

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Band:** 34 (2021)  
**Heft:** [5]: Flâneur d'Or 2020

**Artikel:** Zu Fuss durch Stadt und Dorf = À pied en ville et au village = Attraverso villaggi e città  
**Autor:** Litscher, Monika  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-965763>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Zu Fuss durch Stadt

**Gehen tut wohl und braucht Platz in der Gesellschaft. Wir müssen die Vorzüge der Bewegung zu Fuss neu erzählen und sie mit Infrastruktur, Design und Regulativen ermöglichen.**

Text:  
Monika Litscher

In diesen bewegten Zeiten ergeht es mir nicht anders als vielen. Seit Monaten prägt die Pandemie meinen Alltag. Mal lässt sie mich privilegiert fühlen, mal macht sie mich verrückt, und beim Versuch, sie zu verstehen, überfordert sie mich. Was hilft, sind ein paar Schritte rund ums Haus. Der Spaziergang zur Bäckerei, zur Arbeit, zum Kinderhort, zum Wald am Siedlungsrand lüftet den Kopf durch, lässt einen durchatmen und sorgt als unentbehrliche Nebenwirkung für geistiges und körperliches Wohlbefinden. Es ist oft so einfach, sich selbst und die Umwelt mit all seinen Sinnen zu erfahren.

## **Gehen und Ruhe**

Bewegung bedingt immer auch ihr Gegenteil: Ruhe. Ebenso wie die Bewegung zu Fuss ist die Ruhe Energiequelle und findet sich unterwegs beim Schweifenlassen der Gedanken, beim Träumen, Sitzen, Beobachten und Beobachtetwerden. Diesem Vergnügen muss gebührend Platz im Alltag und im gebauten Raum der Städte und Dörfer gewidmet werden. Frei zugänglich und zu jeder Zeit findet es sich im eigenen Nahraum. Gerade in einer hektischen und zusehends digital durchdrungenen Welt wächst die Sehnsucht nach Ruhe. Bewegung und Ruhe im kleinen Radius sind nicht nur persönlich sinnvoll, bedeutsam und vonnöten. Sie bringen auch Gesellschaft und Kultur voran.

Viele Menschen haben das Spazieren in den vergangenen Monaten entdeckt und neu wahrgenommen. Allein oder zusammen mit seinen Lieben unterwegs zu sein, war oft eine der wenigen Möglichkeiten, anderen Menschen

zu begegnen. Zufussgehen ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Mit seinem analogen, körperlichen Erfahrungssensorium hilft es uns, die Herausforderungen, Bürden und Freuden des alltäglichen Lebens zu bewältigen. Das Gehen ermöglicht es uns, unsere physischen und sozialen Bedürfnisse zu befriedigen, uns zu verwirklichen, uns auszutauschen und voneinander zu lernen.

## **Die Würdigung des Zufussgehens**

Die Bewegung zu Fuss ist universell gültig und zeigt sich vielfältig als flanieren, promenieren, schlendern, eilen, marschieren, wandeln, latschen, trotten, trippeln, schreiten oder rennen. Als unaufgeregte Routine und vermeintlich banale Alltagsmobilität, wie sie ständig und überall üblich ist, verweist sie auch auf grössere Mobilitätssysteme, gesellschaftliche Strukturen und Veränderungen. In der Öffentlichkeit wird selten über die alltägliche Praxis und über die Kultur des Gehens gesprochen. Und falls doch, werden meist Unfälle und Baustellen, Demonstrationen und Paraden – also die Gefahren, die Hindernisse und die Ausnahmen des Fussgängerinnenalltags – beklagt.

Die Würdigung der bekannten, bisweilen aber in Vergessenheit geratenen Qualitäten des täglichen Zufussgehens, die Anerkennung der Fussbewegung als Mobilität, als Bereicherung des Alltags und als Beitrag zur Lebensqualität sowie die Verbesserung der Bedingungen für das Gehen im gesamten Verkehrssystem: Das sind die Hauptanliegen von Fussverkehr Schweiz. Dafür gilt es, eine neue Infrastruktur für das Zufussgehen zu errichten, die konsequent mit der menschlichen Lebenswelt verknüpft ist. Sie muss im Zentrum der Verkehrs-, Raum- und Stadtplanung stehen. Alle – ob in der Stadt oder im Dorf – sollen das Zufussgehen in ihrem Alltag selbstverständlich und positiv

# und Dorf

erleben können. Die grundlegendste aller Mobilitätsformen weist über die individuelle Befindlichkeit hinaus: Es geht auch um die Achtung der Lebensgrundlagen, und dafür ist eine Mobilitätswende nötig.

## Teil der Transformation

Damit eine solche Wende, die immer ein kultureller Prozess ist, gestaltet werden und gelingen kann, braucht es nicht nur Technik, sondern gesellschaftlichen Fortschritt. Das direkte Anknüpfen beim Menschen, bei der analogen Bewegung, bei der Begegnung mit anderen, dem Rendezvous der Gesellschaft mit sich selbst, das ist unabdingbar. Verkehrsplanung und technologische Möglichkeiten sind daher zwingend zusammen mit Raumplanung, Städtebau, Sozialpolitik und Wirtschaft, aber auch mit Arbeit und Lebensgestaltung zu begreifen und entsprechend anzupacken. Fussverkehr Schweiz unterstützt öffentliche, privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure bei der Erarbeitung, der Planung und der Umsetzung von entsprechenden Grundlagen für Handlungswissen auf dem Weg dieser Transformation.

## Eindrückliche Machtverhältnisse

Aufgrund der Erfahrungen während der Pandemie wissen nun alle von der ungerechten Verteilung der Strassenräume. Die Mankos in Planung, Gestaltung und Regelung sowie der Vorrang des motorisierten Individualverkehrs in den letzten fast hundert Jahren wurden deutlich und offenbaren schonungslos die marginale Stellung der Fussgängerinnen. Der Platz für das Gehen zu Fuss, das auch den Austausch und den gesellschaftlichen Zusammenhalt mit sich bringt, ist in unseren Dorfzentren und Städten stark beschränkt, beschnitten und an den Rand gedrängt. →

## Der Wettbewerb, die Jury, die Preise

Der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiert Infrastrukturen im öffentlichen Raum der Schweiz, die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Gehens erhöhen. Der Wettbewerb wird von Fussverkehr Schweiz durchgeführt und vom Bundesamt für Strassen Astra und von weiteren Partnern unterstützt. In der Jury des zehnten Flâneur d'Or sassen:

- César Conforti, dipl. Ing. EPFL, Professor Mobilität, Hochschule für Technik und Architektur, Fribourg
- Massimo Fontana, dipl. Landschaftsarchitekt HTL / BSLA, Fontana Landschaftsarchitektur, Basel
- Köbi Gantenbein, Verleger Hochparterre, Zürich
- Monika Litscher, Dr., Ethnologin, Kulturwissenschaftlerin, Stadtforscherin, Geschäftsleiterin Fussverkehr Schweiz, Zürich
- Heidi Meyer, Dr. phil., Geografin, Bundesamt für Strassen Astra, Bereich Langsamverkehr
- Ludovica Molo, Architektin ETH / BSA, I2a istituto internazionale di architettura, Lugano, Zentralpräsidentin BSA
- Michael Rytz, dipl. phil. II, Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Bern
- Paul Schneeberger, Schweizerischer Städteverband, Leiter Verkehrspolitik und Politmonitoring, Bern
- Daniel Schöbi, dipl. Ing. ETH / SVI, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Kanton St. Gallen
- Stephanie von Samson, Kantonsingenieurin Amt für Mobilität Nidwalden

Den mit 10 000 Franken dotierten Hauptpreis stiftet Burri Public Elements. Daneben werden mehrere Auszeichnungen vergeben. Die prämierten Projekte werden anlässlich einer feierlichen Preisverleihung bekannt gemacht. Ausserdem werden sie in diesem Themenheft von Hochparterre porträtiert.

Ausgezeichnet werden fussgängerfreundliche Projekte in den Kategorien:

- Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder
- Infrastrukturen auf Kantonsstrassen
- Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen
- Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

Die Jury bewertet die Eingaben nach den Kriterien:

- Umsetzung
- Funktionalität, Gestaltungsqualität und Aneignung durch die Bevölkerung
- Sicherheit, Komfort und Hindernisfreiheit
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten (Einbezug der Bevölkerung, Hartnäckigkeit, Mut)
- Effizienz: Verhältnis zwischen Aufwand und Mehrwert für die Öffentlichkeit
- Qualität der Unterlagen





Das Törl ist der südliche Zugang zur Rathausstrasse in Liestal; es trennt die Flaniermeile von der Busachse. |  
*La Törl est l'accès sud à la Rathausstrasse à Liestal; elle sépare l'artère piétonne de la voie de bus.*



→ Zwar berücksichtigen aktuelle Planungen auf Papier und in politischer Rede die Flächen und Wege für Menschen zu Fuss, aber an der Umsetzung hapert es. Die Ausführung ist abhängig von den Ambitionen, dem Willen und der Verantwortlichkeit der Politik. Weil öffentlicher Grund endlich ist, muss sie diejenigen zurückbinden, die heute dominant Flächen beanspruchen. Ausnahmen, etwa Fussgänger- und Begegnungszonen in Geschäftsvierteln, vermögen darüber nicht hinwegzutäuschen.

Natürlich ist es erfreulich, dass unterdessen viele Schweizer Städte die Fahr- und Stehzeuge aus ihren Zentren verbannen – wohl nicht zuletzt, weil sie die wirtschaftliche Verwertbarkeit urbaner Qualitäten entdeckt haben. Die Machtverhältnisse im öffentlichen Raum zeigen allerdings eindrücklich, wie die Bewegung zu Fuss eingeschätzt wird: Weder wirkt Gehen politisch, ökologisch oder sozial, noch muss es aus wirtschaftlicher, städtebaulicher oder kultureller Sicht gross beachtet werden.

Es ist an der Zeit, das Gehen zu Fuss neu zu bewerten und die Hierarchie zu justieren. Daran arbeitet Fussverkehr Schweiz: Wir üben konstruktiv Kritik, erforschen, experimentieren, beraten, zeigen Perspektiven und normative Spielräume auf und wollen das Gehen neu erzählen.

### **Mehr Handlungswissen für besseres Ansehen**

Dabei geht es darum, dass Fussverkehr als eigenständige Form von Mobilität in Planungs-, Entwicklungs- und Entscheidungsprozessen verbindlich anerkannt wird. Denn Zufussgehen steht prinzipiell allen offen und ist gratis, zudem ist es unabhängig von fremden, fossilen Energiesystemen und greift auf eine widerstandsfähige Infrastruktur zurück. Gleichzeitig muss der Nutzen des Fussverkehrs von gut 900 Millionen Franken pro Jahr in den Debatten zu Umwelt, Nachhaltigkeit, Gesundheit, Energie, Wirtschaftlichkeit und sozialer Sicherheit massgeblich berücksichtigt werden.

Weiter gilt es, bessere Daten zur nachhaltigen Mobilität zu sammeln. Trotz der enormen Bedeutung des Gehens im Alltag als häufigste Bewegungsform und als zentrale Zu- und Wegbringerin für alle anderen Verkehrsmittel wird die Bewegung zu Fuss in den aktuellen Grundlagen meist ganz vernachlässigt oder kommt lediglich marginal oder in pauschal zusammengefassten Parametern vor. Gezählt, getrackt und forciert werden stattdessen rollende Verkehrsmittel, die kosten und sich als Services gewinnbringend verkaufen lassen. Das führt kaum zu gesellschaftlichem Fortschritt. Doch gerade im öffentlichen Raum wäre dies einfach zu ändern: Die politischen Verantwortlichen, die Verwaltungen, die privatwirtschaftlichen und die zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteure haben die Pflicht – und auch die Macht –, den öffentlichen Wert und nicht den Profit für wenige zu fördern.

Damit das in Zukunft leichterfällt, bedarf es mehr Handlungswissen, etwa wenn es darum geht, besser zu verstehen, was Gehen für die unterschiedlichen Menschen bedeutet und auf welche Weise sie die Wege zurücklegen. Vertieftes Wissen zum Gehen zu Fuss muss auch in die Entwicklung von Apps und von Plattformen integriert werden. Es soll in den Diskussionen um Automatisierung zur Sprache kommen, und es muss als intelligente Mobilität im Nahraum als wahre smarte Bewegung priorisiert werden.

### **Die Lebensqualität bereichern**

Mit einem reichhaltigen kulturellen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Angebot erhöhen Städte und Dörfer die Lebensqualität ihrer Bevölkerung. Sie ermöglichen mit guten Infrastrukturen eine selbstverständliche körperliche Bewegung und damit eine soziale Erfahrung.

Dieses Zusammenspiel wirkt als urbane Qualität, wenn eine Vielfalt und Dichte von Menschen – nicht zu verwechseln mit Gedränge – vorhanden sind. Alle Gemeinden reklamieren Anspruch auf Lebensqualität und attraktive öffentliche Räume. Die Mobilität ist dabei als zentraler Faktor zusammen mit Wirtschaft, Gesellschaft und physischem Raum zu denken, denn niemand möchte menschenleere Ortskerne und Stadtzentren. Verwirklichen lässt sich das in grösseren Siedlungstypen etwa als polyzentrische Stadt mit kurzen Wegen.

Generell gilt es, die alltäglichen Bedürfnisse, Nutzungen und Angebote kleinräumig und gut vernetzt im Nahraum zu verankern. Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Care-Arbeit, Verweilen, Austausch und soziale Kontakte müssen in kurzer Distanz und auf attraktiven Wegnetzen ganz selbstverständlich zu Fuss erreichbar sein. Investitionen in eine sorgfältige, erfindungsreiche und integrale Planung und in eine hochwertige Gestaltung zahlen sich aus. Sie sind Bedingung für das Alltagsleben in Ortszentren und Innenstädten. Zudem schlagen sie sich in der Produktivität eines Standorts und in der Zufriedenheit der Bevölkerung nieder. Heute lassen sich auf digitalem Weg viele Güter, Informationen und Services nach Hause holen. Für direkte Erfahrungen und viele individuelle und soziale Bedürfnisse gilt das nicht. Sie können nur auf analogem Weg gestillt werden.

Als Bauernkind ausserhalb eines Dorfs aufgewachsen, kenne ich die Sehnsüchte, die mit fehlender Erreichbarkeit zu Fuss und mit mangelnder Vielfalt und Dichte einhergehen, nur zu gut. Je dichter Nahraum und Wohnort sind, desto besser lässt sich das Potenzial der Bewegung zu Fuss als Grundpfeiler unserer Alltagsmobilität nutzen und als Lebensqualität erfahren. Der Anteil des Gehens zu Fuss an der Gesamtmobilität wird höher, je mehr hochwertige und grosszügige Infrastrukturen dafür – und für die zwischenmenschliche Begegnung – vorhanden sind, aber auch je integraler geplant und je menschenorientierter der Raum gestaltet wird. **Monika Litscher** ist Geschäftsführerin des Vereins Fussverkehr Schweiz. Davor leitete die Ethnologin das Center für Geistes- und Kulturwissenschaften der Universität Liechtenstein und das Kompetenzzentrum Public Space der Hochschule Luzern. ●

### **Fussverkehr Schweiz**

Seit 1975 ist der Verein Fussverkehr Schweiz Vordenker für eine fussgängerfreundliche Verkehrsgestaltung und mischt sich immer wieder in aktuelle Verkehrsdebatten ein. Der Fachverband mit Sitz in Zürich setzt sich dafür ein, dass Fussgängerinnen und Fussgänger in Städten und Dörfern genügend Platz und Rechte haben. Dafür lanciert er Kampagnen, schreibt verkehrspolitische Stellungnahmen, verfasst verkehrsplanerische Studien und betreibt interdisziplinäre Forschung, die die zu Fuss gehenden Menschen ins Zentrum stellt. Mitglieder sind neben Einzelpersonen auch Gemeinden, für die der Verband auch eine beratende Funktion einnimmt. Er richtet jährlich eine Fachtagung zum Thema Fussverkehr aus. Als nationaler Verband nimmt Fussverkehr Schweiz Einfluss auf die Aktivitäten des Bundes. Gleichzeitig ist er mit Regionalgruppen lokal verankert und begleitet Verkehrsprojekte vor Ort. Regelmässig schreibt der Verband den Preis «Flâneur d'Or» aus, um schweizweit exemplarische Lösungen zu zeigen, die das sichere und schöne Gehen zu Fuss fördern. [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)



## A pied en ville et au village

Tout comme le déplacement à pied, le repos est une source d'énergie qui se trouve en chemin lorsque l'on laisse libre cours à ses pensées, en rêvant, en étant assis, en observant et en étant observé-e. Il faut consacrer à ce plaisir suffisamment de place dans le quotidien et dans l'espace bâti des villes et des villages. Car justement dans un monde trépidant et de plus en plus numérisé, l'aspiration au repos et au calme va croissant. Ces derniers mois, beaucoup de gens ont découvert et apprécié différemment le fait de se promener. Être en route seul ou avec ses proches était souvent l'une des quelques possibilités de rencontrer d'autres gens. Aller à pied est la forme originelle de la mobilité.

Le grand public parle rarement de la pratique quotidienne et de la culture de la marche à pied. L'appréciation des vertus connues mais jusqu'ici tombées dans l'oubli de la marche à pied quotidienne, la reconnaissance du déplacement à pied comme mobilité, comme enrichissement du quotidien et comme contribution à la qualité de vie ainsi que l'amélioration des conditions pour la marche à pied dans l'ensemble du système de transports: tels sont les objectifs principaux de Mobilité piétonne suisse. Mais il est nécessaire de créer une nouvelle infrastructure pour la marche à pied, associée de manière cohérente à notre espace de vie, qui doit être au centre de la planification des transports, de l'aménagement urbain et du territoire. Nous tous - que ce soit en ville ou au village - devons pouvoir vivre la marche à pied au quotidien comme une expérience positive et évidente. La forme la plus basique de toutes les formes de mobilités nous renvoie bien au-delà de la perception individuelle, il y va aussi du respect des bases de l'existence. Un tournant de la mobilité est absolument nécessaire.

Pour pouvoir concevoir ce tournant et qu'il soit une réussite, la technique ne suffit pas, le progrès social est indispensable. Il faut établir un lien direct avec l'être humain, la mobilité numérique, la rencontre avec d'autres, le rendez-vous de la société avec elle-même, voilà ce qui est incontournable. C'est pourquoi, il faut appréhender la planification des transports et les possibilités techniques en lien avec l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la politique sociale et l'économie mais aussi avec le travail et le mode de vie et nous y atteler pour relever ces défis. Mobilité piétonne suisse soutient les acteurs du secteur public et privé et de la société civile pour élaborer, planifier et mettre en œuvre les bases adéquates pour développer un savoir pratique pour avancer sur la voie de cette transformation. En raison de nos expériences pendant la pandémie, nous connaissons tous la répartition inégale des espaces routiers. Les lacunes en matière de planification, d'aménagement et de réglementation ainsi que la priorité accordée au trafic individuel motorisé pendant presque tout le dernier siècle devinrent évidentes et ont révélé de manière impitoyable la position marginale des piétons. Dans les centres de nos villages et dans nos villes, la place dédiée à la marche à pied, également source d'échange et de cohésion sociale, est considérablement limitée, tronquée et marginalisée.

Certes, les planifications actuelles prennent en compte les surfaces et les cheminements pour les gens à pied sur le papier et dans les discours politiques mais la mise en œuvre laisse à désirer. L'exécution dépend des ambitions, de la volonté et de la responsabilité des politiques; puisque le domaine public est limité, elle se doit de contenir ceux qui revendiquent des surfaces de manière dominante.

Il est grand temps de réévaluer la marche à pied et d'ajuster la hiérarchie en matière de transports. C'est ici qu'intervient Mobilité piétonne suisse: nous exerçons une critique constructive, faisons des investigations, des expérimentations, nous prodiguons des conseils, dessinons des perspectives, définissons des marges de manœuvre normatives et voulons retranscrire la marche à pied. L'objectif est que la mobilité piétonne soit formellement reconnue comme un mode de déplacement à part entière dans les processus de planification, de développement et de décision. Car la marche à pied est, en principe, ouverte à tous, elle est gratuite, ne dépend pas de systèmes énergétiques fossiles extérieurs et a recours à une infrastructure robuste. De plus, il faut collecter de meilleures données sur la mobilité durable. En dépit de l'énorme importance de la marche à pied au quotidien comme forme de déplacement la plus fréquente et comme pourvoyeur central d'accès et de desserte pour tous les autres moyens de transport, le déplacement à pied est la plupart du temps tout à fait négligé dans les bases actuelles ou n'apparaît que de manière marginale ou encore dans des agrégations globales de paramètres. Par contre, on compte, on trace et on renforce les moyens de transport roulants qui ont un coût et qui peuvent être vendus avec profit - ce qui ne génère guère de progrès social. Mais justement dans l'espace public, ceci pourrait être facilement changé. Les responsables politiques, les administrations, les acteurs du secteur privé et de la société civile ont le devoir - et aussi le pouvoir - de promouvoir la valeur publique et non le profit d'une minorité. Des connaissances approfondies sur la marche à pied doivent également être intégrées dans le développement d'applications et de plateformes. Elle doit être abordée dans les discussions sur l'automatisation et elle doit être privilégiée comme mobilité intelligente dans l'environnement proche en tant que véritable déplacement intelligent.

De manière générale, il faut enraciner les besoins du quotidien, les utilisations et les offres dans l'environnement proche à petite échelle avec une bonne interconnexion. Le logement, les commerces, les loisirs, le travail d'aide non rémunéré, les espaces de détente, d'échange et de contacts sociaux doivent être accessibles à pied de manière absolument évidente à une courte distance et sur des voies piétonnes attrayantes. Les investissements dans une planification intégrale méticuleuse et inventive et dans un aménagement de qualité se révèlent payants. Ce sont la condition de la vie de tous les jours dans les centres des localités et les centres-villes. De nos jours, on peut commander par voie numérique de nombreuses marchandises, informations et services. Or, ceci ne s'applique pas aux expériences directes et à de nombreux besoins individuels et sociaux qui ne peuvent être satisfaits que par voie analogique. ●



## Attraverso villaggi e città

*Proprio come il movimento a piedi, anche il rilassamento è fonte di energia, che si può trovare durante l'attività fisica lasciando vagare i pensieri, sognando, sedendosi a osservare ed essere osservati. È un piacere a cui è necessario dedicare il giusto spazio nella vita quotidiana delle aree urbane di città e villaggi. In un mondo sempre più frenetico e digitalizzato, il desiderio di tranquillità è imperativo.*

*Negli ultimi mesi molti hanno scoperto - o riscoperto - le passeggiate. Andare in giro da soli o in compagnia dei propri cari, è stata spesso una delle rare opportunità di incontrare altra gente. Camminare è la forma primordiale di mobilità. È raro parlare in pubblico della pratica quotidiana e della cultura della camminata. Apprezzare le ben note - ma talvolta dimenticate - qualità della camminata quotidiana, riconoscere che la mobilità pedonale è un arricchimento della quotidianità e contribuisce a migliorare la qualità di vita, attuare le misure volte a migliorare le condizioni della mobilità pedonale nell'intero sistema dei trasporti: sono questi, i principali obiettivi di Mobilità pedonale Svizzera. Per raggiungere tali obiettivi è necessario creare nuove infrastrutture per i pedoni, pienamente integrate con la dimensione ambientale. La mobilità pedonale dev'essere al centro della pianificazione territoriale, della pianificazione dei trasporti e dell'urbanistica. Tutti - sia in città che nei villaggi - dovrebbero poter vivere la camminata come elemento naturale e positivo della propria quotidianità. Essendo la più elementare forma di mobilità, la camminata va ben al di là delle sensibilità individuali: si tratta anche del rispetto dei principi fondamentali della vita, ciò che rende la svolta della mobilità assolutamente necessaria.*

*Affinché tale svolta possa essere realizzata con successo, non serve solo la tecnologia, ma anche il progresso sociale. È essenziale l'interazione diretta tra le persone, è indispensabile il movimento analogico, l'incontro con gli altri, l'incontro della società con sé stessa. La pianificazione dei trasporti e le opportunità tecnologiche devono perciò essere interpretate e affrontate con urgenza, insieme alla pianificazione territoriale, all'urbanistica, alla politica sociale e all'economia, ma anche al lavoro e allo stile di vita. Sulla via del processo di transizione Mobilità pedonale Svizzera sostiene, con conoscenze adeguate e puntuali, gli attori del settore pubblico, del settore privato e della società civile nelle fasi di elaborazione, di pianificazione e di realizzazione.*

*Grazie alle esperienze maturate durante la pandemia, tutti sono al corrente dell'iniqua distribuzione dello spazio stradale. Le carenze di pianificazione, di progettazione e di regolamentazione e le priorità a favore del trasporto motorizzato privato nei quasi ultimi cent'anni, hanno evidenziato in modo chiaro e senza mezzi termini la posizione marginale riservata ai pedoni. Nei centri dei nostri villaggi e delle nostre città, lo spazio destinato ai pedoni, che favorisce gli scambi esperienziali e la coesione sociale, è fortemente limitato, ridotto, emarginato.*

*Anche se l'attuale pianificazione su carta e a livello politico tiene conto delle aree e dei percorsi pedonali, manca la fase di realizzazione, che dipende dalle ambizioni, dalla volontà e dalla responsabilità dei politici. Poiché il suolo*

*pubblico non è infinito, chi oggi occupa in modo predominante lo spazio dovrebbe fare un passo indietro. È giunto il momento di rivalutare la mobilità pedonale e di calibrare la gerarchia. È su questo che lavora in modo assiduo l'associazione Mobilità pedonale Svizzera: offriamo critiche costruttive, ricerca, sperimentazione, consulenza, mostriamo prospettive e spazi di manovra a livello normativo e vogliamo riscrivere la storia del camminare. L'obiettivo è quello di riconoscere il traffico pedonale come forma autonoma di mobilità nei processi decisionali, di pianificazione e di sviluppo. La camminata in linea di principio è accessibile a tutti ed è gratuita; è inoltre indipendente da sistemi energetici fossili e si basa su un'infrastruttura solida.*

*È inoltre necessario migliorare la raccolta di dati sulla mobilità sostenibile. Nonostante l'enorme importanza del camminare in quanto forma di movimento più frequente e come punto di riferimento centrale per gli altri mezzi di trasporto, il movimento a piedi, secondo i criteri attuali, viene perlopiù trascurato oppure menzionato in modo marginale o con parametri generici. Vengono considerati, monitorati e promossi con ogni mezzo, invece, i costosi mezzi di trasporto su ruota, poiché i loro servizi generano profitti. Sarà difficile che questo porti al progresso sociale. In fondo sarebbe facile cambiare rotta, soprattutto nello spazio pubblico: i responsabili politici, le amministrazioni, gli attori del settore privato e della società civile hanno il dovere - e anche il potere - di promuovere il valore pubblico e non il profitto di pochi. Conoscenze più approfondite sulla mobilità pedonale devono essere integrate nello sviluppo di applicazioni e di piattaforme informatiche. Si tratta di un tema da affrontare nelle discussioni sull'automazione, tema al quale è necessario dare la priorità in quanto mobilità intelligente e sostenibile di prossimità.*

*È importante concentrare le esigenze quotidiane, gli utilizzi e le offerte in piccoli spazi urbani, ben ancorati al territorio locale. Abitare, fare la spesa, dedicarsi alle attività del tempo libero, fare lavoro di assistenza, aumentare le occasioni di scambio e i contatti sociali: tutto dev'essere raggiungibile a piedi, deve trovarsi a breve distanza, con una rete di percorsi attrattivi. Vale la pena di investire in una pianificazione accurata, creativa e integrata, con una pregiata organizzazione dello spazio. Sono condizioni essenziali per la vita quotidiana nei centri urbani e abitati. Anche se oggi è possibile ottenere molti beni, informazioni e servizi con il sistema digitale, questo non vale per le esperienze dirette e per molte esigenze individuali e sociali, che possono essere soddisfatte soltanto con mezzi analogici.*

*Sono la figlia di un contadino cresciuta al di fuori del villaggio e conosco fin troppo bene il desiderio legato alla carenza di accessibilità pedonale e alla mancanza di diversità e di densità. Maggiore è la densità territoriale e abitativa, tanto più è facile sfruttare il potenziale di movimento a piedi quale pilastro fondamentale della nostra mobilità quotidiana e della nostra qualità di vita. Nella mobilità generale, il tasso di spostamento a piedi sarà maggiore, quanto più alta sarà la qualità e la generosità delle infrastrutture disponibili - e degli incontri interpersonali - ma anche quanto più lo spazio sarà progettato in modo integrato e orientato all'uomo. ●*





Stauffenegger + Partner haben die Rathausstrasse aufgeräumt. Nun haben verschiedene Nutzungen Platz. | Stauffenegger + Partner ont dégagé la Rathausstrasse en gagnant de la place pour différentes utilisations.



