

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 24 (2011)
Heft: 10

Werbung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

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

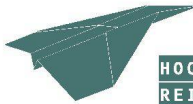


hochparterre .wettbewerbe 4

Reich - Ein möglicher Brief
 Inter-Community School Zurich, Volketswil - Die Innomer für
 Nouveau Musée Cantonal des Beaux-Arts, Lausanne
 Wohnüberbauung Brünnen, Bern - Ocooel Genossenschaft
 Erweiterung St. Josef-Stiftung, Bremgarten
 Wohnen an der Balberstrasse, Zürich
 Neubaupflanzung am Übergang, Samedan
 Ausbau Bahnhof Hardbrücke, Zürich
 Grundrisse - Doppelzügige Erschliessung
 Bilderschem - Lage-Plan



Samedan



HOCHPARTERRE
REISEN

HOCHPARTERRE VERLAG

SONDERHEFT > MODERNE TRADITION – DER WOHN-
 BEDARF ZÜRICH FEIERT SEINEN 80. GEBURTSTAG
 Im Ladenlokal an der Zürcher Talstrasse, wo der
 Wohnbedarf seit 1931 hinter grossen Schaufenstern
 seine Möbel preisgibt, trifft sich noch heute, was
 Rang und Namen hat. Das Sonderheft gibt es zum
 80. Geburtstag mit der Geschichte übers moderne
 Wohnen, bekannte Designer und die Jubiläumssedition.

> Moderne Tradition: Der Wohnbedarf Zürich feiert
 seinen 80. Geburtstag
 2011, CHF 10.–

HOCHPARTERRE.WETTBEWERBE 4

> Inter-Community School Zurich, Volketswil
 > Nouveau Musée Cantonal des Beaux-Arts, Lausanne
 > Wohnüberbauung Brünnen, Baufelder 4 und 7, Bern
 > Erweiterung St. Josef-Stiftung, Bremgarten
 > Wohnen an der Balberstrasse, Zürich
 > Pflegezentrum Oberengadin, Samedan
 > Ausbau Bahnhof Hardbrücke, Zürich
 > hochparterre.wettbewerbe 4
 2011, CHF 41.–

BUCH > WINTERTHUR BAUT

Der Architekturführer Winterthur dokumentiert den
 Bauschub der letzten zwanzig Jahre. Ein praktischer
 Begleiter für Stadtwanderungen siehe Seite 46.

> Winterthur baut: Ein Führer zur zeitgenössischen
 Architektur 1991–2011
 2011, CHF 35.–

BÜCHLEIN UND IAPP > BAUEN UND ARCHITEKTUR IN SAMEDAN

Das Engadiner Dorf Samedan ist nicht nur ein Ferien-
 ort, sondern auch Wohnort und eine Gemeinde, die
 sich um ihre Baukultur kümmert. Das Büchlein fragt
 nach dem Umgang mit den historischen Bauten,
 der Landschaft und dem Flughafen. Zudem stellt es
 vierzig Bauten im Detail vor.

> Bauen und Architektur in Samedan
 2011, CHF 19.–

VERANSTALTUNGEN

> Vernissage Architekturführer Winterthur
 Datum: 6.10.2011, 18.30 Uhr, Eintritt frei
 Ort: Raiffeisenbank, Bahnhofplatz 15, Winterthur
 > Vernissage Sonderheft Genf, Beilage zu Novemberheft
 Datum: 21. Oktober 2011, 11–13.30 Uhr, mit Apéro
 Ort: Buchhandlung Archigraphy, Place de l'Île 1, Genf
 > Hochparterre Reisen: Hochparterre Reisen und
 Kuoni fliegen nach New York. Blicken Sie mit Hoch-
 parterre hinter die Kulissen der Monumente wie
 den Bahnhof Grand Central Terminal, das Woolworth
 Building oder die New York Public Library siehe Seite 62
 und www.veranstaltungen.hochparterre.ch.

HOCHPARTERRE ONLINE

BILDERGALERIE > WOHNEN OHNE AUTO

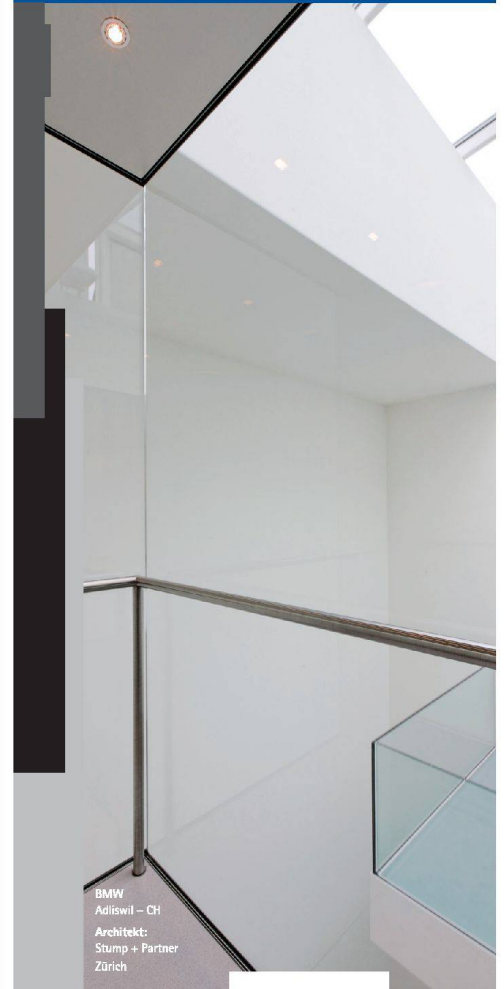
Der Brennpunkt «Autofrei Wohnen» stellt die autofreie
 Siedlung Burgunder vor siehe Seite 56. Hochparterre.ch
 sammelt weitere aktuelle Projekte und zeigt Bilder. Zum
 Beispiel vom Oberfeld in Ostermundigen, wo 100 Woh-
 nungen mit maximal 15 Parkplätzen entstehen.

> www.hochparterre.ch/nachrichten/bildergalerien



Lifte bauen
ist unsere
Stärke.

Das zeigt sich gerade bei
architektonisch und kon-
zeptionell anspruchsvollen
Projekten.
Wir setzen Ihre Vision um.



BMW
Adliswil – CH
Architekt:
Stump + Partner
Zürich



Mehr als ein Lift.

Emch Aufzüge AG
Fellerstrasse 23
Postfach 302
3027 Bern

Telefon +41 31 997 98 99
 Fax +41 31 997 98 98
www.emch.com

DAS AUTO IM DORF – WIE BÄNDIGEN ZUGUNSTEN DER DORFKERNE?

Die Kerne vieler Dörfer entleeren sich, während ihre Einfamilienhäuser ins Kulturland hinauswachsen. Diese Fehlentwicklung ist ungebrochen. Doch arbeitet man inzwischen da und dort daran, die Dorfkerne zu stärken. Ein Aspekt davon ist der Verkehr: Der starke Gebrauch des Autos auf dem Land belastet die Dorfstrassen und –zentren mit Lärm und schlechter Luft, auch sind sie oft mit parkierten Autos verstellt. Wie bekommen Dörfer den Autoverkehr in den Griff? Ansichten einer Landschaftsarchitektin, eines Verkehrsplaners und eines Autolobbyisten. RM



Nik Zürcher: «AUTO UND ÖFFENTLICHEN VERKEHR KLÜGER KOMBINIEREN»

Enge Stellen in Dörfern sind häufig ortsbaulich charakteristisch und wertvoll. Beschränken solche Engpässe auch den Verkehr? Nein, von Engpässen lässt sich niemand abhalten, man zwingt sich hindurch. Wer weniger Verkehr im Dorf will, muss eine attraktive Umfahrungsmöglichkeit anbieten. Im Engadin bestehen seit Jahrzehnten Umfahrungsstrassen. Der Gewinn an Lebensqualität ist enorm. Eine Güterabwägung zwischen Kosten und Nutzen ist immer nötig. Aber je wertvoller ein Dorf eingestuft wird, desto sinnvoller ist eine Umfahrung.

Viele Fahrten, das zeigen die Statistiken, sind nicht länger als Fussdistanzen. Wie lassen sie sich verringern? Es gibt sicher etliche unnötige Fahrten, aber wir können niemandem vorschreiben, zu Fuss zu gehen. Die Lebens- und Wirtschaftsbeziehungen auf dem Land reichen über die Dorfgrenzen hinaus und sind ohne Auto nicht machbar. Wer das Auto mehrmals pro Tag braucht, nimmt es auch für die einzige Fahrt, die nicht nötig wäre. Das ist eine Frage der Gewohnheit und die ist schwer zu ändern. Wollte

die Gesellschaft weniger Verkehr, dann gäbe es auch weniger. Doch das Gegenteil ist der Fall: Wir wollen und erzeugen immer mehr Mobilität.

Genau dafür leistet sich die Schweiz einen fast lückenlosen öffentlichen Verkehr. Unser öV ist genial, aber teuer für den Steuerzahler. Einen Ausbau können wir uns kaum mehr leisten. Trotz der Milliardeninvestitionen der vergangenen Jahre entfallen 80 Prozent der jährlichen Personenkilometer auf die Strasse. In ländlichen Gebieten ist es unmöglich, dieses Verhältnis stark zu verändern. Auf den verzweigten Landstrassen muss jeder zu einer anderen Zeit woanders hin, darum bleiben Busse und Regionalzüge oft fast leer. Es braucht Kostenwahrheit auf beiden Seiten. Wir müssen an der klugen Kombination von Kollektiv- und Individualverkehr arbeiten.

Wird ein hoher Benzinpreis den Autoverkehr beschränken? Wie hoch muss er steigen? Leidensdruck entsteht in der Tat fast nur übers Portemonnaie. Aber die bisherigen Erhöhungen wirkten marginal. Was wir für Mobilität bereit sind zu zahlen, hängt davon ab, wie viel wert sie uns ist und ob der Preis tragbar ist. Wollen wir sozial Schwächeren den Zugang zur individuellen Mobilität mutwillig verbauen? Niklaus Zürcher ist Direktor des Automobil Clubs der Schweiz ACS.



Rita Illien und Peter Hartmann:

«NORMEN HINTERFRAGEN»

Leiden tatsächlich immer mehr Dörfer unter zu viel Autoverkehr? Peter Hartmann: Quantitativ zu viel heisst Stau. Aber was ist qualitativ zumutbar? Normen definieren für eine Hauptstrasse 1000 Autos pro Stunde als zulässige Belastung. In Bivio an der Julieroute passieren in Spitzenzeiten rund 300 Autos pro Stunde das Dorf. Für den Ort ist dies bereits zu viel und die Hauptstrasse kein lebenswerter Ort mehr. Vielerorts ist die oberste Grenze erreicht. Wir müssen alles tun, dass die Leute in den Dörfern weniger Auto fahren.

Bivio leidet unter Durchgangsverkehr. Ist das Hauptproblem vielerorts nicht der hausgemachte Verkehr? Doch, eindeutig. Je nach Gemeinde sind bis zu 90 Prozent der Fahrten solche innerhalb des Dorfs, ins Dorf und aus dem Dorf, und jede achte Autofahrt ist kürzer als ein Kilometer, beste Fussdistanz. Das gedankenlose Herumfahren beschäftigt mich am meisten bei der Verkehrsplanung in Dörfern. Solche Fahrten können wir vermeiden, ohne an Lebensqualität einzubüssen. Die Alternativen müssen aber funktionieren: gute öV-Verbindungen, gute Velowege, sichere Strassen. Alte Weisheiten, aber Gewohnheiten zu ändern, braucht Zeit.

Kann die Dominanz des Autos mit räumlichen Mitteln gebrochen werden? Rita Illien: Normen nehmen keine Rücksicht auf den ortsbaulichen Charakter. Um Strassen zu verbreitern, opfert man Gärten, Einfassungsmauern, Zäune, prägende Elemente der Baustruktur. Dabei sind oft gerade diese Engpässe einprägsame Stellen, die Charakter stiften. Auch muss man hier das Tempo drosseln und aufeinander Rücksicht nehmen.

Löst Tempo 30 in Dorfkernen das Problem?

Rita Illien: Tempo 30 ist im Grundsatz gut. Unbefriedigend wird es, wenn Poller und Blumentöpfe aufgestellt werden, um das Tempo zu brechen. Diese Funktion können oft Bäume und Brunnen übernehmen, ihnen gilt es daher Sorge zu tragen. Peter Hartmann: Flächendeckendes Tempo 30 im Dorf bringt viel ohne unerwünschte Nebenwirkungen. Es garantiert hohe Sicherheit, reduziert den Lärm, verringert den Treibstoffverbrauch und damit den Schadstoffausstoss, braucht kaum bauliche Anpassungen und ist daher kostengünstig. Im Kanton Graubünden ging die Anzahl Unfälle in den Tempo-30-Zonen um die Hälfte zurück. Gegen Tempo 30 im Dorf kann nur jemand sein, dem das Gaspedal das Wichtigste im Leben ist.

Und autofreie Dorfkerne? Peter Hartmann: Für Tourismusorte wäre das ein Gewinn. Arosa als Talendgemeinde wäre prädestiniert. Oder die Promenade in Davos, autofrei – herrlich. Wichtig sind dann alternative Mobilitätsangebote und kleine Anpassungen des Verkehrsverhaltens.

Muss der öffentliche Raum in den Dörfern gestärkt werden, mit besserer Gestaltung? Rita Illien: In Gassen, Strassen, Plätzen braucht man

VISIONEN REALISIEREN.

Fenster + Fassaden www.erne.net
 Modul-Technologie T +41 (0)62 869 81 81
 Schreinerei F +41 (0)62 869 81 00

Architekt: Med Holz AG, Zürich