Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 22 (2009)
Heft: 1-2

Rubrik: Sammeln und zeigen

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

POLITISCHE KOSTEN Mitte Dezember wurde die zweite Etappe der Glattalbahn in Zürich Nord eröffnet. Vom Hauptbahnhof Zürich kann man nun ins Tram Nr. 10 einsteigen und sitzen bleiben bis zum Flughafen. Bevor das Tram, pardon die Stadtbahn, dort ankommt, fährt sie 860 Meter über den Balsbergviadukt. Warum? Weil darunter eine Zugangstrasse zum Flughafen liegt und das Trassee der Bahn dort keinen Platz fand. Wenn wir ein Problem nicht vergraben können, so können wir es wenigstens aufstängeln. Doch warum der millionenteure Aufwand? Weil wir den politischen Preis zu zahlen bereit sind. Die Stadtbahn durfte nirgends dem Autoverkehr etwas wegnehmen. Eine Reduktion von vier auf zwei Spuren war politisch tabu. Glückliche Schweiz, die sich solche Kunstbauten leisten kann.

WER KLUG IST, WÄHLT DEN ZUG «Science City», wie die ETH Hönggerberg nun heisst, soll zum Vorbild für einen nachhaltigen Campus werden. Pro Forschungs- und Studienplatz verbraucht die ETH heute pro Kopf 1050 Watt und im Jahr 1,5 Tonnen CO_2. Damit sind die ETH-Angehörigen noch weit von der 2000-Watt-Gesellschaft und der angestrebten Nachhaltigkeit entfernt. Inzwischen wurde die Plattform ecoworks gegründet und in einem 24-Stunden-Workshop hirnten Studierende, Mitarbeitende und Externe, wie sie ihren CO_2-Verbrauch beim Arbeiten und Studieren senken könnten. Drei Ideen erhielten einen Preis, bemerkenswert davon ist eine, «Trainforplane». Eine Untersuchung im Vorfeld des Workshops zeigte zur Überraschung aller, dass weder die Gebäude noch die Fahrten zum und vom Hönggerberg die grössten CO_2-Schleudern sind – es waren die bisher nicht kontrollierten «dienstlichen» Flugreisen der ETH-Angehörigen. «Trainforplane» schlägt ein Programm vor, das künftig vor dem Buchen die Alternative nennt – etwa Bahnfahrt oder Videokonferenz. Fliegen soll die Ausnahme sein. Früher hätte das der gesunde Menschenverstand noch ganz von allein gemerkt. › www.ecoworks.ch

LEBEN AM ALPENRHEIN Der diesjährige Binding-Preis für Natur- und Umweltschutz, dotiert mit 50 000 Franken, geht an den Ingenieur Franco Schlegel aus Wangs. Er hat bereits vor 25 Jahren in einer Nachdiplomarbeit in Raumplanung an der ETH Zürich vorgeschlagen, den Alpenrhein wiederzubeleben. Er überzeugte hartnäckig die Institutionen in der Schweiz, Deutschland, Liechtenstein und Österreich, was schliesslich die Gründung der Internationalen Regierungskommission Alpenrhein (IRKA) beflügelte. Diese beschloss 2005 den Plan, wie der Rhein und seine Zuflüsse revitalisiert werden. Zur «Stadt Alpenrhein» übrigens, die von Reichenau bis zum Bodensee zusammenwächst, wird im Herbst ein Sonderheft von Hochparterre erscheinen.

ZAHLENRÄTSEL In den drei Metropolitanräumen Zürich, Basel und Genf leben fünfzig Prozent der Bevölkerung, die dort zwei Drittel des Bruttoinlandprodukts herstellen. Bleibt der anderen Hälfte – der Restschweiz? – noch ein Drittel zu erarbeiten. Berechnen Sie mit diesen Angaben den Schwerpunkt der Schweiz.

GENF AUFSTOCKEN Avenir Suisse hat über Genf nachgedacht, genauer, wie dort verdichtet werden könnte. In den Quartieren aus dem 19. und 20. Jahrhundert, also nicht in der Altstadt. Ein neues Gesetz soll bis zu zwei Geschosse mehr erlauben, denn auf den Dächern ist für mehr Wohnungen Platz. In einer Broschüre werden die Vorteile angepriesen und das Potenzial abgeschätzt. Wie war das? Hat nicht Professor Dolf Schnebli vor rund 15 Jahren eine Aufstockung der Stadt, damals aber in Zürich, gefordert? Die Idee ist bestechend, die Infrastruktur wäre schon da und einige Bauzonen im Speckgürtel blieben grün. Wer allerdings den Mehrwert kassiert, darüber schweigt sich Avenir Suisse aus. Avenir Suisse: Elever la ville, contribution et débats sur la densification urbaine en Suisse romande. › www.avenir-suisse.ch

COASTER MIT SCHWEIZER SUPPORT Die futurische Schienenbahn Coaster, die in Arosa die Gäste des Hotels «Tschuggen» ins Skigebiet bringt, hatte arge Kinderkrankheiten siehe HP 8/08. Dies führte gar zum Konkurs der Herstellerfirma, die im vorarlbergischen Nüziders sitzt. Doch die Idee lebt weiter. Der Unternehmer Rainer Perprunner konnte umgerechnet 385 000 Franken Venture-Kapital auftreiben und hat als Nach- »

Sammeln und zeigen «SCHMETTERLINGE UND KNOCHEN»

«Wohnen ist schwierig voraussagbar geworden», stellten Marcel Meili und Markus Peter fest. Mehr Quadratmeter pro Kopf, kaum mehr Kernfamilien, «unmögliche» Gebäudetiefen, demografischer Wandel. Dies führte sie zur Erkenntnis: Der alte Zweispänner zur Zeile addiert genügt nicht mehr. Im Architektur Forum Zürich zeigen die Zürcher Architekten denn auch «Den Wettlauf um die Polyvalenz», den sie mit einer «neometabolistischen Struktur» gewinnen. Vorgeführt wird dies an den Entwürfen für die Häuser B und C auf dem Coop-Areal in Zürich West. «Knochen» meint die grosse Form des Hauses, die auf die hohe Ausnutzung von 2,5 reagiert. Die Räume zwischen den Gebäuden drücken die Häuser in ihre Form. Die einzelnen Wohnungen sind «Schmetterlinge». Die Decken liegen nur auf den Stützen an den Fassaden und den Schächten. Die Wohnung befreit sich vom Diktat des Sanitärkerns. Keine der 110 Wohnungen im Haus C ist wie die anderen. Die radikale Individualisierung ist erreicht, gleichzeitig eine Demonstration von städtischer Dichte.

Die Ausstellung erklärt, wie beharrlich Meili Peter das Thema städtisches Wohnen seit Mitte der Neunzigerjahre verfolgt haben. Ein riesiges Modell füllt den vorderen Raum des Architektur Forums beinahe aus. Es entsteht eine doppelte Konzentration: räumlich als Enge vorn und Weite hinten und inhaltlich durch die Beschränkung auf das Thema Wohnen. Wer immer über Wohnungsbau nachdenkt, muss diese Ausstellung studieren. LR

Die Ausstellung: Marcel Meili, Markus Peter Architekten «Schmetterlinge und Knochen», Architektur Forum Zürich, Brauerstrasse 16, 8004 Zürich, bis 7. Februar.

Das Buch: Marcel Meili, Markus Peter 1987–2008, mit Beiträgen von Jürg Conzett, Hermann Czech, Heinrich Helfenstein, Adolf Krischanitz, Josep Lluis Mateo. Scheidegger & Spiess, Zürich 2008, CHF 99.–

Gute Aussichten...

... für Basel: Halter Immobilien ist neu mit einer Niederlassung vor Ort.

halter

www.halter-immo.ch