

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 6 (1993)
Heft: 9

Rubrik: Jakobsnotizen

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: 14.03.2025

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

ein Ja für Berlin hat das Internationale Design Zentrum der Stadt unternommen. Es hat fünf Hochschulen zu einem Projekt eingeladen, das den öffentlichen Verkehr Berlins neu gestalten will. Entstanden sind Entwürfe für Expresszüge, Shuttle-Busse, das Kommunikationssystem und die Bahnhöfe. Letztere haben Studentinnen und Studenten der ETH Zürich realisiert. Unter beträchtlicher öffentlicher Beachtung wurde das Ganze im Sommer in Berlin ausgestellt. Wer nicht dabei sein konnte, dem bleibt für 30 Franken ein Katalog mit den Entwürfen und Aufsätzen u.a. von Uli Huber, Lutz Gelbert und Frederic Vester. Herausgekommen ist er bei Ernst & Sohn und heisst «Olympia Express 2000».

Offener Wettbewerb

Die Stadt Freiburg im Breisgau hatte einen «offenen Ideen- und Realisierungswettbewerb» für den Neubau eines Gymnasiums ausgeschrieben. Teilnahmeberechtigt

waren die Architekten der Regierungsbezirke Freiburg und Karlsruhe, der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wie auch der Départements Bas-Rhin und Haut-Rhin, kurz: die gesamte Regio Basiliensis. Gewonnen hat Ernst Spycher aus Basel. Man stelle sich einmal vor, Freiburg im Uechtland würde nur schon die Berner und Waadtländer mitmachen lassen! Vielleicht sogar die Schaffhauser ein paar Württemberger! Wir bleiben dabei, Föderalismus ist gesunde Kirchturmpolitik.

Moderne Pfahlbauten

Fast jedes Jahr wird die Insel Grand Isle, die vor der Küste Louisianas im Golf von Mexico liegt, von Hurricanes heimgesucht, die jeweils ein Flutwelle über das ungeschützte Land ergiessen. Deshalb haben die Bewohner – meistens Arbeiter und Techniker der vor der Küste verankerten Schwefel- und Ölplattformen – das Pfahlbauprinzip wiederentdeckt und stellen ihre Häuser und die typisch amerikanischen Wohncontainer auf Stelzen.

Insel Grand Isle: Wohncontainer auf Stelzen



Bild: Livio Piatti

Mehr Autorennen

Links und rechts der Autobahnausfahrt Chur Süd werben grosse Tafeln und Fassaden für Waren aller Art. Da steht seit ein paar Wochen auch eine Werbebotschaft der Bündner Regierung: «Langsamer fahren, bessere Luft und mehr Sicherheit!» Beim ersten Blick schüttelt mich gleich doppeltes Mitleid. Denn erstens haben weder der halbamtliche Text noch die biedere Typografie gegen die bunt gestalteten Werbelockrufe ringsherum auch nur den Hauch einer Chance. Zweitens glaubt die Regierung weiterhin an die Kraft der Appelle. Es bleibt im Dunkeln, ob aus Trotz oder Hilflosigkeit. Nachfragen im zuständigen Departement, neben Umwelt und allerhand anderem auch für Kultur und damit für Sinnstiftung zuständig, klären auf. Die besagten Tafeln seien aufgestellt worden, weil die mit andern Kantonen koordinierten Bemühungen der Bündner Regierung, das Tempo per Verbotstafel zu senken, nichts gefruchtet haben. Auf den Einwand, dass doch das bündnerische Netz, das von Maienfeld bis Roveredo reicht, gross genug sei für eine wirksame Tempodrosselung, heisst das Argument: Nein, ein Alleingang komme nicht in Frage, und überhaupt, man wolle die Automobilisten nicht verärgern. Schliesslich glaubt man eine «entschärfte Situation im Bereich Ozon» feststellen zu können. Bis Mitte Juli wurde allerdings im Bündner Rheintal der entsprechende Grenzwert während 35 Stunden überschritten. Im Misox lagen die Werte während 200 Stunden über den tolerierten 120 Mikrogramm je Kubikmeter. Es wird klar: Mitleid mit den Reklamegrafikern ist unnötig. Es ist nicht Trotz oder Hilflosigkeit. Es ist Zynismus.

Das erste Argument, das den Willen zum koordinierten Handeln vorschiesst, erinnert daran, mit welcher Vehemenz in diesem Frühjahr der Bündner Regierungsrat gegen die Alpenkonvention aufgestanden ist. Um Sprechblasen wie Autonomie, Souveränität und Eigenständigkeit war man nicht verlegen. Man stemmte sich gar gegen die Natur gegenüber alles andere als aufgeschlossenen EG-Staaten, die immerhin den minimalen Schutzabsichten zustimmten. Beim zweiten Argument, das den Autofahrer so liebevoll schonen will, merkt man wenigstens, wer wem befiehlt. Die Regierungsräte haben im Kanton Graubünden wie überall Schiss vor den Autofahrern, denn von denen werden sie gewählt. Der Wahlkampf ist schon längst wichtiger als die gesetzlich festgeschriebene Verpflichtung, etwas gegen Lärm- und Abgasbelastung zu tun. Kein Reklamegedudel, sondern zum Beispiel das Aufstellen von roten, runden Tafeln. Aber was soll's? Wenn schon um die Autofahrer gebuhlt werden soll, dann nicht nur mit ein paar zusammengenagelten Tafeln. Am nostalgischen Autorennen über den Klausenpass im Sommer waren trotz strömenden Regens 3000 Zuschauerinnen und Zuschauer dabei. Um die Autofahrer nicht nur nicht zu verärgern, sondern gar zu erfreuen, sollte sich die Regierung darum bewerben, solche Autorennen auch am Albula, Gotthard, Julier, Septimer und Bernina durchzuführen. Die Freude wäre unendlich.

PS: Am selben Tag, an dem der Regierungsrat die erste Reklametafel an der Autobahn enthüllte, stand in der «Bündner Zeitung» zu lesen, dass die Rhätische Bahn ihr Angebot zusammenstreicht und ihre Tarife wie die SBB wohl markant erhöhen wird. Es habe da, hört man, einige verärgerte Zugfahrer gegeben.