



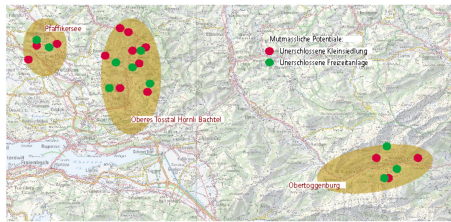
Jonas Schaufelberger

Diplomand
Examinator
Experte
Themengebiet

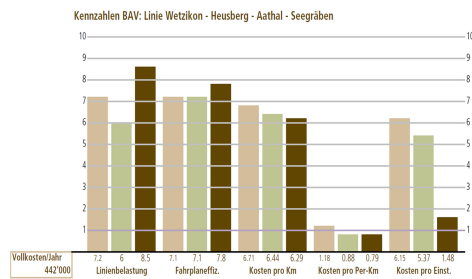
Jonas Schaufelberger
Prof. Carsten Hagedorn
Marc Schneiter, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, AG
Verkehrsplanung

Synergien zwischen Siedlungs- und Freizeiterschliessung für den Öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum

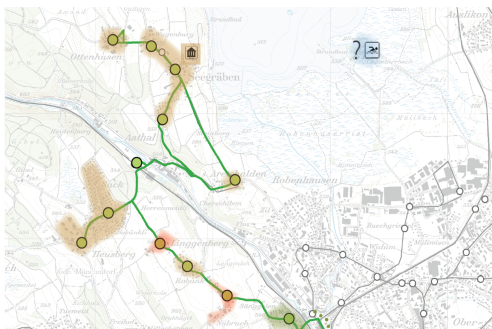
Entwickeln einer Methodik zur Potentialabschätzung mit Anwendung für die Beispielregionen Obertoggenburg, Oberes Tösstal und Pfäffikersee



Auswahl der drei Beispielregionen (Pfäffikersee, oberes Tösstal, Obertoggenburg) mit vermuteten Potentialen.



Ein wichtiger Teil der Arbeit: Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und Vergleich mit den Kennzahlen des Bundesamtes für Verkehr.



Erschliessungswirkung einer neuen Linie Wetzikon – Heusberg – Seegräben; neu erschlossene Bauzonen sind braun eingefärbt.

Aufgabenstellung: Der Schweizerische ÖV gilt als Musterbeispiel für ein gut ausgebautes und vernetztes System. Doch im ländlichen Raum ist die Erschliessung noch lange nicht flächendeckend, und die Anbindung kleinerer Freizeitanlagen wird meist unabhängig von der Erschliessung von Siedlungen betrachtet, was dazu führt, dass weder diese Freizeitanlagen noch die nahen Kleinsiedlungen die Grenzwerte für eine Erschliessung erreichen. Diese Arbeit zeigt anhand dreier Beispielregionen auf, ob und in welchen Punkten bei einer gemeinsamen Erschliessung von Siedlungen und Freizeitanlagen Synergien bestehen, wie Potentiale für solche kombinierte Angebote berechnet und verglichen werden können, und wie das Zusammenspiel zwischen solchen "Kombi-Angeboten" und der Raumplanung aussehen kann.

Vorgehen: Die Analyse als erster Schritt umfasst neben einer Betrachtung der drei Beispielregionen inklusive erster Potential-Abschätzungen auch eine Auswertung vergleichbarer Linien. In einem zweiten Schritt werden mithilfe umfangreicher Statistiken aus diesen vergleichbaren Linien Vergleichswerte hergeleitet und in einem Berechnungsmodell zusammengefasst. Anschliessend werden in den drei Beispielregionen Korridore gebildet und mit dem Berechnungsmodell bewertet. Für die am besten bewerteten Korridore werden Fahrplan- und Linienkonzepte erarbeitet. Die ausgearbeiteten Konzepte werden anschliessend mithilfe der Richtlinien des Bundesamtes für Verkehr wirtschaftlich beurteilt. Im letzten Schritt werden die Auswirkungen der Konzepte auf die Raumplanung sowie die Wechselwirkungen mit den Freizeitanlagen betrachtet. Die Erkenntnisse aus diesem Vorgehen werden verwendet, um die Fragestellung nach Synergien zu beantworten.

Ergebnis: Die Arbeit zeigt verschiedene Arten von Synergien auf: Synergien aus Fahrzeugeinsätzen (sprich, Verwendung von Fahrzeugen des werktäglichen Spitzenverkehrs für Freizeitlinien am Wochenende), gegenseitige Ergänzung der zu unterschiedlichen Zeiten auftretenden Potentiale zu einer durchgehenden Grundausslastung oder die Aufwertung mehrheitlich touristischer Linien durch ganzjährige Basiserschliessungen. Sie zeigt aber auch auf, dass trotz dieser Synergien die Richtwerte des Bundesamtes für Verkehr nicht in jedem Fall erreicht werden können und dass solche Linien stark vom Fortbestehen bestimmter touristischer Angebote abhängig sind. Die Synergien sind zwar stark von den regionalen Gegebenheiten abhängig, die Arbeit zeigt aber auch die Übertragbarkeit der Vorgehensweise auf andere Regionen auf.