

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 16 (2003)  
**Heft:** 4

**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:** 02.02.2026

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

## Stadtwanderer **Staugebühr Fortsetzung**

Nichts geschah. An jenem Montag, den 17. Februar 2003, an dem London zusammenbrechen sollte, war es auffallend ruhig. Der Verkehr in der Innenstadt war um einen Drittel geschrumpft, keine Staus, nirgends. Die Einführung der Staugebühr, fünf Pfund täglich für das Recht, in die Londoner Innenstadt zu fahren, hatte zu keinem Verkehrszusammenbruch geführt.

Abwarten sagten alle – die, welche das Chaos herbeiwünschten, um die Staugebühr los zu werden, und die, welche um ihren Erfolg zitterten. Doch es geschah weiterhin nichts, ausser dass der Verkehr im Stadtzentrum sich um 15 bis 35 Prozent verringert. Die Zahlen, die jemand nennt, steigen mit der Sympathie für die Staugebühr. Einig sind sich aber alle, dass die Gebühr hoch sein muss, wenn sie wirken soll. Fünf Pfund liegt über der Schmerzgrenze der Normalpendler. Die sozialen Ungerechtigkeiten sind offensichtlich: Wie soll der autofahrende Arbeiter, der auf seinen Wagen angewiesen ist, das bezahlen? Allerdings hilft eine quantitative Betrachtung die Dinge wieder ins Lot zu bringen. Die reichere Hälfte der Haushalte in London besitzt über 70 Prozent der Autos und produziert 88 Prozent der Fahrten ins Stadtzentrum. Die überwiegende Mehrheit der Arbeiter benutzt Zug, U-Bahn und Bus. So waren denn auch die Proteste lau und fast ohne Teilnehmer. Die Zustimmung der Bevölkerung lag vor dem Inkrafttreten bei knapp über 50 Prozent, sie wird unterdessen gestiegen sein. Wer innerhalb der Zahlzone wohnt, kriegt 90 Prozent Ermässigung.

Es zeichnet sich ab, dass die Staugebühr in London funktioniert. Selbstverständlich hat das Bussenverteilten seine Tücken und die haarsträubenden Geschichten werden von den beisswütigen Tabloid-Zeitungen gross ausgeschlachtet. Trotzdem, es geht. Der Mayor of London, Ken Livingstone, kann aufatmen. Er nimmt es lächelnd zur Kenntnis, dass die Staugebührgegner ihm, dem tiefroten Linken, vorrechnen, dass er seine Ideen beim Propheten des Liberalismus, bei Adam Smith, und beim Monetaristen Milton Friedman abgekupfert habe. Egal, es füllt die Stadtkasse. Allerdings nicht in dem Mass, wie erhofft, denn der Erfolg führt zu weniger Verkehr, was weniger Gebührenzahler heisst. Je besser die Staugebühr funktioniert, desto weniger rentiert sie.

Wenn sie in London funktioniert, dann auch anderswo. Schwieriger kann es nirgends sein. Also werden andere Städte in England nachziehen, die gesetzlichen Grundlagen sind da. England steht am Wendepunkt der Autogeschichte. Zum ersten Mal heisst es nicht freie Fahrt für die freien Bürger, sondern zahl für den knappen Strassenraum. Die Infrastrukturbenützung wird den Fahrern verrechnet, wenigstens zum Teil. Warten wirs ab bis Zürich, Genf oder Basel auch soweit sind.

## Lärmkarte

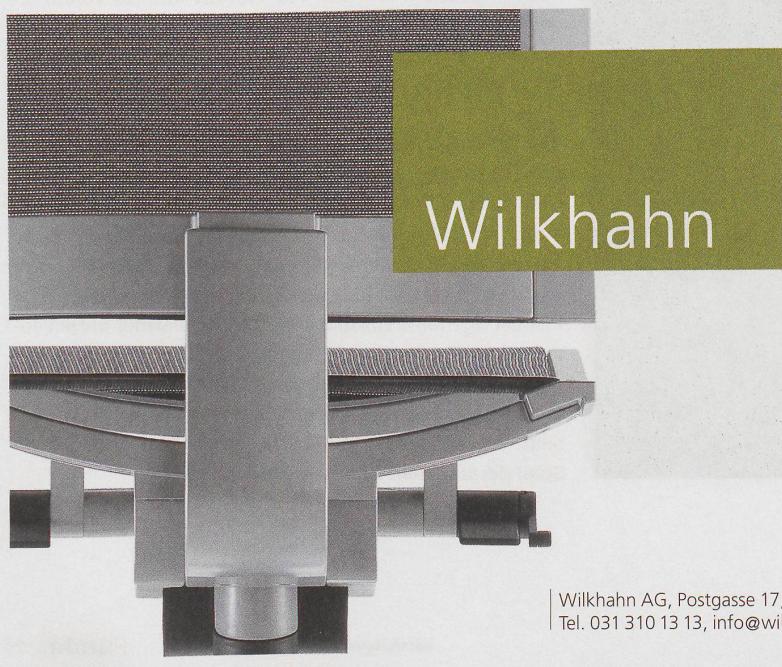
25 Prozent der Bevölkerung wohnt an Orten, die lauter sind als die Lärmschutzverordnung erlaubt. Die Fensterfabrik Ego Kiefer aus Altstätten hat das Gelände vermessen und zusammen mit dem Buwal die Lärmkarte Schweiz erstellt. Sie sagt, wo es wie lärmst im Land. Die Lärmflecken sind dicht, das Leiden beträchtlich. Die Geschäftsfelder ebenso, denn wo es laut ist, braucht es Lärmschutzfenster. Und es gilt: Die Rüfe bei der Mündung bändigen ist eher machbar als sie bei der Quelle stopfen. Ego Kiefer, 071 757 33 33

## Stühle für die Art Basel

Vom 18. bis 23. Juni findet in Basel die Art 34 statt, die weltweit bedeutendste Messe für moderne und zeitgenössische Kunst. Mit Gesprächen in der Art-Lobby möchte die Messe den Kontakt zwischen Künstlern, Galeristen, Kunstvermittlern, Sammlern und dem Publikum fördern. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen in gemütlicher Atmosphäre in der «Art Unlimited» – einer nicht kommerziellen Plattform für zeitgenössische Kunst – zusammensitzen und ihre Erfahrungen austauschen können. Um diese «gemütliche Atmosphäre» in die Art-Lobby zu zaubern, suchen die Organisatoren leihweise zwanzig unterschiedliche Loungechairs und fünf Tische. ursula.diehr@artbasel.com

## Konkurrenz für Libeskinds West-Side

Im Herbst 2005 soll in Villars-sur-Glâne bei Freiburg das Gottéron-Village seine Türen öffnen. Der Ostermundiger Immobilienverwalter und Promotor Hans Niederer will an der Autobahn A12 einen Sport-, Freizeit-, Dienstleistungs- und Einkaufskomplex mit 250 000 Quadratmetern Nutzfläche bauen. Der Bauplatz ist 600 Meter lang und 80 Meter breit «und darauf entsteht ein ganzes Dorf», wie Niederer sagt: eine Ladenstrasse, ein gedeckter Marktplatz, das «Trop-Aqua-Paradis» mit Tropenbad, Erlebnisbad, Rutschbahnen und Hawaii-Surf-Bay-Sauna- und Wellnesszone. Hauptmieter des Einkaufszentrums (total 30 000 Quadratmeter) ist Coop mit einem Supermarkt, Fachmärkten und einem Tankstellenshop. Daneben gibt es im «Village» aber auch noch ein Hotel, eine Seniorenresidenz, das dazu passende Gesundheits- und Ärztezentrum und Bürohäuser. Das Projekt der Architekten ABS (Bern), Rebmann (Zürich) und Page (Freiburg) erinnert in seinen Dimensionen an «West-Side», das Daniel Libeskind für die Migros baut (HP 9/01).



Wilkhahn AG, Postgasse 17, Postfach, 3000 Bern 8  
Tel. 031 310 13 13, info@wilkhahn.ch

Neuheit 2003!

