

Zeitschrift: Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin
Herausgeber: Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der Wissenschaftlichen Forschung
Band: 27 (2015)
Heft: 106

Artikel: Mit Prominenten den Strassenlärm verringern
Autor: Ehlert, Anna-Katharina
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-772288>

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: 30.01.2026

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

Den Ortsnamen auf der Spur

Woher hat Rosshäusern, ein Ortsteil der Gemeinde Mühleberg bei Bern, seinen Namen? Anders als man vermuten würde, hat der nichts mit Pferden zu tun, sondern mit einem Rudolf, der dort einst wohnte. Der erste Beleg dafür stammt von 1261, da nannten unsere Vorfahren den Flecken «de Rodolphi-hüsern». Über die Jahrhunderte setzte sich die verkürzende Mundartlautung «Ross-» durch. Das Beispiel ist aus dem neusten Band des bernischen Ortsnamenbuches, erarbeitet von der Forschungsstelle für Namenkunde am Institut für Germanistik der Universität Bern. Seit den 1940er Jahren dokumentiert und deutet die auch vom Nationalfonds unterstützte Stelle Namen aus dem deutschsprachigen Teil des Kantons Bern. Die Namen von Orten, Bergen, Tälern, Flüssen und Wäldern werden etymologisch untersucht, also in ihrer Entstehung geklärt. «Dabei werten wir alle Quellen aus, die wir bekommen können», sagt Thomas Franz Schneider, interner Leiter der Forschungsstelle.

Die Forscher interessieren sich für die Strukturen der Namengebung. Neben Personen und Besitzverhältnissen standen oft auch Bodenbeschaffenheit und Geländeformen am Ursprung der Namen. Diese zeugen zudem von der Urbarmachung des Landes, so der Sang/Gsang, der sich vom Sengen und Abbrennen für Rodungen herleitet. «Die Menschen machten sich die Welt zu eigen, indem sie sie benannten», sagt Erich Blatter, Mitarbeiter der Forschungsstelle. Wer Namen erforsche, gewinne auch Hinweise auf die Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte einer Region. Bereits sind Zehntausende bernische Namen akribisch erforscht, in alphabetischer Reihenfolge. Der neue Teilband widmet sich den Buchstaben Q bis S. Susanne Wenger

Ortsnamenbuch des Kantons Bern, Band 5 erscheint in Herbst 2015 im Verlag A. Francke, Basel und Tübingen.

Susanne Wenger



Mit Pferden hat die Ortschaft nichts am Hut, ihren Namen hat sie von einem Mann.



Das soziale Umfeld und Vorbilder bestimmen mit, ob jemand leise fährt.

Mit Prominenten den Straßenlärm verringern

Viele Menschen leiden unter Straßenlärm. Was könnte Autolenker und Autolenkerinnen motivieren, leiser zu fahren? In erster Linie weckt ein moralisches Verpflichtungsgefühl die Bereitschaft, lärmreduziert zu fahren oder leise Reifen zu kaufen, meint Elisabeth Lauper vom Institut für Psychologie und am Zentrum für nachhaltige Entwicklung und Umwelt der Universität Bern.

Lauper schliesst dies aus den Daten einer Befragung von über 1000 Deutschschweizer Autolenkerinnen und Autolenkern, ergänzt mit Lärmbelastungsdaten des Bundesamts für Umwelt. Ihre Dissertation wird vom SNF mit einem Marie Heim-Vögtlin Beitrag mitfinanziert.

Ob sich Autofahrende zu Hause selbst über Straßenlärm ärgern und wie hoch die Lärmbelastung am eigenen Wohnort ist, spielt erstaunlicherweise nur eine untergeordnete Rolle. Einen viel stärkeren Einfluss auf das persönliche Verpflichtungsgefühl hat neben dem Bewusstsein für die Lärmproblematik der Respekt für die Umwelt.

Wie könnte also eine Kampagne Lenkerinnen und Lenker überzeugen, den Motor möglichst nicht aufheulen zu lassen? Lauper empfiehlt: auf die Umwelt fokussieren und weniger auf das Leiden, das durch den Lärm verursacht wird. Als weiterer psychologisch relevanter Faktor hat sich die soziale Norm der Befragten erwiesen. Setzen sich beispielsweise Personen aus dem sozialen Umfeld für die Vermeidung von Straßenlärm ein, sind Autolenker eher dazu bereit, leiser zu fahren. Lärmbekämpfung kann also über soziale Prozesse gefördert werden, beispielweise indem ein prominenter Sympathieträger zur Lärmreduktion auffordert. Anna-Katharina Ehrlert

E. Lauper et al.: Explaining Car Drivers' Intention to Prevent Road-Traffic Noise: An Application of the Norm Activation Model. Environment and Behavior, 2015

Auf kleinem Fuss

Einen auf staatliche Verordnung hin produzierten «Volksschuh» im Einheitslook – ein Produkt dieser Art bringt man mit der Planwirtschaft der Sowjetunion, nicht aber mit der Marktwirtschaft der Schweiz zusammen. Und doch hat der Bundesrat während des Ersten Weltkriegs auf der Grundlage des Vollmachtregimes Schuhe für die breite Bevölkerung produzieren lassen, wie Roman Wild von der Forschungsstelle für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Zürich in seiner noch nicht publizierten Dissertation zeigt. Die «Volksschuh-Zentrale AG» brachte unter Einbezug von knapp 25 Schuhfabriken drei Serien zu je 100 000 Lederschuhen – drei Einheitsmodelle für Männer, Frauen und Kinder – sowie 20 000 Holzschuhe zu «Volkspreisen», also günstiger als andere Schuhe, auf den Markt.

Der Grund für die staatliche Intervention: Während des Kriegs stiegen die Preise für Mieten, Kohle und Bekleidung massiv, selbst die bürgerliche Presse klagte «Wucherer» und «Kriegsgewinner» an, Tausende litten Not. Der Bundesrat sah sich gezwungen, zu handeln. Beim Schuh setzte er an, weil dieser eine hohe symbolische Bedeutung besass. So protestierten die Menschen in vielen deutschen Städten gegen ihr Elend, indem sie möglichst gut gekleidet, aber barfuss durch die Straßen zogen. Mit seiner Schuhpolitik wollte der Bundesrat ein Zeichen setzen für die Verarmten und gegen die Profiteure der Schuhindustrie.

Doch der Plan ging nicht auf. Eigentlich hätten die eher derben Schuhe von dreitausend Geschäften bezogen werden sollen, doch nur 900 beteiligten sich an der Aktion. Die «Volksschuhe» blieben in den Auslagen liegen. Sie galten als Arme-Leute-Produkt, mit dem sich kaum jemand sehen lassen wollte, und wurden schliesslich verramscht. Urs Hafner

R. Wild: Volksschuhe und Volkstücher zu Volkspreisen. Zur Bewirtschaftung lederner und textiler Bedarfsartikel im Ersten Weltkrieg in der Schweiz. Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 2013



Der Nebelpalter schlug für den Bundesschuh eine wenig schmeichelhafte Verwendung vor.