

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **118 (2000)**

Heft 47: **Nachhaltigkeit**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

Wilde Strassenmalerei

Ein Gespenst geht um in Zürichs Wohnquartieren: Biedere Strässchen erhalten fast über Nacht die unterschiedlichsten Bemalungen, mal sind es Gruppen weisser Balken, mal breite, quer über die Strasse führende Streifen, aussen mit neckischem Dominomuster. Die Kreuzungen zieren die verschiedensten Rundmuster, meist aufgemalt, aber auch geplästert mit einem Poller in der Mitte. Was sollen, so fragen sich der kopfschüttelnde Quartierbewohner und der mit hin verwirrte Automobilist, die wilden Bodenmarkierungen?

Nun, die ungewohnte Strassenbemalung ist behördlich angeordnet. Es handelt sich um eine Strategie, den Tempo-30-Zonen in den Quartieren Achtung zu verschaffen, den Autofahrer an jeder Ecke anzumahnen, fahr langsam, sei vorsichtig. Kostengünstiger seien die fachsprachlich «optische Bremsen» genannten Markierungen und schneller verwirklicht als Schwellen, Pfösten oder künstliche Verengungen, die bisher die Zuschnellfahrer recht handfest an die Tempobeschränkungen erinnerten. Den wahren Grund allerdings pfeifen die Spatzen von den Zürcher Dächern: Zu gut erinnern sich die Zuständigen an jenen Stadtrat, dem die Schwellenbauerei zuerst einen über die Stadtgrenzen hinaus bekannten Spitznamen und später die abrupte Abwahl eintrug.

Dass Freiwilligkeit bei Verkehrsregeln, besonders wenn es um die Geschwindigkeit geht, noch nie geholfen hat, scheint sie wenig zu kümmern. Gefährlich kann es werden, wenn die «sanften» Mahner die Funktion der bisherigen rigorosen Verkehrslenkungen übernehmen sollen. Sprich: Wenn Einbahnstrassen plötzlich für beide Richtungen geöffnet werden, Ampeln verschwinden, diffuse Linien Fussgängerstreifen ersetzen sollen. All dies in der Hoffnung, langsames Fahren werde das Miteinander der verschiedenen Strassenbenützer schon richten. Wie die Feldbeobachtung des Schreibenden ergeben hat – für einmal brauchte er dafür nur drei Schritte vor seine Haustür zu setzen –, lässt sich kein Autofahrer von ein paar Linien abhalten, in ein Quartiersträsschen einzubiegen, wenn ihm dies ein schnelleres Erreichen seines Zieles verheisst. Mehrverkehr in Wohngebieten ist die Folge, gefährliche Situationen, wo bisher ruhiges Quartierleben war.

Kommt hinzu, dass die neuen Markierungen und Trennstreifen in der Signalisationsverordnung nicht vorkommen und, wie in der «NZZ» zu lesen war, nicht mehr als ein «halblegales Versuchssortiment» darstellen. Nicht wenige Autofahrer würden wohl die bisherigen eindeutigen Regelungen vorziehen. Wie soll man wissen, ob die aufgemalten Rondelle nun quer überfahren werden dürfen oder doch wie Kreisel rund zu umfahren sind? Der eine machts so, der nächste anders, der Fussgänger, seinerseits verunsichert, hat in jedem Fall zu warten... (Richtig ist übrigens Variante 1.)

Dem Quartierbewohner stellen sich verschiedene Fragen. Zum Beispiel, ob er nun jedesmal mit der neusten Mode der Verkehrslenkung beglückt wird, wenn das zuständige Regierungsmitglied wechselt. Wie gross das Interesse der Verantwortlichen wirklich ist, die Tempo-30-Zonen durchzusetzen. Und ob sie sich bewusst sind, dass das Ziel, wieder vermehrt Familien in der Stadt anzusiedeln, auch mit sicheren Quartierstrassen zu tun hat. Denn: Wer wohl trägt die Verantwortung, wenn wegen der diffusen Regelungen (und des Abbaus bewährter Signalisierungen) die ersten Unfälle passieren?



Ueli Kasser, Hansruedi Preisig

7 Nachhaltigkeit – vom globalen Programm zur Individualformel

Hans-Jörg Althaus, Anne Haas, Mark Zimmermann

11 Zur Messbarkeit von Nachhaltigkeit

Thomas Afjei

17 Kostengünstige Wärmepumpenheizung für Niedrigenergiehäuser

Hans Simmler

21 Wärmelasten transparenter Bauteile und Sonnenschutzsysteme