

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 6 (1993)
Heft: 3

Inhaltsverzeichnis

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: 25.11.2025

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

INHALT

HOCHPARTERRE NR.3, MÄRZ 1993

EDITORIAL

FOTO: HANS RUEDI RIESEN



Aarepark Solothurn: ein Demonstrationsobjekt

FUNDE / EREIGNISSE

MEINUNGEN: Der falsche Lukas wurde in die Pfanne gehauen	6
DIE SCHWEIZER IN KÖLN	7
BLOCHER ALS GOLFWÄRTER	8
JAKOBSNOTIZEN	9
NOUVEL WIEDER IN LUZERN	10

HAU DEN LUKAS

KUNDE AUS GEDINENG Exkurs in Engadiner Ethnologie	14
---	----

TITELGESCHICHTE

AAREPARK SOLOTHURN: Eine Wohnsiedlung aus den Sechzigerjahren wird umfassend renoviert. Entstanden ist so etwas wie ein Demonstrationsobjekt für eine der wichtigsten Bauaufgaben der kommenden Zeit: die Sanierung von bestehender Bausubstanz	25
---	----

BRENNPUNKTE

DAS HALBE HAUS EIN LICHTSCHACHT: Reiheneinfamilienhäuser in Wolfwil	16
BILDSCHIRM STATT KNÖPFE: «Evolution» – die neue Musikmaschine von Revox	18
DAS EI DES COLANI: Er verpasst dem Computer ein «Bio-Design»	19
DEN ROTEN FADEN INS TUCH WEBEN: Ein Interview mit Uli Huber, Chefarchitekt der SBB	20
AKRIBISCH HEITER: Im Alltag findet die Textilgestalterin Karin Wälchli Motivideen	44
MIT BAUMEISTERVERSTAND: Das Luginbühl-Haus in Kriens	46
HOLZFENSTER NACH WUNSCH – AB COMPUTER: Von Handarbeit nicht zu unterscheiden	51

ESSAY

DIE SCHWERE DER RAUMLOSIGKEIT: Eine Reise an Ort mit Virilio	48
--	----

WERKSTÜCK

DREI JUNGE WÖLFE BEISSEN ZU: Projekte von der Schulbank aus	55
---	----

BÜCHER	56
--------------	----

KOMMENDES	57
-----------------	----

STELLEN	58
---------------	----

HAUS UND HOF

DRÜCKER, FALLEN UND KNÖPFE: Ohne sie kein Zutritt	60
---	----

Schweiz und SBB

Die Geschichte der Eisenbahn hängt eng zusammen mit der Geschichte der modernen Nation. Deshalb spiegelt auch die aktuelle Krise der SBB eine Krise der Schweiz. Deren Regierung bemüht sich nicht um ein diesem Lande entsprechendes Verkehrssystem, sondern verfügt Auslegeordnungen. Damit wird die Antwort auf die zentrale Frage verwehrt: Welche Politik ist nötig, damit die Strasse ihre Kosten bezahlt? Eine Studie des Nationalfonds hat ergeben, dass bei den verdeckten Umweltkosten das Verhältnis Bahn – Strasse 1:10 beträgt, nicht gedeckte Folgekosten von Strassenunfällen 1,5 Milliarden Franken ausmachen, die Lastwagen als grosse Umweltverschmutzer 40 Prozent der Stickoxid-Emissionen verursachen. Wir wissen es schon lange: Wenn der Strassenverkehr seine effektiven Kosten bezahlen müsste, würde erstens die Mobilität sinken, und zweitens wäre die Eisenbahn ihre wesentlichen Probleme los. Das wird aber noch lange nicht sein, und so wird die Schweiz eine Eisenbahn erhalten, die vor allem Zentren miteinander verbindet. Das ist nicht nur die Quittung für falsche Kostenberechnungen, sondern auch dafür, dass die Schweizer keine regionale Planungspolitik wollen. Dagegen haben sich vorab die Kantone der Inner- und Westschweiz gewehrt, die jetzt den Bahnabbau laut beklagen. Um Geld und Eisenbahn ging es auch im Interview auf Seite 20 mit Uli Huber, dem Chefarchitekten der SBB. Im Vordergrund stand aber Erfreuliches: Die letzte Auflage des «Brunell Award», der internationalen Auszeichnung für Bahnarchitektur und -design, hat den SBB Lorbeeren gebracht.

KÖBI GANTENBEIN