

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

Rubrik: Meinungen

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: 19.02.2026

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

6/7 // MEINUNGEN

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 zwängt 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 Ge-wohnheit 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 Benzinpriis 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 Julierroute 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 Velowele, 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 Baustuktur. 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

Andreaspark, Zürich | Innenfassade in VISION-3000®, Holz-Metall-Fenster

Visionen realisieren.

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

ERNE

Architekt: Neo Holz AG, Zürich

nicht viel hinzuzutun, nur ihnen Sorge tragen. Man darf sich aber keine Illusionen machen: In einem Dorf hält sich niemand lange im öffentlichen Raum auf, er dient vor allem dem Verkehr.

Parkierte Autos verstellen häufig das Dorfbild. Gibt es dagegen kluge Konzepte? Peter Hartmann: Wie die Städte müssen auch die Dörfer ihre Parkplätze gebührenpflichtig bewirtschaften. Das gebietet das Verursacherprinzip. Bei den Pflichtparkplätzen ist statt ein Minimum das Maximum festzulegen, je nach Lage und Nutzung eines Gebäudes und seiner Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Und statt für Parkplätze die Gärten zu zerstören, kann man sie in Sammellanlagen kostendeckend zur Verfügung stellen – am besten am Dorfeingang, sodass möglichst wenig Leute durchs Dorf fahren. Die Gemeindeversammlung Ardez hat kürzlich ein entsprechendes Konzept ohne Gegenstimme genehmigt. Rita Illien ist Landschaftsarchitektin in Zürich und Peter Hartmann Verkehrsplaner in Chur. Sie bearbeiten gemeinsam Projekte in verschiedenen Bündner Dörfern.

Diskutieren Sie mit auf www.hochparterre.ch oder schreiben Sie an [«briefe@hochparterre.ch»](mailto:briefe@hochparterre.ch), per Post an Hochparterre, Ausstellungsstrasse 25, 8005 Zürich.

LAUTSPRECHER

ALLE FÜNF SEKUNDEN EIN KIND

In einem Zimmer der alten Villa Mainau im Seefeld von Zürich haben die Künstlerin Hendrikje Kühne, ihr Kollege Beat Klein und Redaktoren und Verlagsfrauen von Hochparterre neulich eine Installation realisiert. Sie haben aus Hochparterre Häuser, Stadt- und Dorfbilder ausgeschnitten und die weisse Wand tapeziert. Den Rhythmus bestimmte das Gardemass der Bauindustrie in der Schweiz: « $1\text{m}^2/\text{s}$ », jede Sekunde wird ein Quadratmeter Schweiz verbaut. Die Installation führte augenfällig das Wohlstandsmass in der Schweiz vor. Es hat als Kehrseite das Unglücksmaß der Welt. Alle fünf Sekunden stirbt in der Welt ein Kind an Hunger. Und dieser Skandal in einer Zeit, wo mehr als genug Nahrung für alle hergestellt würde. Allein, sie wird ungerecht verteilt, für uns immer mehr, für sie immer weniger. Die reichen Länder können in die Hilfsprogramme der Uno nicht einbezahlen, weil sie den Halunken in den Grossbanken Milliarden gaben. Und das Geld reicht für viel weniger Grundnahrungsmittel als noch vor zehn Jahren, weil dieselben Halunken mit ihren Hedge-Funds die Preise für Weizen und andere Nahrung um 100 Prozent in die Höhe getrieben haben. Etliche von ihnen wohnen in Zug, Genf und am Paradeplatz; sie haben Ferienpaläste in St. Moritz und treffen sich am WEF in Davos. Und wir alle sind vielfach mit ihnen verknüpft. Die Wohlstands- und die Todesformel drücken Strukturen aus. Seilschaften, Abhängigkeiten, Gewohnheiten und strukturelle Gewalt zwischen Besitz und Ohnmacht. Mit der Vorstellung der Mächtigen von Wachstum und Profit werden beide Zahlen beschleunigt: Aus « $1\text{m}^2/\text{s}$ » sollen « $2\text{m}^2/\text{s}$ » werden und statt alle fünf Sekunden wird alle vier Sekunden ein Kind vom Hunger ermordet werden. Niemand will das, die Verhältnisse produzieren es. Wenn wir die beiden Zahlen verändern wollen, müssen wir die Verhältnisse verändern. Zum Beispiel wenn wir am 23. Oktober an der Urne konsequent nur die Politikerinnen und Politiker wählen, die die Wohlstandszahl « $1\text{m}^2/\text{Sekunde}$ » und die Skandalzahl «ein verhungertes Kind alle fünf Sekunden» zum Guten verändern wollen. Sind sie in der Mehrheit, dann können sie dies. Köbi Gantenbein

