

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 12 (1999)
Heft: 12

Rubrik: Stadtwanderer

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: 15.01.2026

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

3 Zumtobel neu

ZumtobelStaff hat in Zürich ihren neuen Sitz in der Schweiz. Die firmeneigenen Architekten haben an der Thurgauerstrasse 39 im Erdgeschoss grosszügige und elegante Räume eingerichtet. 105 Leute arbeiten in der Schweiz für die Lichtfirma aus Dornbirn.

4 Netzlicht

Chromstahlnetze kennt man aus der Industrie. Sie dienen als Transportbänder für Nahrungsmittel oder als Filtereinsätze. Designer und Architekten haben in jüngster Zeit das Metallgewebe für sich entdeckt. So auch der Zürcher Innenarchitekt Karsten Schmidt-Hoensdorf. Er rollt aus Chromstahlgewebe einen Zylinder, fügt oben eine starke und unten eine schwache Lichtquelle ein und fertig ist die Stehleuchte «Steely Weaver». Die beiden Lampen kann man unabhängig voneinander einstellen, sodass vom indirekten, hellen Lese-licht bis zum Schummerlicht viele Stimmungen möglich sind. Info: IDA 14, Zürich, 01/463 12 33.

Prix Bruntschwig

Alle zwei Jahre vergibt das Unternehmen Bruntschwig & Cie den Prix Bruntschwig für angewandte Kunst: 20 000 Franken. Das Thema fürs Jahr 2000 lautet: Schatullen und Kästchen – Die Kunst des Verpackens in der Horlogerie und der Bijouterie. Einsendeschluss ist der 24. März. Infos und Anmeldung: *Prix Bruntschwig pour les arts appliqués, Bruntschwig & Cie SA, 3-5 ch. de la Marbrerie, 1227 Carouge.*

Design Centers Pläne

Das Design Center Langenthal blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück: Im Haus steht eine permanente, kleine Ausstellung, Kurse für Designer, Ingenieure, aber auch für Laien laufen recht gut, ein F&E-Projekt zur Bedeutung von Design für KMU ist aufgegleist. Edith Zankl leitet neben der Administration nun auch das Restaurant in der schönen alten Mühle. Das Center hat seine Aussicht ins nächste Jahr geordnet: Service Design, Design Management

und Design von Sicherheit heissen drei Nägel, die Eva Gerber einschlagen wird. Merken muss man sich gewiss den 29. Juni. Dann findet der 2. Industrial Design Tag statt. Er ist dem Thema Forschung und Entwicklung im Design gewidmet und wird u.a. fragen, was diese Bemühungen den Fachhochschulen, den Designateliers und den Industriebetrieben bringen, und auch Resultate erster F&E-Arbeiten zeigen. Es wird wiederum eine Publikation entstehen. Das Design Center braucht aber nicht nur die Zuneigung der Besucherinnen und Kursteilnehmer, sondern auch die Solidarität der Firmen. Dafür gibt es Möglichkeiten für unterschiedlich prall gefüllte Portemonnaies. Schon ab 5000 Franken können Firmen Partner werden und erhalten neben dem Dank des Hauses einen Auftritt. Wer will, soll Eva Gerber anrufen: 062/923 03 33. Auf www.designNet.ch gibt es weitere Informationen.

Kluge Leute

Des Volkes Wille kann nicht irren. So auch in Aadorf im Kanton Thurgau. Dort hatte der Bildhauer Jürg Altherr eine vielbeachtete Gestaltung des Dorfplatzes verwirklichen können. Die Aadorfer beachteten sie auch, und stimmten darüber ab. Der Leuchtkreis, die Zusammenfassung der wirren Kreuzung zu einem räumliche Ganzen mittels einer an Masten aufgehängten Beleuchtung, den lassen die Bürger nun wieder abreißen. Vermutlich war er ihnen zu hell. Für die Skulpturen sucht Altherr nun einen neuen Standort.

Hochschule und Hochschule

Die ETH und die Hochschule für Gestaltung und Kunst Zürich haben eine Vereinbarung unterzeichnet, dass man künftig miteinander forschen und lehren will. Studentinnen und Studenten sollen ermutigt werden, an der je andern Hochschule Kurse und Projekte zu belegen. Gemeinsame Forschungsvorhaben sind schon aufgegleist worden. Schwerpunkte sind Industrial Design und Digitale Kommunikation/Neue Medien. Info: <http://edu.hgkz.ch/f+e>.

Ein Tunnel für Regionalpolitiker Am 16. November wurde der Vereina-Tunnel eingeweiht. Ist doch prächtig oder? Von Scuol im Unterengadin gehts nun durch den Tunnel nach Klosters im Prättigau. Der Weg nach Zürich ist etwa eine Stunde kürzer. Mit dem Auto selbstverständlich, denn es handelt sich nicht etwa um einen ausgewachsenen Eisenbahntunnel, sondern um eine «rollende Strasse». Die Autos werden verladen, das Loch im Berg erspart den Flüelapass.

800 Millionen Franken hat der Tunnel gekostet und alle sind stolz darauf, den Kostenvoranschlag eingehalten zu haben. Der Vereina ist kein Furkaloch geworden. Das freut die Erfinder und Ersteller so ungemein, dass man gar nicht mehr nachzufragen wagt, warum sie ihren Tunnel überhaupt gebaut haben? Der Stadtwanderer hat sich die Einweihungsfeier gespart, ist aber überzeugt, dass der Vereina-Tunnel dort gelobt worden ist. So hilft der Bund den Randregionen, Berghilfe ist kein hohles Wort, das Unterengadin rückt näher an die Schweiz – föderalistische Solidarität. Irgend jemand wird auch noch gesagt haben: Tragt Sorge zur intakten Natur, die Umfahrung der Prättigauer Dörfer fehlt noch, kurz neben dem Jubel war auch Besinnliches zu erwarten.

Hat aber auch jemand zusammengezählt? Ist dieser Tunnel seine 800 Millionen wert? Wenn wir sie nicht von Anfang an als Geschenk der Steuerzahler abschreiben, so ergibt sich aus den 800 Millionen rund 80 Millionen für Unterhalt und Investitionsfolgekosten. Wenn man die Kosten je zur Hälfte auf die Bahnpassagiere und den Autoverlad verteilt, so kostet eine einfache Fahrt durch den Tunnel rund 100 Franken. Die Rechnung geht von 1000 Passagieren mehr pro Tag aus, die zusätzlich zum heutigen Albulatunnel durch den Vereina fahren, ohne die Betriebskosten selbstverständlich. Und der Autoverlad? Die Tarife sind hoch, von 27 Franken im Sommer bis zu 40 im Winter. Die Einheimischen haben sich bereits beklagt und schon kriegen sie einen Rabatt von einem Drittel. Ist ihnen zu gönnen. Allerdings: Sollten jeden Tag 700 Autos durch den Tunnel fahren, so zahlt der Steuerzahler immer noch rund 150 Franken für die Investitions- und Folgekosten. Und gelingt es aus politischen Gründen nicht, den Flüelapass im Winter geschlossen zu halten, so sieht die Rechnung noch wesentlich schlechter aus. Das ist die föderalistische Solidarität. Die ist gut und ehrenvoll und fördert das lokale Baugewerbe, aber sie verdrängt eine politisch unkorrekte und trotzdem wichtige Frage: Wo ist der Eisenbahnfranken am gescheitesten eingesetzt? Eines wissen wir jetzt, am Vereina sicher nicht. Denn der Verkehrsinfarkt der Bahn droht nicht im Unterengadin, sondern im Agglomerationsverkehr. Der Eisenbahnfranken wäre klüger für den Mittelverteiler ausgegeben worden, der vom Flughafen Kloten sich quer durch das Glatttal nach Dübendorf windet. Warum? Weil es dort Menschen hat, die transportiert werden müssen. Täglich und massenhaft und nicht nur wenn der Flüelapass politisch geschlossen ist. Aber wie der Vereina-Tunnel zeigt, bauen wir die Bahnen nicht für die Menschen, sondern für die Regionalpolitiker.

