

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 49-50: **Road Pricing**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

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.

STANDPUNKT

Ansatz für eine nachhaltige Verkehrspolitik

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

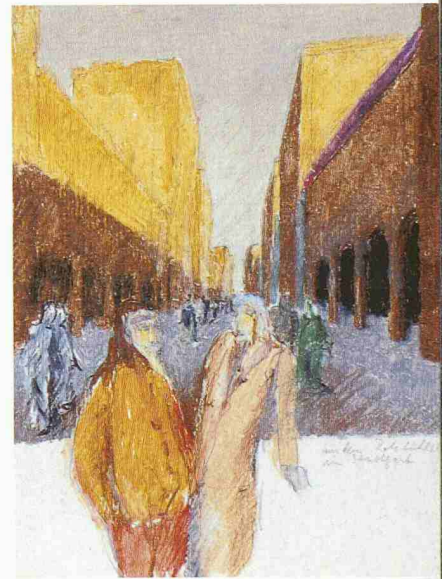
Anlässlich seines 20-jährigen Bestehens will das Deutsche Architekturmuseum (DAM) ausloten, was aus den Ansprüchen der Altmeister der Postmoderne geworden ist. Ferner zeigt die Ausstellung mit Beispielen, wie in jüngster Zeit die Erkenntnisse und Einflüsse der Postmoderne baulich umgesetzt werden. Bis 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, Computeranimationen 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 Flagge und Romana Schneider (Hg). D/E, zahlreiche Farbbabb., 296 S., EUR 34.90 (DAM) / 49.90 (Buchhandel). Junius-Verlag 2004.