Debatte

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **101 (2014)**

Heft 4: **Die Achtziger heute = Les années 80 aujourd'hui = The eighties today**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bei räumlich beschränkten Verhältnissen in gewachsenen Siedlungsstrukturen kann das Tram abschnittweise Mischverkehr mit Tempo 30 geführt werden wie hier im Zentrumsbereich von Zürich-Albisrieden. Visualisierung: Metron Verkehrsplanung

Soll das Tram schnell wie eine Stadtbahn verkehren? Und darf diesem Ziel die Qualität des Strassenraums geopfert werden? Im Heft 10-2013 plädierten wir für eine Tramführung, die in den Strassenraum integriert ist: so wie in Bern, wo neue Tramlinien in den bestehenden Strassenraum eingefügt werden und die Autos hinter dem Tram herfahren müssen. Im Heft 3-2014 widersprach der Verkehrsexperte Prof. Ulrich Weidmann: Nur ein zuverlässiges Tram erfüllt seinen Zweck – daher sind Eigentrassees und auch unterirdische Linienführungen erwünscht.

Rupert Wimmer, Leiter der Metron Verkehrsplanung in Brugg, plädiert für eine differenzierte Betrachtung: Nicht die Fahrzeit des Trams ist entscheidend, sondern die ganze Wegzeit der Reisenden. Dies spricht für eine gute Integration des Trams in den Strassenraum.

Das Tram dient der Stadt – nicht umgekehrt

Strassenräume sind mehr als nur Verkehrsinfrastrukturen. Ein attraktiver Stadtraum ist Lebensraum für die Bewohner, Standortfaktor für die angrenzenden Betriebe und insgesamt Imageträger für eine Stadt. Bis in das 19. Jahrhundert wurden Bebauung, Strassen und Plätze gemeinsam geplant. Der Verkehr, bestehend aus Kutschen, Trams, einigen Velofahrenden und vor allem Fussgängern war Teil der Stadt und in diese integriert. Im 20. Jahrhundert fiel diese Einheit auseinander. Für die Gebäude waren nun Architekten zuständig – die Verkehrsinfrastrukturen wurden von Verkehrsingenieuren zunehmend entsprechend den Bedürfnissen des Autoverkehrs geplant und gestaltet. Im Gegensatz zum benachbarten Ausland konnte in der Schweiz der öffentliche Verkehr als Tram und Bus seine Position im Strassenraum verteidigen. Die Stadtbewohner wollten es so. Die Verkehrsexperten und die Politik hatten anderes im Sinn. Ab den 1980er Jahren begannen sich die Stadtbewohner gegen diese Entwicklung zu wehren und den öffentlichen Raum für sich zurückzuerobern. Zuerst in den Quartieren, heute zunehmend auch auf Hauptverkehrsstrassen.

Bei der Planung von Hauptverkehrsstrassen treffen unterschiedliche Anforderungen, aber auch gegensätzliche Ideologien aufeinander. Ersichtlich wird dieser Widerspruch in den VSS-Normen, die zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen unterscheiden. Das heisst, dass eine Hauptverkehrsstrasse per Definition nicht siedlungsverträglich sein kann, oder vielleicht gar nicht sein soll. Doch auch an Hauptverkehrsstrassen wird gewohnt und gearbeitet – sie müssen und können siedlungsverträglich sein.

Die Diskussion wird am Beispiel aktueller Tramprojekte neu geführt, da gerade von Tramprojekten positive Impulse für die Aufwertung der öffentlichen Räume in Entwiclungsgebieten und somit für die Stadtentwicklung insgesamt erwartet werden. Wurde vor diesem Hintergrund in Zürich West eine Chance zur Aufwertung der Pfingstweidstrasse und Entwicklung des Quartiers vertan? Trägt das Tram Bern West besser zur Qualität des öffentlichen Raumes bei? Ist eine Integration neuer Trams in den Strassenraum möglich, ohne die systemspezifischen Vorteile des Trams (hohe Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit) zu verlieren?

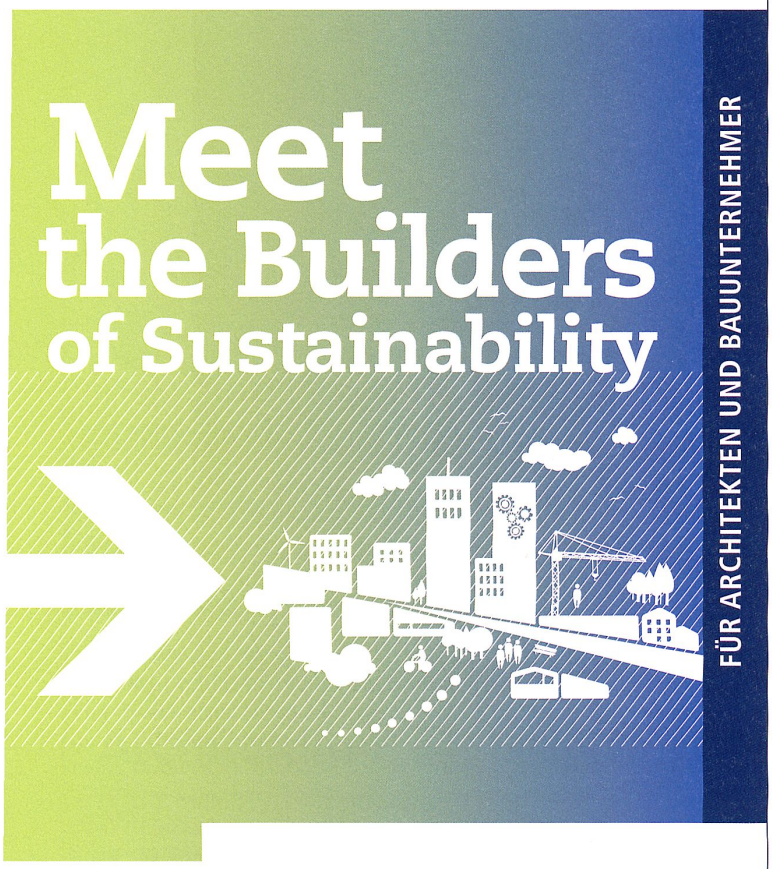
Arbeitsteilung im öffentlichen Verkehr

Ob und inwieweit Tramlinien in den Stadtraum integriert werden können, hängt wesentlich von der ihnen zugewiesenen Funktion ab. Das Tram als schnelle Stadtbahn mit grossen Haltestellenabständen und hohen Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 60 km/h ist kaum in einen städtischen Strassenraum mit beidseitiger Randbebauung und vielfältigen Querbeziehungen integrierbar. Die hohen Fahrgeschwindigkeiten fordern entsprechende Sicherheitsvorkehrungen, die eine räumliche Trennung nach sich ziehen. Eine schnelle Stadtbahn wird daher idealerweise als Hoch- oder U-Bahn geführt. Ein Tram kann demgegenüber sehr gut in den Stadtraum integriert werden und trotzdem seine spezifischen Vorteile behalten. Eigentrassierung ist hierbei von Vorteil, aber nicht unbedingt Voraussetzung. Mit Verkehrsmanagement kann auf Teilabschnitten auch im Mischverkehr die Fahrplanstabilität gewährleistet werden.

In der Agglomeration ist das Tram mehr Stadtbahn und Mittelverteiler. Dort können die Haltestellenabstände grösser und die Fahrgeschwindigkeiten höher sein. In der Innenstadt ist das Tram Feinverteiler und Verkehrsmittel für kurze Strecken. Hier braucht es kurze Haltestellenabstände; die Fahrgeschwindigkeiten sind geringer und den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Dies trifft auch für die Zentrumsbereiche innerhalb der Agglomeration zu.

In der Schweiz und insbesondere in Zürich übernimmt die S-Bahn im städtischen Gebiet vielfach die Funktion des Mittelverteilers.

Mitten im Markt Messe Stuttgart



Treffen Sie jetzt die Vordenker der Branche und sprechen Sie mit ihnen über das, was zukünftig wichtig ist!

consense

Internationale Fachmesse und Kongress für nachhaltiges Bauen, Investieren und Betreiben

1.–2. Juli 2014

www.consense-messe.de

Ideeller und fachlicher Träger:

DGNB
Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V.
German Sustainable Building Council

Das Tram soll dementsprechend als Feinverteiler die Bahn ergänzen. Vom Hauptbahnhof zum Stadelhofen nimmt man die S-Bahn, das Tram dient der Erschliessung der Innenstadt.

Der öffentliche Verkehr soll die angestrebte Siedlungsentwicklung unterstützen. Im Sinn einer dezentralen Konzentration dient das Tram der Anbindung an die Bahnhöfe in den Entwicklungsschwerpunkten. Von dort aus bringt die schnelle S-Bahn ihre Fahrgäste viel effizienter ins Zentrum als selbst ein beschleunigtes Tram.

Entlang von neuen Tramstrecken ist eine bauliche Verdichtung erwünscht. Die Haltestellen sind Orientierungsorte und Ansatzpunkte für lokale Zentren mit Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion. Der Städtebau kann darauf durch Platzbildungen, Hochpunkte oder Ähnliches reagieren. Im Gegensatz zum Beispiel zu Frankreich tut sich die Schweiz mit ihren föderalen Strukturen und dem sehr hohen Stellenwert des privaten Eigentums mit der Umsetzung städtebaulicher Konzepte eher schwer. Um das einzelne Grundeigentum zu schonen, werden neue Tramlinien daher manchmal «rückwärtig», das heisst abseits der Strasse geführt, wie dies teilweise bei der Glatttalbahn zu sehen ist. Dies verschlechtert die Orientierung und die Attraktivität des Haltestellenumfeldes erheblich.

Entscheidend sind die Querbeziehungen

Die Frage der Integration von Tramanlagen in den Stadt- und Strassenraum reduziert sich nicht auf eine Frage von Eigentrassee oder Mischverkehr. Auch Tramstrecken in Eigentrassierung können bei entsprechenden Platzverhältnissen gut in den Strassenraum integriert werden. Die in den letzten Jahren verwirklichten Tramprojekte zeigen jedoch, dass Tramtrassees in Mittellage unter gestalterischen wie funktionalen Aspekten aus stadträumlicher Sicht besser funktionieren. Die optische und funktionale Barrierewirkung ist geringer, und die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften ist leichter. Erschwert wird die Situation bei Tram in Seitenlage noch zusätzlich, wenn wie in der Pfingstweidstrasse in Zürich neben dem Tramtrassee der Autoverkehr vier bis sechs Fahrstreifen beansprucht.

Eine wesentliche Frage der Integration von Tramprojekten in den Strassenraum ist die Führung des Fuss- und Veloverkehrs, das heisst die Berücksichtigung der Querbeziehungen analog zur Längsbeziehung. Regelmässige Fussgängerquerungen in Abständen von maximal 150 bis 200 Metern sowie gute Abbiegebeziehungen für den Radverkehr sind wichtige Qualitätsmerkmale einer integrierten Hauptverkehrsstrasse, auch wenn darin das Tram verkehrt.

In bestehenden, stabilen bzw. erhaltenswerten Strukturen müssen Tramprojekte bei begrenztem Platzangebot umgesetzt werden. Dies verlangt Kompromisse und ein bewusstes Setzen von Prioritäten. Dabei geht oft vergessen, dass weniger die Zu-Fuss-Gehenden oder die Velofahrenden den öffentlichen Verkehr behindern, als der fliessende oder ruhende motorisierte Individualverkehr, der viel Platz beansprucht. Abstriche beim Fuss- und Veloverkehr sind jedoch einfacher umzusetzen, da der Abbau von Kapazitäten im motorisierten Individualverkehr sowie von oberirdischen Parkplätzen meist an politischen Widerständen scheitert.

Mythos Geschwindigkeit

Das Tram ist das Verkehrsmittel der Dichte. In Siedlungsstrukturen mit hoher Dichte und guter Nutzungsmischung sind die Wege kurz und die Geschwindigkeiten gering. Dementsprechend kann auch das Tram mit stadtverträglichen Geschwindigkeiten verkehren. Höhere Fahrgeschwindigkeiten bedeuten im städtischen Bereich nicht unbedingt auch kürzere Reisezeiten aus Sicht des Fahrgastes, denn grössere Haltestellenabstände bedingen längere Zugangswege. Bei unterirdischen Haltestellen müssen zudem die Zugangswege zu den Perrons sowie die Attraktivität des Umfeldes auf das Zeitempfinden berücksichtigt werden. Zudem hat die Verlässlichkeit einen ebenso hohen, wenn nicht höheren Stellenwert als die Reisezeit.

Die Verträglichkeit von Tramlinien im Strassenraum hängt wesentlich davon ab, wie die Querbeziehungen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften abgedeckt werden können. Eigentrasse in Mittellage ist in den meisten Fällen im Vorteil gegenüber einem Eigentrassee in Seitenlage. — *Rupert Wimmer*