

# **Bedrängende Mobilitätsprobleme: Tagungsbericht zum 5. Jahreskongress des Internationalen High-Tech-Forums Basel vom 29. und 30. November 1990**

Autor(en): **Häberli, Hans Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **109 (1991)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85880>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Bedrängende Mobilitätsprobleme

Tagungsbericht zum 5. Jahreskongress des Internationalen High-Tech-Forums Basel vom 29. und 30. November 1990

**Der Titel der überreich befrachteten, zweitägigen Veranstaltung klang optimistisch: «Schiene und Strasse der Zukunft - Wissen und Handeln für den Verkehr von morgen.» Und man durfte gespannt sein, ob die Teilnehmer dieser positiven Einschätzung der zukünftigen Entwicklung zustimmen würden . .**

An Aufwand hat es das High-Tech-Forum nicht fehlen lassen: An den zwei Tagen standen 22 Vorträge, zwei Expertendiskussionen, eine vielseitige Verkehrsprodukte-Ausstellung und eine Huckepack-Demonstration mit Musik auf dem Programm. Zur Eröffnung sprach Dr. *Hans Peter Fagagnini*, Vize-Direktor des Bundesamtes für Verkehr in Bern über «Die Schweiz geht eigene Wege zugunsten eines gesamten umweltgerechten Europaverkehrs», worin er die Ablehnung des 40-Tonnen-Strassenkorridors verteidigte, die geplanten Bahn-Alpentransversalen als umweltgerechte Alternative darstellte und dafür votierte, «dass man statt Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse künftig besser den Verbund, die gegenseitige Nutzung anvisiert».

Teil I des Kongresses galt dem Themenkreis «Verkehr in Europa und seinen Perspektiven». Es zeigte sich bald einmal, dass sich der grössere Teil der Referenten jeweils mit der kenntnisreichen Darstellung eines teils faszinierenden und neuen, teils aber auch satt-sam bekannten Aspekts des Riesenthemas Verkehr beschäftigte; ein kleinerer Teil versuchte das komplexe Gebiet umfassender darzustellen, blieb dafür aber meist entweder an der Oberfläche oder erging sich in Allgemeinheiten. In seinem Vortrag «Die Transportinfrastruktur in Europa: Reform der Entscheidungsmechanismen», plädierte Battelle-Europe-Direktor *Otto Hieronymi* für ein effizienteres und stärkeres Engagement des Privatsektors. Und er postulierte, dass der Verkehr für dessen Nutzer zu billig sei, ein Gedanke, den mehrere Redner im Laufe der Tagung wiederholten.

Ein anderes Referat, gehalten von Abteilungsleiter *Rolf Helber* von der Daimler-Benz AG in Stuttgart, handelte von in Entwicklung stehenden neuen Strassenleitsystemen. Mittels modernster Technik soll dem Autofahrer künftig ein intelligenter Wagen in die Hand gegeben werden, der im Verkehr viel sicherer sein wird, als es heutige Vehikel

sind. Aber auch die umfassende Lenkung der Verkehrsströme ist ein Ziel der geplanten Leitsysteme.

## Blick in den Osten

Dem Thema «Hochgeschwindigkeits-Bahnen heute und morgen» galt Teil II der Tagung. Je ein Vertreter aus Frankreich, Deutschland und - was, weil neu, besonders interessant war - Japan, gaben einen Überblick über die schnellsten Züge in ihren Ländern. Und *Jean Bouley*, Generalsekretär der internationalen Union der Eisenbahngesellschaften (UIC), referierte temperamentvoll und geistreich über die «Entwicklung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes». Darin kritisierte er die viel zu national ausgerichteten Projekte, wies auf die aus den politischen Umwälzungen plötzlich aktuell und nötig gewordenen, für schnelle Züge neu zu gestaltenden West-Ost-Verbindungen hin und betonte, er sehe in Europa für weit auseinander liegende Zentren einen guten Markt für Hotelzüge.

Teil III griff vom Thema her die von *Jean Bouley* geforderte Verknüpfung des Westens mit dem Osten auf, doch trugen die deutsche Referentin und der österreichische Referent zum Thema «Konzepte zur Mobilität in und nach Osteuropa» leider vorwiegend vor, was man eh schon weiss: «Die Veränderungen . . im Osten . . werden zu einer Befruchtung des gesamteuropäischen Handels, zu einem Anstieg des Tourismus und des Warenaustausches führen.» Der Vortrag des tschechischen Vertreters aber machte deutlich, dass das Ziel der allmählichen Angleichung des Ostens an den Westen im Strassen- und Schienenverkehr eine enorm komplexe und aufwendige Herausforderung darstellt und nur mittels finanzieller Unterstützung sowie mit dem Know-how Westeuropas zu bewältigen sein wird.

## Intelligente Bürger gefragt

In der insgesamt sehr «harmonischen» Tagung - an der fast alle Referenten

durch ihre Ausführungen indirekt zu erkennen gaben, dass die Bewältigung des künftigen Verkehrs zwar schwierig, aber durchaus machbar sei - hätte das Expertengespräch zu Beginn des zweiten Tages neue Akzente setzen können: Und zwar, wenn auf die ebenso kritischen wie ernsten Äusserungen von Prof. *Werner Rothengatter* von der Universität Karlsruhe wirklich eingegangen worden wäre. Dieser - der den Optimismus des Tagungsthemas offensichtlich nicht zu teilen vermag - wies zunächst darauf hin, dass die Bedeutung der Bahn im europäischen Verkehr ganz im Gegensatz zu ihrer Bedeutung an der Tagung sehr gering sei. Und dann postulierte er, dass der Verkehr noch rascher wachsen werde als bisher, dass der öffentliche Verkehr in den Oststaaten stark zurückgehen werde, dass überall nur mit einer bescheidenen Zunahme umweltschonender Verkehrsmittel zu rechnen sei, dass - wie schon vor ihm erwähnt - der Transport zu billig wäre und zu einem Verkehrschaos führe, und dass sich zunehmend als Hauptproblem die Frage erweisen werde, ob Menschen und Umwelt die weitere Zunahme des Verkehrs überhaupt noch ertragen können. Ein Umdenken aller Verkehrsteilnehmer auf der ganzen Linie wäre nötig. Denn - so Prof. Rothengatter - intelligente Autos nützen nur, wenn sie auch von intelligenten Bürgern genutzt würden. Die übrigen Experten erhielten leider praktisch keine Zeit, auf diese Thesen einzugehen und verwiesen nur darauf, dass der umweltgerechtere, perfektioniertere Verkehr sicher teurer würde.

Und schon stand das erste Referat von Teil V «Massnahmen zur Mobilität von morgen» auf dem Programm, das den «Terminal aus der Sicht des Verladeters» behandelte. Damit war man wieder beim Tenor der Tagung, bei der Diskussion um die Praxis, statt bei derjenigen um die Sinnfrage. Und wie schon bis anhin, stand erneut die Bahn im Zentrum des Interesses: Man liess über sich den x-ten Überblick auf «Bahn 2000» ergehen, vernahm interessante Referate über «Glasfasernetze im Schienenverkehr» und über «Zugleitsysteme» und hörte schliesslich in Teil VII «Die Entwicklung der Bahn» einem zweiten Expertengespräch zu.

## «Wohin kutschier'n wir?»

Inzwischen waren am späten Nachmittag des zweiten Tages bereits die aus den Referaten abgeleiteten «Empfehlungen von Basel» ausgearbeitet worden, in denen unter anderem realisti-

Die Kongressdokumentation zur Tagung des High-Tech-Forums Basel «Schiene und Strasse der Zukunft - Wissen und Handeln für den Verkehr von morgen» ist für Fr. 135.- erhältlich, bei: International High-Tech-Forum Basel, c/o Schweizer Mustermesse, Messeplatz 21, Postfach, CH-4021 Basel.

schere Verkehrspreise, Verkehrs-Umweltabgaben, Starthilfen für Osteuropa, umweltfreundlichere Autos, neue Verkehrstechniken, eine Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger und eine Lenkung der Transportnachfrage gefordert werden.

Als letzter Redner trat Bundesrat *Adolf Ogi* ans Mikrofon, um zum Thema «Schweizer Verkehrspolitik - Handeln für die Zukunft» zu sprechen. Eingangs verwies er auf die «Explosion in der

Mobilität», ging auf Nutzen und Gefahren ein und fügte die Maxime bei: «Der Verkehr soll auch in Zukunft den Menschen dienen.» Der Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departements zählte im weiteren Ansatzpunkte zum Handeln auf und plädiert in diesem Zusammenhang für die Durchsetzung des Verursacherprinzips, gab der Hoffnung auf neue Durchbrüche in der Technik Ausdruck und trat für integrierte Gesamtsysteme im Verkehr ein und ebenso für die europäische Zusammenarbeit. Schliesslich erklärte *Adolf Ogi*, er halte die Verkehrsphilosophie unseres Landes für so überzeugend, «dass die Bedürfnisse der Schweiz über kurz oder lang auch zu Anliegen der Menschen im übrigen (sic!) Europa werden».

Mit dieser Stärkung für das zur Zeit bekanntlich etwas angeschlagene Schwei-

zer Selbstwertgefühl endete die Tagung so harmonisch und optimistisch wie vorgesehen. Schliesslich hatten während zweier Tage für so gut wie alle aufgeworfenen Verkehrsfragen beruhigende, überzeugende und ermutigende Antworten und Lösungsmöglichkeiten präsentiert werden können. Unbequemes Fragen nach den Ursachen des Mobilitätsrausches und nach der Möglichkeit eines teilweisen Zusammenbruchs des Verkehrswesens blieb hingegen praktisch ohne Resonanz.

Zum Glück war nicht der Kabarettist *Georg Kreisler* zur Tagung des High-Tech-Forums eingeladen worden. Denn der hätte vielleicht schon mit seiner Gedichtzeile: «Wir hab'n zwar Autos, doch ich frag': Wohin kutschier'n wir?» Ratlosigkeit verbreiten können...

Dr. *Hans Peter Häberli*, Zürich

## Wettbewerbe

### Primarschulhaus und Turnhalle in Brig-Glis

Die Stadtgemeinde Brig-Glis veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für die Erweiterung des Primarschulhauses und den Neubau einer Turnhalle in Glis. Teilnahmeberechtigt waren Architekten, die seit dem 1. Januar im Oberwallis ansässig oder heimatberechtigt sind. Es wurden 17 Projekte eingereicht und beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (11 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Paul Sprung-Gertschen, Naters
2. Preis (10 000 Fr.): Eugen Eisenhuth, Brig
3. Preis (8000 Fr.): Meister + Kämpfen, Zürich
4. Preis (6000 Fr.): Bernhard Stucky, Brig-Glis
5. Preis (5000 Fr.): Luigi Nicolazzi, Visp, Arthur In-Albon, Baltschieder
6. Preis (3000 Fr.): Wyden - Ricci - Grünwald AG, Brig; Projekt: René Grünwald
7. Preis (2000 Fr.): Holler AG, Brig

Fachpreisrichter waren Kurt Aellen, Bern, Roland Gay, Monthey, Hans Ritz, Adjunkt Hochbauamt des Kantons Wallis, Sitten, Peter Burchart, Stadtarchitekt, Brig-Glis, Philippe Jordan, HB Kanton Wallis.

### Erweiterung Schulhaus «Preisegg» in Hasle b. Burgdorf BE

Die Gemeinde Hasle b. Burgdorf veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für die Erweiterung der Primarschulanlage «Preisegg». Teilnahmeberechtigt sind alle Architekten, die seit mindestens dem 1. Januar 1990 ihren Wohn- oder Geschäftssitz in den Amtsbezirken Trachselwald, Langnau, Signau, Schlosswil und Burgdorf haben. Zu-

sätzlich werden 5 auswärtige Architekten eingeladen.

Die Anmeldung für die Teilnahme hat spätestens bis zum 22. März 1991 schriftlich an die Gemeindeverwaltung, Kalchofenstrasse 21, 3415 Hasle b. Burgdorf, zu erfolgen mit Ausweis der Teilnahmeberechtigung und Beleg der Depotgebühr von 300 Fr. auf das PC-Konto 34-260-0 Gemeindeverwaltung Hasle b. B. mit dem Vermerk «Wettbewerb Preisegg».

Die Termine sind die folgenden: Abgabe eines kostenlosen Wettbewerbsprogrammes: ab 22. Jan. (auf Anfrage bei der Gemeindeverwaltung); Versand der Unterlagen ohne Modell: 2. April; Bezug der Modelle: ab 15. April; Besichtigung: 17. April; Abgabe der Pläne: 29. Juli; Abgabe der Modelle: 12. August 1991.

Das Raumprogramm sieht im wesentlichen vor: Klassenräume, Werkräume, Aula, Bibliothek, Lehrerzimmer, Turn-, Mehrzweckhalle, Aussensportanlagen. Fachpreisrichter sind: Regina Gonthier, Bern; Yvonne Hausammann, Bern; Thomas Keller, Bern; Silvio Ragaz, Bern; Heinz Kurth, Burgdorf.

### Mehrzweckanlage Gemeinde- und Schulzentrum Wauwil

Die Einwohnergemeinde Wauwil veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für eine Mehrzweckanlage. Das Bauprogramm umfasste, neben schulischen Erweiterungsbauten, einen Mehrzwecksaal sowie Einrichtungen für die Feuerwehr, den Strassendienst und den Zivildienst. Teilnahmeberechtigt waren Architekten mit Wohn- oder Geschäftssitz im Kanton Luzern. Es wurden 19 Projekte eingereicht, 6 davon erhielten einen Preis:

1. Preis (17 000 Fr., mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung): Hans Cometti und Die-

ter Geissbühler mit Alexander Galliker, Luzern; Mitarbeiter: Aldo Buffoni, Alain Rose-rens, Mathias Burkart

2. Preis (9000 Fr.): Walter Rüssli, Luzern; Mitarbeiter: Reto Müller, Rudolf Vollenweider

3. Preis (8000 Fr.): Lustenberger, Conerau, Wyss, Ebikon; Mitarbeiter: Heinz Fischer

4. Preis (7000 Fr.): Lhengacher + Emmenegger, Rothenburg

5. Preis (5000 Fr.): Adalbert und Josef Bucher, Ballwil; Mitarbeiterin: Margrith Limacher-Schwegler

6. Preis (4000 Fr.): Hansulrich Huggler, Luzern

Fachpreisrichter waren Otti Gmür, Luzern; Benno Fosco, Scherz; Markus Peter, Zürich.

## Bücher

### Michael Graves - Buildings and Projects 1982-1989

Herausgegeben von *K. Nichols*, *P. Burke* und *C. Hancock*. Mit Texten von *Christian Norberg-Schulz* und *Robert Maxwell*, englisch. 350 Seiten, 23x29 cm, mit vielen Farb- und Schwarzweissaufnahmen und Planzeichnungen. Architecture Design and Technology Press, London; Verlag für Architektur Artemis, Zürich, 1990. Preis: 108 Fr.

Mit dem vorliegenden Band steht die im doppelten Wortsinn gewichtige Nachfolge der ersten Werkmonographie über das Schaffen *Michael Graves'* zur Verfügung. Die früher erschienene Darstellung umfasste den Zeitraum von 1966 bis 1981; die jüngste Rückschau setzt die Marken enger. Trotzdem bietet sich dem Betrachter eine überquellende Vielfalt von Arbeiten dar: ausgeführte Bauten, Projekte, Skizzen, Möbel, Lampen - die thematische Breite seines