

"Kopfhörerträger sind sich nicht bewusst, dass sie im Verkehr im öffentlichen Raum erhöht gefährdet sind"

Autor(en): **Illi, Heinz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2016)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957839>

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.

«Kopfhörerträger sind sich nicht bewusst, dass sie im Verkehr im öffentlichen Raum erhöht gefährdet sind»

HEINZ ILLI
VBZ Zürich.

Interview geführt von
Susanne Schellenberger
und Henri Leuzinger,
Redaktion COLLAGE.

Heinz Illi (59 Jahre), Safety-Verantwortlicher im Unternehmensbereich Betrieb der Zürcher Verkehrsbetriebe VBZ ist ein Vollprofi und Multitalent in seinem Metier. Er begann 1979 als Tramwagenführer, später stieg er auch in den Bussen ans Steuer, war unter anderem geachteter Lehrmeister, gründete und leitete die Abteilung Netz, die für einen reibungslosen Betrieb sorgt, wenn es irgendwo auf dem gewaltigen Streckennetz der VBZ in der Stadt Zürich klemmt – 118.7 km Tramlinien, 386.5 km Buslinien. Seine Begeisterung für den öffentlichen Verkehr weiss er souverän, kenntnisreich und vergnüglich nicht nur Kindern oder Senioren zu vermitteln, sondern auch Menschen mit Behinderungen sowie allen anderen Interessierten.

COLLAGE (C): Wie instruieren Sie das VBZ-Personal am Steuer von Trams von Bussen, wenn diese mit ihren Gefährten auf zugestöpselte Leute zufahren, die sich offensichtlich in ihrer eigenen Welt befinden, zugleich aber über das Trasse gehen?

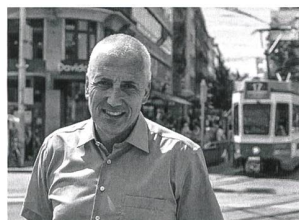
HEINZ ILLI (HI): Das A und O ist das vorausschauende Fahren, Trams haben einen doppelt so langen Bremsweg wie Autos, ähnlich wie die Lastwagen, die wegen ihrer Ladung ja auch nicht einfach so abbremsen können. Wenn also ein Trampilot so eine Gruppe sieht, drosselt er massiv die Geschwindigkeit und wird sich, je nach Gefährlichkeit der Situation, auch bemerkbar machen mit der Rasselglocke.

C: Nehmen Kopfhörerträger denn dieses Warnsignal auch wirklich wahr?

HI: Das Hauptproblem besteht darin, dass diese Leute zwar physisch im Verkehr, im öffentlichen Raum unterwegs sind, gedanklich aber bereits an ihrem Konzert, in der Atmosphäre der Musik, die sie gerade hören oder gewissermassen akustisch bereits in den Ferien oder im Feierabend. Wenn dann das Signal ertönt, erschrecken manche, andere allerdings erst, wenn der Wagenführer eine Notbremsung einleiten muss.

Ich fahre nach wie vor meine jährlichen Pflichtstunden im Tram und da erlebe ich solche Situationen immer wieder selber eins-zu-eins. Es sind eher Einzelpersonen, die gefährlich werden, als Gruppen. Stehen mehrere Leute zusammen gibt es stets einige, die herumschauen und das Fahrzeug auch kommen sehen und dann die Kollegen warnen.

[ABB. 1] Heinz Illi (59 Jahre), Safety-Verantwortlicher im Unternehmensbereich Betrieb der Zürcher Verkehrsbetriebe VBZ. (Foto: Henri Leuzinger)



C: Wie trainieren Sie das Personal? Stellen Sie solche Problemsituationen konkret nach oder wie können wir uns das vorstellen?

HI: In den jährlich obligatorischen Weiterbildungen für das Fahrpersonal organisieren wir problemspezifisch den Erfahrungsaustausch, konfrontieren die Leute mit Videos mit typischen Fällen, auf die sie dann reagieren müssen – und erarbeiten dann in Gruppen das jeweils richtige, defensive Verhalten am Steuer, das auf das Vermeiden von Unfällen ausgelegt ist.

C: Seit wann sind, nach Ihren Erfahrungen, die Kopfhörerpassagiere zum Massenphänomen geworden?

HI: Das ist direkt mit dem Handyboom gekoppelt, besonders stark aber mit dem Aufkommen der Smartphones mit den grafischen Displays, also seit gut 10 Jahren. Heute beginnt das ja bereits in den Schulen, wo ich häufig über das Verhalten im öffentlichen Raum und im Verkehr instruiere. Tatsache ist: Die Kinder bekommen von ihren Eltern ein Smartphone. Wie sie mit ihm im öffentlichen Raum aber umgehen sollen, das bringt ihnen niemand bei! Kinder berichten mir immer wieder, wie sie einmal fast angefahren worden seien, einfach, weil sie das Auto gar nicht bemerkt hätten, so vertieft aufs Display konzentriert.

Seit einiger Zeit mehren sich auch Zwischenfälle mit älteren Leuten, welche über Kopfhörer telefonieren und am Smartphone manipulierend über die Strasse gehen – direkt vors Tram. Sie sind besonders gefährdet, weil sie nicht mehr so schnell auf den Beinen sind.

C: Wie erleben Sie die Selbstverstöpselten auf der Strasse?

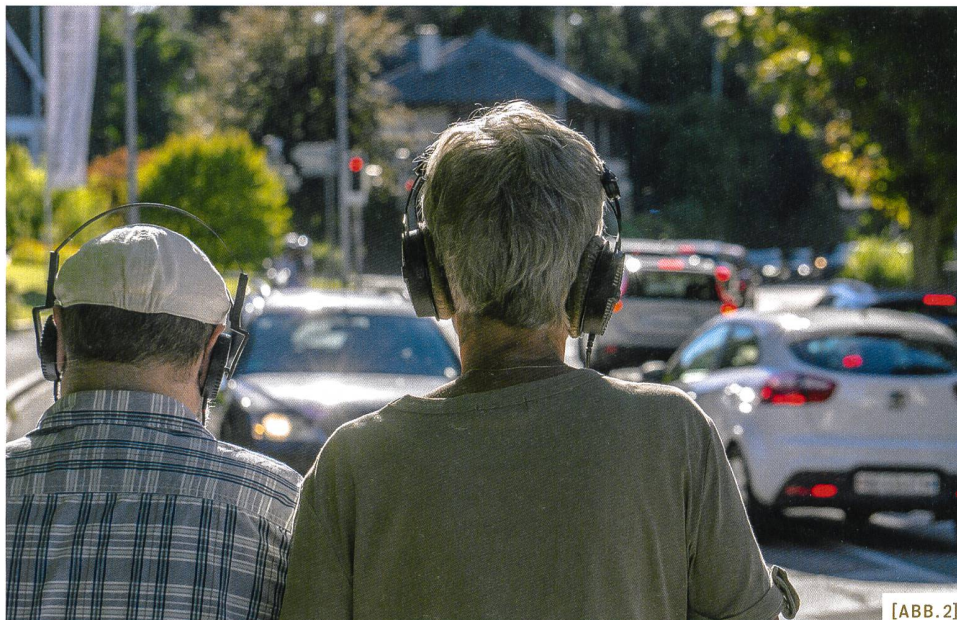
HI: Die sind wirklich abwesend, also nicht aktiv im Verkehrsgeschehen drin. Selbst fühlen sie sich aber sicher, obwohl sie sich objektiv gesehen unsicher in diesem Umfeld bewegen. Dass sie erhöht gefährdet sind, ist ihnen nicht bewusst.

C: Man könnte also sagen, dass sich die Kopfhörerträger aus dem Konsens der Nutzung des öffentlichen Raums herausnehmen, der darin besteht, dass man sich gegenseitig hört und sieht und verkehrsregelkonform reagiert.

HI: Genau, unsere Wagenführer wissen ja eben nicht, ob diese Leute sie und ihr Gefährt gesehen haben. Mir ist schon oft passiert, dass einer ganz erstaunt meinte, er hätte das Tram schon kommen sehen. Ich aber wusste das nicht.

C: Führen die VBZ eine Statistik über die Unfälle?

HI: Neben der Polizei, welche alle Verkehrsunfälle registriert, machen wir seit 2010 spezielle Unfallanalysen, in der wir jeden Einzelfall genau aufnehmen und vor Ort abklären, ob im



[ABB. 2] Ältere Leute mit Kopfhörern sind im Verkehr besonders gefährdet. (Foto: Henri Leuzinger)

[ABB. 2]

öffentlichen Raum Verbesserungen möglich sind, z.B. an den Haltestellen. Die Zahlen zeigen folgendes Bild: Eigentliche «Kopfhörerunfälle» sind – noch – vergleichsweise selten, verglichen mit den vielen kritischen Situationen, die täglich auftreten, die aber oft erst im allerletzten Moment noch glimpflich ausgehen. Darin sehe ich den Erfolg der Schulung unseres Fahrpersonals, das eben auf solche Fälle vorbereitet ist und mit grösster Aufmerksamkeit und Wachsamkeit unterwegs ist, jeden Tag! Das fordert die Leute schon sehr stark. Defensiv und vorausschauend fahren und wenn's brenzlig wird, richtig reagieren.

c: Nach Typen aufgeschlüsselt, welches sind die wichtigsten Unfallursachen mit Trams und Bussen?

HI: Allgemein gesagt steht zuoberst die Kategorie der unvorsichtigen Linksabbieger, mit allen Fahrzeugen: Personenwagen, Lieferwagen, Velofahrer, Moped usw. Bei den Fussgängern sind es die Gestressten, Unaufmerksamen, Abgelenkten, die Pressanten, die schnell noch irgendwohin wollen, junge und alte. Wenn ältere Semester sich plötzlich entscheiden, doch noch über die Strasse zu laufen, vor dem Tram durch, und es wird kritisch, darf der Wagenführer ja nicht rasseln mit der Glocke, denn sonst bleiben die Leute stehen – und es wird noch schlimmer. Er muss einfach versuchen, den Wagen voll abzubremesen.

c: Lassen sich durch gute Gestaltung im öffentlichen Raum, speziell bei den Haltestellen, die Risiken für Unfälle mindern?

HI: Wir haben eine Projektgruppe geschaffen, zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr der Stadtpolizei, die untersucht, wie die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen verbessert werden können. Gegen Ende 2016 erhalten wir überdies die Resultate einer Studie, an der wir mitmachten, die ermittelt, woher genau und wie die Leute auf die Haltestellen kommen. Rennen die Leute, warten sie bei Rotlicht oder ignorieren sie das Signal, steigen sie über Absperrketten oder gehen sie dort durch, wie wir uns das vorstellen? Ein Resultat ist offensichtlich: Wer auf's Tram will, wählt den einfachsten nächsten Weg und kümmert sich nicht um Signale. Wenn wir also die Leute leiten wollen, müssen wir uns an ihrem Verhalten orientieren und die Haltestellen dementsprechend bauen.

c: Welche Erfahrungen machen die VBZ mit 30er-Zonen?

HI: Für das Tram sind die 30er-Zonen nicht von Belang, die Busse aber sind davon betroffen. Für deren Fahrer sind 30er-Zonen eine zusätzliche Anstrengung, denn es gibt keine Fussgängerstreifen mehr, die Leute können also überall und jederzeit die Strasse queren. Dazu kommen oft noch Schwellen, Versätze und Verengungen im Strassenraum selbst, welche die Chauffeure mit ihren breiten und immer längeren Wagen zusätzlich fordern. Sie müssen also langsamer fahren, dabei spüren sie stets auch den Fahrplan im Nacken. Keine leichte Aufgabe.

Eigentrasse fürs Tram sind optimal, gemischte Verkehrsbereiche eher problematisch. Separate Busspuren werden mehr und mehr auch von Taxis und Lieferwagen benutzt, was nicht Sinn der Sache ist, denn das läuft eigentlich wieder auf Mischverkehr hinaus.

c: An der baulichen Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere den Haltestellen, den Signalen, den Fussgängerstreifen sind viele verschiedene Fachstellen beteiligt, die VBZ agiert hier nicht allein.

HI: Natürlich nicht, die Zusammenarbeit funktioniert in aller Regel auch gut. Dennoch kann es vorkommen, dass bei der Planung genau jene nicht eingeladen oder konsultiert werden, für welche die Massnahmen gedacht sind. Ein Beispiel: Beim Goldbrunnenplatz wurden diagonal-schräg laufende Fussgängerstreifen angelegt, die optimal in den Strassenraum passen. Sehbehinderte aber lernen, dass sie vom ertasteten Trottoirrand jeweils rechtwinklig auf den Fussgängerstreifen gehen sollen, um auf die Haltestelle oder über die Strasse zu gelangen. Sie rechnen nicht mit schrägen Streifen. Hätte man sie konsultiert, wäre der Fehler nicht passiert. In unserer Kommission «Sondermobilität» erhalten wir von diesen spezifischen Kundengruppen sehr genaue Angaben zur baulichen Gestaltung, zur Signaletik usw. Und wir setzen alles daran, die Vorschläge zu realisieren. A propos Goldbrunnenplatz: Hier haben die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt und die VBZ mit Vorschlägen der Behindertenverbände nachträglich exakt ausgeklügelte taktile Linien gebaut, sodass Sehbehinderte von allen Seiten sicher zur Haltestelle gelangen können.

C: Zurück zu den Kopfhörerträgern, aber auch den echt Hörbehinderten. Beim Interview mit Gehörlosen (siehe Seite 17) erhielten die VBZ sehr viel Lob für die Textanzeigen in Tram und Bus. Das entspricht dem «Zwei-Sinne-Prinzip», indem akustische Sprechdurchsagen visuell durch Lauf-text oder Untertitel ergänzt werden.

HI: Die Monitore in den Wagen sind wirklich sehr nützlich für dringende Meldungen, nicht nur für Leute mit akustischen Wahrnehmungsproblemen, sondern für alle Passagiere, z.B. auch für Touristen usw., von denen anzunehmen ist, dass viele die Sprechdurchsagen kaum verstehen.

Wir machen uns auch Gedanken, wie wir den Leuten optisch zeigen können, dass das Tram, das sie noch erreichen möchten, bereits losfährt. Anders gesagt: den Kunden zu signalisieren, dass sie nicht mehr losrennen müssen und sich dabei selbst gefährden, weil sie ohnehin nicht mehr zusteigen können. Der Blinker losfahrender Trams zeigt die Abfahrt zwar an, aber er ist eigentlich falsch, denn es handelt sich ja um ein Richtungssignal. Ich könnte mir rund ums Tram blinkende LEDs vorstellen, wie die Blitzleuchten bei der S-Bahn, wenn die Türen schliessen. So sehen alle von weitem, dass das Tram schon abfährt, es also nichts mehr bringt, zu rennen. Man könnte sich auch entsprechende Lichtsignale in der Fahrbahn bei den Haltestellen vorstellen. An solchen Dingen arbeiten wir.

C: Heinz Illi, wir danken Ihnen sehr für das Gespräch.

SOUNDS

Favourite Sounds Project

The «Favourite Sounds Project» aims to discover what we value about the soundscapes of our cities, town or neighbourhoods by asking the seemingly simple question, «What is your favourite London, Berlin, or ... sound, and why?» The replies are fascinating, revealing the cities of the ear and the significance of everyday sounds in our lives. Since its start in London in 1998 the project has explored cities as culturally diverse as Beijing, Prague, Manchester, Birmingham, Southend-on-Sea, Taranto and Berlin. Interest has come from wider fields – anthropology, geography, urban planning – as well as the arts and education. Many of the sounds have been recorded for CDs, radio, and websites.

The project is now almost 20 years old. Over this period soundscapes have been especially dynamic, as shown by favourite sound choices. The project too has developed. In Birmingham immigrants were asked about sounds remembered and loved from previous places of residence and in Berlin the project was used to investigate an area's soundscape in the context of a local planning process: <http://sonic-places.dock-berlin.de>. The favouritesounds.org sound map links recordings of the sounds with their geographic locations as shown on Google maps and presents favourite sounds as well as those recorded during different projects.



HISTOIRE DE SONS

La fable des cigales



J'étais une fois en train de répéter avec des amis dans le sud de la France, dans un village qui s'appelle Senas. L'endroit était éloigné des voitures et du bruit que j'ai l'habitude d'entendre: les sirènes, les alarmes des pompiers, les voitures qui klaxonnent, le bruit de la ville. On était au milieu des arbres, en pleine nature. Mais il y avait un bruit qu'on entendait régulièrement, les cigales. Or, je n'ai jamais considéré le chant des cigales comme dérangeant. Je n'y pensais pas vraiment. A l'heure de la pause, on est tous sortis pour boire un café sous l'arbre et les cigales chantaient comme elles ont l'habitude de faire. Un ami du groupe m'a dit: «Les cigales font trop de bruit. Est-ce que tu sais que les Anglais évitent de venir dans les endroits où il y a des

[ILL. 1] (Photo: Sorany Tep)

cigales?». J'ai répondu, surpris: «Mais il faudrait être fou pour dire que les cigales font trop de bruit!». Cinq minutes plus tard, on avait changé de sujet de conversation, mais mon esprit était maintenant focalisé sur le bruit des cigales. A présent c'était moi qui entendait ce bruit. Et depuis lors, le chant des cigales me gêne. Quand je l'entends, je me lève et je crie ou je fais un geste brusque. Et elles s'arrêtent. Et deux minutes plus tard, elles reprennent. Et ainsi de suite. Maintenant, je dois faire un véritable effort pour ne pas que ça me perturbe. Par contre, là où j'habite, à Paris, en bordure de route, on entend continuellement le bruit des voitures. Mais comme je vis là-bas, c'est un bruit que je vais entendre tout le temps. Il ne peut pas me déranger sinon je serais contraint de déménager.

Ma conclusion, c'est que le bruit fait partie du quotidien. L'oreille est là pour entendre ce que l'esprit lui a ordonné d'écouter. Il peut lui ordonner d'atténuer ou de filtrer un bruit comme il peut lui ordonner d'être attentif à un son. Quand je fais de la musique, je dois par exemple avoir une écoute d'ensemble pour détecter les erreurs. Du moment que le cerveau ne conscientise pas un bruit comme nuisible, il n'y a pas de problème. Il faut faire attention à ne pas donner trop d'importance au bruit. Les gens qui n'aiment que le silence me font peur.



ABDOULAYE KOUYATE
Musicien (guitare, kora), Guinée Conakry.
(Photo: Sylviane Tillemans)