Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **24 (2011)**

Heft 8

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

und auf Schienen fährt und der benötigte Platz relativ gering ist. Bei der Planung ist es recht einfach, es zu erweitern und zu ergänzen. Das sehen wir aktuell am Tram Zürich West, welches in drei Jahren geplant und gebaut wurde. Oberirdisch versteht sich. Peter Müller

Ich halte von der Idee nichts. Dann kommen einfach wieder die Autos und die Verstopfungen beginnen von Neuem. Jeder Platzgewinn schafft neuen Verkehr, davon legen die chronisch verstopften Autobahnen Zeugnis ab. Das Problem ist ein anderes. Es gibt hier zu viele Menschen auf zu wenig Raum. Rita Degen

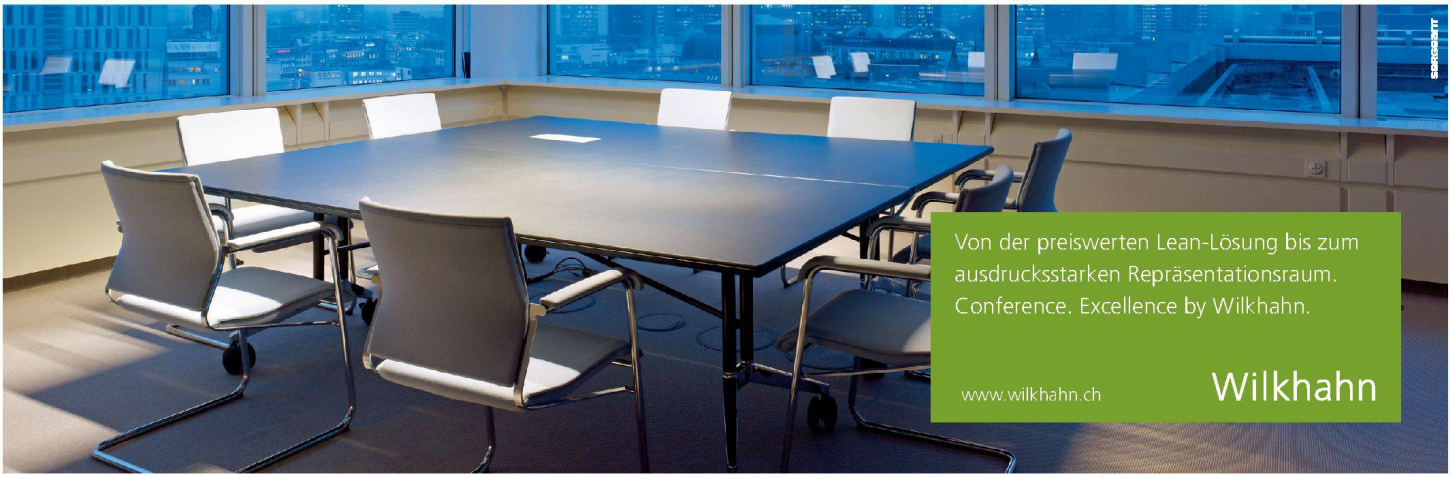
Man sollte halt nicht immer alle Tramlinien über den Parade- oder Bahnhofplatz führen, sondern auch aussen herum – das entlastet auch. Walter Ulrich

Die ominösen 40–50 Minuten, die man heute benötigt, um mit dem Tram von einem Stadtrand zum anderen zu gelangen, sind erstens fiktiv (weil ich für eine solche Strecke die S-Bahn nehme) und würden sich zweitens mit dem weidmannschen Tunnelsystem lediglich um vielleicht 5 bis maximal 10 Minuten verkürzen. Ein Zeitgewinn, der durch die unterirdische Erschliessung und die geringere Anzahl von Haltestellen wieder verloren ginge. Daniel Engler

Das Tram ist der Paternoster des öffentlichen Verkehrs in der Kernstadt. Zusteigen, ein paar hundert Meter fahren und wieder aussteigen. Das ist die Qualität des Trams, eine Qualität, die eine städtische Metro niemals erreicht, da die unterirdischen Zugangswege weit und im Verhältnis umständlich sind. Thomas Jung

Zuerst sollte man die Autos aus der Stadt verbannen. Falls dann immer noch Platzmangel auf den städtischen Strassen herrscht, kann man sich über ein allfälliges U-Tram unterhalten. Die autofreie Stadt-Variante würde aber viel weniger kosten und hätte einen extrem viel grösseren Nutzen. Hans Reiser

LAUTSPRECHER

DER LETZTE STREICH

Hans Rutschmann ist Architekt und Nationalrat der SVP, ein netter Schweizer vom Land, kein «Polteri». Immer wieder hat er seit 2004 der Raumplanung und der Energie parlamentarische Vorstösse gewidmet. Auch kluge und vernünftige. Nun gelang ihm ein Coup. Der Nationalrat stimmte seiner Motion zu, dass der «Bundesrat beauftragt wird, das Beschwerderecht von Organisationen bei Vorhaben und Projekten, welche die Energiepolitik betreffen, aufzuheben». So sollen Wasserkraft, Sonne und Wind ungebremst als Alternative zum Ausstieg aus der Atomkraft ausgebaut werden können.
Der Ständerat wird den Coup ablehnen. Denn er wird drei Punkte bedenken. Erstens hat das von Rutschmann normalerweise heilig gesprochene Schweizer Volk mit 66 Prozent die Umweltverbände in ihrem Beschwerderecht bestärkt. Die Verbände sind ja selbst nicht Gesetz; sie sorgen dafür, dass im Fall der Fälle Gesetze auch angewendet werden. Über neun Beschwerden urteilten die Richter letztes und dieses Jahr – in allen neun Fällen erhielten WWF, Pro Natura & Co. recht.
Zweitens wäre der Umbau der letzten Bäche nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Fünf Prozent des wegfallenden Atomstroms liesse sich allenfalls noch holen – es sei denn, man fahre die grossen Bagger auf und baue ganze Täler wie das Oberwallis oder die Surselva in Stromlandschaften um.
Drittens kann der Ständerat dem Architekten Rutschmann den Schlüssel zu seinem Kummer über die Stromlücke zurückgeben. Mit zahllosen Einfamilienhäusern im ländlich sittlichen Stil hat er dazu beigetragen, dass in der Schweiz der Flächenkonsum pro Kopf seit 1980 um einen Drittel von 30 auf 54 Quadratmeter gestiegen und der Energiekonsum pro Kopf explodiert ist, wegen der Pendlerei mit Auto oder Zug.
Also – nicht Bergtäler müssen zugeschwemmt werden, weil es keine Atomkraft mehr geben wird, sondern die Lebensformen müssen vernünftiger werden: Weniger Fläche pro Kopf und neue Häuser nur dort, wo sie keine lange Pendlerei brauchen. Und möge Hans Rutschmann nur noch Häuser bauen, die mehr Energie produzieren, als sie verbrauchen. Köbi Gantenbein