Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 22 (2009)

Heft: [11]: Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum

Artikel: Der Mensch ist ein Gewohnheitstier : vom Problem, Fussgänger und Autos an Baustellen zu bändigen

Autor: Müller, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-123883

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: 10.12.2025

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

DER MENSCH IST EIN GEWOHNHEITSTIER

Baustellen erfordern neue Signale. Doch die Fussgänger mit Wegweisern und Tafeln zu einem kleinen Umweg zu bewegen ist schwierig.

Text: Thomas Müller, Foto: Tres Camenzind

Die Wetterprognose versprach viel Sonnenschein, doch morgens um sechs giesst es wie aus Kübeln. Nervosität kommt auf. Rund vierzig Personen sind für die Umstellung der Verkehrsführung aufgeboten, Baufachleute, ein Trupp für die Markierungsarbeiten, Installateure für die Verschiebung der Lichtsignalanlagen, Mitarbeiterinnen der Securitas für die Verkehrsregelung.

Zuwarten – oder für heute abblasen? Weil Fahrbahnen verlegt werden, sind umfangreiche Markierungsarbeiten erforderlich, und die sind bei Regen nicht möglich. Die Ungewissheit reisst an den Nerven von Jürg Büchler, der in der Dienstabteilung Verkehr die Umstellung koordiniert. Gleich nach dem Abflauen des morgendlichen Pendlerverkehrs wollte man beginnen, spätestens um neun. Doch um halb acht Uhr ist der Himmel immer noch mit dunklen Wolken verhangen. Büchler nimmt Rücksprache mit Arthur Müller, dem Chef der Fachgruppe «Temporäre Verkehrsanordnungen» in der DAV. «Ein schwieriger Entscheid», seufzt Müller. Um Viertel vor neun wird aber klar: Wir ziehens durch.

Jetzt geht alles Schlag auf Schlag, wie im Drehbuch vorgesehen. Einer rückt mit der Gasflamme dem Fussgängerstreifen zu Leibe. Die Feuchtigkeit des Regens muss raus. Hinterher kommt der Kollege und sprüht schwarze Farbe. Beissend steigt der Geruch von Lösungsmitteln in die Nase. Ein Dritter streut ein Granulat als Bindemittel – zehn Minuten später ist das Gelb verschwunden.

GEFAHRENSITUATIONEN BANNEN Die temporäre Verlegung von Lichtsignalanlagen, Zebrastreifen, Fahrbahnen und Radwegen kann die Fachgruppe «Temporäre Verkehrsanordnungen» nicht schrecken. Sie sorgt mit neun Fachleuten überall dort, wo in der Stadt Zürich der öffentliche Grund bei Bauarbeiten benutzt wird, für eine korrekte Signalisation und Umleitung. 1400 Baustellen sind das im Durchschnitt pro Jahr. Das Spektrum reicht vom eintägigen Kleinbauplatz bis zu mehrjährigen Arbeiten wie am Escher-Wyss-Platz, wo die Verflechtungen so verzwickt sind, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger den Weg während der Bauerei nur noch dank orangen Hinweistafeln mit Plan drauf finden.

Der motorisierte Verkehr, Bus und Tram, die Velofahrenden sowie die Fussgängerinnen und Fussgänger sollen möglichst gefahrlos an Baustellen vorbeikommen, das ist das Ziel. Die Bauerei soll die Allgemeinheit nicht stärker behindern als unbedingt nötig. Müllers Gruppe wird deshalb schon früh beigezogen, wenn ein Gesuch um Benützung des öffentlichen Grundes eingeht.

Unproblematische kleinere Fälle, etwa den kurzfristigen Installationsplatz auf einem Parkfeld für einen Küchenumbau, bewilligt die Gewerbepolizei in eigener Kompetenz und verrechnet die Nutzung nach den Ansätzen pro Quadratmeter und Monat. Beansprucht aber ein Vorhaben viel öffentlichen Raum, etwa bei einem Bau an einer Kreuzung, schalten sich die Fachleute der Dienstabteilung Verkehr ein, um gemeinsam mit der Bauunternehmung, dem Bauherrn, den Vertretern von VBZ, EWZ, ERZ, Tiefbauamt und Wasserversorgung Zürich sowie weiteren Beteiligten die bestmögliche Lösung zu erarbeiten. «Wir sind zuständig für die Signalisation auf der Baustelle, übernehmen aber oft auch Koordinationsfunktionen», sagt Arthur Müller.

VERSTÄNDNIS SCHAFFEN, SICHERHEIT GEWÄHRLEISTEN Bei komplexen Projekten sind seine Fachleute nicht nur regelmässig an den Bausitzungen dabei – rund 3000 sind es pro Jahr –, sondern nehmen bereits an der ersten Begehung vor Ort teil, die die Gewerbepolizei aufgrund eines eingegangenen Baugesuchs organisiert. Bei den Grossbaustellen wiederum begutachten sie den vom Ingenieurbüro erarbeiteten Vorschlag für die temporären Verkehrsführungen auf ihre Praxistauglichkeit und bringen die notwendigen Korrekturen an. Manchmal kommt es zu Auflagen. Hier wird eine Passerelle verlangt, dort die Bauarbeit nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten bewilligt. Quartiererschliessungen müssen gewährleistet, Rettungsachsen sichergestellt sein, der Verkehrsabfluss stadtauswärts darf nicht blockiert werden, und die Bedürfnisse von Behinderten sind zu berücksichtigen.

Die Beispiele zeigen: Eine wichtige Aufgabe der Dienstabteilung Verkehr ist es, Verständnis für die Bedürfnisse anderer zu schaffen – so weit wie möglich, muss man anfügen. Die Bedürfnisse des Veloverkehrs etwa haben nicht immer Platz. «Das Erste, was bei Baustellen leider wegfällt, ist oft der Radstreifen, denn es braucht Mindestbreiten für den motorisierten Fliessverkehr», bedauert der Chef der Fachgruppe «Temporäre Verkehrsanordnungen». Spezielle Veloumleitungen sind nur dann eine Lösung, wenn sich der Umweg aus Zeit- und Sicherheitsgründen auch lohnt. Die Radfahrenden gehen also nicht vergessen, sie haben bloss keinen Platz.

Generell gilt: «Das oberste Gebot unserer Arbeit ist die Verkehrssicherheit», betont Müller. Dabei gilt es, eine typische Eigenschaft der Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen: Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. «Wenn seine Gewohnheiten durch eine Baustelle gebrochen werden, reagiert er irritiert», weiss der Verkehrspsychologe Werner Brucks, Leiter der Verkehrsunfallauswertung der Dienstabteilung Verkehr, «und das kann im schlimmsten Fall zu einem Unfall führen.»

DIE GRUNDSÄTZE

Wer den öffentlichen Grund für eine Baustelle nutzen will, braucht eine Bewilligung. Erste Ansprechstelle für private Bauherren ist die Gewerbepolizei, die über Bagatellfälle selber entscheiden kann. Handelt es sich um eine Benutzung von voraussichtlich mehr als zehn Tagen oder um eine kürzere, aber verkehrstechnisch problematische oder exponierte Baustelle, so braucht es ein Gesuch um Freigabe an die Dienstabteilung Verkehr. Sie entscheidet in der Folge, wie die Bedürfnisse des Fahrzeug- und Fussgängerverkehrs sichergestellt werden müssen, so ein Beschluss des Stadtrats aus dem Jahr 1987.

Dabei richtet sich die Dienstabteilung Verkehr nach folgenden Grundsätzen:

- **Verkehrssicherheit, Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden**
- **Priorität für den öffentlichen Verkehr**
- **Ungehinderter Verkehrsabfluss stadtauswärts**
- **Umleitungen nur via Sammelstrassen signalisieren**
- **Distanz zwischen Baustellenlichtsignalen in der Regel nur bis sechzig Meter**
- **Behindertengerechte Verkehrsführung**
- **Quartiererschliessung gewährleistet**
- **Rettungsachsen (Feuerwehr, Rettungswagen) sichergestellt**
- **Installationsflächen so klein wie möglich**
- **Minimalbreiten: Fahrbahn 3,2 Meter, Fussgänger 1,5 Meter, Velo 1,25 Meter**

---

^Bändigt am Escher-Wyss-Platz das Baustellendurcheinander: Arthur Müller, Chef der Fachgruppe «Temporäre Verkehrsanordnungen».

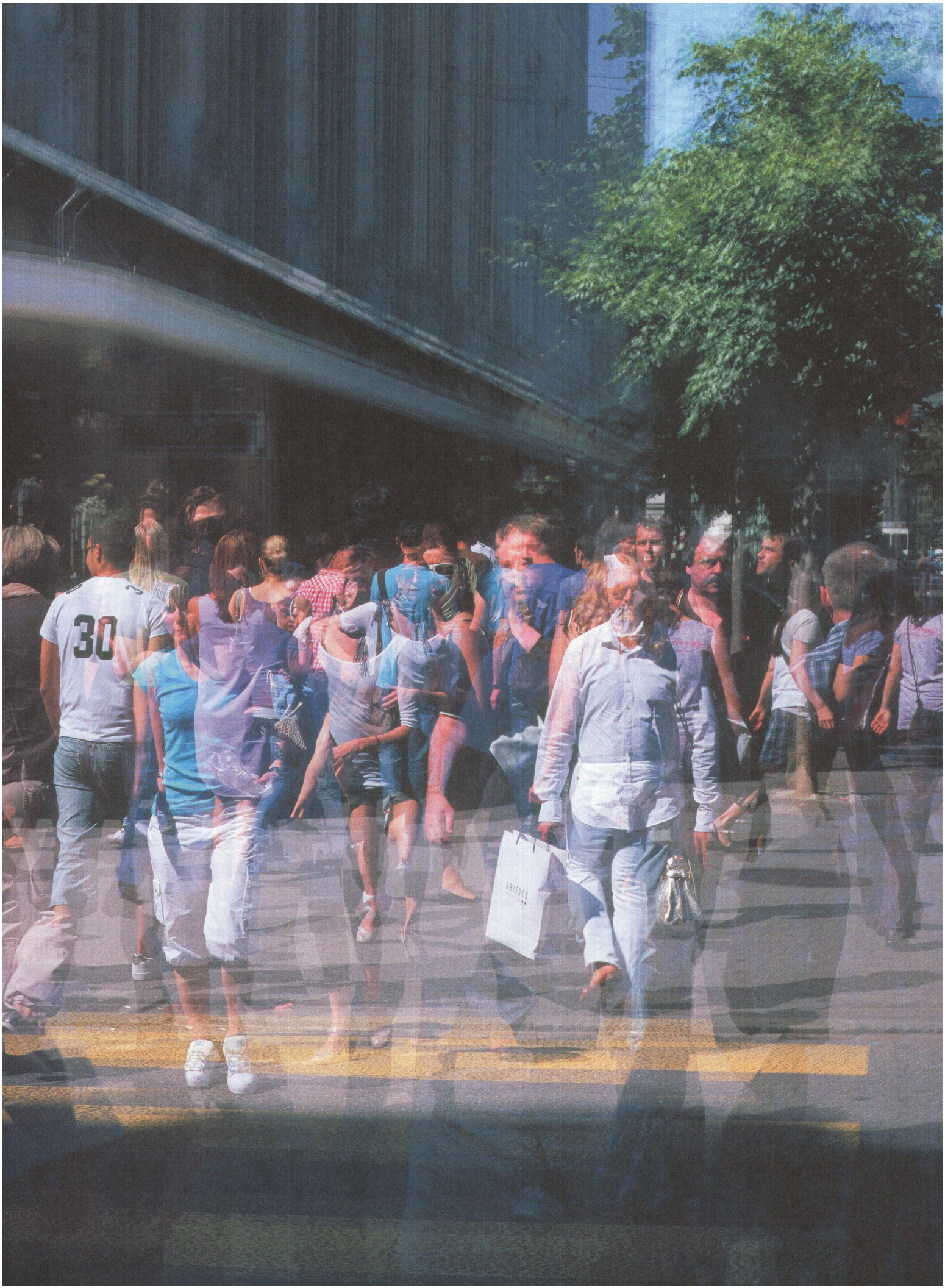
URSACHENFORSCHUNG VOR ORT Gegen die Gewohnheit sind manchmal gar Sicherheitsnormen und Signalisationsvorschriften machtlos. Das zeigt sich, wenn es an einer normgerecht gesicherten Baustelle gehäuft zu Unfällen kommt. Dann rückt Wernher Brucks aus, um vor Ort nach Ursachen zu forschen, so wie jüngst an der Kreuzung Ohm-/Schaffhauserstrasse. Der Engpass war mit einer mobilen Lichtsignalanlage geregelt, eine orange Haltelinie versuchte zusätzlich, die Aufmerksamkeit auf den verschobenen Haltepunkt zu lenken. Vergeblich. Mehrfach kam es zu Kollisionen mit Einbiegern, und beide Seiten behaupteten jeweils, sie hätten Grün gehabt. Zeugenaussagen nachfolgender Lenker ergaben, dass die Fahrer auf der Schaffhauserstrasse doch Rot hatten. Das Rätsel löste sich bald. «Bei der Besichtigung realisierten wir, dass manche Autofahrer den Blick in der leichten Rechtskurve zu sehr nach links schweifen liessen und so die Ampel an der rechten Fahrbahnseite übersahen», sagt Brucks. Also installierte man ganz links, aussen an der Gegenfahrbahn, eine zweite Ampel – und das Problem war gelöst.

Häufigste Unfallursache ist Unaufmerksamkeit. Doch manchmal führt auch pure Sturheit zu Problemen. «Manche wollen sich nichts vorschreiben lassen», so Brucks. Wer schon zwanzig Jahre am selben Ort durchfährt, nimmt weiterhin denselben Weg, obwohl dort plötzlich eine Baustelle mit Einbahntafel steht. Besonders dann, wenn der Engpass auf den ersten Blick noch nicht ersichtlich ist, so wie neulich bei der «wandernden» Baustelle an der Militärstrasse. Dort war die Strasse noch schön breit, wenn man vor der Signalisation «verbotene Fahrtrichtung» stand, und so mancher sah nicht ein, wieso er nicht da durchfahren dürfe. Es waren so viele, dass sie die Baustelle blockierten. Erst eine Polizeikontrolle brachte Abhilfe.

DIE IMMER GLEICHEN TRAMPELPFADE Beobachtungen im Alltag zeigen: Nicht nur Automobilisten haben ihre liebe Mühe mit veränderten Wegen. Vor dem Rigiplatz zwängen sich Mütter mit ihren Kinderwagen im dichtesten Abendverkehr auf die Fahrbahn, statt gefahrlos auf der gegenüberliegenden Strassenseite weiterzugehen, wie es die Signalisation empfiehlt. Und als der Fussweg entlang dem Landesmuseum abgesperrt war, entstand entlang der Bauabschrankung ein breit ausgetretener Trampelpfad. Der war zwar holprig und lehmig, doch offenbar komfortabler als der signalisierte kleine Umweg.

Nervt sich der Fachmann nicht über solche Uneinsichtigkeit? «Ach was», sagt Arthur Müller und lacht – auch über sich selbst. Er wohnt in einer Agglomerationsgemeinde, pendelt mit dem Roller zur Arbeit. Kürzlich stand auf dem Arbeitsweg eine grössere Baustelle, in Dietikon. «Da bin ich doch voll reingefahren, trotz Vorabinformationen über Baubeginn und Ausweichrouten – obwohl ich tagtäglich mit Baustellen zu tun habe.» Auch der Fachmann ist nur ein Mensch.

MANOR
MANOR


30