

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 78 (1998)
Heft: 7-8

Artikel: Siedlung und Mobilität : Wunschdenken, Fakten, Probleme : in der alten und modernen Eidgenossenschaft
Autor: Boesch, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-165939>

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: 23.02.2026

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

SIEDLUNG UND MOBILITÄT

Hans Boesch,

geb. 1926 in Frümser-Sennwald/SG. 1946

Dipl. Tiefbauing. HTL

Winterthur. 1955–1970

Bauleiter, später Chef

der Abteilung Verkehrs-

planung auf der Aarg.

Baudirektion in Aarau,

1970–1989 Dozent und

Forschungsadjunkt an

der ETH Zürich, Institut

für Orts-, Regional-

und Landesplanung. Be-

schäftigung mit Fragen

des Stadtverkehrs, der

Wohn- und Quartiers-

qualität. Veröffentlichungen:

Essays, Lyrik,

Erzählungen, verschie-

dene Romane (Das

Gerüst, 1960; Die

Fliegenfalle, 1968;

Der Kiosk, 1978;

Der Sog, 1988). Zu-

letzt erschien der Ro-

man Der Kreis (1998).

*Wunschdenken, Fakten, Probleme – in der
alten und modernen Eidgenossenschaft*

Bewegung und Ruhe sind zwei Teile der Gesamtheit, die wir Leben nennen.

Bewegung – wenn wir darunter Mobilität verstehen – braucht Wege; Ruhe braucht Refugien. Weil beide, Ruhe und Bewegung, gleichermassen lebenswichtig sind, sind auch Refugium und Weg als gleichermassen bedeutsam zu berücksichtigen. Wird die eine der Komponenten überbetont, leidet die andere.

In früheren Jahrhunderten blieb die Qualität der Wege oft hinter jener der Refugien zurück; man vergleiche nur die schmalen, gefährlichen Pfade der alten Alpenübergänge mit der zum Teil prunkvollen Ausgestaltung gewisser Herrschafts- und Gasthäuser an den Passrouten. Heute sind Anlage, Ausbau und Transportleistung der Wege meist erstaunlich gut, hingegen werden die Refugien wie die Anwohner selbst von einer herrischen und immer anspruchsvolleren Mobilität bedrängt. Wo aber Ruhe und Entspannung fehlen, ist die Gesundheit gefährdet. Die Attraktivität des Wohnbereichs sinkt, oft jene der ganzen Stadt oder sogar der Region.

In der Diskussion um freie Fahrt, um Erschliessungsqualität, Kundennähe und Reisekomfort werden solche Erwägungen gerne verdrängt. Dabei muss als erstaunlich bezeichnet werden, wie trotz der zukunftsgläubigen und ökonomiebewussten Ausrichtung auf Fortschritt und modernste Spitzentechnologie gleichzeitig an Leitbildern und Leitsätzen festgehalten wird, die aus der Postkutschenzeit stammen. Und dies selbst dann, wenn die Erfahrungen mit solchen Leitbildern alles andere als überzeugend waren. Das Wunschdenken dominiert die Fakten.

Verkehr bringt Verzehr

Einer der Leitsätze war und ist noch immer: «Verkehr bringt Verzehr». Was meint, dass der Verkehr zusätzlichen Verzehr an Konsumgütern bringe, also auch höheren Umsatz und entsprechenden Gewinn.

Es ist nur verständlich, wenn das Gewerbe sich an diesen – auf den ersten Blick durchaus einleuchtenden – Leitsatz hält, wenn es sich engagiert und versucht, möglichst grosse Anteile des angeblich so vielversprechenden «Verkehrs» in seine Region oder in seinen Einfluss- und Einzugsbereich zu bringen. Leider wird meist weder genau umschrieben, *welche* Art von Verkehr dabei gemeint ist, noch, *wer* denn nun profitieren soll. Auch werden die Fragen der Wohn- und Umfeldqualität gerne ausgeklammert, und die Möglichkeit, dass infolge Verkehrsimmissionen und schwindender Wohnqualität auch die Nahkundschaft schrumpfen könnte, wird lieber gar nicht diskutiert.

Wenn dann nach Jahren die jungen, kaufkräftigen Familien von den verkehrsüberlasteten Strassenzügen weggezogen sind und demzufolge das Quartiergewerbe darbt oder gar zugrunde geht, wenn nur noch kranke und alte Leute, die anderswo kaum mehr unterkommen können, in den kritischen Bereichen wohnen, wenn folglich die Mieten sinken, die Gebäude vernachlässigt werden oder zerfallen, wenn das Ansehen des ganzen Quartiers leidet und die Verluste bezüglich Standortqualität im Allgemeinen und Immobilien im Besonderen unübersehbar werden, dann wird geklagt und geschimpft; aber niemand mag sich mehr an die Entscheide erinnern, die seinerzeit aufgrund der schönen Leitsätze aus der Postkutschenzeit gefällt worden waren.

Weil kaum umfassende Erfolgskontrollen über grössere Zeiträume gemacht werden, werden im nachhinein auch weder die Leitsätze und Konzepte, noch die einzelnen Entscheidungen kritisch beurteilt, und die notwendigen Modifikationen bleiben aus.

Dabei kann zum Beispiel die Fragwürdigkeit und begrenzte Gültigkeit gerade des Leitsatzes vom «Verkehr, der Rendite und Wohlstand bringt» nicht nur im städtischen Bereich und nicht erst heute, sondern schon seit Jahrhunderten auch in

den Alpentälern beobachtet werden, wie die folgende Skizze illustriert.

Wiederholung der Geschichte

Viele der Alpenübergänge^{1,2,3} wurden ursprünglich über weite Strecken als Saumpfade angelegt. Grössere Hindernisse mussten umgangen werden; Umwege und «verlorene» Steigungen waren unvermeidlich, Umschlagstationen waren ebenso notwendig wie Verpflegungsstätten.

Mancherorts ermöglichte erst die Erfindung des Schwarzpulvers und der Sprengtechniken den Bau eines akzeptablen, fahrbaren Weges. Die verbesserte Linienführung ersparte von nun an Umwege; sie brachte infolge ihrer grösseren Bequemlichkeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit auch Mehrverkehr sowie Mehreinnahmen. Insofern stimmte der zitierte Leitsatz. Nur: Der Gewinn war nicht für alle. Die Refugien an den früheren Umwegstrecken und damit die dort ansässigen Säumer und Einwohner verloren Verdienst und Einfluss.

Noch im letzten Jahrhundert, mit der Eröffnung der Eisenbahnlinien wiederholte sich «die Geschichte». Längst nicht alle Gemeinden und Bewohner einer Taltschaft profitierten nämlich vom technischen Fortschritt, viele verarmten. War es im Postkutschenzeitalter noch notwendig gewesen, in jedem grösseren Dorf genügend Fuhrwerke, Fuhrleute und Herbergen bereitzustellen, und zwar in entsprechend kurzen Abständen, so entfiel nun infolge der grösseren Reiseetappen auch das Bedürfnis nach Unterkunft und Verpflegung weitgehend. Für alle die vormaligen Klein-Etappenorte galt die These der Postkutschenzeit, nach der vermehrter Verkehr auch vermehrten Verzehr bringe, auf einmal nicht mehr.

Trotzdem wurde auch im Automobilzeitalter diese These unbesehen weiter vertreten. So versprachen sich ganze Talschaften, ja ganze Kantone von den geplanten Autostrassen und Autobahnen durch die Alpen einen neuen Wohlstand. Die Anlagen konnten nicht bequem und leistungsfähig genug sein. Nicht nur die Schweiz war die Drehscheibe Europas, sondern das Zentrum der Drehscheibe war jetzt Uri, vielleicht auch San Bernardino. Doch die Ernüchterung folgte sogleich. Statt in

*Für alle die
vormaligen Klein-
Etappenorte
galt die These
der Postkuten-
schenzeit, nach
der vermehrter
Verkehr auch
vermehrten
Verzehr bringe,
auf einmal
nicht mehr.*

1 Gian Gianet Cloetta, *Bergün, Bravuogn. Thusis* 1978.

2 Ludwig Pauli, *Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter*. Zürich 1980.

3 Armon Planta, *Verkehrswege im alten Rätien*. Chur 1990.

4 Hans Boesch, *Der Fussgänger als Kunde. Beobachtungen zum Komplex Bevölkerungsbewegung, Fussgängerdistanzen, Kundendichte, Parkplätze und öffentlicher Verkehr*. Nr. 58 der Berichte zur Orts-, Regional- und Landesplanung, ORL-ETHZ. Zürich 1986.

Brunnen, Göschenen oder San Bernardino Rast zu machen, rasten die Reisenden vorbei. Verkehr war wohl da, wie versprochen; aber er brachte nichts – ausser Gestank und Lärm (von den Kosten nicht zu reden). Und damit vertrieb er in den Haupttälern die wenigen noch verbliebenen Gäste.

In Grono zum Beispiel, im einspurigen Engpass der alten Bernardinoroute, ausgerechnet am knappsten Ort, am verkehrstechnisch fragwürdigsten Ort, konnte man früher beobachten, dass die Gäste in Trauben vor den Restaurants sassen und sich verpflegten. Nach Inbetriebnahme der Autobahn blieben die Tische leer.

Aus dieser Beobachtung lässt sich schliessen, dass nicht nur der Leitsatz vom «Verkehr, der Verzehr bringt», kritisch zu betrachten ist, sondern auch, dass offenbar weniger der flüssige und schnelle Verkehr Kunden bringt, sondern eher der gebrochene und der behinderte. Und tatsächlich machte – und macht! – das Gewerbe vor allem dort, wo der Verkehrsfluss gebrochen wurde und wird, seine Geschäfte. Gerade dort, wo Musse herrscht, vielleicht sogar erzwungene Musse, dort, wo gewartet wird, wird auch «verzehrt». War das früher, wie viele Kleinstädte zeigen, bei Flussübergängen, bei Brückenstellen, Häfen, Furten und andern Engpässen der Fall, so heute bei den (grossen) Bahnhöfen und Flughäfen. Und es kann auch in neuen, verkehrsberuhigten Stadt- und Quartierzentren der Fall sein⁴.

Auch hier zeigt sich, dass Leitvorstellungen – z. B. jene: «Je schneller der Verkehr, um so besser» – stets kritisch zu überprüfen und entsprechend vorsichtig zu verfolgen sind. Ebenso zeigt sich auch gerade hier, dass die Bedürfnisse des Autogewerbes, das am schnellen, ungehinderten (und oft auch schweren) Verkehr interessiert ist, und die Bedürfnisse des Gast-, Handels- und Kleingewerbes, das einen bequemen und verkaufsfördernden Halt und Aufenthalt anbieten möchte, sich durchaus nicht immer entsprechen.

Das bedrängte Refugium

«Wo ein Wille ist, ist ein Weg»; auch dies ist ein Leitsatz. Er wird heute, wenn es um Mobilität im Siedlungsbereich geht, gerne mit dem oben betrachteten Leitsatz von Umsatz und Verzehr gekoppelt und dabei

gleich auch noch umgedreht, und zwar in den Vorwurf: «Weil es am guten Willen fehlt; findet man eben keine Lösung!»

Die Lösung würde dann je nach Interessenvertreter zum Beispiel in einer «vollmotorisierten, autogerechten» Stadt samt genügend Abstellplätzen liegen. Dass Lösungen in der historisch gewachsenen Stadt nicht allein eine Sache des guten Willens sind, sollen die nachfolgenden Betrachtungen aufzeigen.

Das Refugium, insofern es mit Wohnen und Bleibe zu tun hat, hing seit je mit dem Ort der Arbeit zusammen. Ursprünglich strahlten ein paar Trampelpfade sternförmig von der Siedlung aus. Die weitaus meisten dieser Pfade dienten der Bewirtschaftung des Nahumfeldes. Je grösser eine Siedlung wurde, um so grösser wurde ihr

In Fünfspännern reiste man vor hundert Jahren über die Alpenpässe ...

Quelle: Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege.



Versorgungs- und Wirtschaftsraum; die ortszentrierten Pfade wuchsen mit.

Die Grösse des Auslaufs, das heisst der Gang vom Wohnplatz zu Wiese und Acker und der Zeitbedarf dafür musste in einem vernünftigen Verhältnis zur Arbeitszeit stehen. Offenbar wurde schon relativ früh je eine halbe Stunde Fussmarsch hin und zurück – also zur und von der Feldarbeit – als tragbar erachtet.

Daraus ergab sich dann die allgemein bekannte Tatsache, dass die Dorfzentren in unseren Agrargebieten der Schweiz ungefähr eine Fusswegstunde auseinander liegen. Nun ist interessant festzustellen, dass sich der mittlere tägliche Reiseaufwand – trotz grosser Streuungen – bis in die neueste Zeit kaum wesentlich verändert hat. Nur haben sich die Wegrichtungen vielerorts umgekehrt: Man geht oder fährt nicht mehr – wie einst – vorwiegend von der Siedlung sternförmig zur (Feld-) Arbeit nach aussen, sondern die heutigen Arbeitswege von den Wohnungen der Vororte haben sehr oft den Siedlungsschwerpunkt zum Ziel.

Der entscheidende Unterschied aber zwischen Autozeitalter und Fussgängerzeitalter besteht darin, dass sich die Reisegeschwindigkeit der Pendler ungefähr verzehnfacht hat. Das bedeutet nämlich, dass das Einzugsgebiet eines Zentrums (bei gleicher Reisezeit) auch einen etwa zehnmal grösseren Radius aufweist. Was wiederum heisst: dass sich das Einzugsgebiet flächenmässig rund verhundertfacht hat. Und entsprechend vervielfacht hat sich denn auch der Andrang zum Zentrum.

Selbst wenn man annehmen darf, dass Entlastungen gesucht werden, bleibt fraglich, ob ein historisch gewachsener Ort solchen Beanspruchungen ohne Schaden widerstehen kann.

Dass eine Stadt, solange sie Stadt genannt zu werden verdient, sich mit einer Vollmotorisierung nicht verträgt, kann auch die folgende Gegenüberstellung illustrieren.

Die heute bestehenden Verkehrsflächen in der Schweiz betragen etwa zwanzig bis dreissig Prozent der Gesamtfläche eines Quartiers. Beim Neuquartier mit dreissig Prozent Verkehrsfläche würde also etwa eine Verdreifachung dieser Fläche bereits zu einer Ausradierung der Hochbauten – also «der Stadt» – führen; beim älteren, aus dem Fussgängerzeitalter stammenden Stadtteil mit zwanzig Prozent Verkehrsfläche wäre dies bei ungefähr einer Verfünffachung der Verkehrsfläche der Fall.

Dem steht gegenüber, dass ein Personenwagen stehend oder in Fahrt – je nach Geschwindigkeit und Grösse – etwa zehn bis vierzig Mal mehr Platz braucht als der Verkehrsteilnehmer des vorigen Jahrhunderts, als der Fussgänger also. Man vergleiche

che diese Aussage mit dem vorhergehenden Absatz! Und es dürfte schon aus dieser einfachen Gegenüberstellung klar werden, dass eine Vollmotorisierung für uns kaum je in Frage kommen kann.

Auch hier zeigt sich, dass Wunschdenken und Fakten nicht zur Deckung gebracht werden können (zudem ist zu bemerken, dass die Refugien ihrerseits nicht bescheidener geworden sind; denn die pro Person belegte Wohnfläche hat sich innert hundert Jahren vervielfacht). Das heisst denn: sowohl die Verkehrs- wie auch die Siedlungsprobleme sind gegenüber früher zu ausgesprochenen Fragen des Platzbedarfs geworden. Und gerade der Platz ist bekanntlich nicht beliebig vermehrbar. An dieser Tatsache vermag selbst der beste Wille einer Amtsstelle wenig zu ändern.

Ausgleich oder Resignation

Beim Verkehr wie beim Wohnumfeld – die beide, wie oben angeführt, gleichermassen lebenswichtig sind! – muss weniger die Quantität als die Qualität entscheidend bleiben. Letztere darf gerade beim zur Zeit eher vernachlässigten Refugium nicht «unter die Räder» kommen.

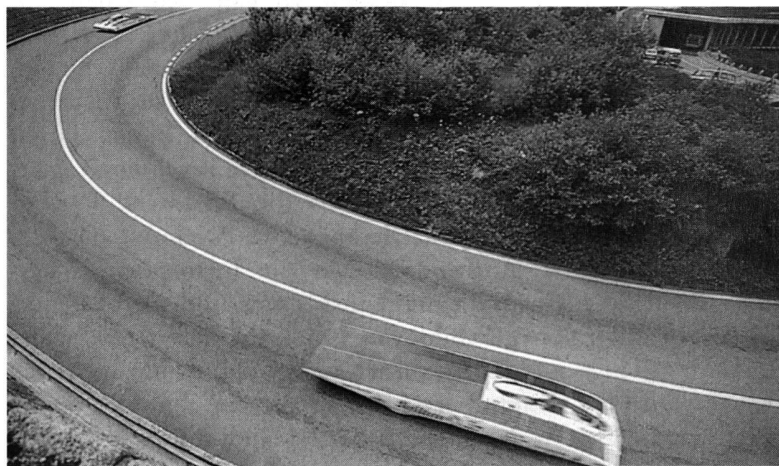
Eine Siedlung kann nur leben, wenn erstens der innerste Bereich des Refugiums, die Wohnung, einigermaßen sicher vor schädlichen Einwirkungen (und trotzdem erschwinglich) ist. Nebst diesem innersten Bereich muss auch der «kleine Auslauf», den man als erweitertes Refugium bezeichnen könnte, sichergestellt sein. Also etwa der Weg von der Wohnung zum Kinderspielplatz, in den Kindergarten oder in den Quartierladen. Und zwar so sicher, dass er von Kindern wie von alten Leuten und Behinderten begangen werden kann.

Neuerdings wird geprüft, ob dieses Ziel mit möglichst autonomen Kleinquartieren

erreicht werden könnte⁵. Die Belästigungen durch den motorisierten Verkehr sollten dabei vermindert, die soziale Kontrolle erhöht und das Sicherheits- und Zugehörigkeitsgefühl verbessert werden.

Wird zugelassen, dass die Refugien weiter bedrängt und verdrängt werden, fördert man die Entwurzelung⁶. Ihr wohnt, wie die Erfahrungen zeigen, nur zu oft Unverbindlichkeit und Desengagement, ja Rücksichtslosigkeit gegenüber dem Nahumfeld und dementsprechende Zerstörungslust inne. Sie wirkt destabilisierend.

In Zukunft sollte durch Betonung des Schutzcharakters und der Geborgenheit im Refugium samt Nahumfeld die anonyme Zerstörungslust gebremst, die Loyalität gegenüber dem Nachbarn, gegenüber der Gemeinde, ganz allgemein gegenüber jeder grösseren menschlichen Gemeinschaft gewahrt und gefördert werden.



Die Ausgewogenheit zwischen Refugium und Mobilität ist entsprechend energisch anzustreben. Dabei muss allenfalls die heute dominierende Komponente «Bewegung» zurückgebunden, der Komponente «Ruhe und Sicherheit in der Siedlung» aber klar Nachachtung verschafft werden. ♦

5 Hans Boesch, *Die Langsamverkehrs-Stadt. Forschungsbericht für das Nationalfonds-Projekt NFP 25*. Herausgegeben bei NFP 25, sowie bei ARF Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. Zürich 1992.

6 Hans Boesch, *Stadt als Heimat. Schriftsteller und Schriftstellerinnen äussern sich zu Stadtgestalt, Geborgenheit und Entfremdung. Forschungsbericht für das Nationalfonds-Projekt NFP 25*. Herausgegeben bei NFP 25, sowie bei ETH, Verlag der Fachvereine. Zürich 1993.

... nun summen bereits Solarmobile, die Fahrzeuge der Zukunft, durch die Schöllenen Schlucht.

Quelle: Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege.

Eine schüchterne Bitte: Die patriotischen Phantasien von einer vorbildlichen (oder schiedsrichterlichen) Mission der Schweiz bitte ganz leise. Ehe wir andern Völkern als Vorbild dienen könnten, müssten wir unsere eigenen Aufgaben mustergültig lösen.

Carl Spitteler, *Unser Schweizer Standpunkt*, Zürich 1915.