

**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. 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:** 29.03.2025

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

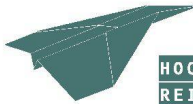


## hochparterre .wettbewerbe 4

Reisbuch - 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  
 Neubau Pflegezentrum am Überengadin, Samedan  
 Ausbau Bahnhof Hardbrücke, Zürich  
 Grundrisse - Doppelstöckige Einsteckwohnung  
 Bilderschem - Logo - 3D



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](http://www.veranstaltungen.hochparterre.ch).

## HOCHPARTERRE ONLINE

### BILDERGALERIE > WOHNEN OHNE AUTO

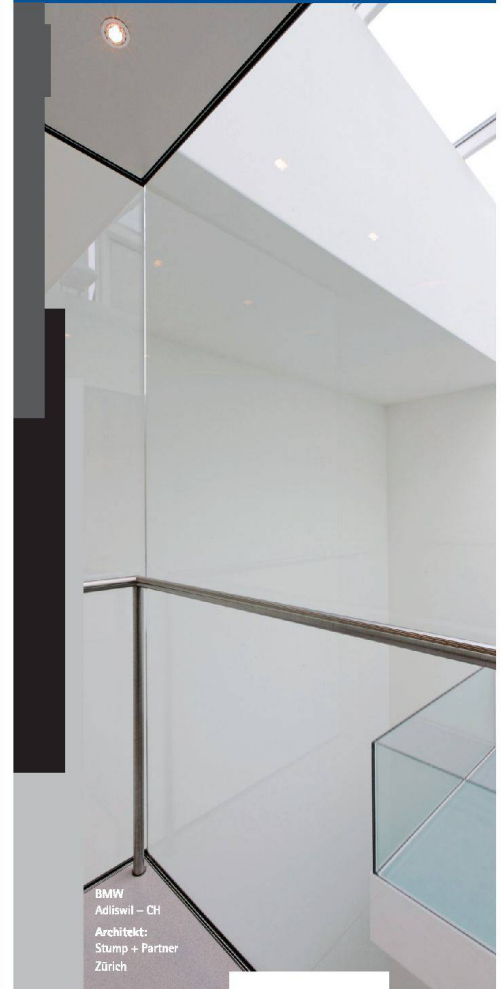
Der Brennpunkt «Autofrei Wohnen» stellt die autofreie  
 Siedlung Burgunder vor siehe Seite 56. Hochparterre.ch  
 sammelt weitere aktuelle Projekte und zeigt Bilder. Zum  
 Beispiel vom Oberfeld in Ostermundigen, wo 100 Woh-  
 nungen mit maximal 15 Parkplätzen entstehen.

> [www.hochparterre.ch/nachrichten/bildergalerien](http://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](http://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 Dorfkern 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 verstopft. 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 Dorfkern?** 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](http://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