

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 19 (2006)
Heft: 10

Rubrik: Estermann

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: 17.11.2024

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

nutzen und gemeinsame Interessen zu fördern». Im Vorstand sitzen: Andreas P. Lerch, Streiff in Aathal, Andreas Honegger, Bleiche in Wald, und Dieter von Ziegler, Spinneri in Murg. Man kann auch ohne «Restriktionen bezüglich Geografie oder industrieller Herkunft» Mitglied werden. Ist auch Johann ohne Land willkommen? www.unnutzer.ch

Roadpricing (Forts.)

In Stockholm ist das Roadpricing ein Erfolg, meldet die Zeitung. Am 3. Januar eingeführt, hat der Strassenzoll für die Innenstadt die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit verdoppelt: Von 15 auf 30 Kilometer in der Stunde. Waren bei der Einführung 70 Prozent der Stockholmer dagegen, so sind sie nun dafür. 120 Millionen Franken im Jahr soll der gesamtwirtschaftliche Gewinn betragen. In der Schweiz ist das in jedem Kanton verschieden, aber die Wette gilt: Roadpricing kommt auch hierzulande.

Lehren aus der Entwicklungshilfe

Was man aus der Entwicklungshilfe längst weiss, ist in der Schweiz noch unbekannt: Jedes Projekt darf höchstens zur Hälfte vom Geberland finanziert werden, sonst überlegen sich die Entwicklungsländer nur, wie sie zum Geld kommen und nicht wie klug die Projekte sind, die sie planen. Das Geberland Eidgenossenschaft zahlt dem Entwicklungskanton Wallis 96 Prozent der Autobahnkosten. Resultat: krumme Touren bei der Abrechnung.

Atemberaubend

Parallel zur Einführung der neuen Panoramawagen des Glacier und Bernina Expresses (Seite 54) wurde in China die isenbahnstrecke nach Tibet eröffnet. 84 Prozent der Bahnlinie liegen über 4000 Meter über Meer, die höchste Station auf 5068 Meter. Dort oben ist die Aussicht so atemberaubend, dass die Züge – gebaut von Bombardier mit chinesischen Partnern – mit Sauerstoffgeräten bestückt sind. Sie reichern die Luft in den Wagen mit Sauerstoff an. Wie im Flugzeug steht jedem Reisenden eine Atemmaske zur Verfügung; und ein Arzt reist mit, um bei Höhenleiden zu helfen. Dies ist im Glacier Express nicht nötig, macht doch ein Querbalken im Panoramafenster einen Strich durch die atemberaubende Aussicht.

DAS ist es

DAS steht für Design Archiv Schweiz. Urs Fanger, Peter Vetter, Ernst Hiestand und Fritz Gottschalk sind seit ein paar Monaten daran, eine neue Stiftung ins Leben zu rufen. Um das zu tun, gründeten sie mit Mitstreitern einen Verein. Nicht, um der Vereinsmeierei willen, sondern mit dem Zweck, das nötige Stiftungskapital zusammenzutragen. →

Estermann Was der Frosch zur Landesplanung meint

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird das Bundesamt für Raumentwicklung in zehn Jahren feststellen, dass die Metropolisierung das ganze Mittelland erfasste, die Ungleichgewichte zwischen ländlichen und städtischen Räumen sich weiter verstärkten, der Bodenverbrauch wuchs und die Raumplanung mit ihrer Trennung von Bau- und Nichtbaugelände dennoch ihr Gutes hatte, auch wenn die ganze Entwicklung alles andere als nachhaltig sei.

Was tun? – Vor der Wahl zwischen Selbst- und Fremdstimmung stehend werden die Kantone sich einmal mehr für ihre Autonomie einsetzen. Die Instrumente der Raumplanung genügen. Es brauche keine neuen Bundeskompetenzen: keinen nationalen Plan für die Siedlungsentwicklung, keine Abschöpfung von Planungsmehrwerten und darum auch keine Abgeltung von Verzichtgebieten; und erst recht keine Kontingentierung von Bauzonen oder Siedlungsflächen. Prüfen könne man hingegen, ob der Anschluss an den öffentlichen Verkehr nicht zur Bauvoraussetzung erklärt werden könne; dann aber müsse der Service Public ausgeweitet werden. Auch die Siedlungsentwicklung nach innen sei zu unterstützen; Mindestausnutzungsziffern am Rande aber müsse man ablehnen. Das Wichtigste jedoch sei, dass der Handlungsspielraum für Kantone und Gemeinden ausgedehnt und dass ihre Autonomie und ihr Handlungsspielraum gestärkt würden.

Auch die Reaktion des Bundesamtes für Raumplanung ist absehbar. Es wird noch grössere Nachhaltigkeitsdefizite feststellen, sich aber tapfer zum Subsidiaritätsprinzip bekennen. Es wird auch weiterhin mit Berichten und Kooperationen vorlieb nehmen und auf schwach dotierte Anreize setzen.

In der Zwischenzeit stossen die Siedlungsränder im Mittelland immer mehr aneinander. Das Siedlungsgebiet ist zum Flickenteppich zusammengewachsen. Der serbelnden Landwirtschaft werden Subventionen gestrichen und im Gegenzug Weilerzonen zugestanden. Die Nachfrage nach dem immer knapperen Grün wächst und treibt die Landpreise hoch. Die periurbanen Gemeinden boomen wie eh und je. Nur die Distanz zu den Zentren wächst und wächst.

Auch die Wissenschaft ist nicht untätig geblieben: Das Büro Basel der ETH hat in neuen Sondierungen subkutan Gemeindegrenzen und eine Verhaftung in einer widerständigen Mythologie kleinräumiger Freiheit und Gleichheit nachgewiesen. Der Stadtwanderer erfand mit unerschöpflicher Phantasie immer neue Szenarien einer urbanen Schweiz. Sandra Caluori-Bölsterli und Robert C. Bancroft gingen eine späte und spannungsgeladene Wochenend-Ehe ein. Das Bundesamt für Raumplanung kann endlich vermelden, dass der Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen nun doch zum Tragen komme. Ich selbst würde zum Entsetzen der Redaktion weiterhin in die gleiche Kerbe hauen: Aus lauter Froschperspektiven kann sich keine Landesplanung ergeben. Schuld daran hat weniger mangelnde Einsicht als pure Ökonomie. Wo es um Subsistenz geht, haben Einfamilienhäuser und Gewerbebezonen Vorrang, gleichgültig, ob sie Anflugschneisen oder Naturschönheiten verbauen. Autonome Gemeinden beruhen auf Subsistenzwirtschaft. Josef Estermann

MOX

LINK Wandgarderobe
TWIST Kleiderbügel

MOX AG, Geroldstrasse 31, CH/8005 Zürich
Tel: 0041/44/2713344
Fax: 0041/44/2713345
e-mail: info@mox.ch

www.mox.ch

