

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 9 (1996)
Heft: 1-2

Rubrik: Auf- und Abschwünge

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>

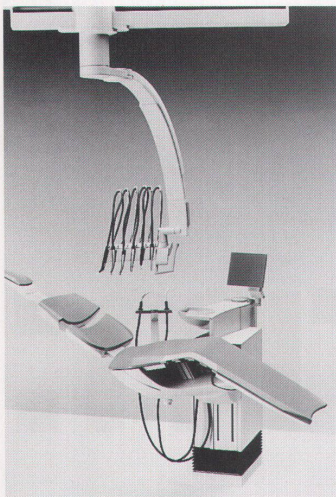
Arbeitsplatz im Jahr 2020

Der Möbelhersteller Lista hat einen mit je 10 000 Franken dotierten Innovationspreis ausgeschrieben. In der Sparte «der Arbeitsplatz im Jahr 2020» hat das Büro archi.tectonic-network aus Zürich mit dem Projekt «Workstation 1573n» gewonnen. «Workstation 1573n» ist eine Minieinheit, bestehend aus einer Art Baukastensystem mit einer Zapfsäule für Wasser, Strom und Kommunikation. So betritt der Arbeitende die Workstation, die sich in der Nähe seines Wohnortes befindet, setzt sich an einen freien Arbeitsplatz und schliesst sich an das Netz seines Arbeitgebers an. Die Mietkosten des Arbeitsplatzes zahlt der Arbeitgeber.

Braun Preis

Mathias Borner, Absolvent der Hochschule der Bildenden Künste Stuttgart hat den 11. Braun Preis gewonnen. Der von der Elektrogerätefirma gestiftete Preis zeichnet Studenten-Projekte vorab des klassischen Industrial Designs aus. So hat der Sieger eine tragbare TV-Kamera vorgestellt; der 2. Platz ging an Andreas Klover und Detlef Rhein von der Fachhochschu-

Ein Braun Preis für einen Patientenstuhl von Andreas Klover und Detlef Rhein



le Darmstadt für einen zahnärztlichen Patientenstuhl.

Kreiselbärs Heimat

Der hochberühmte Kreiselbär, der einst an der Bärengrabenkreuzung in Bern stand, dort geteert und gefedert wurde und von den Kunstsachverständigen mit übler Nachrede bedacht, vom organisierten gesunden Volksempfinden hingegen ins Herz geschlossen wurde (der Bär war ja kein Gstudierter), dieses arme Tier hat nun eine Heimat gefunden. In Ostermundigen, grad vor dem Wirtshaus Bären. Dort steht die Plastik (Bär auf Abtritt sitzend), geschaffen vom grossen Housi Knecht nun zur Ergötzung des Publikums. (Forts. folgt?)

Textilkrise

Nichts Neues. Die Schweizer Textilindustrie bricht weiter ein. Im ersten Halbjahr sackten die Bestellungen ein (ohne Bekleidung und Schuhe) um 30 Prozent ab und erstmals seit Jahrzehnten werden mehr Textilien importiert als exportiert.

Manager schulen

Fernand Hofer und Werner Zemp haben fürs Management und Technologie Institut Zürich ein Designseminar für Unternehmen auf die Beine gestellt. In neun Unterrichtsblöcken à 1/2 Tag sollen Geschäftsleiter, Produkt-Manager, Konstrukteure und Designer lernen, wie sie Design in ihr Unternehmen und in ihre Arbeit einbauen können. Dazu sprechen neben Hofer und Zemp eine Reihe Sachverständiger. Die Unternehmensschulung dauert vom 27. Februar bis zum 2. Juli und findet im Technopark Zürich statt. Sie kostet (mit üblichen Rabatten) 3800 Franken. Info: MTI, Technopark, Zürich, 01 / 445 12 00.

Die Ruinen dem Staat?

In der Türkei wird bei Birecik ein weiteres Euphrat-Kraftwerk erstellt. Kostenpunkt: 2,3 Milliarden DM. Gebaut wird es von einem internationalen Konsortium, geführt vom deutschen Bauriesen Philipp Holzmann, die Kraftwerksausrüstung liefern Sulzer Hydro (Deutschland) und andere. An der Finanzierung sind, mit der Londoner Chase Investment Bank an der Spitze, 44 Banken aus 10 Ländern beteiligt. Nach der Fertigstellung im Jahre 2001 soll das Wasserkraftwerk während 15 Jahren von der österreichischen Verbund-Plan privat betrieben werden. Dann fällt die Anlage an den türkischen Staat.

BOT-Projekte – Build, Operate, Transfer – nennt man solche Vorhaben, bei denen eine Infrastrukturanlage privat erstellt und für eine bestimmte Dauer betrieben, dann dem Staat übergeben wird. Während der privaten Nutzung versuchen die Eigner durch Gebühren auf ihre Rechnung zu kommen. Ein Beispiel für dieses Modell ist der Eurotunnel – nicht sonderlich glücklich, musste die Konzession doch schon vor der Inbetriebnahme verlängert werden.

Die Zahl der BOT-Projekte nimmt stark zu. In Deutschland wurde kürzlich bei der Vergabe eines Tunnels unter der Warnow in Rostock erstmals das neue Gesetz zur privaten Finanzierung und Konzessionierung von Verkehrsinfrastruktur angewendet. Der BOT-erfahrene, französische Baukonzern Bouygues, zu dem auch die Berner Losinger gehört, machte das Rennen. Spanische Konzerne bauen nach dem BOT-Modell Autobahnen in Lateinamerika, Bilfinger + Berger (Deutschland) ist in Thailand beim Hochstrassensystem von Bangkok dabei, und auch in Osteuropa wird der Autobahn-«Nachholbedarf» von privaten Konsortien gedeckt. Die deutsche Hochtief wird gemeinsam mit dem griechischen Staat während 30 Jahren den neuen Flughafen von Athen betreiben, der britische Mischkonzern Trafalgar House ist unter anderem in Portugal (zweite Tagus-Brücke) und Indonesien (Autobahn) engagiert. In Deutschland kommen auch im Bereich der Entsorgung (z. B. Abwasser) immer mehr privatwirtschaftliche Modelle – allerdings nicht unbedingt BOT – zur Anwendung.

BOT ist ein Mittel, Bauvorhaben trotz leerer öffentlicher Kassen zu realisieren. Die Bauunternehmen besorgen sich dabei ihre Arbeit gleich selbst. Mit dem Euphrat-Auftrag beweise Holzmann seine Kompetenz «auch im Arrangieren privatwirtschaftlicher Lösungen, ohne die ein zeitgerechter Ausbau der Infrastruktur unmöglich wird», schreibt das Unternehmen.

Das Modell leuchtet auf den ersten Blick ein, hat aber Haken. Gebaut wird nicht unbedingt was notwendig ist, sondern was profitabel ist. Die öffentliche Hand baut nicht mehr nach eigenen Prioritäten, sondern nach den Finanzierungsangeboten der Unternehmen. Der Staat übernimmt die Anlagen erst, wenn sie bereits sanierungsbedürftig sind. Für die Allgemeinheit wird die Erstellung von Infrastrukturen damit nicht billiger, sondern teurer. Die Kosten fallen beim BOT-Umweg einfach später an. Und schliesslich werden die Bauunternehmen, da sie die Sache nicht selbst finanzieren können, immer bankenabhängiger. Für Holzmann ist dies nicht neu. Bereits die Anatolische Eisenbahn, die das deutsche Unternehmen vor hundert Jahren in der Türkei baute, wurde federführend von der Deutschen Bank finanziert, die massgeblich an Holzmann beteiligt ist.

Adrian Knoepfli