

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 13 (2000)
Heft: 3

Rubrik: Stadtwanderer

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>

Das heimliche Gesamtverkehrskonzept

Stadtwanderer sind von Natur aus Bahnfahrer. Und dazu braucht es ja auch Bahnhöfe. Unter anderem den wichtigsten der Schweiz, den Hauptbahnhof Zürich. Über den haben sich der Kanton Zürich, die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund gemeinsam Gedanken gemacht. «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich, Strategien für den Ausbau der Bahninfrastruktur» heisst das Ergebnis. Klar ist: Es braucht mehr Bahnhof. Und siehe da, der Durchgangsbahnhof taucht wieder auf. Er «steht im Zentrum der Strategie». Er soll unter dem heutigen Hauptbahnhof gebaut werden und unterirdisch Richtung Oerlikon und weiter nach Schaffhausen oder Winterthur geführt werden. Dazu kommen noch je eine Tangente Nord und Süd. Von Altstetten aus unter Umfahrung des Hauptbahnhofs in Richtung Oerlikon und in Richtung Süden nach Wollishofen und Thalwil. Kurz, ein Programm von rund 2 Milliarden Franken Geld und 25 Jahren Dauer.

Man könnte dies nun als ein Zürcher Planspiel abtun und denken: Die spinnen, die Zürcher. Es geht aber um entschieden mehr. Wenn die Bahnplaner vom Knoten Zürich sprechen, so reden sie unausgesprochen immer vom gesamten Bahnnetz des Mittellandes. Vor allem wenn man bedenkt, dass als Ergänzung zur Bahnplanung auch eine Studie für den Ausbau des Strassennetzes unterwegs ist. Das Gesamtverkehrskonzept für den Wirtschaftsraum Zürich ist am entstehen. Dieser Wirtschaftsraum reicht weit und ist das ökonomische Herz der Schweiz. Was in Zürich gekocht wird, muss im ganzen Land gegessen werden. Und die Zürcher sind daran, das Menü vorzuschreiben. Anders herum: Was unter der Federführung des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich entwickelt wird, ist Landesplanung auf nationaler Stufe. Es ist bloss föderalistisch unkorrekt, das festzustellen. «Was wollen Sie, wenn der Bund das nicht macht, müssen wir es eben tun», sagte einer der Planer beim anschliessenden Apéro. Der Kanton Zürich kann also nicht auf den Bund warten, will sich nicht auf die föderalistischen Verteilungskämpfe einlassen und plant mit Eigeninitiative kantonsübergreifend die künftige eidgenössische Verkehrsdrehscheibe.

Föderalistisch im alten Stil ist das nicht, realistisch im neuen allerdings wohl. Es ist das stillschweigende Eingeständnis, dass der Bund kein Gesamtverkehrskonzept hat. Gemeint ist damit: Nichts scheut er mehr, als Prioritäten zu setzen. Man kann es auch einfacher ausdrücken: Die Eidgenossenschaft ist föderalistisch gelähmt. Wie war das damals mit dem Flughafen Zürich-Kloten? Während in Bern noch über einen eidgenössischen Zentralflughafen debattiert wurde, haben die Zürcher in Kloten mit dem Bau begonnen. Aber wir sind ein föderalistisches Land. Jedenfalls auf dem Verfassungspapier. Die Wirklichkeit sieht etwas anders aus, aber die ist im politischen System nicht vorgesehen. Der Wirtschaftsraum Zürich ist nur eine Tatsache, keine politische Grösse. Dort wird zwar unsere Zukunft geplant, aber das geht uns nichts an. Realitätsverlust ist in diesem Land eine Bürgertugend.



und Produktion der Ausstellung bis zum Verkauf der Waren und des Könnens der Autoren zum Ziel. Erfolgreich wie es scheint – die Studierenden haben nicht nur Stellenangebote erhalten, ihre Schmuckstücke verkauft, sondern auch Teile des Ausstellungsstandes.

2 Geburtstagsmöbel

Willy Guhl entwarf 1954 den Eternit Gartenstuhl. Der bestand aus einer einzigen Schleife des damals noch asbesthaltigen Zementes. Dem Stuhl stellt er einen Tisch zur Seite, ebenfalls aus einer einzigen Faserbetonschleife. Der Tisch kann umgedreht im Hohlraum des Stuhles versorgt werden. So wird aus den Möbeln ein Möbelpaar. Zum Entwurf regten ihn der Zürcher Wohnbedarf und die Firma Eternit an.

3 Blech für Papier

Um Altpapier zu sammeln braucht es selbstverständlich auch das nötige Gerät. Schön soll es sein, modisch und vor allem praktisch. Kein umständliches Seilwinden, Finger-auf-den-Knoten-drücken und Papierstapel herumwirbeln soll die Bündelei erschweren. Der Aarburger Möbelproduzent Radar schickt ein zugeschnittenes und abgekantetes Aluminiumblech ins Rennen. Sein Name: «Papex». Unter der nach hinten abgescrängten Auflage ist eine Schnurrolle befestigt. Die Schnur liegt raffiniert unter dem wachsenden Papierstapel. Ist die Ablage voll, schnürt man nur noch das Seil, schneidet es ab und trägt das Bündel auf die Strasse. Info: Radar, 062 / 791 05 15.

4 Beiges Alptraum

Die Textildesignerinnen Manuela Helg und Karin Maurer vom Zürcher Label «beige» brachten 1996 ihr erstes Produkt heraus: die «R. Dust Cap», eine Neufassung der legendären Roger Staub-Mütze. Die Mütze im Streifen-Design aus Schurwolle und Acryl ist trendig und gefällt einer jungen Kundschaft. Doch wie so oft bei erfolgreichen Produkten lassen die Trittbrettfahrer nicht lange auf sich warten – der Name des Labels: «Alptraum». Die Alp-

traum-Mütze unterscheidet sich nur durch geringe Änderungen am Schnittmuster und der Farbkombination. Sogar die Grafiken der Etiketten und des Prospektes sehen sich verblüffend ähnlich. Wir raten «Alptraum» es doch mal mit einer eigenen Idee zu probieren.

Alois Ulrich in Winterthur

Alois «Wysel» Ulrich wird nach den jahrelangen Querelen neuer Leiter des Hochbauamtes Winterthur. Er wird Chef der Stadtgestaltung, der Hochbauten und des Gebäudeunterhalts. Ulrich war die letzten zwölf Jahre Architekt und Projektmanager bei der Migros. Er sagt: «Ausser einem Spital habe ich fast alles gebaut».

Goldfieber in Bosco Gurin

Bosco Gurin ist ein Tessiner Bergdörflein. Seine 73 Bewohnerinnen und Bewohner sprechen Walserdeutsch. Seit ein paar Jahren spricht der Tourismus die Hauptsprache: Ausebnen, planieren, umbauen. Das Centro Turistico Grossalp, zu drei Vierteln finanziert von öffentlichen Geldern, richtet gross an. Allein 3 Mio. kommen aus dem Topf Berggebietsförderung des Bundes. Geplant ist nach einem Hotel, Appartementshäusern, einem Skilift nun ein Tunnel ins benachbarte italienische Val Formazza. Bezahlen soll ihn die Regionalförderung der EU. Das Val Formazza ist ebenso am schönen Rand der Welt wie Bosco Gurin, mit dem Bus geht es eine Stunde bis nach Domodossola und dann noch einmal ein Stündchen bis nach Mailand, wo die Skifahrer wohnen, für die es eh schon zu viele Skilifte gibt. Bosco Gurin wird von Leukerbad lernen und sich gewiss hoffungslos verschulden.

Solarstrom aus dem Asyl

Die Asylorganisation Graubünden hat die Asylsuchenden aus Kosovo zu einem Kurs eingeladen: Wie mit den im Kosovo zur Verfügung stehenden Mitteln eine Solaranlage für Warmwasser und Heizung bauen und montieren? Der Bund finanziert den Kurs als Teil der Rückkehrhilfe. Er erfreue sich gros-