

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 20 (2007)
Heft: 9

Rubrik: Stadtwanderer

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: 04.02.2025

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

BSA-Kamingespräche

Zu seinem 100. Geburtstag will der Bund Schweizer Architekten (BSA) nicht nur feiern (HP 8/07). Reden will er auch. Der Zentralvorstand fordert die rund 800 Mitglieder auf, Kamingespräche zu organisieren. Der BSA-Architekt verfasst ein Statement, worin er bekannt macht, worüber er diskutieren will. Er lädt Leute ein, von denen er glaubt, sie hätten dazu etwas zu sagen. Aus allen Berufen, nicht nur Architekten. Gäste, Ort und Zeit sind Sache des Gastgebers. Er muss am Schluss noch ein Resümee abgeben. Wenn er es will, erhält er vom BSA sogar noch 200 Franken. Oft wird geklagt, die BSA-Leute wollten bloss unter sich sein. Nun haben sie die Möglichkeit, das Gegenteil zu beweisen. www.bsa-kamingespraech.ch

▼ SIA-Preis Ticino

Die Tessiner Sektion des SIA hat die Preise für gute Tessiner Architektur 2007 verteilt. Bei den öffentlichen Bauten geht der erste Preis wenig überraschend an das m.a.x. Museo von Durisch & Nalli in Chiasso (HP 1-2/06), bei den Privathäusern an die minimalistische Casa Pedrozzi in Pregassona von Martino Pedrozzi. Lobende Erwähnungen fanden die Casa Solari Bellini in Gandria von Edy Ouaglia, das Ferienhaus der Familie Küng in Brione sopra Minusio von Wespi & de Meuron (HP 12/06), das Terrassenhaus in Lugano von Giraudi & Wettstein sowie das Studentenheim der Accademia in Mendrisio von Barchi und Könz Molo. Zum diesjährigen Preis hat der SIA Ticino eine Publikation herausgegeben. Bestellen unter: www.sia-ticino.ch

Agglomeration lernen

Auch die Hochschule für Technik Rapperswil hat die Agglomeration entdeckt. Ihr Institut für Raumentwicklung bietet neu einen Lehrgang für Agglomerationsplanung an. Die Liste der Dozenten ist eindrücklich lang. An 14 Freitagen ab 21. September kann man berufsbegleitend in 150 Stunden zertifizierter Agglomerit werden. kgilgen@hrs.ch

Aufbruch in Renens

Im Sonderheft «Agglomeration Lausanne – Pläne für die neue Stadt» berichtete Hochparterre über das Agglomerationsprogramm Lausanne – Morges (Beilage zu HP 9/05). Neun Gemeinden haben das «Schéma directeur de l'ouest lausannois» (SDOL) ausgearbeitet, um ihre Zukunft gemeinsam zu gestalten. In Teilstudien, den «chantiers», werden die Grundsätze des SDOL angewendet. Einer dieser «chantiers» ist das Gebiet um den Bahnhof Renens, wo ein wichtiger Schritt ansteht: die Neugestaltung der öffentlichen Räume und des Verkehrsknotens. Dafür gibt es einen Projektwettbewerb. Abgabe: 26.10.07, www.ouest-lausannois.ch

Stadtwanderer Paris mit dem Bicyclette

Im Sommer war der Stadtwanderer zehn Tage in Paris. Na und? Neu daran war das Velo, für die Pariser und den Stadtwanderer. Die Stadt Paris hat das Fahrrad entdeckt. Eine riesige Herde von 20 000 nagelneuen Bicyclettes, grau und massiv, wartet still auf ihre Reiter. In der ganzen Stadt gibt es überall Velostationen, wo man sich ein Velo mieten kann und es an einer andren der 1451 Stationen wieder abgibt. Auf den breiten Trottoirs der Boulevards sind Velowege markiert und mit dem Fahrrad darf man, wie die Taxis, die Busspuren benutzen.

Alles ist automatisiert; mit einer Plastikkarte löst man das Velo aus und bezahlt damit am Schluss. Im Abonnement kostet ein Tag 1 Euro, die Woche 5 und das Jahr 29 Euro. Für Gelegenheitsfahrer ist die erste halbe Stunde gratis. Die Schlaumeier wechseln darum alle halbe Stunde ihr Fahrrad aus, denn bei längerem Gebrauch steigen für sie die Preise ziemlich rasch. Man will aus den Pariser Veloabonnenten machen, denn die ganze Unternehmung hat den Zweck, im Rahmen des PDP (Plan de déplacement de Paris) den Autoverkehr massiv zu vermindern.

Betrieben wird das System durch die Firma JC Decaux, ein unterdessen europäischer Familienkonzern, der mit Aussenwerbung begann und heute auch mit Strassenmöblierungen Geld verdient. Die Bushäuschen Europas stammen von JC Decaux. Das ganze System wird unterhalten, nicht sich selbst überlassen, alles ist immer blitzblank und aufgeräumt, die Angestellten der JC Decaux verschieben zum Beispiel die Räder aus der Ebene wieder auf die Hügel, denn abwärts fahren mehr Leute als aufwärts. Die Stadt Paris kassiert eine Lizenzgebühr von 3,5 Millionen Euro pro Jahr. Ist auch der Veloservice nicht rentabel, so sieht JC Decaux darin einen Schritt zum angestrebten Aussenwerbungsmonopol in Paris.

Die Pariser haben sich mit Begeisterung auf die Velos gestürzt, 60 000 Leute sind am ersten Tag schon damit herumgefahren, Radfahren war eine Woche lang das Tagesgespräch. Die Räder sind modern, mit ausreichenden Übersetzungen ausgerüstet, allerdings ziemlich schwer. Man spürt am fehlenden Schnauf, dass Paris auch hügelig ist. Solange man auf einem der Velowege fährt, ist es gefahrlos, und die sind vor allem im Zentrum gut ausgebaut und deutlich signalisiert. Auch auf der freien Verkehrswildbahn der übrigen Strassen ist die Velofahrerin einigermaßen sicher, Frau Stadtwanderer bestätigt das. Das Hinderlichste sind die Einbahnstrassen, wovon es in Paris zu viele hat. Nicht alle Velofahrer sehen ihren Sinn ein, schliesslich sind sie zur Kanalisierung der Autos erfunden worden, nicht ihretwegen. Bei jedem Rotlicht, das den Fussgängern über die breite Strasse helfen soll, muss auch der Radfahrer anhalten, sollte jedenfalls.

Mit dem Velo schwanzten war das Programm der zehn Tage. Man fährt der Nase nach, bis man etwas entdeckt, das sich anzusehen lohnt, steigt ab, kehrt um, fährt weiter, kurz: Das Velo als Stadtentdeckungsgerät hat sich sehr bewährt. U-Bahn fahren heisst eingesperrt von Punkt zu Punkt transportiert werden. Rad fahren hingegen heisst frei wählen können, wie schnell man sich wohin treiben lassen will. Einen Nachteil hat das Rad trotzdem: Man kann darauf nicht lesen.

Wir lassen Ideen Raum. Auch dann, wenn die Verträge unterschrieben sind und die Projekte realisiert werden.

Halter Generalunternehmung AG
Hardturmstrasse 134
8005 Zürich
Telefon 044 438 28 28

halter
GENERALUNTERNEHMUNG

www.halter-gu.ch