme des VCS aus dem Jahre 1980: «Die von den SBB auf den 1. Oktober verlangte Tarifierhöhung von durchschnittlich 6,6 Prozent ist die denkbar schlechteste Lösung für die Sanierung des SBB-Haushalts. Vielmehr sollten die Bahnen danach trachten, durch Steigerung ihrer Attraktivität und durch gezielte Tarifiereduktionen zu höheren Passagierzahlen und damit zu Mehreinnahmen zu kommen. Eine Tarifierhöhung würde gegenwärtig eher das Gegenteil bewirken und die meisten heutigen und künftigen Bahnkunden verärgern.»

¹ Die Gründer des VCS, v.l.n.r.: Tony Lüchinger, Paul Romann, Beat Schweingruber, Ania Padrutt, Werner Mäder, Urs Michel, Walter Büchi, Martin Sommer, Christian Thomas. Auf der Foto aus dem Jahr 1979 fehlt Markus Sigrist. (VCS-Archiv)

² Die Lancierung der VCS-Volksinitiative zur Schwerverkehrsabgabe in der VCS-Zeitung vom August 1981. (VCS-Archiv)



Nationaler Einsatz für den Veloverkehr

Der Langsamverkehr nahm und nimmt im VCS stets einen breiten Raum ein. Mit tatkräftiger Unterstützung von lokalen und regionalen Interessengemeinschaften (IG) Velo (heute Pro Velo) organisierte der VCS im Juni 1980 in zahlreichen Schweizer Städten den ersten grossen Velotag, wo Tausende für einen «Velofrühling» demonstrierten. ³ Man druckte eine Velobroschüre und stellte eine Velo-Wanderausstellung

14. Juni 80: Velotag

Bis jetzt ist die Durchführung einer Velo-Demo oder eines Umzuges in folgenden Städten oder Regionen bekannt:

- Basel
- Bern
- Genf
- Graubünden
- Luzern
- Uster
- Zürich

Das Ziel wäre, in jeder Region, in jeder Stadt, eine Veloaktivität, um unseren Forderungen nach mehr Velowegen und innerstädtisch zusammenhängenden Velowegnetzen Rückenwind zu geben.

Nähere Angaben zu den lokalen Velo-Demos auf den Seiten 14/15.



Die Schweiz soll einen Velofrühling erleben!

3



Ein Velo kostet rund 40mal weniger als ein Mittelklasse-Auto. Für Auto-Steuer und -Versicherung kann man sich jedes Jahr zwei Velos kaufen.

Mit der Energie, die für die Herstellung eines Autos gebraucht wird, können 100 Velos produziert werden.

Auf einem Auto-Parkplatz können 15 Velos abgestellt werden. Ein 50 km/h fahrendes Auto braucht 50 m² Platz, ein Velo fünf.

Folgende Abgase produziert ein Velo nicht: Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Benzpyren, Stickstoffoxid, Schwefeldioxid, Blei.

Ein Auto braucht für 500 Kilometer Fahrt gleichviel Sauerstoff wie ein Erwachsener in einem ganzen Jahr, inklusive Velofahren.

Bisber trafen von Anwohnern keine Klagen wegen störenden Lärms durch zu laute Velofahrer bei den Behörden ein...

4

auf die Beine respektive auf die Speichenräder. 1982 erschienen die drei ersten VCS-Velokarten «Zürich-Schaffhausen», «Zürichsee-Zug» sowie «Basel-Altkirch». Die VCS-Velokarten sind ein Pionierwerk mit Beteiligung zahlreicher Freiwilliger, die in ihrer Freizeit alle potenziellen Velorouten abgefahren und nach verschiedenen Kriterien beurteilt haben. Nach und nach wurden für alle Regionen der Schweiz solche Velokarten erarbeitet. Das Sortiment umfasst heute 23 Velokarten im Massstab 1:60000 sowie eine gesamtschweizerische Übersichtskarte. Im Juni 1983 führten der VCS und IG Velo zusammen mit den Bundesämtern für Energie und Umweltschutz die erste «Schweizer Velowoche» unter dem Doppel-Motto «Umwelt schützen – Velobenützen» sowie «Energie sparen – Velo fahren» durch. 4

Verkehrs- und umweltpolitische Ziele und Handlungsfelder

Der VCS engagiert sich gemäss seinen Statuten für ein «mensen-, umwelt- und klimagerechtes Verkehrswesen». Diese grundlegenden Zielsetzungen sind über die Jahre hinweg unverändert geblieben. Denn nach wie vor wächst der Verkehr weiter, belastet die Umwelt, verbraucht enorme Mengen an fossiler Energie und beeinträchtigt die Lebensqualität in den Siedlungen. Die aktuelle Verkehrspolitik des VCS orientiert sich an vier Handlungsachsen:

Handlungsachse 1: Verkehrsvermeidung

Im Bereich der Verkehrsvermeidung setzt sich der VCS gegen einen weiteren Ausbau des Strassennetzes ein – insbesondere auf der Ebene der Nationalstrassen. Er engagiert sich ausserdem zusammen mit anderen Organisationen für eine bessere Raumplanung.

Handlungsachse 2: Verkehrsverlagerung

Ein weiteres wichtiges Anliegen des VCS ist es, den Verkehr vom Auto auf die Bahn, das Velo oder die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verlagern. Eine wichtige Etappe auf dem Weg dahin ist die 2010 eingereichte Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr», welche mehr Gelder für den Ausbau des Schienennetzes gefordert hat. Inzwischen hat der VCS seine Initiative zugunsten des direkten Gegenvorschlags «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) zurückgezogen. FABI stellt die notwendigen Mittel für einen raschen Ausbau und eine Stärkung der Bahn gegenüber der Strasse

zur Verfügung. Dass es soweit kam, ist der Verdienst der öV-Initiative des VCS.

Der VCS engagiert sich aber auch für faire Bahnpreise und ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs, damit möglichst viele Reisende statt des Autos die Bahn benutzen. Er setzt sich zusammen mit Partnerorganisationen für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein und führt Kampagnen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch.

Handlungsachse 3: Verkehrsverbesserung

Das bekannteste Produkt des VCS im Bereich der Verkehrsverbesserung ist die Auto-Umweltliste. Sie erscheint jährlich im Vorfeld des Genfer Autosalons und gibt den Konsumentinnen und Konsumenten konkrete Tipps für den Kauf eines umweltgerechteren Wagens. Darüber hinaus kämpft der VCS auf politischer Ebene für eine kontinuierliche Reduktion des CO₂-Ausstosses von Neuwagen in der Schweiz.

Handlungsachse 4: Verkehrsverhalten und -sicherheit

Die Verkehrssicherheitskampagnen des VCS fokussieren auf schwächere Verkehrsteilnehmende wie die Velofahrerinnen und Fussgänger, Kinder und Senioren. So hat etwa die Kampagne «10 zu viel ist viel zu viel» zum Ziel, Autofahrende für eine angemessene Fahrweise und ein angemessenes Tempo zu sensibilisieren. Die Aktion «Sicher zu Fuss» richtete sich 2011 dagegen mit Tipps für mehr Sicherheit im Verkehr sowohl an die Fussgängerinnen und Fussgänger wie an die Autofahrenden, die um mehr Rücksicht auf Fussgängerinnen und Fussgänger gebeten wurden.

Auch der sichere Schulweg ist dem VCS ein wichtiges Anliegen. Er führt aus diesem Grund regelmässig eine Schulweg-Tagung durch. Die jährliche Aktionswoche «walk to school» soll möglichst viele Kinder animieren, ihren Schulweg zu Fuss zurückzulegen. Darüber hinaus engagiert sich der VCS für Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Résumé:

L'ATE et son histoire

Depuis sa fondation en 1979, l'Association Transport et Environnement oeuvre au nom de la «Sécurité routière» sur des thématiques relatives à l'apaisement de la circulation, la réorganisation de l'espace routier, des chemins scolaire sûrs, la formation et la mobilité de seniors. En

collaboration avec des communautés d'intérêt régionales, l'ATE s'est engagée en faveur du vélo et a publié les premières cartes cyclistes de Suisse. Sur le terrain de la politique des transports, ses centres d'intérêt principaux se portent sur les moyens de désengorger le trafic, son transfert vers le rail et son amélioration, le comportement au volant et la sécurité.

Riassunto:

L'ATA Associazione traffico e ambiente e la sua storia

Da quando è stata fondata, nel 1979, l'ATA Associazione traffico e ambiente è attiva nell'ambito della sicurezza del traffico affrontando tematiche quali la moderazione del traffico, la tecnica della circolazione, la sicurezza sul percorso casa-scuola, l'educazione alla sicurezza del traffico e la mobilità degli anziani. In collaborazione con le comunità d'interesse locali del settore ciclistico, l'ATA si è impegnata in favore del traffico ciclistico e ha stampato le prime carte ciclistiche della Svizzera. I suoi assi d'intervento prioritari in materia di politica del traffico sono la riduzione del traffico, il trasferimento del traffico su altri mezzi di trasporto, il suo miglioramento, nonché il comportamento e la sicurezza nel traffico.

www.verkehrsclub.ch

www.ate.ch

www.ata.ch

3 Dem Aufruf des VCS zum Velotag folgten 1980 Tausende in der ganzen Schweiz (VCS-Zeitung 3/1980; VCS-Archiv)

4 Engagement für den Veloverkehr in einer Sondernummer der VCS-Zeitschrift vom August 1980. (VCS-Archiv)



Jürg Tschopp

war in den 1980er-Jahren Sekretär des VCS beider Basel und von 1990 bis zu seiner Pensionierung 2013 Ressortleiter Velo und Mobilitätsberater beim VCS Schweiz.



Gerhard Tubandt

ist seit 2009 Mediensprecher des VCS Schweiz.

Der Touring Club Schweiz als Vertreter des Langsamverkehrs

Der TCS wurde 1896 von Radfahrern gegründet. Er ist mit rund 1,6 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz. Nach wie vor begreift er sich selbst als einer der ältesten existierenden Veloclubs der Schweiz, auch wenn heute die meisten seiner Mitglieder motorisiert sind.

Roman Angermann

Der Begriff «Langsamverkehr» Der Begriff «Langsamverkehr», der dem heutigen Inhalt sehr nahe kommt, lässt sich in der Schweiz spätestens 1955 zum ersten Mal nachweisen. Während der Planung für eine neue Autostrasse für den Schnellverkehr – aus dieser Planung sollte sich in der Folge die heutige A13 entwickeln – trat die Frage auf, wo der «Langsamverkehr» fahren sollte. Für diesen wurde nach Protesten aus der Bevölkerung eine «Langsamstrasse für den nichtmotorisierten und landwirtschaftlichen Verkehr» geplant.¹ Er ist somit kein «junger, noch nicht sehr geläufiger Begriff», wie es in einem Artikel in Wege und Geschichte 2/2012 zu lesen ist.² Allerdings war er in den 1950er-Jahren inhaltlich noch nicht gefestigt. Dies dürfte Ende der 1980er-, Anfang der 1990er-Jahre geschehen sein.³ Heutzutage werden vor allem der Fuss- und Fahrradverkehr in der Schweiz zum Langsamverkehr gezählt.⁴ Ob die «Epoche des Fuss- und Veloverkehrs [erst] beginnt», sollte zumindest für ersteren diskutiert werden, denn der Fussverkehr war für die breite Bevölkerung lange überhaupt die einzige Möglichkeit, sich individuell fortzubewegen und auch der Veloverkehr kann auf Hochkonjunkturen verweisen. Zu diskutieren wäre es, ob von einem Wiederbeginn, einer grösseren Beachtung oder Wertschätzung des Fuss- und Veloverkehrs gesprochen werden kann.⁵

Die Gründung und ersten Jahre des TCS als Velo-Touring-Club

Inwiefern war und ist der TCS ein Vertreter des Langsamverkehrs?

Der am 1. September 1896 in Genf gegründete Touring-Club Suisse grenzte sich schon durch die

Namensgebung – das «Touring» stand für (Fahrrad-)Reisen – von den Rennradclubs ab. Er verurteilte Rennen als «abus».⁶ Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob das Fahrrad in der Zeit der Gründung des Clubs 1896 zum Langsamverkehr zählte. Ein erster Anhaltspunkt dafür mag die folgende Tabelle geben. Das Fahrrad dürfte in der Wahrnehmung der Zeitgenossen 1897 zu den schnellsten Fahrzeugen gehört haben. Dementsprechend kann der TCS zu dieser Zeit als Vertreter des Schnellverkehrs verstanden werden.⁷ **1**

Der TCS, so ist in den Statuten 1899 zu lesen, «bezweckt die Entwicklung des Tourismus in der Schweiz im Allgemeinen und des Velosports mit Ausschluss der Wettfahrten im Speziellen».

Die oben aufgeführten Rekorde stellen nur einen ungefähren Anhaltspunkt für die im normalen Strassenverkehr erzielbaren beziehungsweise erlaubten Geschwindigkeiten dar. Als Anhaltspunkt kann ein Erlass der Stadt Brüssel dienen, der vorgab, dass die «vitesse de marche» eines Automobils nicht über der Geschwindigkeit eines Pferdes im Schritt liegen dürfe. Einen Hinweis für die Durchschnittsgeschwindigkeit geben verschiedene Reiseberichte, so unter anderem der eines Tourenvelofahrers, der für die 95 Kilometer zwischen Bern und Lausanne 1897 sechs Stunden veranschlagt. Das ergibt einen Schnitt von rund 16 Kilometern pro Stunde.⁸

Das Fahrrad zählt zu dieser Zeit demnach ob seiner «Schnelligkeit» nicht zum langsamen Verkehr und hebt sich deutlich von der Geschwindigkeit der Fussgänger ab. «Wildlinge» unter den Radfahrern «rasen» sogar und ziehen sich so den Zorn der Fussgängerinnen und Fussgänger zu.⁹

Vorschriften verhinderten deutlich höhere Geschwindigkeiten der Automobile. So durften diese im Kanton Genf laut dem Règlement général de Circulation von 1900 in der Stadt, in den Dörfern und selbst in Weilern des Kantons nicht

schneller als acht Kilometer pro Stunde fahren. Für Fahrräder galt keine Höchstgeschwindigkeit, sie mussten jedoch innerorts ihre Geschwindigkeit verlangsamen.¹⁰

In jedem Kanton galten andere Verkehrsvorschriften. Die Bemühungen des TCS um eine Vereinheitlichung führten schliesslich am 19. Dezember 1902 zum ersten Strassenverkehrskonkordat der Schweiz, das 1904 vom Bundesrat genehmigt wurde. Kein Verkehrsmittel durfte in Städten, Dörfern und Weilern der Konkordatskantone schneller als 10 Kilometer pro Stunde fahren. Auf Brücken, schmalen Strassen, bei Engpässen und in Kurven war die Höchstgeschwindigkeit auf 6 Kilometer pro Stunde limitiert.

Das Fahrrad wurde innerorts nach wie vor nicht, wie die Fussgänger und Pferdefuhrwerke, zum Langsamverkehr gezählt. Ausserorts galt eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde. Geht man auf flachen Strecken von einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrräder von 20 bis 23 Kilometern pro Stunde aus, so dürfte das Fahrrad auch ausserorts nicht zum Langsamverkehr gehört haben, auch wenn Automobile mittlerweile 80 bis 100 Kilometer pro Stunde erreichten. Hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten wurden zudem – neben der anfälligen Motortechnik und den gesetzlichen Beschränkungen – noch weitestgehend von unzulänglichen Strassen verunmöglicht.¹¹

Vom Velo- zum Mobilitätsclub

Die Rolle in Bezug auf die Schnelligkeit übernahm das Automobil um 1908 graduell vom Fahrrad. Der TCS appellierte an die Vernunft der Autofahrer. Zur gleichen Zeit wurde der Begriff «chauffard» (=Raser) auf Automobilisten eingeeignet.¹² Waren bis anhin Rad- und Autofahrer in der gleichen Geschwindigkeitsklasse anzusiedeln, so begann diese Gemeinsamkeit mehr und mehr zu erodieren, wenn auch das Fahrrad noch nicht als langsames Verkehrsmittel verstanden wurde. Der TCS war mittlerweile nicht mehr nur ein Velo-, sondern auch ein Auto- und Motorradfahrerclub. Das zeigte sich deutlich in der Revue des TCS, und in diesem Sinne wurden am 4. März 1911 die Statuten geändert.¹³ Hauptzweck wurde ungefähr ab diesem Zeitpunkt, spätestens aber 1927, «insbesondere die Förderung des Automobilismus».¹⁴ Nach aussen verdeutlichte sich der Wandel des Clubs von einem Radfahrer- hin zu einem Autofahrerclub mittelfristig im neuen Logo des TCS;

1

Verkehrsmittel	Geschwindigkeit (km/h)
Schwimmen	118 m
Gehen (Rekord)	13 km 421 m
Segeln	16 km 90 m
Laufen (Rekord)	18 km 389 m
Schlittschuhlauf (Rekord)	25 km 727 m
Traben (Rekord)	32 km 195 m
Hochrad (Rekord)	34 km 326 m
Dreirad (Rekord)	37 km 725 m
Automobile	40 km 233 m
Dampfschiff (Rekord)	43 km 250 m
Zweier-Niederrad (Rekord)	50 km 444 m (jetzt 61 km/h)

1 Das Fahrrad als schnelles Fahrzeug, kurz vor der Jahrhundertwende. (Salvisberg/Lessing 1897/2005, 240)

das bis heute weiterentwickelte Grundsujet des Lenkrades zeigte nur mehr temporär andeutungsweise ein stilisiertes Laufrad. Der Club vertrat somit ab Ende der 1920er-Jahre die Interessen des Langsamverkehrs nachrangig.¹⁵

Der Fahrradverkehr: von der «quantité négligable» zu den Fahrradbooms seit den 1970er-Jahren

1947 wurde in den Statuten die Bevorzugung der Automobilisten gestrichen. Der Club setzte sich gemäss seinen Statuten wieder generell für die Mobilität ein, wenn er auch nie das Engagement für die Velofahrenden aufgegeben hat. Inwieweit es sich dabei um ein Resultat der Langsamverkehrsmobilität infolge des Zweiten Weltkriegs handelte, konnte nicht eruiert werden.¹⁶ Ablesen lässt sich das auch an der Tatsache, dass der Club seit den 1960er-Jahren Mitglied der Aktionsgemeinschaft für das Fahrrad «Pro Velo» war, die mit der heutigen Organisation gleichen Namens, welche aus der IG Velo entstand, nichts gemein haben dürfte. Dabei verfolgte der TCS offenbar – analog zu der damaligen Verkehrsplanung – weniger ein integriertes als vielmehr ein separiertes Verkehrskonzept.¹⁷

Der Fahrradverkehr stellte in der Schweiz seit dem Zweiten Weltkrieg in der Wahrnehmung der Zeitgenossen phasenweise eine «quantité négligable» dar.¹⁸ Nach der Erdölkrise 1973 entstand in der Schweiz jedoch ein Fahrradboom, der, befeuert



durch den MTB-Boom seit Mitte der 1980er-Jahre, bis zum heutigen E-Bike-Boom anhält.

Obwohl die Radfahrer, welche nur als solche beim TCS eingeschrieben sind, seit mehr als vierzig Jahren weniger als ein Prozent der Mitglieder ausmachen, blieb der Club auch in jener Zeit dem Fahrradverkehr treu, als die Fahrradmobilität in der Schweiz als eine «quantité négligable» wahrgenommen wurde.

In den 1980er-Jahren entwickelte er ein Veloverleihprogramm mit speziell ausgearbeiteten Routen und dunkelroten Wegweisern. Erstere mündeten im Veloland Schweiz, letztere haben bis heute Bestand.¹⁹ **2**

Der TCS als Vertreter des Langsamverkehrs heute

Heute ist der TCS als Mitveranstalter von SlowUps nicht mehr wegzudenken. E-Bike-Fahrsicherheitskurse werden seit 2011 angeboten. Seit Jahrzehnten kümmert er sich intensiv um die Ausbildung der Kleinsten im Strassenverkehr und rüstet sie unter anderem mit den jedem Schweizer Kind präsenten Leuchtstreifen, den Trikkis, aus. Seit 2009 bewertet er jährlich rund hundert Fussgängerstreifen, publiziert die Testresultate und berät Kommunen bei der Verbesserung von Fussgängerstreifen.

3 Gleichzeitig sind immer noch 6582 Mitglieder «reine» Velofahrer.

Wenn sich auch die Gewichtungen zwischen Langsam- und Autoverkehr innerhalb des TCS seit 1896 deutlich verschoben haben, so blieb der Club stets auch ein Vertreter des Langsamverkehrs.

Résumé:

Le Touring Club suisse comme représentant de la mobilité douce

Le TCS fut fondé en 1896 par des cyclistes. Il est, avec ses environ 1,6 million de membres, le plus grand club lié à la mobilité. Aujourd'hui comme autrefois, il se considère comme l'un des plus grands clubs cyclistes existants, même si la plupart de ses membres sont aujourd'hui motorisés.

C'est au cours des trois premières décennies du 20ème siècle que le TCS s'est peu à peu transformé, d'un club de cyclistes, en un club d'automobilistes et, à partir de 1947, il s'est affiché comme un club dévoué à la mobilité en général. Mais la bicyclette y est demeurée représentée après la guerre et jusqu'à aujourd'hui, alors que la société connaissait une phase de motorisation croissante et que le trafic cycliste était parfois jugé en Suisse comme une «quantité négligeable».

Disposant d'un département consacré à la sécurité du trafic, le TCS entend depuis 1908 favoriser une compréhension réciproque entre les divers moyens de transport et s'engage en outre pour la sécurité dans les zones piétonnes.

Riassunto:

Il Touring club svizzero quale rappresentante del traffico lento

Il TCS è stato fondato nel 1896 da ciclisti. Con i suoi circa 1,6 milioni di membri costituisce il più grande club nel settore della mobilità in Svizzera. Oggi come in passato si definisce uno dei più vecchi club di ciclisti esistenti in Svizzera, anche se attualmente la maggior parte dei suoi membri è motorizzata.

Nei primi tre decenni del XX secolo il TCS si è trasformato da club di ciclisti in club di automobilisti e a partire dal 1947 si è definito come club della 15mobilità. Con una costanza che ha mantenuto fino ai giorni nostri, ha continuato a rappresentare il traffico ciclistico anche durante il Dopoguerra nella fase della motorizzazione di massa, quando l'uso della bicicletta in Svizzera veniva percepito come «quantità trascurabile».

Dotato di un settore specifico per la sicurezza del traffico, il TCS promuove dal 1908 la comprensione reciproca fra utenti di mezzi di trasporto differenziati e s'impegna anche per la sicurezza dei pedoni.

www.tcs.ch



2 Radwegweiser, gestiftet vom TCS (Foto TCS)

3 Fussgängerstreifen-test des TCS 2012 an der Obergrundstrasse in Luzern. (Foto TCS)

Anmerkungen

- 1 Vgl. Karl Fueter: Strassenbau in Bünden. Umstrittene Autostrasse im Churer Rheintal in: Neue Zürcher Zeitung, 27.11.1955, 5.
- 2 Marc Schneider: Die Epoche des Fuss- und Veloverkehrs beginnt erst, in: Wege und Geschichte 2 (2012), 45, und z. B.: Ellbogenfreiheit für das Verkehrsmittel Velo. Politik und Planung um den städtischen Strassenbau, in: Neue Zürcher Zeitung, 26./27.11.1981, 35.
- 3 Vgl. J. Sch.: Der Ausbau der Gotthardzufahrtstrasse, in: Neue Zürcher Zeitung, 13.10.1956, 6; Dritter schweizerischer Preis für Fussgängerschutz, in: Neue Zürcher Zeitung, 22.11.1995, 19, sowie C. W.: Ellbogenfreiheit, 35.
- 4 Vgl. ViaStoria: Geschichte des Langsamverkehrs, Wege und Geschichte 2/2012, 5, 6ff., 24ff., 29ff., 34ff., 45ff.
- 5 Marc Schneider: Epoche, 45ff.; vgl. dazu auch: Hans-Ulrich Schiedt: Langsamverkehr vor dem 20. Jahrhundert, in: Wege und Geschichte 2/2012, 12ff.
- 6 Auguste Morier: De l'emploi rationnel de la bicyclette, in: Revue du T.-C.S., 1/1896, 4, sowie Revue du T.-C.S., 1/1896, 9 ff. Vgl. auch Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien 2002, 230. I von Salvisberg, Hans-Erhard Lessing: Der Radfahrersport in Bild und Wort (Festgabe 1897), Reprint 2005, 240.
- 8 H.W.: Eine Velofahrt ins Vaterland, in: Revue du T.-C.S., 8/1897, 195ff.
- 9 G. Pfister-Senn: Radfahrer (Fortsetzung), in: Revue du T.-C.S., 9 /1898, 218f.
- 10 Nouveau règlement de circulation dans le Canton de Genève, in: Revue du T.-C.S. 3/1900, 40f.
- 11 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt: Geschwindigkeiten und Gesetzesbeschränkungen des Wagenverkehrs 1850–1930. Manuskript, ViaStoria, Bern 2009, und Roman Angermann: Die Entwicklung der Aktiven Sicherheit von den Anfängen bis zum Jahr 2000. Unter besonderer Berücksichtigung der Daimler-Benz AG, Erlangen-Nürnberg 2011, 56 und 80.
- 12 Vgl. Auguste Navazza: La circulation automobile au Grand Conseil de Genève, in: Revue du T.-C.S., 12/1908, 279, und: Notizen und Mitteilungen, in: Revue du T.-C.S., 5/1910, 87.
- 13 Vgl. Exposé zum Statutenentwurf Baumgartner, 14.7.1938, TCS Archiv Vernier, Bestand Direction 60.
- 14 Vgl. Feuille officielle Suisse du commerce, 144/1911, 999; Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Bestand CH SWA L II 16 T.C.S. Touring Club der Schweiz Statuten, Diverses, Statuten 1927. Für den Zeitraum zwischen 1896/97 und 1927 sind keine weiteren TCS-Statuten überliefert.
- 15 Vgl. T.-C.S., Rapport Annuel 1935, 3 und 16f.
- 16 Vgl. dazu: Statuts du TCS 13.12.1947, Bibliothèque de Genève, Bestand Gf 410 Club-tour. und Exposé zum Statutenentwurf Baumgartner, 14.7.1938, TCS Archiv Vernier, Bestand Direction 60.
- 17 So trat der TCS 1962 für Fahrradwege ein, vgl.: Brief des Direktors des TCS an die Sektionspräsidenten, 11.1.1962. TCS Archiv Vernier, Bestand Direction 13 und den Brief des Präsidenten von «Pro Velo», Hans Conzett, an den TCS Zentralsitz vom 2.9.1963, TCS Archiv Vernier, Bestand Direction 13. Ob es für die Zeitgenossen alternative Denkmodelle zu dieser Verkehrstrennung gegeben hat, muss hier offen bleiben.
- 18 Ruedi Ott: Planung für die Velofahrer in der Stadt Zürich, in: Strasse und Verkehr, 11/1978, 445.
- 19 Der TCS sponserte über Jahre die Errichtung neuer und den Erhalt bestehender Fahrradwegweiser. Zum Aufbau des Radnetzes vgl. u. a. den TCS Jahresbericht 1981, 17.



Roman Angermann
Dr., Historiker und Mechaniker, ist Verantwortlicher für die Aus- & Weiterbildung innerhalb der TCS Verkehrssicherheit.



bfu – 75 Jahre mit Voraussicht

Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung setzt sich im öffentlichen Auftrag für die Sicherheit ein. Als Schweizer Kompetenzzentrum für Unfallprävention forscht sie in den Bereichen Strassenverkehr, Sport sowie Haus und Freizeit. Sie gibt ihr Wissen durch Beratungen, Ausbildungen und Kommunikation an Privatpersonen und Fachkreise weiter.

Rolf Moning

Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung feiert dieses Jahr unter dem Motto «75 Jahre mit Voraussicht» einen markanten Geburtstag.¹ Gegründet wurde sie am 12. Oktober 1938 durch die Suva und die privaten Unfallversicherer. Dies aus der Einsicht heraus, dass nicht nur die Berufs-, sondern auch die Nichtberufsunfälle systematisch zu vermeiden sind. Bereits damals fokussierte die bfu auf den gesamten Strassenverkehrs-, Sport- und Haushaltbereich. Die stetige Zunahme der Freizeit, die mit einem Anstieg der Nichtberufsunfälle und einem Rückgang der Berufsunfälle einherging, festigte diese Position.

Seit 1984 gesetzlich verankert

Unfallversicherung und Unfallverhütung werden seit 1984 durch das Unfallversicherungsgesetz UVG² geregelt, das erstmals eine obligatorische

Versicherung für sämtliche Arbeitnehmende vorsah und die Zuständigkeiten bei der Unfallverhütung neu ordnete. Für Berufsunfälle und -krankheiten sind weiterhin die Suva und die vom Bundesrat ernannte Koordinationskommission EKAS zuständig. Für die Verhütung von Nichtberufsunfällen ist die im UVG und der Verordnung über die Unfallverhütung VUV³ namentlich erwähnte und näher umschriebene Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung zuständig. Damit wurde die Tätigkeit der bfu gesetzlich verankert und der bfu ein offizieller Auftrag gegeben.

Die besondere Stellung der bfu

Mit der Trennung von Berufs- und Nichtberufs-unfall-Verhütung durch das UVG ist nicht nur die Stellung der bfu gesetzlich verankert und deren Finanzierung garantiert, sondern auch eine Kompetenzabgrenzung in der Verhütung von Unfällen vorgenommen worden. Das Gesetz räumt der bfu eine besondere Stellung in der

Unfallverhütungstätigkeit ein. Dies wird durch folgende Merkmale unterstrichen:

■ Im Gegensatz zu den Durchführungsorganen für die Arbeitssicherheit ist die bfu nicht mit Verfügungsrechten ausgestattet. Die bfu hat ihre Aufgabe durch Aufklärung und allgemeine Sicherheitsvorkehrungen zu erfüllen.

■ Die Tätigkeit der bfu wird durch einen Prämienzuschlag finanziert, der auf den Nettoprämien der obligatorischen Nichtberufsunfallversicherung erhoben wird.

Der Bundesrat hielt in seiner Botschaft zum UVG dazu fest: «Die Hauptaufgabe dieser Institution wird nach wie vor in der Aufklärung der Bevölkerung über die ausserberuflichen Unfallgefahren bestehen. Überdies wird sie wie bisher in verschiedenen Bereichen technische Unfallverhütung betreiben und sich der Förderung allgemeiner Sicherheitsvorkehrungen widmen. Dank der ihr vom Gesetz verliehenen Stellung erhält die Beratungsstelle die Möglichkeit, für die Koordination verschiedener Bestrebungen zur Unfallverhütung (z. B. im Strassenverkehr) zu sorgen.»⁴

Koordination und Kooperation

Der damalige Bundesrat Hans Hürlimann legte bei der parlamentarischen Beratung des UVG am 19. März 1979 im Nationalrat die Aufgabe der bfu wie folgt dar: «Ihre Aufgabe besteht darin, durch Aufklärung und allgemeine Sicherheitsvorkehrungen zur Verhütung von Nichtberufsunfällen beizutragen und gleichartige Bestrebungen zu koordinieren. Die bfu nimmt damit in der ausserberuflichen Unfallverhütung eine zentrale Stellung ein.» Die bfu erfüllt also eine öffentlich-rechtliche Aufgabe im Sinn einer Dienstleistung, die sich direkt an die Öffentlichkeit richtet und die indirekt den UVG-Versicherern (Einfluss auf die Prämien-gestaltung) einen wirtschaftlichen Nutzen verschafft. Die Unfallprävention ist somit ein Bestandteil der gesetzlichen Aufgabe der Versicherer, die durch den Gesetzgeber an die bfu delegiert worden ist – wie auch die Koordination der NBU-Verhütungstätigkeit in der Schweiz sowie die Kooperation mit Partnern mit gleichartigen Bestrebungen.

Mittlerweile ist unbestritten, dass dieses Präventionskonzept durch eine von Politik, Verwaltung und Wirtschaft unabhängige Fachorganisation für Nichtberufsunfall-Verhütung, wie die bfu sie darstellt, weiterverfolgt werden muss. Ihr gesetzlicher Auftrag und eine Tätigkeit ohne Neben-

aufgaben und -interessen garantieren, dass die bfu ihre Aktivitäten und Beratungen ausschliesslich der Sache verpflichtet erfüllt. Diese Position gewährt eine hohe Akzeptanz bei Partnern und Bevölkerung, wenn die bfu für Sicherheit und Folgenminderung von Unfällen auf- und eintritt, und erleichtert ihren Auftrag, gleichartige Bestrebungen zu koordinieren und mit Partnern zu kooperieren. Ein besonderer Vorteil besteht zudem in der Vereinigung der drei Arbeitsgebiete Strassenverkehr, Sport sowie Haus und Freizeit unter einem Dach. Die dadurch entstehenden Synergien ergeben einen hohen Wissensstandard und beste Effizienz bei der Verhütung von Nichtberufsunfällen.

1 2 Kinder im Verkehr – ein wichtiges bfu-Thema. Aufnahme im Berner Kirchenfeld vom 28. Juni 1950 und Plakat von Hans Hauri zur bfu-Kampagne «Achtung Kinder» aus dem Jahre 1969. (Archiv bfu)



Die bfu macht Menschen sicher

Die bfu ist heute eine privatrechtliche Stiftung mit Sitz in Bern und zählt rund 120 Mitarbeitende. Sie arbeitet eng mit rund 1200 nebenamtlichen bfu-Sicherheitsdelegierten in Kantonen und Gemeinden zusammen. Dieses Netzwerk wurde 1973 gegründet und ist in sieben Regionen mit je einem hauptamtlichen Chef-Sicherheitsdelegierten unterteilt. Direktorin Brigitte Buhmann formuliert die aktuelle Ausrichtung der bfu im Vorwort zum Mehrjahresprogramm 2011–2015 wie folgt: «94 000 Unfälle im Strassenverkehr, 299 000 Sportunfälle und 607 000

3 Fuge beim Pont de Gleyres in Yverdon als Gefahrenstelle für Radfahrerinnen und Radfahrer. Aufnahme vom 20. Januar 1949 (Archiv bfu)



4 Plakat von Hans Hartmann zur bfu-Kampagne von 1976, deren Slogan heute noch bestens bekannt ist. (Archiv bfu)

Unfälle in Haus und Freizeit – in der Schweiz, pro Jahr. Zu viele, das finden nicht nur wir. Der Gesetzgeber hat uns deshalb mit der Verhütung von Unfällen beauftragt. Unsere Mission: Wir machen Menschen sicher! Mit ganzer Kraft setzen wir uns für die Verhütung von Unfällen und die Minderung von Unfallfolgen ein. Wir vermindern sowohl menschliches Leid als auch volkswirtschaftliche Kosten und erhöhen die Lebensqualität der Bevölkerung. Unser Ziel verfolgen wir zusammen mit Partnern und der Bevölkerung. Drei Grundsätze bestimmen unsere Arbeit: 1. Als Fachstelle sind wir ausschliesslich der Sicherheit verpflichtet. Wir agieren unabhängig von wirtschaftlichen und politischen Partikularinteressen. 2. Wir stützen unsere Empfehlungen bei der Ausbildung, der Beratung und der Kommunikation auf die aktuellsten Erkenntnisse der Unfall- und Präventionsforschung und achten konsequent auf ein sinnvolles Kosten-Nutzen-Verhältnis. 3. Wir arbeiten eng mit Partnern zusammen. Wichtig sind uns die internationale Vernetzung und die regionale Verankerung.»⁵

Trotz intensiver Präventionsbemühungen nimmt die Zahl der Freizeitunfälle in der Schweiz aber seit Jahren stetig zu. Rund eine Million Menschen verletzen sich jährlich bei einem Nichtberufsunfall. Rund 80 000 Personen ziehen sich dabei mittelschwere bis schwere Verletzungen zu, 3000 werden invalid und rund 2000 sterben. Von den tödlich verlaufenden Nichtberufsunfällen ereignen sich rund 1500 zu Hause oder in der

Freizeit, rund 330 im Strassenverkehr und 130 beim Sport.

Erfreulich ist die Entwicklung der Unfallzahlen im Strassenverkehr: Seit dem traurigen Rekordjahr von 1971 mit 1773 Todesopfern und 18 785 Schwerverletzten hat die Zahl der schweren Unfälle laufend abgenommen. Allein zwischen 1996 und 2006 sank die Zahl der Todesopfer um rund 40 Prozent und diejenige der Schwerverletzten um 18 Prozent.



bfu und Langsamverkehr

Die bfu beschäftigt sich stets intensiv mit dem Strassenverkehr – und damit selbstverständlich auch mit dem Fuss- und Veloverkehr. So lancierte sie – beispielsweise – im Jahre 1964 mit dem Plakat «Nur Hühner hühnern über die Strasse» ein vielbeachtetes und äusserst umstrittenes Sujet. Im Jahre 1976 erfand sie den heute noch bestbekanntesten Slogan «Kluge Köpfe schützen sich». ⁴ In jüngster Zeit führte die bfu zuerst mit der Suva und später mit dem Verkehrs-Club der Schweiz VCS mehrere Velohelmkampagnen durch sowie Fussgänger- und Schulwegkampagnen in Zusammenarbeit mit dem Touring Club Schweiz TCS und dem Verein Fussverkehr Schweiz. Seit 2003 publizierte die bfu zudem im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit FVS zwei Sicherheitsdossiers zum Fahrrad- und zum Fussverkehr.⁶ Damit liegen nun erstmals in der Schweiz wissenschaftliche Analysen des Unfallgeschehens im Langsamverkehr vor. Die Dossiers zeigen Risikofaktoren auf und legen anhand konkreter Massnahmen dar, wie die Sicherheit von Velofahrerinnen und Fussgängern erhöht werden kann. Denn klar ist: Es besteht immer noch Handlungsbedarf.

Résumé:

bpa: 75 ans, et en avant

Le bpa – Bureau de prévention des accidents s'occupe de prévention routière et, à ce titre, des trafics piéton et cycliste. Plus généralement, il œuvre pour la sécurité dans le cadre d'une mission publique. Centre de compétences pour la prévention des accidents, il mène des recherches dans les domaines de la circulation routière, du sport, de l'habitat et des loisirs, puis transmet les connaissances ainsi acquises aux milieux spécialisés et aux particuliers par le biais de conseils, de formations et de moyens de communication. Sous la devise «75 ans, et en avant», le bpa célèbre cette année un anniversaire important. Il a en effet été fondé le 12 octobre 1938 par les assureurs-accidents privés et la Suva. Aujourd'hui, le bpa est une fondation de droit privé sise à Berne, dont le mandat est inscrit dans la Loi sur l'assurance-accidents (LAA). Il travaille étroitement avec 1200 délégués à la sécurité dans les cantons et les communes de Suisse, qui exercent cette fonction à titre accessoire. Ce réseau, subdivisé en sept régions dont chacune relève d'un chef délégué employé par le bpa, a aussi vu le jour en 1973.

Riassunto:

upi: Altri 75 anni al tuo fianco

L'upi, Ufficio prevenzione infortuni, si è da sempre dedicato intensamente agli aspetti della circolazione stradale e dunque anche a quelli del traffico pedonale e ciclistico. Quale centro di competenza per la prevenzione degli infortuni, l'upi agisce su mandato federale e svolge ricerche negli ambiti circolazione stradale, sport, casa e tempo libero e ne divulga i risultati attraverso consulenze, formazioni e campagne informative destinate tanto agli specialisti quanto al vasto pubblico. Quest'anno l'upi festeggia un importante anniversario sotto il motto «Altri 75 anni al tuo fianco». Fondato il 12 ottobre 1938 dalla Suva unitamente ad assicuratori privati, oggi costituisce una fondazione di diritto privato con sede a Berna ed è citato nella legge sull'assicurazione contro gli infortuni (LAINF). Nei Cantoni e nei Comuni è presente con i suoi circa 1200 delegati alla sicurezza, esercitanti la loro attività a titolo accessorio. Questa rete, istituita nel 1973, è suddivisa in sette regioni, ciascuna diretta da un capodelegato impiegato a tempo pieno.

www.bfu.ch

Anmerkungen

- 1 Vgl. dazu auch das Jubiläumsmagazin im Dossier «75 Jahre mit Voraussicht» auf www.bfu.ch.
- 2 Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG) vom 20. März 1981; SR 832.20.
- 3 Verordnung über die Unfallverhütung (VUV) vom 19. Dezember 1983, SR 832.30.
- 4 Botschaft zum Bundesgesetz über die Unfallversicherung vom 18. August 1976; BBL 1976 III, S. 141 ff.
- 5 bfu-Mehrjahresprogramm 2011-2015: http://www.bfu.ch/PDFLib/1365_105.pdf.
- 6 bfu-Sicherheitsdossier Nr. 08 «Fahrradverkehr», http://www.bfu.ch/PDFLib/1782_22473.pdf; bfu-Sicherheitsdossier Nr. 11 «Fussverkehr», http://www.bfu.ch/PDFLib/1851_22473.pdf.



Rolf Moning

lic. iur., arbeitet seit 2002 als Leiter Medienstelle bei der bfu. Zuvor war er fast 20 Jahre beim «Bieler Tagblatt» tätig, zuletzt als Stv. Chefredaktor.

1 Der Bundesgerichtsentscheid zum Hohlwegbündel von Bollodingen führte zu einem neuen Umgang mit historischen Verkehrswegen.
(Bild: Werner Vogel
© ViaStoria)



Engagement für die historischen Grundlagen des Langsamverkehrs

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS und ViaStoria

Nach einem vierjährigen methodischen Testlauf wurden am 1. Januar 1984 die Arbeiten am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS aufgenommen. Dies war gleichzeitig der Start einer 30-jährigen Abenteuerreise zur Thematisierung und Positionierung der historischen Verkehrswege als Kulturdenkmal. Zu diesem Zeitpunkt war der Weg als schützenswertes Kulturgut national und international unbekannt.

Hanspeter Schneider

Der Prozess der Positionierung führte über verschiedene Pfade: Über den Einbezug der historischen Verkehrswege ins neue Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG im Jahre 1987, über zwei Bundesgerichtsurteile zur Klärung der Interessenabwägung zwischen der Land- und Forstwirtschaft und schliesslich über die Positionierung des Themas in der For-

schung und über die praktische Nutzung durch den Tourismus und die Landwirtschaft im Projekt Kulturwege Schweiz.

Die Zerstörung von Saumpfaden führt zum Start des IVS

In den Jahren 1979/80 stellte Robert Munz vom damaligen Bundesamt für Forstwesen BFF bei der Überprüfung von Bundesaufgaben eine zunehmende Zerstörung alpiner Saumpfade fest, die schon damals zu den meist begangenen

Wanderwegen zählten. Die Hauptursache für diese Entwicklung waren der Strassenbau und insbesondere die Kabelverlegungen der damaligen PTT (Post Telegraph Telegraph). In den Alpen nutzten die PTT die häufig kunstvoll gebauten Saumpfade mit ihren Dammkonstruktionen und Pflästerungen, um ihre Kabel mit dem kleinstmöglichen Aufwand ohne grossen Niveaueausgleich verlegen zu können.

Auf der Suche nach Unterstützung wandte sich Munz an Prof. Klaus Aerni vom Geographischen Institut der Universität Bern, der sich seit den frühen 1960er-Jahren mit der Erforschung alpiner Verkehrswege befasste. Aus dieser Kontaktnahme eines besorgten und aufmerksamen Bundesbeamten sind von 1980 bis 1983 die Vorarbeiten für das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS entstanden. Gestützt auf die vierjährigen Vorarbeiten machte ein kleines Forschungsteam um die Professoren Klaus Aerni (Geographisches Institut) und Heinz Herzig (Historisches Institut) dem Bund Ende 1983 den Vorschlag, sich bei der Problematik der Erhaltung von alten Wegen nicht nur auf den alpinen Raum zu fokussieren, sondern gleich ein gesamtschweizerisches Inventar zu erarbeiten. Dieser Vorschlag wurde vom Bundesrat gutgeheissen und führte am 1. Januar 1984 zum Start der Arbeiten am IVS.

Wie inventarisiert man historische Verkehrswege?

Auf der Suche nach der geeigneten Arbeitsmethodik stellten wir bald einmal fest, dass wir mit der Thematik der Inventarisierung von historischen Verkehrswegen Neuland betreten. Eine Ausnahme bildeten die Arbeiten von Prof. Dietrich Denecke aus Göttingen, die – zusammen mit dessen persönlicher Beratung – einen wesentlichen Beitrag zur Erarbeitung einer konsistenten Methodik des IVS geleistet haben.

Im Allgemeinen war die Forschung der Verkehrsgeschichte bis in die frühen 1980er-Jahre stark von Einzelstudien geprägt, die sich entweder auf die historische Forschung oder dann auf die geographische oder archäologische Analyse der Verkehrswege im Gelände beschränkten. Dank der Zusammenarbeit zwischen dem Historischen und dem Geographischen Institut boten sich an der Universität Bern die idealen Voraussetzungen, diese beiden Forschungsansätze optimal zu einer interdisziplinären Methodik zu verbinden.

Historische Verkehrswege:

Der steinige Weg zum Kulturdenkmal

Nebst der Notwendigkeit zur Erarbeitung einer neuen Methodik zeigte sich beim Start des IVS ein zweites grundlegendes Problem: Der historische Verkehrsweg war als schützenswertes Kulturdenkmal noch weitgehend unbekannt. Somit stellte sich die Frage, wie eine Tremola am Gotthardpass oder ein Felsentor mit römischer Inschrift am Pierre Pertuis als Kulturdenkmal auf die Stufe einer gotischen Kirche oder einer spätmittelalterlichen Sust gestellt werden konnten.

Eine erste Gelegenheit bot sich uns anfangs der 1980er-Jahre gleich auf Gesetzesstufe. Bei der Ausarbeitung des FWG konnten wir in einer beratenden Arbeitsgruppe direkten Einfluss auf den Gesetzesentwurf nehmen. Dies führte in Art. 3 Abs. 2 FWG zu einer erstmaligen Erwähnung des Begriffs der historischen Verkehrswege in einem Bundesgesetz: «Historische Verkehrswege sind nach Möglichkeit einzubeziehen».

Einen äusserst schwierigen Stand hatten wir bis Anfang 1990 auch im Planungsallday bei sogenannten Interessenabwägungen beim Bau von Forst- und Flurstrassen. Unsere Bemühungen zur Erhaltung der historischen Verkehrswege wurden von der Forst- und Landwirtschaft in erster Linie als Behinderung ihrer wirtschaftlichen Interessen empfunden. Diese grundsätzlichen Differenzen führten schliesslich zu ersten Rechtsfällen und unter anderem auch zu den zwei Bundesgerichtsentscheiden zu Tobel (TG) und Bollodingen (BE), die sich massgeblich auf die künftige Entwicklung des späteren Bundesinventars IVS auswirken sollten.¹ **1** Wurden unsere Interventionen bis zu diesem Zeitpunkt meist als ungerechtfertigte Einmischung empfunden, schafften die Bundesgerichtsentscheide als Präzedenzfälle die Basis für eine neue konstruktive Zusammenarbeit mit der Forst- und Landwirtschaft. Fortan war der historische Verkehrsweg ein Kulturdenkmal, das bei der Interessenabwägung im Projektwesen zu berücksichtigen war. Letztlich wirkten sich diese verschiedenen Prozesse in der Gesetzgebung, in der Rechtssprechung und in der politischen Interessenabwägung normativ auf den Stellenwert des historischen Weges als Kulturdenkmal in der öffentlichen Wahrnehmung aus.



schliesslich das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL, das spätere Bundesamt für Umwelt BAFU als neuer Auftraggeber für das IVS. Im Jahre 2000 erfolgte schliesslich im Zusammenhang mit einer grösseren Reorganisation auf Bundesebene der letzte Wechsel des IVS zum damals neuen Bereich Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Damit kam es auch zum Wechsel vom Departement des Innern ins Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Unter der Leitung des ASTRA erfolgte 2003 der termingerechte fachliche Abschluss des IVS und schliesslich am 1. Juli 2010 die Inkraftsetzung der «Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz VIVS» durch den Bundesrat.



Historische Verkehrswege und der Langsamverkehr in der Forschung

ViaStoria ist über das von ihm erarbeitete IVS und über das Projekt Kulturwege Schweiz in besonderer Weise mit dem historischen und mit dem aktuellen Langsamverkehr verbunden. Die im IVS erfassten Verkehrswege sind grösstenteils im Zusammenhang mit dem historischen «Langsamverkehr» entstanden. Deshalb verlaufen fast 50 Prozent des IVS-Streckennetzes von 24 000 Kilometern auf dem aktuellen Wanderwegnetz. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass eine stärkere Positionierung des Langsamverkehrs im Besonderen auch über den Zusammenhang mit seiner eigenen Geschichte und mit der Geschichte des IVS zu erreichen ist. ²

Mit dem Forschungsprogramm Verkehrsgeschichte Schweiz verfolgt ViaStoria das Ziel, diese wichtigen Zusammenhänge in der Verkehrsgeschichte sichtbar und für den heutigen Langsamverkehr nutzbar zu machen. Dabei haben uns gerade die Arbeiten am IVS gezeigt, wie wichtig es ist, den historischen Verkehr in seinen räumlichen Zusammenhängen zu erkennen. So funktionierten schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Eisenbahn-, Schiffs- und Strassenverkehr in einem aufeinander abgestimmten «intermodalen» System. Das Hauptziel des Forschungsprogramms Verkehrsgeschichte Schweiz besteht deshalb darin, die vier Verkehrsträger Strasse, Schiene, Wasser und Luft in ihren Wechselwirkungen zu untersuchen. Erst in diesem Zusammenhang werden auch die Geschichte und die Bedeutung des heutigen Langsamverkehrs ersichtlich. In diesem historischen Kontext

Vom BFF zum ASTRA

Einen interessanten Werdegang hatte das IVS auch auf Seiten des Bundes. So wechselten sich während der 20-jährigen Erarbeitung des Inventars nicht weniger als fünf verschiedene Bundesämter und zwei Departemente in der Begleitung des Bundesauftrages IVS ab. Das Bundesamt für Forstwesen BFF gab sich als Initiantin des IVS in der ersten Hälfte der 1980er-Jahre den neuen Namen Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz BFL. Allein in dieser Namensgebung zeigte sich ein neuer Zeitgeist, der unter anderem auch den historischen Verkehrswegen einen neuen Stellenwert beimass. Aus einer Zusammenlegung des BFL und des damaligen Bundesamtes für Umweltschutz BUS entstand

liegen starke Argumente, dem heutigen Langsamverkehr endlich wieder jene Bedeutung zurückzugeben, die er verdient.

Kulturwege Schweiz rückt die Geschichte des Langsamverkehrs ins Zentrum

Ein wichtiges Element beim Schutz historischer Verkehrswege ist ihre touristische Nutzung. Ein Netz von zwölf Haupttrouten und 300 Kulturwegen bietet einen Einblick in die Kultur- und Verkehrsgeschichte der Regionen. Die Kulturwege schaffen durch ihre lineare und vernetzende Struktur die Voraussetzungen, einzelne Fördermassnahmen von Bund, Kantonen, Fonds Landschaft Schweiz FLS, Pro Patria und weiteren Förderinstitutionen des Natur- und Landschaftschutzes in einen kulturräumlichen Gesamtkontext zu stellen. Das Kulturwegenetz ermöglicht damit einen gezielten und wirkungsvollen Einsatz der begrenzten Fördermittel. Damit eröffnen sich einzigartige Möglichkeiten für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Natur- und Kulturlandschaft und die Sensibilisierung einer breiten Öffentlichkeit für die nachhaltige Landschaftsentwicklung. ³

Gleichzeitig schafft das Projekt Kulturwege Schweiz die Voraussetzungen, die Ziele des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG optimal mit Art. 3 Abs. 2 FWG zu verbinden. Diese Verbindung hat zwei wesentliche Effekte: einen wirksameren Schutz der historischen Verkehrswege wie auch einen ökonomischen Mehrwert für den Wandertourismus auf Wegstrecken mit historischem Gehalt.

Résumé:

L'inventaire fédérale des voies de communication historiques de la Suisse IVS et ViaStoria – un engagement en faveur des fondements historiques de la mobilité douce

Les travaux en vue de l'établissement de l'inventaire fédérale des voies de communication historiques de la Suisse IVS, réalisés sur la base d'une méthode testée pendant quatre ans, ont débuté le 1er janvier 1984. En même temps se mit en marche une aventure de trente ans qui avait l'ambition de thématiser et positionner les voies historiques comme un bien culturel digne de protection, une idée alors parfaitement inconnue, tant sur le plan national qu'international. Ce processus de positionnement emprunta trois chemins différents: 1) une intégration des routes

historiques dans la nouvelle loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre en 1985; 2) deux jugements du Tribunal fédéral qui éclaircissent la pesée des intérêts qui devait être effectuée entre ceux de l'agriculture et ceux de l'économie forestière; et 3) d'une part la prise en compte de cette thématique par la recherche dans le cadre de ViaStoria et, d'autre part, la mise en avant de la dimension utilitaire du projet des chemins culturels pour le tourisme et l'agriculture.

Riassunto:

L'inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS) e ViaStoria – un vasto impegno dedicato alla ricerca delle origini storiche del traffico lento

Dopo una fase quadriennale di test metodici, il 1° gennaio 1984 sono stati avviati i lavori all'Inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS). Contemporaneamente ad essi è iniziato un viaggio avventuroso di trent'anni, improntato alla tematizzazione e alla qualificazione delle vie di comunicazione in quanto beni culturali. In quel momento i percorsi non erano ancora stati definiti come beni culturali degni di protezione né sul piano nazionale né a livello internazionale. Il processo di qualificazione ebbe luogo attraverso diversi percorsi: l'inclusione, nel 1985, delle vie di comunicazione storiche nella nuova legge sui percorsi pedonali e i sentieri; due decisioni del Tribunale federale incentrate sulla ponderazione di interessi fra i settori dell'agricoltura e della selvicoltura; la qualificazione della tematica nell'ambito della ricerca condotta da ViaStoria e l'utilizzazione pratica per i settori del turismo e dell'agricoltura nell'ambito del progetto Itinerari culturali della Svizzera.

Anmerkungen

- ¹ BGE vom 3. November 1988 und BGE 116 Ib 309 vom 3. Juli 1990.



Hanspeter Schneider
Geograph, 1983–2003
Geschäftsleiter des Inventars
historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS, seit 2004
Geschäftsführer von
ViaStoria.

2 Historischer Verkehr ist auch Langsamverkehr... Maultierpost nach Saas Fee auf der Chibrücke bei Stalden (VS). Postkarte von 1929 (Foto E. Gyger, Adelboden)

3 Die heutige Kombination von Langsamverkehr und Kulturwegen erzeugt im Wandertourismus die höchste Wertschöpfung. Im Bild die Piottino-Schlucht an der ViaGottardo (Foto: Heinz Dieter Finck © ViaStoria)

Association de soutien ViaStoria

Financement de projets pilotes relatifs à l'histoire du trafic – une mission centrale de l'association de soutien ViaStoria

L'association de soutien considère la promotion de projets innovants dans le domaine de l'histoire du trafic, comme l'une de ses principales missions. Dans ce cadre, son financement initial représente bien souvent un premier pas déterminant, pour qu'un projet puisse voir le jour.

Ainsi, l'association de soutien finance de diverses manières des études et publications sur des sujets concernant l'histoire du trafic. Notamment:

- en 2007, la publication de l'ouvrage «Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn» de ViaStoria et Kilian T. Elsasser (cofinancement de l'association de soutien);
- en 2008 et 2009, l'étude pilote sur la mobilité douce pré-moderne, de Hans-Ulrich Schiedt;
- en 2010, sa continuation, avec l'étude pilote sur la mobilité douce aux XIX^e et XX^e siècles, d'Anna Amacher Hoppler, Erika Flückiger Strebel et Hans-Ulrich Schiedt (en cofinancement avec l'Office fédéral des routes, l'OFROU);
- en 2011 et 2012, un inventaire des actes de la République Helvétique concernant les routes vers 1800, ainsi que l'élaboration d'une demande de fonds de recherche, auprès du Fonds national suisse, par Erika Flückiger Strebel et Hans-Ulrich Schiedt.

Les projets du domaine des médias modernes représentent un autre point sur lequel porte l'attention de l'association de soutien. Dans ce cadre, son soutien financier a déjà permis diverses réalisations. En 2005, la mise en place d'une banque d'images de l'histoire du trafic, ainsi que d'une médiathèque ViaStoria et en 2006, la réalisation du film «Der Schuh unter dem Rad», de Sabine Bolliger.

L'association de soutien ouvre ainsi la voie à différents projets de ViaStoria et représente un compagnon de voyage estimé.

Förderverein ViaStoria

Finanzierung von verkehrshistorischen Pilotprojekten – eine zentrale Aufgabe des Fördervereins von ViaStoria

Der Förderverein erachtet die Förderung innovativer Projekte aus dem Bereich der Verkehrsgeschichte als eine seiner zentralen Aufgaben. Oft sind seine Anschubfinanzierungen der erste, notwendige Schritt, damit ein Projekt überhaupt gestartet werden kann.

Vielfach finanziert der Förderverein wissenschaftliche Studien und Publikationen zu verkehrsgeschichtlichen Themen. Dazu gehörten:

- 2007 die Publikation «Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn» von ViaStoria und Kilian T. Elsasser (Kofinanzierung des Fördervereins);
- 2008 und 2009 die Pilotstudie zum vormoderne Langsamverkehr von Hans-Ulrich Schiedt;
- 2010 als deren Fortsetzung die Pilotstudie zum modernen Langsamverkehr im 19. und 20. Jahrhundert von Anna Amacher Hoppler, Erika Flückiger Strebel und Hans-Ulrich Schiedt; (Kofinanzierung zusammen mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA)
- 2011 und 2012 eine Bestandesaufnahme der Akten der Helvetik zu den Strassen um 1800 und die Ausarbeitung eines entsprechenden Forschungsgesuchs an den Schweizerischen Nationalfonds von Erika Flückiger Strebel und Hans-Ulrich Schiedt.

Ein weiteres Augenmerk widmet der Förderverein aber auch Projekten im Bereich der modernen Medien. Seine finanzielle Unterstützung ermöglichte 2005 den Aufbau einer Bilddatenbank zur Verkehrsgeschichte und einer Mediothek ViaStoria sowie 2006 die Realisierung des Films «Der Schuh unter dem Rad» von Sabine Bolliger.

Damit ist der Förderverein ein erfolgreicher Wegbegleiter und Wegbereiter von ViaStoria.

Les excursions de l'association de soutien ViaStoria en 2014

A la frontière la plus occidentale de Suisse – chemins creux et passages sur le Rhône. 14 juin 2014

De la gare de la Plaine, l'excursion nous conduit jusqu'à l'extrémité occidentale de la Suisse en longeant le Rhône. Entre la Plaine et Chancy plusieurs passages – des gués, des bacs et des ponts – ont relié Genève au défilé de l'Ecluse, en France voisine. A l'aval du franchissement actuel, près de Chancy, se situe la borne frontière n°1 de la Suisse; non loin, les bois de Fargout et des Bouchets recèlent, au milieu d'une végétation luxuriante, un important réseau de chemins creux, une tuilière d'époque romaine ainsi qu'un ancien gué. L'excursion conduite en français avec traduction en allemand s'adressera plus particulièrement aux membres francophones de l'association.

Safiental

Les 6 et 7 septembre 2014, une excursion de deux jours dans le Safiental est prévue; elle s'inspirera du Guide du paysage culturel éponyme, paru récemment.

Die Exkursionen des Fördervereins ViaStoria 2014

Zur westlichsten Grenze der Schweiz – Hohlwege und Rhoneübergänge. 14. Juni 2014

Ausgehend vom Bahnhof in La Plaine führt uns die Exkursion in den äussersten Westen der Schweiz. Zwischen La Plaine und Chancy führten seit dem Mittelalter verschiedene Passagen – Furten, Fähren oder Brücken – über die Rhone und verbanden Genf mit dem benachbarten Frankreich. Nebst den noch existierenden Übergängen besichtigen wir den Grenzstein Nr. 1 der Schweiz, eine römische Ziegelbrennerei und ein Hohlwegbündel im Wald von Fargout und Bouchets. Die Exkursion wird auf Französisch und Deutsch geführt und soll besonders die französischsprachigen Mitglieder des Fördervereins ansprechen.

Safiental

Am 6./7. September 2014 ist eine zweitägige Exkursion ins Safiental geplant, die sich am kürzlich erschienenen Kulturlandschaftsführer Safiental orientieren wird.

Vorschau: Wege und Geschichte 2014/1

Die nächste Ausgabe von Wege und Geschichte erscheint im Juni 2014. Sie ist dem Thema Archäologie und Verkehrswege gewidmet.

Materielle Quellen wie Ausgrabungen, Fundgegenstände, Gelände- und Siedlungsbefunde sind wichtig für die Verkehrsgeschichte. Bis in die 1970er-Jahre waren daran fast nur die Archäologie und die Altertumswissenschaften interessiert. Seither hat sich jedoch auch die Geschichtswissenschaft vermehrt diesen besonderen Quellenformen zugewendet. Im Heft 2014/1 von Wege und Geschichte thematisieren wir die vielfältigen Beiträge der Archäologie zur Verkehrsgeschichte. Dabei interessieren besonders jene Fachbereiche und Fundsituationen, in denen die Archäologie auch historische und geografische Methoden erwendet, und umgekehrt die Geschichtswissenschaft sich auf archäologische Quellen bezieht.

Externe Beiträge sind grundsätzlich willkommen. Bitte richten Sie Themenvorschläge an erika.flueckiger@viastoria.ch

Neuerscheinung – Dernière publication:

VSS Chronik – Chronique 1913–2013.


100 Jahre in Diensten des Strassen- und Verkehrswesens in der Schweiz – *100 ans au service de la route et des transports en Suisse.*

Autor/Auteur: Dr. Hans-Ulrich Schiedt, ViaStoria.

Herausgeber/Editeur: VSS Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute – *Association suisse des professionnels de la route et des transports.*

Zürich 2013. 173 Seiten/pages. ISBN 978-2-033-04266-7 CHF: 28.–

Information und Bestellung/Information et commande: www.viastoria.ch



«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)