

Leistungsauftrag

Qualität und Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen



Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Leistungsauftrag	3
1.2	Leitbild Verkehr 2005	3
1.3	Ausgangslage / Problemstellung	3
1.4	Ziele	4
1.5	Vorgehen	4
1.6	Inhalt / Zweck des Berichtes	4
2	Untersuchte Gemeinden	5
2.1	Neuenhof	5
2.1.1	Allgemein	5
2.1.2	Ausgewählte Beispiele	5
2.2	Turgi	7
2.2.1	Allgemein	7
2.2.2	Ausgewählte Beispiele	8
2.3	Wettingen	10
2.3.1	Allgemein	10
2.3.2	Ausgewählte Beispiele	10
2.4	Obersiggenthal	13
2.4.1	Allgemein	13
2.4.2	Ausgewählte Beispiele	13
2.5	Killwangen	14
2.5.1	Allgemein	14
2.5.2	Ausgewählte Beispiele	14
3	Folgerungen, Empfehlung und Anforderungen	15
3.1	Folgerungen	15
3.2	Empfehlungen	15
3.3	Anforderungen an die Haltestellen	16
3.4	Beurteilungskriterien bei der Planung von ÖV-Haltestellen	18
3.4.1	Sozialverträglichkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum	18
3.4.2	Sicherheitskriterien und -massnahmen	19
3.4.3	Abstellanlagen und Velostationen	20
	Literatur und Quellen	22
	Anhang	23

Bearbeitung

Hesse+Schwarze+Partner, Büro für Raumplanung AG
Hofackerstrasse 13, 8032 Zürich

Katharina Dobler
Thomas Vonrufs

www.hsp-planer.ch
Tel. 044 421 38 38

info@hsp-planer.ch
Fax 044 421 38 20

1 Einleitung

1.1 Leistungsauftrag

Gestützt auf das Dekret über die Beiträge an die Raumplanung vom 15. November 1994 (geänderte Fassung gültig ab 1.1.2000) erteilte die Abteilung Raumentwicklung Baden Regio den Leistungsauftrag: Situationsanalyse der Haltestellen (Auftrag Nr. 21444, datiert vom 19. Juni 2006).

Das Projekt stützt sich auf folgende Grundlagen:

- Agglomerationsprogramm Aargau Ost: Innerhalb des Aktionsprogramms ist die kombinierte Mobilität und die Verbesserung der Umsteigebeziehungen als Umsetzungsschwerpunkt definiert (Seite 69).
- Mobilität AARGAU: Die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger werden optimal ausgenutzt und ihre Vernetzung erhöht. Die Rahmenbedingungen für die kombinierte Mobilität werden an bestehenden Umsteigeorten durch bauliche und betriebliche Massnahmen markant verbessert (Seite 35).
- Leitbild Verkehr 2005: Das Realisierungsprogramm beinhaltet mit dem Aufgabenblatt Nr. 6 die konkrete Forderung nach Verbesserungen bei der kombinierten Mobilität innerhalb der Region (Seite 34).

1.2 Leitbild Verkehr 2005

Langsamverkehr als
Hauptthema

Baden Regio hat mit dem „Leitbild Verkehr 2005“ ein Konzept zur Entwicklung des Verkehrs erarbeitet, das seit Frühjahr 2004 mit einem Controlling kontinuierlich umgesetzt wird. Die Aufgabe Nr. 6 „Förderung kombinierter Verkehr“ hat zum Ziel, die verschiedenen Verkehrsarten (Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr) besser aufeinander abzustimmen. In dieser wichtigen Aufgabe können und müssen hauptsächlich die Gemeinden, teilweise in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen (TU's) oder dem Kanton, selbständig aktiv werden.

1.3 Ausgangslage / Problemstellung

Ausgangslage

Sehr oft können sich die Gemeinden unter dem Ziel „Förderung des kombinierten Verkehrs“ wenig vorstellen. Obschon in den Verkehrskonzepten Bike & Ride oder Park & Ride häufig thematisiert werden, sind in den meisten Konzepten keine Aussagen zu „Walk & Ride“ vorhanden. Eben diese Wege von der Haustüre bis zur Bushaltestelle und von der S-Bahn-Station zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen werden in 90% der Fälle zu Fuss zurückgelegt. Mehr als 41% dieser Strecken sind über 300m lang. „Walk &

Ride“ ist also die weitaus wichtigste Art des kombinierten Verkehrs. Diesem Sachverhalt wird viel zu wenig Rechnung getragen.

1.4 Ziele

gute Zugänglichkeit zur Haltestelle fördert den ÖV

Ein wesentliches Ziel des Auftrages besteht darin, eine Übersicht über die Zugänglichkeit zu den Haltestellen zu erhalten. Wie kommt man als Fussgänger oder als Velofahrer zur Haltestelle? Welche Hindernisse erschweren den Zugang? Wie ist die Ausstattung der Haltestelle? Folgende Ergebnisse werden angestrebt:

- aufzeigen, wo heute Schwachstellen bei der kombinierten Mobilität bestehen und welche Massnahmen das Umsteigen attraktiver machen würden
- das Netz des Langsamverkehrs in Bezug zum ÖV-Netz überprüfen
- beurteilen, bei welchen Haltestellen Veloabstellplätze sinnvoll sind bzw. wären (Nutzer der Haltestelle, Einzugsgebiet, wichtige Zielorte in der Umgebung z.B. Schulen, Einkaufszentren usw.)
- aufzeigen, wo und wie sich die Gesamtreisegeschwindigkeit (z.B. zu Fuss zur ÖV-Haltestelle) steigern lässt
- aufzeigen, welchen Nutzen eine Förderung des Langsamverkehrs für die Gemeinde und/oder die TU's bringt.

1.5 Vorgehen

Fünf Gemeinden aus Baden Regio wurden untersucht

Anhand eines ausgewählten Musterbeispiels wurde die Haltestelle auf ihre Attraktivität (Infrastruktur), Sicherheit (auch soziale Sicherheit) und ihre Zugänglichkeit (allg. Radius von 100m, bei S-Bahn Haltestellen zusätzlicher Radius von 750m) überprüft. Die wichtigen Zielorte in der Umgebung wurden in der Bestandaufnahme berücksichtigt und die Lage der Haltestelle überprüft.

Basierend auf diesen Erfahrungen wurde das Projekt auf alle Haltestellen der 5 ausgewählten Gemeinden Wettingen, Neuenhof, Turgi, Obersiggenthal, Killwangen ausgeweitet. Diese 5 Gemeinden sollen einen Querschnitt der Situation in Baden Regio wiedergeben.

1.6 Inhalt / Zweck des Berichtes

Empfehlungen an Gemeinden, Transportunternehmen und Kanton

Die Ergebnisse der Feldaufnahmen (Aufnahmen an Ort) wurden auf Bestandaufnahmeblättern (Situationsplan / Qualitäten-/Defizittabelle) zusammengefasst. Es werden Massnahmen zur Verbesserung der Zugäng-

lichkeit und der Qualität der öffentlichen Haltestellen vorgeschlagen. Erste Priorität haben diejenigen Massnahmen, die mit geringem Aufwand erstellt werden können (z.B. Wegweisung/Signalisation, Gehwegabsenkungen) und trotzdem eine gute Wirkung erzielen.

Die Bestandesaufnahmeblätter aller aufgenommenen Haltestellen finden sich im Anhang. Einige ausgewählte Haltestellen werden in diesem Bericht ausführlicher kommentiert.

Der Bericht soll sowohl den untersuchten als auch allen übrigen Gemeinden von Baden Regio als Anregung und Empfehlung dienen, ihre Möglichkeiten zur Verbesserung der kombinierten Mobilität, des Langsamverkehrs und der Aufwertung der ÖV-Haltestellen auszuschöpfen.

2 Untersuchte Gemeinden

2.1 Neuenhof

2.1.1 Allgemein

Die Gemeinde Neuenhof gehört zu den Kerngemeinden Baden Regio. Die parallel zur Autobahn verlaufende Zürcherstrasse ist eine stark verkehrsbelastete Kantonsstrasse und teilt die Gemeinde in zwei Teile. Entlang dieser Strasse befinden sich sieben Bushaltestellen. Die Linien 2, 4 und 8 verbinden Neuenhof mit Wettingen, Baden und Spreitenbach. Eine S-Bahn-Haltestelle liegt am nordöstlichen Rand des Siedlungsgebietes.

2.1.2 Ausgewählte Beispiele

S-Bahn-Haltestelle

SITUATION

Die S-Bahn-Haltestelle Neuenhof ist eine neuere Station; sie weist auch Elemente aus dem Konzept der SBB für Regionalstationen auf. Die Haltestelle wirkt offen, aber auch etwas abgelegen.

ERREICHBARKEIT / ZUGÄNGLICHKEIT UND ERSCHLIESSUNG

Die S-Bahn-Station befindet sich am nordöstlichen Siedlungsrand direkt an der Limmat. Die Lage ist bezüglich des Siedlungsgebiets nicht optimal. Sie ist zwar zu Fuss oder mit dem MIV (motorisierter Individualverkehr) gut erreichbar; eine Erschliessung durch den Bus besteht aber nicht. Damit ist die Station (ausser mit Motorfahrzeugen) nur für ein beschränktes Einzugsgebiet attraktiv. Für die Radfahrer besteht kein spezieller Radweg.



Die guten Veloabstellanlagen beim Bahnhof sind nicht ausgelastet

AUSSTATTUNG

Direkt beim Bahnhof befinden sich überdeckte Veloabstellanlagen in genügender Anzahl. Leider bietet die Abstellanlage keine Möglichkeiten zum Abschliessen des Velos und weist keine Beleuchtung auf. Dies macht die nächtliche Benutzung wenig attraktiv (Angsträume).

Im Bahnhofsgebäude befinden sich im Erdgeschoss ein Kiosk, ein Restaurant und zwei Telefonzellen, was für einen Regionalbahnhof zweckmässig ist.

MOBILITÄTSBEHINDERTE

Die Station hat eine Unterführung mit Rampen. Diese sind für Personen mit Rollstuhl befahrbar. Die Beleuchtungsanordnung der Unterführung ist hingegen nicht optimal. Vor allem für sehbehinderte Menschen ist keine „Leitlinie“ ersichtlich. Das Licht wird diffus in der Unterführung verteilt und macht es dadurch schwierig, sich zu orientieren.

SAUBERKEIT

Die Bahnhofsanlage ist allgemein sauber gehalten. Gewisse Mängel zeigen sich allerdings bei den geschlossenen Wartehäuschen auf den Perrons.

SOZIALE SICHERHEIT

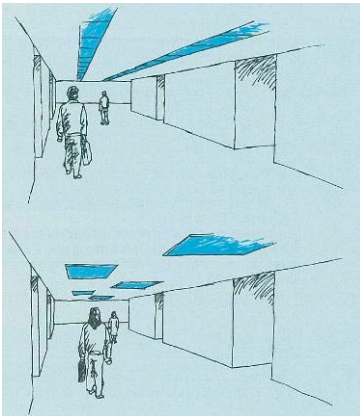
Die Unterführung ist tagsüber hell und sauber. Dies wirkt sich positiv auf den Benutzer aus. Die Nischen an den Seiten sind allerdings nicht einsehbar. Somit wird die Unterführung auch als Angstraum wahrgenommen (z.B. für ältere Menschen, Frauen u.a.). Die Stationsseite zur Limmat hin wirkt wegen der fehlenden Bebauung unbehaglich, was insbesondere für Bewohner des nahe liegenden Altersheims nachteilig ist.

ZIELE DER UMGEBUNG

Die wichtigsten Ziele in der näheren Umgebung sind die Alterssiedlung an der Limmat und die angrenzenden Wohnsiedlungen. Es sind keine Geschäfte für den täglichen Bedarf oder Fachgeschäfte vorhanden.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- Mit einer entsprechenden Signalisation für Velofahrer Richtung Bahnhof kann die kombinierte Mobilität Velo/S-Bahn gefördert werden.
- Die Unterführungen auf der Zürcherstrasse sind sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrer nicht attraktiv (u.a. Vandalismus). Mit der Eröffnung des Halbanschlusses Spreitenbach wird eine spürbare Reduktion des Verkehrs auf der Zürcherstrasse erwartet. Eine Aufhebung der Unterführungen und gestalterische Aufwertung des Strassenraumes würde das Ortsbild (und damit das Image) von Neuenhof verbessern und auch dem Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer) nützen.



Das obere Bild zeigt im Gegensatz zum unteren Bild eine gute Anordnung der Beleuchtung (Leitlinie).



verschmutzte Wartehäuschen sind für die ÖV-Benützer unattraktiv und fördern Vandalismus



dunkle und verschmierte Unterführungen wirken abschreckend



schlecht ausgebaute Wege zur Busstation bieten vor allem im Winter zusätzliche Probleme



steile Rampen sind vor allem für ältere Leute mit Gepäck mühsam zu bewältigen

Bushaltestelle Eich (Buslinien 2, 4 und 8)

Die Bushaldebereiche der Haltestelle Eich liegen versetzt an der Landstrasse. In der Nähe befindet sich die grosse Schulanlage von Neuenhof.

PROBLEM

- Die Unterführung ist unsauber und wirkt mit den vielen Graffitis an den Wänden düster und abschreckend; die gut angeordnete Beleuchtung vermag diese Wirkung nicht zu verbessern.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- Unterführung Bushaltestelle Eich sauber halten, regelmässig streichen.

Bushaltestellen Klosterrüti (Buslinie 2)

Die Bushaltestelle befindet sich an der Zürcherstrasse Richtung Baden. Sie liegt etwas abseits des Siedlungsgebietes. Wegen der stark befahrenen Kantonsstrasse und bedingt durch die Topographie wurde die Haltestelle Richtung Baden aus Richtung Klosterrüti mittels Überführung zugänglich gemacht.

PROBLEME

- Die Haltestelle Richtung Zentrum Neuenhof ist nur durch einen sehr steilen und schlecht ausgebauten Pfad zu erreichen.
- Die Rampen der Fussgängerüberführung sind steil und können vor allem im Winter oder bei starkem Laubfall für mobilitätsbehinderte Menschen ein Problem darstellen.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- Pfad zur Bushaltestelle Klosterrüti ausbauen.

Weitere Haltestellen Neuenhof s. Anhang

2.2 Turgi

2.2.1 Allgemein

Turgi ist über Kantonsstrassen und mit der Bahn sehr gut erschlossen. Auf dem Gemeindegebiet liegen zwei wichtige Limmatübergänge nach Untersiggenthal. Die RVBW-Buslinien 1 und 4 verbinden Turgi mit Gebenstorf und Baden, und die Postautolinie 57 fährt über die Limmat nach Untersiggenthal.

2.2.2 Ausgewählte Beispiele

S-Bahn-Haltestelle

SITUATION

Die S-Bahn-Haltestelle befindet sich im westlichen Teil der Gemeinde. Sie ist gut eingebettet in das bestehende Strassen- und Wegnetz. Die Station ist für die Wohnsiedlungen entlang der Limmat, die Gemeinde Gebenstorf, für das nahe Gewerbegebiet von Untersiggenthal und für Pendler aus dem Aaretal ein wichtiger Umsteigeknoten. Die vor kurzem neu gebaute S-Bahn-Haltestelle wirkt modern und offen.

ERREICHBARKEIT / ZUGÄNGLICHKEIT UND ERSCHLIESSUNG

Turgi ist bedingt durch die Topografie zweigeteilt: in das untere Gemeindegebiet entlang der Limmat (vor allem Limmatknie) und den oberen Teil entlang der Landstrasse am „Horn“. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Zugänglichkeit der S-Bahn-Haltestelle. Aus der Ebene ist der Bahnhof sehr gut erreichbar; für die Bewohner entlang der Landstrasse (z.B. Gebiet Geelig) ist die Zugänglichkeit stark eingeschränkt. Dies zeigt sich auch darin, dass die beiden Dorfteile nur durch zwei Strassen (Geeligstrasse und Wildenstichstrasse) miteinander verbunden sind. Das „Tüüfelswägli“ dient als weitere, aber unattraktive Fusswegverbindung. Ausserdem ist die S-Bahn-Haltestelle nur mit dem Postauto (Linie 57) erschlossen. Die Einbindung ins Netz der RVBW fehlt. Diese befährt nur die Landstrasse Richtung Gebenstorf und Baden.

Die Limmat bildet für die nördlich gelegenen Gebiete ein grosses Hindernis. Hier gibt es zwar zwei Möglichkeiten für Fussgänger, die Limmat zu überqueren und zum Bahnhof zu gelangen, doch sind dies primär Strassen, die vom MIV genutzt werden (Ausnahme Industrie- und Gewerbegebiet Untersiggenthal).

Die Station ist durch die kantonalen Radrouten erschlossen. Der Zugang für Velofahrer ist aber bisher nur im Mischverkehr möglich.

AUSSTATTUNG

Die Station ist auf beiden Seiten mit grossen Veloabstellanlagen ausgestattet. Diese besitzen jeweils einen Diebstahlschutz und sind ausreichend beleuchtet. Ausserdem weisen die Anlagen eine vorbildliche Höhe auf, so dass kaum Verletzungsgefahr wegen zu geringer Dachhöhe besteht.

Vor dem Bahnhof befindet sich ein attraktiver Rundbau mit einem integrierten Kiosk. Die S-Bahn Haltestelle ist weitgehend nach dem Konzept der SBB für die Regionalbahnhöfe gestaltet.

MOBILITÄTSBEHINDERTE

Die S-Bahn-Haltestelle hat zwei Perronunterführungen, wobei die Hauptunterführung auch Rampen aufweist. Die Rampe, welche zur Weichlenstrasse hinaufführt, ist ziemlich lang und steil (zwischen 6% und 12%). Rollstuhlfahrer können diese Rampe nur mit Mühe aus eigener Kraft überwinden.



vorbildliche Veloabstellanlagen
beim Bahnhof Turgi



verglaste Wartehäuschen geben den Benutzern Sicherheit (soziale Kontrolle)

Beide Unterführungen sind ungenügend beleuchtet. Auch bei normalem Tageslicht wirken sie düster. Die punktuelle Beleuchtung ermöglicht keine optimale Ausleuchtung.

SAUBERKEIT

Die Bahnhofsanlage ist sauber und weist keine grösseren Mängel oder Verunreinigungen/Schäden durch Vandalen auf.

SOZIALE SICHERHEIT

Die Unterführungen sind schlecht ausgeleuchtet. Die verglasten Wartehäuschen auf den Perrons sind hingegen gut einsehbar, was dem Benutzer Sicherheit gibt.

ZIELE DER UMGEBUNG

Die wichtigsten Ziele in der näheren Umgebung sind:

- Post
- Bezirksschulhaus
- Sportanlage
- Pub
- Bank
- Gewerbe
- Kirche

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- Einbindung der S-Bahn-Station in das Busnetz der RVBW
- die südliche Unterführungsrampe mit einem Absatz zum Ausruhen unterteilen
- Beleuchtung der Unterführungen verbessern (linienartige statt punktuelle Beleuchtung)
- Velowege/-streifen zur S-Bahn-Haltestelle auf der Vogelsangstrasse (sicherer Zugang für Velofahrer)
- mit einer Passerelle zum Bahnhof Zugänglichkeit von Süden (Hochplateau Geelig) verbessern



der Trampelpfad neben der Strasse zeigt die Notwendigkeit eines Trottoirs an

Bushaltestelle Wil (Buslinien 1 und 4)

Die Bushaltestelle Wil befindet sich beim Knoten Wildenstichstrasse / Landstrasse. Die Haltestelle ist in zwei versetzte Bushaldebereiche aufgeteilt. An dieser Bushaltestelle zeigen sich einige Mängel v.a. auch im Zusammenhang mit der Zugänglichkeit.

PROBLEME

- Es fehlt an ausgebauten Zugängen zur Bushaltestelle Richtung Gebenstorf. Weil ein Trottoir fehlt, müssen die Passagiere - wie der Trampelpfad auf den nebenstehenden Bildern zeigt - auf einen Wiesenstreifen neben der Strasse ausweichen.
- Zum Teil sind die Trottoirs nur gelb markiert (Aarguertrottoir). Dies ist bei einer Kantonsstrasse mit einer Geschwindigkeitslimite von 50km/h gefährlich.
- Ein Zugangsweg ist gegenüber der Fahrbahn leicht erhöht. Aufgefallen ist der schlechte Zustand des Belages (trotz leichter Versiegelung). Zudem ist er zu schmal (z.B. Begegnungsfall zweier Kinderwagen oder bei Schnee).



es fehlen Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten



schlecht ausgebaute Zugänge
zur Bushaltestelle

- Die Haltestelle Richtung Gebenstorf verfügt über keinen Witterungsschutz und keine Sitzgelegenheit.
- An der Haltestelle Richtung Gebenstorf fehlt die Beleuchtung.
- Der Unterhalt der Haltestelle Richtung Baden ist mangelhaft. Der Abfalleimer überquillt und ist mit weiteren Abfallsäcken umstellt. Die schmutzige Plakatwand verstärkt die ungepflegte Wirkung.
- Das Trottoir der Haltestelle Richtung Gebenstorf ist nicht abgesenkt; mit einem Rollstuhl kann nur bedingt auf die Bushaltestelle gefahren werden.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- Zugänge und Fussgängerschutz zur Bushaltestelle Richtung Gebenstorf ausbauen
- bei der Haltestelle Richtung Gebenstorf Witterungsschutz, Sitzgelegenheit und Beleuchtung anbringen
- Haltestelle Richtung Baden besser unterhalten

Weitere Haltestellen Turgi s. Anhang

2.3 Wettingen

2.3.1 Allgemein

Wettingen ist einwohnermässig die grösste Gemeinde des Kantons Aargau und bildet zusammen mit der Stadt Baden den Regionskern. Dieser übernimmt viele Zentrumsfunktionen für die ganze Region. Wettingen ist sowohl mit der S-Bahn, als auch mit verschiedenen Buslinien sehr gut erschlossen. Nur wenige Teile des Siedlungsgebietes sind weiter als 300m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Die S-Bahn-Haltestelle liegt, wie bei vielen Gemeinden des Limmattals, am Siedlungsrand. Wettingen ist, abgesehen vom Lägernhang topographisch eben. Dies sind attraktive Voraussetzungen für Velofahrer.

2.3.2 Ausgewählte Beispiele

S-Bahn-Haltestelle

ALLGEMEIN

Die S-Bahn-Haltestelle liegt am südlichen Rand der Gemeinde direkt an der Limmat. Die Station tritt klar als Regionalstation in Erscheinung. Obwohl Wettingen mit über 18'000 Einwohnern grösser ist als Baden, ist der SBB-Bahnhof in Baden mit seinen zahlreichen Schnellzugshalten der „Hauptbahnhof“ für das Regionalzentrum. Darum ist auch das Busangebot zur S-Bahnstation Wettingen schlechter, als zum Bahnhof Baden.



Das wilde Abstellen der Velos auf dem Trottoir deuten auf eine zu kleine Velo-Abstellanlage.

Kurz vor Abschluss des Berichts wurde bekannt, dass ein Projekt zur Gestaltung des Bahnhofsplatzes, der treppenfreien Zugänge und der Anpassung der Perronanlagen bei der Gemeinde und der SBB in Bearbeitung ist.

ERREICHBARKEIT / ZUGÄNGLICHKEIT UND ERSCHLIESSUNG

Die S-Bahn-Haltestelle ist gut erreichbar sowohl zu Fuss, als auch mit dem Velo, dem Bus oder dem MIV. Die Siedlung Webermühle (Gemeinde Neuenhof) ist mit einem Fusssteg über die Limmat an die Station angebunden. Die kantonalen Radrouten erschliessen die Station mehrheitlich im Mischverkehr.

AUSSTATTUNG

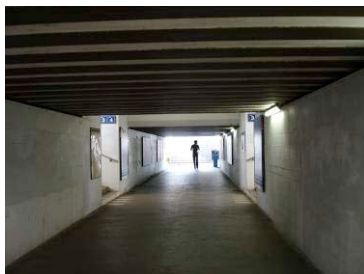
Auf beiden Seiten des Bahnhofs sind Veloabstellanlagen vorhanden. Allerdings sind die Anlagen auf der Nordseite stets überfüllt. Dies zeigen die vielen wild auf dem Trottoir abgestellten Velos und Motorräder. Der einzige Veloständer auf der Südseite der Station ist ebenfalls gut belegt. Der Zustand der Anlagen ist sehr unterschiedlich; zwar sind alle Abstellplätze gedeckt und abschliessbar, doch ist die Beleuchtung mangelhaft. Ausserdem sind einige Anlagen so niedrig überdacht, dass ein erwachsener Mensch Probleme hat, sein Velo wieder aus dem Ständer zu heben (Verletzungsgefahr).



Der Wartebereich neben dem Treppenaufgang ist sehr schmal. Die weisse Sicherheitslinie ist darum unterbrochen.

Der Wartebereich auf den Perrons neben den Treppenaufgängen ist zu schmal. Wenn Züge vorbeifahren, kann dies zu gefährlichen Situationen führen. Zwar ist die weisse Abstandsmarkierung im Bereich des Aufganges unterbrochen, aber die Passagiere halten sich wohl kaum daran. Die Behebung dieses Misstands dürfte aber hohe Kosten verursachen.

Auffällig ist, dass auf den Perrons nur wenige Sitzgelegenheiten (nur zwei Sitzbänke) zur Verfügung stehen. Die Bahnhofanlage ist mit einem Kiosk und Schnellimbissladen ausgestattet.



Mangelhafte und schlecht angeordnete Beleuchtung der Unterführung

MOBILITÄTSBEHINDERTE

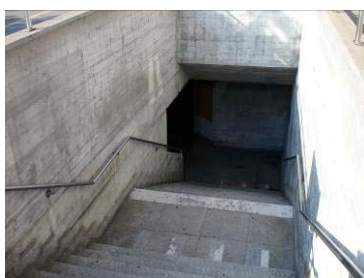
Die Perronunterführung ist mangelhaft beleuchtet. Die Beleuchtung ist nur auf einer Seite anstatt in der Mitte der Unterführung angeordnet. Dass die Fahrplaninformation zusätzlich auf der nicht beleuchteten Seite der Unterführung angebracht ist, macht es nicht nur für Sehbehinderte schwer, sich zu orientieren. Weiter besitzt die Unterführung keine Rampen oder Liftanlagen. Rollstuhlfahrern und Passagieren mit Gepäck oder Kinderwagen wird die Benutzung dadurch erschwert. Mobilitätsbehinderte müssen die Autounterführung benutzen und so einen grossen Umweg in Kauf nehmen.

SAUBERKEIT

Die Bahnhofanlage und die Perronunterführung sind sauber und weisen keine offensichtlichen Mängel auf.

SOZIALE SICHERHEIT

Die Perronunterführung ist sauber, aber wegen der schlechten Beleuchtung kann sie unbehaglich wirken. Die nahe Unterführung für den MIV und Busverkehr ist ebenfalls ungenügend ausgeleuchtet. Der Zugang von der



Der Treppenzugang ist nicht einsehbar und sollte mit einer Beleuchtung versehen werden



Die Haltestelle hat weder einen Witterungsschutz noch eine Sitzgelegenheit.

Seminarstrasse her ist schlecht einsehbar (z.B. fehlende Beleuchtung beim Treppenabgang).

ZIELE DER UMGEBUNG

Die wichtigsten Ziele in unmittelbarer Umgebung der S-Bahn-Haltestelle sind die Kantonsschule Wettingen und die Post.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- die Beleuchtung und deren Anordnung in den Unterführungen verbessern
- die Anzahl Sitzgelegenheiten auf den Perrons erhöhen
- mehr Veloabstellplätze auf beiden Seiten des Bahnhofs erstellen
- bei der Perronunterführung Rampen oder einen Lift erstellen
- die Treppenaufgänge verschmälern oder versetzen, um mehr Platz für den Wartebereich zu schaffen



Das Fahrgastinformationssystem zeigt die nächste Busabfahrt an.

Bushaltestelle Halbartenstrasse (Buslinien 1 und 6)

Neben der Bushaltestelle Halbartenstrasse liegen in unmittelbarer Umgebung die Zirkuswiese und die Sportanlage Kreuzzelg. Dies bedeutet, dass zu gewissen Zeiten mit grossen Passagierzahlen zu rechnen ist. Trotzdem ist die bestehende Haltestelle weder mit einem Witterungsschutz noch mit Sitzgelegenheiten ausgerüstet.

PROBLEME

- Die Haltestelle Richtung Tägi verfügt über keinen Witterungsschutz
- Bei der Haltestelle Richtung Tägi fehlt eine Sitzgelegenheit.
- Die Informationstafel Richtung Tägi ist nur durch den Strassenkandelaar beleuchtet.

Bushaltestelle Tägi (Buslinien 1 und 6)

Die Bushaltestelle Tägi ist die Endstation der Buslinien 1 und 6. Sie befindet sich direkt vor dem Sport- und Kongresszentrum. Die Bushaltestelle ist gut ausgestattet. Positiv aufgefallen ist das Fahrgastinformationssystem, welches den ÖV-Benutzern die nächste Busabfahrt anzeigt. Dies ist bei dieser Endstation, wo oft auch noch spät abends Besucher des Tägi anzutreffen sind, besonders wichtig.

PROBLEME

- Die Mittelinsel beim Fussgängerstreifen ist zu schmal. Es wurde zwar eine Sperrmarkierung auf der Strasse angebracht; diese vermag aber kaum einen zusätzlichen Schutz zu bewirken. Weil im Tägi häufig grössere Fussgängerströme zu verzeichnen sind, ist dieser Mangel gravierend.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- Mittelinsel beim Fussgängerstreifen ausbauen



Der Fussgängerschutzbereich ist ungenügend ausgestaltet.

Weitere Haltestellen Wettingen s. Anhang

2.4 Obersiggenthal

2.4.1 Allgemein

Obersiggenthal ist die einzige der untersuchten Gemeinden, welche keinen eigenen S-Bahn-Anschluss besitzt. Sie ist dennoch gut mit dem Bus erschlossen. Die beiden RVBW-Linien 2 und 6 fahren - zeitlich versetzt - im 20-Min-Takt, so dass jeweils nur 8 bis 12 Min. auf den nächsten Bus gewartet werden muss. Die Fahrt zum Bahnhof Baden dauert trotz leicht unterschiedlicher Route fast gleich lang. Alle Bushaltestellen in Obersiggenthal sind ähnlich situiert (an der Landstrasse) und ausgestaltet.

2.4.2 Ausgewählte Beispiele

Bushaltestelle Nussbaumen Markthof (Buslinien 2 und 6)

Die Bushaltestelle befindet sich unmittelbar im Dorfzentrum. Beide Haltestellen des Busses sind mit modernem Witterungsschutz ausgestattet. Sie sind gut beleuchtet, verfügen über Sitzgelegenheiten und Abfalleimer. Da die Wartehäuschen aus Glas sind, ist auch die soziale Sicherheit durch die Einsehbarkeit gewährleistet. Neben der Haltestelle Richtung Untersiggenthal ist ein Veloständer angebracht. Bei der Haltestelle Richtung Baden ist dies allerdings nicht der Fall. Weil diese Haltestelle zu bestimmten Zeiten von vielen ÖV-Passagieren benutzt wird, wurde ein Billettautomat installiert. Somit können zeitraubende Ticketverkäufe durch das Fahrpersonal vermieden und der Taktfahrplan besser eingehalten werden. Zwei Fussgängerstreifen - davon einer mit Fussgängerschutzinsel - liegen unmittelbar in der Nähe der Bushaltestellen.

Die wichtigsten Ziele in unmittelbarer Nähe der Haltestelle sind:

- Einkaufszentrum Coop, Denner, • Gemeindegaststätte
- Markthof (Bank, Post- Restaurant etc.) • Bibliothek
- Migros, Coop, • Gemeindehaus • Gewerbe und Büros

PROBLEME

- Die Unterführung in der Nähe der Haltestelle ist mit Sprayereien verschmutzt; sie wirkt unattraktiv und dunkel.
- Die Rampen der Unterführung sind steil und darum für einen Rollstuhlfahrer ohne Unterstützung kaum benutzbar. Sie sind aber mit einem Handlauf ausgestattet, was vor allem für Gehbehinderte von grossem Nutzen ist (z.B. bei Schnee).
- Bei den Treppen der Unterführung fehlen Markierungen; dadurch steigt die Sturzgefahr.

VERBESSERVORSCHLÄGE

- Verschmutzungen in der Unterführung entfernen und mit regelmässigem Unterhalt neuem Vandalismus vorbeugen
- Treppen mit Markierungen versehen

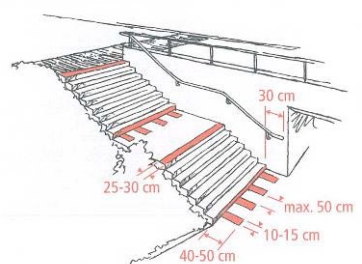
Weitere Haltestellen Obersiggenthal s. Anhang



mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheit und Billettautomat gut ausgerüstete Haltestelle



mit Graffiti „verunstaltete“ Unterführung



optimale Markierung von Treppen bei Unterführungen

2.5 Killwangen

2.5.1 Allgemein

Killwangen verfügt über eine gute Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl in Richtung Zürich als auch in Richtung Baden. Die Zürcherstrasse ist die wichtigste Verbindungsachse nach Spreitenbach und nach Neuenhof. Auf dem Gemeindegebiet befinden sich zwei Bushaltestellen der RVBW-Linien 2, 4 und 8. Die S-Bahn-Haltestelle Killwangen-Spreitenbach liegt am nördlichen Siedlungsrand.

2.5.2 Ausgewählte Beispiele

S-Bahn-Haltestelle

ALLGEMEINES

Die S-Bahn-Haltestelle ist durch ihre Lage sowohl für die Gemeinde Killwangen, als auch für die Gemeinde Würenlos von Bedeutung. Sie ist zweckmässig als Regionalhaltestelle ausgestaltet.

ERREICHBARKEIT / ZUGÄNGLICHKEIT UND ERSCHLIESSUNG

Die Haltestelle ist zu Fuss, mit dem ÖV oder dem MIV gut erreichbar. Sie ist an das Netz der kantonalen Radrouten angeschlossen. Diese führen allerdings nur im Mischverkehr zur Haltestelle. Ein separater Radweg oder ein Radstreifen fehlen.

Für Fussgänger besteht ein ausreichendes Wegnetz zur Station. Der Zugang aus Richtung Würenlos ist über die Würenloserstrasse gewährleistet. Diese führt über die Limmat und mit Unterführungen (unter Autobahn und Bahn) zum Bahnhof. Fussgänger können direkt von der Limmatseite her auf die Perrons gelangen.

AUSSTATTUNG

Auf beiden Seiten der Station befinden sich Veloabstellanlagen. Diese sind meistens mit einem Witterungsschutz versehen; allerdings fehlen teilweise Beleuchtungen und Abschliessmöglichkeiten.

Im Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes befinden sich ein Kiosk und eine Telefonzelle.

MOBILITÄTSBEHINDERTE

Die Unterführung hat keine Rampen. Für Mobilitätsbehinderte wie Leute mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer oder Reisende mit viel Gepäck wird die Zugänglichkeit erschwert oder gar verunmöglicht.

Die Beleuchtung der Unterführung ist angemessen. Wünschenswert wäre hingegen eine bessere Ausleuchtung der Fahrpläne.

SAUBERKEIT

Die Bahnhofanlage ist sauber und weist keine offensichtlichen Mängel auf.



Die steilen Treppen sind für Rollstuhlfahrer ein unüberwindbares Hindernis.

SOZIALE SICHERHEIT

Die Unterführung ist hell und sauber. Im Zeitpunkt der Aufnahmen waren einzelne Beleuchtungskörper defekt. Die Wartehäuschen auf den Perrons sind verglast und damit gut einsehbar.

ZIELE DER UMGEBUNG

Ausser den Wohngebieten befinden sich keine wichtigen Ziele in der näheren Umgebung des Bahnhofs.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

- Rampen zu den Perrons oder einen Lift erstellen
- Veloabstellanlagen mit Abschiessvorrichtungen ausstatten und genügend beleuchten

Weitere Haltestellen Killwangen s. Anhang

3 Folgerungen, Empfehlung und Anforderungen

3.1 Folgerungen

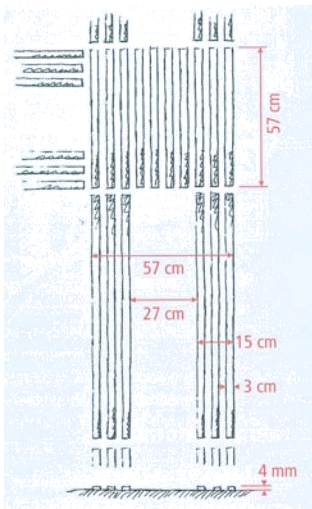
Die Beispiele aus den 5 Gemeinden zeigen deutlich, dass fast überall ein erhebliches Potenzial zur Verbesserung der kombinierten Mobilität besteht. Bei den vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und der Qualität der öffentlichen Haltestellen gilt es, die Prioritäten dort zu setzen, wo mit geringem finanziellen Aufwand grosse Wirkungen erzielt werden können.

Verbesserungen im Umfeld der ÖV-Haltestellen bewirken, dass

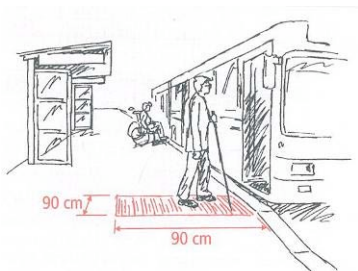
- die Benützung des öffentlichen Verkehrs attraktiver wird,
- damit der ÖV intensiver genutzt wird,
- die kurzen Distanzen häufiger zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden
- das Image der Gemeinde durch einen attraktiven öffentlichen Raum verbessert wird.

3.2 Empfehlungen

Die Aufwertungs- und Verbesserungsvorschläge in diesem Bericht sollen auch allen übrigen Gemeinden von Baden Regio als Anregung und Empfehlung dienen, ihre ÖV-Haltestellen und deren Umgebung kritisch zu analysieren, Ideen zur Verbesserung der Situation zu entwickeln und diese auch umzusetzen.



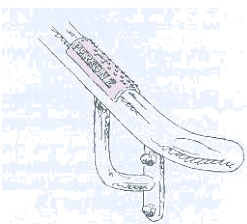
Leitliniensysteme sollen nach dem schweizerischen Standard ausgeführt werden. Speziell eignet sich dafür Zwei-Komponenten-Kaltplastik, da dieser auf jedem bestehenden Belag angebracht werden kann.



Aufmerksamkeitsfelder sollten bei allen Haltestellen angebracht werden.



Ein Markierungsband leitet die Person zur Unterführung.



Bei Handläufen in Bahnstationen ist es wichtig, dass die Perrons angegeben werden.

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes sind die Gemeinden aufgefordert, alle politisch und finanziell vertretbaren Massnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umzusetzen.

Oft liegt die Zuständigkeit alleine bei den Gemeindebehörden; in diesen Fällen sollten insbesondere die kostengünstigen, kleinen Projekte laufend in das Jahresbudget aufgenommen und realisiert werden.

Bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist meist eine enge Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen (SBB / RVBW / Postauto Aargau) erforderlich. Hier ist es sinnvoll, mit diesen frühzeitig Kontakt aufzunehmen und die Begehren anzumelden.

Verbesserungen für Fussgänger und Radfahrer betreffen teilweise auch Kantonsstrassen. In der Regel ist dafür die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau zuständig. Den Gemeinden wird empfohlen, die entsprechenden Anträge frühzeitig einzureichen, damit die entsprechenden Abklärungen in die Wege geleitet werden können.

3.3 Anforderungen an die Haltestellen

Vor allem im Bereich der Anforderungen an die behindertengerechte Infrastruktur und Haltestellenausrüstung besteht praktisch bei allen S-Bahn- und Bushaltestellen erheblicher Handlungsbedarf.

TAKTILE ORIENTIERUNGSHILFEN

Taktile Leitlinien und Führungssysteme fehlen grösstenteils, und auch bei Beschriftungselementen sind Verbesserungen nötig.

Die nebenstehenden Illustrationen zeigen das Leitliniensystem nach schweizerischem Standard. Prinzipiell besteht die Reliefstruktur aus zweimal drei weissen Streifen. In der Mitte befindet sich eine strukturfreie Mittelfläche. Abzweigungen werden durch das Auffüllen des Mittelbereiches angezeigt bzw. spürbar.

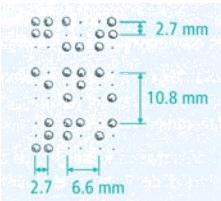
Wichtig sind auch so genannte Aufmerksamkeitsfelder bei Bushaltestellen oder S-Bahn-Stationen. Diese zeigen den sehbehinderten oder blinden Menschen an, wie sie zur Unterführung kommen oder wo sie in den Bus einsteigen können.

Zusätzlich wichtige Element sind die Ausrüstung der Installationen (z.B. Handläufe) mit Relief- und Brailleschrift. Diese beiden taktilen Schriften müssen vor allem an bedeutenden Bedienungselementen und für wichtige Informationen verwendet werden. Dabei hat allerdings die Reliefschrift erste Priorität. Die Brailleschrift ist zweitrangig.

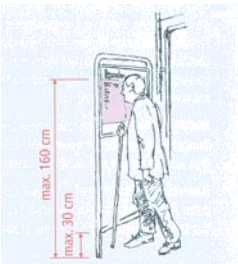
Diese Massnahmen sind mit verhältnismässig kleinem finanziellem Aufwand verbunden und sollten möglichst immer umgesetzt werden. Nur schon einzelne Massnahmen können der betroffenen Personengruppe eine wichtige Hilfestellung sein. So erlaubt ein Aufmerksamkeitsfeld sehbe-



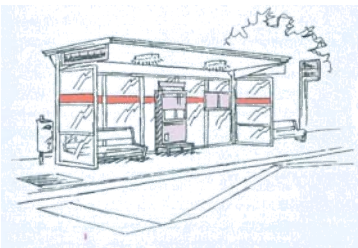
Als geeignete Schrifttypen für die Reliefschrift eignen sich z.B. Frutiger 45, Arial oder auch Neue Helvetica 55 roman.



Auch bei der Brailleschrift sind die richtigen Abmessungen für das gute Ertasten von grosser Wichtigkeit.



Fahrpläne und Informationen müssen auf einer geeigneten Höhe angebracht werden, damit das Lesen nicht unnötig erschwert wird. Ausserdem sollte eine Traverse max. 30 cm über dem Boden vorhanden sein.



Warnbalken bei gläsernem Witterungsschutz zeigen dem Sehbehinderten den Wartebereich an und ein Hindernis auf.

hindernden Personen, an der richtigen Stelle zu warten, nach Liniennummer, Fahrziel und evtl. um Hilfe beim Einstieg zu fragen.

HALTESTELLENPLATTFORM

Sehr wichtig ist ein stufenloser Einstieg in den Bus. Dies kann mit Fahrzeugen mit Niederflureinstieg erreicht werden. Sollten Fahrzeuge nur einen solchen Einstieg aufweisen (sog. Sänften), ist dies mit einer entsprechenden Markierung an der Haltestelle zu kennzeichnen.

Eine weitere Massnahme ist die Anpassung der Haltekante bei Bushaltestellen. Für eine hilfsmittelfreie Benutzung des Busses (ohne Rampe) wären für Rollstühle eine Haltekantenhöhe von 24cm - 30cm notwendig. Dies kann allerdings oft nicht realisiert, da sich z. T. das Problem des Überstreichens des Trottoirs stellt. Trotzdem sollte versucht werden, den Unterschied möglichst klein zu halten, wie das bei der neuen Haltestelle Mellingen-Heitersberg der S-Bahn Zürich-Aarau erreicht wurde. Dort beträgt die Höhe der Haltekante auf der ganzen Länge 16 cm.

FAHRGASTINFORMATION

Fahrpläne und wichtige Informationen müssen genügend gross angeschrieben und auf geeigneter Höhe platziert werden. Die Schrift sollte vorzugsweise hell und der Hintergrund dunkel sein. Rote Schriften sind jedenfalls immer zu vermeiden.

Eine Lautsprecheranlage ist vor allem bei grösseren/wichtigen Stationen unabdingbar. Damit könnten auch die Liniennummer und das Fahrziel des ankommenden Fahrzeugs bekannt gegeben werden.

HALTESTELLEN-EINRICHTUNG

Neben den in diesem Bericht bereits erwähnten Ausstattungen von Haltestellen mit Witterungsschutz, Sitzbänken, Abfalleimer etc. muss darauf geachtet werden, dass die Zugänge zu den Informationsträgern nicht durch die Ausstattung behindert wird. Ausserdem sollten Glasflächen bei Wartehäuschen mit einem min. 20 cm breiten Streifen in einer hellen und einer dunklen Farbe zwischen 1.40 m und 1.60 m markiert werden.

3.4 Beurteilungskriterien bei der Planung von ÖV-Haltestellen

Worauf soll bei Planung und Unterhalt/Pflege von ÖV-Haltestellen besonders geachtet werden? Die nachfolgenden Anregungen sind als Hilfestellung für jene Akteure zu verstehen, die sich mit dem öffentlichen Verkehr beschäftigen.

3.4.1 Sozialverträglichkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum

Die soziale Qualität des öffentlichen Raumes sollte sich an den „schwächsten“ Teilnehmern messen (z.B. Mobilitätsbehinderte, Betagte und Kinder). Sicherheit im öffentlichen Raum bedeutet nicht die blosse Abwesenheit von Bedrohungen oder Angst, sondern das Vorhandensein eines Wohlbefindens. Dabei wirken der gute Zustand und die Sauberkeit von öffentlichen Anlagen positiv auf das Sicherheitsempfinden. Die Möglichkeit, sich schnell zu orientieren und eine Situation zu überblicken, gibt dem Benutzer ein sicheres Gefühl.

Folgende Indikatoren geben Aufschluss über das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum:

- Negativ-Indikatoren „Belebtheit“

- Verschmutzungen, Zerstörungen, Verwahrlosung
- Monostrukturen (z.B. Gewerbegebiet)
- Nichtvorhandensein von Menschen

- Negativ-Indikatoren „Räumliche Situation“

- Unübersichtlichkeit, fehlende Einsehbarkeit
- Versteckmöglichkeiten
- fehlende Ausweich- und Fluchtmöglichkeiten
- fehlende Sicherheitseinrichtungen
- mangelhafte Beleuchtung

+ Positiv-Indikatoren

- gute Erreichbarkeit
- Übersichtlichkeit
- Einsehbarkeit
- gute Beleuchtung
- soziale Kontrolle (Belebtheit)
- gute Orientierungsmöglichkeiten
- keine dunklen Ecken

Beim Konzept der SBB für die neuen Regionalbahnhöfe wurde grossen Wert auf die Einsehbarkeit und helle Beleuchtung gelegt.



3.4.2 Sicherheitskriterien und -massnahmen

Die nachfolgenden Sicherheitskriterien für den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Radwege, Veloabstellplätze und Unterführungen können sich positiv auf den öffentlichen Raum und die Benützung des Öffentlichen Verkehrs auswirken. Natürlich können bei der Planung/Projektierung nicht immer alle Kriterien erfüllt werden. Wichtig ist, dass möglichst viele Punkte beachtet werden. Oft können auch mit kleinen Massnahmen erhebliche Verbesserungen erreicht werden.



Rufbus oder Ruftaxi sind gute Ersatzdienste in Gemeinden, wo der ÖV in den Randstunden eingeschränkt ist.

ÖV-Haltestellen

Netzgestaltung

- Die Gemeinde kann ein Rufbus- und Nachttaxi bei schwachen Verbindungen in den Randzeiten bereitstellen. Damit kann das Netz aufrechterhalten werden. Die Gemeinde Würenlingen besitzt bereits seit 1989 ein Ruftaxi.

Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit an Haltestellen

- generell keine toten Winkel, Ecken, Nischen und Mauervorsprünge
 - verglaste Wartehäuschen
 - möglichst in Sicht- und Hörweite zu Wohnnutzungen

Belebung und Soziale Kontrolle

- Kioske, Imbissstände
 - Ausreichende Zahl von Sitzmöglichkeiten

Helligkeit

- helle Farbgebung
 - optimale Ausleuchtung
 - Glastüren bei Liften
 - möglichst viel Tageslicht

Überwachung

- Videoüberwachung
 - Notrufsäulen
 - Lautsprecheranlagen
 - innenverschliessbare Telefonzellen

Unterführungen

Übersichtlichkeit

- generell keine toten Winkel, Ecken, Nischen und Mauervorsprünge
 - grosszügige, offene oder verglaste Treppenanlagen
 - möglichst ohne Stützen
 - geradlinige Führung
 - geringe Länge
 - gute Einsehbarkeit der Eingänge und der ganzen Unterführung

Helligkeit

- optimale Ausleuchtung, auch im Treppen- und Rampenbereich
 - helle Farbanstriche
 - Glastüren in Treppenhäusern und Liften
 - falls möglich Oberlichter und möglichst viel Tageslicht



Bei der Signalisation 'Sackgasse' ist es nützlich anzugeben, ob dies für alle Verkehrsteilnehmer gilt, oder nur für motorisierten Verkehr. In einem Pilotprojekt wurde diese Lösung erarbeitet (oberes Bild).

Sie würde die heutigen Zusatztafeln ersetzen (unteres Bild).



Bei der Netzgestaltung sollte auf gute Durchlässigkeit geachtet werden. Hindernisse bei Velowegen (z.B. Schranken) sind ärgerlich. Sofern sie keine Sicherheitsmassnahme darstellen, sollte darauf verzichtet werden.



Seit 2002 verwendet die Stadt Biel konsequent drei Typen von Anlagen:

- kombinierbare Module im öffentlichen Raum
- Doppelstöckige Anlagen z.B. beim Bahnhof
- Velobügel bei temporär genutzten Standorten.

Belebtheit

- Bündelung der Verkehrsnutzungen
- Drittnutzungen (Kiosk, Imbissladen etc.) ansiedeln
- oberirdische Alternativroute anbieten

Vandalismus

- Wahl resistenter Materialien

Fuss-/ Velowege und Veloabstellplätze

Netzgestaltung

- Alternativrouten anbieten (Tag- und Nachtwege)
- keine Sackgassen
- keine seitlichen Begrenzungen (Hecken, Mauern etc.)
- Führung durch belebte / bewohnte Gebiete
- Trottoire möglichst beidseitig anbieten (Ausweichmöglichkeit)
- Wartezeiten an Lichtsignalen in der Nacht kürzen (auf Orange schalten)

Belebung und soziale Kontrolle bei Veloabstellanlagen

- keine unterirdischen Abstellanlagen
- Nähe von Wohnbereichen suchen
- Lage möglichst an der Vorderseite der Gebäude
- transparente Anlage, Überdachung
- gute Beleuchtung

3.4.3 Abstellanlagen und Velostationen

Abstellanlagen für Velos zeigen an, dass Radfahrer als Kunden oder Fahrgäste erwünscht sind. Zu den Minimalanforderungen gehört neben sicherem Halt für das Velo auch ein guter Diebstahlschutz. Beleuchtung und Wetterschutz können die Anlage ergänzen. Die nachfolgende Aufzählung enthält wichtige Grundanforderungen für Abstellanlagen.

Anforderungen an Veloabstellanlagen

- Abstellen und Entnahme der Velos soll schnell und ohne Kraftaufwand möglich sein
- Abstellplätze sind vor dem Verparken durch Autos zu schützen
- die Abstellanlage ist auf möglichst jeden Velotyp auszulegen
- die Velos müssen am Rahmen oder an der Lenkstange gestützt oder gehalten werden
- Langzeitabstellanlagen (z.B. beim Bahnhof) müssen überdacht und beleuchtet sein
- Die Überdachung von Abstellanlagen muss genügen hoch sein, damit keine Verletzungsgefahr für die Benutzer besteht.

Zufahrt und Anordnung

- ebenerdige Zufahrt auf dem kürzesten Weg
- zielnahe Lage, näher als Autoparkplatz
- wenn mehrere Eingänge vorhanden sind, sollte überall eine Abstellanlage angebracht werden
- Wegweisung für Ortsunkundige
- gute Einsehbarkeit (soziale Kontrolle gegen Diebstahl und Vandalismus)

Wichtige Standorte

Abstellanlagen für Velos sind nicht nur an S-Bahn-Haltestellen notwendig. Sie sind auch an Endstationen von Buslinien oder bei wichtigen Zielen innerhalb des Siedlungsnetzes anzubringen. Die nachstehende Liste ist nicht abschliessend:

- Bahnhöfe und Haltestellen (beidseits der Bahnlinie, dezentral bei jedem Zugang)
- Schulen (nahe am Eingang, von Klassenzimmern einsehbar)
- Wohnhäuser (ebenerdig gelegene, abschliessbare Veloräume)
- Arbeitsstätten (evtl. mit Dusche)
- Freizeiteinrichtungen
- Geschäfte
- Ämter
- Kulturelle Einrichtungen
- Restaurants, Lokale etc.
- ...

Literatur und Quellen

1. Richtlinien „Behindertengerechte Fusswegnetze“, Strassen - Wege – Plätze
Eva Schmidt und Joe A. Manser
1. Auflage, Mai 2003, Zürich
2. Norm SN 521 500 mit Leitfaden - Behindertengerechtes Bauen
Schweizerischer Invalidenverband SIV,
Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein SIA
1993, Olten
3. Leitfaden – Für die Planung und Umsetzung von Velostationen
energieschweiz, IG Velo Schweiz, bfm – büro für mobilität
Mai 2004
4. Praxis-Beispiel Veloparkierung in Gemeinden
Mobilservice Praxis
27. März 2006
5. Wege aus den Sackgassen
Signalisation von Sackgassen, die für Fuss- und Veloverkehr durchgehend sind
Pilotprojekt zur Einführung von Signal-Ergänzungen
Fussverkehr Schweiz
März 2006
6. versch. Skripte Verkehrsplanung
Prof. Klaus Zweibrücken
Hochschule Rapperswil, Abt. Raumplanung
April 2002
7. Internet:
- www.mobilservice.ch
- www.fussverkehr.ch

Anhang

1. Bestandsaufnahmeblätter der ÖV-Haltestellen der Gemeinden Turgi, Neuenhof, Wettingen, Killwangen und Obersiggenthal