

Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Telefon 043 488 40 30
Telefax 043 488 40 39
info@fussverkehr.ch

www.fussverkehr.ch
www.mobilitepietonne.ch
www.mobilitapedonale.ch

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Position

2011/03

Tramhaltestellen mit Ausstieg auf die Fahrbahn



Impressum

Herausgeber	Fussverkehr Schweiz Klosbachstrasse 48 8032 Zürich Telefon +41 (0)43 488 40 30 Telefax +41 (0)43 488 40 39 info@fussverkehr.ch www.fussverkehr.ch
Autor(en)	Christian Thomas, dr. sc. techn. Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI
Redaktion	Christian Thomas, Dr. sc. techn. Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI
Titelbild	Fahrbahnhaltestelle mit Ausstieg auf die Fahrbahn. Haltestelle Hölderlinstrasse, Zürich (Foto: Fussverkehr Schweiz)
Layout/Druck	Fussverkehr Schweiz
Zitationsvorschlag	Thomas, C., Schweizer, T., <i>Tramhaltestellen mit Ausstieg auf die Fahrbahn</i> , Fussverkehr Schweiz, Zürich, Position, März 2011

Mobilité piétonne

Association suisse des piétons

Mobilità pedonale

Associazione svizzera dei pedoni

Position 2011/03

Tramhaltestellen mit Ausstieg auf die Fahrbahn

Haltestellen sind Schnittstellen vom Öffentlichen Verkehr zum Fussverkehr. Hier wird der ÖV-Passagier zum Fussgänger. Diese Schnittstellen sind Infrastrukturen, welche bezüglich Sicherheit und Komfort von grosser Bedeutung sind. Fussverkehr Schweiz fordert den raschen Umbau von allen Haltestellen mit Ausstieg auf die Fahrbahn. Sie entsprechen nicht den Anforderungen einer attraktiven, sicheren und behindertengerechten Ausstattung.

Haltestellen mit Ein- und Ausstieg von der bzw. auf die (ungeschützte) Fahrbahn sind aus folgenden Gründen negativ zu beurteilen:

- ungenügende Verkehrssicherheit
- fehlende Behindertengerechtigkeit
- mangelhafte Wartebereiche
- längere Aufenthaltszeiten des Trams
- ungenügende Attraktivität und Komfort für ein- und aussteigende Passagiere

Verkehrssicherheit

Beim Ausstieg erwartet der Fahrgast, dass er sicher aussteigen kann ohne unmittelbar mit gefährlichen Situationen konfrontiert zu werden. Seine Aufmerksamkeit ist dem Ausstieg gewidmet und nicht dem Verkehrsgeschehen.

Beim Einfahren des Trams und anschliessend beim Einstieg wird die Konzentration auf das Erreichen des Fahrzeuges gerichtet. Dadurch geht oftmals ein Teil des üblicherweise eintrainierten sicheren Verhaltens verloren.

Die Fahrzeuglenkenden haben zwar die gesetzliche Pflicht anzuhalten, wenn ein Tram in eine Haltestelle mit Ausstieg auf die Fahrbahn einfährt. Diese Bestimmung wird aber oft missachtet und führen zu einer hohen Gefährdung, da die aussteigenden Fahrgäste direkt vor das Auto treten.

Behindertengerechtigkeit

Haltestellen mit Ausstieg auf die Fahrbahn sind nicht behindertengerecht. Oftmals sind verschiedene Hindernisse kumulativ zu überwinden. Die wichtigsten sind:

- Der Wartebereich ist durch einen Trottoirabsatz von der Fahrbahn abgegrenzt.
- Die Distanz zwischen dem Wartebereich und dem Fahrzeug muss zusätzlich überwunden werden.
- Der Einstieg ins Fahrzeug ist durch die fehlende Erhöhung der Perronkante zusätzlich erschwert oder gar verunmöglicht.
- Die Orientierungsmöglichkeiten für Sehbehinderte sind stark erschwert. Es können keine Aufmerksamkeitsfelder angebracht werden.

Wartebereiche

Haltestellen mit Ein- und Ausstieg auf die Fahrbahn zeichnen sich häufig dadurch aus, dass der Wartebereich nicht den üblichen Standards entspricht. Enge Verhältnisse führen zu Konflikten zwischen wartenden Passagieren und zirkulierenden FussgängerInnen. Die Haltestelleninfrastruktur führt zu zusätzlichen Engstellen. Oft wird daher auf wichtige Infrastrukturbauten wie Bänke und Wetterschutz verzichtet.

Längere Aufenthaltszeiten des Trams

Da der Fahrbahnbereich erst betreten werden kann, wenn die Fahrbahn von den Motorfahrzeugen geräumt ist und das Tram hält, verlängert sich die Zeit für den Fahrgastwechsel. Verlängert wird diese Zeit durch das beschwerliche Ein- und Aussteigen infolge fehlender Erhöhung der Perronkanten.

Komfort

Die oben genannten Hindernisse sind auch für Leute ohne Behinderungen eine deutliche Komfortminderung. Ein besonderes Problem ergibt sich, wenn sich der Verkehr auf der Fahrbahn zurückstaut. Dann kann das Tram seine Türen nicht öffnen oder ein- oder aussteigende Passagiere müssen sich den Weg zwischen den stehenden Autos suchen.

Resolution der UN-Kommission

Die fehlende Sicherheit von Haltestellen mit Ausstieg auf die Fahrbahn war auch Thema im Rahmen der UN-ECE Working Party on Road Safety. «Die Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee» der UN hat in der Revision vom Juni 2006 die ungenügende Sicherheit der Haltestellen mit Ausstieg auf die Fahrbahn thematisiert und fordert die bauliche oder betriebliche Sicherung solcher Haltestellen.

vergleiche Punkt 8 im Originaldokument unter

www.unece.org/trans/doc/2006/wp1/ECE-TRANS-WP1-2006-07r1f.pdf (französisch)

www.unece.org/trans/doc/2006/wp1/ECE-TRANS-WP1-2006-07r1e.pdf (englisch)

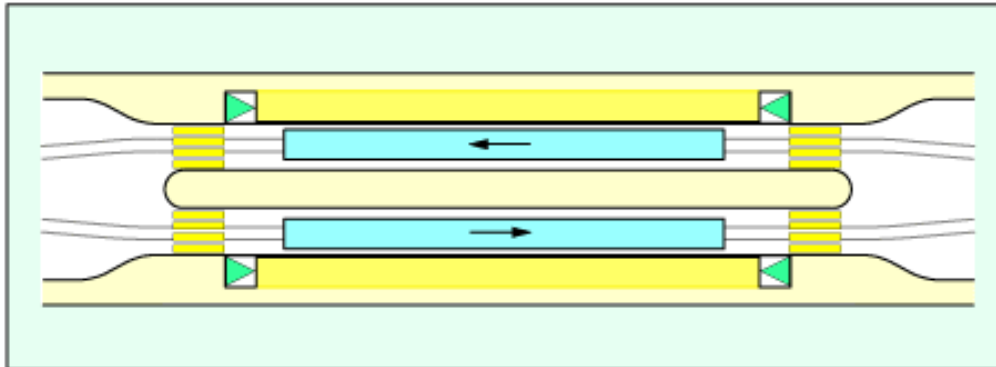
Sicherheit bei Tram-Haltestellen

Um die Sicherheit an Tramhaltestellen zu gewährleisten, dürfen der Ein- und Ausstieg der Passagiere nie direkt auf die ungeschützte Fahrbahn erfolgen. Die Haltestellen sollten sich entweder am Rand des Gehsteiges oder einer dazu erstellten Insel befinden. Ist die Strasse eng, so kann auch die Fahrbahn angehoben und mit einem Lichtsignal geschützt werden. Irgendeine Form der Erhöhung der Ein- und Ausstiegsfläche ist notwendig, um den alten und behinderten Fahrgästen den Ein- und Ausstieg zu erleichtern. (Übersetzung «Fussverkehr Schweiz»)

Damit werden drei Sanierungsmöglichkeiten für die nicht mehr akzeptablen Haltestellen aufgezählt:

Kaphaltestelle

Das Trottoir wird verbreitert und erhöht, so dass die Trottoirkante direkt als Einstiegs-kante dient. Die Autos müssen hinter dem Tram warten.



Kaphaltestelle.

Bild: IBV, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung. W. Hüsler AG, Zürich



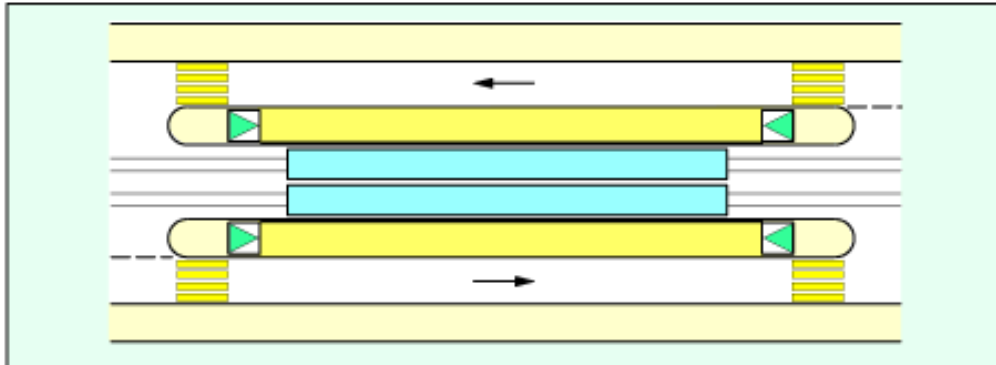
Kaphaltestelle. Haltestelle Museum für Gestaltung, Zürich

Foto: Google

Haltestelle mit Insel

Die Insel muss genügend breit dimensioniert sein, damit auch sie den Frequenzen sowie den Anforderungen der Behindertengerechtigkeit entspricht.

Dabei ist eine sichere, behindertengerechte und attraktive Querungsmöglichkeit zwischen dem Fahrbahnrand und der Haltestelleninsel erforderlich. Die Haltestelleninsel sollte von allen Richtungen direkt und entweder mit Lichtsignalanlage oder vortrittsberechtigt mit Fussgängerstreifen erreichbar sein.



Haltestelle mit Insel.

Bild: IBV, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung. W. Hüsler AG, Zürich

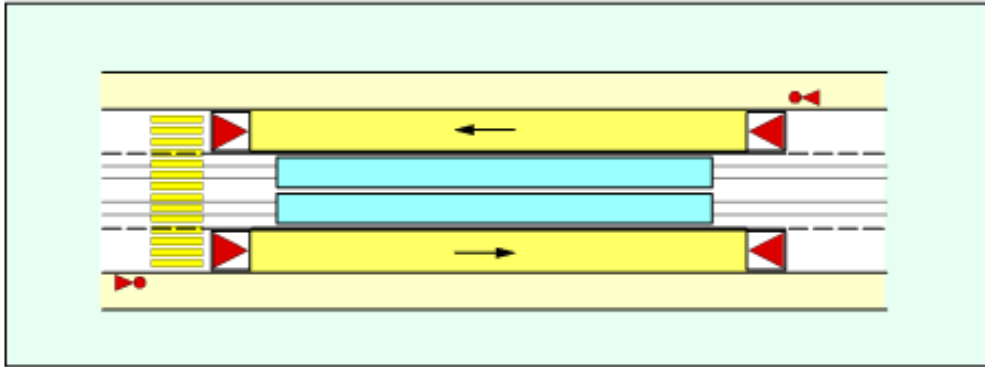


Haltestelle mit Inseln. Haltestelle Dammweg, Zürich

Foto: Google

Haltestelle mit erhöhter Fahrbahn und Lichtsignalregelung

Diese Lösung ist bei engen Platzverhältnissen, Eigentrassierung des Trams und häufigem Rückstau auf der Fahrspur für den motorisierten Verkehr akzeptabel. Die Lichtsignalanlage wird dabei mit einer ÖV-Bevorzugung gekoppelt und so geschaltet, dass der Haltestellenbereich bei Einfahrt des Trams frei von Motorfahrzeugen ist. Die Fahrbahnanhebung gewährleistet einen behinderten-gerechten Einstieg und ist ein Verkehrsberuhigungselement, welches tiefe Geschwindigkeiten sicherstellt.



Haltestelle mit erhöhter Fahrbahn und Lichtsignalregelung.
Bild: IBV, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung. W. Hüsler AG, Zürich



Haltestelle mit erhöhter Fahrbahn und Lichtsignalregelung. Zusätzlich ist hier ein schmaler Bereich zwischen Fahrbahn und Haltestellenkante mit Pfosten gesichert. Er dient nicht als Wartebereich.
Haltestelle Môle, Genf (Foto: Fussverkehr Schweiz)