

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

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

Weitere Informationen:

ASTRA Langsamverkehr: Materialien

www.langsamverkehr.ch > Materialien

ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte

www.viastoria.ch

SVI-Veranstaltungsreihe “Optimale Geschwindigkeiten”

www.svi.ch/geschwindigkeit

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

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

Pour plus d'informations:

OFROU Mobilité douce: Documentation

www.mobilite-douce.ch > Documentation

ViaStoria, Centre pour l'histoire du trafic

www.viastoria.ch

Série d'événements SVI “Vitesse optimales”

www.svi.ch/vitesse

01.07.2014



Office fédéral des routes OFROU

Documentation

L'information de base concernant le développement de la mobilité douce : études, exemples et mesures probants, inspirés de l'étranger.



L'histoire de la mobilité douce pendant le 19^e et 20^e siècle en Suisse

Sous de nombreux aspects, notre système de trafic actuel est marqué par son évolution historique, et beaucoup des questions qui se posent à nous aujourd'hui trouvent leur explication dans le contexte plus large de l'histoire du trafic. En Suisse, cette histoire n'a fait jusqu'à présent l'objet que d'études partielles, et il manque toujours un ouvrage d'ensemble, qui comprend tous les modes de déplacement, routier, ferroviaire, par voie d'eau et aérien. Le projet «Histoire du trafic en Suisse», initié et suivi par le groupe de recherche de ViaStoria, doit pallier ce manque.

La présente étude pilote de la mobilité douce porte essentiellement sur le champ de recherche du trafic non motorisé et les connaissances encore largement lacunaires sur l'évolution de la mobilité douce du 19^e siècle à nos jours. Elle pose ainsi les bases et hypothèses préalables à un projet de recherche plus vaste dédié à l'histoire de la mobilité douce dans le contexte de celle des transports en Suisse et qui s'inscrirait par exemple dans un projet du Fonds national suisse.



[MD D130 Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jh. \(seulement en allemand, 2014\)](#)

(1) Valable dès le 29.04.2014 | Dernière modification: 29.04.2014 | Dimension: 11746 kb | Typ: PDF



[Les chemins et l'histoire 2013/2: Les organisations de la mobilité douce](#)

(3) Valable dès le 29.04.2014 | Dernière modification: 29.04.2014 | Dimension: 5756 kb | Typ: PDF

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



«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)