Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 5 (1992)
Heft: 7

Rubrik: Funde

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: 11.12.2025

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

Ein Mangelberuf?

Wie steht es mit den Raumplanern? Gibt es zuviel oder zuwenig davon, und sind sie gut genug? Drei Studenten der Höheren Wirtschafts- und Verwaltungsschule Luzern haben eine Umfrage gestartet, um herauszufinden: Es gibt zuwenig Raumplaner. Allein um die in den Ruhestand tretenden Berufsleute zu ersetzen, müssten alle Jahre 30 bis 40 Planer ausgebildet werden. Doch beim derzeitigen Stand von rund 150 offenen Stellen müssen Stellen in der Raumplanung notgedrungen mit Leuten besetzt werden, die keine entsprechende Grundausbildung haben. Von den Ausgebildeten hat rund ein Viertel Architektur studiert, davon etwa 80 Prozent an der ETH. Die Untersuchung kommt jedoch zum Schluss, dass der Vollzug besser gewährleistet würde, wenn es mehr branchenfremde, in Methodik ausgebildete Raumplaner gäbe. Zudem erstaunt, dass trotz der zu erwartenden Bautätigkeit im Verkehrsbereich nicht mehr Verkehrsplaner in der Raumplanung tätig sind.

Zusammenfassend: «Die Auswertung der Fragebogen zeigte uns, dass nicht nur ein quantitatives, sondern auch ein qualitatives Manko an Raumplanern besteht.» Woher kommt das? «Bemängelt wird die fehlende Entscheidungsbereitschaft der Behörden, auf welche sich die Raumplaner stützen.» Im Klartext: Den Raumplanern verleidet die Raumplanung, weil der politische Wille zum Vollzug nicht vorhanden ist. Was wir schon wussten – jetzt ist es Statistik. LR

Herbert Brühlmann, Beat Barmettler, Markus Renggli: Berufsbild des Raumplaners. Zu beziehen bei VLP, Schänzlihalde 21, 3013 Bern, 031/42 64 44, 10 Franken.

Per Metro zur Gondola?

Von der Weltausstellung in Venedig spricht niemand mehr – und schon erhitzt ein neuer Technokratengag die Gemüter: «Mela», die «Metropolitana Lagunare»: eine Unterwasser-Metro rund um die Lagunenstadt.

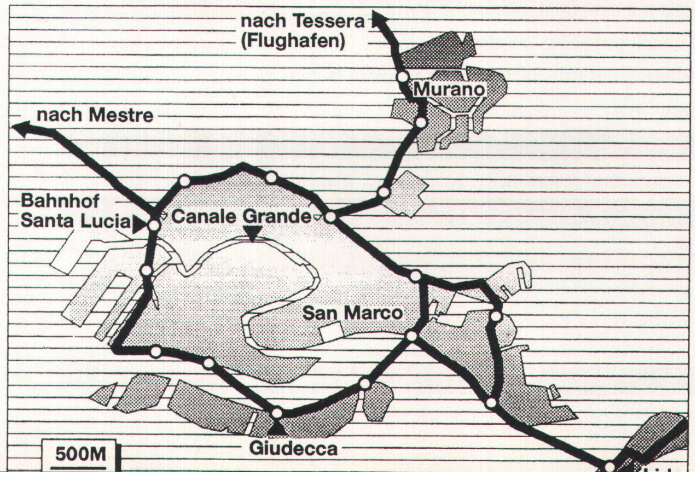
«Völlig wahnwitzig» sei das Projekt, empörte sich ein Leserbriefschreiber in der Tageszeitung «Nuova Venetia». Es geht um ein 21 km langes Röhrensystem von 7,5 m Breite und 4 m Höhe, 20 m unter dem Wasserspiegel eingegraben und bestimmt als Rollbahn für drei automatisierte Metrolinien mit drei Endpunkten, zwei (Mestre und der Flughafen Tessera) auf dem Festland, der dritte auf dem Lido.

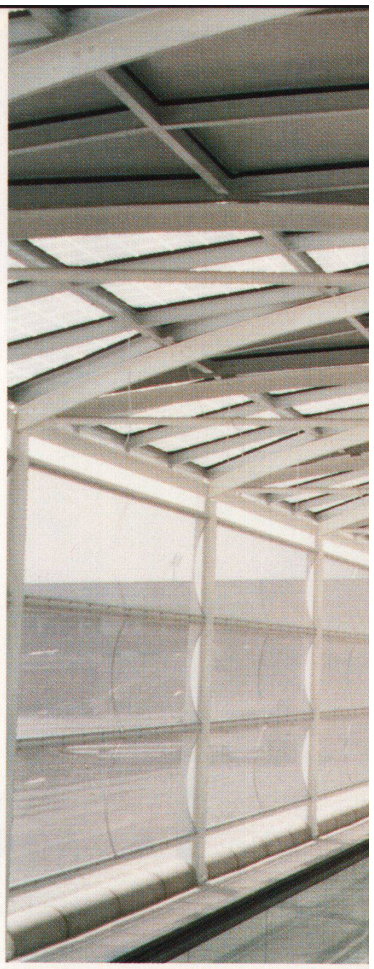
Zweck der Übung nach Meinung der Promotoren (die weitgehend mit den Initianten der Expo-Idee Venedig identisch sind): Die schnelle Verbindung zum Festland soll Venedig als Wohnstadt wieder attraktiv machen. Heute wohnen noch knapp 70 000 Menschen in der «Serenissima», um 1940 waren es noch 200 000: «Die Metro ist in erster Linie für die Venetier und nicht für die Touristen bestimmt,» behauptet Projektleiter Roberto Piccoli, Ingenieur und selber in Venedig aufgewachsen: «Wer in Venedig wohnen und auf dem Festland arbeiten will, nimmt heute täglich mehrere Stunden Ärger in Kauf.» Die Metro würde es aber auch erlauben, den Touristenstrom (an kritischen Tagen um 120 000 Leute) in Quartiere umzulenken, die wie die Giudecca, Zattere oder Fondamenta novi bisher eher abseits der Trampelpfade lagen. Zudem behauptet Bürgermeister Ugo Bergami, es handle sich um ein «sanftes» Projekt, das die heikle Umwelt der Lagune schone.

Die – bereits zahlreichen – Gegner finden es jedoch absurd, ausgerechnet in der einzigen Stadt ohne Autos eine Metro zu planen. Ihr Hauptargument aber: Die Wasserstadt Venedig müsse sich vor allem um die Erneuerung der bestehenden Verkehrsmittel kümmern: Die Schrauben der Vaporetti, die grossenteils aus der Zeit vor dem Krieg stammen, wühlen das Wasser auf und richten so an den Pfählen grosse Schäden an.

HP

Auf der Schiene um die Wasserstadt: Ringlinie mit Verbindungen nach aussen





Ein Flugzeug

HP 5/92: «Ein Flugzeug ist ein Flugzeug...»

Ein Flugzeug ist ein Flugzeug ist ein Flugzeug... ist ein anderes Flugzeug als alle anderen.

«Banalair» – das war die erste Assoziation beim Lesen des Artikels über das neue CD der Balair. Diesem «knackigen» Konzept fehlt jegliche Innovation. Ein Flugzeug ist ein absolut symmetrisches Objekt, warum nicht durch das CD diese Symmetrie durchbrechen mit einem Konzept, bei dem nichts symmetrisch ist, eine Flugzeuglackierung, welche die Symmetrie völlig aufhebt, um sie zu provozieren, aber auch bewusst zu machen und vor allem um sich von anderen Fluggesellschaften wirklich abzuheben und so weiter und so fort... Für mich ist das neue Balair CD eher eine Heimsuchung des lustlosen Funktionalismus. FELIX EBNETER

Alt-neu statt neu

Einmal mehr: Ein mutiges Wettbewerbsprojekt für einen Neubau in alter Umgebung scheitert. Am «Volksempfinden», wie die Mut-

«Neutrale Zonen» dazwischen: Verbindungsgänge und -bänder

losigkeit der Bauherren jeweils heisst. Diesmal ist der Tatort Laufenburg, wo eine Altstadtlücke zu füllen ist. Nicht der vom Heimatschutz als Modell für «neues Bauen in historischer Umgebung» geförderte «Monolith» (HP 6/1990) des Büros Otto + Partner, Liestal, soll es sein, sondern ein weniger provozierender Neubau. Den Auftrag dafür will die Bauherrschaft «Roter Löwe AG» den gleichen Architekten erteilen.

Forum: Carmen Humbel

Die neue Geschäftsführerin des Architektur Forum Zürich heisst Carmen Humbel. Sie wird ihre (halbe) Stelle am 1. August antreten und daneben weiter an ihrer Dissertation über den Basler Architekten Hermann Baur arbeiten. Basel ist denn auch ihr bisheriger Arbeitsort: Hier war sie zuerst in zwei Architekturbüros und dann als Assistentin von Ulrike Jehle Schulte-Strathaus am Architekturmuseum tätig. Unmittelbar nach ihrem Studium hat Carmen Humbel allerdings zuerst in Zürich-Glattbrugg geschnuppert – als erste Volontärin auf der Redaktion von «Hochparterre».

Landen in Bayern

Alle haben wir's gehört: Nordöstlich der Stadt ist der neue Flughafen von München – was heisst da München – von Süddeutschland eröffnet worden. Alles ist grösser, schöner, besser als zum Beispiel in Kloten. Einen Namen hat er auch: Franz Josef Strauss-Flughafen. Wir müssten also auch Kloten umtaufen. Doch welcher Name würde vom internationalen, fliegenden Publikum automatisch mit Zürich gleichgesetzt? Gnomport, Heidiland oder Mövenpick-Airfield? Uns fehlen die grossen Männer, deren Name stellvertretend für Zürich stehen könnte. Mit Gottlieb Duttweiler-Flughafen ist kein Staat zu machen. Mitarbeiten allerdings können wir überall, auch in München: Den schweizerischen Beitrag lieferte mit den bis zu 600 Meter langen Verbindungsgängen die Metallbaufirma Tuchschmid aus Frauenfeld. Die Architekten waren übrigens Murphy & Jahn aus Chicago. Sie glauben, dass «Gebäude die Lebensqualität von Benutzern und Besuchern steigen sollen und können.» LR

Das Lob des Stadtmodells

Zuweilen wandert der Stadtwanderer auch anderswo, in London zum Beispiel. Dort sah er sich eine Ausstellung an: «City Changes, Architecture in the City of London 1985-1995». Der Titel hätte aber auch «Wie die Altstadt von London völlig umgepflügt wurde» heissen können. Hingerissen war der Stadtwanderer vom Prunkstück der Ausstellung, einem drei mal sechs Meter grossen Modell der City of London, das zeigte, dass rund zwei Drittel der Londoner Innenstadt noch keine Generation alt sind.

Wenn wir solche Zahlen lesen, so staunen, und wenn wir durch die Strassen gehen, so frieren wir, doch das Ausmass der Änderung dringt nicht in uns ein. Stehen wir aber vor dem Modell, so wird uns schwindlig. Darum ist es nötig, hier einmal das Lob des Stadtmodells zu singen. Preisen will der Stadtwanderer die augenöffnende Einrichtung und sich verneigen vor dem Genius, der aus kleinen Holzklötzli Welten baut. Dabei geht es um den Zusammenhang. Die Stadt als Landschaft, der Betrachter als Tiefflieger. Jede Stadt sollte sich im Modell ihren Bürgern ausstellen. Und zwar nicht jener vorindustrielle Zustand um 1800, als alles noch klein und putzig war, sondern den heutigen, den viele nicht wahrhaben wollen. Genauer: den wir uns immer nur in Ausschnitten und selten im Zusammenhang vergegenwärtigen. Mehr Stadtmodelle, fordert der Stadtwanderer.

Die Ausstellung dauert noch bis zum 21. August und ist in der Royal Exchange zu finden.