

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 9 (1996)
Heft: 9

Rubrik: Sondermüll

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: 17.02.2026

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

Das Auto ist ökologisch



Illustration: Jürg Steiner

«Vom Paradigma der Verkehrsverbindungen ausgehend widmet sich das Kulturprojekt dem Gedanken der Verknüpfung von (scheinbar) Entlegenen; basierend auf modernen Bauwerken ...», Tunnel und Brücke «stehen nicht für die plane Realität, sondern werden gleichzeitig als existentielle Chiffren sichtbar gemacht.» Das lesen wir im Editorial einer Zeitung, die das Projekt «per ce val», was soviel heisst wie Parzival, begründet. Es geht um Kultur inkl. Kunst, bildend, grafisch und multimedial. Mit Dampfwalzen gibt's Druckgrafik auf frischem Asphalt, Statuten werden aufgestellt, Skulpturen versenkt. Gefeiert wird nicht 1200 Jahre Stadt Schaffhausen, sondern die Eröffnung der Autobahnbrücke vor dieser Stadt, die in schwungvollem Bogen den Blick über den Rhein abriegelt. Und die treibenden Kräfte des Hochamtes für die Mobilität sind nicht Autopar-

teiler mit Bratwurst, Blechmusik und PS, sondern eine weitverzweigte Kunst-Kulturgemeinde. Sie beweist das Kulturgesetz des Autobahnbaus. Es heisst: Je weniger Strassen die Bevölkerung will, um so mehr ist ihr Kultur und Kunst zu verabreichen. Vielleicht ist aber auch alles ganz anders, und die Autobahnbauer hoffen, dass Kunst die Langlebigkeit ihrer Werke fördert. Das ist nämlich nötig, denn der Tunnel durch den San Bernardino, den auch einst ein Bundesrat mit Frack, Zylinder und Blasmusik eröffnet hat, sei, hören wir, eine Rui- ne, zerfressen vom Rost. Was tun? Flicken? Nein, sagt Nationalrat Duri Bezzola, neben dem alten soll ein neuer Tunnel gebaut werden. Das kommt günstiger und habe auch sonst Vorteile. Er muss es wissen, schliesslich ist er Bauunternehmer mit Tunnelerfah- rung. Die Idee ist gut, da zukunfts- weisend. Nach dem San Bernardino

dann der Gotthard. Der Streit um des- sen zweite Röhre legt sich so gleich- sam von selber, und nach der fünften Röhre durch den Grossen St. Bern- hard kommt die sechste durch den Brenner. Von Wien bis Nizza ist der Alpenbogen endlich gelöchert und die Sicht aufs Mittelmeer frei. Sorgen mit dem Automobil plagen auch die Stadt Zürich. Wir lernen jetzt, dass das nicht so ist, weil es zu viele Automobile gibt, sondern weil es zu wenig kooperatives Verkehrs- management gibt. Hinter diesem Schlüsselwort versteckt sich «das wirkungsorientierte Zusammenwirken von Technik, Organisation und Politik», also mehr als nur «Bord- computer, Parkleitsysteme, Verkehrs- leitzentralen und Wechselsignalisa- tionen». Gewiss ist solch kooperati- ves Treiben dringend nötig, denn sonst kämen wir gar am Ende noch auf die Idee, dass vorab weniger Autos

weniger Probleme schaffen. Die jüng- sten Zahlen des statistischen Amtes mögen uns allerdings trösten: Trotz mehr Planung und öffentlichem Ver- kehr im Laufe der letzten Jahre ist der Automobilverkehr gewachsen, und er wird getrost weiterwachsen.

Dafür sorgt auch die Wundertüte Smart, wie das Swatch-Auto von Hayek und Mercedes heisst, an dem zur- zeit in Hambach, Frankreich, gear- beitet wird und das ab 1997 zweihun- derttausend Mal pro Jahr gebaut wer- den soll. Ich habe ein Exemplar gese- hen und kann bestätigen, dass es ein trendiges, herziges, nützliches, witziges, farbiges Autochen werden wird, das neben Papis Four-Wheel-Drive- Jeep und Mamis Cabriolet der Schmuck jeder anständigen mittel- ständischen Familie werden wird. Für den Mineralwassertransport am Samstagmorgen ist es ebenso geeig- net wie für die Ausfahrt des Töchter- leins am Samstagabend. Die EU- Kommission hat der Firma MCC, die den Smart herstellt, nun eine Subven- tion von 121 Mio. Franken zugespro- chen, weil das neue Auto auch ökolo- gisch sei.

Seit dem Rinderwahnsinn können das nicht mehr alle Bauern von sich be- haupten. Die sensiblen unter uns ha- ben das schon früher gemerkt und die Bauern, die ihre Kühe enthornen, als Naturfeinde kritisiert. Bis heute blieb uns aber nichts als die Faust im Sack gegen diese designernden Viehzüch- ter. Jetzt wird alles anders: Kühe mit Hörnern haben eine Lobby; für Milch von naturbelassenen Hornkühen wird es ein Label geben, und auch beim Kä- se können wir bald wählen, ob er nur Bio oder Bio mit Horn sein soll. Dass das nicht nur ästhetisch korrekt, son- dern auch grundsätzlich ist, lesen wir in der Pressemitteilung der Hornlob- by: Hörner sind wichtig, weil die Be- deutung der Hörner für die Kuh noch nicht wissenschaftlich erforscht ist. GA