

## Haltekannten



### Ohne Insel

In der Anfangszeit des Zürcher Trams kannten die Fahrgäste nichts anderes: Warten am Strassenrand, Einsteigen direkt von der Strasse aus, Aussteigen auf die Fahrbahn. Einzig Bellevue und Paradeplatz erhielten um 1900 eine zentrale Mittelinsel, so dass dort wenigstens in einer Fahrtrichtung unbehelligt vom übrigen Verkehr etwas bequemer eingestiegen werden konnte.



### 1907: Erstmals ein «Inseltrottoir»

Die allererste Zürcher Haltestelleninsel entstand 1907 am östlichen Ende des Bahnhofplatzes. Vor dem «Du Nord» befand sich die gut frequentierte

Haltestelle «Bahnhofquai», wo die Tramzüge Richtung Central anhielten. (Dieser Haltepunkt wurde 1933 ersatzlos aufgehoben.) Die Erstellung der Wartinsel verlief allerdings nicht reibungslos. Der zuständige Polizeikommissär war strikte dagegen, denn dadurch würde der Fuhrwerkverkehr in unzulässiger Weise behindert. Der zum Augenschein herbeigeeilte Polizeivorstand war der gleichen Meinung, wurde aber anschliessend im Stadtrat überstimmt. So entstand für 1300 Franken ein 1,5 m breites und 18 m langes «Inseltrottoir». Die befürchtete Verkehrsbehinderung trat nicht ein und bei den Fahrgästen genoss die Neuerung grosse Beliebtheit. Auch die Fuhrleute freuten sich, konnte doch der Fahrverkehr auch beim Fahrgastwechsel weiterfliessen.



### 1924: Inseln erhalten Pfosten

Trotz des guten Echos aus dem Publikum erwuchsen dem späteren Erfolgsmodell mancherlei Schwierigkeiten. Fast überall fehlte der Platz und anfänglich erhob die Polizei immer wieder Einwände. Als beispielsweise am Central Wartinsel geplant wurden, forderten die Polizeibehörden, die Inseln müssten aus Holz errichtet werden, um sie leichter wieder abzubauen, sollten sie sich nicht bewähren.

Weil aber Holzbretter bei nasser Witterung nicht ungefährlich sind, hatte das Ansinnen keine Chance.



Langsam entstanden mehr und mehr bescheidene, spartanisch aussehende Haltestelleninseln, so auch 1924/25 beim Helmhaus. Jetzt sogar mit einer Neuerung. Zur besseren Kenntlichmachung für die Autofahrer wurden blau-weiße Pfosten aufgestellt. Sie erhielten eine massive Verankerung, um die wartenden Fahrgäste vor Autos auf Abwegen zu schützen. Fortan gehörten die Pfosten zum Standard.



## 1928: Beleuchtete Pfosten am Paradeplatz

Aus Automobilisten-Kreisen kam der Ruf nach in der Nacht beleuchteten Pfosten. 1928 wurde der Paradeplatz komplett umgebaut und die Gleisanlage

umgestaltet. Es entstanden neue Haltestelleninseln und man benutzte die Gelegenheit für einen Versuch: zwei neu gestaltete Schutzpfosten mit Beleuchtung. Selbstverständlich erhielten auch sie eine Lackierung in den Stadtfarben, acht senkrechte Rillen beherbergten die Beleuchtung.

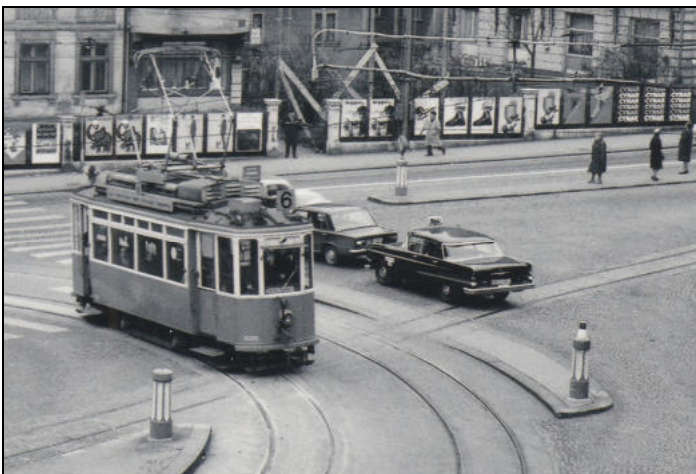
## 1930: Der «Inselchutzpfosten Züri» wird zum Wahrzeichen

Die Erfahrungen waren gut. Ab 1930 wurden die aus Gusseisen bestehenden beleuchteten Pfosten in grossem Stil überall in der Stadt aufgestellt und mutierten zum Wahrzeichen der Stadt. Nirgendwo anders gab es sie in dieser Form. Auch jede neue Haltestelleninsel (wie im Bild an der Fellenbergstrasse) wurde mit den Pfosten ausgerüstet. Das Design erhielt nur einmal eine geringfügige Änderung. 1948 wurden die ursprünglich acht Beleuchtungsschlitze auf sechs breitere reduziert, was die Sichtbarkeit verbesserte. Auch die Beleuchtung wurde in den Jahren optimiert, anstelle der ursprünglich indirekten Beleuchtung bekamen die Pfosten Lampen hinter Plexiglas. Und statt früher weisses, neu gelbes Licht.



## Kollisionen

Trotzdem gab es immer wieder Klagen über mangelnde Sichtbarkeit. Kollisionen waren relativ häufig. 1952 gab es beispielsweise 22 Zusammenstösse Auto/Inselenschutzpfosten. Auch im Folgejahr war es nicht besser, wobei die Unfallursache bei über der Hälfte auf Angetrunkenheit der Autolenker zurückzuführen war. Ab 1955 erhielten einige besonders exponierte Pfosten ein zusätzliches Blinklicht aufgesetzt. So bei der Haldenegg, wo die Haltestelleninsel durch eine bis 1983 bestehende Dienstgleisverbindung durchschnitten wurde.



## Ersatz durch «Biene Maja»

Über 1200 «Inselchutzpfosten Züri» waren im ganzen Stadtgebiet anzutreffen. 1999 stellte der Lieferant die Produktion ein. Als Nachfolgemodell wählte die Stadt schlankere Stahlpfosten mit stark reflektierenden gelben Querstreifen. Sie kommen ohne Beleuchtung aus und sind in Anschaffung und Betrieb wesentlich billiger. Seither ersetzen sie mehr und mehr die alten Züri-Pfosten. Immerhin gibt es in der Innenstadt doch noch einige Exemplare, etwa am Central, dort sogar noch mit dem Verkehrszeichen «Hindernis rechts umfahren», welches einst

allgegenwärtig war. Im Rahmen einer Aktion «weniger ist mehr» in den 2010er Jahren wurde das Verkehrsschild an den Haltestelleninseln stark reduziert.



Inselchutzpfosten Norm

Inselchutzpfosten Züri



## Zu kurz und zu schmal

Da fast überall der notwendige Platz fehlte, waren die Inseln kurz und schmal, zum Beispiel bei der Haltestelle Rennweg, die sich damals noch an der Einmündung des Rennwegs befand. Für die anstehende Einführung der Mirage-Züge in Doppeltraktion war eine Verlängerung der Insel nicht möglich, weshalb die Haltestelle 1966 weiter seewärts verscho-

# TMZ ARCHIVBILDER DES QUARTALS

ben und mit der Haltestelle Augustinergasse zusammengelegt wurde, wobei dieser Abschnitt der Bahnhofstrasse auch gleich vom Autoverkehr befreit wurde.

Selbst bei der Rollmaterialbeschaffung spielte die Länge der Haltestellen eine Rolle. Sowohl Pony wie Cobra wurden so dimensioniert, dass sie auch die kurzen Inseln u. a. am Kunsthaus bedienen können. Beim 43 m langen Flexity ist das nicht mehr der Fall; es kann daher auf den Linien 6, 8 und 9 nicht planmässig eingesetzt werden. Wo immer möglich, wurden die Inseln bei einem Umbau den längeren Zügen angepasst. Auch die zunehmende Möblierung mit Abfalleimer, Sitzgelegenheiten, Billettautomaten, Infosystemen und Wartehallen zwang zu grösserer Dimension der Haltestelleninseln.



## 1972: Immer noch 30 Fahrbahn-Haltestellen

Die Verkehrsregeln sind klar. Bei Strassenbahn-Haltestellen ohne Schutzinseln müssen die übrigen Fahrzeuge halten, bis die Fahrgäste ein- und ausgestiegen sind. Trotzdem kam es immer wieder vor, dass unaufmerksame oder drängelnde Automobi-

listen die Passagiere gefährdeten. 1972 wurde bei allen damals noch vorhandenen 30 Fahrbahnhaltestellen eine gelbe Blitz-Markierung auf die Strassenfläche gemalt und ein Gefahrensignal «Strassenbahnhaltestelle» aufgestellt. Im Bild die Haltestelle Uetlihof, welche 1980 durch eine Verbreiterung des Strassengebietes im Haltestellenbereich zwei Schutzinseln erhielt.



## 1976: Lichtinseln

Ab 1976 wurden einige dieser Haltestellen mit einer «Lichtinsel» versehen, das heisst mit einer Lichtsignalanlage, die den Individualverkehr beim Annähern des Tramzuges stoppte. Die Haltestelle Hölderlinstrasse war nach Laubiweg und Siemens die dritte Haltestelle, die damit ausgerüstet wurde.

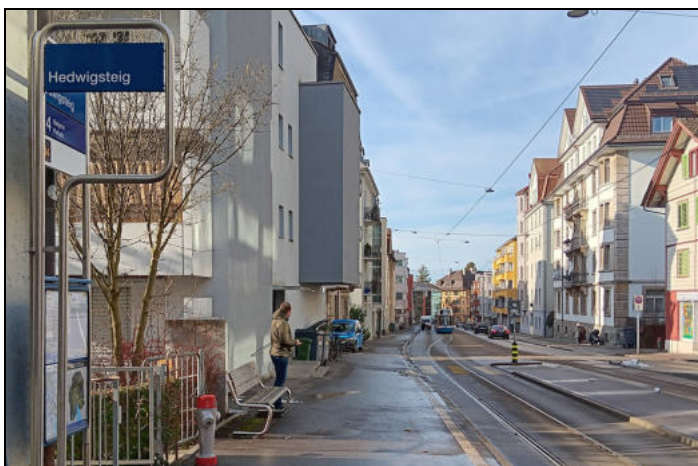


## 2017: Die letzte ihrer Art

Dann endlich, nach 135 Jahren seit Bestehen des Zürcher Trambetriebes, war auch die letzte Fahr-  
bahnhaltestelle Geschichte: Hedwigstrasse stad-  
tauswärts.



Im Mai 2017 wurde sie zur Kaphaltestelle umgebaut, eine neue Form von Haltestellen, die bei engen Platzverhältnissen Anwendung findet: Das Trottoir wird weiter Richtung Fahrbahn gezogen und/oder die Tramgleise Richtung Trottoir verschwenkt. Oftmals dient ein Lichtsignal als Schleuse. Zwar müssen die Autos hinter dem Tram warten, aber das mussten sie vorher auch. Für die Velofahrer kann es etwas problematisch sein, aber für die Fahrgäste ist diese Lösung bequem und sicher.



## Der letzte Schritt: niveaugleiches Einsteigen

Auch auf der Fahrzeugseite kam Bewegung mit dem Ziel eines möglichst bequemen Einstieges. 1990 kamen die ersten Autobusse in Niederflurbauweise zum Einsatz. Beim Tram dauerte es einiges länger. Als Übergangslösung wurde nach Vorbild anderer Städte bei den 23 Fahrzeugen der jüngsten Serie des Trams 2000 ein Niederflur-Mittelteil eingefügt. Mit der Sänfte konnte wenigstens an einer Türe und auf zwei Tramlinien ein bequemeres Einsteigen angeboten werden. Aber erst mit dem Cobra wurde die Niederflur-Ära eingeläutet. 2010 standen genug solche Fahrzeuge im Einsatz, so dass ein Niederflur-Konzept eingeführt werden konnte: auf den meisten Linien mindestens jedes zweite Tram mit Niederflur.



Nach einem erfolgreichen Pilotversuch 2001 an der Haltestelle Dammweg (heute Löwenbräu) wurden im Gegenzug sukzessive die Haltestellenkanten erhöht, beim Tram auf 30 cm, einiges höher als ein normaler Treppentritt. Die Erhöhung erstreckt sich möglichst über den ganzen Haltestellenbereich. Wo die Platzverhältnisse dazu zwingen und in Kurven wird ein Kissen errichtet, welches mindestens den Bereich der 3. Türe des Tramzuges abdeckt. Das 2004 in Kraft getretene Behindertengleichstellungs-

# TMZ ARCHIVBILDER DES QUARTALS

gesetz verpflichtet die Transportunternehmen zur Errichtung barrierefreier Haltestellen. Der niveaugleiche Einstieg kommt indes allen Fahrgästen zugute und beschleunigt erst noch den Fahrgastwechsel.



## «Zürich Bord» für den Bus

Auch bei den Bushaltestellen wachsen die Haltekanten in die Höhe. Seit gut zehn Jahren gelangt das «Zürich Bord» zum Einbau, welches im Begriff ist, landesweite Verbreitung zu finden. Es handelt sich dabei um eine Konzept für Niederflrbusse, welches im deutschen Kassel entwickelt wurde. Ein speziell geformter, unten gerundeter Randstein ermöglicht es, dass die Busse pneumatisch dicht an die Haltekante fahren können, um den Spalt zum Einsteigen zu minimieren.



## Barrierefrei fast überall

Mittlerweile existiert ein spezieller Liniplan, in dem ersichtlich ist, wo überall stufenfrei aus- und eingestiegen werden kann. Auch wenn die vom Gesetz geforderte Frist (Ende 2023) für die behindertengerechte Gestaltung aufgrund der Vielzahl Haltekannten nicht ganz überall umgesetzt werden konnte, der Fortschritt darf sich dennoch sehen lassen. Bei den alten Zweiachsern war beim Einsteigen im steilen Winkel ein Höhenunterschied von rund 77 cm zu überwinden, beim Kurbeli gar 93 cm (weniger steil und ein Tritt mehr). Heute sind es in den meisten Fällen: 0 cm.

