

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 4 (1991)  
**Heft:** 5

**Rubrik:** Jakobsnotizen

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 03.12.2024

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

## Der grösste Deal

Um das nette Sümmchen von drei Milliarden französischen Francs (gut 750 Millionen Franken) geht es bei einem der grössten Immobiliengeschäfte in der Geschichte Frankreichs. Ort der Handlung, wie könnte es auch anders sein, die Défense im Westen von Paris, das präzise Objekt ist der Esso-Turm und der Zweck der Übung dessen Abriss.

Käufer sind drei internationale Immobilienfirmen (Interconstruction, Kauffman and Broad und General Continental Investment zusammen mit acht vorwiegend französischen Banken).

Wo heute ein Turm steht, sollen zwei neue gebaut werden. Das Esso-Hochhaus umfasst 30 000 m<sup>2</sup> Bürofläche und 19 000 m<sup>2</sup> noch unbebautes Land. Geplant sind zwei Zwillings-Hochhäuser mit je 45 Etagen und drei Gebäude mit je 10 Stockwerken. Bis 1995 soll der Komplex unter Dach sein. HP ■



FOTO: THOMAS BURLA

Architekten erhoffen sich mehr Atmosphäre vom Hochschulquartier.

JAKOBSNOTIZEN

# Nicht einsteigen

«Sie waren sicher auch eine(r) der ersten, die auf Joghurt im Glas umgestiegen sind.» So preist eine Reklame mir ein «mini-el», ein Elektroauto, an. Und ich sage: Jawoll, ich war einer der ersten, die aus dem Glas gelöffelt haben, und ich werde mich hüten, ein zweites Mal wieder einer der ersten zu sein, der auf ein Ökoversprechen hereinfällt. Mittlerweile ist ja bekannt, dass das Joghurt im Glas die herausragende Schweizer Werbekampagne der achtziger Jahre war. Auch bekannt ist, dass die Glasverpackung in der Ökobilanz schlecht wegkommt. Die Ökoversprecher des Joghurts hatten den Vorteil, dass ich als normaler Joghurtesser auf Expertenwissen angewiesen bin, um die komplizierte Ökorechnung machen zu können. Das «mini-el», das sich nun elegant gestylt als grüne Alternative zum Stink-Benzinauto anpreist, hat es schwerer, weil in diesem Fall niemand Expertenwissen braucht. Der eigene Verstand genügt.

Der sagt mir, dass die Stadt nicht wohnlicher werden wird, wenn sie zusätzlich zu den Benzinautos auch noch mit den Elektroautos vollgestellt wird. Es ist nichts gewonnen, wenn neben dem Mercedes für den Papi, dem Renault fürs Mami das «mini-el» des grünen Schwiegersohns in die Garage kommt. Die Stadt braucht nicht neu organisierten und angetriebenen Individualverkehr, sondern weniger. Die Stadt braucht nicht neue Autos, sondern mehr Fussgänger.

Ich weiss, die Sachzwänge; all die Hüsli zwischen Huttwil und Flamatt und die Arbeits- und Konsumplätze in der Stadt. Da kann ja ein neues Gefährt Lösungen bringen. Lassen wir uns also von einem andern Werbeinserat zum selben Thema weiter erzählen, wie sich mit dem noblen Gerät Prestige erringen liesse. Es argumentiert, dass der Besitzer einer solchen Maschine eine «friedliche Konsequenz aus dem Golfkrieg» ziehen könne, denn «aufgetankt wird es über Nacht an der Steckdose – völlig unabhängig von den Ölquellen dieser Welt.» Mich interessiert da weniger der abgefeimte Zynismus der Werbesprache, sondern die Tatsache, dass das Gefährt dank Steckdose unterwegs ist. Da sagt mir der Verstand, ohne Ökorechnung und Umweltverträglichkeitsprüfung: Der Strom aus der Steckdose braucht zugemauerte Bergtäler, umgeleitete Bäche und Atomzentralen. Wie wir aber wissen, sind wir da am Ende der Stange. Elektromobile, die den Griff zur Steckdose propagieren, sind keine Alternative zu den Benzinautos. Es ist auch abwegig, dass solche Elektroautos in einigen Kantonen bereits von der Steuer befreit sind, denn sie kurieren Alkoholismus mit Schnaps. Wenn schon Strom fürs Auto, dann muss damit die Pflicht verbunden sein, dass es Solarstrom sei. Das ist keine abwegige Pflicht. Bereits stehen 165 Solartankstellen in Betrieb. Die Genossenschaft Solcar realisiert eine entsprechende Infrastruktur mit Solartankstellen in der Schweiz und entwickelt die entsprechenden Fahrzeuge. Wer sich für Solcar Schweiz interessiert: Informationen gibt es bei: Solcar, Solar mobil Genossenschaft, Postfach, 8876 Filzbach.