

Sondermüll

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **9 (1996)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

Das Auto ist ökologisch



Illustration: Jürg Steiner

«Vom Paradigma der Verkehrsverbindungen ausgehend widmet sich das Kulturprojekt dem Gedanken der Verknüpfung von (scheinbar) Entlegemem; basierend auf modernen Bauwerken ...», Tunnel und Brücke «stehen nicht für die plane Realität, sondern werden gleichzeitig als existenzielle 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. Gefeierte 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 Ruine, zerfressen vom Rost. Was tun? Flicker? Nein, sagt Nationalrat Duri Bezzola, neben dem alten soll ein neuer Tunnel gebaut werden. Das komme günstiger und habe auch sonst Vorteile. Er muss es wissen, schliesslich ist er Bauunternehmer mit Tunnelerfahrung. Die Idee ist gut, da zukunftsweisend. Nach dem San Bernardino

dann der Gotthard. Der Streit um dessen zweite Röhre legt sich so gleichsam von selber, und nach der fünften Röhre durch den Grosse St. Bernhard 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 Verkehrsmanagement gibt. Hinter diesem Schlüsselwort versteckt sich «das wirkungsorientierte Zusammenwirken von Technik, Organisation und Politik», also mehr als nur «Bordcomputer, Parkleitsysteme, Verkehrsleitzentralen und Wechselsignalisationen». Gewiss ist solch kooperatives Treiben dringend nötig, denn sonst kämen wir gar am Ende noch auf die Idee, dass vorab weniger Autos

weniger Probleme schaffen. Die jüngsten Zahlen des statistischen Amtes mögen uns allerdings trösten: Trotz mehr Planung und öffentlichem Verkehr 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 zurzeit in Hambach, Frankreich, gearbeitet wird und das ab 1997 zweihunderttausend Mal pro Jahr gebaut werden soll. Ich habe ein Exemplar gesehen 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 mittelständischen Familie werden wird. Für den Mineralwassertransport am Samstagmorgen ist es ebenso geeignet wie für die Ausfahrt des Töchterleins am Samstagabend. Die EU-Kommission hat der Firma MCC, die den Smart herstellt, nun eine Subvention von 121 Mio. Franken zugesprochen, weil das neue Auto auch ökologisch sei.

Seit dem Rinderwahnsinn können das nicht mehr alle Bauern von sich behaupten. Die sensiblen unter uns haben 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 Viehzüchter. Jetzt wird alles anders: Kühe mit Hörnern haben eine Lobby; für Milch von naturbelassenen Hornkühen wird es ein Label geben, und auch beim Käse können wir bald wählen, ob er nur Bio oder Bio mit Horn sein soll. Dass das nicht nur ästhetisch korrekt, sondern auch grundsätzlich ist, lesen wir in der Pressemitteilung der Hornlobby: Hörner sind wichtig, weil die Bedeutung der Hörner für die Kuh noch nicht wissenschaftlich erforscht ist. GA