

Mischfläche im Wohnquartier : "Kaphaltestellen" für Tram und Bus bringen mehr Sicherheit

Autor(en): **Hornung, René**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

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

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123885>

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.

MISCHFLÄCHE IM WOHNQUARTIER

In wenig belasteten Strassen sind die Mischverkehrsflächen eine beliebte Lösung. Vorzeigebispiel ist die Haltestelle «Laubiweg» im Kreis 6.

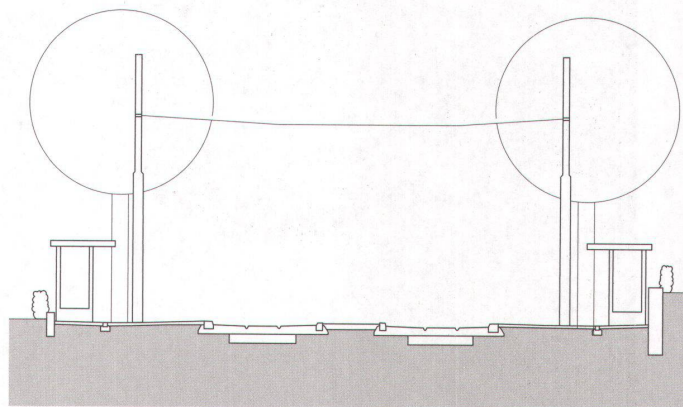
Text: René Hornung, Pläne: Tiefbauamt Stadt Zürich, Bearbeitung Hochparterre

Fachleute sprechen von «Kaphaltstellen» und «Tramschleusen». Warum heissen sie «Kaphaltstellen»? Reinhard Widrig, der stellvertretende Leiter «Planung + Lenkung» in der Dienstabteilung Verkehr, weiss es auch nicht genau. Wahrscheinlich weil hier der (Individual-)Verkehr «gekapt» wird. Doch wie diese Haltestellen aussehen und funktionieren, wissen inzwischen die Stadtbewohnerinnen und -bewohner: Das verbreiterte seitliche Trottoir bildet das Perron. Tram und Individualverkehr teilen sich hier eine einzige Spur. Das Tram hält direkt am Trottoirrand, und die Passagiere müssen nicht mehr (wie früher an verschiedenen Stellen) auf die Strasse aussteigen. Die Passagiere haben bis zum Trottoir auch keine Fahrbahn mehr zu überqueren, was die Sicherheit wesentlich erhöht. Und innerhalb des Haltestellenbereichs sorgt in der Strassenmitte eine Insel dafür, dass die Autos das Tram nicht links überholen.

An der Haltestelle «Laubiweg» der VBZ-Tramlinien 11 und 15 im Zürcher Kreis 6, zwischen Schaffhauser- und Bucheggplatz, wurde diese Lösung schon 1997 realisiert. Inzwischen sind weitere Haltestellen nach diesem – auch in anderen Städten anzutreffenden – Prinzip umgebaut worden, zum Beispiel die Haltestelle «Haldenegg». Ein gemeinsamer Plan von VBZ, Tiefbauamt und der Dienstabteilung Verkehr zeigt, dass es vor allem auf Hauptstrassen mit einer Tramlinie noch einige Stellen gibt, die zu Mischverkehrsflächen umgestaltet werden könnten, etwa entlang der Seestrasse und der Seefeldstrasse, aber auch entlang der Weinbergstrasse.

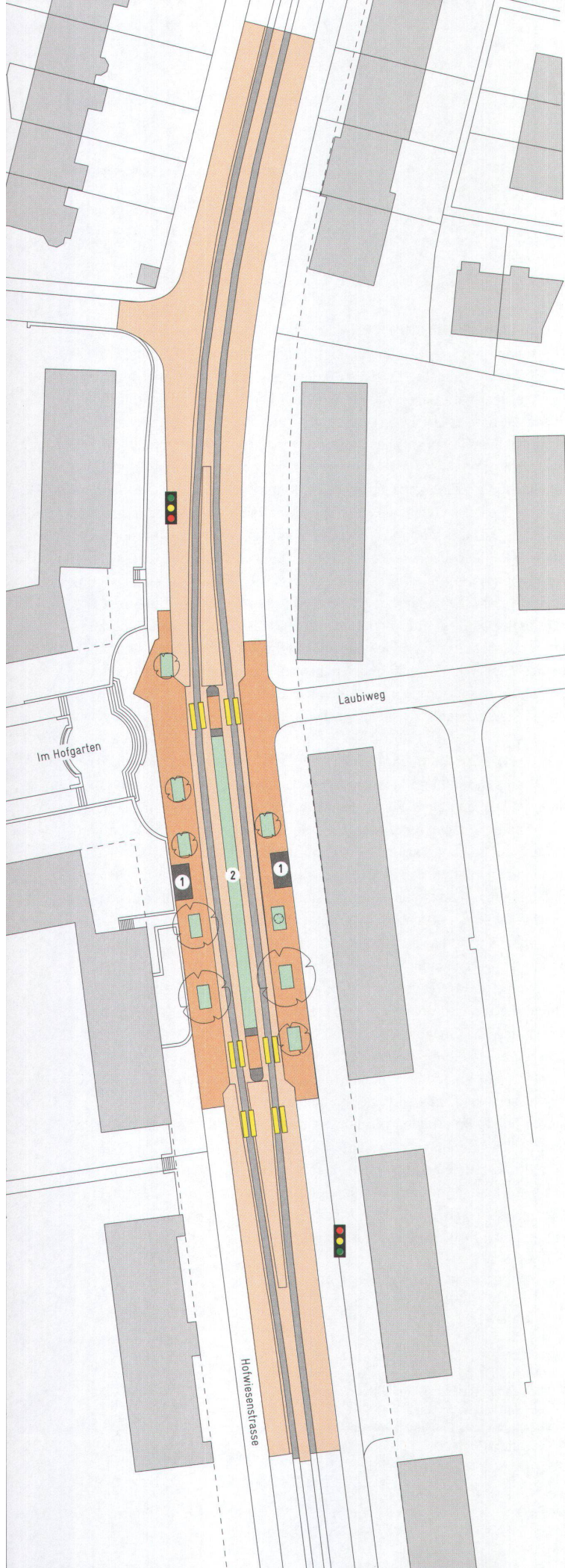
DEN PLATZ GEMEINSAM UND SICHER NUTZEN Reinhard Widrig stellt eine wachsende Bedeutung solcher Mischflächen fest. Die Erklärung dafür ist einfach: Immer mehr Ansprüche von Fussgängerinnen und Fussgängern, von Velofahrenden und des öV sowie der zunehmende Individualverkehr kämpfen um den nicht erweiterbaren öffentlichen Raum. Das zwingt zur gemeinsamen Benützung. Kommt dazu, dass die Gestaltung des Strassenraums einen hohen Stellenwert bekommen hat. Baute man in früheren Jahrzehnten die Strassen für die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, so werden heute möglichst vielfältige Ansprüche berücksichtigt. Die konkrete Lösung: Tram und Individualverkehr teilen sich an solchen «Kaphaltstellen» den Strassenraum. Das Tram steuert vor seiner Einfahrt auf die Haltestelle eine Lichtsignalanlage, eine «Tramschleuse», die von Gelbblinken über Gelb auf Rot wechselt und den Individualverkehr aufhält. Das Tram kann so unbehindert in die Haltestellen einfahren, der Individualverkehr wird davor aufgehalten. Solche Signalanlagen seien nicht überall zwingend, stellt Reinhard Widrig fest, aber sie erhöhen die Sicherheit – vor allem jene der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Weshalb die Sicherheit der Fussgänger, wo doch der Individualverkehr angehalten wird? Der Zusammenhang ist etwas kompliziert: Wenn eine Autolenkerin oder ein Autolenker auf eine Tramhaltestelle zufahren und sehen, dass die Fahrspur und die Tramgleise zusammenlaufen, schauen sie nur noch in den Rückspiegel – aus Angst, vom Tram von hinten gerammt zu werden. Auf die Fussgängerinnen und Fussgänger vor dem Auto achten die Fahrzeuglenker dann meist nicht, deshalb entstehen oft gefährliche Situationen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger verlassen sich ihrerseits auf ihr Vortrittsrecht – die Autofahrer aber schauen nur zurück statt nach vorn. Eine «Tramschleusen»-Ampel löst dieses Problem.



^ Mischverkehrsflächen: breitere Trottoirs und ein Grünstreifen zwischen den Tramgleisen.

> «Kaphaltstelle» Laubiweg: Das Tram hält direkt an der in die Strasse hineingezogenen Trottoirkante. Lichtsignale stoppen den Individualverkehr.



SCHÜLER BRAUCHEN SCHUTZ Diese Gefahren waren bei der Haltestelle «Laubiweg» besonders hoch, denn sie wird von vielen Schülerinnen und Schülern benutzt. Die Fussgängerstreifen an beiden Enden der Haltestelle «unter Licht» zu nehmen, sei aber nicht nötig, stellt Widrig fest. Die Ampel der «Tramschleuse» schaltet zurück auf Gelbblinken, sobald vorne das Tram aus der Station ausfährt. Die Autokolonne fährt dann in der Regel langsam los und gibt den noch querenden Trampassagieren, die noch die Strassenseite wechseln, Vortritt. «Man ist ja noch nicht richtig angefahren», schildert Widrig das Verhalten hinter dem Lenkrad.

Reine Fussgängerübergänge mit Rotlichtern abzusichern, ist nach Erfahrung der Stadtzürcher Verkehrsexperten sowieso keine gute Lösung. Isolierte Ampeln brächten gar neue Gefahren mit sich: Die Fussgänger haben oft zu wenig Geduld, um auf die Grünphase zu warten, und die Autofahrenden übersehen solche isolierten Ampeln mitunter.

Früher waren die VBZ-Haltestellen schlechter abgesichert. In zahlreichen Situationen entliess das Tram die Passagiere direkt auf die Strasse. Zwar lernen wir alle im Verkehrsunterricht, dass in solchen Situationen der Individualverkehr anzuhalten hat, «doch angesichts der heutigen Verkehrsdichte sind solche Situationen nicht mehr tolerierbar», stellt Reinhard Widrig fest. Wo es noch solche Haltestellen gibt, sind sie inzwischen auch mit Lichtsignalen abgesichert.

Die Mischverkehrsflächen bringen hier eine Lösung, sind allerdings nur dann möglich, wenn das Verkehrsaufkommen in der betreffenden Strasse eher bescheiden ist. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs muss weiterhin möglich sein. Konkret: Die Haltestelle muss für den öv frei sein, der Verkehr muss vorne wegfahren können, und das Rotlicht hinter dem Tram darf nicht zu einem Rückstau führen, der eine andere Kreuzung blockiert. Ausserdem müssen Pannensituationen lösbar sein, und die Rettungsfahrzeuge müssen auch hier möglichst freie Fahrt haben.

NACHTEILE FÜR VELOS In all diesen Punkten ist die Haltestelle «Laubiweg» an der Hofwiesenstrasse unproblematisch. Diskussionen gibt es aber regelmässig mit den Interessenorganisationen der Velofahrenden. Sie haben an diesen «Kaphaltestellen» keine Freude, denn für die Velos ist die Situation zwischen Schienen und Trottoirrand sehr eng, und Autos können hier nicht überholen. In Zürich prüft man deshalb jeweils die separate Zweiraddurchfahrt, zum Beispiel übers Trottoir. Vor allem in Steigungen bringt dies mehr Sicherheit für den Veloverkehr.

Die Dienstabteilung Verkehr ist bei solchen Haltestellenumbauten die Instanz, die die Sicherheitsfragen genau prüft. Der eigentliche Anstoss zu einer Mischnutzung kommt aber meist vom Tiefbauamt, das die Oberfläche neu gestalten will, in der Regel in Zusammenhang mit der Erneuerung der Gleisanlagen und der Werkleitungen. Die Projekte werden dann von den Verkehrsfachleuten auf Herz und Nieren geprüft. «Verkehrssicherheit hat immer Priorität, sie lässt sich aber fast immer auf ganz verschiedenen Wegen erreichen», weiss Reinhard Widrig.

Bei hohem Verkehrsaufkommen schränken Mischflächen die Leistungsfähigkeit einer Achse allerdings oft zu stark ein und kommen deshalb nicht in Frage. In der im Umbau befindlichen Pflingstweidstrasse wird beispielsweise die neue Tramlinie auf einem separaten Trasse am Rand geführt. Auf der Thurgauerstrasse fahren die neuen Linien ins Glattal, gesichert in der Strassenmitte. Beide Situationen bieten hohe Sicherheit.

In den dicht bebauten Gebieten allerdings muss Platz gespart werden. Die Mischflächen erreichen dies und werten – wie das Beispiel «Laubiweg» zeigt – erst noch das grosszügig begrünte Wohnquartier mit einem kleinen neuen Platz auf, der zum nachbarlichen Schwatz einlädt.

TRAMHALTESTELLE «LAUBIWEG»

- _Neues Trottoir, verbreitert
- _Neuer Strassenbelag
- _Grünflächen
- 1 _Wartehäuschen
- 2 _Mittelstreifen, Natur

