

■ Nahverkehr

Von Basel und Wien lernen

aus SIGNAL 01/1994 (Januar 1994), Seite 13 (Artikel-Nr: 10003258)
IGEB

Die unten abgebildeten Beispiele aus Basel und Wien zeigen, wie in schmalen Straßen, in denen eine Tram verkehrt, mit einfachen Mitteln eine fahrgastfreundliche und zugleich stadtverträgliche Lösung für die Tram-Haltestellen gefunden wurde. Im Haltestellenbereich wurde jeweils die Autofahrbahn auf Gehweghöhe angehoben, so daß die Fahrgäste nun nur noch einen Höhenunterschied von wenigen Zentimetern beim Einstieg in die Tram zu überwinden haben. Damit bietet diese Lösung dieselben Einstiegsqualitäten wie eine Haltestelleninsel, hat aber nicht deren Flächen bedarf. In beiden Städten wurden seit der Einführung dieser "befahrbaren Haltestellenkaps" sehr positive Erfahrungen gemacht.

Auch in Berlin bieten sich solche Lösungen an vielen Stellen an. So ist 1994 z.B. ein Umbau der Konrad-Wolf-Straße in Hohenschönhausen geplant, wo derartige Haltestellenkaps hervorragend geeignet wären, innerhalb des vorhandenen Straßenraumes die Zustiegssituation auch in moderne Niederflurwagen optimal zu gestalten. Entsprechende Vorschläge - für Berlin ergänzt um eine Anforderungs-Ampelanlage - wurden bereits ausgearbeitet. Aber, wen verwundert es noch, die Berliner Senatsverkehrsverwaltung blockiert auch hier und lehnt solche fahrgastfreundlichen und stadtverträglichen Maßnahmen prinzipiell ab. Sie favorisiert hier - wie auch in der Prenzelberger Kastanienallee - das Abholzen der Baumreihen zugunsten einer massiven Verbreiterung der Fahrbahnflächen mit schmalen Haltestelleninseln in der Mitte. Denn für einen schnellen, ungehinderten Autoverkehr darf uns kein Opfer zu groß sein!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003258>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten



Vorbild Basel. (Foto: I. Schmidt)



Vorbild Wien. Da eine Haltestelleninsel für die Tramfahrgäste hier jeweils nicht möglich war, wurde die Autofahrbahn im Haltestellenbereich erhöht und deutlich markiert. So konnte auch ohne Haltestelleninsel die beim Ein- und Ausstieg in die Tram zu überwindende Höhe reduziert werden. Aber in Berlin sind solche fahrgastfreundlichen Lösungen derzeit natürlich nicht möglich, weil sie nicht mit den auto-orientierten Planungszielen der Verkehrspolitik Schmitt und Haase vereinbar sind. (Foto: Gabriela Seebacher)