Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 134 (2008)
Heft: 29-30: Gegenwind

Sonstiges

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: 06.05.2025

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

MARKIERTE FUSSGÄNGERSCHUTZINSELN

01 Verändern markierte Mittelinseln das Verhalten von Fahrzeuglenkenden und Zufussgehenden? (Bild: red./dd)

Der Kanton Aargau untersuchte die Wirkung von markierten Fussgängerschutzinseln an drei Standorten. Positives Fazit: Das Überqueren von Strassen wird sicherer und komfortabler.

(dd) Fussgängerschutzinseln erhöhen die Sicherheit auf Fussgängerstreifen. Der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) empfiehlt eine Breite von 2 m für eine baulich gesicherte Mittelinsel. Dieser Platz steht nicht überall zur Verfügung, und eine Fahrbahnverbreiterung ist in der Regel mit aufwendigen Anpassungen der Strassengeometrie verbunden. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau testete deshalb die «markierten Fussgängerschutzinseln». Diese neue Form der Mittelinsel ist 1.50 m breit, dunkel eingefärbt und mit einer Randlinie gefasst. Baulich wird sie durch zwei Inselschutzpfosten, das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens» und markierte Sperrflächen gesichert. Für die Untersuchung wurden Strassen mit einer Fahrbahnbreite von 7.50 m ausgewählt.

BEOBACHTEN UND AUSWERTEN

Die Standorte in Wettingen, Seon und Teufenthal wurden vor und nach dem Installieren der markierten Fussgängerschutzinsel analysiert. Um die Anhaltequote zu ermitteln, wurden zufällig querende Personen beobachtet. Neben diesen Videoauswertungen wurden Testpersonen mit einem standardisierten Verhalten eingesetzt. Es zeigte sich, dass die Anhaltequote der Fahrzeuge durch die Markierung von 71 % auf 89 % stieg. Die Zufussgehenden konnten die Strasse häufiger ohne Verzögerung betreten. Eine Verbesserung der objektiven Sicherheit kann aus dem Verhalten beim Queren abgeleitet werden. Ein Zebrastreifen mit markierter oder gebauter Mittelinsel wird häufiger korrekt benutzt, d.h. die Strasse wird rechtwinklig zur Fahrbahn und nicht neben dem Streifen überquert. Die Studie kommt zum Schluss, dass Mittelinseln zu einem besseren Miteinander im Verkehr beitragen. Der Vergleich von gebauten und markierten Mittelinseln zeigt, dass bei breiteren Strassen eine gebaute Insel geprüft werden sollte, da sie als sicherer empfunden wird und die Anhaltequote noch höher ist.

DIE STUDIE IM INTERNET

– www.ag.ch/tiefbau (Downloads; Berichte, Broschüren)
– www.fussverkehr.ch/publikationen.php

KURZMELDUNGEN

VERSINKT INSELSTAAT KIRIBATI?

(sda/dpa/km) Die Regierung des pazifischen Inselstaates Kiribati plant den Exodus. Sie fürchtet den Untergang der Inseln in 50 bis 60 Jahren und sucht eine neue Heimat für ihre 100000 EinwohnerInnen. Schuld sei der Klimawandel und der dadurch steigende Meeresspiegel, sagte Präsident Anote Tong Anfang Juni im neuseeländischen Fernsehen: «Sich auf den Tag vorzubereiten, an dem man kein eigenes Land mehr hat, ist schmerzhaft.» Er werde Neuseelands Regierungschefin Helen Clark bitten, mehr Übersiedler aus Kiribati aufzunehmen, und zwar zunächst nur gut ausgebildete, damit diese «als vollwertige Mitbürger und nicht als Flüchtlinge» kämen. Der Inselstaat Kiribati im Pazifik hat erst dieses Jahr ein Meeresschutzgebiet von der Grösse Kaliforniens eingerichtet (siehe TEC21 11/2008, S. 14). In der zwischen den Fidschi-Inseln und Hawaii gelegenen Region befindet sich eine der letzten intakten Gruppen von Korallenriffs.

CO_2 UNTER DER ERDE LAGERN?

(sda/dpa/km) In Ketzin im deutschen Bundesland Brandenburg wurde Ende Juni mit der sogenannten CO_2-Injektion begonnen. Das CO_2 soll künftig bei der Kohleverbrennung in Kraftwerken abgeschieden und dann in 700m Tiefe gelagert werden. Die Betreiber erhoffen sich von der unterirdischen Lagerung eine umweltfreundlichere Energieerzeugung. Am 20-Millionen-Euro-Projekt sind 18 europäische Partner beteiligt. Die Finanzierung haben die EU, Deutschland und diverse Konzerne übernommen.

Jetzt werde beobachtet, wie sich das Gas in der Sandsteinschicht ausbreite, sagte Projektleiter Frank Schilling vom Geoforschungszentrum Potsdam. Bis 2010 sollen 60000 t CO_2 in die Tiefe gepumpt werden. Durch drei Bohrlöcher – eines für die Einleitung, zwei weitere zur Beobachtung – ist die Entwicklung des Gases in der porösen Sandsteinschicht dreidimensional zu verfolgen. Ob das ambitionierte Vorhaben sich wirklich positiv auf das Klima auswirkt, ist allerdings völlig offen. Schilling schraubte die Erwartung hinunter. «Die CO_2- Speicherung ist keine Methode zur Lösung des weltweiten Klimaproblems», betonte er. Allerdings sei bis 2030 weltweit der Bau von 3000 neuen Kohlekraftwerken geplant, besonders in China. Dort könnte die Technologie schlimme Folgen für das Klima verhindern. «Es ist eine Brückentechnologie, die uns für die Entwicklung alternativer Energien einen Zeitgewinn verschaffen könnte.» Umweltschützer halten nicht viel von der CO_2-Speicherung. Sie sei unrealistisch und wecke falsche Hoffnungen, sagte etwa die Klimaexpertin von Greenpeace, Gabriela von Goerne. «Niemand weiss genau, ob riesige Mengen CO_2 langfristig und sicher im Untergrund bleiben.» Die Energiewirtschaft benutzte das Projekt als Rechtfertigung zum Bau neuer Kohlekraftwerke.

– www.co2sink.org
– www.greenpeace.de/themen/klima/nachrichten/artikel/co2_speicherung_ist_das_letzte/