

Wohnen mit Stadtmöbeln

In Städten gesammelt

Allein Berlin besitzt nach dem Stand vom April 1976 etwa 1 400 Bushaltestellen. Und an 678 Stellen wird auf die Straßenbahn gewartet. Sollte man Haltestellen trotz der Vielfalt ihrer Standorte und unterschiedlicher Ortstypen einheitlich gestalten? Oder macht man besser ein gemeinsames Informations- und Zeichensystem zur Grundlage guter Erkennbarkeit, um – im Sinne des Baukastenprinzips – mehr Modifikationsmöglichkeiten offenzuhalten?

Eine Haltestelle muß ebensogut zu erkennen wie zu erreichen sein. Es leuchtet ein, daß nicht jeder Haltepunkt ein Stück Architektur sein kann – die Bebauungsdichte zum Beispiel ließe das gar nicht zu. Deshalb wartet man allorts in der DDR meistens an einem Haltestellenmast (Lanze), darauf die kreisrunde Tafel mit dem „H“ auf gelbem Grund in grüner Umrandung.

Lediglich bei der H-Tafel drückt sich (auf Grund einer TGL) die wünschenswerte Einheit in der Vielfalt aus. Davon spürt man nichts mehr beim Namensschild und bei den Streckeninformationen, die vielerorts fehlen und in Dresden ganz anders aussehen als in Berlin. Ebenso wird die Befestigung sehr „differenziert“ gehandhabt: ein in die Erde gerammter, auf Betonsockel stehender, an Autofelgen befestigter, der Transportierbarkeit halber leicht montierbarer Mast, an Kandelabern, Stangen und Bäumen angebrachte H-Tafeln.

Bisweilen stehen da regelrechte Antiquitäten an den Straßen...

In Dresden, Erfurt oder Gotha zum Beispiel sind Haltestellensäulen anzutreffen, die ein Mehr an Aufwand, aber auch an Information bringen. Diffiziler wird die Beschreibung von Haltestellen, die um sogenannte Wartehallen bereichert sind. Davon gibt es allein in Berlin etwa 500. Warum bleibt die wabenför-

mige, anbaufähige Wartehalle am Alexanderplatz (Abb. 21) eine Einzelercheinung, während sonst kaum weltstadtgemäße Bauten – Stiefkinder der Verkehrsbetriebe – das Straßenbild beeinflussen?

Ein formgestalterischer Vorschlag für eine Bushaltestelle in Schwedt sieht bis zu 14 Funktions- und Kommunikationselemente vor: vom Papierkorb über die Beleuchtung bis zum Kiosk, von der Uhr über das Telefon bis zum Briefkasten. Gewiß, ein Maximalprogramm – doch warum sollen solch wichtige Punkte innerstädtischen Verkehrs nicht mehr als bisher bieten? Verbringt der einzelne auch nur Minuten in diesen „Häusern“, werden sie doch permanent genutzt. Städte wie Dresden, Cottbus oder Potsdam demonstrieren, wie Haltestellen aussehen können (Abb. 32, 35, 38–40). Und in neuen Städten wie Schwedt oder Halle-Neustadt sind gleichzeitig mit der Architektur entsprechende Stahl- oder Betonkonstruktionen entstanden (Abb. 33, 36).

Pflege und Wartung spielen eine wichtige Rolle. Auch diesbezüglich sind die einfachsten Lösungen oft die praktischsten (Abb. 16–25). Lästige Schmutzecken werden vermieden, wo Seiten- und Rückwände nicht bis zum Boden reichen. Der Luftspalt bringt auch noch den Vorteil mit sich, daß er die Korrosion verzögert.

Ähnlich wie den Bus muß man ein Taxi „erstehen“. Taxihaltestellen und -rufsäulen sollen gut sichtbar sein, so wie die in Sofia und Warna (Abb. 43, 46). Vielleicht erwarten Gestalter hier Aufträge der Verkehrsbetriebe, um ein zweckmäßigeres Taxiruf- und Erkennsystem zu schaffen? Unübersichtlichkeit und lange Sucherei, aber auch das entgegengesetzte Extrem – Redundanz (Abb. 48) –, hätten ein Ende.

(Fortsetzung auf Seite 23)

In Heft 6/75 sammelten wir Bänke, Stühle, Papierkörbe, öffentliche Toiletten, Fahrradständer, Stadttechnik. In diesem Heft:
Haltestellen für Bus, Straßenbahn und Taxi
Notrufsäulen und Uhren

1–12

Haltestellenmaste

1

Berlin: komplett mit H-Tafel, Namensschild und Streckenhinweisen

2

Rostock-Evershagen: am Lichtmast

3

Berlin: nachts beleuchtet

4

Schwedt: in einem Neubaugebiet

4



5



6



7

