



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA


ViaStoria
Zentrum für Verkehrsgeschichte

u^b

b
UNIVERSITÄT
BERN

Erika Flückiger Strebel



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

Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken

Impressum

Herausgeber:

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

Die Studie wurde vom Förderverein ViaStoria und dem ASTRA mitfinanziert.

Konzept:

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

Text:

ViaStoria, Erika Flückiger Strebel, Bern

Gestaltung:

Nora Schiedt, Zürich

Titelbild:

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

Download:

www.langsamverkehr.ch
www.viastoria.ch

Bezugsadresse:

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

Zitierweise:

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

© ViaStoria/ASTRA, 2014

INHALTSVERZEICHNIS

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

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

1. EINFÜHRUNG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. 1870–1950: LANGSAMVERKEHR ZWISCHEN VELOBOOM UND MASSENMOTORISIERUNG

2.1. Fussverkehr

2.1.1. Fussgängerinnen und Fussgänger im alltäglichen Verkehr

Obwohl sich die Fussgängerinnen und Fussgänger bereits früher neben Reitern und Fuhrwerken im Strassenraum hatten behaupten müssen, erfuhr ihre Rolle auf der Strasse erst mit dem Aufkommen des Fahrrads und später des Automobils und der dadurch erfolgenden Beschleunigung des Verkehrs eine qualitative Veränderung. Mit dem Veloboom um die Wende zum 20. Jahrhundert und dem Auftauchen der ersten Automobile⁵ geriet die herkömmliche Mobilität auf der Strasse erstmals in Bedrängnis. Seine radikale Verdrängung aus dem Strassenraum erlebte der Fussgänger in der Schweiz jedoch erst mit der Massendemotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts blieben die eigenen Füsse das wichtigste Fortbewegungsmittel der breiten Bevölkerung, die sich die neuen technischen Errungenschaften wie ein Fahrrad oder eine Eisenbahnfahrt kaum leisten konnte. Für heutige Menschen kaum mehr vorstellbar, bewältigte der vormoderne Mensch täglich grosse Distanzen zu Fuss, sei es auf dem Weg zur Schule, zur Kirche oder zur Arbeit auf dem



Feld und im Dorf. Wer sich keine Postkutschen- oder Eisenbahnfahrt leisten konnte – und das war die Mehrheit – nahm auch mal grössere Distanzen unter die Füsse und wanderte tagelang auf staubigen Strassen und holprigen Wegen.⁶

Eine Verkehrszählung in den ländlichen Gemeinden Luzerns von 1925 zeigt, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger, nebst Fuhrwerken und Fahrrädern, noch in der Zwischenkriegszeit das Strassenbild prägten. Die in den Gemeinden Meggen, Horw, Malters, Ebikon, Gisikon, Baldegg, Neudorf, Reiden, Oberkirch, Zell, Menznau, Wolhusen und Schüpfheim durchgeführten Zählungen ergaben eine klare Überzahl der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Dies geht aus der grafischen Umsetzung (siehe Abb. 3) nicht auf den ersten Blick hervor, weil sie für die zahlenmässig weit überlegenen Velos und Fussgänger einen anderen Massstab verwendet als für Autos und Fuhrwerke und so den motorisierten Verkehr bedeutender erscheinen lässt als er in Wirklichkeit war.



Abb. 1 (Seite 8): Ein typisches Bild des vormodernen Fussverkehrs, wie er in vielen Regionen der Schweiz bis in die Zwischenkriegszeit präsent war: Frauen und Kinder transportieren barfuss oder mit Holzbodenschuhen auf Handkarren Brennholz über die Axenstrasse. (Fotoarchiv Aschwanden / Staatsarchiv Uri)

Abb. 2: Fussgängerinnen im Sonntagsstaat und mit staubigen Schuhen auf der Axenstrasse. Die noch nicht asphaltierte Axenstrasse wurde in der Zwischenkriegszeit rege von Automobilen befahren, die den Staub hoch aufwirbelten. Diese ungünstigen Bedingungen für den Fussverkehr waren ein wichtiges Motiv für den Aufbau eines Schweizer Wanderwegnetzes. (Fotoarchiv Aschwanden / Staatsarchiv Uri)

Form. A **Verkehrs-Zählung** 1928

Beobachtungsort: *Senslenen (Bühel)* Strecke: *Horw - Nö. Jung Uster* Witterung: *22.01* Datum: *24. April*

Zeit	Motorfahrzeuge				Velos ⁴	Bespannte Fahrzeuge				Grossvieh inkl. Pferde	Kleinvieh- harden (Stückzahl approx.)	
	Lastautos ¹ auf Volgummi- reifen	Post- und Gesellschaftsautos auf Volgummi- reifen	Private Personenausos ²	Motorvelos		Lastfahrwerke ³ Ein- spännig	Zwei- und Mehr- spännig	Personenfahrwerke Ein- spännig	Zwei- und Mehr- spännig			
5-9	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
<i>cl. u. g.</i>												
Total:	5	16	30	9	95	16	2			7		1
9-12	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
<i>cl. u. g.</i>												
Total:	3	7	14	4	36	11	1	2		3		1
12-15	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
<i>cl. u. g.</i>												
Total:	3	7	14	4	36	11	1	2		3		1
15-18	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
<i>cl. u. g.</i>												
Total:	3	7	14	4	36	11	1	2		3		1
18-21	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
<i>cl. u. g.</i>												
Total:	3	7	14	4	36	11	1	2		3		1
Zusammen	13	37	74	24	267	50	5	8		16		4

1. Während der Monate März-Feb. werden die Zählungen erst um 8 Uhr begonnen und schon um 20 Uhr beendet.
2. Motorvelos mit Seitenwagen werden als Personenausos gezählt.
3. Kabinen werden als bespannte Fahrzeuge gezählt ebenso Traktoren.
4. Die auf besonderen Streifen neben der Fahrbahn fahrenden Velos werden nicht gezählt.

Bemerkungen: *Leute können nicht so gut sein*
Der Beobachter: *Leute können nicht so gut sein*

Abb. 4: Beispiel einer Strichliste, wie sie im Rahmen der Luzerner Verkehrszählung 1928 erstellt wurde. Allein die grafische Einteilung des Erfassungsblattes macht die Position des Velos als eine der Hauptsäulen des damaligen Verkehrs deutlich, was noch unterstrichen wird durch die Zahl der Einträge in seiner Kolonne. (vif Luzern)

Abb. 5: Die Hauptstrasse Nr. 5 zwischen Solothurn und Biel galt im 1942 erschienenen Bericht des eidgenössischen Oberbauinspektorats als Vorzeigestrasse für eine moderne Verkehrstrennung. Beidseits der Autostrasse waren für Fussgängerinnen und Radfahrer je 1.75 Meter breite Streifen vorgesehen. (Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes, Bericht des eidgenössischen Oberbauinspektorats an das Departement des Innern 1942, S. 76)



Dabei hatte sich die Breite der Gehwege, die im Idealfall 1 bis 1.5 Meter betrug, dem vorhandenen Raum anzupassen, so dass notfalls auch ein Schutzstreifen von 0.6 Meter Breite ausreichen musste.⁷ Die Gehwege waren nicht asphaltiert und wurden oft von Abflussgräben für das Strassenwasser durchzogen. Der Komfort der Fussgängerin und des Fussgängers stand nicht im Vordergrund. Vielmehr hatten sowohl Gehwege wie Radstreifen primär die Funktion, die langsamen Fussgängerinnen und Radfahrer von der Strasse zu nehmen, um dem Autoverkehr eine möglichst ungebremste Fahrt zu sichern.

Lange beschäftigten sich die Strassenfachleute fast ausschliesslich unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit mit dem Fussverkehr und leiteten daraus primär erzieherische als verkehrsplanerische Massnahmen ab. Beispielhaft sei hier Major Schwitzguébel, Mitglied der Union suisse pour la circulation (USC), zitiert. Er veröffentlichte 1919 und 1920 in der Schweizerischen Zeitschrift für Strassenbauwesen zwei Beiträge, welche die Fussgängerinnen und Fussgänger dazu erziehen wollten, ihr Verhalten an die durch Fahrrad und Auto veränderten Verkehrsverhältnisse anzupassen.⁸

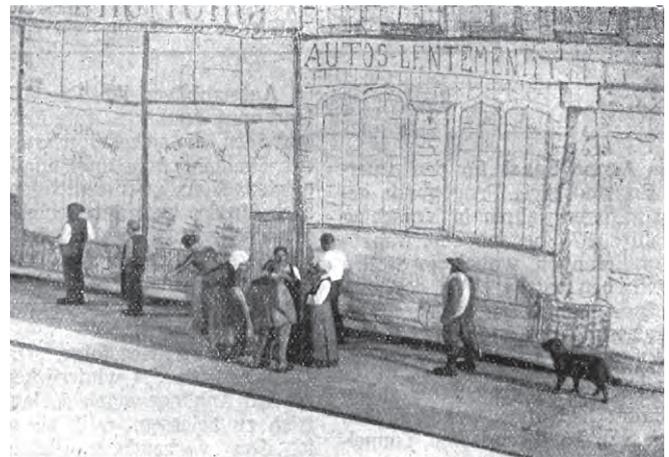
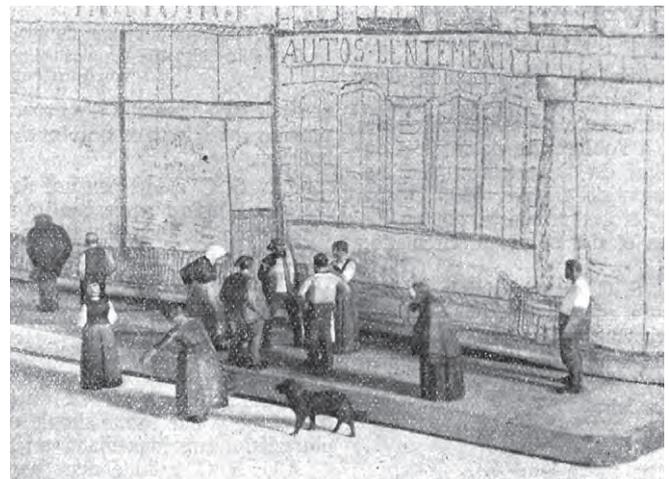


Abb. 6, 7, 8 und 9: Die Anfänge der Verkehrserziehung für erwachsene Fussgänger und Kinder in der Schweiz um 1920. Der Verkehrsraum wird bereits klar getrennt, der Fussverkehr von der Strasse verdrängt und auf den Gehsteig verwiesen (Abbildungen links). Und selbst dort haben sich die Fussgänger so zu verhalten, dass ein Ausweichen auf die Strasse unnötig wird wie dies anhand der Richtig-oder Falsch-Bilder mit einer plaudernden Gruppe in den Abbildungen rechts gezeigt wird. (Schwitzguébel 1920, 7–9)

Der Strassenplaner nahm hier den Fussgänger und die Fussgängerin in die Pflicht, um die Unfallgefahr zu senken und dem motorisierten Verkehr Platz zu machen. Anders als in der Zeit nach dem Siegeszug des Automobils entsprach diese Forderung jedoch damals noch mitnichten der gesamtgesellschaftlichen Optik, wie der Entscheid des Aargauer Obergerichts zeigt, das 1922 festhielt, «[...] dass ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit sehr schweren Holzschuhen die Strasse betreten dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend grösserer Schnelligkeit als der Fussgänger sich fortbewegt.»⁹

Auf nationaler Ebene wurde der Fussverkehr ab 1910 während der Beratungen für ein neues Bundesgesetz zum Strassenverkehr zu einem verkehrspolitischen und verkehrrechtlichen Thema.¹⁰ Der bundesrätliche Gesetzesentwurf von 1922 hielt es für «zweckmässig und auch richtig, eine Bestimmung aufzunehmen, in welcher Weise Motorfahrzeug und Fussgänger sich gegenseitig zu verhalten haben», um sowohl das Leben der Fussgänger vor den Gefahren des Automobils zu schützen wie auch die Automobilisten vor ungerechtfertigten Haftungen für Unfälle, die aus dem unvernünftigen Benehmen der Fussgänger entstanden waren. Erreichen wollte man dies unter anderem mit einer getrennten Strassennutzung, indem «der Fussgänger die Fahrbahn der Strasse soweit tunlich für Fahrzeuge freizulassen habe».¹¹ Im Laufe der Ratsdebatten wurde diese Bestimmung im Bundesgesetz fallengelassen, weil befürchtet wurde, «man wolle dem Fußgänger den Straßengraben zur Benützung zuweisen

und dem Auto die Mitte der Straße». Da nützte es nichts, wenn die Befürworter betonten, man habe mit der Bestimmung nur sagen wollen, «daß bei Begegnung mit dem Auto der Fußgänger auszuweichen habe und daß er im übrigen die Straße benutzen könne, wie ihm beliebt».¹² Als der Bundesrat 1930 nach der 1927 erfolgten Ablehnung des Strassengesetzes durch das Schweizer Volk einen neuerlichen Entwurf für ein Strassengesetz vorlegte, hielt er die Verhaltensregeln für Fussgängerinnen und Fussgänger deshalb genauer fest: «Der Fussgänger hat sich auf unübersichtlichen Strassenstrecken an die Strassenseite zu halten, ebenso, wenn Motorfahrzeuge herannahen. Beim Vorhandensein von Trottoirs und besonders Fussgängerstreifen hat er diese zu benutzen.»¹³ Weit mehr noch als diese Ausführungen kennzeichnete das Votum des Sprechers der vorbereitenden Kommission im Nationalrat die veränderte Stellung des Fussverkehrs. Wegen der zunehmenden Zahl von Automobilen «müssen alle auf der Strasse aufeinander Rücksicht nehmen» und es sei nötig, «daß den Fußgängern und den übrigen Straßenbenützern zum Bewußtsein gebracht wird, daß sie nicht allein Anrecht auf die Straße haben, sondern daß sie sich gewissen Vorschriften anpassen müssen».¹⁴ In diesem politischen Umfeld gründete 1929 der Zürcher Nationalrat Schmid-Rüdin die Liga der Fussgängerinteressenten, und zwar nicht in der Absicht, «ein fortschrittliches Gesetz aus blosser Prinzipienreiterei zu bekämpfen,» und mit der Beteuerung, «dass die Fussgänger im allgemeinen ebenso fortschrittlich sind wie die Automobilisten». Man war jedoch der Ansicht, dass die Interessen der Fussgänger vom Gesetzgeber bisher auch deshalb kaum berücksichtigt worden waren, weil sie anders als die Auto- und Radfahrer über keine politische Interessenvertretung verfügten. Nach der Gründung der Liga rief man den Kontrahenten deshalb selbstbewusst zu, «daß sie mit den Fußgängern rechnen müssen, wenn dieses Gesetz durchgehen soll».¹⁵ Obwohl ihr Gründer anfangs auf zwei Millionen Mitglieder hoffte, zählte die erste Fussgängervereinigung nie mehr als hundert Mitglieder.¹⁶ Eine mögliche Erklärung dafür liegt im fehlenden ökonomischen Motiv der Fussgänger, die anders als die Rad- und Autofahrerinnen vom Bundesgesetz keine neuen Steuern oder Gebühren zu befürchten hatten und sich deshalb schlechter für den politischen Kampf mobilisieren liessen. Zudem dürfte zu dieser Zeit, wo die Automobile auf den Strassen noch in der Minderheit waren, der Leidensdruck der Fussgänger noch zu wenig gross gewesen sein, um sich politisch für ihre Rechte auf der Strasse zu engagieren.

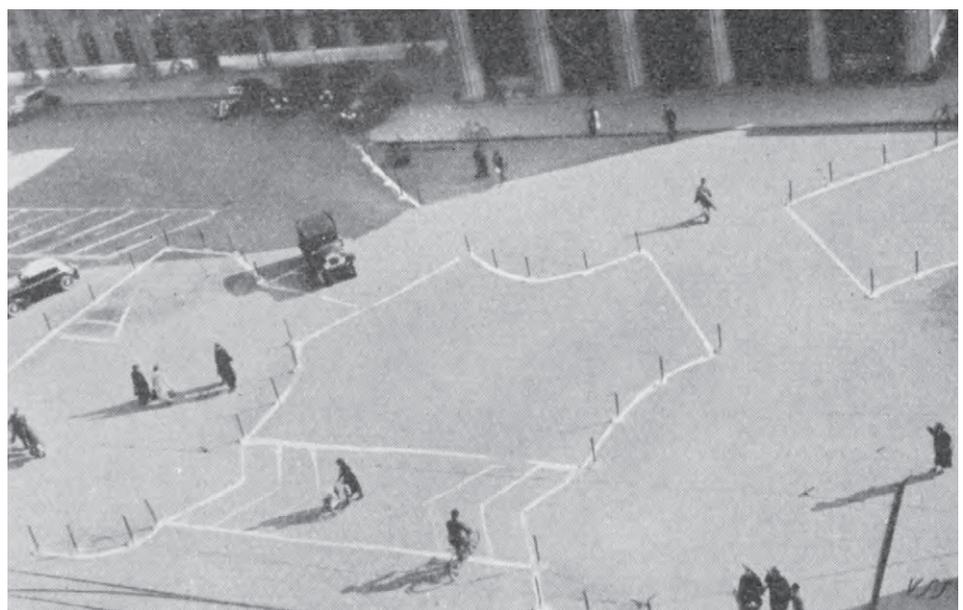
Die weitere Geschichte der Fussgängerbewegung nach dieser Episode der Zwischenkriegszeit liegt weitgehend im Dunkeln und bedarf noch einer gründlichen Aufarbeitung. Fest steht bisher lediglich, dass seit 1932 ein Fussgänger-Schutzverband existierte und dass später ein Schweizerischer Fussgänger-Verband SFV entstand, der sich 1981 dem VCS als Arbeitsgruppe anschloss.¹⁷

Spätestens mit dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von Ende 1932, das die Verkehrstrennung juristisch bekräftigte, befasste sich auch die Verkehrsplanung mit Überlegungen, wie das Nebeneinander von Fussverkehr und motorisiertem Strassenverkehr mit baulichen Massnahmen besser geregelt werden könnte. So forderte Ingenieur Thommen 1937 in der Zeitschrift der Strassenplaner eine sinnvolle Anlage der Fussgängerschutzwege – der heutigen Zebrastreifen –, die sowohl dem Bedürfnis der Fussgängerinnen nach möglichst direkten Wegen wie auch demjenigen der Autofahrer nach einem ungebrochenen Verkehrsfluss Rechnung trage. Da der Autofahrer «dem hier [auf dem Schutzweg] die Strassen überschreitenden Fussgänger ein gewisses Vortrittsrecht gewähren muss», sei eine «rechtzeitige Erkennbarkeit des Schutzweges» wichtig.¹⁸ Hinweissignale, wie sie zum Beispiel die Stadt Lausanne verwende (vgl. Abb. 10), um die Autofahrer rechtzeitig auf Fussgängerschutzstreifen hinzuweisen, erachte man aber als unnötig und zu teuer. Schutzwege

seien ausreichend durch sogenannte Trottoirzungen und Schutzinseln zu erkennen wie auch durch die Markierung, die noch bis in die 1950er-Jahre oft nur aus zwei weissen oder gelben Abtrennlinien oder aus einer Reihe in den Asphalt eingeschlagener Eisennägel bestand. Zudem würden sich die Fussgängerinnen auf dem Schutzweg «vielfach schon durch ihre Menge selbst genügend bemerkbar» machen.¹⁹ Mit der Massenmotorisierung sollten diese Faktoren allerdings bald nicht mehr genügen. Ab 1950 kam es zur flächendeckenden Ausstattung der Fussgängerstreifen mit Hinweissignalen und der bis heute gängigen gelben Streifenmarkierung.²⁰ Bereits 1946 dachte man in der Verbandszeitschrift der Schweizer Verkehrsingenieure laut über die Einführung «elektrischer Go-Stop-Anlagen» in Schweizer Stadtverkehr nach; nicht nur um den Verkehrsfluss besser lenken zu können, sondern auch um die Fussgängerinnen und Fussgänger, die während des Krieges «freie Bahn» gehabt hatten, in ihre Schranken zu weisen und damit die Unfallzahlen zu senken.²¹



Abb. 10 und 11: Lausanne, Place St-François um 1937 (oben). Nach Ansicht der damaligen Verkehrsplanung war dieser Fussgängerschutzweg über eine durchbrochene Insel am Haltepunkt der Strassenbahn mit einem für die damalige Zeit aussergewöhnlichen Hinweisschild «Pietons» zur besseren Sichtbarmachung der Fussgänger vorbildlich. Ganz anders präsentierte sich dagegen die unübersichtliche Fussgängerlösung vor dem Bahnhof in Biel/Bienne um 1938 (unten). Sie galt bei den Verkehrsplanern als Negativbeispiel, weil die zu gross gehaltenen Fussgängerbereiche die Zufussgehenden verunsicherten und ihnen den Eindruck vermittelten, sich bereits auf der Strasse zu befinden. (Thommen 1937, 184 und 1938, 291)



2.1.2. Wandern als neue Freizeitaktivität

In der vormodernen Welt war das Wandern oft die einzige Möglichkeit, um sich ferne Welten zu erschliessen. In den Handwerkerzergilden war die jahrelange Wanderschaft der Gesellen, die sich oft über mehrere Länder erstreckte, fester Bestandteil eines erfolgreichen beruflichen Werdegangs. Vor dem ersten Weltkrieg war diese internationale Mobilität unter Handwerkern und gelernten Arbeitern noch immer verbreitet und ein entscheidender Faktor für den Aufbau international vernetzter Organisationen wie beispielsweise der Naturfreundebewegung. 1905 gründeten Arbeiter, die über ihre Wanderjahre mit dem Ausland eng verbunden waren, in Zürich einen Ableger der Wiener Naturfreundebewegung. Nach der bürgerlichen Eroberung der Alpen, die in der Schweiz 1863 mit der Gründung des Schweizerischen Alpenclubs (SAC) eingesetzt hatte, machte es sich die Naturfreundebewegung zum Ziel, das Freizeitwandern und das Naturerlebnis auch für Arbeiter zu ermöglichen. Dank der neuen Arbeitsgesetze verfügten diese über einen minimalen Freizeit- und Ferienanspruch. Der Gruss «Berg frei» symbolisierte ihre Forderung nach freiem Zugang zur Natur für alle. Obwohl es den Arbeitern an Ausrüstung, Kartenmaterial und Wegkenntnissen mangelte, erfreute sich das Wandern in der Naturfreundebewegung bald einer grossen Beliebtheit.²²

Bereits im 19. Jahrhundert sprach man dem Wandern als Naturerlebnis auch eine pädagogische Bedeutung zu. Schulen machten erste Schulreisen zu Fuss. Zu dieser Entwicklung gehört auch die Gründung des Vereins Wandervogel 1907, der bis 1955 alkoholfreie Jugendwanderungen organisierte. Im Gegensatz zur Zürcher Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege ZAW, aus der sich die Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege SAW entwickeln sollte, blieb er jedoch in der Schweizer Wandergeschichte eher eine Randnotiz. Die SAW setzte sich zum Ziel, das Wandern zu popularisieren und so einen Gegenpol zur zunehmenden Motorisierung der Gesellschaft zu setzen, die den zufussgehenden Menschen mehr und mehr von den Strassen verdrängte. 1934 machte man sich an den Aufbau eines Wanderwegnetzes, das den in Bedrängnis geratenen Fussgängerinnen und Fussgängern neue Wege fernab des staubigen und lärmigen Autoverkehrs erschloss.²³ Um die Wege möglichst attraktiv zu halten, sollten neue Routen «in einem gewissen Abstand von der Verkehrsader» angelegt werden, denn «auch in den vom Verkehr beanspruchten Landstrichen soll der Fussgänger ruhig und sicher seines Weges ziehen können».²⁴ Die SAW pochte darauf, dass dieser Grundsatz von Behörden und Fachverbänden bei der Planung künftiger Durchgangsstrassen von Anfang an mitberücksichtigt wurde, und hoffte dabei auf die Unterstützung durch die schnellen Verkehrsteilnehmer, denn: «Auch Automobilisten und Radfahrer wünschen sich die Fussgänger möglichst von der Strasse weg.»²⁵

Ähnlich wie in den Niederlanden das Radfahren sollte in der Schweiz das Wandern zur nationalen Identitätsbildung beitragen. Dazu war ein nationales Wanderwegnetz nötig. Während des Zweiten Weltkriegs unterzog die SAW deshalb die bestehenden, regional abgegrenzten Wanderrouuten einer Revision, um ein nationales Routennetz zu entwerfen. Bestehende kantonale Wanderwege sollten mit neu zu schaffenden Wegen ergänzt und wo möglich zu Durchgangsrouten zusammengefasst werden. Dabei führte die SAW nebst sozialen und medizinischen Gründen nicht zuletzt auch patriotische Überlegungen ins Feld: gerade in Kriegszeiten müsse der Sinn der Bevölkerung wieder stärker auf die Schönheiten des eigenen Landes gelenkt werden dank «lohnenden Routen kreuz und quer durch unser Land».²⁶

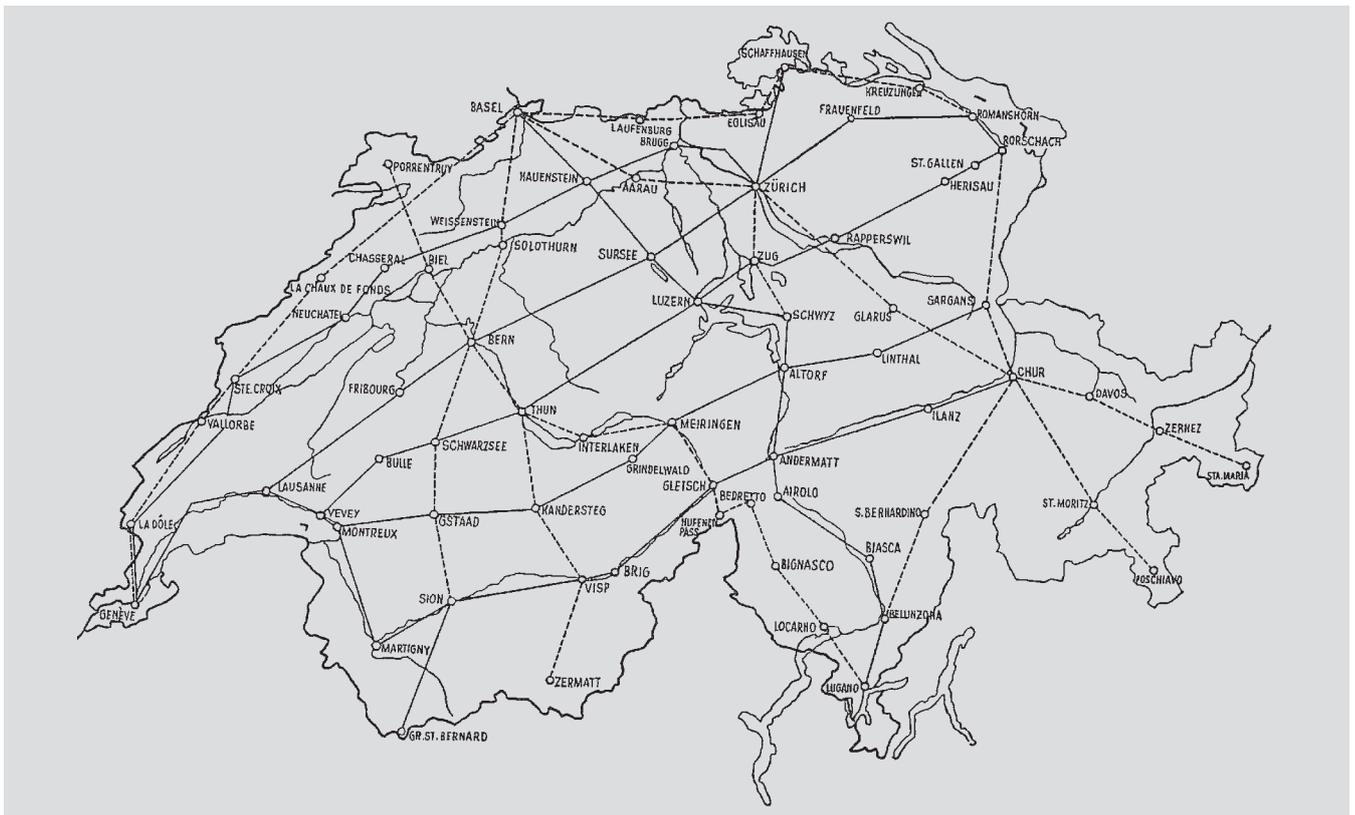


Abb.12: Mit Wanderstock, Karte und leichtem Gepäck bestückt waren diese Wanderer in der Zwischenkriegszeit unterwegs auf Axenstrasse. (Fotoarchiv Aschwanden / Staatsarchiv Uri)

Abb. 13 (Seite 17): Vorschlag der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege SAW für ein nationales Wanderwegnetz von 1945. (Ess 1945, 283)

Natürlich sollte die Revision des Wanderwegnetzes auch dazu beitragen, die Schweiz für die Nachkriegsjahre touristisch zu positionieren. Angesichts der Zerstörung und Verarmung grosser Teile Europas rechnete man eher mit Wander- als mit Automobiltouristen und plante darum eine aktive Zusammenarbeit mit dem englischen Hiking Club und dem niederländischen Touristenbund ANWB. Der künftige Nutzen für den Fremdenverkehr wurde von der SAW gezielt ins Feld geführt, wenn es galt, die Investitionskosten für den Bau neuer Wanderwege zu rechtfertigen. Der Fremdenverkehr habe bisher für die Wanderwege wenig Interesse gezeigt, «weil ihm deren Benützer nicht sehr zu imponieren vermögen. Das sind eben die Leute, die vom Concierge nicht mit grosser Behendigkeit in Empfang genommen werden, es sind die Rucksackträger, im Gegensatz zu den mehr geschätzten Suitcase-Inhabern».²⁷ Letztere würden jedoch wegen des Krieges und seiner Folgeschäden ausbleiben, so dass sich Hotels und Gastbetriebe vermehrt auf inländische Rucksacktouristen konzentrieren müssten. Wenn nun die SAW neue und interkantonale Wanderrouten erarbeite, so diene dies letztlich dem lokalen wie dem nationalen Fremdenverkehr, denn: «Die Schweiz verdient es, dass sie nicht nur erfahren oder befahren oder durchfahren werde, sondern die Schweiz soll erwandert werden. Dadurch erst geht das richtige Verständnis auf für Land und Leute, für Sitten und Gebräuche.»²⁸

Bis heute fehlt eine integrale historische Analyse der Schweizer Wanderbewegung und ihres gesellschaftlichen und politischen Umfelds. Bei der Frage nach der Identitäts- und nationenbildenden Kraft des Wanderns und der Wanderorganisationen dürfte dabei nicht nur die Aufarbeitung der Entstehungszeit und der Zeit des Zweiten Weltkriegs von Interesse sein, sondern auch die Phase während der umweltpolitischen Wende, in die auch die Volksabstimmung fiel, welche 1979 den Schutz und die Förderung der Fuss- und Wanderwege mit grossem Mehr in der Schweizerischen Bundesverfassung festschrieb.



2.2. Veloverkehr

2.2.1. Das Fahrrad in der wissenschaftlichen Literatur

Das Wissen zu den Anfängen des Fahrrads und des Radfahrens in der Schweiz ist – wenn überhaupt – nur bruchstückhaft vorhanden. Die wissenschaftliche Literatur zur Velogeschichte in der Schweiz beschränkt sich auf einige wenige Untersuchungen, die erst einzelne Aspekte des Themas beleuchtet haben, aber keinen Überblick über die nationale Entwicklung bieten.²⁹ Weit ergiebiger ist dagegen die europa- und weltweite Literatur zur Fahrradgeschichte. Wer sich einen Überblick über die Anfänge des Fahrrads und des Radfahrens im 19. und 20. Jahrhundert verschaffen will, findet in der Literatur aus England, Frankreich, den USA, Deutschland und natürlich den Niederlanden weit mehr Material.³⁰ Obwohl einschränkend gesagt werden muss, dass auch hier nur wenig Material zu finden ist, das über eine rein technik- und sportgeschichtliche Betrachtung hinausgeht. Das Primat der Technikgeschichte wurde erst in den letzten Jahren durch verschiedene Arbeiten gebrochen, welche die Geschichte des Fahrrads und der Radfahrer in einen breiten sozioökonomischen, politischen und verkehrshistorischen Zusammenhang stellen.³¹

Unter dem Einfluss des Nationalismus im ausgehenden 19. Jahrhundert versuchten zahlreiche Historiker, die Erfindung des Fahrrades ihrem Herkunftsland zuzuschreiben.³² Dies bewirkte über längere Zeit eine Fokussierung auf technische Details der Fahrradgeschichte. Aus der Fülle technikgeschichtlicher Literatur sticht eine neuere Studie zur Physik des Radfahrens hervor, die mittels Messungen des metabolischen Aufwands für das Fahren verschiedener historischer Fahrräder die Beschleunigung der menschlichen Fortbewegung zwischen 1820 (mit dem Hobby Horse) und 1890

Table 1. *The bicycles, technical data*

(Abbreviations: DFS, diamond-frame safety; PTS, pneumatic-tyre safety.)

						
	Hobby Horse	Boneshaker	High Wheeler	Rover (DFS)	Safety (PTS)	modern bicycle
abbreviation	HH	BS	HW	RO	SA	MB
year ^b	1820s	1860s	1870s	1880s	1890s	1980s
mass (kg)	23.7	24.5	15	20	16.5	12.1
handlebar height (m)	1.26	1.22	1.40	1.20	1.30	0.95
saddle height (m)	0.86	0.99	1.31	0.95	1.01	0.90
front wheel diameter (m)	0.725	0.89	1.27	0.75	0.71	0.64
rear wheel diameter (m)	0.725	0.74	0.44	0.75	0.71	0.64
distance travelled per pedal revolution (m)	—	2.80	3.99	4.45	5.50	5.02 ^c
tyre thickness (mm)	20	20	20	20	40	45
rim or spokes	wood	wood	metal	metal	metal	metal
tyres	metal	metal	solid rubber	solid rubber	pneumatic ^a	pneumatic ^a
brakes	no	rear	front	front	front	front or rear
bike + subject frontal area (m ²)	0.46 ± 0.02	0.44 ± 0.02	0.55 ± 0.01	0.48 ± 0.01	0.49 ± 0.03	0.46 ± 0.01
rolling resistance, Cr	0.0268 ± 0.0018	0.0284 ± 0.0026	0.0158 ± 0.0020	0.0200 ± 0.0029	0.0083 ± 0.0037	0.0084 ± 0.0037
air density, ρ (kg m ⁻³)	1.193	1.192	1.186	1.200	1.195	1.201

^aFront and rear wheel pressure during the experiments: 4 bar (405 kPa).

^bPeriod of production/introduction of the model. For details see Dodge (1996).

^cThis distance corresponded to the chainwheel/cog choice of the subjects at all the investigated speeds.

Abb. 14: Fotografische und technische Darstellung der Entwicklung des Velos. (Minetti et al. 2001, 1352)

(mit dem Safety-Bike) nachvollzieht und die Vorteile des Radfahrens gegenüber der Fortbewegung zu Fuss physikalisch nachweist.³³ In der Literatur ist bis jetzt nicht ganz geklärt, wer das Bicycle zuerst erfunden hat, was wohl auch als Hinweis auf die Gleichzeitigkeit der technischen Entwicklung in verschiedenen Ländern zu werten ist. Die vom Deutschen Karl von Drais erfundene Laufmaschine wurde bereits wenige Jahre nach ihrer Erfindung in London kopiert und als Hobby Horse kommerziell vertrieben. Allein diese Bezeichnung verweist auf ihre Verwendung als ausgefallenes Spiel- und Sportgerät von Adligen und aufstrebenden Bürgerlichen, die bisher dem Reitsport gefrönt hatten und im Gegensatz zur Arbeiterschaft über genug freie Zeit verfügten, um ein Hobby zu pflegen. In den 1860er-Jahren kam es zu einer raschen Verbreitung des pedalbetriebenen Zweirades, das unter dem Begriff Bicycle oder Veloziped schnell eine grosse Anhängerschaft gewann und das bisherige Laufrad ablöste. Entscheidend für die rasante Popularisierung des Velos und seine Massenverbreitung um die Jahrhundertwende waren aus technischer Sicht die Erfindung des Luftreifens um 1888 und die Abkehr vom Hochrad hin zum sogenannten Safety-Bike. Dieses verfügte über zwei gleich grosse Räder und war wesentlich einfacher zu fahren als das Hochrad, das vom Fahrer schon fast akrobatische Fähigkeiten verlangt hatte. Aus wirtschaftlicher Sicht wirkte sich zudem die Verbilligung der Produktion durch die Einführung rationeller Produktionsmethoden äusserst förderlich aus.³⁴

2.2.2. Technische und quantitative Entwicklung in der Schweiz

Die spärlich vorhandene Literatur zur Schweizer Fahrradgeschichte liefert einige wenige Hinweise darauf, dass Schweizer Firmen und Privatpersonen auf verschiedene Weise von Beginn weg der technischen Weiterentwicklung der Laufmaschine zum Fahrrad beteiligt waren. So konnte Alain Cortat beispielsweise nachweisen, dass die

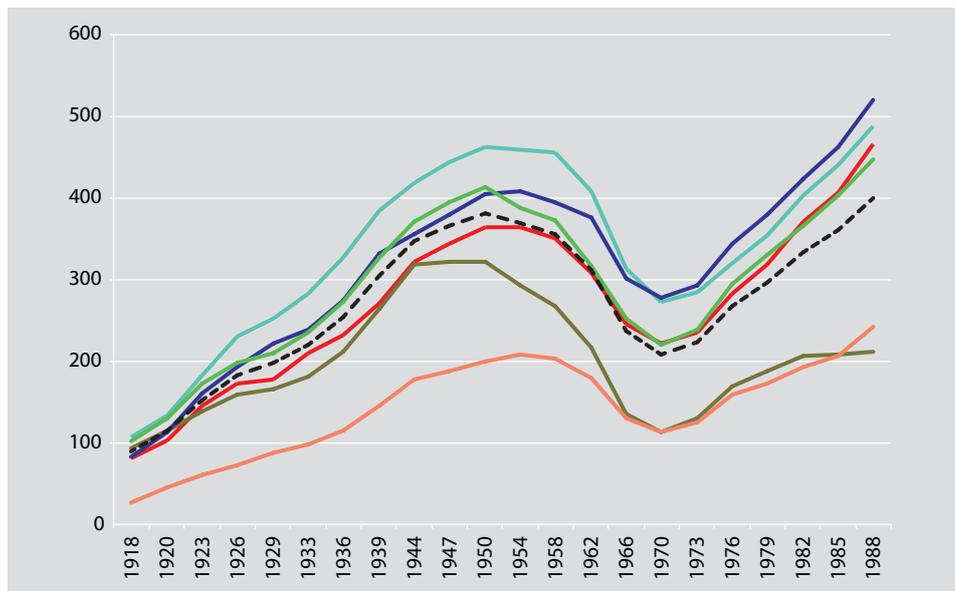
Firma Condor im Berner Jura ab den 1890er-Jahren Fahrräder produzierte, die mit dem technischen Standard der ausländischen Produktion problemlos mithalten konnten. Cortat verweist zudem auf weitere kleine Veloproduktionsstätten wie Van Leisen in Genf, Flammer in Basel oder die Maschinenfabrik Rüegg in Uster, die alle ihre Produktion massiv steigern konnten, als ein Zollstreit zwischen 1892 und 1895 – also in den Zeiten des ersten Velobooms – den Import von Fahrrädern aus Frankreich und England blockierte, und die heimischen Produzenten die grosse Nachfrage nach Fahrrädern mit Eigenfabrikaten zu decken versuchten.³⁵ Die Firmengeschichte der Condor AG, die in der Schweizer Geschichtsforschung bislang leider die einzige ihrer Art geblieben ist, legt nahe, dass in der Schweiz der Technologietransfer ähnlich funktionierte wie in den Niederlanden. Obwohl dort bereits in den 1870er-Jahren örtliche Schmiede und Fahrzeugmacher mit dem Nachbau von teuren Importrädern aus England begannen, stammten 1895 immer noch 85 Prozent der Fahrräder aus ausländischer Produktion. Erst dank billiger Produktionsmethoden stieg der heimische Anteil an der Produktion nach der Jahrhundertwende stark an und machte das Fahrrad zum Massengut.³⁶

Verschiedene Hinweise lassen vermuten, dass die Schweiz um die Jahrhundertwende punkto Fahrradentwicklung und -bestand durchaus zur europäischen Spitze gezählt werden konnte. So präsentierte beispielsweise 1895 der Genfer Hersteller Challand am Genfer Fahrradsalon, wo sich in den 1890er-Jahren die internationale Fachwelt traf, ein sogenanntes Sesselrad mit zwei gleich grossen Rädern, das wegen seiner Bequemlichkeit vom Redaktor einer deutschen Radsportzeitung begeistert als «fliegendes Sofa» bezeichnet wurde und nach Meinung seines Konstrukteurs dem Fahrer eine natürlichere Sitzhaltung gab als das allgemein bekannte Safety Bike, weshalb er ihm selbstbewusst den Namen «Bicyclette Normale» gab.³⁷ Die Existenz eines Genfer Fahrradsalons kommt nicht von ungefähr, formierte sich doch in dieser Stadt 1869 der erste Fahrradclub der Schweiz. Sein frühes Gründungsdatum ist ein weiterer Hinweis darauf, dass die Schweiz mit der europäischen Entwicklung, die in den 1860er-Jahren eine Gründungswelle von lokalen Fahrradvereinen erlebte, durchaus mithalten konnte.³⁸ In Klammern sei hier zudem auf eine mögliche Verbindung zum heute weltweit bekannten Genfer Automobilsalon hingewiesen, dessen erstmalige Ausführung 1905 sich möglicherweise am bereits bestehenden Fahrradsalon inspiriert haben dürfte. Die Geschichte des Genfer Fahrradsalons ist trotz seiner vermutlich internationalen Bedeutung und Vorbildfunktion bislang noch nicht aufgearbeitet worden.

Gesicherte statistische Daten zum Fahrradbestand in der Schweiz auf nationaler Ebene stehen erst ab 1918 zur Verfügung.³⁹ Dank der Auswertung von Velosteuerdaten einzelner Kantone konnte Alain Cortat aber nachweisen, dass man 1900 in den 14 grössten Schweizer Städten insgesamt 47'237 Velos zählte, wovon alleine auf Genf, der Velo-Hochburg der damaligen Schweiz, 12'500 Velos entfielen. Damit besass bereits jeder zehnte Einwohner des Kantons Genf ein Fahrrad.⁴⁰ Am Ende des Ersten Weltkriegs 1918 weist die offizielle Statistik in der Schweiz knapp 342'000 Fahrräder aus, was einer Versiebenfachung des Bestandes seit der Jahrhundertwende entspricht (Diagramm 1). Dies verweist auf eine angesichts der wirtschaftlichen Not während des Ersten Weltkriegs erstaunliche Verbreitung des Velos. Noch erstaunlicher war die Entwicklung in der Zwischenkriegszeit: Während 1918 erst jeder zwölfte Einwohner der Schweiz ein Velo besass, war es 1936 bereits jeder vierte. Mit diesem Anstieg einher ging auch eine räumliche Ausbreitung des Fahrrads von den Zentren in die ländlichen Gebiete. So konnte zum Beispiel die Innerschweiz ihren Velobestand zwischen 1918 und 1936 um knapp 300 Prozent steigern, während die Zunahme in der Velohochburg Genf mit 83 Prozent unter dem Schweizer Durchschnitt blieb.⁴¹ Das Fahrrad

Diagramm 1: Anzahl Fahrräder pro 1000 Einwohner nach Regionen der Schweiz, 1918–1988. Die Einführung der Velovignette verhindert ab 1988 eine Aufschlüsselung der Bestände nach Kantonen. (Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bde. 1917–1986; Kantone und Städte der Schweiz, Bd. 1992; Strassenfahrzeuge in der Schweiz, Bde. 1998–2003)

- Nordwestschweiz (BE; JU; SO; BL)
- Nordschweiz (ZH; BS; SH; AG)
- Ostschweiz (GL; AR; AI; SG; TG)
- Zentralschweiz (LU; UR; SZ; OW; NW; ZG)
- Suisse romande (FR; VD; NE; GE)
- Südschweiz (GR; TI; VS)
- CH



hatte sich damit innert weniger Jahrzehnte zum ersten Massenverkehrsmittel des Schweizer Individualverkehrs entwickelt.

Die Massenverbreitung des Velos in der Zwischenkriegszeit war auch in der Schweiz nur möglich dank protektionistischen Importbeschränkungen und der Umstellung der heimischen Veloindustrie auf billigere Massenproduktionen. Dies lässt die in Deutschland und den Niederlanden beobachtete Entwicklung vermuten, die in der Schweiz bisher nur durch die Einzelstudie zur Firma Condor bestätigt wurde. Aus der Entwicklung der Condor AG lässt sich schliessen, dass die heimische Veloindustrie in der Zwischenkriegszeit den absoluten Höhepunkt der Veloproduktion im 20. Jahrhundert erlebte, doch sind hier weitere Studien zu anderen Veloproduktionsfirmen nötig, um diese Vermutung zu untermauern. Insbesondere bedarf es auch einer Aufarbeitung der wirtschaftspolitischen Strategien und Massnahmen der Schweizer Veloindustrie, deren Einfluss auf die nationale Politik immerhin so gross war, dass sie in der Zwischenkriegszeit einen Importstopp für ausländische Fahrräder durchsetzen konnte.⁴² Der Veloboom der Zwischenkriegszeit verhalf der Schweiz im europäischen Vergleich zu einem Spitzenplatz. 1928 lag sie punkto Velobesitz pro Kopf gleich nach Holland, Dänemark, Schweden und Belgien an fünfter Stelle und damit noch vor Deutschland, Frankreich und Italien.⁴³

Tabelle 1: Der Fahrradbestand in der Schweiz 1928 im internationalen Vergleich. (Schacht 1933, 8)

Land	Bestand an Fahrrädern (in Mio)	Fahrrad pro Einwohner	Kraftwagen pro Einwohner	Bevölkerungsdichte (Einw./km ²)
Holland	2.25	3.25	208	210
Schweden	1.50	3.90	95	13
Dänemark	0.70	4.75	71	80
Schweiz	0.70	5.40	126	94
Belgien	1.50	5.10	121	94
Deutschland	10 – 12	5.3 – 6.3	245	134
Frankreich	6.75	6.00	71	74
England	6.00	7.10	60	188
Italien	3.00	13.40	450	129
USA	1.50	70.00	6	14

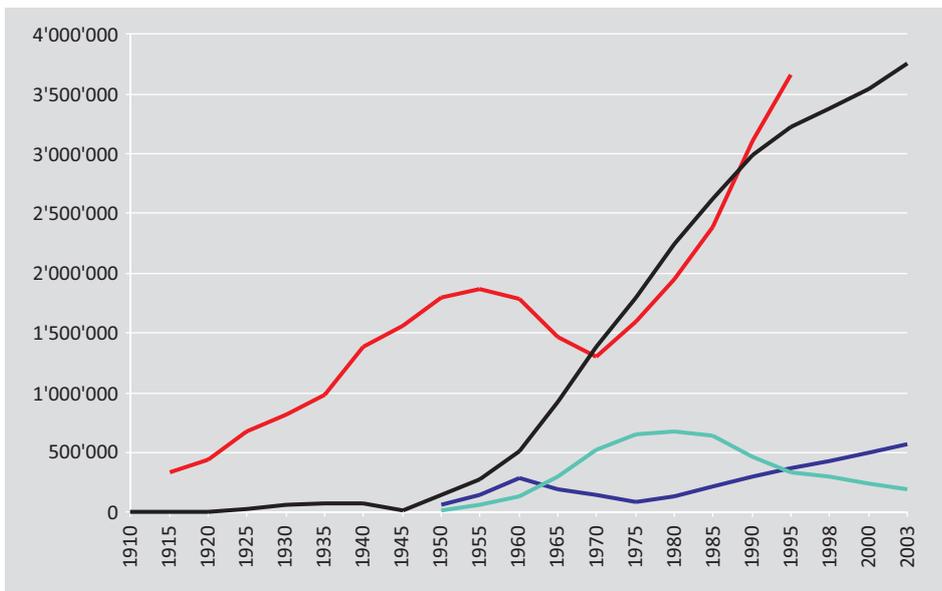


Diagramm 2: Anzahl Fahrräder im Vergleich zu Personenwagen, Motorrädern und Motorfahrrädern, 1910–2003. Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in der Schweiz seit 1910 vermittelt nicht nur einen Eindruck von der grossen Bedeutung des Velos als häufigstes Verkehrsmittel bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, sondern verweist auch auf die enge Verbindung zwischen dem Einbruch seiner Zuwachsraten und dem fulminanten Anstieg des Autobestandes ab den 1950er-Jahren. (Statistisches Jahrbuch der Schweiz; Bde. 1930–2003; Schweizerische Verkehrsstatistik, Bd. 1996/2000; Strassenfahrzeuge in der Schweiz, Bd. 2003)

- Fahrräder
- Motorwagen, Personen- und Kombiwagen
- Motorräder, Roller,
- Motorfahrräder

Auch der Vergleich mit der Entwicklung der Bestände anderer Strassenfahrzeuge liefert einen weiteren Beleg für den Veloboom der Zwischenkriegszeit (Diagramm 2). Einschränkend ist hier allerdings anzufügen, dass die vorhandenen Messungen zum Fahrzeugbestand lediglich eine Annäherung an den realen Verkehrsalltag bieten können und nicht mit Verkehrszählungen zu vergleichen sind, die den effektiven Anteil der verschiedenen Verkehrsteilnehmer am Strassengeschehen abbilden.

Wirklich einordnen lässt sich diese Entwicklung des Veloverkehrs somit erst durch einen Vergleich mit der Entwicklung des Gesamtverkehrs. Zum Modalsplit des Schweizer Verkehrs in dieser frühen Phase der modernen Verkehrsentwicklung ist nur wenig ausgewertetes Zahlenmaterial vorhanden. Erste Hinweise zum Modalsplit im städtischen Verkehr der Zwischenkriegszeit liefert uns beispielhaft eine Verkehrszählung, welche das Stadtbasler Tiefbauamt zwischen 1901 und 1935 auf den vier Rheinbrücken durchführte.

Jahr	Absolut					Prozentual				
	Motorfahrzeug	Pferdefuhrwerk	Handwagen	Velo	Summe	Motorfahrzeug	Pferdefuhrwerk	Handwagen	Velo	Summe
1901	14	2700	1420	1035	5169	0.3	52.2	27.5	20.0	100
1923	1136	1099	1554	10166	13982	8.3	7.8	11.1	72.8	100
1935	12362	347	705	35918	49332	25.1	0.7	1.4	72.8	100

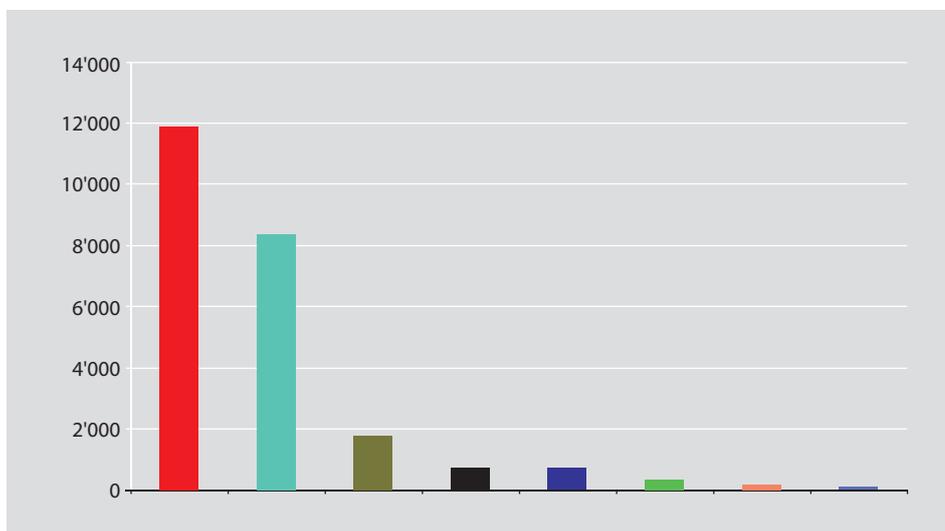
Sie zeigt, dass der Veloverkehr einen wesentlichen Anteil an der Verzehnfachung des Gesamtverkehrsvolumens zwischen 1901 und 1935 hatte, indem sich sein Anteil auf beachtliche 73 Prozent steigerte, während die einstmalig das Strassenbild dominierenden Pferde- und Handwagen nahezu von der Strasse verschwanden.⁴⁴ Das Velo entwickelte sich somit in Basel bis in die 1930er-Jahre zum absolut dominierenden Verkehrsmittel. Noch weit höher waren jedoch die Zuwachsraten seines schärfsten Konkurrenten, des Automobils, dessen Anteil am Gesamtverkehr 1935 in der Innenstadt zwar erst bei 25 Prozent lag, auf den Basler Ausfallstrassen laut weiteren Messungen des Tiefbauamts jedoch bereits auf 45 Prozent angewachsen war.

Tabelle 2: Tagesverkehr auf den vier Rheinbrücken der Stadt Basel zwischen 1901 und 1935. (Oberholzer 1939, 131)

Der Hinweis von Alain Cortat, wonach 1913 im ländlichen Bezirk Delémont der Anteil des Velos am Gesamtverkehr gar bei 96 Prozent lag, lässt darauf schliessen, dass das Fahrrad bis zum Ersten Weltkrieg auch auf dem Land eine starke Verbreitung gefunden hatte.⁴⁵ Die Luzerner Verkehrszählung von 1925 untermauert diesen Befund. Gemäss dieser Zählung waren auch dort die Fussgängerinnen und Velofahrer im täglichen Verkehrsgeschehen rein zahlenmässig weit überlegen (Diagramm 3).

Diagramm 3: Durchschnittlicher Tagesverkehr auf den Strassen ausgewählter Landgemeinden im Kanton Luzern 1925. (vif Luzern)

- Personen
- Velos und Motorräder
- Luxusautos
- Einspänner
- Lastautos
- Zwei- und Mehrspänner
- Trams
- Vieh



In einer vertieften Aufarbeitung der Schweizer Fahrradgeschichte müssten die Beispiele aus Delémont und Basel unbedingt mit weiteren Auswertungen des statistischen Basismaterials ergänzt werden, um gültige Rückschlüsse auf den Modalsplit in der ganzen Schweiz zu dieser Zeit ziehen zu können. Dabei ist anzunehmen, dass nicht nur die städtischen, sondern auch die ländlichen Daten die Dominanz des Velos im schweizerischen Verkehr bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs belegen werden. Von Interesse ist zudem eine Analyse zum Einfluss der Kriegsjahre auf die Produktion, den Bestand und die Verwendung des Velos in der Schweiz, führte der Zweite Weltkrieg doch beispielsweise in den Niederlanden zu einer Verknappung des Kautschuks und damit zu einer Abnahme des Velogebruchs.⁴⁶ Auch in der Schweiz stagnierte die Zahl der verkauften Velos während der Kriegsjahre. Die vorhandenen Räder wurden aber derart intensiv genutzt, dass Zürich und St. Gallen bereits erste Engpässe bei der Bereitstellung von genügend Veloparkplätzen meldeten.⁴⁷ Die Vermutung liegt nahe, dass die wirtschaftlichen Einschränkungen während Zwischenkriegszeit und Zweitem Weltkrieg den Vorsprung des Velos auf das aufstrebende Automobil als Verkehrsmittel der grossen Masse nochmals künstlich verlängerte, bevor es dann in der Schweiz nur wenige Jahre nach Kriegsende endgültig seinen Zenit erreichte, um danach rasch an Bedeutung zu verlieren.

2.2.3. Das Fahrrad als Teil der modernen Gesellschaft

Die wechselvolle Entwicklung vom exklusiven Sportgerät der männlichen Elite im 19. Jahrhundert zum alltäglichen Verkehrsmittel der grossen Masse in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, die Verdrängung des Velos durch die Massenmotorisie-



rung und letztlich seine Renaissance mit der umweltpolitischen Wende der 1970er-Jahre ist nicht nur aus verkehrshistorischer, sondern auch aus kulturhistorischer Sicht höchst interessant. Neuere Forschungen aus dem europäischen und amerikanischen Raum haben aufgrund solcher Fragestellungen, die über eine reine Technikgeschichte hinausgehen, neue Aspekte der Velogeschichte hervorgehoben, deren Aufarbeitung sich anhand von Schweizer Quellenbeständen lohnen würde. Denn auch in der Schweiz muss man die Geschichte des Fahrrads in einem grösseren Rahmen einer sich verändernden und modernisierenden Wirtschaft und Gesellschaft verstehen und analysieren.

In seinen Anfängen verkörperte das Velo ein bürgerliches Ideal von Freiheit. In den adeligen Ländern Europas gaben die Laufräder dem aufstrebenden Bürgertum die Möglichkeit, die bisherigen Privilegien des Adels nachzuempfinden, ja, sie sogar zu konkurrenzieren, indem bereits früh erste Wettläufe der neuen Laufmaschinen, die oft mit einem Pferdekopf verziert waren, gegen Vollblut-Pferde veranstaltet wurden, um die technische Überlegenheit des neuen Verkehrsmittels zu demonstrieren.⁴⁸ Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurden die meisten Fahrräder aus dem Ausland importiert und galten allein schon wegen ihrer Herkunft aus den Zentren London und Paris als Luxusgut. Nicht nur wegen der hohen Kaufpreise der Fahrräder, sondern auch wegen der nötigen freien Zeit, die man für das Radfahren zur Verfügung haben musste, war das Radfahren lange ein Luxus, den sich nicht alle leisten konnten.

Die Erfolgsgeschichte des Fahrrads im 19. Jahrhundert steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung der bürgerlichen Gesellschaft. Anders als vorhergehende Generationen war das Bürgertum des späten 19. Jahrhunderts von einem linearen Fortschrittsglauben geprägt, in welchem das Fahrrad «wie kaum eine andere Erfindung den Schritt in die technische und geschwindigkeitsorientierte Moderne verkörperte».⁴⁹ Ähnlich wie

Abb. 15: Hochradparade auf der Bundesgasse in Bern um 1880. In Bern gab es zu dieser Zeit mehrere Radfahrerschulen und Radfahrvereine. (Foto Schweizerisches Nationalmuseum, DIG-20398)

die Eisenbahn symbolisierte das Fahrrad den technischen Fortschritt, ermöglichte aber zusätzlich eine individuelle Mobilität, die dem Freiheitsdrang des damaligen Bürgers entsprach.

Das Hochrad genoss dabei einen besonderen Stellenwert. Wegen der körperlichen Anforderungen, die sie an ihre Fahrer stellten, wurden die auch als «Macho-Bicycles» bezeichneten Hochräder zumeist nur von jungen, risikobereiten und sportlichen Männern aus vermögenden Kreisen gefahren. Sie sicherten ihren Besitzern eine soziale und kulturelle Exklusivität und machten dies auf der Strasse offensichtlich. Frauen mit ihren weiten Kleidern war es allein wegen der Sitzhöhe und des Radantriebs kaum möglich, ein Hochrad zu fahren. Dass sich schliesslich das Niederrad gegenüber dem exklusiven Hochrad durchsetzte, war deshalb auch ein Resultat des sozialen Aushandelns zwischen der kleinen Gruppe reicher junger Männer und der übrigen Gesellschaft. Auch der technische Fortschritt sprach gegen das Hochrad. Die Einführung des Luftreifens machte das Niederrad schneller als das Hochrad, was seine Attraktivität erheblich steigerte und das Hochrad rasch zu einer historischen Episode werden liess.⁵⁰ In vielen europäischen Ländern entwickelte sich das Fahrrad ab den 1890er-Jahren zu einem wichtigen Mittel der sozialen Emanzipation – zuerst der Frauen und dann der Arbeiter. Das Velo war für die breite Masse der Arbeiterinnen und Angestellten das erste erschwingliche Vehikel, das ihnen erlaubte, neue Formen von Mobilität und Freizeitgestaltung zu leben, die bisher der Elite vorbehalten waren.⁵¹ Sowohl in der proletarischen wie in der feministischen Emanzipationsbewegung wurde das Velociped als Zeichen des Aufbruchs gefeiert. Radfahrerinnen verkörperten öffentlich



Abb. 16: Abbildung aus der bernischen Zeitschrift «Der Postheiri» vom 12. Juni 1869, die mit der spitzen Bemerkung «Papa lässt sich von Frau Gemahlin und Fräulein Töchtern im Velocipede-Fahren unterrichten» begleitet wurde. (Rogger 1986, 119)

sichtbar die neue, mobile und unabhängige Frau. Das Rad half den Frauen, die herrschenden Vorstellungen von Weiblichkeit zu hinterfragen, was nicht zuletzt auch in der Modewelt spürbar wurde, wo es – anders als zum Beispiel der Reitsport – den Durchbruch der Damenhose und den Niedergang des einschnürenden Korsetts einläutete. Die Forschung ist sich einig, dass die Frauen ab 1890 massgeblich zur Verbreitung des Fahrrads beitrugen. Sie schliesst dies nicht zuletzt aus der Tatsache, dass um 1896 mehr Damen- als Herrenräder verkauft wurden und radelnde Frauen in den Städten zum alltäglichen Strassenbild gehörten.⁵² Für die Schweiz muss diese Entwicklung noch im Detail aufgearbeitet werden. Der Begleitkommentar einer Karikatur aus der Zeitschrift «Postheiri» von 1869 (Abb. 16) lässt bereits erahnen, dass in dieser frühen Phase des Velos auch zahlreiche Schweizer Frauen zu seinen Förderinnen zählten.

Als ebenso spannend dürfte sich die Frage nach weiteren Akteuren erweisen, die in anderen Ländern bei der Verbreitung des Velos zum Massengut eine wesentliche Rolle spielten. So setzte beispielsweise in Deutschland und den Niederlanden die Armee mit der Gründung einer Radfahrertruppe einen Meilenstein auf dem Weg zur gesellschaftlichen Anerkennung des Rads und des Radsports.⁵³ In der Schweiz war die Firma Condor ab 1905 Lieferant von Fahrrädern für die seit 1891 existierenden Radfahrertruppen der Schweizer Armee. Trotz des geringen Anteils der Militärvelos an der Gesamtproduktion von Condor war die Breitenwirkung des Armeeauftrages gross. Viele Schweizer kauften das für die Armee produzierte Velomodell für den Privatgebrauch, da sie die Armee als Garant für die Robustheit des Velos erachteten.⁵⁴ Zudem förderte die Armee aktiv die Verbreitung des sogenannten Ordonnanzfahrrads in der Bevölkerung. Ab 1894 überliess die Militärverwaltung den Fahrern ihre Ordonnanzräder zum Selbstkostenpreis und unterstützte jeden Kauf mit einem Beitrag von 50 Franken.⁵⁵ Zusätzlich erliess der Bund ein Verbot an die Kantone, die Fahrräder weiterhin einer Luxussteuer zu unterwerfen.⁵⁶ Dem Fahrrad kam eine wichtige Rolle bei der Modernisierung der Truppen zu. 1910 hielt der Bundesrat anlässlich der Festlegung einer neuen Truppenordnung fest, dass es für die Truppenbewegung «Vorteile in Bezug auf Leistung und Billigkeit [biete], die durch kein anderes Beförderungsmittel zu erreichen sind». Zudem sei «sein Gebrauch so verbreitet, dass nichts leichter fällt, als die dafür geeigneten Leute zu finden. Wir haben darin das Mittel, das wie kein anderes dem Zwecke dienen kann, die Zahl der etatmässigen Reitpferde herabzusetzen». Und damit nicht zuletzt auch Kosten zu sparen, denn «wenn man bedenkt, wie einfach die Beschaffung, Behandlung, Unterbringung und Ersetzung eines Fahrrades ist, und dem die Schwierigkeiten entgegenstellt, die der Armee aus der Beschaffung, Unterbringung, Wartung, Fütterung, Krankenpflege und Ersetzung der Pferde erwächst, so erkennt man leicht, wie sehr wir Ursache haben, das Fahrrad, in den Stäben namentlich, mehr zu Ehren zu ziehen».⁵⁷

Bei der Verbreitung des Velos in der Bevölkerung dürften ab der Jahrhundertwende nebst der Armee auch Staatsbedienstete wie Polizisten und Postbeamte eine wichtige Rolle gespielt haben. Sie lernten das Radfahren oft erst im Dienst, absolvierten diesen vornehmlich mit dem Velo und trugen dazu bei, das Velo in der Allgemeinheit als nützliches Verkehrsmittel zu etablieren.⁵⁸ Es ist anzunehmen, dass dieser Diffusionsmechanismus in der Schweiz kaum anders spielte als in den bereits bekannten Beispielen Deutschland und Holland.



Abb. 17: Paketpostbeamter mit Fahrrad. Aufnahme von Charles Reinert, datiert zwischen 1908 und 1935. (Museum für Kommunikation Bern)

2.2.4. Veloverkehr in der Verkehrspolitik und im Verkehrsrecht

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts verfügten viele Länder Europas über ein lückenhaftes und uneinheitliches Verkehrsrecht. Radfahrerinnen und Radfahrer hatten ordnungspolitische und polizeiliche Regelungen zu berücksichtigen, die sich von Gemeinde zu Gemeinde unterschieden, was ein korrektes Verkehrsverhalten erschwerte. Folgerichtig riet denn auch ein deutscher Fahrrad-Ratgeber um 1900 dazu, «beim Einfahren in die Städte die auf Posten stehenden Polizeibeamten zu befragen, ob bestimmte Strassen für Radfahrer verboten sind oder ob irgendeine andere den Radfahrer berührende polizeiliche Vorschrift in Geltung steht». ⁵⁹ Auf dem Land hatten die mehrheitlich städtischen Radfahrer zu Beginn mit grossen Widerständen zu kämpfen, weil sie mit ihrer rasanten und lautlosen Fahrweise Tiere und Menschen erschreckten und die Zugtiere der Fuhrwerke scheu machten.

In den Niederlanden und in Deutschland waren die oftmals aggressiven Reaktionen der Landbevölkerung ein wesentliches Motiv für das Entstehen der ersten Radfahrclubs als Interessenvertretung der Radfahrer.⁶⁰ Auf lokale Vereine, die ab den 1860er-Jahren gegründet worden waren, folgte in den 1880er-Jahren in den Niederlanden, in Deutschland und auch in der Schweiz die Gründung nationaler Radfahrerverbände.⁶¹ 1883 versammelten sich engagierte Radfahrer zum Schweizerischen Velocipedisten-Bund, der später in Schweizerischer Radfahrer-Bund (SRB) umbenannt wurde und heute die Bezeichnung Swiss Cycling trägt. 1896 kam der Touring-Club der Schweiz (TCS) dazu, der ursprünglich eine Gründung von Radfahrern war, und um 1900 organisierten sich die Arbeiter im Arbeiter-Radfahrer Bund (ARB). Während sich die ersten lokalen Radsportclubs noch primär dem Fahrradfahren als Vergnügen einer elitären Schicht verschrieben hatten und sich vorab dem Veranstellen von Rennen widmeten, betonte die Interessenpolitik der nationalen Verbände die Seriosität und Alltagstauglichkeit des Radfahrens, um das Velo als sinnvolles Verkehrsmittel im öffentlichen Strassenverkehr zu etablieren. Noch vor den Automobilverbänden waren die nationalen Radfahrerverbände die ersten Lobbyisten einer nationalen Regelung des Verkehrsrechts. Selbstbewusst erhoben sie in den Niederlanden und in Deutschland über Verkehrsrecht und Radsport hinaus gar einen nationalen Anspruch auf die Gestaltung der gesellschaftlichen Wirklichkeit.⁶² Ob der SRB bei der Entwicklung des schweizerischen Verkehrsrechts und der gesellschaftlichen Wirklichkeit der Schweiz eine ebenso grosse Rolle spielte, kann aufgrund des aktuellen Wissenstands nicht beantwortet werden.

Dass in der Schweiz des 19. Jahrhunderts durchaus ein ähnlicher Regelungsbedarf im Verkehrsrecht bestand wie in den Niederlanden oder in Deutschland, lässt sich aus den wenigen bisher bekannten Beispielen ableiten. So ist beispielsweise in der Debatte des Bernischen Grossen Rats zum Erlass der Veloziped-Verordnung von 1892 der grosse Ärger spürbar, den die Fahrsitten der Radfahrer in der Bevölkerung erregten. Trotz aller Kritik sollte aber die kantonale Verordnung nicht nur die übrigen Verkehrsteilnehmer vor den Radfahrern schützen, sondern auch umgekehrt: Künftig solle es verboten sein, «den Velofahrern Hunde anzuhetzen, Gegenstände in die Speichen des Vehikels zu werfen oder andere gefahrdrohende Hindernisse in den Weg zu legen».⁶³ Um als seriöse Verkehrsteilnehmer wahrgenommen zu werden, hatten die Radfahrer bereits vor dem Erlass der Berner Veloziped-Verordnung eigene Richtlinien für das korrekte Verhalten auf der Strasse verfasst. Da sie aber laut eigener Aussage «keine Zwangsmittel besitzen, um ihren Fahrreglementen Nachachtung zu verschaffen», erhofften sie sich von der neuen Veloverordnung eine zusätzliche Unterstützung ihrer Bemühungen.⁶⁴ Das Berner Beispiel dürfte wohl nur eines von vielen sein. Nur eine systematische Auswertung der kantonalen Strassengesetzgebungen und der dazu geführten Debatten in den Kantonsparlamenten und in der Presse könnte hier Wissenslücken zur Schweizer Fahrradgeschichte schliessen.



Abb. 18: Eine eher rabiate Methode, um sich im Strassenverkehr gegen bissige Hunde behaupten zu können, waren Knallpetarden für Radfahrer, die um die Jahrhundertwende auf den Markt kamen. Bezeichnenderweise kamen sie von selbst wieder aus der Mode, bevor sie zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer verboten werden mussten. (Annoni 1964, Blatt 6)

Auf nationaler Ebene forderte der Schweizerische Radfahrerbund SRB bereits 1909 «angesichts der raschen Entwicklung des Automobil- und Fahrradverkehrs der letzten Jahre des verflorbenen Jahrhunderts» und «in Anbetracht der Tatsache, dass die kantonalen und lokalen Verordnungen über den Strassenverkehr den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen» ein allgemeines Bundesgesetz für den Strassenverkehr, das «in seiner Anwendung auf alle Fahrzeuge und auch auf die Fussgänger ausgedehnt werden müsse». ⁶⁵ Er plädierte also für eine umfassende Strassengesetzgebung, um damit auch die Position der Radfahrerinnen und Radfahrer im Gesamtverkehr besser abzusichern. Die Ratsdebatten zeigen, wie unklar in dieser ersten Gesetzgebungsphase die Position und Rolle des Fahrrads im Gesamtverkehr war. Die vorbereitende Kommission und mit ihr der Bundesrat plädierten für eine Gesetzgebung, die Automobile und Fahrräder gleichermaßen einbezog, damit «der bisherige Fuhrwerkverkehr und der Fussgängerverkehr durch die Automobile und Fahrräder nicht in ungebührlicher Weise beschränkt und belästigt ist, wie das gegenwärtig beim gesetz- und regellosen Zustand in so reichlichem Masse geschieht». Schon bald machte die Diskussion jedoch klar, dass viele Parlamentarier eine Regelung des Fahrradverkehrs nicht für nötig erachteten: «Der schwierige Gegenstand in der ganzen Sache

Abb. 19: Das Velo – das Auto der kleinen Leute. Blick aus der VHTL-Gewerkschaftszentrale in Zürich. Undatierte Fotografie, vermutlich aus der Zwischenkriegszeit. (Schweizerisches Sozialarchiv)



ist im grossen Ganzen das Automobil, in zweiter Linie das Motorrad und gar nicht mehr das Fahrrad. Das Fahrrad, gegen welches seinerzeit bei seinem Erscheinen starke Bedenken und schwerer Unwille sich gezeigt haben, hat sich allmählich sozusagen zum Liebling des Publikums entwickelt. Das Missbehagen dagegen ist geschwunden. Das mag zu einem grossen Teile daher rühren, dass es weiten und breiten Kreisen des Volkes dient und an wirtschaftlicher Bedeutung derart gewonnen hat, dass davon keine Rede sein kann, es entbehren zu können. Die heutige Welt, könnte ohne Fahrrad gar nicht mehr existieren. Dessen sind wir alle versichert.»⁶⁶ Das Fahrrad hatte sich derart eingebürgert, dass es «in keiner Weise mehr als Verkehrsbelästigung oder als Gefahr empfunden werde», weshalb viele Ratsmitglieder dazu tendierten, «es möchte das Fahrrad wegen seiner Harmlosigkeit doch einfach aus dem Spiel gelassen und nicht in Verbindung gebracht werden mit den bösen andern Teufelsfuhrwerken», also den Automobilen.⁶⁷ Gerade dies aber hatte der Radfahrerbund mit seiner Eingabe 1909 verhindern wollen, mit der er den Einbezug aller Verkehrsmittel in die Strassengesetzgebung gefordert hatte.

Der Einbezug des Fahrrads in das Strassengesetz sollte nach Meinung des Bundesrats vorab in finanzieller und versicherungstechnischer Hinsicht erfolgen. Die Opposition der Radfahrverbände gegen die Einführung einer allgemeinen Haftpflichtversicherung für Radfahrer und eines gebührenpflichtigen Kontrollschildes auf nationaler Ebene war jedoch derart heftig, dass man 1923 von diesen Forderungen teilweise abrückte, um die gesamte Gesetzesvorlage nicht zu gefährden. Am Kontrollschild hielt man allerdings fest, was dazu führte, «dass die Radfahrer gerade mit dem Kampf gegen das Nummernschild ihre Leute [...] gegen das Gesetz mobilisiert haben» und damit mithalfen, die Abstimmungsvorlage 1927 zu Fall zu bringen. Das «Schlagwort von den nummerierten Eidgenossen» klang den Politikern noch zu Beginn der 1930er-Jahre bei der erneuten Beratung eines überarbeiteten Strassengesetzes in den Ohren nach.⁶⁸ Und so mahnte die vorbereitende Expertenkommission aus abstimmungstaktischen Gründen zu einer Berücksichtigung der Radfahrerinteressen: «Die Radfahrer sind heute noch so gut organisiert und schlagfähig wie im Jahre 1927. Ganz aus diesem Gesetz entlassen können wir sie nicht; also werden sie auch zu diesem Gesetz Stellung beziehen und diese Stellungnahme muß eine bejahende sein. Wir wollen sie mit ihrer ganzen Organisation als Jasager mit uns haben.»⁶⁹ Allein dank der Stimmkraft ihrer zahlreichen Mitglieder verfügten die Radfahrerverbände in dieser Zeit somit über einen nicht zu unterschätzenden politischen Einfluss.

Damit ist eine weitere Ebene der historischen Analyse angesprochen. Die beiden grossen gesamtschweizerischen Radfahrerverbände, der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB und der sozialistische Arbeiter-Radfahrer-Bund ARB zählten zu Beginn der 1930er-Jahre zusammen rund 45'000 Mitglieder.⁷⁰ Dazu kamen zahlreiche lokale Radfahrer- und Radsportvereine. Wie in allen anderen europäischen Ländern ist auch in der Schweiz bis in die Zwischenkriegszeit eine enge Zusammenarbeit zwischen den Radsportverbänden und den ersten Automobilverbänden zu beobachten, frönten doch Radfahrer und Autofahrer derselben Mobilitätsideologie und unterstützten sich gegenseitig bei verkehrspolitischen Anliegen zum Ausbau der Strasseninfrastruktur.⁷¹ Anders als in den Niederlanden, wo eine erfolgreiche bürgerliche Interessenpolitik des Radsportverbandes zu einer Etablierung des Fahrrads als nationales Fortbewegungsmittel führte, ist angesichts der weiteren Entwicklung der Strassennutzung und des Verkehrsrechts eher von einer Entwicklung wie in Deutschland auszugehen, wo das Velo als Drahtesel des kleinen Mannes mehr ein soziales denn ein nationales Phänomen war und darum nur wenig Einfluss auf die Ausgestaltung der landesweiten Strasseninfrastruktur erlangte.⁷²

Abb. 20: Radfahren als Volksfest. (Graphische Sammlung der Schweizerischen Nationalbibliothek, Bern)

Radfahr-Fest

in
ZUG

PROGRAMM:

Rennen I um den ZUGERSEE *24*
5 Preise

Rennen II nach BAAR und retour
6 Preise

28. MAI 1899

BANKETT.
Produktion von Kunst-Fahrern auf dem Postplatze.
CORSO.
Festmusik „Stadtmusik Zug“.
Das Organisationskomitee.



HOFER & CO. ZÜRICH.

NB. Bei ungünstiger Witterung wird das Fest um 14 Tage verschoben.

Ebenfalls erst cursorisch erfasst wurde bisher die Geschichte des Radsports in der Schweiz und die Rolle, welche die Fahrradclubs dabei spielten. Radrennen waren in Europa und den USA ab den späten 1860er-Jahren sehr populär. Sie fanden auf offener Strasse oder in Hallen, den sogenannten Velodromes, statt. Ihre Popularität machte die antretenden Fahrer und Fahrerinnen zu regelrechten Berühmtheiten. Einige von ihnen konnten zumindest teilweise vom Preisgeld leben.⁷³ Ein bemerkenswertes Detail der Radsportgeschichte ist die frühe Teilnahme von Frauen an Radrennen. Allerdings dürften die spärlich bekleideten Radrennfahrerinnen der ersten Generation,

deren Rennen sich als unterhaltendes Spektakel bei Männern grosser Beliebtheit erfreuten, die emanzipatorischen Bemühungen der Alltags-Radfahrerinnen wohl eher torpediert haben.⁷⁴

Auch in Schweizer Städten versammelten sich seit den späten 1860er-Jahren Anhänger des Velozipeds zur Veranstaltung von Rennen. In Genf wurde bereits 1868 ein Rennen für Pedalvelozipede organisiert, also noch vor der Gründung des Fahrradclubs und nur ein Jahr nach dem ersten Velociped-Rennen in Paris.⁷⁵ Diese Abfolge zeigt, dass Genf nicht nur zu den ersten Städten des europäischen Radsports gehörte, sondern dass die Organisation von Radrennen ein wesentlicher Motor für die Entstehung der ersten Radclubs war, die sich erst in einer zweiten Phase dem Kampf für die Fahrradinteressen im alltäglichen Strassenverkehr zu widmen begannen.

Radrennen wurden von Beginn weg von der Veloindustrie zur Kommerzialisierung ihrer neuesten Entwicklungen eingesetzt, denn Radrennfahrer waren nicht nur Testpersonen für technische Neuentwicklungen, sondern auch ausgezeichnete Werbeträger.⁷⁶ Andererseits lässt sich in der Geschichte des Radrennsports oft auch eine erstaunlich konservative bis innovationskritische Haltung beobachten, die mit dazu beitrug, dass sich beispielsweise alle vom Safety-Bike abweichenden Weiterentwicklungen wie zum Beispiel das Liegerad nie breit durchsetzen konnten.⁷⁷

2.2.5. Infrastruktur: erste Radwege und Radstreifen

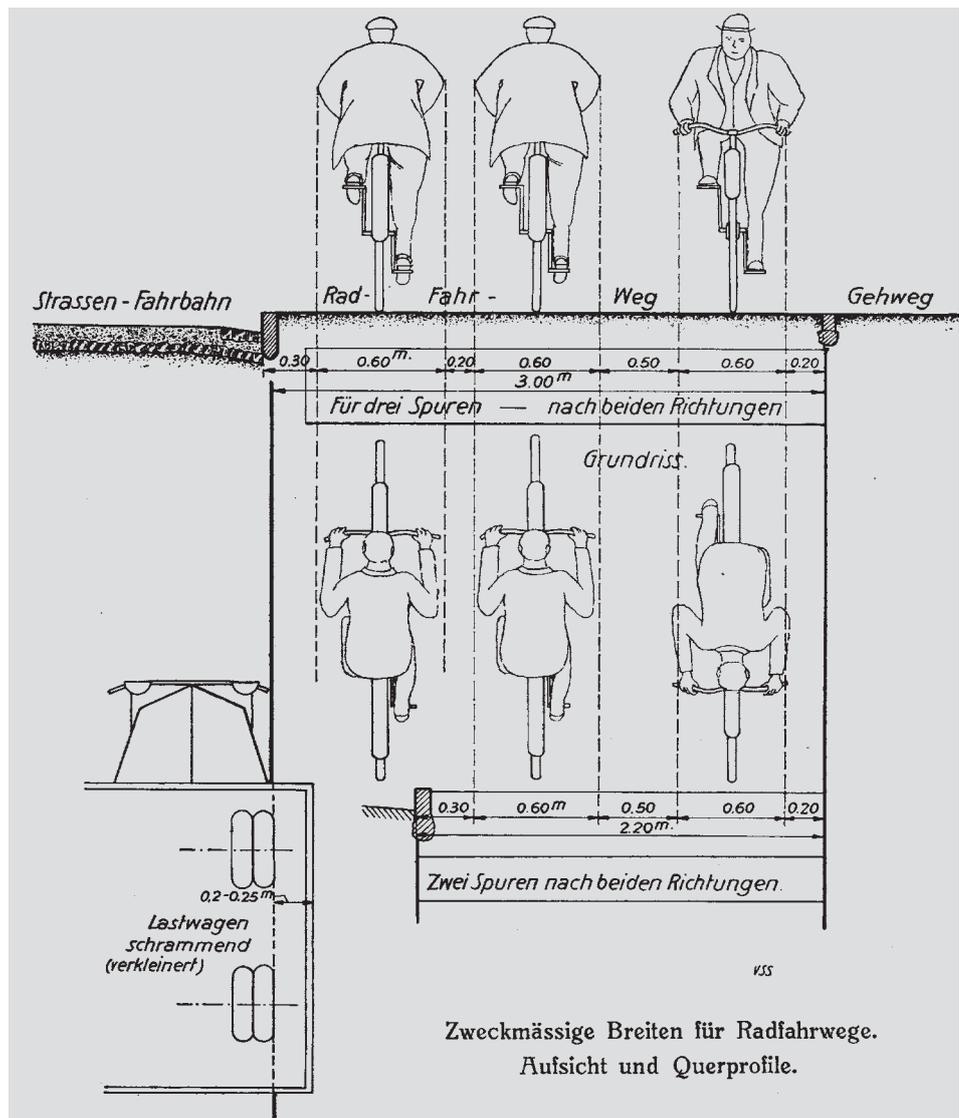
Das Wissen zur Entwicklung der Veloinfrastruktur in der Schweiz ist nur spärlich vorhanden, und es bedarf noch einer gründlichen Aufarbeitung der vorhandenen Quellenbestände. Bekannt ist, dass die ersten Radwege in der Schweiz im Gegensatz zu Gehwegen und Trottoirs erst in der Zwischenkriegszeit realisiert wurden. 1929 eröffnete Basel den ersten Radweg der Schweiz. Sein Bau erfolgte auf Initiative des Schweizerischen Radfahrerbundes SRB. Ob dieser damit den Aufbau eines nationalen Radwegnetzes im Auge hatte, lässt die Literatur offen. Obwohl sich in den 1930er-Jahren sowohl Autoverbände wie Verkehrsplaner für verkehrsgrennte Wege einsetzten, ging der Bau von Radwegen nur zögerlich voran – wohl nicht zuletzt auch wegen fehlender Finanzen während Wirtschaftskrise und Zweitem Weltkrieg.

Hinweise aus der Verkehrsplanungsliteratur lassen vermuten, dass die Radweg-Diskussion in der Schweizer Verkehrsplanung Ende der 1930er-Jahre schon nach kurzer Zeit bereits wieder ein vorläufiges Ende genommen hat. Darauf verweisen auch die Fakten: Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg gab es in der Schweiz nur gerade 150 Kilometer Radwege.⁷⁸ Zum Vergleich: heute verfügt allein die Stadt Zürich über 250 Kilometer separate Radwege.⁷⁹ 1937 gab ein Verkehrsingenieur des Bezirks Delémont denn auch unumwunden einen «retard considérable dans la construction des pistes pour cyclistes» in der Schweiz zu. Er sah die Gründe hierfür vorab im mangelnden Interesse oder gar in der negativen Haltung vieler Radfahrer gegenüber separaten Radwegen, die darin primär ein Instrument zur Verdrängung des Velos von der Strasse sahen.⁸⁰

Ganz anders präsentierte sich die Situation in den Niederlanden. Hier begann man bereits um 1900 mit dem Bau separater Radwege, wofür eigens lokale Radwegvereine gegründet wurden. Wie im übrigen Europa war auch in den Niederlanden der Ruf nach Radwegen mit dem Aufkommen des Automobils lauter geworden. Der nationale Radfahrerverband griff in seinen Forderungen die Idee der getrennten Verkehrsführung für Auto und Fahrrad auf, wie sie am ersten internationalen Strassenkongress 1908 in Paris eine Gruppe von Strasseningenieuren formuliert hatte. Anders als in vielen

Abb. 21: Vorschlag von 1938 zur zweckmässigen Planung von Radfahrwegen und -streifen in der Schweiz. Die vom motorisierten Verkehr getrennte Verkehrsführung des Fahrradverkehrs auf separaten Wegen oder auf strassenbegleitenden Radstreifen wurde in den 1930er-Jahren im Rahmen des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, das die Verkehrstrennung Ende 1932 bekräftigt hatte, von Verkehrsplanern während kurzer Zeit diskutiert ohne in der Realität des Schweizer Verkehrs grosse Spuren zu hinterlassen. (Vogt 1938, 482)

Abb. 22 (Seite 33): Radwanderer und Radwanderin in der Schweiz. Aufnahme aus der Zwischenkriegszeit von der Axenstrasse, die von Touristen rege zu Fuss, per Rad und mit dem Automobil besucht wurde. (Fotoarchiv Aschwanden / Staatsarchiv Uri)



anderen Ländern öffnete sich der holländische Radfahrerbund schon früh für die Anliegen der Autofahrer und konnte mit der gemeinsamen Interessenpolitik eine wichtige Position in der nationalen Verkehrsplanung erlangen. Zudem flossen die Überschüsse der 1924 eingeführten Fahrradsteuer ab 1926 in den neu geschaffenen Strassenfonds, mit dem die Niederlande ihr Strassennetz an die neuen Verkehrsbedürfnisse anpassen wollte. Damit hatte der Radfahrerverband ein erhebliches Druckmittel in der Hand, um beim Umbau des Strassennetzes einen Ausbau der Radwege einzufordern. In der Schweiz wurden Fahrradsteuern kantonal und nicht national erhoben. Inwieweit das Fehlen einer nationalen Fahrradsteuer mit ein Grund für den mangelnden Ausbau des Schweizer Radwegnetzes ist, bleibt offen.

In den Niederlanden verfolgte man mit dem Radwegbau auch touristische Ziele. Mit einem flächendeckenden Radwegnetz sollte das Radwandern gefördert und damit ein Beitrag zur nationalen Integration geleistet werden, indem die Holländerinnen und Holländer dazu animiert wurden, ihr Land per Rad kennenzulernen.⁸¹

In der Schweiz standen diese Motive im Hintergrund.⁸² Weit mehr zum Tragen kam hier die Tatsache, dass man das Fahrrad seit dem ersten Motorisierungsschub in den 1920er-Jahren als Sicherheitsrisiko für das schnelle Automobil ansah und es deshalb von der Strasse weg haben wollte. Darauf verweist auch ein Bundesgerichtsentscheid

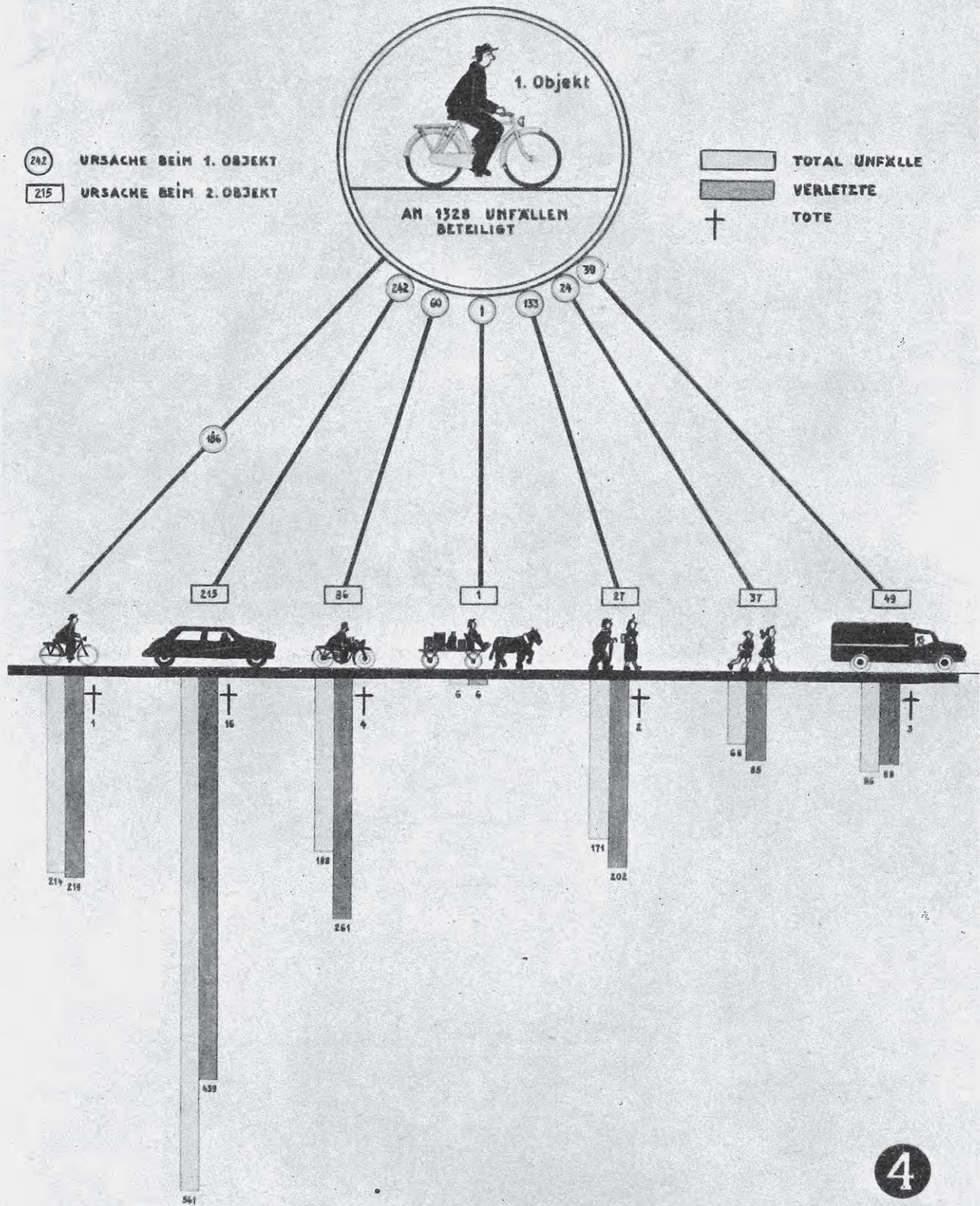


von 1937, der die Radfahrerinnen und Radfahrer zur Benützung der Radwege verpflichtete.⁸³ Gemäss den Basler Verkehrszählungen hatte sich zwischen 1901 und 1935 die mittlere Fahrgeschwindigkeit von 4.7 auf 28 Stundenkilometer versechsfacht. Die weit tieferen Tempi der Radfahrerinnen und Radfahrer (im Durchschnitt 10 Stundenkilometer) wurden von den Verkehrsplanern als Hauptursache für schwere Verkehrsunfälle angesehen.⁸⁴ Nach Ansicht der Schweizer Strassenplaner sollte sich der Bau von Radwegen und Radstreifen deshalb auf die Überlandstrassen beschränken. Noch kein Thema war es zu dieser Zeit, den Strassenraum des Autoverkehrs zugunsten zusätzlicher Radstreifen zu begrenzen. Die ersten Radstreifen wurden auf einer Breite von 1.5 bis 1.8 Metern mit Markierungssteinen oder Gummiplatten, in einzelnen Fällen auch mit Baumbepflanzungen von den Überland- oder Hauptverkehrsstrassen optisch getrennt.⁸⁵ Im Gegensatz zur deutschen Radwegpolitik, wo die technischen Richtlinien von 1936 einen Radwegbau vorab für Strassen mit einer hohen Fahrradfrequenz vorschlugen, plädierten Schweizer Verkehrsplaner dafür, nur dort Radfahrwege zu bauen, wo die Fahrräder gegenüber dem Auto klar in der Minderheit und damit dem schnellen Autoverkehr stärker ausgesetzt waren. Bei Strassen mit einem Fahrradanteil von über 65 Prozent am Gesamtverkehr sei dagegen vom Bau eines Radstreifens aus volkswirtschaftlichen Gründen abzusehen, weil das Velo hier das massgebende Fahrzeug sei, «nach welchem sich die anderen Verkehrskomponenten richten müssen».⁸⁶ Die Unfallstatistiken zeigen allerdings in aller Deutlichkeit, dass diese Vorstellung ein Wunschtraum war.

Gemäss der Verkehrsunfallstatistik des Kantons Bern von 1934 waren Radfahrer an 36 Prozent und Auto- und Lastwagenfahrer an über 60 Prozent aller Unfälle mit Todesfolge beteiligt.⁸⁷ Unter den insgesamt 85 Strassenverkehrsoffern befanden sich dagegen nur zwei Auto- und Lastwagenfahrer, während Radfahrer und Fussgängerinnen je ein Drittel aller Todesopfer zu beklagen hatten. Nur bei einem Viertel der Unfälle mit Todesfolge lag gemäss Polizeieinschätzung die Haupt- oder Mitschuld am Unfall bei einem Radfahrer, und gar nur in einem Sechstel bei einer Fussgängerin. Auch 1950 stellte die Verkehrsunfallstatistik des Kantons Bern Ähnliches fest: Radfahrerinnen waren an 28 Prozent und Personenwagenlenker an 41 Prozent aller Unfälle beteiligt.⁸⁸ Setzt man diese Zahlen in ein Verhältnis zum damaligen Bestand an Fahrrädern in der Schweiz, der damals immer noch rund siebenmal höher war als der

DIE STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE IM KANTON BERN 1950

NACH BETEILIGTEN STRASSENBEWÜTZERN UND VERURSACHERN.



Bestand an Autos, relativiert sich der Anteil der Radfahrer an den Verkehrsunfällen: während von 1000 Fahrrädern 0.6 an Unfällen beteiligt waren, lag die Zahl der in Unfälle verwickelten Motorfahrzeugen bei 7.2 von 1000. Schwerer wog dagegen die Beobachtung der Kantonspolizei Bern, wonach die Schuld an Unfällen zwischen Radfahrerinnen und Autofahrern sowie zwischen Radfahrern und Fussgängerinnen in der Mehrheit bei den Radfahrern lag (siehe Abb. 24). Die Art des Verschuldens war dabei im Grossen und Ganzen ähnlich wie bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern. Naturgemäss war bei den Radfahrerinnen zu schnelles Fahren seltener für Unfälle verantwortlich als bei den Autofahrern. Stattdessen schien das Fahren auf der falschen Strassenseite, die Missachtung von Vortritts- und Abbiegeregeln, aber auch fehlerhafte Bremsen als Unfallursachen relativ häufig zu sein.

Auf nationaler Ebene wurden erstmals 1930 Angaben zu den Strassenverkehrsunfällen veröffentlicht. Für das Jahr 1929 verzeichnete man dabei 11'548 Unfälle mit Motorfahrzeugbeteiligung, was beim damaligen Motorfahrzeugbestand von 112'620 Motorfahrzeugen einem Unfall pro zehn Motorfahrzeuge entsprach. Der nicht-motorisierte Verkehr war dagegen lediglich an 1'562 Unfällen beteiligt. Insgesamt wurden 17'798 Personen verletzt und 367 getötet. Damit forderte der Strassenverkehr 1929 notabene mehr Tote als 2010, und dies bei einer um das Fünzigfache geringeren Motorfahrzeugdichte. Die meisten Opfer waren zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs. Aber auch Fuhrwerke waren, gemessen an ihrer geringen Zahl, häufig betroffen.⁸⁹

Abb. 23: Anteil der Fahrräder an Strassenverkehrsunfällen im Kanton Bern von 1950. (Verkehrsausstellung der Städtischen Polizeidirektion Bern 1951)

3. 1950ER- BIS 1980ER-JAHRE: DER LANGSAMVERKEHR IN DER DEFENSIVE

3.1. Allgemeine Entwicklung von Verkehr und Raum

Ab den 1950er-Jahren liess das ungebrochene Wirtschaftswachstum einen breiten, gut verdienenden Mittelstand entstehen. Damit einher ging eine Demokratisierung des Autobesitzes: Das Auto wurde massentauglich und für jedermann erschwinglich. Dies zog eine tiefgreifende Raumveränderung nach sich. Die Städte verloren an Bevölkerung, während das Wohnen im Grünen, namentlich für Besserverdienende, zum neuen Ideal wurde. Wege und Distanzen orientierten sich neu am Auto, das den Aktionsradius der Verkehrsteilnehmerinnen radikal vergrösserte. Es setzte ein Suburbanisierungs- und Zersiedelungsprozess ein, der mit der Massenmotorisierung in einer Wechselbeziehung stand: Das Auto ermöglichte eine systematische räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, und gleichzeitig wurde es zum Sachzwang der modernen Arbeits- und Konsumwelt.⁹⁰ Dieser Prozess war geprägt von einer «Massstabsvergrösserung» in allen Bereichen: Betriebe und Dienstleistungsangebote wie Spitäler, Einkaufszentren und Schulen wurden zentral zu grösseren Einheiten zusammengelegt. Diese Zentralisierung der Angebote führte wiederum zu einer Vergrösserung der täglichen Weglängen. In der Schweizer Verkehrspolitik standen bis in die 1970er-Jahre die Massenmotorisierung und der dazu nötige Ausbau der Strassen im Zentrum. Der langsame Fuss- und Veloverkehr hatte darin keinen Platz. Eine mangelhafte bis fehlende Raumplanung räumte dem automobilen Bedürfnis absolute Priorität ein und half wesentlich mit, Fussgängerinnen und Radfahrer auf die Nebenstrassen zu verdrängen. Radfahren und Laufen wurden primär als Freizeitbeschäftigung und nicht als tägliche Fortbewegung definiert. Obwohl selbst in dieser Phase des Autobooms jeder Autofahrer und jede Autofahrerin mindestens etappenweise auch Fussgänger und Fussgängerin war, und der Fuss- und Veloverkehr in vielen Städten zwischen 1970 und 1990 stets einen Anteil von 40 Prozent am Verkehrsgeschehen behielt,⁹¹ sahen sich die Menschen nicht als Fussgängerin oder Radfahrer. Das Auto wurde zum Massstab aller Dinge. Die Faszination für das Auto als Symbol für Wohlstand, sozialen Aufstieg und persönliche Freiheit ging mit einer sozialen Korrelation zwischen Langsamverkehr und Unterprivilegierten einher: Kinder, Alte und andere Personen ohne Führerschein und Auto verfügten über keine politische Lobby, so dass es nicht verwundert, wenn die Anliegen des Langsamverkehrs in dieser Zeit kaum Gehör fanden.

Diese Phase zwischen 1950 und 1980, in der sich Raum- und Verkehrsverhältnisse rasant veränderten und einseitig von den Bedürfnissen der automobilen Gesellschaft geprägt wurden, ist für die Erklärung der heutigen Position des Langsamverkehrs von zentraler Bedeutung. Zahlreiche bis heute geltende Randbedingungen des Verkehrs und des Verkehrsverhaltens fanden hier ihren Anfang. Dieser Phase muss deshalb ein besonderes Augenmerk geschenkt und der Focus dabei nicht nur auf die statistische Entwicklung, sondern besonders auch auf den Diskurs in Verkehrsplanung und Verkehrspolitik gelegt werden.



Gesamtschweizerische Verkehrszählungen wurden bereits ab 1928 durchgeführt, also lange vor dem ersten Mikrozensus zum Verkehrsverhalten von 1974. Bis 1948 zählte man auch die Fussgängerinnen und Fussgänger. Stattdessen begann man 1948 zusätzlich mit der Erhebung der Abfahrtsorte der gezählten Automobile, um so Hinweise zum Verkehrsverhalten der Automobilisten zu erhalten und darauf basierend den Ausbau der Strassen besser planen zu können, der angesichts des rasch steigenden Motorfahrzeugbestandes immer dringlicher wurde.⁹² In den ersten Zählungen erhob man nebst Motorfahrzeugen, Fahrrädern und Fussgängern auch noch die Zahl der auf den Strassen zirkulierenden Fuhrwerke und Reittiere, was diese Quellen zu einem besonderen Fundus für die Geschichte des Langsamverkehrs macht. Bereits eine Stichprobe der Erhebungen in den Kantonen Zürich, Genf und Appenzell Ausserrhoden liefert interessante Einblicke in die Verkehrsverhältnisse zu Beginn der Massentmotorisierung: In allen drei Kantonen – selbst im ländlichen Appenzell – nahmen Fuhrwerke und Reittiere mit einem Anteil von maximal zwei Prozent am Modalsplit nur noch eine marginale Position im Verkehrsgeschehen ein. In Zürich und Genf dominierten die Motorfahrzeuge mit einem Anteil von über 50 Prozent bereits den Verkehr. Nur im ländlichen Appenzell lag ihr Anteil mit 33 Prozent noch leicht tiefer als derjenige des Fussverkehrs mit 37 Prozent. Fussgängerinnen und Fussgänger hatten demnach im ländlichen Raum noch einen wesentlichen Anteil am Verkehr, während sie im städtischen Zürich und Genf mit Anteilen von 16 beziehungsweise 12 Prozent bereits stark zurückgedrängt worden waren. Immer noch hoch war dagegen der Anteil der Fahrradfahrer am Verkehrsgeschehen: in Zürich und Appenzell mit 26 bis 28 Prozent, ganz besonders aber in Genf – der traditionellen Schweizer Velohochburg – mit 37 Prozent.

Abb. 24: Aufeinandertreffen von Tradition und Moderne auf der Hauptstrasse Winterthur-Schaffhausen 1958. Fuhrwerke mit Zugtieren waren gemäss der Verkehrszählung von 1948/49 kurz nach dem Zweiten Weltkrieg selbst auf den Strassen der ländlichen Schweiz nur noch selten anzutreffen. Weit häufiger waren dagegen noch die Radfahrerinnen und Radfahrer, für die man auf Überlandstrassen ab und zu einen Radstreifen anlegte, um sie vor dem schnellen Autoverkehr zu schützen und diesen ungehindert passieren zu lassen. (Fotoarchiv bfu)

Aus den ersten Mikrozensen zum Mobilitätsverhalten der Schweizerinnen und Schweizer, die zwischen 1974 und 1994 erhoben wurden, lässt sich aufgrund der unterschiedlichen Erhebungskategorien und -methoden keine statistisch homogene Datenreihe bilden. Sie können aber einer historischen Analyse als statistische Querschnitte dienen und Einzelaussagen zum Stellenwert des Langsamverkehrs im jeweiligen Erhebungsjahr liefern. Eine weitere Möglichkeit bietet die diskursanalytische Auswertung: So stellte beispielsweise der erste Mikrozensus von 1974 das Auto und die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs derart in den Vordergrund, dass man auf eine separate Erhebung des Fahrradbestandes verzichtete, was eine Vergleichbarkeit der Zählungen mit späteren Mikrozensen verhindert. Im Mikrozensus von 1974 war der Langsamverkehr noch kein Thema. Radfahrer und Fussgängerinnen wurden mit keinem Wort erwähnt. Im Mikrozensus von 1979 bezog man den Langsamverkehr zwar in die Erhebung der Abfahrts- und Zielorte mit ein, aber nur wegen der statistischen Korrektheit und nicht aus verkehrsplanerischen Erwägungen. Als Alternative zum überhandnehmenden motorisierten Individualverkehr stand nicht der Langsamverkehr, sondern der öffentliche Verkehr im Vordergrund. Dem Velo wies der Mikrozensus von 1979 höchstens eine Rolle als «Transportmittel der Jugend» zu, weil gesamtgesellschaftlich «grundsätzlich ein Drang zum individuellen motorisierten Verkehrsmittel zu beobachten» sei.⁹³ Auch 1979 wurden Velofahrten nicht gesondert, sondern zusammen mit Mofa- und Motorradfahrten erfasst, was der Mikrozensus-Bericht allerdings bereits als Datenlücke erkannte. Erst die Mikrozensen der 1980er-Jahre schlossen durch eine Anpassung an europäische Erhebungsstandards diese Datenlücke und lieferten erste Hinweise auf den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr. Ab 1984 erhob man die Zahl der Fahrräder gesondert von Mofas und Motorrädern. Diese Bestandesanalyse förderte zu Tage, dass Ende der 1980er-Jahre die Schweizer Haushalte eher über ein Auto als über ein Fahrrad verfügten, was selbst von den Autoren der Mikrozensen mit Erstaunen konstatiert wurde.⁹⁴

Noch war man aber weit davon entfernt, den Langsamverkehr als eigene Kategorie zu behandeln und ihm denselben Stellenwert zuzuweisen wie dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Erste verlässliche Angaben zum Fuss- und Veloverkehr liegen erst mit der Einführung des Etappenkonzepts im Mikrozensus von 1994 vor. Sie sollen in einem späteren Kapitel kurz vorgestellt werden.

3.2. Fussverkehr

3.2.1. Der Fussverkehr in der Verkehrsplanung

Parallel zur steigenden Inanspruchnahme der Städte durch den motorisierten Verkehr entwickelte sich in der Verkehrs- und Stadtplanung der 1950er-Jahre der «Traum vom Verkehrsfluss».⁹⁵ Man sah die Städte als Organismen, in denen der Verkehr kanalisiert werden musste, um die Adern nicht zu verstopfen. Hier setzte auch die bis heute präsente Vorstellung einer Dichotomie zwischen schnell und langsam ein, die im Begriff «Langsamverkehr» unmissverständlich zur Geltung kommt. Dass es bereits vor dem Auto und der Eisenbahn schnelleren und langsameren Verkehr gegeben hatte – man denke an die Meldeläufer, die berittenen Boten oder die Postkutschen, deren Funktion sich aus ihrer Schnelligkeit ableitete – ging dabei vergessen.⁹⁶

Zwischen 1950 und 1965 ignorierte die Verkehrsplanung den Fussverkehr und seine Bedürfnisse weitgehend. Auch die ersten Gesamtverkehrsstudien der 1970er-Jahre,



die neu den Langsamverkehr als Teil des Gesamtverkehrs berücksichtigten, sahen den Fussgänger lediglich als «accessoire»⁹⁷ in einer vom Auto dominierten Entwicklung. Es fehlte an transporttechnischen Untersuchungen und damit an einer verkehrstechnischen Aufmerksamkeit gegenüber dem Fussverkehr, obwohl Kenntnisse zu Fortbewegungstechnik und Bewegungsverhalten des Menschen für das gute Funktionieren von Verkehrsanlagen entscheidend waren.⁹⁸ Ebenso wenig wusste man über physiologische und psychologische Eigenschaften und Verhaltensweisen des Menschen im modernen Verkehr.⁹⁹ Die Ausrichtung der Verkehrsplanung auf den motorisierten Verkehr war Teil einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung, die dem technischen und wirtschaftlichen Fortschritt, der Schnelligkeit der Prozesse und Abläufe und der Beherrschung der Natur absolute Priorität einräumte. Dies zeigt beispielhaft eine Untersuchung aus den USA, wo die raumgreifende Vorherrschaft des Autos unterstützt wurde durch die wirkungsmächtigen Prinzipien des Referenzwerks für Strassenbau der American Association for State Highway and Transportation Officials (AASHTO), das die Strassen breiter und breiter werden liess und für die Massenmotorisierung fit machte. In den verschiedenen Ausgaben dieses Referenzwerks von 1954, 1957, 1973 und 1990 wurde der Fussverkehr zuerst geschmäht, dann vernachlässigt und schliesslich vergessen, unter anderem auch, weil Mobilität mit Geschwindigkeit gleichgesetzt wurde, was den Fussgänger zum Ärgernis des schnellen motorisierten Verkehrs verkommen liess.¹⁰⁰

Bis zu Beginn der 1970er-Jahre standen Stadt- und Verkehrsplanung in einer engen, auf das Auto focussierten Wechselwirkung. In den 1950er-Jahren führte die Forderung nach einer autogerechten Stadt in der Verkehrsplanung und -praxis zu einer Trennung der Verkehrswege nach Verkehrsarten unter dem Primat des motorisierten Individualverkehrs. Der deutsche Verkehrsplaner Kurt Leibbrand sah die Stadt als «Verkehrsbrennpunkt» und «Fahrzeugstadt» und erachtete die Berücksichtigung von nicht-motorisierten Verkehrsinteressen als Gefährdung der Stadt als Ganzes: «Wer aber Fussgängerstadt fordert, vernichtet die Stadt.»¹⁰¹

Abb. 25: Mittagsverkehr in Baden 1957. Die Autos sind immer noch in der Minorität, beanspruchen aber gegenüber Fussgängerinnen und Radfahrern bereits den grössten Platz im Strassenraum. Die Verkehrstrennung zwischen langsam und schnell scheint sich noch nicht etabliert zu haben – die (schnellen) Radfahrer suchen sich ihren Weg auf ungewöhnlichen Wegen zwischen den (langsam) anfahrenen Wagenkolonnen hindurch. (Fotoarchiv bfu)



Abb. 26 und 27: Ein Fussgängerstreifen aus der Anfangszeit in Luzern 1948 (Abb. links). Die weissen Schuhabdrücke leiten die Passanten zum korrekten Überqueren der Strasse über den nur mit Eisennägeln markierten Fussgängerbereich an. Bereits durchgehend mit Farbe markiert sind dagegen die Fussgängerstreifen in Interlaken von 1953 in der Abbildung rechts. (Fotoarchiv bfu)

Ab den 1970er-Jahren wurde in der Schweiz wie in Europa die städtebauliche und raumplanerische Dominanz des Autos zunehmend hinterfragt, weil sich der erhoffte Verkehrsfluss der autogerechten Stadt nicht eingestellt und die Lebensqualität abnahm. Die Antwort der Verkehrsplanung war die Idee eines stadtgerechten Verkehrs, die sich allerdings in der Planungspraxis gegen das bisherige Leitbild der autogerechten Stadt nur langsam durchsetzen konnte. Eine spürbare Veränderung für den Fuss- und Veloverkehr sollte sich erst mit dem Leitbild eines menschengerechten Verkehrs ergeben, das sich in der Verkehrsplanung ab den 1980er-Jahren durchzusetzen begann.¹⁰² Bei städtebaulichen Planungen stand neu eine Verbesserung des Wohnumfelds im Vordergrund, zu dem auch das Fernhalten des motorisierten Durchgangsverkehrs aus Wohnquartieren und Innenstädten sowie ein Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes gehörten.¹⁰³ Die Rolle der Verkehrsplaner und Verkehrspolitiker verdient bei der historischen Analyse dieses Zeitraums eine besondere Beachtung, waren sie doch laut Haefeli nicht einfach nur Opfer der verkehrspolitischen Verunsicherung in der Gesellschaft der 1970er-Jahre, sondern auch deren Auslöser, indem sie «in den Augen einer breiten Bevölkerung bei der Bewältigung der Folgeprobleme des zunehmenden Autoverkehrs schmählich versagt» und die Bevölkerung mit überrissenen Autostrassenprojekten brüskiert hatten.¹⁰⁴ Möglicherweise verhinderten aber auch die methodischen Schwierigkeiten bei der Erfassung des Langsamverkehrs, dass sich die Verkehrsforschung frühzeitig mit diesem Verkehrsbereich befasste. Das Verhalten von Velofahrern und Fussgängerinnen liess sich – im Gegensatz zu demjenigen der Autofahrer – nur schlecht berechnen. Spätere Forschungen begegneten diesem methodischen Dilemma, indem sie das Verhalten neu mit Videoaufzeichnungen beobachteten und für ein pragmatisches Vorgehen plädierten, das sich am beobachteten Einzelfall statt an grossflächigen Planungskonzepten orientieren sollte.¹⁰⁵ Dieser Schritt zu neuen Methoden der Verkehrsforschung sollte jedoch erst Ende der 1980er-Jahre erfolgen.

3.2.2. Der Fussverkehr in der Verkehrs- und Verbandspolitik

In der schweizerischen Verkehrs- und Verbandspolitik blieb die Dominanz des Autos bis in die 1980er-Jahre nahezu ungebrochen. Doch zeigten sich ab den 1970er-Jahren auf verbandspolitischer Ebene erste Ansätze, das bisher ausschliesslich freizeit-

und tourismusorientierte Engagement zugunsten des Zufussgehens mit verkehrspolitischen Forderungen zu ergänzen. Auslöser war die Lancierung der Volksinitiative der 1975 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege, die sich gegen eine zunehmende «Verstrassung»¹⁰⁶ der Fusswege wandte und die Schaffung rechtlicher Grundlagen zu ihrer Erhaltung forderte. Sie wurde 1979 vom Schweizer Volk mit 78 Prozent Ja-Stimmen angenommen. In der Folge erweiterte die ARF ihr Engagement rasch zugunsten des alltäglichen Fussverkehrs in den Städten und Agglomerationen. 1987 wurde sie vom Bund als Fachorganisation für den Fussverkehr mit eigenem Beschwerderecht anerkannt. Drei Jahre später schloss sie sich mit Rue de l'avenir aus der französischsprachigen Schweiz zu einer gesamtschweizerischen Organisation zusammen und setzt sich heute unter dem Namen «Fussverkehr Schweiz – Mobilité piétonne» hauptsächlich für die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger im Alltagsverkehr ein.¹⁰⁷

3.3. Veloverkehr

3.3.1. Der Veloverkehr in der allgemeinen Verkehrsentwicklung

Mit der Massenmotorisierung erlebte das Fahrrad in der Schweiz wie im übrigen Europa ab den späten 1950er-Jahren einen starken Rückgang, der sich in den Entwicklung des Fahrradbestandes deutlich niederschlug (siehe Diagramm 1 auf Seite 20). Nicht nur verlor es an Attraktivität, weil sich die Weglängen dank des Autos massiv vergrössert hatten. Es erhielt zudem Konkurrenz durch das Mofa, dessen Boom in den 1960er-Jahren zu einer deutlichen Degression des Velobestandes in der Schweiz beitrug.¹⁰⁸ Diese Entwicklung wirkte sich nachhaltig auf die Schweizer Velofabrikanten aus, deren Zahl sich ab den 1950er-Jahren drastisch reduzierte. Nur diejenigen Betriebe überlebten, die ihre Produktion diversifizieren oder dank handwerklichem Geschick auf spezielle Kundenwünsche reagieren konnten.¹⁰⁹ Bis 1966 war die Schweizer Veloindustrie geschützt durch hohe Einfuhrzölle auf ausländischen Fahrrädern, was die Branche jedoch dazu verleitete, kundenorientierte Produktion und Innovation zu vernachlässigen.¹¹⁰ Erst Mitte der 1970er-Jahre erfuhr das Velo im Freizeitbereich eine Renaissance, was nicht nur auf die Ölkrise und die daraus resultierende Wirtschaftskrise und Umweltbewegung zurückzuführen war, sondern auch auf einen gesellschaftlichen Wertewandel, der dem wirtschaftlichen Fortschritt grundsätzlich kritisch gegenüber stand und das spielerische Erleben der Freizeit in den Vordergrund rückte.¹¹¹ Den Anstieg der Veloverkaufszahlen gefördert hatte zudem der Einstieg der Grossverteiler in den Velomarkt ab Mitte der 1970er-Jahre. Sie beherrschten rasch den Markt für Billigvelos und setzten die traditionellen Velofabrikanten unter verstärkten Innovations- und Preisdruck.¹¹²

Der Bedeutungsverlust der Radfahrerinnen und Radfahrer als Verkehrsteilnehmer führte mancherorts zur Aufhebung von Radwegen aus der Zwischenkriegszeit. Die Entwicklung in Basel, wo die meisten Radstreifen zusätzlichen Autofahrstreifen und neuen Autoparkplätzen zum Opfer fielen,¹¹³ könnte wohl mit gezielten Recherchen in städtischen und kantonalen Archiven mit zahlreichen weiteren Beispielen ergänzt werden. Die Verkehrsplanungen in der Schweiz und in Deutschland sahen das Fahrrad gegenüber dem Auto als derart unterlegen an, dass sie es gar nicht mehr erwähnten.¹¹⁴ Selbst in den Niederlanden konstatierte man zwischen 1960 und 1975 einen



Abb. 28 und 29: Die beiden Fotografien dokumentieren die schwindende Präsenz des Velos im Berner Strassenverkehr. 1946 dominiert es zusammen mit den Fussgängerinnen und Fussgängern den Stossverkehr auf der Kornhausbrücke zur Mittagszeit. Obwohl viele Menschen unterwegs sind, wirkt der Strassenraum nicht überfüllt (Abb. links). Im Gegensatz dazu steht die Aufnahme des Kornhausplatzes Ende der 1960er-Jahre mit der Kornhausbrücke im Hintergrund (Abb. rechts), auf der nur noch vereinzelt Velos zu sehen sind, während Autos, Autobusse und Tram das Verkehrsgeschehen dominieren. (Abb. links: Graphische Sammlung der Schweizerischen Nationalbibliothek, Bern; Abb. rechts: Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, 43)

deutlichen Rückstand beim Radwegbau im Vergleich zum Autostrassenbau und schloss daraus, dass dies den Bedeutungsverlust des Radfahrens im Alltagsverkehr noch beschleunigt habe.¹¹⁵

Doch sei an dieser Stelle kurz auf das Beispiel der Stadt Winterthur hingewiesen, deren Verkehrsplanung auch in dieser Phase der Massenmotorisierung den Veloverkehr nicht ganz vergass und so eine bemerkenswerte Ausnahme von der allgemeinen Praxis schuf. Basierend auf der Verkehrszählung von 1955 entwickelte man hier einen Verkehrslinienplan, der die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer auf eine für die damalige Zeit aussergewöhnliche Weise berücksichtigte und der zur Basis des heutigen Velowegnetzes wurde. Noch heute besitzt Winterthur dank dieser Vorlage ein sehr gutes, ja preisgekröntes Velokonzept. Die Gründe, welche die Stadt dazu bewog, trotz des allgemeinen Autobooms den Veloverkehr weiterhin zu fördern, bedürfen noch einer gründlichen Analyse.

Der Bedeutungsverlust des Velos im Alltagsverkehr stand in einer engen Wechselwirkung zur Entwicklung der Verkehrsforschung, die sich bis in die 1980er-Jahre fast ausschliesslich mit dem Platzbedarf des motorisierten Verkehrs befasste. Dies hatte zur Folge, dass man den Verkehrsraum, den man den Fussgängerinnen und Radfahrern neben dem Auto noch zugestand, zu eng bemass und damit den Langsamverkehr zusätzlich in die Bedeutungslosigkeit drängte.¹¹⁷ Wie bei den Fussgängerinnen und Fussgängern, deren Platzbedarf man fälschlicherweise nur an einer linearen, militärischen Reih- und Glied-Fortbewegung mass, missachtete man auch bei den Radfahrerinnen und Radfahrern die Dynamik der Fortbewegung. Erst gezielte Messungen des Bewegungsverhaltens führten den Verkehrsplanern in den 1980er-Jahren vor Augen, dass die Radfahrer wegen ihrer schlangentartigen Fortbewegung mehr Strassenraum benötigten als bisher angenommen.

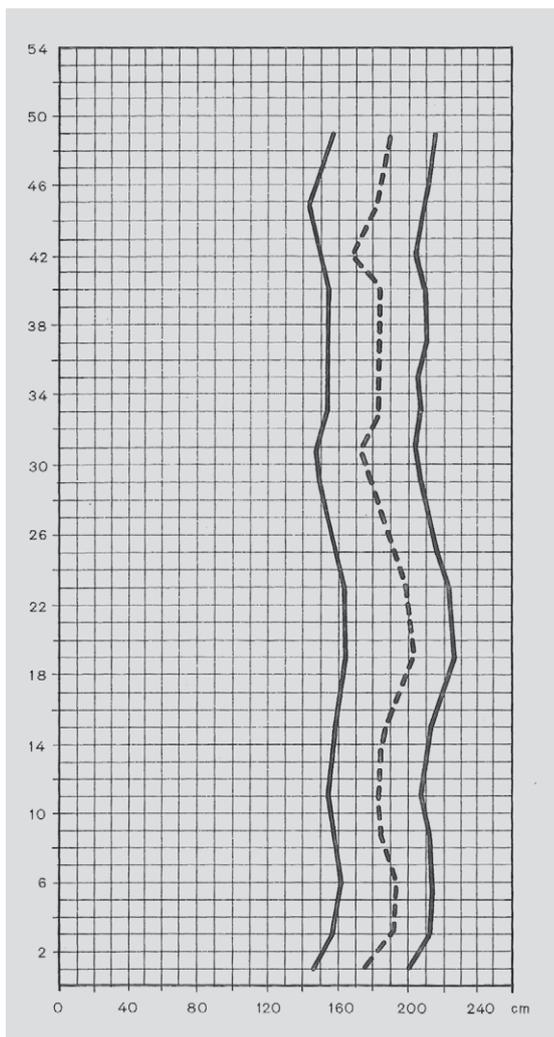
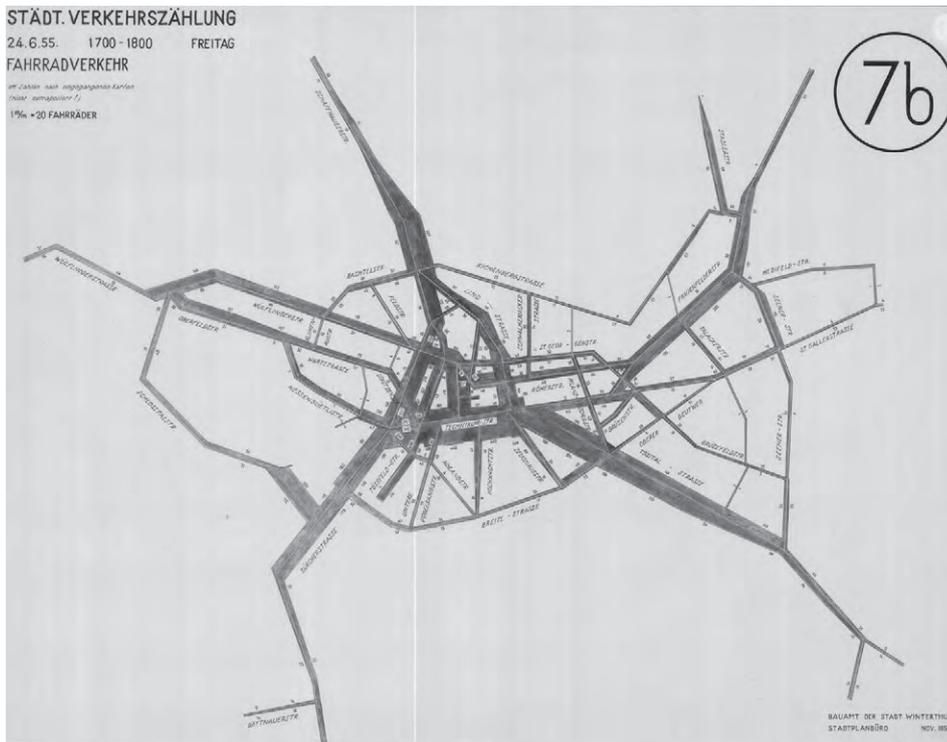


Abb. 30: Beispiel aus der Stadt Winterthur einer kartografischen Umsetzung der Verkehrszählung von 1955 mit einem Focus auf dem Fahrradverkehr. Die Karte diente später als Grundlage für die Entwicklung eines auf die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer abgestimmten Velowegnetzes.¹¹⁶

Abb. 31: Typische Bewegungslinie eines Radfahrers auf ebener, gerader Strecke. (Schopf, J.M., Technische Grundlagen, Institut für Verkehrsplanung der TU Wien, Beiträge zur Verkehrsplanung 2/1984, zitiert in: Knoflacher)

3.3.2. Der Veloverkehr in der Verkehrs- und Verbandspolitik

Getragen von der Automobil-Euphorie der Nachkriegsgesellschaft betrieben die Automobil-Interessenverbände, deren Mitgliederzahlen stetig anwuchsen, ein erfolgreiches Lobbying. 1944 hatten sich verschiedene Automobilverbände wie der Touring-Club der Schweiz (TCS) oder der Automobilclub der Schweiz (ACS) unter dem Dachverband Schweizerischer Strassenverkehrsverband (SSV) zusammengeschlossen, der 1989 gut 1.3 Millionen Mitglieder zählte. Anders als die Automobilverbände der Gründerjahre vertrat der SSV keine Radfahrerinteressen mehr. Damit unterschieden sich die Verhältnisse gründlich von der Pionierzeit, war doch beispielsweise der Touring-Club 1896 in Genf ursprünglich als Radfahrerorganisation gegründet worden war und noch in den 1930er-Jahren die gemeinsamen Interessen von Rad- und Autofahrern vertrat.¹¹⁸ Im Gegensatz zur erfolgreichen Entwicklung der Automobilverbände halbierte sich im Schweizerischen Rad- und Motorradfahrerbund (SRB) allein in der kurzen Zeit zwischen 1951 und 1962 die Zahl der Radfahrer.¹¹⁹ Der Verband konzentrierte sich in der Folge auf die Förderung des Fahrrads als Freizeitgerät und entwickelte sich mehr und mehr zu einem reinen Sportverband. Damit setzte sich ab den 1960er-Jahren keine politische Organisation mehr für die Anliegen der Radfahrerinnen und Radfahrer im alltäglichen Strassenverkehr ein.

Mitte der 1970er-Jahre setzte mit der Gründung städtischer Velo-Interessengruppen und des national agierenden Schweizerischen Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) eine Reaktion auf dieses Vakuum und auf die autozentrierte Verkehrs- und Interessenpolitik ein. Der VCS wurde 1979 von diversen Umweltverbänden ins Leben gerufen und entwickelte sich in den 1980er-Jahren rasch zu einem Sammelbecken autokritischer Kreise. Eine umfassende und vergleichende Aufarbeitung der Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der verschiedenen Velo-Interessenvertretungen ist leider bis heute ausgeblieben.

4. DER LANGSAMVERKEHR NACH DER UMWELTPOLITISCHEN WENDE IN DEN 1970ER-JAHREN

4.1. Allgemeine Entwicklung von Verkehr und Raum

In der Verkehrsplanung führten die von der Massenmotorisierung ausgelösten Verkehrsengpässe um 1970 zu einem Umdenken. Das Konzept des stadtgerechten Verkehrs löste das der autogerechten Stadt ab.¹²⁰ Die Umsetzung in die Realität des alltäglichen Verkehrs verlief jedoch harzig, da die Vorstellungen der etablierten Verkehrsplaner und -politiker noch stark vom früheren Leitbild geprägt waren. Es kam zu einer Mischung von alten und neuen Planungselementen. Um die Städte zu entlasten, begann man mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs. In der Bevölkerung führten Ölkrise und Rezession ab Mitte der 1970er-Jahre zu einer verstärkten Kritik an der Massenmotorisierung und an der Zersiedelung des Landes. Besonders in den Städten formierten sich erste Interessengruppen, die sich für den Langsamverkehr als ökologische und gesunde Alternative zum motorisierten Verkehr einsetzten. Von der Verkehrsproblematik besonders betroffene Gemeinden begannen spätestens in den 1980er-Jahren, Massnahmen gegen die sich selbstverstärkende Wechselwirkung zwischen Massenmotorisierung und Raumplanung zu ergreifen. Dabei verschmolzen Verkehrs- und Raumordnungspolitik zu einem unmittelbar zusammenhängenden Themenfeld. Das eidgenössische Raumplanungsgesetz von 1980 war ein Resultat dieser bewussteren Wahrnehmung von Umweltbelangen und Planungsnotwendigkeiten. Auch die Entwicklung einer schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption ist in diesem Zusammenhang zu sehen. Obwohl der Verfassungsartikel zur Koordinierten Verkehrspolitik 1988 an der Urne scheiterte, wurden die 1977 vorgelegten 40 Thesen der federführenden Kommission zuerst auf Bundes- und später auf Kantonsebene richtungsweisend.¹²¹ Um die Wohnattraktivität der Städte und damit eine Reurbanisierung zu fördern, leitete man Massnahmen zur Eindämmung des motorisierten Verkehrs ein. Damit gelang es zwar, den urbanen Bevölkerungsschwund zu stoppen oder gar ins Positive umzukehren, aber nicht den allgemeinen Trend zur Motorisierung und zur Zunahme der Mobilität. Was sich vor allem änderte, war der verkehrspolitische Diskurs. Mit dem Volk trat ein neuer Akteur auf den Plan, der mit Petitionen und Baueinsprachen einen eigentlichen Paradigmenwechsel in der Entscheidungsfindung erzwang.¹²²

Die letzten Jahrzehnte der Verkehrsgeschichte sind bisher kaum aus der Optik des Langsamverkehrs aufgearbeitet worden und bleiben ein Forschungsdesiderat. Auch der umfangreiche Bericht der interdisziplinären Forschergruppe «Netzwerk Langsamverkehr», der 1999 auf Initiative des Bundes und mit Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds erstellt wurde, lieferte zwar breite Datenerhebungen zur aktuellen Position des Langsamverkehrs im Gesamtverkehr und formulierte Massnahmenkataloge zu seiner Förderung. Doch verzichtete er darauf, die aktuelle Situation aus einer historischen Sicht zu beleuchten und zu erklären. Nachfolgend soll deshalb skizziert werden, mit welchen Quellen und Fragestellungen sich die Entwicklung des Langsamverkehrs seit der umweltpolitischen Wende erfassen und erklären liesse. Bereits ein summarischer Blick auf die Mikrozensen verweist auf die veränderte

Wahrnehmung des Langsamverkehrs durch Politik und Behörden in den letzten dreissig Jahren. Der Mikrozensus von 1994, der das Verkehrsverhalten neu auch nach Wegetappen erfasste, verdeutlichte erstmals die bisher unterschätzte Bedeutung des Langsamverkehrs, insbesondere als Teil einer mit dem öffentlichen Verkehr kombinierten Mobilität. Gleichzeitig zeigte er aber auch auf, dass auf kurzen Distanzen sehr oft das Auto anstelle des Fahrrads oder der Füsse eingesetzt wurde. Diese Ergebnisse führten zur verkehrspolitischen Forderung, die Fuss- und Velowege müssten künftig attraktiver gestaltet werden, um den Langsamverkehr vor allem im Kurzetappenbereich zu stärken und gegenüber dem Auto konkurrenzfähig zu machen. Zudem seien Velofahrer und Fussgängerinnen mit ihren spezifischen Bedürfnissen als eigenständige und gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer in Verkehrspolitik und Verkehrsplanung einzubeziehen.¹²³ Die Mikrozensen von 2000 und 2005 brachten mit der Unterscheidung des Verkehrsverhaltens nach Städten, Agglomerationen und ländlichen Regionen verstärkt den räumlichen Aspekt des Verkehrs ins Spiel. Sie zeigten auf, dass die Anteile des Langsamverkehrs in Städten weit höher waren als in der Agglomeration, wo der Grossteil der Wegetappen immer noch mit dem Auto oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wurde. Der Einbezug des Langsamverkehrs in die 2008 im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes lancierten Agglomerationsprogramme des Bundes war denn auch eine logische Weiterentwicklung der gedanklichen Verbindung von Verkehrspolitik und Raumplanung auf der politischen Ebene. Neu erfasste man zusätzlich zur Zahl der Wegetappen auch die Wegzeiten pro Etappe. Unter diesem Aspekt betrachtet, nahm der Langsamverkehr einen höheren Anteil im Gesamtverkehr ein als bisher angenommen. Folgerichtig würdigte der Begleitbericht zum Mikrozensus von 2000 den Langsamverkehr als gleichwertigen Teil des Gesamtverkehrs, indem er ihm ein eigenes und gegenüber den anderen Verkehrsträgern gleichberechtigtes Kapitel widmete und seine Förderungswürdigkeit mit dem Begriff der «nachhaltigen Mobilität» unterstrich.¹²⁴

Eine grundlegende historische Aufarbeitung verdient die Rolle des Langsamverkehrs in der Verkehrsforschung der letzten Jahrzehnte. Bis Mitte der 1980er-Jahre gab es grosse Wissenslücken zum Verkehrsverhalten von Fussgängerinnen und Radfahrern. Danach rückte der Langsamverkehr vermehrt ins Blickfeld der Forschung, wozu unter anderem auch die Arbeiten der beiden Schweizer Philippe Bovy und Ulrich Weidmann beitrugen. Beide forderten einen kreativen und interdisziplinären Ansatz zur Erforschung des Langsamverkehrs und dessen Bedürfnissen.¹²⁵ Die Förderung des Langsamverkehrs stand in direktem Zusammenhang mit dem Konzept des menschen- oder stadtgerechten Verkehrs, das sich in der Verkehrsplanung ab Mitte der 1980er-Jahre durchzusetzen begann, und zur Ablösung der bisherigen nachfrageorientierten Verkehrs- und Stadtplanung durch eine zielorientierte Planung führte, die den Verkehr nicht mehr einfach nur bewältigen wollte, sondern ihn gezielt zu lenken versuchte.¹²⁶ Dass die Forderungen der Verkehrsforschung zunehmend im realen Planungsalltag aufgenommen wurden, hing wesentlich mit der Veränderung des verkehrspolitischen Diskurses zusammen, in den sich die betroffene Bevölkerung aktiv und mit Unterstützung von Verkehrs- und Umweltverbänden einschaltete. Ab den 1980er-Jahren ist im gesellschaftlichen Diskurs eine Diversifizierung und Auffächerung der Argumente zugunsten des Langsamverkehrs zu beobachten, welche zu einer breiteren Abstützung seiner Anliegen in Bevölkerung und Politik führten. Wurden Mitte der 1980er-Jahre noch primär ökologische Gründe zur Förderung des Langsam-

verkehrs vorgebracht, kamen in den 1990er-Jahren medizinische sowie wirtschaftliche Argumente dazu, die den Langsamverkehr als kostengünstige, infrastrukturarme und volksgesundheitsfördernde Mobilitätsform propagierten.

Auf nationaler Ebene führte im Januar 2000 die Schaffung einer Koordinationsstelle für den Fuss- und Veloverkehr im Bundesamt für Strassen ASTRA, in welche die bisher im Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL angesiedelte Sektion für Fuss- und Wanderwege überführt worden war, zu einer institutionellen Verankerung des Langsamverkehrs in der schweizerischen Verkehrsplanung.¹²⁷ Parallel dazu wurden die nachhaltige Mobilität und mit ihr auch der Langsamverkehr zu fixen Themen der verkehrspolitischen Abteilung des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, was auf die heutige enge institutionelle Verzahnung von Raum- und Verkehrspolitik auf Bundesebene hinweist.

Auf kantonaler und städtischer Ebene kam es ab den 1990er-Jahren zur Schaffung spezialisierter Stellen für den Langsamverkehr. 2002 legte der Bund mit dem «Leitbild und Massnahmenkatalog Langsamverkehr» eine integrale Strategie zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs auf nationaler Ebene vor. Sie erklärte den Langsamverkehr aufgrund seiner wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile zu einer gleichwertigen Säule im Schweizer Personenverkehr parallel zum öffentlichen Verkehr und zum motorisierten Individualverkehr.¹²⁸ Aufgrund politischer Widerstände kam das Leitbild nie über den Status des Entwurfs hinaus. Seine wesentlichen Forderungen fanden jedoch 2008 in der vom Bundesrat verabschiedeten «Strategie Nachhaltige Entwicklung» Eingang, was ihnen eine relativ hohe Verbindlichkeit verlieh. Dennoch haben sie in der föderalistischen Schweiz nur empfehlenden Charakter für die Kantone und Gemeinden, die zumeist für die Umsetzung von verkehrstechnischen Massnahmen in die Praxis verantwortlich zeichnen.

Mit der zunehmenden Verkehrsdichte wurde ab den 1970er-Jahre auch die Verkehrssicherheit zum nationalen Thema. 1977 schuf man auf Bundesebene den Schweizerischen Fonds für Unfallverhütung im Strassenverkehr. Er heisst heute Fonds für Verkehrssicherheit FVS und alimentiert sich aus Beiträgen der Motorfahrzeughalter, womit Projekte und Kampagnen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit finanziert werden. Er wird seit 2005 von einem Expertenrat begleitet, in dem auch die Interessenverbände des Langsamverkehrs vertreten sind. Das 2010 vom Bund lancierte Massnahmenpaket Via Sicura ist eine folgerichtige Weiterentwicklung der öffentlichen Diskussion um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Beiden Massnahmen – Via Sicura und FVS – begegnen die Interessenverbände des Langsamverkehrs nicht kritiklos, da sie ihrer Meinung nach die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrerinnen mit unzureichenden Mitteln zu verbessern versuchen. Impulse zur Förderung des Langsamverkehrs auf nationaler wie auf kantonaler Ebene vermittelt seit 2003 auch die Stiftung SchweizMobil. Sie war und ist primär ein Projekt zur Förderung des nachhaltigen Tourismus. Mit den nationalen Velo-, Bike-, Wander- und Inline-Skating-Wegnetzen konnte SchweizMobil in Zusammenarbeit mit den Kantonen jedoch vernetzte Infrastrukturen des Langsamverkehrs schaffen, die nicht nur für die Freizeitsportler, sondern auch für den Alltagsverkehr von grossem Nutzen sind. Und schliesslich hat man mit den erwähnten Agglomerationsprogrammen jüngst ein weiteres politisches Instrument gefunden, um den Langsamverkehr dort mit Bundesgeldern zu fördern, wo das Potential für eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Langsamverkehr am grössten ist.

4.2. Fussverkehr

In der aktuellen Verkehrspolitik und Verwaltungspraxis wird zwischen dem Wandern zu Freizeit- und Erholungszwecken und dem Fussverkehr als zweckgebundene Mobilität im Alltag unterschieden. Die nachfolgenden Ausführungen werden sich primär auf diese zweite Form konzentrieren, ohne dabei zu vergessen, dass sich das Wandern in den letzten Jahrzehnten zu einer beliebten und trendigen Freizeitbeschäftigung der Schweizer Bevölkerung entwickelt hat.

Im Alltagsverkehr hat der Fussverkehr trotz der Massenmotorisierung bis heute eine grosse, wenn auch ungleich verteilte Bedeutung behalten. Erstmals verdeutlichte dies der Mikrozensus von 1994, der aufzeigte, dass über 50 Prozent aller Wegetappen für Ausbildung, Einkaufen und Freizeitaktivitäten zu Fuss erfolgten, im Berufs- und Geschäftsverkehr jedoch nur 21 Prozent. Ein erheblicher Teil der Fussetappen wurde 1994 in Kombination mit einem anderen Verkehrsmittel – am häufigsten mit dem öffentlichen Verkehr – zurückgelegt,¹²⁹ woraus sich die Forderung ergab, eine effiziente Förderung des öffentlichen Verkehrs müsse auch die vor- und nachgelagerten Fusswegetappen mitberücksichtigen und verbessern.¹³⁰

4.2.1. Akteure des Fussverkehrs: Verbände, Behörden, Verkehrsforscher

Auf politischer Ebene dürfte die kombinierte Mobilität das Lobbying für den Fussverkehr eher erschwert haben. Viele Menschen bewegen sich zwar täglich zu Fuss, nehmen sich selber aber nicht als Fussgängerin oder Fussgänger wahr, sondern als Autofahrer oder Benutzerin des öffentlichen Verkehrs. Die Fussverkehrslobby gibt denn auch unumwunden zu: «Gehen zu Fuss ist ohne jeden Glamour und als Identitätsmerkmal schlicht zu banal.» Dies verlange der Interessenpolitik zur Förderung des Fussverkehrs eine gehörige Portion Marketinggeschick ab.¹³¹ Dennoch gelang es sowohl der bereits erwähnten Arbeitsgemeinschaft für Fuss- und Wanderwege ARF, die sich 1999 aus solchen Marketingüberlegungen zum Verein Fussverkehr Schweiz umbenannte, wie auch dem Verkehrsclub der Schweiz VCS, ab den 1980er-Jahren als wichtige Partner in der Schweizer Verkehrspolitik anerkannt und in den politischen Vernehmlassungsprozess auf nationaler, kantonaler und lokaler Ebene einbezogen zu werden. Der 1979 von verschiedenen Umweltverbänden als Alternative zu den starken Automobilverbänden gegründete VCS engagierte sich im Rahmen seines Einsatzes für eine nachhaltige Gesamtverkehrspolitik seit Mitte der 1980er-Jahre für die Interessen des Fussverkehrs mittels Kampagnen und Planungshilfen für Gemeinden. Obwohl sie 2001 mit der Volksinitiative «Strassen für alle» am Schweizer Volk scheiterte, vermochte die Fussverkehrslobby damit national auf ihre Anliegen aufmerksam zu machen und landesweit die Einführung von flächendeckenden Verkehrsberuhigungen und Tempo-30-Zonen voranzutreiben.¹³² Mit Erfolg: Was in den 1970er-Jahren erst von einzelnen alternativ-grünen Kreisen gefordert wurde, hat sich mittlerweile insbesondere in den Wohnquartieren als *courant normal* etabliert. Anders als die traditionellen Wanderwegorganisationen, die sich aus touristischen und landschaftsschützerischen Motiven primär für ein ländliches Fusswegnetz zum Freizeitgebrauch einsetzten, betonten VCS und Fussverkehr Schweiz den Anspruch des Langsamverkehrs, als gleichwertiger Partner im Gesamtverkehr behandelt zu werden, und brachten damit auch eine neue Dynamik in die verkehrspolitische Diskussion.



Abb. 32: Das Abstimmungsplakat von 1987 für die Einführung einer Fussgängerzone auf dem Limmatquai in Zürich preist den Fussverkehr als lebenswerte Alternative zum lärmigen und hektischen Autoverkehr an. (Schweizerisches Sozialarchiv)

Ein nicht zu unterschätzender Akteur bei der Förderung des Fussverkehrs war letztlich auch die Verkehrsforschung. Bereits 1974 hatte der Schweizer Verkehrsforscher Philippe Bovy erkannt, dass das Zufussgehen trotz aller Einschränkungen durch den Autoverkehr die effizienteste Fortbewegungsart im urbanen Raum war, weil Fussgängerinnen und Fussgänger begünstigt durch ihr tiefes Bewegungstempo im Raum flexibler agieren als alle anderen Verkehrsteilnehmer.¹³³ Die Verkehrsforschung erlebte in den letzten dreissig Jahren eine Ausweitung der Disziplin auf neue Themen wie etwa die verkehrsmedizinische Forschung, die sich mit dem Energieverbrauch von Fussgängern und Radfahrerinnen auseinandersetzte und daraus Hinweise zur benutzerfreundlichen Gestaltung von Geh- und Radwegen ableitete.¹³⁴ Ulrich Weidmann fasste 1992 in seiner «Studie zur Transporttechnik der Fussgänger» die bisherigen Ergebnisse aus den verschiedensten Forschungsbereichen zusammen und zog daraus entsprechende Schlüsse für die Verkehrsplanung. Gemäss seinen Ausführungen hing die Leistungsfähigkeit einer Fussgängeranlage nicht nur von der Wegbreite und der Zahl der Fussgänger ab, sondern auch von der Gehgeschwindigkeit der Passanten. Je schneller eine Fussgängerin unterwegs sei, desto mehr Platz müsse man ihr einräumen. Der Verkehrsplaner habe deshalb bei der Planung von Infrastrukturen für den Fussverkehr die unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten von Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr unbedingt zu berücksichtigen.¹³⁵ Verstärkt zu berücksichtigen sei auch, dass viele Fussgängerinnen und Fussgänger möglichst direkte und ebene Verbindungen wählten.¹³⁶ Neu war diese Erkenntnis übrigens nicht, war die Vorliebe der Fussgänger für kurze Wege doch bereits in den 1930er-Jahren thematisiert worden. Doch waren die Erkenntnisse der Verkehrsforschung in der damaligen Verkehrsplanung und beim Bau der Verkehrsinfrastrukturen folgenlos geblieben.¹³⁷

Abb. 33: Bereits 1937 wies die Zeitschrift «Strasse und Verkehr» auf die Notwendigkeit einer zweckmässigen Anlage der Fussgängerübergänge hin, welche das natürliche Bedürfnis der Fussgänger nach möglichst direkten Verbindungen berücksichtige. Der Autor unterstrich seine Aussagen mit dem Bild eines Fussgängerübergangs in Zürich, der nicht bedürfnisgerecht angelegt worden war und deshalb von den Fussgängerinnen und Fussgängern links liegen gelassen wurde. (Thommen 1937, S. 182)



In den 1990er-Jahren war dies anders: einige Verkehrsforscher leiteten aus ihren Forschungen die Forderung ab, der Langsamverkehr sei nicht als Restprodukt, sondern als Basis jeglicher Verkehrsplanung anzusehen und seine Bedürfnisse gleichberechtigt wenn nicht prioritär zu berücksichtigen.¹³⁸ Allerdings ist die Diffusion des Forschungswissens zum Langsamverkehr in die Verkehrspraxis bis heute eher unbefriedigend geblieben, was auch damit zusammenhängt, dass der Langsamverkehr in den Lehrplänen zur Aus- und Weiterbildung von Verkehrsplanern auch heute noch untervertreten ist.¹³⁹

4.2.2. Der Fussverkehr in Verkehrspolitik und Verkehrspraxis

Nach Meinung der Fussverkehrlobby ist der Fussverkehr bis heute vorab in den ländlichen Gemeinden und in den Agglomerationsgemeinden eine Restgrösse der Gesamtverkehrsplanung geblieben. Dies hänge damit zusammen, dass der Verkehrsfluss und die Schnelligkeit des Verkehrs in vielen Bereichen der Verkehrsplanung immer noch oberste Priorität genieße.¹⁴⁰ Betrachtet man jedoch das Verkehrsgeschehen der letzten Jahrzehnte auf lange Sicht, so zeigt sich, dass sich die Position des Fussverkehrs innerhalb des Gesamtverkehrs zumindest im Verkehrsdiskurs sowie in der Verkehrsplanung der Städte trotz aller Einwände der Fussverkehrlobby nachhaltig und positiv verändert hat. Mit der Schaffung neuer fussgängerfreundlicher Räume haben die Städte Pionierarbeit geleistet. Als erstes hielten in den 1980er-Jahren ausgehend von niederländischen Vorbildern in städtischen Quartieren die Wohnstrassen Einzug, die dem Fussverkehr in Mischverkehrsbereichen Priorität einräumten. In zahlreichen Schweizer Städten wurden die Autos in einem langwierigen Prozess aus der Innenstadt verbannt, Parkplätze aufgehoben und erste Fussgängerzonen eingerichtet. Ein Vorzeigeobjekt war dabei die Stadt Burgdorf, die 1995 zur Fussgänger- und Velomodellstadt gewählt wurde mit dem Auftrag, innovative Ansätze im Verkehrsbereich zu entwickeln. Burgdorf entschied sich für die sogenannte Flanierzone als Alternative zur bereits bekannten Fussgängerzone, die 2002 unter dem Begriff Begegnungszone in die neue Schweizer Strassengesetzgebung aufgenommen wurde. Dabei handelt es

sich anders als bei den reinen Fussgängerzonen um Bereiche, die zwar prioritär für den Fussverkehr reserviert sind, in denen aber der motorisierte Verkehr beschränkt zugelassen wird. Die Begegnungszonen entpuppten sich in der Folge als Erfolgsmodell. Heute zählt man in der Schweiz mehrere hundert solcher Zonen.¹⁴¹ In der Verwaltung führte das politische Engagement für den Fussverkehr nicht nur auf nationaler, sondern auch auf kantonaler Ebene zur Schaffung von Koordinationsstellen für den Fussverkehr, wenn auch nicht im gleichen Ausmass wie für den Veloverkehr.¹⁴²

4.3. Veloverkehr

4.3.1. Die Entwicklung des Veloverkehrs

Der Veloverkehr erlebte nach der umweltpolitischen Wende ab Mitte der 1970er-Jahre eine janusköpfige Entwicklung. Trotz aller politischen und verkehrsplanerischen Bemühungen, das Velofahren im Alltag sicherer und attraktiver zu machen, blieb das Velo in der Schweiz bis heute primär ein Freizeitgerät.¹⁴³ Seine fehlende Attraktivität im Alltagsverkehr erklärt sich massgeblich mit der von der Zersiedelung geförderten Zunahme der Arbeitswegdistanzen, die das Velo gegenüber dem Auto benachteiligt. Die damit einhergehende jahrzehntelange Ausrichtung der Verkehrsplanung auf das Auto als primäres Verkehrsmittel machte die Strassenräume bis in die 1990er-Jahre für den alltäglichen Veloverkehr unsicher und unattraktiv. Einen weiteren Grund für die schlechte Nutzung des Velos im Alltagsverkehr vermutet Ueli Haefeli auch im guten Angebot des öffentlichen Verkehrs in den Schweizer Städten.¹⁴⁴ Hinzu kommt eine nicht zu unterschätzende Wirkungskraft des gesellschaftlichen Diskurses, der nicht wenig dazu beiträgt, ob man überhaupt auf das Velo steigt, und wenn ja, zu welchem Zweck.¹⁴⁵ Velofahren ist ein direktes Abbild der schweizerischen Gesellschaft: das Velo hat sich zwar als Freizeitgerät der grossen Masse etabliert, wird aber nur von einer kleinen Minderheit als alltägliches Verkehrsmittel genutzt. Ob sich die von Trendforschern prognostizierte Abkehr der jungen Generation vom Auto als Statussymbol hin zum trendigen (Luxus)fahrrad tatsächlich bewahrheiten und im Alltagsverkehr niederschlagen wird, bleibt abzuwarten.¹⁴⁶

Unter einem ähnlichen Blickwinkel müsste auch der rasante Anstieg der Verkaufszahlen für e-Bikes eingehender betrachtet werden. Gemäss einer Erhebung in Basel-Stadt waren 2005 die Käufer von e-Bikes primär gut verdienende und gut ausgebildete Männer mit Autofahrausweis, die das e-Bike als Ersatz oder als Ergänzung zu einem Zweitwagen einsetzten. Bereits zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich die Entwicklung des e-Bikes zu einem Massenphänomen ab, konstatierte die Studie doch eine Verschiebung der Käuferschaft von early adopters zur early majority durch eine Ausweitung auf zusätzliche Altersgruppen und eine zunehmend weibliche Käuferschaft.¹⁴⁷ Eine Studie aus Genf bestätigte 2009 diese Vermutung und stellte fest, dass das e-Bike mehrheitlich von Frauen aus allen Einkommensschichten genutzt wurde.¹⁴⁸ Auf nationaler Ebene werden diese Aussagen ergänzt mit der Erhebung des Mobilitätsverhaltens von Elektrofahrzeugbesitzern von 2004. Sie konstatiert lediglich für die Deutschschweiz den Einsatz der e-Bikes im Alltagsverkehr und kann keinen spürbaren Umsteigeeffekt vom Auto zum e-Bike nachweisen.¹⁴⁹ Der kurz danach einsetzende Massenboom der e-Bikes mit einer Verzehnfachung der jährlichen Verkaufszahlen innerhalb von fünf Jahren wurde bislang noch nicht detailliert und im nationalen Rahmen ausgewertet.¹⁵⁰

4.3.2. Der Veloverkehr in Verkehrspolitik und Verkehrspraxis

Auf politischer und institutioneller Ebene erlebte der Veloverkehr ab den 1990er-Jahren landesweit eine verstärkte Berücksichtigung und Förderung, was wohl nicht zuletzt auch auf den steigenden Druck durch Interessenverbände und Bürgerinitiativen zurückzuführen ist. 1997 verfügten immerhin drei Viertel aller Schweizer Kantone über Velobeauftragte, wobei diese im Durchschnitt nur zu 40 Prozent beschäftigt waren. Lediglich acht Kantone kannten eine Velofachstelle mit Vollzeitpensum.¹⁵¹ Nach der Jahrtausendwende kamen in einigen Kantonen und grösseren Städten weitere Fachstellen für den Velo- und Langsamverkehr dazu.¹⁵² Seit 1990 sorgt zudem ein Zusammenschluss der kantonalen und städtischen Velobeauftragten der Schweiz für einen regelmässigen Gedanken- und Informationsaustausch, der dazu beitragen soll,

Abb. 34: Gemeinsames Plakat der Union Genevoise des piétons und der Association pour des pistes cyclables ASPIC, die sich 1996 mit finanziellen Argumenten gegen teure Strasseninfrastrukturprojekte und für die Umnutzung der Gelder zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs einsetzten. (Bibliothèque de Genève)



die Förderung des Veloverkehrs in den Kantonen und Städten zu koordinieren und voranzutreiben. Heute zählt der seit 2005 unter dem Namen Velokonferenz Schweiz Vks agierende Verein Veloexperten aus 19 Kantonen und zahlreichen Gemeinden zu seinen Mitgliedern.

Der Ausbau der institutionellen Instrumente zur Förderung des Veloverkehrs in der Schweiz erfolgte zeitlich parallel zur europäischen Entwicklung. Zahlreiche europäische Staaten versuchten ab Mitte der 1990er-Jahre, den Radverkehr mit nationalen Masterplänen und Radstrategien zu stärken. Den Anfang machten 1999 die Niederlande und Dänemark, danach folgten Deutschland 2002, Tschechien und Grossbritannien 2004 sowie Österreich 2006.¹⁵³ Die Schweizer Bundesverwaltung legte 2002 anstelle eines Masterplans für den Radverkehr mit dem «Leitbild und Massnahmenkatalog Langsamverkehr» eine integrale Strategie zur Förderung von Velo- und Fussverkehr vor.¹⁵⁴ Im Rahmen von SchweizMobil arbeiten Bund und Kantone zudem seit 2003 nicht nur am Aufbau eines flächendeckenden nationalen Radwegnetzes, das für Tourismus, Freizeit, aber auch für den alltäglichen Veloverkehr zur Verfügung stehen soll, sondern auch an der Erarbeitung neuer Finanzierungsmodelle zur Umsetzung der geplanten Veloförderungsmaßnahmen durch Bund und Kantone.¹⁵⁵

Die Fördermassnahmen der letzten Jahrzehnte bewirkten eine klare Verbesserung der Position des Velos in der Schweizer Verkehrspolitik und im realen Verkehrsgeschehen. Gegenüber dem Stand der 1970er-Jahre erhöhte sich bis heute die Zahl der Veloinfrastrukturen wie Radwegnetze, Radstreifen und Veloparkstationen um ein Vielfaches. Obwohl der Grossteil der Fahrräder immer noch im Freizeitbereich eingesetzt wird, ist auch im Alltagsverkehr eine leichte Zunahme des Veloanteils spürbar. Der langfristige historische Vergleich, insbesondere mit der Bedeutung des Velos während seiner Boomphase in der Zwischenkriegszeit relativiert zwar diese jüngste Renaissance umgehend. Sie verweist aber auch auf das mögliche Potential, das dem Veloverkehr auch im aktuellen Verkehrsgeschehen bei entsprechender Förderung durchaus zukommen könnte.

5. WISSENSLÜCKEN UND FORSCHUNGSPERSPEKTIVEN

Wie die bisherigen Ausführungen gezeigt haben, ist das Wissen zur Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz erst fragmentarisch vorhanden. Nachfolgend sollen deshalb in knapper Form die zentralen Wissenslücken und Themenfelder aufgeführt werden, die im Rahmen einer umfassenden Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 20. Jahrhunderts unbedingt zu berücksichtigen wären.

Lücken bestehen sowohl in der Auswertung von quantitativen wie qualitativen Quellen. Basisdaten wie Verkehrszählungen, Bestandserhebungen und Unfallstatistiken, die oft reiche Informationen zum Fuss- und Veloverkehr enthalten, sind zwar in den Archiven vorhanden, aber bislang nicht seriell in Langzeitreihen erfasst worden. Andererseits mangelt es auch an einer historischen Auswertung der qualitativen Quellen zu spezifischen Fragen des Langsamverkehrs. Dabei gilt es insbesondere das Archivmaterial von Verkehrs- und Umweltverbänden, von Interessenvertretungen des Fuss-, Velo- und auch des Autoverkehrs wie auch von nationalen, kantonalen und lokalen Behörden zu sichten, um vertiefende und neue Kenntnisse zum Stellenwert des Langsamverkehrs in der gesellschaftlichen und verkehrspolitischen Diskussion sowie zur Rolle, zum politischen Gewicht und zur Wirkungskraft der verschiedenen Akteure zu erhalten. Informationen zur Bedeutung des Langsamverkehrs in Verkehrspolitik und Verkehrsrecht liefern zudem Protokolle von Ratsdebatten auf nationaler und kantonaler Ebene, Gesetzgebungstexte und Gerichtsakten. Firmenarchive und wirtschaftspolitische Akten geben Aufschluss zum Umfang und zur wirtschaftlichen Wertschöpfung wie auch zur Innovationskraft der Veloproduktion in der Schweiz, zur wirtschaftspolitischen Wirkungsmacht ihrer Branchenorganisation und zu ihrem Einfluss auf die Schweizer Konsumentinnen und Verkehrsteilnehmer. Letztlich müsste auch eine umfassende Analyse der Verkehrsforschung und Planungsliteratur erfolgen, um den Einfluss der diversen im Laufe der Jahrzehnte entworfenen Verkehrskonzepte auf die Behandlung des Langsamverkehrs in der Praxis der Verkehrsingenieure und -politiker nachzeichnen zu können.

Die Themenfelder, welche eine historische Arbeit zum Langsamverkehr aufgreifen könnte, sind breit angelegt: sie gehen von einem personen- und akteurorientierten Ansatz, der die verschiedenen Akteure, also Einzelpersonen, Interessenverbände, Behördenvertreter und ihre Strategien und Handlungsweisen, ihr politisches Gewicht und Zusammenspiel sowie ihre gesellschaftliche Einbettung in den Mittelpunkt stellt, über eine Analyse der Velogeschichte als Teil der Sozial- und Kulturgeschichte einer technikorientierten, modernen Gesellschaft und des Velos als Vehikel der sozialen Emanzipation von Frauen und Arbeitern bis zu einer Geschichte der Schweizer Veloproduktion mittels vergleichenden Firmengeschichten. Ganz besonders von Interesse ist bei der Aufarbeitung der diversen Themenfelder die Phase zwischen den 1920er- und 1960er-Jahren, in welcher das Auto das Velo und die Fussgängerinnen und Fussgänger von der Strasse verdrängte, sowie die historische Einbettung der Langsamverkehrsentwicklung in den letzten Jahrzehnten seit der umweltpolitischen Wende.

Die bisher geringe Beachtung des Langsamverkehrs innerhalb der Verkehrsgeschichte ist ein Ausdruck der allgemeinen gesellschaftlichen Geringschätzung, welche die postmoderne Nachkriegsgesellschaft diesem Bereich des Strassenverkehrs bis vor wenigen Jahren entgegen brachte, während man die historische Erforschung der

schnellen und zeitgemässen Transportmittel Eisenbahn, Auto und Luftfahrt als Selbstverständlichkeit betrieb. Doch allein der in den letzten Jahrzehnten gestiegene Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr verdient eine intensivere wissenschaftliche Beachtung, die auch die Aufarbeitung der historischen Dimension einschliesst. Eine integrale Verkehrsgeschichte, die nach dem systematischen Zusammenwirken aller Verkehrsträger fragt, muss auch den Langsamverkehr erfassen. Die Geschichte des Langsamverkehrs bietet sich zudem im besonderen Mass als eine Klammer zwischen der historischen Forschung und der erlebten Praxis an, handelt es sich dabei doch nicht um eine abgeschlossene, sondern um eine nachwirkende Geschichte.

6. ANMERKUNGEN

- 1 Zitate von (in dieser Reihenfolge) Regine Bernet und Daniel Sauter in: Bulletin Fussverkehr.ch 2005, 4,16 sowie Meyer 2008, 8.
- 2 Schiedt 2009.
- 3 Vgl. dazu u.a. die Stellungnahmen von Velokonferenz, SP Schweiz und Fussverkehr Schweiz in der Vernehmlassung zum Leitbild «Langsamverkehr» vom April 2003.
- 4 Hrsg. vom Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten, Zoetermeer 1999.
- 5 Merki 2002.
- 6 Schiedt 2009.
- 7 Vogt 1938, 223.
- 8 Schwitzguébel 1919, 63; 1920, 7.
- 9 Zit. aus Fischer 1979, 3.
- 10 Nussbaum 1989.
- 11 Schweiz. Bundesblatt 1922, Bd. III/45, 473.
- 12 Amtliches Bulletin der Bundesversammlung 1928, Bd. IV, 316–317.
- 13 Schweiz. Bundesblatt 1930, Bd. II/51, 867.
- 14 Amtliches Bulletin der Bundesversammlung 1931, Bd. I, 19.
- 15 Ebd., Bd. II, 359.
- 16 Nussbaum 1989, 241.
- 17 Netzwerk Langsamverkehr 1999, 329.
- 18 Thommen 1937, 187.
- 19 Ebd.
- 20 Schweizer 2007/2010, 2.
- 21 Hinden 1946, 266–267.
- 22 Schumacher 2005, 10–11, 38.
- 23 Ess 1937, 187–189.
- 24 Ess 1942, 231.
- 25 Ebd.
- 26 Ess 1945, 281.
- 27 Senger 1942, 387.
- 28 Ebd., 392–393.
- 29 Meyer 2008, Cortat 1998, Rohner-Gassmann 1991, Paturi 1988.
- 30 McGurn 1987, Rauck/Volke/Paturi 1988, Lessing 1997, Dodge 1997, Van Nierop/Blankendaal/Overbeeke 1997, Lay 1994, Barker/Gerhold 1993, Herlihy 2004, Ebert 2010, Masterplan Fiets 1995.
- 31 Stoffers et al. 2011, Ebert 2010, Meyer 2008, Horton et al. 2007, Burri 1998.
- 32 Lessing 1997, 8–9.
- 33 Minetti et al. 2001, 1351–1360.
- 34 Dodge 1997, 110–112, Herlihy 2004, 227–240.
- 35 Cortat 1998, 27–29.
- 36 Masterplan Fiets 1999, 11, Ebert 2010, 290–355.
- 37 Paul von Salvisberg in: Radsport in Bild und Wort von 1897, zitiert in: Fehlau 1994, 10–12.
- 38 Merki 2005.
- 39 Ritzmann-Blickenstorfer, 779–781; Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1917–2003.
- 40 Cortat, 1998, 67; Historische Statistik, Ritzmann-Blickenstorfer, 95.
- 41 Oberholzer 1939, 130.
- 42 Cortat 1998, 181ff.
- 43 Schacht 1933, 9.
- 44 Oberholzer 1939, 131.
- 45 Cortat 1998, 67.
- 46 Masterplan Fiets 1999, 18–22.
- 47 Meyer 2008, 32.
- 48 Paturi 1988, 14.
- 49 Pöttsch 1995, 15–16.
- 50 Ebert 2010, 63–68.
- 51 Kaschuba 2004, 191.
- 52 Ebert 2010, 35–36; 416.
- 53 Ebd., 200.
- 54 Cortat 1998, 91.
- 55 Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1894, in: Schweiz. Bundesblatt, 47. Jg., Bd. II, 369.
- 56 Schweiz. Bundesblatt 1897, Bd. I/6, 251–252.
- 57 Schweiz. Bundesblatt, Bd. IV/24, 17–18.
- 58 Ebert 2010, 301–305.
- 59 «Das Recht des Radfahrers» von Prof. Paul Schumacher, Köln, 1900, zitiert in: Paturi 1988, 71.
- 60 Pöttsch 1995, 17; Ebert 2010, 41ff, Masterplan Fiets, 9; 14.
- 61 Masterplan Fiets 1999, 14.
- 62 Ebert 2010, 49–50, 223.
- 63 Art. 6 der Verordnung des Kantons Bern betreffend das Fahren mit Velozipeden vom 1. April 1892. In: Sammlung der Gesetze, Dekrete und Verordnungen des Kantons Bern, Bauwesen, IX. Band, Bern 1901, 227–228.
- 64 Votum in der Debatte zur Veloziped-Verordnung im Grossen Rat. Tagblatt des Grossen Rats des Kantons Bern vom 22.12.1891, 520.
- 65 Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung vom 22. März 1910, in: Schweiz. Bundesblatt 1910, Bd. II/14, 610–611.
- 66 Amtliches Bulletin der Bundesversammlung 1913, Bd. I, 3.
- 67 Amtliches Bulletin der Bundesversammlung 1918, Bd. I, 37.
- 68 Amtliches Bulletin der Bundesversammlung 1931, Bd. I, 99–100.
- 69 Ebd.
- 70 Nussbaum 1989, 301.
- 71 Merki 2006, 54.
- 72 Ebert 2010, 423–424.
- 73 Herlihy 2004, 135, 283.
- 74 Ebd., 100.
- 75 Dodge 1997, 50.
- 76 Herlihy 2004, 141–142.
- 77 Fehlau, 1994, 17–18.
- 78 Meyer 2008, 30–31; Vogt 1938, 223.
- 79 Velojournal 2011/6, 6.
- 80 Peter 1937, 179.
- 81 Ebert 2010, 400–409.

- 82 Peter 1937, 181.
- 83 Meyer 2008, 30–31.
- 84 Oberholzer 1939, 133.
- 85 Vogt 1938, 223.
- 86 Oberholzer 1939, 141.
- 87 Kanton Bern, Unfallstatistik 1934.
- 88 Städtische Polizeidirektion Bern, Verkehrsausstellung 1951.
- 89 Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1930, 257–258.
- 90 Masterplan Fiets 1999, 29; Meyer 2008, 38–44, 101; Knoflacher 1995, 17ff; Bovy 1975, 2–3; Merki 2006, 54.
- 91 Schmucki 2001, 65–66, hat diese Zahlen für ausgewählte deutsche Städte ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass sich die schweizerische Situation nicht grundlegend davon unterscheidet.
- 92 Verkehrszählung 1948–49, Vorwort, 7.
- 93 Stab für Gesamtverkehrsfragen/EVED, 1983, 59, 162.
- 94 Stab für Gesamtverkehrsfragen/EVED, Bundesamt für Statistik 1992, 28.
- 95 Schmucki 2001, 9.
- 96 Schiedt 2009, 9.
- 97 Bovy 1975, 2–3.
- 98 Weidmann 1993, 5.
- 99 Knoflacher 1987, 11–12.
- 100 Cornell 2007, 4, 30, 36.
- 101 Zitat Kurt Leibbrand von 1957, in: Schmucki 2001, 123.
- 102 Schmucki 2001, 183ff.
- 103 Haefeli 2008, 118.
- 104 Ebd., 172–177.
- 105 Ott 1993, 2.
- 106 Verein Fussverkehr 2005, 2.
- 107 Ebd., 2–4.
- 108 Meyer 2008, 38–44; Dodge 1997, 180; Masterplan Fiets 1999, 29.
- 109 Cortat 1998, 263.
- 110 Meyer 2008, 63.
- 111 Ebd., 84, 95.
- 112 Cortat 1998, 206; Meyer 2008, 84.
- 113 Masterplan Fiets 1999, 33.
- 114 Haefeli 2008, 298.
- 115 Ebd., 31.
- 116 <http://bau.winterthur.ch/ausstellung-stadtlandschaft/koexistenz-bewegung/per-velo/per-velo/print/> [13.12.2011].
- 117 Knoflacher 1987, 106ff.
- 118 Haefeli 2008, 73; Frey 2006.
- 119 Meyer 2008, 59, Merki 2005.
- 120 Schmucki 2001, 153ff.
- 121 Haefeli 2006, 93–95.
- 122 Merki 2006, 55.
- 123 Netzwerk Langsamverkehr 1999, K–3.
- 124 Bundesamt für Raumentwicklung/Bundesamt für Statistik 2002, 43; Bundesamt für Statistik 2007, 63.
- 125 Bovy 1974, Weidmann 1994, Knoflacher 1987 und 1995.
- 126 Schmucki 2001, 195ff.
- 127 Netzwerk Langsamverkehr 1999, 69, 295.
- 128 Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2002.
- 129 Netzwerk Langsamverkehr 1999, K–2; Stab für Gesamtverkehrsfragen/EVED/Bundesamt für Statistik 1996, 98.
- 130 Fussverkehr Schweiz 2005, 6.
- 131 Regine Bernet, in: Verein Fussverkehr 2005, 4.
- 132 Verkehrsclub der Schweiz 2004, 47.
- 133 Bovy 1974, 4.
- 134 Schmucki 2001, 183ff, 342ff; Knoflacher 1995, 15; ders. 1987, 65–68.
- 135 Weidmann 1993, 57–65.
- 136 Ebd., 24–26.
- 137 Thommen 1937.
- 138 Knoflacher 1995, 35, 41, 138.
- 139 Haering/Lothar 2010, 15.
- 140 Fussverkehr Schweiz 2005, 4, 19; Knoflacher 1987, 73ff.
- 141 Schweizer 2010, 1 und 11.
- 142 1996 beschäftigten sich in den Kantonen insgesamt drei Vollzeitstellen mit dem Fussverkehr, gegenüber sechs Vollzeitstellen, die sich dem Veloverkehr widmeten. Netzwerk Langsamverkehr 1999, 296. Es ist anzunehmen, dass sich dieses Verhältnis bis heute kaum wesentlich verändert hat.
- 143 Meyer 2008, 111.
- 144 Haefeli 2008, 302.
- 145 Meyer 2008, 12.
- 146 Frick/Hauser 2008, 4.
- 147 Haefeli/Walker 2008.
- 148 Pini et al. 2009, 82–85.
- 149 BUWAL 2004, 14–17.
- 150 NewRide-Jahresbericht 2010, 3; Velosuisse. Übersicht Fahrradmarkt 2010 [PDF vom 18.02.2011].
- 151 Netzwerk Langsamverkehr 1999, 296.
- 152 Fachstelle für Langsamverkehr im Kanton Basel-Stadt (2000), Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Bern (2001), Fachstelle Langsamverkehr im Kanton Graubünden (2006) u.a.
- 153 Bundesministerium für Verkehr 2002, 7; Verkehrsplanung Gmunden 2006, 57–59; Ishaque/Noland 2006, 115.
- 154 Bundesamt für Strassen (ASTRA). Leitbild Langsamverkehr. Entwurf. Bern 2002.
- 155 Stiftung SchweizMobil 2011.

7. BIBLIOGRAPHIE

7.1. Abkürzungen

AFZ: Archiv für Zeitgeschichte

BAR: Schweizerisches Bundesarchiv

Bfu: Beratungsstelle für Unfallverhütung

SGV: Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde

SSA: Schweizerisches Sozialarchiv

SWA: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv

vif Luzern: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern

7.2. Quellen

7.2.1. Statistiken

Eidg. stat. Bureau. Die tödlichen Unglücksfälle 1901–1910, nach ihrer Ursache. Tafel 20. Download von: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/150/06/01.html> [14.06.2010].

Kanton Bern. Unfallstatistik, Zusammenstellung der tödlichen Unfälle per 1934. [Original bei ViaStoria].

Kanton Luzern. Graphische Zusammenstellung der Verkehrszählung vom 4.–10. Mai 1925. vif Luzern.

Kanton Luzern. Graphische Zusammenstellung der Verkehrszählung vom 22.–28. Juli u. 30. Juli–5. Aug. 1925. vif Luzern.

Kanton Luzern. Graphische Zusammenstellung der Verkehrszählungen vom 4.–10. Mai u. vom 22.–28. Juli u. 30. Juli–5. Aug. 1925. vif Luzern.

Ritzmann-Blickenstorfer, Heiner (Hg.). Historische Statistik der Schweiz. Zürich 1996. Städtische Polizeidirektion Bern. Verkehrsausstellung 1951. Graphische Darstellungen nach Angaben des Eidgenössischen Statistischen Amtes über Verkehrsunfälle. Bern 1951.

Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bde. 1917–1986; Kantone und Städte der Schweiz, Bd. 1992; Strassenfahrzeuge in der Schweiz, Bde. 1998–2003; URL: http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/dienstleistungen/publikationen_statistik/statistische_jahrbuecher/stat_jahrbuch_der/jahrbuch-archiv.html [26.03.2012].

Strassenunfallstatistik und Unfälle: allgemein und Ausland. Dokumentensammlung. Zeitungsartikel. [Var.loc.] 1938–1999. SWA Vo L II 4c allg.

Strassenunfallstatistik und Unfälle: allgemein und Ausland. Dokumentensammlung. Broschüren. [Var.loc.] 1929–1992. SWA Vo L II 4c allg.

Strassenunfallstatistik und Unfälle: Diverse Kantone: AG-ZG. Dokumentensammlung. [Var.loc.] ca 1933–2001. SWA Vo L II 4c Diverse Kantone.

Strassenunfallstatistik und Unfälle: Schweiz. Dokumentensammlung. Broschüren. [Var.loc.] 1907–2001. SWA Vo L II 4c CH.

Strassenunfallstatistik und Unfälle: Zürich (Stadt). Dokumentensammlung. [Var.loc.], 1927–1993. SWA Vo L II 4c Zürich (Stadt).
Velosuisse. Übersicht Fahrradmarkt Schweiz 2006–2011. http://www.velosuisse.ch/de/statistik_aktuell.html.

7.2.2. Ungedruckte Quellen

Arbeiter Radfahr-Verein Oerlikon. 1908–1973. SSA Ar 201.123.
Arbeiter-Radfahrerverein Zürich 1916–1953. SSA Ar 201.127.
Arbeiter-Radfahrer-Verein Zürich Wiedikon 1930–1979. SSA Ar 201.124.
Arbeiter-Touring-Bund ATB. 1906–2002. SSA Ar 51.
Automobil- und Velo-Konkordat (Schweiz). Dokumentensammlung. [Var.loc.], 1905–. SWA Bv L II 9.
Bildersammlung zur Enquête I + Zusätze: Bildmaterial, welches im Zusammenhang mit der Enquête I (der Vorläuferin des Atlas der schweizerischen Volkskunde) gesammelt wurde. SGV, Foto-/Bildersammlungen.
Bildersammlung zur Enquête I + Zusätze: Bildmaterial, welches im Zusammenhang mit der Enquête I (der Vorläuferin des Atlas der schweizerischen Volkskunde) gesammelt wurde. SGV, Foto-/Bildersammlungen.
Der Arbeiter-Radfahrer: Organ für die Interessen der Arbeiter-Radfahrer. 1908– 1909. SSA ZZ 134.
Der junge Radler: Zeitschrift für die Jugendmitglieder des Arbeiter-Touring-Bund der Schweiz «Solidarität». 1940–1960. Bern 1940, 1952–1955, 1957–1958, 1960. SSA N 4377.
Fachbuch [des] Schweiz. Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband[es]: Fragen und Antworten mit Erläuterungen und Illustrationen für Lehrabschluss- und Meisterprüfungen. 2. Aufl. [Zürich] 1953. SWA Vo H XII 12a.
Fahrprüfungen für Radfahrer und Kontrolle der Fahrradausrüstung (1937–1950). BAR E4261A#1982/100#215.
Fahrrad- und Gewerbeverband des Kantons Bern. Dokumentensammlung. [Var.loc.], 1976–. SWA Bv Bg 202.
«Fahrrad» und «Velo» in Datenbank Bild+Ton des SSA.
Fahrräder (1962–1969). BAR E4261B#240.
Fahrräder, Motorfahrräder, Handwagen und Tierfuhrwerke (1975–1995). BAR E4261C#07.605.
Fahrradwege (1932–1959). BAR E4261A#11.05.12.
Fremdenverkehr, Wanderwege. Bern. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1885–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr BE.
Fremdenverkehr, Wanderwege. Graubünden. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1866–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr GR.
Fremdenverkehr, Wanderwege. im allgemeinen. Dokumentensammlung. Broschüren. [Var.loc.] 1927–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr allg.
Fremdenverkehr, Wanderwege. im allgemeinen. Dokumentensammlung. Zeitungsartikel. [Var.loc.] 1929–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr allg.
Fremdenverkehr, Wanderwege. Luzern. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1921–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr LU.
Fremdenverkehr, Wanderwege. Schweiz. Dokumentensammlung. Broschüren. [Var.loc.] 1867–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr CH.

Fremdenverkehr, Wanderwege. Schweiz. Dokumentensammlung. Zeitungsartikel. [Var.loc.] 1903–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr CH.

Fremdenverkehr, Wanderwege. St. Gallen. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1941–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr SG.

Fremdenverkehr, Wanderwege. Uebrigere Kantone. Dokumentensammlung. [Var.loc.] ca. 1930–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr Uebrigere Kantone.

Fremdenverkehr, Wanderwege. Uri. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1948–2004. SWA Vo H XII 8f Fremdenverkehr UR.

«Fussgänger» in Datenbank Bild+Ton des SSA: 14 Bilder von Strassenszenen, Plakaten, Klebern.

Fussgänger. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1973–2001. SWA OS Fussgänger.

Fussgängerverkehr. Dokumentensammlung. Zeitungsartikel. [Var.loc.] 2002–. SWA ViZ 23.

Fussverkehr Schweiz – Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1993–. SWA Bv L II 72.

IG Velo Basel – Interessengemeinschaft Velo beider Basel. Dokumentensammlung. [Var.loc.], 1977. SWA Bv L II 64.

Jahrbücher (des Arbeiter-Touring-Bund ATB). 1925–1970. SSA K 592a.

Maloya AG (Gummi- und Reifenwerke) – Gelterkinden. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1961–. Profile; Zeitungsausschnitte (1961–) SWA H + I Be 87.

Marsch-Energie. In: Allgemeine Schweizerische Militärzeitung. Organ der schweizerischen Armee. Nr. 4, 23. Januar, 1909, 28–29.

Naturfreunde Schweiz. Fédération Suisse des Amis de la Nature. 1925–2001. SSA Ar 445.

Pendelverkehr. Dokumentensammlung. Zeitungsartikel. [Var.loc.] 2002–. SWA ViZ 94

Pro Velo Region St. Gallen. Ein Verkehrsrat für die Stadt St. Gallen. Medientext. o.J., <http://www.provelo.info/>, [30.8.2010].

QUBI KMU-Untersuchung: Arbeitsanalysen (BIGLA, Spezialmöbel; TRIPET; Schleifmaschinen; Villiger, Velos); Fallbeschreibungen. 1991–1992. SSA SMUV 06J-0001.

Radfahrer (1922-1962). BAR E4261A#11.05.

Radfahrer (1963-1974). BAR E4261B#241 und E4261B#329.

Radfahrerkolonnen. Korrespondenz mit dem Arbeiter-Touring Club «Solidarität» 1937–1946. BAR E4261A#11.05.10.

Saurer Hans (1899–1981). Dokumentensammlung. [Var.loc.] ca. 1919–. SWA Biogr. Saurer, Hans.

Schweizerischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband. Dokumentensammlung. [Var.loc.], 1969–SWA Bv Bg 59.

Schweizerischer Fussgänger-Verband. Dokumentensammlung. Statuten, Zirkulare und Zeitungsausschnitte. [Var.loc.], 1953–. SWA Bv L II 44.

Schweizerischer Velo-, Motorrad- und Nähmaschinenhändler- und Mechaniker-Verband. Dokumentensammlung. [Var.loc.], 1913–. SWA Bv Bg 33.

Sektion Biel: Firmendossier: Cosmos A.G. (Fahrradfabrikation) 1950–1964. SSA SMUV 07A-0136.

Sport AG (Fabrik elektrischer Fahrradbeleuchtungen) – Biel/Bienne. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1917–. SWA H + I Bg 355.

Strassenbau: Radfahrwege. Dokumentensammlung. Broschüren. [Var.loc.], 1931–2001. SWA Vo L II 1h.

Taschenkalender für Schweizerische Wehrmänner. Frauenfeld 1926.

Taschenkalender für Schweizerische Wehrmänner. Frauenfeld 1947.

«Velo» in Datenbank Bild+Ton des SSA: 175 Bilder v.a. von Wandervögeln, Verbandsklebern, Veloutensilien, Unfällen, Privatpersonen (bspw. Familien) mit Velo unterwegs, parkierten Velos, politische Plakate und Utensilien.

Velosfabrik Cosmos B. Schild und Cie.(Hrsg.). 50 Jahre Velosfabrik Cosmos B. Schild und Cie. AG., Biel – 1894–1944. Biel 1944. SWA H + I Bg 109 (Bro).

Verkehrsmittel: Fahrrad. Dokumentensammlung. [Var.loc.], 1944–2001. SWA Vo L II 3 Fahrrad.

Verstaatlichung der Autoversicherung (Eidgenössische Volksinitiative «für eine Haftpflichtversicherung durch den Bund für Motorfahrzeuge und Fahrräder» – eidgenössische Vollsabstimmung vom 26. September 1976). AFZ P wf-Abstimmungsplakate / 38.

Villiger Söhne AG (Zigarrenfabrik) – Pfeffikon. Dokumentensammlung. Broschüren, Darstellungen und Zeitungsausschnitte. [Var.loc.] 1949–. SWA H + I Ba 728.

Villiger, Heinrich, Zigarren- und Velofabrikant. AFZ PA Biogr. Sammlung.

Wander- und Naturalverpflegung. Dokumentensammlung. [Var.loc.] 1886–1998. SWA Vo M Wander- und Naturalverpflegung.

Wandervogel. Schweizerischer Bund für alkoholfreie Jugendwanderungen. 1896–1986. SSA Ar 19.

7.2.3. Gedruckte Quellen

ADP, Association droits du piéton. Le piéton suisse. Zürich [1985]–1989.

Annoni, Mondo. Kostbarkeiten aus dem Verkehrshaus der Schweiz. In: NZZ vom 15. Februar 1964, Morgenausgabe, Blatt 6, Nr. 635, Beilage «Das Wochenende».

Arbeiter-Touring: offizielles Organ des Arbeiter-Touring-Bundes der Schweiz (ATB). Touring ouvrier: organe officiel de l'Union du touring ouvrier suisse (UTO). Bern 1933–1984.

ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. Fussgänger-Info. Zürich 1998–1999.

ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. Schweizer Fussgänger-Zeitung. Zürich.

ATB-Info: Publikation des ATB-Verband für Verkehr, Sport und Freizeit. Bern 2000–.

Barth, Ernst. Des deutschen Knaben Turn-, Spiel- und Sportbuch: Praktische Anleitung zu nützlichen Körperübungen ausserhalb der Schule: Turnen, Exerzieren, Fechten, Schiessen, Bewegungsspielen, Baden, Schwimmen und Springen, Rudern und Segeln, Schlittschuhlaufen und Eissegeln, Radfahren: Der männlichen Jugend zur Lust und Freude, zur Pflege und Ausbildung des Körpers. Bielefeld 1891.

Beuttner, Paul. Der berufsständische Aufbau im schweizerischen Fahrrad- und Motorradgewerbe. Zürich 1935.

Brennwald, Gottfried. Denkschrift über die Notwendigkeit eines Bundesgesetzes betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr sowie die Luftschiffahrt / verf. zu Händen des h. Bundesrates und der h. Bundesversammlung im Auftrage der deutschschweizer. Sektionen des Automobilklubs der Schweiz, des Schweizer. Motorfahrerverbandes, der deutschschweizer Sektion des Verbandes schweizer. Industrieller der Automobil- und Fahrrad-Branche und des Schweizer. Radfahrer-bundes von Rechtsanwalt Dr. jur. G. Brennwald, Zürich. Zürich 1912.

Club da velo Sedrun. Gasetta d'informaziun. Sedrun 1986–.

Das Werk – Archithese. 1977–1979.

Das Werk. 1914–1976.

- Die Schweizerische Baukunst. 1909–1920.
- Duft, Johannes. Das eidg. Automobilgesetz in seiner Geltung für die Fussgänger, Radfahrer, Landwirte, Reiter, Fuhrleute, einschliesslich Haftpflicht, Versicherung, Klagerrecht. Winterthur [1933].
- Duft, Johannes. Das eidg. Automobilgesetz in seiner Geltung für die Fussgänger, Radfahrer, Landwirte, Reiter, Fuhrleute, einschliesslich Haftpflicht, Versicherung, Klagerrecht. Winterthur [1933].
- Ess, J.J. Aus der Tätigkeit der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 9, 1937, 187–189.
- Ess, J.J. Durchgehende Schweizer Wanderwege. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 18, 1945, 281–283.
- Ess, J.J. Die Markierung der Bergpfade durch die SAW. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 20, 1945, 303–305.
- Frey, Hans. Fussgänger und Automobilgesetz: Petition an den tit. National- und Ständerat bezüglich des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Zürich 1931.
- Fussnote: eine Mitteilung der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Burgdorf 2003–.
- Fussverkehr Schweiz, Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger. Mobilité piétonne, Association suisse des piétons. Fussverkehr.ch. Zürich [19]99–2006.
- Fussverkehr Schweiz, Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger. Fussverkehr. Zürich 2006–.
- Gemeinderat der Stadt Bern. Polizei-Verordnung betreffend das Radfahren. Bern 1896.
- Hildebrandt, Walter: Der Radfahrer – verachtet, verlassen... Einige Betrachtungen. Elgg 1965.
- Hinden, J. Fussgänger- und Automobil-Probleme. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, 1946, 266–267.
- IG-Velo Zürich. Katzenauge. Zürich 1981–1996.
- Interessengemeinschaft Velo (IG Velo) Bern (Hrsg.). Berner Veloblatt. [Bern] [1981]–1994.
- Interessengemeinschaft Velo beider Basel (Hrsg.). Basler Veloblatt. [Basel] 1976–1998.
- Joho, Emil. Das Gesetz der Strasse: Was die Velofahrer und Fussgänger wissen müssen. Bern 1949.
- Landtwing, Alois (Hg.). Leibesübungen: Turnen, Fechten, Reiten, Radfahren, Wassersport, etc. (Bibliographie der Schweizerischen Landeskunde, Fasc. 5,6,e). Bern 1899.
- Lessing, Hans-Erhard (Hg.). Fahrradkultur. Reinbek b. Hamburg o.J.
- Lindner, Walter. Die quantitative Blutalkoholbestimmung bei Verkehrsunfällen seit 1926 mit besonderer Berücksichtigung der Fussgänger. Diss. med., Gerichtl.-med. Inst., Zürich 1948.
- Loosli, Max. Physik und Fahrrad. Bern 1949.

- Loosli, Max. Physik am Fahrrad (Schweizer Realbogen, 122). 2., überarb. Aufl. Bern 1965.
- Lüscher, G., Ueber die zweckmässige Anlage von Radfahrwegen. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 9, 1937, 481–483.
- Martin, Gustave; Michel Émile. La bicyclette considérée au point de vue hygiénique et médical. [Bordeaux] [1897].
- Meck, Georg. Autos verlieren Sexappeal. iPhone macht mehr her als ein Golf. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 22.8.2010, <http://www.faz.net/-01gokb> [30.8.2010].
- N.N. Der vergessene Fussgänger oder der erforderliche Rechtsschutz der Fussgängerwege. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 20, 1945, 305–309.
- Oberholzer, Otto. Strassenverkehr und Radfahrweg. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 25 (1939), 129–141, 297–309.
- Peter A., Les pistes cyclables. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 9, 1937, 179–181.
- Polizeidirektion des Kantons Bern (Hg.). Verkehrsausstellung 1951 der Städtischen Polizeidirektion Bern. Bern 1951.
- Regierungsrat [des Kantons Bern]. Verordnung betreffend das Fahren mit Velozipeden. [Bern] 1892.
- Schneider, Hans. Du und dein Fahrrad: Ein praktisches Handbuch für die radfahrende Schweizer-Jugend. Baden 1951.
- Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verband (SMFV). Sicherheit für Zweiradfahrer. 1. Schweizerische Fachtagung für Zweiradsicherheit, 26./27. Februar 1987. Wohlen [AG] 1987.
- Schweizerischer Fahrrad- und Motorradgewerbe-Verband (SFMGV). Union suisse des mécaniciens en cycles et motos (USMCM). 2 Rad Schweiz. 2 roues Suisse. 2 ruote Svizzera. Bern 1989–.
- Schweizerischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband (SFMGV)/Vereinigung der Fachleute schweizerischer Nähmaschinengeschäfte (VFSN). Händler- und Mechaniker-Fachblatt: für das schweizerische Fahrrad-, Motorrad- und Nähmaschinengewerbe: offizielles Publikationsorgan des Schweizerischen Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verbandes (SFMGV), der Vereinigung der Fachleute schweizerischer Nähmaschinengeschäfte (VFSN). Zürich; Bern 1953–1957.
- Schweizerischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband (SFMGV)/Vereinigung der Fachleute schweizerischer Nähmaschinengeschäfte (VFSN). FMG-Fachblatt: für das schweizerische Fahrrad-, Motorrad-, Nähmaschinen- und verwandte Gewerbe: offizielles Publikationsorgan des Schweizerischen Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verbandes (SFMGV), der Vereinigung der Fachleute schweizerischer Nähmaschinengeschäfte (VFSN). Zürich; Affoltern a.A.; Bern 1958–1989.
- Schweizerischer Fussgängerverband. Wir Fussgänger: Zeitschrift für Fussgängerinteressen. 1978–.

- Schweizerischer Velo-, Motor- und Nähmaschinen-Händler- und Mechaniker-Verband. Berufsfragen für Mechaniker-Prüfungen. Winterthur-Wülflingen 1926.
- Schweizerischer Velo-, Motor- und Nähmaschinen-Händler- und Mechaniker-Verband. Antworten zu den Berufsfragen für Mechaniker-Prüfungen. Wülflingen 1926.
- Schweizerischer Velo-, Motor- und Nähmaschinen-Händler- und Mechaniker-Verband. Schweizerisches Händler- und Mechaniker-Fachblatt: für die Velo-, Motor- und Nähmaschinenbranche: offizielles Organ unsern Schweiz. Velo-, Motor- und Nähmaschinenhändler- und Mechanikerverband und den Velo-, Motorrad- und Nähmaschinenhändler-Verband des Kantons Bern. Olten; Winterthur-Wülflingen 1929–1953.
- Schweizerischer Velo-, Motor- und Nähmaschinen-Händler- und Mechaniker-Verband. Schweizerisches Velohändler- und Mechaniker-Fachblatt: für die Velo-, Motor- und Nähmaschinenbranche: offizielles Organ des Schweizerischen Velo-, Motor- und Nähmaschinenhändler- und Mechanikerverbandes. Olten 1923–1929.
- Schwitzguébel. De la Circulation. De la nécessité d'éduquer le public sur les choses de la rue. In: Schweizerische Zeitschrift für Strassenbauwesen, Nr. 6, 1919, 63.
- Schwitzguébel. De la Circulation. De la nécessité d'éduquer la population. In: Schweizerische Zeitschrift für Strassenbauwesen, Nr. 1, 1920, 6–10.
- Seidensticker, Wilhelm. Fahrrad und Radweg in städtebaulicher Beziehung, untersucht am Beispiel des Ruhrgebiets. Bochum 1937.
- Senger, Max. Wanderwege und Fremdenverkehr. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 23, 1942, 387–393.
- Spiegelberg, Hans. Mein Fahrrad und ich: «Der vernünftige Radfahrer». Zürich [1948].
- Sport + Verkehr: offizielles Monatsorgan des Arbeiter-Touring-Bundes der Schweiz (ATB). Sport + trafic: organe officiel mensuel de l'Union du touring ouvrier suisse (UTO). Bern 1985–2000.
- Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route. Zürich 1915–.
- Thommen, H.W., Ueber die Anlage von Fussgängerstreifen oder Schutzwegen. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 9, 1937, 181–187.
- Thommen, H.W., Organisation de la circulation des piétons. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route, No. 14, 1938, 290–294.
- Velo + Moto-Club Andwil-Arnegg. Vereins-Bulletin. Andwil; Arnegg [1977]–.
- Velo Club Lugano. Bollettino sociale. Lugano [1959]–.
- Velo Club Lugano. Bollettino sociale. Lugano [1978]–.
- Vélo romand: magazine. Vessy 1997–.
- Velo: [Monatszeitschrift für den Radsport]. Aarau 1987–1996.
- Velo-Club Allschwil. Cluborgan. Allschwil [1978]–1999.
- Velo-Club Bärau. Info. Langnau [1980]–.
- Velo-Illustrierte: Freizeit, Fitness, Sport. Wil; Erlenbach 1981–1987.
- Verein Velojournal (Hg.). Velojournal: Magazin für Alltagsverkehr und Freizeit: offizielles Organ der IG Velo Schweiz. Zürich 1998.

- Vigier, Diethelm von. Was muss der Strassenbenützer in der Schweiz von den Verkehrsvorschriften wissen? Nachschlagebuch für Motorfahrzeugführer, Fahrradfahrer, Führer von Fahrzeugen mit Tierbespannung, Handkarren, Zugwagen und Viehherden, Reiter, Fussgänger. Solothurn [1951].
- Vogt, Robert: Ueber Geh- und Fahrradwege. In: Strasse und Verkehr. Offizielle Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). La route et la circulation routière. Publication officielle de l'Union des professionnels suisses de la route. No. 14, 1938, 223–228.
- Wir Fussgänger. Zeitschrift für Fussgängerinteressen. Offizielles Organ des Schweizerischen Fussgängerverbandes (SFV). 1978–.
- Wir Fussgänger: Mitteilungsblatt des Fussgänger-Vereins. Zürich 1989–.
- Zeitschrift über das gesamte Bauwesen. 1836–1840.

7.2.4. Online-Informationen und Interessenvertretungen

www.cycling-history.org
www.ecf.com (European Cyclists' Federation)
www.fussverkehr.ch
www.futurebike.ch
www.newride.ch
www.swisshiking.ch
www.swiss-cycling.ch
www.velojournal.ch
www.velokonferenz.ch
www.velosuisse.ch
www.veloland.ch
www.wanderland.ch

7.3. Literatur

- Ambrosioni, Dalmazio. Bike in art: collettiva d'arte in occasione dei Campionati mondiali di mountain bike. Lugano – Monte Tamaro : Rivera, Casa dei Landfogti, 31 agosto – 14 settembre 2003. Rivera [2003].
- Ambrosius, Gerhold; Heinrich-Franke, Christian; Neutsch, Cornelius (Hg.). Standardisierung und Integration europäischer Verkehrsinfrastruktur in historischer Perspektive. Baden-Baden 2009.
- Anders, Michel. Heiteres Radfahren: Streifzug durch die Fahrradgeschichte. Stuttgart 1975.
- Antoniazzi, François. Der Touring Club Schweiz im Spiegel von 100 Ereignissen. Genf 1996.
- Arnold, Michael; Schweiz. Bundesamt für Umwelt. Mehrwert naturnaher Wasserläufe. Untersuchung zur Zahlungsbereitschaft mit besonderer Berücksichtigung der Erschliessung für den Langsamverkehr. Bern 2009.
- Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. Tätigkeitsbericht. Zürich 1992–1998. Bestand:1992/93(1993); 1993(1994)–1998(1999).

- Arnott, Richard; Rave, Tilmann; Schöb, Ronnie. *Alleviating Urban Traffic Congestion*. Cambridge 2005.
- Association du Vieux Collombey-Muraz. *Le Vélo-club de Collombey-Muraz (1949–1958)*. Collombey-Muraz 1991.
- Bachmann, Peter. *Grundlagen zum leichten Zweiradverkehr: Bestände und Fahrleistungen bis 1996 (GFV-Auftrag, Nr. 288)*. [Bern] 1997.
- Bandi, Victor. *Fussgänger- und Velomodellstadt. Der Fussgängerverkehr in der Innenstadt von Burgdorf*. o.O. 1997.
- Barker, Theo; Gerhold, Dorian. *The rise and rise of road transport, 1700–1990*, Cambridge 1993.
- Baumgartner, Emil. *Eine Industrie kämpft um ihre Existenz. Die Schweizerische Fahrradindustrie, ihre Entwicklung, ihr Kampf im Weltkrieg 1939/45*. Biel 1946.
- Bätzing, Werner. *Grande Traversata delle Alpi gta. Der grosse Weitwanderweg durch die Alpen des Piemont. Teil 1: Der Norden; Teil 2: Der Süden*. Zürich 2003. Neuste Auflage.
- Beeley, Serena. *Fahrräder: Geschichte eines Welterfolgs: vom Laufrad zum Mountain Bike*. Stuttgart 1994.
- Bergengruen, Werner. *Deutsche Reise: mit dem Fahrrad durch Kultur und Geschichte*. München 2004.
- Berger, Hans-Ulrich; Güller, Peter; Mauch, Samuel; Oetterli, Jörg. *Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz. Die letzten 50 Jahre. Zusammenfassung*. Bern/Zürich 2009.
- Berger, Wiltrud u.a. *Haltung und Bewegung beim Menschen – Physiologie, Pathophysiologie, Gangentwicklung und Sporttraining*. Berlin 1984, [ohne Seitenangabe], zitiert in: Weidmann, Ulrich. *Transporttechnik der Fussgänger. Transporttechnische Eigenschaften des Fussgängerverkehrs (Literaturauswertung) (Schriftenreihe des IVT, Nr. 90)*. Zürich 1993, 17.
- Bernhardsgrütter, Andreas; Schweizer, Thomas; Merkli, Christoph; *Fussverkehr Schweiz; Pro Velo Schweiz. Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr. Empfehlungen für Bau und Umbau*. Zürich 2009.
- Bertho-Lavenir, Catherine. *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenues touristes*. Paris 2002.
- Bicycle History. *Proceedings of the International Cycling History Conference, Nr. 1–18, 1990–2007*.
- Binder, Heinz. *75 Jahre Zürcher Wanderwege ZAW. 1933–2008. Geschichte – Aufgaben – Zukunft*. Horgen 2009.
- Binder, Ulrich; Heller, Martin (Hg.). *Die Strasse lebt. Fotografien 1938–1970*. Aus dem Archiv der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung. Zürich/Berlin/New York 1997.
- Blumenstein, A.; Schweiz. Bundesamt für Strassen; Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure; Büro für Mobilität AG. *Überlegungen zu einem Marketingansatz im Fuss- und Veloverkehr. Methodik zur Analyse, Strategiefindung und Paketbildung von Fördermassnahmen. Réflexions sur une approche marketing pour le trafic piétonnier et cycliste: méthode pour l'analyse, la recherche de stratégies et l'élaboration de programmes de mesures de promotion. Reflexions on a marketing approach for pedestrian and bicycle traffic: methods to analyse, find strategies and create packages for promotion measures*. Bern 2007.

- Boesch, Hans. Der Fussgänger als Kunde. Beobachtungen zum Komplex Bevölkerungsbewegung, Fussgängerdistanzen, Kundendichte, Parkplätze und öffentlicher Verkehr (Berichte zur Orts-, Regional- und Landesplanung, 58). 2. unveränd. Aufl., Zürich 1987.
- Boesch, Hans. Der Fussgänger als Passagier (ORL-Bericht 73/1989). Zürich 1989.
- Boesch, Hans. Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen: eine Systemanalyse (Schriften der ARF, 14). Zürich 1992.
- Boesch, Hans; Nationales Forschungsprogramm 25 «Stadt und Verkehr». Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen: eine Systemanalyse. Zürich 1992.
- Boesch, Hans; Huber, Benedikt (Hg.). Der Fussgänger in der Siedlung (ORL-Bericht 72/1989). Zürich 1989.
- Boesch, Martin; Schmid, Susanne (Hg.). Zu Fuss? Zu Fuss! (FWR-Publikationen 28/1995). St. Gallen 1995.
- Borscheid, Peter. Auto und Massenmobilität. In: Pohl, Hans/Treue, Wilhelm. Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986. Referate und Diskussionsbeiträge des 11. Wissenschaftlichen Symposiums der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (Beiheft Nr. 52, Zeitschrift für Unternehmensgeschichte). Stuttgart 1988, 117–141.
- Bovy, Philippe H. Le Rôle du piéton dans les transports urbains. Tiré à part du «Bulletin technique de la Suisse Romande», No 6, 14 mars 1974, Lausanne 1974.
- Bovy, Philippe H. Non-Motorized Urban Transport in Developed and Developing Countries – An Overview, Berkeley 1975.
- Briese, Volker. «..., aber gefährlich» In: Kultursekretariat Nordrhein-Westphalen (Hg.). Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens, Bielefeld 1995, 55–66.
- Brunsiek, Sigrun; Siegel, Josef. «Komischer Apparat» – Marcel Duchamps «Fahrrad-Rad» und die Folgen für die Kunst. In: Kultursekretariat Nordrhein-Westphalen (Hg.). Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens, Bielefeld 1995, 75–89.
- Brög, Werner; Erl, Erhard. Allemagne. Les transports mécanisés à courte distance. Importance du trafic non motorisé pour la mobilité dans nos villes. In: Centre de recherche économiques. Les déplacements de personnes à courte distance. Paris 1994, 5–70.
- Buchs, Andrea. Ostermundigen. Ideen zur Förderung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr. Interdisziplinäre Projektarbeit in Allgemeiner Ökologie. Bern 2001.
- Bundesamt für Raumentwicklung; Bundesamt für Statistik (Hg.). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg 2001.
- Bundesamt für Raumentwicklung; Bundesamt für Statistik (Hg.). Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000. Hintergrundbericht zu «Mobilität in der Schweiz». o.O. 2002.
- Bundesamt für Statistik (Hg.). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Neuchâtel 2007.
- Bundesamt für Raumentwicklung; Bundesamt für Statistik (Hg.). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuenburg/Bern 2012.
- Bundesamt für Statistik. Statistisches Jahrbuch der Schweiz. Annuaire statistique de la Suisse. Bern, Basel, Zürich, 1891–, insbes. Jahrgänge 1917–1986 (Fahrradstatistik).
- Bundesamt für Statistik (Hg.). Kantone und Städte der Schweiz. Statistische. Cantons et villes suisses. Données statistiques. Bern, Neuchâtel 1991–2005.

- Bundesamt für Statistik (Hg.). Strassenfahrzeuge in der Schweiz. Bern, Neuchâtel 1998–2003.
- Bundesamt für Statistik (Hg.). Schweizerische Verkehrsstatistik. Statistique suisse des transports. Bern 1948–.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA). Materialien Langsamverkehr. Div. Jahrgänge.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA). Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich: Expertenbericht (Materialien Langsamverkehr, Nr. 102). Bern 2000.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA). Leitbild Langsamverkehr. Entwurf. Bern 2002.
- Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL (Hg.). Elektro-Zweiräder. Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten (Umwelt-Materialien Nr. 173. Luft), Bern 2004.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.). Fahrrad. Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin 2002.
- Burger, Hermann [et al.]. Villiger – 1888–1988: Rauchzeichen. Pfeffikon 1988.
- Burkhalter, Rudolf. Wegleitung und Empfehlungen für die Planung und Realisierung von Fusswegnetzen. Bern 1988.
- Burri, Monika. Das Fahrrad: Wegbereiter oder überrolltes Leitbild? Eine Fussnote zur Technikgeschichte des Automobils. Zürich 1998.
- Butz, Marlène; Fussverkehr Schweiz; Pro Velo Schweiz. Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen. Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen. Zürich 2007.
- Capirone, Markus; Leupi, Daniel; Stadtherr, Lukas; Schweiz. Bundesamt für Strassen; Stiftung Schweiz Mobil; Fonds für Verkehrssicherheit. Planung von Velorouten. Handbuch. Conception d'itinéraires cyclables. Manuel. Pianificazione di percorsi ciclabili. Manuale. Bern 2008.
- Carré, Jean-René. Le vélo dans la ville. Un révélateur social. In: Les Cahiers de médiologie, 1998, S. 153–168.
- Centre de recherché économiques. Les déplacements de personnes à courte distance. Paris 1994.
- Chèvre, R.; Dériaz, Blaise. Fussgängerbereiche in Schweizer Städten. Dokumentation. Bern 1979.
- Chèvre, R.; Dériaz, B; Jenni & Voorhees (Zürich); Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner. Fussgängerbereiche in Schweizer Städten. Dokumentation [Beispielsammlung]. [Zürich] 1979.
- Comunità d'interesse (CI) dei ciclisti svizzeri (ed.). In bici sul posto di lavoro: chi va in bicicletta rende di più! informazioni ad uso pratico per snellire il traffico pendolare. Berna 1996.
- Cortat, Alain. Condor. Cycles, Motocycles et construction mécanique 1890–1980. Delémont 1998.
- Cornell, Laurel L. How Did Roads in the United States come to Be So Large? An Analysis of the Person on Foot from the Viewpoint of the AASHTO Road Designer, 1954–1990. T2M-Paper 2007.
- Cox, Peter. The Role of Human Powered Vehicles in Sustainable Mobility Built Environment 34 (2), 2008, 140–160.
- Danielli, Giovanni. Planungsfragen bei Fuss- und Wanderwegen. Behandlung der Fuss- und Wanderwege in Plänen nach Art. 4 FWG (Schriften der ARF, 9). Zürich 1987.

- Danielli, Giovanni; Maibach, Markus. Schweizerische Verkehrspolitik. Zürich 2007.
- Danini, Fabio. Mezzeruote. Viaggio nel ciclismo giovanile. Tecnica, preparazione, alimentazione, esperienze e opinioni di un allenatore. Locarno 2000.
- Daul, Anton. Illustrierte Geschichte der Erfindung des Fahrrades und der Entwicklung des Motorfahrradwesens. Lindau 1990.
- Fussverkehr Schweiz. Jahresbericht. Zürich 1999-. Bestand 1999(2000)-. SWA Bv L II 72.
- Fussverkehr Schweiz. Auf dem Weg zu einer Charta Vision Zero: Entwurf für eine Grundlage der Verkehrssicherheitspolitik der Schweiz im 21. Jahrhundert. Zürich 2000.
- Der Schweizerische Beobachter (Hg.). Wie sie leben. Eine Untersuchung über Lebensstandard und Konsumgewohnheiten der Abonnenten des Schweizerischen Beobachters, durchgeführt vom Befragungsdienst der Gesellschaft für Marktforschung, Zürich. Basel [1951].
- De Saint Martin, Monique. Une sociabilité mondaine: les debuts du velocipede et du tennis en France. In: Traverse. Zeitschrift für Geschichte, Vol.3, 1998, S. 45-55.
- Dienel, Hans-Liudger. Konkurrenz und Kooperation von Verkehrssystemen. In: Gundler, Bettina; Hascher, Michael; Trischle, Helmuth (Hg.). Unterwegs und mobil. Verkehrswelten im Museum. Frankfurt/Main 2005, 111-129.
- Di Falco, Daniel. Prometheus fährt Rad. Die Mythen der industriellen Moderne in der frühen Fahrradwerbung. In: Pfister, Christian (Hg.). Bilder vom besseren Leben. Wie Werbung Geschichte erzählt. Bern 2002, 83-97.
- Dodds, Alastair. Cycling. In: Veitch, Kenneth (ed.). Transport and Communications (Scottish Life and Society. A compendium of Scottish Ethnology). Edinburgh 2009, 553-570.
- Dodge, Pryor. The Bicycle, New York 1996. Übersetzung: Dodge, Pryor. Faszination Fahrrad. Geschichte, Technik, Entwicklung. Kiel 1997.
- Durry, Jean et. al. L'en-cycle-opédie: [tout sur le vélo]. Lausanne 1982.
- Ebert, Anne-Katrin. Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940. Frankfurt a. M. 2010.
- Egli, Hans-Rudolf; Seewer, Ueli. Das Quartier als Lebensraum. Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern, Bd. 60, 1997, 199-219.
- Eichbaum, Niklaus. Raumplanungs- und umweltrechtliche Problemfelder beim Bau von Einkaufszentren und Fachmärkten unter besonderer Berücksichtigung der Empfehlungen der Bundesämter für Umwelt und Raumentwicklung zur Standortplanung verkehrsintensiver Einrichtungen im kantonalen Richtplan. Zürich 2008.
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; Bundesamt für Strassen. Massnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken. [Bern] 2002.
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Leitbild Langsamverkehr: Auftrag, Vision, Grundstrategie, Leitsätze, Massnahmen. Entwurf. Bern [2002].
- Eisner, Manuel. Mobilitätskultur in der Schweiz. Eine soziologisch-historische Perspektive. In: disP – The Planning Review, 1992, Nr. 28, 11-17.
- Fehlau, Gunnar. Das Liegerad. 2. Auflage. Kiel 1994.
- Fischer, Toni. Der Fussgänger im Strassenverkehr. Eine haftpflichtrechtliche Darstellung der Sorgfaltspflichten und der Folgen dieser Pflichtverletzungen (Zürcher Studien zum Privatrecht; 6). Zürich 1979.

- FMG-Fachblatt Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe: offizielles Publikationsorgan des schweiz. Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verbandes. USMCM-bulletin le cycle et le motovéhicule suisse: organe officiel de l'Union suisse des mécaniciens en cycles et motos. Affoltern am Albis 1968–1989.
- Foley, Verbard et al. Leonardo da Vinci und das Fahrrad. In: Technikgeschichte 50, 1983, 100–128.
- Franke, Jutta. Illustrierte Fahrrad-Geschichte (Materialien / Museum für Verkehr und Technik, Berlin, Bd. 1). Berlin[-West] 1987.
- Frey, Thomas. Automobilverbände, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 24.05.2006, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16476.php>.
- Frick Karin, Hauser Mirjam. Statusfaction. Was wir morgen für unser Ansehen tun. Executive Summary. Hrsg. vom Gottlieb-Duttweiler-Institut Zürich. Zürich 2008. <http://www.gdi.ch/studien>.
- Frischknecht, Jürg. Wandert in der Schweiz solange es sie noch gibt. Ein Wanderbuch für 35 Lokaltermine. Zürich 1987.
- Froelicher, Martino. Streiflichter auf die Geschichte des Wanderns. «Des Jubelns ist kein Ende!» In: Wanderland. Das Magazin der Schweizer Wanderwege, 3/2009, 42–46.
- Fröhlich, Philipp. Änderungen der Intensitäten im Arbeitspendlerverkehr von 1970 bis 2000. Diss ETH Zürich. Zürich 2008.
- Fussverkehr Schweiz; Verkehrs-Club der Schweiz. Sicher zu Fuss – Innovationspreis Fussverkehr 2004: Portraits der 10 prämierten Projekte. Zürich 2004.
- Garbrecht, Dietrich. Die Situation des Fussgängers. Bern 1983.
- Germain, Stéphane. Le vélo illustré de A à Z. Genève 2000.
- Gloor, Daniela; Fierz, Gaby; Schumacher, Beatrice. Freizeit, Mobilität, Tourismus aus soziologischer Sicht, Bern 1993.
- Grob, Daniel; Schweiz. Abteilung Verhalten im Verkehr; Schweiz. Bundesamt für Strassen; Fussverkehr Schweiz. Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich. Expertenbericht. Bern 2000.
- Grunder, Hans-Ulrich. Schulreform und Jugendkultur. Wandervogel und Mädchenwandervogel in der Schweiz. In: Pädagogische Rundschau, 53. Jg., 1999/3, 269–293.
- Grüneberg, Patrick; Stache, Antje (Hg.). Fahrrad – Person – Organismus: zur Konstruktion menschlicher Körperlichkeit. Frankfurt a.M. 2008.
- GS EVED; Dienst für Gesamtverkehrsfragen. Grundlagen zum leichten Zweiradverkehr. Bestände und Fahrleistungen bis 1996 (GVF-Auftrag, Nr. 288). Zürich 1997.
- Hadorn, Christian; Schweiz. Bundesamt für Strassen. Signalisation Wanderwege. Handbuch. Bern 2008.
- Haefeli, Ueli. Ein Dorf wird Vorstadt. Suburbanisierung am Beispiel der bernischen Agglomerationsgemeinde Münchenbuchsee. Zürich 1996.
- Haefeli, Ueli. Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990. Zürich 2008.
- Haefeli, Ueli (Hg.). Keine Ahnung von Planung? Raum- und Verkehrsplanung im städtischen Kontext. Lektürekurs. Reader Teil 1 und 2. Bern 2008.
- Haefeli, Ueli. Der autofreie Lebensstil. Spezialauswertungen der Mikrozensus Verkehr 1994, 2000 und 2005 sowie der Eidgenössischen Einkommens- und Verbrauchserhebung 2003–2005. Luzern 2008.
- Haefeli Ueli; Walker David; Büro interface. Begleitforschung Newride 2008. Langzeitprofil von E-Bike-Käufern in Basel, Luzern 2008.

- Haefeli, Ueli; Kaufmann-Hayoz, Ruth. Aufwachsen mit dem Auto. Das 1950er Syndrom und die Mobilität von Kindern. In: Kirchhofer, André; Krämer, Daniel; Merki, Christoph Maria; Poliwoda, Guido; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.). Nachhaltige Geschichte. Festschrift für Christian Pfister. Zürich 2009, 309–329.
- Haering, Barbara; Lothar, Mirco. Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz. Hrsg. von Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern 2010.
- Hämmann, Christoph; Mannhart, Urs; Velokurier Bern. Velokurierbuch. Beiträge zu 20 Jahren Velokurier Bern. Bern 2008.
- Härtel, Hermann; Rennhofer, Maria (Hg.). Mit dem Zweirad um die Welt. Die sensationelle Reise des Gustav Sztavjanik 1924–1931. Innsbruck 2000.
- Hättenschwiler, Diego. Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde. Seminararbeit der Universität Bern [Manuskript]. Bern 1990.
- Hartmann, Michael. Der Autogeher. AutoBiographie eines AutoGegners. Münster 1998.
- Herlihy, David. Bicycle. The History. New Haven 2004.
- Hildebrandt, Carl. Das Ordonnanzrad in der Schweizer Armee: 1887–1913. Thun 2009.
- Hochmuth, Andreas. Kommt Zeit kommt Rad. Wien 1991.
- Horton, Dave; Rosen, Paul; Cox, Peter. Cycling and Society. Aldershot 2007.
- Huguenin, Raphael Denis; Schweizerische Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr; Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung. Das Fussgängerproblem im Strassenverkehr aus Anlass der SKS-Aktion 1976: «Achtung Fussgänger», «Bewusst sehen, klar verständigen, Vortritt gewähren» und der BFU-Zusatzaktion: «Links gehen – Gefahr sehen». Bern 1976.
- Hüttenmoser, Marco. Das Kind und der Strassenraum. In: Netzwerk Langsamverkehr (Hg.)/Réseau piétons-vélos (éd.). Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr: Stand des Wissens – Massnahmen – Potentiale: Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo: état des connaissances, mesures et potentiels: vers une réorientation des politiques de transport. (Berichte des NFP 41 Verkehr und Umwelt. Rapports du Programme national de recherche 41 Transport et environnement; A9). Bern 1999, 87–101.
- Illi, Martin. Wandern. In: Historisches Lexikon der Schweiz, 2004, URL: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16339.php>, [12.04.2010].
- Imboden, Melk (Hg.). Photographien von Michael Aschwanden. Unterwegs auf der Axenstrasse 1911–1939. Bern 2003.
- INFRAS (Infrastruktur- und Entwicklungsplanung Umwelt- und Wirtschaftsfragen; Zürich). Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr. Efficience des investissement publics dans la locomotion douce. Zürich 2003.
- Institut für Raumentwicklung (IRAP). Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs. Enquête sur le trafic piétonnier et cycliste. Survey of pedestrian and cycle traffic. (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Strassen; 1146). Bern 2005.
- Institut für Umweltgestaltung (Hg.). Fussgängerzonen. Bereiche; Gestaltungselemente. Pedestrian areas. Zone pour les piétons (Arbeitsblätter zur Umweltgestaltung, 3). Stuttgart 1977.
- Interessengemeinschaft Velo beider Basel (Hrsg.). Basler Veloblatt. Basel 1976–1995.
- Iseli, E[rnst]. Der ATB im Werden. Bern 1943.

- Ishaque, Muhammad M.; Noland, Robert B. Making roads safe for pedestrians or keeping them out of the way? In: *The Journal of Transport History*, Volume 27, 2006/1, 115–137.
- Jacobs, G.; Aeron-Thomas, A.; Astrop, A. Estimating global road fatalities (TRL Report 445). Crowthorne 2000.
- 75 Jahre Fahrrad- und Motorrad-Gewerbeverband des Kantons Bern – 1905–1980. Bern 1980.
- Jud, Heinrich. Kleine Einführung ins FWG: (Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985) (Schriften der ARF, 10). Zürich 1987.
- Jud, Heinrich. Rechtsfragen bei Fuss- und Wanderwegen: Aspekte der rechtlichen Sicherung, der Haftung und des Unterhaltes (Schriften der ARF, 8). Zürich 1986.
- Kaschuba, Wolfgang. Die Fussreise. In: Bausinger, Hermann; Beyrer, Klaus; Korff, Gottfried (Hg.). *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. München 1991.
- Kaschuba, Wolfgang. Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt a. M. 2004.
- Keller, Helen; Hauser, Matthias; Schweiz. Bundesamt für Strassen. *Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs*. Bern 2006.
- Kleine Bettlektüre für alle, die ihr Fahrrad lieben. Bern [1996].
- Klose, Alexander. *Rasende Flaneure. Eine Wahrnehmungsgeschichte des Fahrradfahrens*. Münster 2003.
- Klose, Alexander. Kaleidoskopisch – Das Fahrrad um 1900 als optische Apparatur und Medium einer neuen, technisch gestützten Wahrnehmung. In: Patrick Grüneberg und Antje Stache (Hg.): *Fahrrad-Person-Organismus. Zur Konstruktion menschlicher Körperlichkeit*. Frankfurt a.M. 2008. 21–32.
- Knoflacher, Hermann. *Verkehrsplanung für den Menschen. Band 1: Grundstrukturen*. Wien 1987.
- Knoflacher, Hermann. *Fussgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien*. Köln 1995.
- Körntgen, Silvia. Das Fahrrad als Nahverkehrsmittel. Raumannsprüche, Raumbedingungen und Raumbewertungen in der Radverkehrsplanung. Eine angewandt-verkehrsgeographische Untersuchung am Beispiel Mainz. Mainz 1989.
- Krause, Joachim. Versuch, aufs Fahrrad zu kommen. Zur Technik und Ästhetik der Velo-Evolution. In: Neyer, Hans Joachim (Hg.). *Absolut modern sein. Zwischen Fahrrad und Fliessband: culture technique in Frankreich 1889–1937*. Eine Ausstellung der Neuen Gesellschaft für Bildende Kunst in den Räumen der Staatlichen Kunsthalle Berlin vom 20.3. – 15.5.1986. West-Berlin 1986, 59–74.
- Krause, Joachim. Das Fahrrad. Von der «kindischen» Kombinatorik zur Montage. In: Ruppert, Wolfgang (Hg.). *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*, Frankfurt a. M. 1993, 79–118.
- Kromer, Felix; Flückiger, Roland; Schmid, David; EDMZ; Schweiz. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft; Schweizer Wanderwege. *Richtlinien für die Markierung der Wanderwege*. Bern 1992.
- Lambert, Benoît. *Cyclopolis, ville nouvelle: contribution à l'histoire de l'écologie politique*. Genève 2004.
- Lamprecht, Markus; Fischer, Adrian; Stamm, Hanspeter; Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege; Schweiz. Bundesamt für Strassen. *Wandern in der Schweiz. Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten*. Bern 2009.

- Lanz, Peter; Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Orts- und Regionalplanung (Hrsg.) [in Zusarb. mit der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF)]. Planung und Realisierung von Fusswegnetzen. Liestal 1995.
- Lay, Maxwell G. Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt a.M. 1994.
- Lebet, Pascal. Instrument zur Bewertung von Anlagen für den Fussgängerverkehr in Innenstädten. Fallstudie Biel. Bern 1999.
- Leiser, Daniel. Meine Rechte im Strassenverkehr: alles, was Automobilisten, Zweiradfahrer und Fussgänger wissen müssen (Beobachter Ratgeber). Zürich 2004.
- Leupi, Daniel. Das schwierige Zählen der Füsse und Räder. In: Netzwerk Langsamverkehr (Hg.)/Réseau piétons-vélos (éd.). Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr: Stand des Wissens – Massnahmen – Potentiale: Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo: état des connaissances, mesures et potentiels: vers une réorientation des politiques de transport. (Berichte des NFP 41 Verkehr und Umwelt. Rapports du Programme national de recherche 41 Transport et environnement; A9). Bern 1999, 9–32.
- Lessing, Hans-Erhard. Vorwort. In: Dodge, Pryor. The Bicycle, New York 1996. Übersetzung: Dodge, Pryor. Faszination Fahrrad. Geschichte, Technik, Entwicklung. Kiel 1997, 6–9.
- Libotte, Armando. Storia illustrata dello sport nel Ticino 1830–1984. Locarno 1984.
- Lindenmann, Hans-Peter; Riedel J. Thoma. Fussgänger-Lichtsignalanlagen. [Bern] 1987.
- Löfgren, Orvar. Know Your Country. A Comparative Perspective on Tourism and Nation Building in Sweden. In: Baranowski, Shelley; Furlough, Ellen (eds.). Being elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America. Ann Arbor 2001, 137–154.
- Maierhof, Gudrun; Schröder, Katinka. Sie radeln wie ein Mann, Madame. Als die Frauen das Rad eroberten. Zumikon 1992.
- Maloya AG Pneu und Gummiwerke Gelterkinden (Hg.). Wie ein dynamischer Pionier aus einem Schweizer Berg eine Pneumarke macht. (Ohne Ort) 1986.
- Malvache, Jean-Luc. Das Fahrrad als Schnittstelle zwischen Individuum und Masse und Industrie und Natur. In: Kultursekretariat Nordrhein-Westfalen (Hg.). Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens, Bielefeld 1995,
- Masterplan Fiets. Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten. Der niederländische Masterplan Fiets. Beschreibung und Auswertung im historischen Kontext. Zoetermeer 1999.
- Mathys, F[ritz] K[arl]. Schweizerisches Turn- und Sportmuseum Basel. Vom Schnellfuss zum Fahrrad: Wegleitung zur Fahrradabteilung. Basel [1972].
- McGurn, James. On your bicycle. An illustrated history of cycling. London 1987.
- Meierhofer, Ulrich A.; Zumoberhaus, Markus; Schweiz. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft; Lignum; Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege. Holzkonstruktionen im Wanderwegbau. Handbuch zur Optimierung von Planung, Bau und Betrieb. Bern 1992.
- Merki, Christoph Maria. Konfigurationen vergangenen Verkehrs. Elf Bilder aus dem Archiv der Beratungsstelle für Unfallverhütung. In: Traverse. Zeitschrift für Geschichte, 6. Jg., 1992/2, 143–150.

- Merki, Christoph Maria. Den Fortschritt bremsen? Der Widerstand gegen die Motorisierung des Strassenverkehrs in der Schweiz. In: Technikgeschichte, Nr. 3, 1998, 233–253.
- Merki, Christoph Maria. Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien/Köln/Weimar 2002.
- Merki, Christoph Maria. Vom «Herrenfahrer» zum «Balkanraser». Zur Geschichte des Automobilismus in der Schweiz. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte SZG, Jg. 56 (2006/1), 46–56.
- Merki, Christoph Maria. Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart 2008.
- Merki, Christoph Maria. Fahrrad. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 28.11.2005, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13902.php>.
- Meyer, Benedikt. vorwärts rückwärts. Baisse und Renaissance des Fahrradfahrens in der Schweiz 1960–1980. Lizentiatsarbeit Universität Bern. Bern 2008.
- Meunier, Bertrand. Vélo. Genève 1999.
- Michel, Urs; Verkehrsclub der Schweiz. Planungsansatz Langsamverkehr. 10 Beispiele von sicheren Erschliessungsstrassen. La conduite calme, un principe d'aménagement. 10 exemples des dessertes sûres. Bern [1995].
- Michel, Urs; Verkehrsclub der Schweiz. Planungsansatz Langsamverkehr II. 12 Beispiele von sicheren Sammelstrassen. Ecomobilité: un principe d'aménagement. 12 exemples de routes collectrices sûres. Bern [1995].
- Mijnssen-Hemmi, Pete. 30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich: 1975 bis 2005. Zürich 2006.
- Minetti, Alberto; Pinkerton, John; Zamparo, Paola. From Bipedalism to Bicyclism. Evolution in Energetics and Biomechanics of Historic Bicycles. In: Proceedings: Biological Science, Nr. 1474, 2001, 1351–1360.
- Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten. Cities make room for cyclists. Examples from towns in the Netherlands, Denmark, Germany and Switzerland. 1995.
- Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten. Der niederländische Masterplan Fiets. Beschreibung und Auswertung im historischen Kontext. Zoetermeer 1999.
- Morecki, A[dam] (Hg.). Biomechanics of Miton. International Centre for Mechanical Sciences, Courses and Lectures No 263. Wien 1980, [ohne Seitenangabe]; zitiert in: Weidmann, Ulrich. Transporttechnik der Fussgänger. Transporttechnische Eigenschaften des Fussgängerverkehrs (Literaturauswertung) (Schriftenreihe des IVT, Nr. 90). Zürich 1993, 17.
- Müller-Baur, Harald. Arbeiterbewegung und Fahrradkultur. Zur Geschichte des Arbeiter-Rad- und Kraftfahrervereins «Wanderlust» in Kirchheim/Teck (Beiträge zur Geschichte und Kulturgeschichte des Fahrrads, Band 2). Regensburg 2002.
- Müller, Roland; SVI, Vereinigung schweizerischer Verkehrsingenieure; Association suisse des ingénieurs de la circulation (Hg.). Velo- und Mofaverkehr in den Städten. Zürich 1980.
- Müller, Urs (Hg.). 75 Jahre Velo-Club «Glückauf» Kaisten. Kaisten 1983.
- Museo d'arte Mendrisio. A ruota libera: dal velocipede ai mondiali, fra competizione e vita quotidiana: [mostra], Casa Croci Mendrisio, [18 agosto–17 ottobre 2009]. Mendrisio 2009.

- Netzwerk Langsamverkehr (Hg.)/Réseau piétons-vélos (éd.). Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr: Stand des Wissens – Massnahmen – Potentiale: Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo: état des connaissances, mesures et potentiels: vers une réorientation des politiques de transport. (Berichte des NFP 41 Verkehr und Umwelt. Rapports du Programme national de recherche 41 Transport et environnement; A9). Bern 1999.
- Netzwerk Langsamverkehr (Hg.)/Réseau piétons-vélos (éd.). Fussgänger- und Veloverkehr: Potentiale – Massnahmen – Strategien: Tagung vom 6.11.1998. Les déplacements à pied et à vélo: potentialités – mesures – stratégies: Colloque du 6.11.1998 (Berichte des NFP 41 Verkehr und Umwelt. Tagungsdokumentation. Rapports du PNR 41 Transport et environnement. Actes du Colloque; T2). Bern 1999.
- Netzwerk Langsamverkehr. Nationales Forschungsprogramm 41, Verkehr und Umwelt – Wechselwirkungen Schweiz-Europa – Programmleitung. Investitionen in die Zukunft. Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Bern 2000.
- NewRide. Das Programm für E-Bikes und E-Scooters. Jahresberichte 2002–2010. URL: <http://www.newride.ch/jahresberichte.html>.
- Neyer, Hans Joachim. Absolut modern sein. Zwischen Fahrrad und Fließband: culture technique in Frankreich, 1889–1937: Ausstellung der Neuen Gesellschaft für bildende Kunst in den Räumen der Staatlichen Kunsthalle, Berlin, 20.3.–8.5.1986. Berlin 1986.
- Niemann, Harry; Hermann, Armin (Hg.). Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten. Stuttgart 1995.
- Nosetti, Orlando. Ciclisti e ciclismo fra mimose e camelie. Storia del Velo Club Brissago 1906–2006. Locarno 2006.
- Nucéra, Louis. Le roi René: [la passion du vélo]. [Genève] 1996.
- Nussbaum, Urs. Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme (Europäische Hochschulschriften, Reihe 3, Geschichte und ihre Hilfswissenschaften, Bd. 395). Frankfurt a. M. 1989.
- Ott, Peter. Velofahren in Fussgängerzonen. Möglichkeiten der Koexistenz von Fussgängern und Velofahrenden (Forschungsberichte auf Antrag der Vereinigung schweizerischer Verkehrsingenieure, 44/89 und 42/92), Zürich.
- Oeding, Detlef. Verkehrsbelastung und Dimensionierung von Gehwegen und anderen Anlagen des Fussgängerverkehrs. Bonn 1963.
- Paturi, Felix R. Die Geschichte des Fahrrads. Aarau 1988.
- Penn, Robert. It's all about the bike: in pursuit of happiness on two wheels. London 2010.
- Perritaz, Michel; Trottet, Bernard. Le Vélo et la Ville. Mobilité Humaine et Qualité de Vie Urbaine. Lizentiatsarbeit Universität Genf. Genève 1982.
- Pfister, Christian. Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Vol. 56, 2006, 2–6.
- Pfrunder, Peter. Ernst Brunner – Photographien 1936–1962. Zürich 1995.
- Pini, Giuseppe; Bernardoni, Sebastiano; Iseli, Aude; Munafò, Sébastien. Usagers, usages et potentiel des vélos à assistance électrique. Résultats d'une enquête menée dans le canton de Genève. Observatoire Universitaire de la Mobilité (Hg.). Genève 2009.
- Planungsbüro Jud; velo:consult. Evaluation und Potenzialabschätzung Velogate: Gesamtbericht. Zürich 2001.

- Porrini, Andra. Les débuts de l'Unione Ticinese Operai Escursionisti. Les itineraries de l'alpinisme populaire tessinois dans l'entre-deux-guerres. In: Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier, Nr. 18, 2002, 63–79.
- Pöttsch, Matthias. «O Fahrrad, Kamel des Abendlands!». Fahrrad und Moderne. Zur Erfolgsgeschichte eines Massenverkehrsmittels. In: Kultursekretariat Nordrhein-Westphalen (Hg.). Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens. Bielefeld 1995, 11–34.
- Pulla, Ralf. Hybridwesen: Fahrrad und Athlet im Radsport des 20. Jahrhunderts. In: Patrick Grüneberg und Antje Stache (Hg.). Fahrrad-Person-Organismus. Zur Konstruktion menschlicher Körperlichkeit. Frankfurt a.M. 2008. 41–55.
- Rabenstein, Rüdiger. Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914., Hildesheim 1996.
- Rabenstein, Rüdiger. «Die Zukunft des Volkes liegt im Veloziped!» – Der Prestigewandel des Radfahrens 1890–1910. In: Kultursekretariat Nordrhein-Westphalen (Hg.). Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens, Bielefeld 1995, 47–53.
- Racine, Francis. Fussgängerverhalten in der Bieler Innenstadt. Fusswegwahl, Verkehrsmittelbenutzung, Einkaufs- und Freizeitverhalten von Fussgängern. Bern 1999.
- 2 Rad Schweiz SFMGV. 2 roues Suisse USMCM. 2 ruote Svizzera USMCM. Affoltern am Albis 1989–1991. (FMG-Fachblatt). Affoltern am Albis 1989–1991.
- Rauck, Max J. B.; Volke, Gerd; Paturi, Felix R. Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte: das Fahrrad und seine Geschichte. 4. neubearb. Aufl. Zürich 1988.
- Rauh, Wolfgang; Stögner, Robert; Wimmer, Rupert. Sicher gehen in Stadt und Dorf. Wien [2001].
- Renggli, Josef. Schweizer Radsport gestern, heute, morgen: Velo – Velo. Geschichte und Geschichten. Zürich 1998.
- Rennert, Jack. 100 Years of Bicycle Posters. Berlin 1974.
- Rey, Kurt. 75 Jahre VMC Muhen: Velo-Moto-Club Muhen 1923–1998: Jubiläumsschrift. Muhen 1998.
- Ritzmann-Blickenstorfer, Heiner (Hg.). Historische Statistik der Schweiz. Zürich 1996.
- Roberts, Derek. Cycling History – Myths and Queries. Birmingham 1991.
- Rohner-Gassmann, René. «Auf sausendem Rade in die Weite!» Das Velofahren und seine soziokulturelle Bedeutung in der Schweiz 1900–1950. Lizentiatsarbeit Universität Zürich. Zürich 1991.
- Rosen, Paul. The Social Construction of Mountain Bikes. Technology and Postmodernity in the Cycle Industry. In: Social Studies of Science, Nr. 3, 1993, 479–513.
- Rosen, Paul. Framing Production: Technology, Culture, and Change in the British Bicycle Industry. Cambridge 2002.
- Rupp, Marco; Schweiz. Bundesamt für Strassen; Ecompta. Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen. Arbeitshilfe. Bern 2007.
- Ruppert, Wolfgang (Hg.). Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. Frankfurt a. M. 1993.
- Ruske, Wilfried; Monheim, Heiner; Brög, Werner; Sigurd Rielk. Der nichtmotorisierte Verkehr: 8. Workshop I/81, 1.–3. Juni 1981, Grainau/Eibsee (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, DVWG. Reihe B, Seminar B69). Köln 1983.
- Rytz, Michael. Weglängen und Reichweiten der FussgängerInnen. Die Bestimmungsgrößen der Weglängen und Reichweiten. Auswertung des Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994. Anwendungsmöglichkeiten am Beispiel Burgdorf. o.O. 1997.

- Sandner, Günther. Zwischen proletarischer Avantgarde und Wanderverein. Theoretische Diskurse und soziale Praxen der Naturfreundebeziehung in Österreich und Deutschland (1895–1933/34). In: Zeitgeschichte 9–10, 23. Jg., 1996, 306–318.
- Sartori, Aldo. Ciclismo '71 a Bellinzona. Bellinzona [1971].
- Sauter, Daniel. Institutionelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen für eine neue Verkehrspolitik. Zürich 1999.
- Sauter, Daniel; Bernet, Regine; Schweizer, Thomas; Schweiz. Bundesamt für Strassen; Fussverkehr Schweiz. Elemente einer Strategie für die Förderung des Fussverkehrs. Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes. Zürich 2001.
- Sauter, Daniel; Schweiz. Bundesamt für Strassen. Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005. Bern 2009.
- Sax, R[olf]. Thurgauischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband. 50 Jahre Thurgauischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband. Weinfelden 1962.
- Scaramuzza Gianantonio; Ewert Uwe. Querungsstellen für den Fussverkehr, bfu-Faktenblatt 02, (Hg) bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern 2009.
- Schacht, Hans Joachim. Die Bedeutung des Radfahrwegs für die städtebauliche Planungsarbeit. Dissertation. Dresden 1933.
- Schellenberg, Gerd. Nachwort. In: Daul, Anton. Illustrierte Geschichte der Erfindung des Fahrrades und der Entwicklung des Motorfahrradwesens. Lindau 1990, I–XXIII.
- Schiedt, Hans-Ueli. Der Langsamverkehr. Teil 1: Die vormodernen Bedingungen des Verkehrs. [Manuskript] Bern 2009.
- Schiesser, Hans-Kaspar; Blumenstein, Andreas; Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Projekt); Burgdorf (BE). Stadtbauamt. Natürlich unterwegs: Schlussbericht 1996–2001 Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Burgdorf 2002.
- Schmucki, Barbara. Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Frankfurt 2001.
- Schranz, Niklaus. Velofahren in innenstädtischen Fussgängerbereichen. o.O. 1996.
- Schumacher, Beatrice. ... engagiert...unterwegs. 100 Jahre Naturfreunde Schweiz, 1905–2005. Baden 2005.
- Schürch, Alfred. Fussgänger im Verkehr. Eine Literaturlauswertung. Zürich 1973.
- Schürch, Alfred. Radfahrer im Verkehr. Eine Literaturlauswertung. Zürich 1973.
- Schweizer, Thomas. Die Geschichte des Fussgängerstreifens. Fussverkehr Schweiz. Faktenblatt. 2007. Aktualisiert November 2010.
- Schweizer, Thomas. Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell. In: Zeitschrift Alternative Kommunalpolitik AKP (Hg.): Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume. Berlin 2010.
- Schweiz. Bundesamt für Statistik. Pendlermobilität in der Schweiz (Eidgenössische Volkszählung 2000. Strukturhebung der Schweiz). Neuchâtel 2004.
- Schweiz. Bundesamt für Strassen. Entwurf. Leitbild Langsamverkehr. Auftrag, Vision, Grundstrategie, Leitsätze, Massnahmen. Bern 2002.
- Schweiz. Bundesamt für Strassen; Schweizer Wanderwege. Vollzugshilfe Langsamverkehr. Guide de recommandations de la mobilité douce. Aiuto all'esecuzione traffico lento. Bern diverse Jahrgänge.
- Schweiz. Bundesamt für Strassen. Materialien Langsamverkehr. Documentation sur la mobilité douce. Materiali per il traffico lento. Bern diverse Jahrgänge.
- Schweiz. Bundesamt für Strassen. Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts. Bern 2006.

- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege SAW. Die Auswirkungen des Strassenbaus auf das Schweizerische Wanderwegnetz. Schlussbericht (Forschungsauftrag 29/1976). Bern 1980.
- Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein (SIA). Personen-Nahverkehr in Agglomerationen. Zürich 1980.
- Seewer, Ulrich; Universität Bern, Geographisches Institut. Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fussgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg. Bern 2000.
- Seray, Jacques. Deux Roues. La véritable histoire du vélo. Paris 1988.
- Siegrist, Daniel; ARGE Planum – Co.dex (Biel). Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Bern 2008.
- Simma, Anja; Bundesamt für Raumentwicklung. Geschichte des schweizerischen Mikrozensus zum Verkehrsverhalten. Konferenzbericht STRC 2003, Teil «History & Policy/Mobility», 3rd Swiss Transport Research Conference, Monte Verità / Ascona, 19.–21. März 2003. o.O. [2003].
- Simsa, Paul. In den Klammern der Physik. Zweiräder und Kleinfahrzeuge. In: Niemann, Harry; Hermann, Armin (Hg.). Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten. Stuttgart 1995, 97–103.
- Stab der Eidgenössischen Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH). Schweizerische Erhebungen zum Verkehrsverhalten 1974, 1979, 1984, 1989 und 1994. Erhebung: Haushaltbefragung über den Werktagsverkehr 1974. [Bern 1976].
- Stab für Gesamtverkehrsfragen; EVED. Verkehrsverhalten in der Schweiz. GFV-Haushaltbefragung 1979/80 (GFV-Bericht 3(83)). [Bern 1983].
- Stab für Gesamtverkehrsfragen; EVED; Bundesamt für Statistik. Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984 (GFV-Bericht 2/86). [Bern 1986].
- Stab für Gesamtverkehrsfragen; EVED; Bundesamt für Statistik. Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989 (GFV-Bericht 6/91). [Bern 1992].
- Stab für Gesamtverkehrsfragen; EVED; Bundesamt für Statistik. Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994. [Bern 1996].
- Stadtherr, Lukas; Capirone, Markus; Schweiz. Bundesamt für Strassen; Stiftung Veloland Schweiz. Velowegweisung in der Schweiz. Richtlinie. Signalisation de direction pour les vélos en Suisse. Directive. Segnaletica ciclistica in Svizzera. Direttiva. Bern 2003.
- Staeger, Andreas. 75 Jahre Schweizer Wanderwege – von Meilenstein zu Meilenstein. Eine turbulente Erfolgsgeschichte. In: Wanderland. Das Magazin der Schweizer Wanderwege, 3/2009, 6–8.
- Statistisches Amt Kanton Basel-Landschaft. Pendlermobilität 1970–2000: Ergebnisse aus den eidgenössischen Volkszählungen (Statistische Mitteilungen; 267). Liestal 2004.
- Steiner, Rolf. Verkehrskonzeptionen der Stadt Bern im Wandel der Zeit (1848–1989) und ihr städtebaulicher Hintergrund. Diplomarbeit Universität Bern. Bern 1989.
- Steiner, Walter; Industrial Services AG (Zürich); Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute. Entwurfsgrundlagen für Lichtsignalanlagen und Leitfaden. Base de projet pour installations de feux de circulation et guide. Design basics for traffic light systems and guidelines. Bern 2010.
- Stoffers, Manuel; Oosterhuis, Harry; Cox, Peter. Bicycle history as transport history: the cultural turn, in: Mom Gijs (Hg.) Mobility in History. Themes in Transport, T2M Yearbook 2011.

- Stiftung SchweizMobil (Hg.). Nationale Finanzierungsmodelle für Veloinfrastrukturen. Grundlagen und Strategien. Bern 2011.
- Thamm, Regine. Benachteiligung von Frauen durch die Stadtverkehrsverhältnisse. Verkehrsberuhigung als Lösungsansatz. Berlin 1990.
- Trafico Verkehrsplanung Gmunden. Masterplan Radfahren. Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich. Hrsg. vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasser. Wien 2006.
- Uhlmann, Angelika. Die Cyclomanie um 1900 als Bewegungsbefreiung der Frauen. In: Patrick Grüneberg und Antje Stache (Hg.): Fahrrad-Person-Organismus. Zur Konstruktion menschlicher Körperlichkeit. Frankfurt a.M. 2008. 33–40.
- Union cycliste suisse. Randonnées à vélo en Suisse romande / proposées par l'Union cycliste suisse. Zurich 1979.
- Van Nierop, O. A.; Blankendaal, A. C. M.; Overbeeke, C. J. The Evolution of the Bicycle: A Dynamic Systems Approach. In: Journal of Design History, Nr. 3, 1997, 253–267.
- VCD Service. Fahrradmasterplan für Deutschland. Unter Mitarbeit von Dirk Flege. Hrsg. vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), Berlin 2000.
- Vélo-club La Pédale (Bienne). Fêtes du cinquantenaire ..., 1899–1949. Bienne 1949.
- Velo club Locarno. 100 anni Velo club Locarno: giubileo per i cento anni di ciclismo del Locarnese. Locarno 1995.
- Velo Club Mendrisio in occasione de suo centenario Centanni (ed.). 1901–2001. Mendrisio [2001].
- [Vélo-club monthey-san]. 80 [ans] Vélo-club monthey-san, 1905–1985. [Monthey] [1985].
- Velo- und Moto-Club Wiedikon. 100 Jahre Velo- und Moto-Club Wiedikon. 1900–2000. Zürich 2000.
- Verkehrs-Club der Schweiz – Regionalgruppe Bern – AG Fussgängerinnen. Fussgängerträume – Fussgängerträume. Eine Dokumentation zum Rundgang vom 19. Juni 1996. Bern 1996.
- Verkehrs-Club der Schweiz (Hg.). Ziele erreichen! Horizons! 25 Jahre Verkehrs-Club der Schweiz. Bern 2004.
- Verkehrshaus der Schweiz (Hg.). Das Verkehrsbuch der Schweiz. Faszinierendes und Ungewöhnliches rund um das Thema Mobilität. Zürich 2008.
- Verein Fussverkehr Schweiz (Hg.). Bulletin Fussverkehr.ch. Jubiläumsausgabe. Zürich 2005.
- Ville de Genève, Service de la mobilité. Pro vélo Genève. Femmes et littérature (Vélotour, 3). Genève 2007.
- Villiger, Simon. Eile mit Weile: Fuss- und Veloverkehr in der Stadt und auf dem Land (ZurZeit, 2/2009). Zürich 2009.
- Vollmer, Gisela. Frauen und Betagte sind auch unterwegs. In: Netzwerk Langsamverkehr (Hg.)/Réseau piétons-vélos (éd.). Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr: Stand des Wissens – Massnahmen – Potentiale: Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. (Berichte des NFP 41 Verkehr und Umwelt.). Bern 1999, 103–129.
- Weber Angehrn Meyer, Ingenieurbüro, Solothurn. Verträglichkeit von Fahrrad, Mofa und Fussgänger auf gemeinsamer Verkehrsfläche: Auswertung ausgewählter Beispiele. Compatibilité des bicyclettes, des cyclomoteurs et des piétons sur un espace commun de circulation: étude d'exemples choisis (Bundesamt für Strassenbau, 124). [Zürich] 1986.

- Wehrli, Paul. Pass uf! Leitfaden zum Verkehrsunterricht für Fussgänger und Radfahrer. Zürich [ohne Jahr].
- Weidmann, Ulrich. Transporttechnik der Fussgänger. Transporttechnische Eigenschaften des Fussgängerverkehrs (Literaturauswertung) (Schriftenreihe des IVT, Nr. 90). Zürich 1993.
- Weidmann, Ulrich; Anderhub, Gabriel; Dorbritz, Robert. Leistungsfähigkeitsbestimmung öffentlicher Verkehrssysteme. Zürich 2008.
- Werdin, H. Radfahrer im Verkehr. Eine Literaturauswertung. Zürich 1976.
- Wiegand, Jens. Radfahren und Gesundheit um 1900: das Beispiel der deutschsprachigen Diskussion (Marburger Schriften zur Medizingeschichte, Bd. 36). Frankfurt a.M. 1997.
- Wilson, David Gordon. *Bicycling Science*. Third edition. Cambridge 2004.
- Wirz, Tanja. Gipfelstürmerinnen. Eine Geschlechtergeschichte des Alpinismus in der Schweiz 1840–1940. Baden 2007.
- Zaugg, Evelyne; Hadorn, Christian; Gsponer, Gabriele; Schweiz. Bundesamt für Strassen. Qualitätsziele Wanderwege Schweiz. Materialien. Bern 2007.
- Zimmer, Jochen. Soziales Wandern. Zur proletarischen Naturaneignung. In: Brügge-meier, Franz-Josef; Rommelspacher, Thomas (Hg.). *Besiegte Natur. Geschichte der Umwelt im 19. und 20. Jahrhundert*. München, 2. Aufl. 1989, 158–167.
- Zürcher, Thomas. «Wo es hinkommt, bringt es Wohlfahrt und Gedeihen». Das Verhältnis der Schweizer Arbeiter zum Automobil im Diskurs des «Arbeiter Touring» (1920–1970). In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 49/3, 1999, 333–350.

Schriftenreihen Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: www.langsamverkehr.ch

Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
1	<i>Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL)</i> → ersetzt durch Nr. 6	1992	x	x	x	
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	x	x	x	
3	<i>Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL)</i> → ersetzt durch Nr. 11	1995	x	x		
4	Velowegweisung in der Schweiz → ersetzt durch Nr. 10	2003		d / f / i		
5	Planung von Velorouten	2008		d / f / i		
6	Signalisation Wanderwege	2008	x	x	x	
7	Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb	2008	x	x	x	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	x	x	x	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	x	x	x	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010		d / f / i		
11	Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)	2012	x	x	x	
12	Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung	2012	x	x	x	

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
101	Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL)	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r		r
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO ₂ -Potenzial des Langsamverkehrs Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			

Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	x	x	x	
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	x	x		
114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	x	r		r
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragssätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	x	x	x	
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)	2011	x	x	x	
122	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht	2010	x	x	x	
123	Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz - Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	2010	x	x	x	
124	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011	x	r	r	r
125	Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen: urban und multimodal	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Velostationen – Empfehlungen für die Planung und Umsetzung	2013	x	x	x	
128	Übersetzungshilfe zu den Fachbegriffen des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz	2013		d / f / i		
129	Konzept Ausbildungsangebot Langsamverkehr	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			

x = Vollversion r = Kurzfassung

Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte

Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch

Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.

