

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 49-50: Road Pricing

Sonstiges

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: 31.01.2026

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

STANDPUNKT

Ansatz für eine nachhaltige Verkehrs-politik

Wir alle wünschen uns aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen weniger Stau auf den Strassen, genügend Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und eine gesunde Umwelt. Spätestens seit den Erfolgsmeldungen aus London wissen wir, dass eine Massnahme zur Erreichung dieser Ziele Road Pricing heisst. In der Politik werden auch bereits Forderungen nach Einführung solcher Modelle laut. Bis auf Weiteres bleibt Road Pricing in der Schweiz allerdings auf höchster Gesetzesstufe verboten und ist nur mittels Ausnahmerecht möglich. Trotzdem lohnt es sich, den Fokus auf Road Pricing etwas schärfer zu stellen. Denn mittel- bis langfristig darf sich die Schweiz diesem Ansatz nicht verschliessen.

Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im Güterverkehr hat die Schweiz bezüglich Bepreisung von Strassenverkehr bereits Pionierarbeit geleistet. Die Realität auf den Strassen zeigt indes immer deutlicher: Auch im Privatverkehr müssen langfristige Lösungen gesucht werden, um die kilometerlangen Staus, den zunehmenden Agglomerationsverkehr sowie die anfallenden Kosten in den Griff zu kriegen. Wenn man die externen Kosten des Strassenverkehrs berücksichtigt, ist die heutige Situation nämlich insofern unfair, als dass die Vielfahrenden auf Kosten der Allgemeinheit eine zu günstige Mobilität in Anspruch nehmen. Road Pricing setzt hier an. Es kann mithelfen, das Verursacherprinzip und die Kostenwahrheit zu verbessern, indem es die ungedeckten Unfall-, Gesundheits- und Umweltkosten den einzelnen Verkehrsteilnehmenden verursachergerecht anlastet. Mehr noch: Richtig umgesetzt, entfaltet Road Pricing eine verkehrslenkende Wirkung, baut Kapazitätsengpässe ab und verhindert damit Staus. Gleichzeitig dient es als neue Einnahmequelle für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, sei dies für den Strassenbau oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Verteuern wir den Autoverkehr und investieren wir mit dem gewonnenen Geld gezielt in alternative Mobilitätsformen, setzen wir zudem Anreize zum Umsteigen auf andere Verkehrsmittel und können so das Verkehrswachstum etwas dämpfen.

Dabei lohnt der Blick ins Ausland, wo in den vergangenen Jahren mancherorts unterschiedliche Road-Pricing-Modelle eingeführt wurden. Die in London seit Anfang 2003 bestehende «Congestion Charge» beispielsweise hat zu einer massiven Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt geführt: weniger Stau, flüssigerer Verkehr, höhere Lebensqualität. Gründe genug also, Road-Pricing-Modelle auch in der Schweiz ernsthaft zu prüfen und damit einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsgerichteten Verkehrspolitik zu leisten.

Evi Allemann, SP-Nationalrätin, Bern

AUSSTELLUNG

Die Revision der Postmoderne

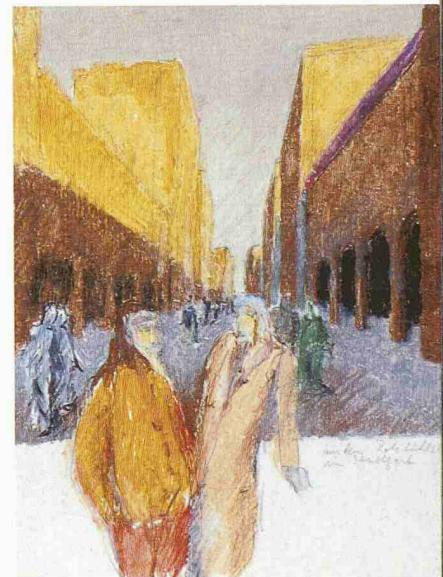
Anlässlich seines 20-jährigen Bestehens will das Deutsche Architekturmuseum (DAM) ausloten, was aus den Ansprüchen der Altmeister der Postmoderne geworden ist. Ferner zeigt die Ausstellung mit Beispielen, wie in jüngster Zeit die Erkenntnisse und Einflüsse der Postmoderne baulich umgesetzt werden. Bis 6. Februar 2005.

(pd/km) 1984 wurde das DAM unter seinem Gründungsdirektor Heinrich Klotz eröffnet. Wie das DAM schreibt, war es ein Verdienst der Eröffnungsausstellung, das Thema Architektur populär gemacht und in der Architekturtheorie eine breite, anhaltende Debatte zur Kritik an der Moderne eröffnet zu haben. Anlässlich der Jubiläumsausstellung soll nun geprüft werden, was aus dem Anspruch der «Postmodernisten» geworden ist, die Fehler der Moderne und die Verdikte dogmatischen Realismus zu überwinden.

Gegenüberstellung von älteren und aktuellen Projekten

Ein gleichberechtigtes Nebeneinander unterschiedlicher Auffassungen zeichnet die Postmoderne aus. Die Ausstellung konstruiert denn auch keine lineare Entwicklung der zurückliegenden 20 Jahre. Vielmehr werden Projekte aus der Eröffnungsausstellung von Pionieren wie Frank O. Gehry, Mario Botta oder Rob Krier neueren Architekturbeispielen etwa von Tadao Ando oder Coop Himmelb(l)au gegenübergestellt – alles Projekte, die aufgrund bestimmter Qualitäten aufeinander bezogen werden können. Die aktuellen Beispiele zeigen zeitgemäße Versuche, mit Architektur den neuen gesellschaftlichen Herausforderungen wie Ende der Ideologien durch den Zerfall des Ostblocks und fortschreitende Globalisierung zu begegnen.

Anhand von über 300 Exponaten – Originalzeichnungen, Baupläne, Modelle, Computeranimativen und Fotografien – werden rund 70 Projekte aus Architektur



Rob Krier: Projekt für die Neugestaltung der Stuttgarter Innenstadt. Rotebühlkaserne und Neubauten, 1973/74
(Bild: Sammlung DAM)

und Städtebau behandelt, gegliedert in verschiedene Themenbereiche wie Erlebniskultur, Städtebau, Ökologie, High-Tech, Shopping oder Orte der Stille. Das oberste Geschoss beherbergt eine Hommage an den Erbauer des DAM, Oswald Mathias Ungers, die ihn nicht nur als Architekten, sondern als wichtigen Theoretiker zeigt.

DAM, D-Frankfurt a/M., Tel. +49 69 212 38844, <http://dam.inm.de>. Geöffnet Di-So 11-18h, Mi bis 20h. Katalog: «Revision der Postmoderne». Ingeborg Flaggé und Romana Schneider (Hg). D/E, zahlreiche Farabb., 296 S., EUR 34.90 (DAM) / 49.90 (Buchhandel). Ju-nius-Verlag 2004.