Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 16 (2003)
Heft: 3

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: 07.07.2025

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

Stadtwanderer **Die Staugebühr**

Ab dem 17. Februar kostets! Fünf Pfund pro Tag zahlt, wer als Autofahrer in die Innenstadt Londons will. Oder 25 Pfund pro Woche oder 1250 Pfund im Jahr, was immerhin 12 beziehungsweise 60 oder 3000 Franken pro Jahr sind, teurer also als das Generalabonnement der SBB. Die Gebühr gilt von Montag bis Freitag und von 6.30 Uhr bis 18 Uhr. 230 Videokameras überwachen Strassennetz und Autofahrer und: Die Bussen sind happig.

Die Überlegung ist ökonomisch. Ein beschränktes Gut wie der Strassenraum muss im Preis steigen, wenn die Nachfrage zunimmt. Darüber hinaus können von den rund sieben Millionen Franken, die der Stau die Autofahrer pro Woche kostet, rund 10 bis 15 Prozent gespart werden, denn soviel wird der Verkehr abnehmen, hoffen die Erfinder der ‹Congestion Charge›. Das verdiente Geld wird in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesteckt.

Die Staugebühr ist ein Herzensanliegen des Mayors des Greater London Councils, Ken Livingstone. Die Buchmacher offerieren Wetten mit vier gegen eins, dass Livingstone bis Ende Jahr seinen Plan wieder abblasen muss, was auch das Aus für die andern Städte wie Bristol, Leeds oder Birmingham, die ähnliches planen, bedeuten würde. Es sind immerhin rund 250 000 Autos, die täglich in die Gebührenzone fahren. Sie zu erfassen und mit dem Computer auszusondern, wird nicht einfach sein. Denn die Datenbasis der gesamten britischen Autonummern enthält rund zehn Millionen Geisterautos. Viele nehmen es mit der Meldepflicht beim Autowechsel nicht besonders ernst. Die ersten Tage werden sicher lustig. Leute kriegen Bussen für Fahrten mit einem Auto, das sie längst nicht mehr besitzen. Es wird auch Bussen für bereits Verstorbene geben. Selbstverständlich hat sich auch schon ein Bund der Weigerer gebildet, der mit der Zerstörung der Kameras droht. Autofahren ist schliesslich ein Menschenrecht und auch bei der Staugebühr gilt: Wehret den Anfängen. Was, wenn das in Zürich Schule machen würde?

Livingstone macht Ernst. Er setzt mit einem unsicheren Projekt sein politisches Überleben aufs Spiel. Wer wiedergewählt werden will, macht keine Grossexperimente. Doch was sonst nur unter Fachpersonen debatiert wird, in London wird es praktisch eingeführt. Ob die Gebühr funktioniert, kann man nicht mit Computerspielen herausfinden, auch ein Kolloquium über die rechtlichen Grundlagen und die theoretischen Verkehrsflüsse ergibt keine brauchbaren Erkenntnisse. Nicht studieren, nur probieren hilft. Doch ein Silberstreifen leuchtet schon an Livingstones Horizont. Die kleine, nordenglische Stadt Durham (mit der grossartigsten aller romanischen Kathedralen Englands!) hat die Staugebühr schon eingeführt. Statt der erhofften Halbierung des Verkehrs sank er auf zehn Prozent.

→ Gebäude, jenseits des Krjukow-Kanales zu stehen kommen und 2000 Plätze enthalten. Das 100-Millionen-Dollar-Projekt soll bis 2007 stehen und ist Teil der gross angelegten Erneuerung des Theaters, das zu Sowjetzeiten den Namen Sergej Kirows trug. Auch Eric Owen Moss darf am Wettbewerb teilnehmen, doch muss er sich nun mit Grössen wie Mario Botta, Dominique Perrault oder Arata Isozaki messen. Mitte Mai müssen die Architekten ihre Entwürfe präsentieren, Ende Juni soll der Sieger feststehen.

1 Velo non grata

Berns Stadtbild ist um ein Möbelstück reicher. Doch es sind keine Sitzbänke, die die Schwanen-Apotheke ihren müden Kunden anbietet. Die aufwändigen Konstruktionen haben einen ganz anderen Zweck: Ordnung zu schaffen. Niemand soll sein Velo zwischen die Schaukästen an der Auffahrt zur Schanzenbrücke stellen. Verbote haben nichts genützt – Fahrräder können ja nicht lesen. Also griff die Hausverwaltung zur handfesten Lösung. Wer den Sinn der Stahlgestänge nicht einsieht, dem gibt ein Schild weiss auf schwarz den Tarif bekannt: «Hier abgestellte Velos werden konsequent weggeräumt!» Die Vitrinen der Apotheke können ihre Pracht ungehindert entfalten. Die Passanten werden die Schaukästen allerdings kaum mehr beachten, denn sie müssen ihren Blick zum Boden richten, damit sie nicht über die Hürden stolpern.

Architainment

David Bosshart, Direktor des Gottlieb-Duttweiler-Instituts in Rüschlikon, ist ein begnadeter Polemiker. Jetzt hat er zum ‹Infotainment› oder dem ‹Tittitainment› das ‹Architainment› gesetzt. Fünf Millionen Leute reisten jedes Jahr nach Bilbao, um sich die Hülle von Frank O. Gehrys Guggenheim-Museum anzuschauen, und die meisten hätten keine Ahnung, was darin eigentlich ausgestellt ist. Architekturtourismus sei ein Teil der Unterhaltungsindustrie, also ergeben sich für Architekten grossartige Aussichten.

2 Get protekt©ed!

Was sprechen Schutz und Sicherheit für eine visuelle Sprache? Der Grafikdesigner Paul Kirps aus Luxemburg hat sich diese Frage gestellt und in einer Studie die Marke ‹protekt› erfunden und dafür einen visuellen Auftritt gestaltet. In der Produktlinie finden wir beispielsweise ‹Tur

Wilkhahn

Die schönste Form in Bewegung zu bleiben.
Modus von Wilkhahn.

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