

Haltestellenkonzept Agglomeration Wil

Diplomand



Rilind Muaremi

Ausgangslage: Die planerischen Grundlagen sind aufgrund der Grösse des Perimeters über zwei Kantone sehr umfangreich. Der Raum ist von einer deutlich spürbaren Zersiedelung betroffen. Entsprechend gibt es viele Weiler oder ganze Ortsteile, die über keine Buserschliessung verfügen. Im Modalsplit zeigt sich beim Binnenverkehr in der Agglomeration eine starke Präferenz für das private Kraftfahrzeug. Bis 2050 werden im Perimeter 50'000 neue Einwohnerinnen und Einwohner erwartet. Das Bevölkerungswachstum stellt den ÖV in Anbetracht des ungünstigen Modalsplits vor grösseren Herausforderungen.

Vorgehen: Die Vorgehensweise der Arbeit lässt sich in zwei Teile gliedern: In der Konzeptphase werden auf Basis der Analyseergebnisse Vorschläge für die Weiterentwicklung der Bushaltestellen im gesamten Perimeter erarbeitet. Dazu gehört eine Übersicht der Haltestellenstandorte sowie ein Konzept zur Haltestellenausstattung. Ziel ist es, die Attraktivität und Nutzbarkeit der Bushaltestellen zu steigern und damit den öffentlichen Verkehr insgesamt attraktiver zu machen. In der Umsetzungsphase werden die erarbeiteten Vorschläge mittels unterschiedlicher Planungsinstrumente angewandt, um gemeindeübergreifende Lösungen zu implementieren.

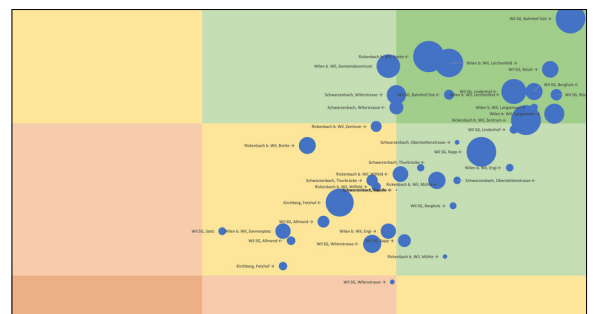
Ergebnis: Die Untersuchungen ergaben eine grosse Heterogenität bei der Ausstattung und Ausgestaltung von Bushaltestellen. Dabei unterscheiden sich Haltestellen gemeindeübergreifend wie auch innerhalb der Gemeinden. Im Konzept wurden Haltestellenkategorien nach der Anzahl Einsteiger pro Tag mit vorgegebenen Haltestellenausstattungen definiert: Basis-, Standard- und Vollaussattung. Die zugehörigen Elemente wurden mit besonderem Fokus auf Modularität und Nutzungsvielfalt entworfen. Die aktuell vorhandenen Ausstattungen wurden anhand einer Bewertungsmatrix in ein Umsetzungsdiagramm übertragen. Es soll den zuständigen Stellen die Notwendigkeit von Sanierungen und deren zeitliche Einordnung vereinfachen. Die Haltestellenstandorte wurden mit Hinblick auf die zukünftige Siedlungsentwicklung und heute vorfindbaren Einrichtungen neu konzipiert - hier können die Einzugsgebiete nach Bedarf mit kombinierter Mobilität, beispielsweise Velo und Bus, vergrössert werden. Dabei wurde insbesondere auf die Beibehaltung oder Wiedererlangung der Fahrplanstabilität geachtet. Bushaltestellen wurden auch anhand ihrer Zugänglichkeit zu Fuss gegenübergestellt und neue Wege zur verbesserten Erreichbarkeit veranschlagt oder Halteorte dahin verlegt, wo sich bedeutende Fusswege befinden. Die kombinierte Mobilität spielt im Untersuchungsgebiet eine wichtige Rolle. Um diese Rolle zu verstärken, sind an geeigneten Standorten Bushaltestellen mit Veloparkierung vorgesehen. Als weiterer Aspekt

wurden Haltestellenstandorte nach bekannten Entwicklungsschwerpunkten orientiert, damit neue Entwicklungen schon zum Zeitpunkt ihrer Realisierung über eine attraktive ÖV-Erschliessung verfügen. Dort, wo es die Fahrzeiten zuliesse, folgen einzelne Linien einer neuen Führung, um bis dahin noch nicht erschlossene Ortsteile zu erschliessen, das ÖV-Angebot durch die Vermeidung von grossen Wendeschleifen zu vereinfachen und um geeignete Anknüpfungspunkte für die kombinierte Mobilität Velo-Bus im ländlichen Raum zu ermöglichen. Durch die regelbasierte Zuordnung von Halteorten und Haltestellenausstattungen entsteht für die Agglomeration ein attraktiveres Busangebot.

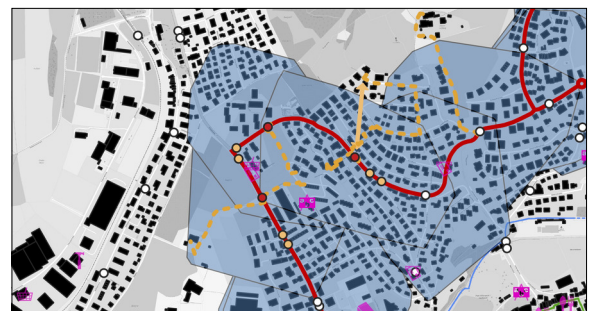
Typische Haltestellensituation am Beispiel Wil, Stelz
Eigene Darstellung



Umsetzungsdiagramm Haltestellenausstattung
Eigene Darstellung



Konzeptplan Haltestellenstandorte
Eigene Darstellung



Referent

Prof. Gunnar Heipp

Korreferent

Benno Singer, ewp AG,
Effretikon, ZH

Themengebiet
Verkehrsplanung