

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 9 (1996)  
**Heft:** 6-7

**Artikel:** Vier Felder über einem Parkfeld  
**Autor:** Gantenbein, Köbi  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-120402>

### **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:** 01.04.2025

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

# Vier Felder über einem Parkfeld

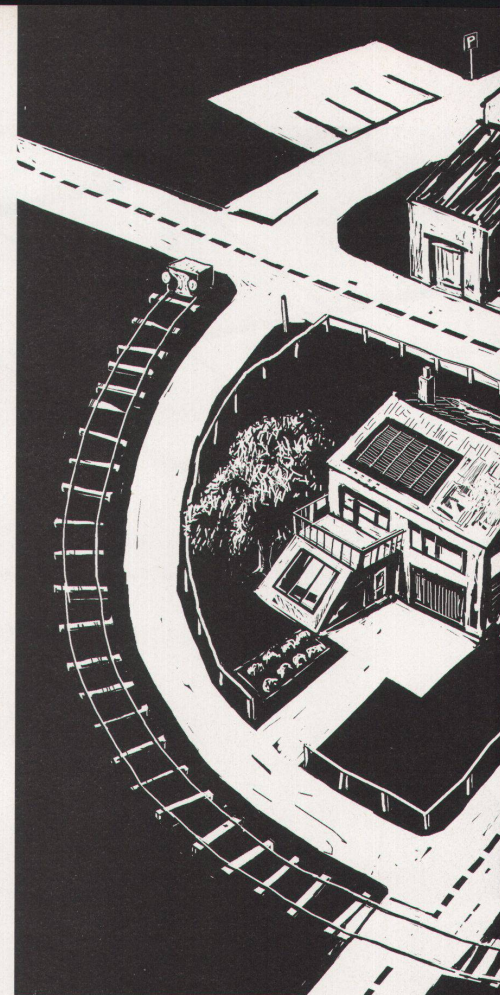
**Energiebewusst bauen und dabei das Auto als Energieverbraucher vergessen, greift zu kurz. Köbi Gantenbein entfaltete am Schluss einer Tagung über Wohnen und Mobilität von Diane Öko-Bau in Zug eine Theorie der Gesellschaft vom Parkplatz aus.**

Juhui, sie sind Pioniere. Freuen wir uns mit Fritz Bär's Familie. Alles wird sie sparen; sie wird sogar den Strom, den sie noch braucht, mit der Sonne selber machen. Sie kommt gewiss selig vereint in den Himmel. Also ist die Firstfeier ihres Nullenergiehauses ein feierlicher Akt. Fast zärtlich schauen wir auf das Haus mit den dicken Gläsern in den Fenstern. Es ist zwar ein hässliches Entlein, aber gut im Herzen. Denn es sagt uns, dass die Liebe zur alternativen Energie wächst und wir unser Scherflein beitragen können, damit die Welt nicht untergeht. Aber es kommt wie es kommen muss in unserer angenehm offenen Gesellschaft: Die Sicherheit ist scheinbar, die Orientierung ist gefährdet, der Widerspruch sitzt auch vor Fritz Bär's Nullenergiehaus auf einem 2,5 mal 5 Meter grossen Feld, dem Parkplatz. Der Parkplatz, das bescheidene Feld, meist asphaltiert, ist nicht nur ölverschmiertes Niemandsland. Nein, er ist der Ort von Gesellschaft schlechthin, zumindest der Ort, an dem wir Gesellschaft lesen können, denn er bündelt ein fröhliches Babylon von Interessen und Bildern.

Sie als Architekten, Designer, Ingenieure und ich als Soziologe haben etwas gemeinsam: Wir beide reduzieren Komplexität durch einfache und bisweilen wagemutige Behauptungen und erklären mit Bildern und Formeln, was wir herausgefunden haben. Subjektivität und Gspüri sind für solches Tun ebenso wichtig und wertvoll wie etwas Wissen über Daten und Fakten. Uns beiden geht es darum, Ordnungen zu schaffen. Dann hört die Gemeinsamkeit auf: Ihr seid getrieben von der Idee, eingreifen zu müssen, Stein auf Stein zu legen, unablässig; ich als Volkskundler vermesse vorab Werträume und Traumbänze. Am liebsten verwende ich dazu wenig komplexe Mathematik: Ich lege zwei Dimensionen fest, schneide sie miteinander in einem rechten Winkel und komme so zu einer Vierfeldertabelle gesellschaftlicher Ordnung. Mit den zwei Dimensionen «Technik» und «Ideologie» ordne ich den Parkplatz in vier Quadranten. Damit diese zwei Dimensionen brauchbar werden, muss ich ihre Pole markieren. Technik unterscheidet sich in üblicher Manier nach wirksam und wirkungslos; Ideologie nach den zwei beliebten und sich streitenden Mustern Laisser-faire und gemeinschaftlich.

\*

Der erste Quadrant, der des wirkungslosen Laisser-faire, ist der Sitz der Wohlstands-Raubritter.



Sie pochen auf das Recht, jederzeit an jeden Ort fahren zu können und überall einen Parkplatz zu haben. Raubritter sind z. B. die exklusiven Automobilisten, die ein Schreckensbild des öffentlichen Verkehrs pflegen und die sich auch von guten Angeboten nicht umstimmen liessen. Ineffizient sind sie, weil weder rationales Kalkül mit Argumenten des Marktes noch gut gemeinter Appell sie bremsen kann. Sie sind Überzeugungstäter und haben etwas Missionarisches. Sie organisieren ihr Leben nach dem Auto, wohnen gerne auf dem Land. Grundsätzlich sind es nette Leute, sie essen auch Bio-Rüebli, meiden Poulet aus dem Käfig, lassen sich gar überzeugen, dass ihnen als Zweitauto ein Solarmobil nicht schlecht anstünde, und freuen sich, bis sie der älteren Tochter endlich eines dieser lange versprochenen und gewiss lustigen Swatch-Autos werden schenken können. Sie sind unterschiedlich über die Schweiz verteilt. Eine Studie des Institut de recherche sur l'environnement construit (IREC) der ETH Lausanne hat herausgefunden, dass in Lausanne und Genf ein Fünftel der Bevölkerung exklusive Automobilisten sind. In der Stadt Bern sind es fünf Prozent. Neben den Autophilen sitzen in diesem Quadranten aber auch etliche verschreckte Gewerblere und Ladenbesitzer, Bauinvestoren ohne Weitblick und vernagelte Beamte, die ein Parkplatzregime durchsetzen, das von jedem Haus Pflichtparkplätze verlangt. Kurz: Im ersten Quadrant wohnt der Unein-

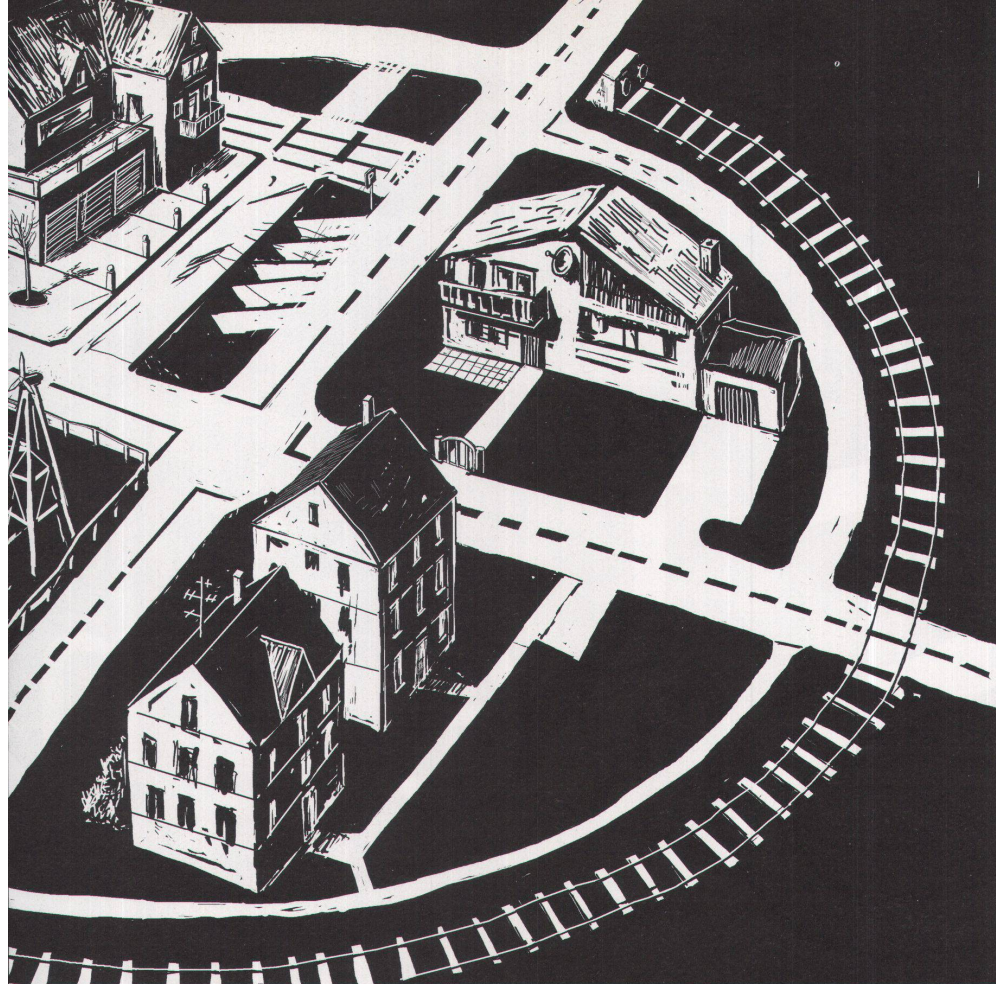


Illustration: Adrian Tobler

sichtige. Sie mögen ihn, weil er sein Selbstverständnis ohne grosses Federlesen darstellt. Ingeheim lieben Sie ihn sogar, weil Sie ihre Politik der Besserung und Korrektur an seiner Lebensform ansetzen können. Und gewiss ist: nach ihm und nicht nach uns kommt die Sintflut.

\*

Der zweite Quadrant verbindet Gemeinschaftssinn mit Wirkungslosigkeit. Er ist der Ort der Selbstzufriedenen ganz verschiedener Statur; weder der Widerspruch noch die Neugier plagen sie allzu stark. Ich illustriere den Quadranten mit zwei Beispielen: Dank der Fortschritte der letzten zehn Jahre bei Niedrigenergiebauten lassen sich Heizenergie und Strom um die Hälfte einsparen. Bauherren, die solches unternehmen, glauben an die Effizienz der Isolationen und der alternativen Energien. Oft stehen ihre Häuser aber auf der grünen Wiese, wo es keinen Bus gibt und keinen Zug. Da nehmen sie halt das Auto, und wenn sie die Verkehrsenergie berücksichtigen, die ihr Hoffnungshäuschen verursacht, werden sie melancholisch. Wir trafen einen Bewohner des zweiten Quadranten am Anfang. Etliche von uns mit grünem Herz und klugem Kopf wohnen natürlich auch hier. Wenigstens zeitweise. Engagement für Fledermäuse, gegen Atomkraftwerke, für die ökologische Partei und gegen die Autolobby stehen im Widerspruch zum eigenen

Autofahren. Da nützen auch Aufrufe, das Feindbild Auto abzubauen, wenig.

Nicht vergessen dürfen wir auch die Eiferer des öffentlichen Verkehrs. Einer meiner Freunde ist Lokomotivführer, und er berichtet ab und zu von Menschen, die bitten, bei ihm vorne mitfahren zu können. Etliche geraten dann auf dem Landwasser-Viadukt in geradezu erotische Verzückerung über die Eisenbahn an und für sich. Und denken wir an die vielen neuen Eisenbahnkilometer, die bald in der NEAT durch die Alpen gebaut werden sollen, so bin ich durchaus unsicher, ob da nicht Unzüchtige in grosser Zahl ans Werk gehen wollen. Sie mögen ihre Pläne als grossen, öffentlich finanzierten Lustgewinn empfinden – gemeinschaftlich mag er sein, ineffizient ist er gewiss.

\*

Der dritte Quadrant verbindet Wirksamkeit mit Laisser-faire. Hier ist Bewegung, nicht Statik, hier sind die aufgeschlossenen Macher zu Hause, die die Spielregeln verbessern, das Spiel aber weiterlaufen lassen wollen. Schritt um Schritt sollen über den freien Markt der freien Bürger die Wohlstands-Raubritter des ersten Quadranten zur Raison gebracht werden. Der sichere Glaube an technische Machbarkeit und Vernunft soll die Selbstzufriedenen im Quadrant Nummer zwei wecken. Marktgerechte Effizienz heissen die etwas umständlichen

Zauberworte. Ihr Selbstbild ist durchaus nicht ungetrübt von all den Problemen, die der private Verkehr verursacht. Sie verladen ihre Familie in den Renault Espace und verweisen auf die günstige Benzin-Kilometer-Personen-Beziehung. Sie wägen gerne Angebote ab, vergleichen Leistungen und wählen, ob Zug oder Auto für sie günstiger sei. Die oben zitierte Untersuchung des IREC meint, dass sich ein Drittel der Verkehrsteilnehmer so orientiere. Folgerichtig stehen sie auch für die technische Effizienz des öffentlichen Verkehrs ein und verstehen darunter, dass die Bahnen und Busse geordnet ausgebaut werden müssen, um den offenbart gottgegebenen Zuwachs an Mobilität zu bewältigen. Damit würde die Strasse wiederum effizienter und eine Einschränkung, ein Verzicht, unnötig.

\*

Im vierten Quadrant schliesslich wohnen die, die wirksam mit gemeinschaftlich verbinden. Sie denken, dass es nicht genügt, die Wohlstands-Raubritter vernünftiger zu machen und die Selbstzufriedenen in ihrem Saft schmoren zu lassen. Die erste Strategie heisst: Technische Einsparungen und technische Verbesserungen sind nötig, aber nicht hinreichend. Aussicht auf Veränderung gibt es nur, wenn auch soziale Verhältnisse verbessert und neue Bilder geschaffen werden. Der Fahrzeugingenieur schafft es bekanntlich, einen Motor zu konstruieren, der drei Liter Benzin auf 100 km verbraucht. Dieser Erfolg steht einsam neben den sozial hoch bewerteten Bildern von Four-Wheel-Drive-Maschinen und schwarzem Porsche mit schnauzbärtigem Chauffeur. Eine wichtige soziale Erfindung, die mit einem neuen Bild von Mobilität zu tun hat, ist das Autoteilen: Der Wagen wird aus der persönlichen Welt gelöst, wird erlöst von allen möglichen Prestigeanhängeln und trägt dafür kollektive Bilder wie ökologische Vernunft oder das Versprechen, dass wir uns weder um Reparaturen noch um Automarken kümmern müssen.

Die zweite Strategie setzt neben die technischen und sozialen Veränderungen eine politische Einsicht: Der Individualismus funktioniert ebenso wenig wie der ständige Ausbau von Mobilität. Einschränkung ist nötig, und was sich über Kosten nicht steuern lässt, muss staatlich erlassen werden. Das Problem ist einfach: zu viele Autos. Das Ziel ebenso: mehr fröhliche Menschen, weniger Autos, weniger gefahrene Kilometer, weniger Last und Schaden. Und die politische Aussicht ist wagemutig, aber nicht hoffnungslos. Die Menschen, die am liebsten zu Fuss gehen oder mit dem Velo fahren, nehmen zu. Auch revidieren Städte und Gemeinden ihre Parkplatzregimes und wollen weniger Autos eine Bleibe geben. Auf nationaler Ebene war die Annahme der Alpeninitiative ein wichtiges Signal. Sie betrifft zwar die Lastwagen, will aber Mobilität steuern. Und schliesslich steht als Aussicht immerhin fest, dass 110 000 Stimmberechtigte die Umverkehr-Initiative unterschrieben haben, dank der wir uns eine Schweiz mit halbiertem Verkehr einrichten könnten.

Köbi Gantenbein