

Konzept Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau

Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Bushaltestellen

Januar 2022



Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr

Konzept Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau

Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Bushaltestellen

1. Auflage, 06.01.2022

1 Einleitung und Ziel

Der Kanton Thurgau hat ein Konzept zur Förderung der kombinierten Mobilität erarbeitet. In Abstimmung mit den übergeordneten Zielsetzungen des Kantonalen Richtplans und des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes ist es das Ziel, dank der Förderung von kombinierten Mobilitätsformen den öffentlichen Verkehr zu fördern. Der Kanton nimmt diesbezüglich seine übergeordnete Koordinationsaufgabe wahr, indem er das Konzept zur kombinierten Mobilität erarbeitet hat. Im Konzept werden unter anderem für Bahnhöfe und Bushaltestellen Massnahmen vorgeschlagen. Deren Umsetzung kann aus hoheitlichen Gründen jedoch nicht durch ihn selbst erfolgen. Der Kanton bittet die Gemeinden und die Bahnunternehmen, ihn bei der Erreichung der Mobilitätsziele zu unterstützen und die empfohlenen Massnahmen umzusetzen.

Das vorliegende Dokument dient als Leitfaden zu den Objektblättern und hat das Ziel, die Massnahmenträger bei der Umsetzung der Massnahmen zu unterstützen. Detaillierte Informationen zum Vorgehen finden sich im Hauptteil des Berichts.

2 Objektblätter

Für alle Bahnhöfe (bzw. für alle Bushaltestellen mit ausgewiesenem Potenzial für Bike+Ride) besteht je ein Objektblatt. Dieses ist folgendermassen aufgebaut:

- Auf den ersten zwei Seiten sind die Informationen zum Ist-Angebot zusammengefasst¹. Auf welche Anlagen sich das Ist-Angebot bezieht, ist auf den nachfolgenden Seiten ersichtlich. Darüber hinaus sind das Zielangebot und die empfohlenen Massnahmen auf den ersten beiden Seiten aufgeführt. Die Methodik zur Definition des Zielangebots und der Massnahmen sind im Bericht (Kapitel 6) zu finden. Der angegebene Typ auf der ersten Seite oben rechts bezieht sich auf die Typenbildung gemäss Zielbild (Bericht, Kapitel 5.3.3).
- Auf den übrigen Seiten enthält das Objektblatt Informationen zu allen Anlagen, welche an dem entsprechenden Bahnhof (oder Bushaltestelle) erhoben worden sind. Auf den ersten beiden Seiten des Objektblatts findet sich eine Übersicht zum entsprechenden Bahnhof (bzw. Bushaltestelle), auf den nachfolgenden Seiten sind die erfassten Anlagen dargestellt. Es sind alle Abstellanlagen erfasst, die an einem Bahnhof (bzw. einer Bushaltestelle) im

¹ Bei den Carpooling-Plätzen wurde auf die ersten beiden Seiten verzichtet, da noch keine standortspezifischen Massnahmen empfohlen werden (vgl. Bericht Kapitel 6.4).

Rahmen des Konzepts erhoben wurden. Pro Anlage gibt es ein A4-Blatt. Es enthält die Anlage-ID, den genauen Standort der Anlage, die erfassten Informationen (z.B. Anzahl Abstellplätze, Qualitätsmerkmale etc.) und mindestens ein Foto der Anlage. Der Standort der Anlage kann aufgrund von technisch bedingter, ungenauer GPS-Erfassung teilweise leicht verschoben sein. Wichtig: Einige Anlagen sind zwar erfasst worden, werden aber im Sinne der kombinierten Mobilität nicht zum Bahnhof gezählt, weil diese nicht den Kriterien entsprechen. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn Parkfelder nicht offiziell markiert sind oder diese funktional nicht im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr genutzt werden (z.B. Parkfelder für den Kiosk vor dem Bahnhof). Solche Fälle sind in der Titelzeile entsprechend gelb markiert.

ewp		Thurgau	
Bahnhof Kreuzlingen		Typ B1	
Übersicht Ist-Angebot, Zielangebot und Massnahmen			
Allgemeine Informationen			
Gemeinde	Kreuzlingen	Zielangebote	- Park+Ride - Kiss+Ride - Car-Sharing - Taxi-Stellplätze - Velostation - Bike+Ride - Bike-/F&G-Sharing-Fläche
Typ	B1		
Funktion	verknüpft den Fernverkehr, Regionalverkehr sowie den städtischen Busverkehr mit allen Zubringer-Arten der kombinierten Mobilität, wobei der Fokus stark auf den nachhaltigen Mobilitätsformen Velo und F&G liegt. Befindet sich in kantonalen Zentren.		
Park+Ride			
	Ist-Angebot	Zielangebot kurzfristig	Zielangebot 2040
Angebot	41 Stellplätze	35 - 45 Stellplätze	35 - 45 Stellplätze
E-Ladestationen	kein Angebot	2 Stellplätze	4 Stellplätze
Tarifierung	1 CHF/h, max. 7 CHF/d		
Lage	Anforderungen erfüllt		
Verantwortlichkeit	SBB (Lead) und Gemeinde		
Massnahmen	- Heutige Anzahl Abstellplätze halten - Realisierung von 2 E-Ladestationen (bzw. 4 im Horizont 2040) - Tarifierung gemäss Empfehlungen anpassen		
Bemerkungen	-		
Kiss+Ride			
	Ist-Angebot	Zielangebot kurzfristig	Zielangebot 2040
Angebot	4 Stellplätze	1 Stellplätze	1 Stellplätze
Beschränkung	maximal 30 Minuten		
Lage	Anforderungen erfüllt		
Verantwortlichkeit	SBB (Lead) und Gemeinde		
Massnahmen	- Keine Massnahmen notwendig		
Bemerkungen	-		
Carsharing-Stellplätze			
	Ist-Angebot	Zielangebot	
Angebot	3 Stellplätze	für Angebot geeignet	
Lage	Anforderungen erfüllt		
Verantwortlichkeit	Gemeinde (Lead), SBB, Carsharing-Anbieter		
Massnahmen	-		
Bemerkungen	-		

Abbildung 1: Beispiel für A4-Blatt mit Übersicht zum Ist-Angebot und dem Zielangebot

ewp		Thurgau	
Anlage ID 369 Park+Ride		Bahnhof Kreuzlingen	
Dokumentation Ist-Angebot			
Anlage wird nicht zum Ist-Angebot des Bahnhofs gezählt, da diese nicht den definierten Kriterien entspricht.			
Allgemeine Informationen			
Kategorie	Park+Ride	Lage	gut (bis 40 Meter)
Bezeichnung Anlage	Blaue Zone Ost	Erhebungsdatum	05.10.2020
Parkierung Typ	Öffentlich	Beschränkung	Blaue Zone
Anzahl Parkfelder	12		
Bemerkungen	Parkfelder sind nicht für P+R nutzbar, da in Blauen Zonen tagsüber die maximale Parkdauer 1h beträgt		
Fotos			
Standort			

Abbildung 2: Beispiel für A4-Blatt mit Dokumentation des Ist-Angebots

3 Vorgehen und Massnahmen: Bahnhöfe

Nachfolgend wird das Vorgehen bei der Anwendung des Objektblatts und der Umsetzung der empfohlenen Massnahmen genauer beschrieben. Auf dem Objektblatt ist für jede Form der kombinierten Mobilität ein Abschnitt vorhanden. Für jede Mobilitätsform ist definiert:

- Ist-Situation: Wie viele Abstellplätze sind vorhanden? Weitere Informationen wie Ladestationen, Tarifierung, Lage etc.
- Verantwortlichkeit: Wer ist für die Massnahme zuständig?
- Ziel kurzfristig: Welches Angebot sollte heute idealerweise vorhanden sein?
- Ziel 2040: Welches Angebot sollte im Jahr 2040 voraussichtlich vorhanden sein?
- Massnahmen und Bemerkungen: Vorgeschlagene Massnahmen zur Umsetzung und allfällige Bemerkungen.

Wichtig: An Bahnhöfen wird die nachfolgende Priorisierung bei der Anordnung der Angebote empfohlen (was ist wie nahe am Bahnzugang resp. an der Personenunterführung?):

1. Bushaltestellen
2. Bike+Ride / Bike-/E-FäG²-Sharing (< 50 Meter ab Zugang zur Personenunterführung)
3. Kiss+Ride (< 100 Meter ab Zugang zur Personenunterführung)
4. Park+Ride / Carsharing (< 300 Meter ab Zugang zur Personenunterführung)

Die Planung der Massnahmen zur Umsetzung des Handlungsbedarfs zu den einzelnen Mobilitätsformen hat aus einer Gesamtsicht zu erfolgen, um damit dem grossen Nachfragedruck nach den Flächen an Umsteigepunkten gerecht zu werden. Insbesondere der Raum- und Platzbedarf für die Infrastrukturen und Anlagen mit Zielhorizont 2040 ist gesamthaft festzulegen und langfristig zu sichern.

3.1 Park + Ride

Federführung:	Bahnunternehmen
Übrige Beteiligte:	Gemeinden, (Private)

Pro Bahnhof bzw. Bushaltestelle werden spezifische Massnahmen empfohlen. Diese sind auf den ersten beiden Seiten des Objektblatts enthalten. Nachfolgend werden die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen erläutert.

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Stellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze empfohlen wird, kann die Erweiterung der Anlage direkt umgesetzt oder aber in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung durchgeführt werden. Die Massnahme der Erweiterung der Anlage wird auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung sinnvoll sein kann. Insbesondere wenn die Nutzung nicht bekannt ist oder für die Erweiterung der Anlage zusätzlicher Landerwerb erforderlich würde, wird eine vorgängige Erhebung empfohlen.

Dazu wird die Erhebung an 3 Werktagen zwischen 9 und 11 Uhr oder 14 und 16 Uhr ausserhalb der Ferienzeiten empfohlen. Als Richtwert gilt: Beträgt die mittlere Auslastung über alle relevanten Anlagen gemäss Objektblatt mehr als 70%, dann erfolgt ein Ausbau des Angebots. Liegt die mittlere Auslastung zwischen 50 und 70% kann die Erhebung jährlich wiederholt werden, um die

² E-FäG bezeichnen elektrisch betriebene fahrzeugähnliche Geräte wie E-Scooter, E-Trottinett, E-Skateboard etc.

Nachfrage erneut zu überprüfen und um festzustellen, ob bzw. wie stark die Nachfrage zunimmt. Ist der Standort auch von touristischer Bedeutung, wird zusätzlich eine Erhebung an Wochenenden empfohlen. Damit kann überprüft werden, ob die wochentägliche Nachfrage oder die Nachfrage am Wochenende massgebend ist.

Steht im Bahnhofsumfeld kein Platz für eine Erweiterung zur Verfügung, können verschiedene Möglichkeiten geprüft werden. Falls Land existiert, das für die Nutzung als P+R geeignet ist, kann dieses erworben und umgenutzt werden. Bevorzugt kann aber geprüft werden, ob bestehende, schlecht genutzte Anlagen in Park+Ride-Anlagen umgenutzt werden können. Dazu sind die Qualitätskriterien zu beachten (vgl. Kapitel 5.3.4 im Hauptbericht: Dauerhafter Zugang möglich, minimale Parkdauer von 10-12 Stunden ermöglichen etc.).

Massnahme: Reduktion der Anzahl Stellplätze

Wird als Massnahme die Prüfung einer Angebotsreduktion vorgeschlagen und besteht Potenzial zu einer anderen Nutzung der Fläche, dann wird empfohlen, die aktuelle Nutzung mit einem Monitoring zu erheben. Die Massnahme zur Angebotsreduktion wurde auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung sinnvoll ist. Dazu wird die Erhebung an 3 Werktagen zwischen 9 und 11 Uhr oder 14 und 16 Uhr ausserhalb der Ferienzeiten empfohlen. Ist der Standort auch von touristischer Bedeutung, wird zusätzlich eine Erhebung an Wochenenden empfohlen. Damit kann überprüft werden, ob die wochentägliche Nachfrage oder die Nachfrage am Wochenende massgebend ist.

Als Richtwert gilt: Beträgt die mittlere Auslastung gemäss Monitoring mehr als 50%, dann wird empfohlen, das Angebot beizubehalten und auf eine Umnutzung zu verzichten. Ist die Auslastung tiefer als 50%, kann das Angebot auf den vorgeschlagenen oder Erhebungswert reduziert werden.

Massnahme: Realisierung von E-Ladestationen

Bei mittleren bis grösseren Anlagen wird die Realisierung von E-Ladestationen empfohlen. Folgende Punkte zu beachten:

- Allenfalls ist eine schrittweise Erhöhung auf das vorgeschlagene Angebot denkbar, um den Bedarf periodisch prüfen zu können. Hierzu wird bei Neu- und Umbauten die Ausstattung von zusätzlichen Parkplätzen mit Leerrohren empfohlen, um später bei Bedarf zusätzliche Parkplätze mit E-Ladestationen ausrüsten zu können. Ausserdem ist die Anschlussleistung von Beginn weg auf eine höhere Anzahl an Parkplätzen auszulegen.
- Da sich die Fahrzeuge mehrere Stunden auf dem Parkplatz befinden, wird langsames Laden (11 kW) empfohlen.
- Bei der Planung von E-Ladestationen sind die bereitzustellende gesamthafte Ladekapazität aller Stationen zu beachten. Die lokalen Elektrizitätsversorger sind miteinzubeziehen.
- Um die Flächen ideal zu nutzen und einen Beitrag zur Stromproduktion zu leisten, können Dächer mit Photovoltaik-Anlagen erstellt werden.

Massnahme: Erfüllung der Qualitätskriterien

Falls die Qualität zu optimieren ist, wird die Prüfung folgender Qualitätskriterien empfohlen.

- **Zugänglichkeit:**
Die Stellplätze müssen immer zugänglich sein (24 Stunden an 7 Tagen in der Woche).
- **Zeitliche Beschränkung:**
Das Parkieren muss während mindestens 10-12 Stunden möglich sein, um Park+Ride auf dem Arbeitsweg einsetzen zu können.
- **Tarifierung:**
Park+Ride-Anlagen werden bewirtschaftet. Die Tarifierung wird nach Bahnhofstyp differenziert. Empfohlen werden folgende Mindesttarife:
 - Typ B1: ca. 8-10 CHF/d, Kurzzeit: 2 CHF/h, in Abhängigkeit von umliegenden Anlagen
 - Typ B2: ca. 6-8 CHF/d, Kurzzeit: 2 CHF/h, in Abhängigkeit von umliegenden Anlagen
 - Typ B3/B4: ca. 4-6 CHF/d, Kurzzeit: 1 CHF/h
- **E-Ladestationen:**
Bei mittleren bis grossen Park+Ride- und Park+Pool-Anlagen werden E-Ladestationen angeboten. Bei kleineren Standorten kann auf E-Ladestationen verzichtet werden.
- **Weitere Informationen zur Anordnung, Geometrie und Gestaltung** finden sich in den VSS-Normen SN40 291a (Parkieren: Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen) und in SN20 292a (Parkieren: Gestaltung und Ausrüstung der Parkieranlagen).

3.2 Kiss + Ride

Federführung:	Bahnunternehmen
Übrige Beteiligte:	Gemeinden, (Private)

Pro Bahnhof bzw. Bushaltestelle werden spezifische Massnahmen empfohlen. Diese sind auf den ersten beiden Seiten des Objektblatts enthalten. Nachfolgend werden die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen erläutert.

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Stellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Kiss+Ride-Plätze empfohlen wird, ist in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung durchzuführen. Die Massnahme der Erweiterung der Anlage wurde auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung zur Verifizierung des Bedarfs sinnvoll ist. Dazu wird die Erhebung an 3 Werktagen am Morgen (07:00 bis 09:00), Mittag (11:00 bis 13:00) und Abend (17:00 und 19:00) ausserhalb der Ferienzeiten empfohlen. Die Erhebung muss dabei kontinuierlich während mindestens 2 Stunden durchgeführt werden. Ist der Standort auch von touristischer Bedeutung, wird zusätzlich eine Erhebung an Wochenenden empfohlen. Damit kann überprüft werden, ob die wochentägliche oder die Nachfrage am Wochenende massgebend ist.

Kommt es regelmässig zu einer kompletten Belegung der Kiss+Ride-Stellplätze, so wird ein Ausbau empfohlen. Für eine effiziente Nutzung des Raums wird empfohlen, die Umnutzung bestehender Kurzzeitparkplätze zu prüfen. Wichtig ist dabei, dass die Benutzungsbedingungen Kiss+Ride-gerecht angepasst werden (Dauerhafter Zugang möglich, nicht nur für Kunden etc.).

Massnahme: Reduktion der Anzahl Stellplätze

Besteht Potenzial zu einer anderen Nutzung der Fläche, dann ist die aktuelle Nutzung mit einer Erhebung zu eruieren. Die Massnahme der Reduktion der Anlage wurde auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung zur Verifizierung des Bedarfs sinnvoll ist. Dazu empfehlen wir die Erhebung an 3 Werktagen am Morgen (07:00 bis 09:00), Mittag (11:00 bis 13:00) und Abend (17:00 und 19:00) ausserhalb der Ferienzeiten. Die Erhebung muss kontinuierlich während mindestens 2 Stunden durchgeführt werden. Ist der Standort auch von touristischer Bedeutung, wird zusätzlich eine Erhebung an Wochenenden empfohlen. Damit kann überprüft werden, ob die wochentägliche Nachfrage oder die Nachfrage am Wochenende massgebend ist.

Beträgt die mittlere Auslastung gemäss Monitoring mehr als 60%, dann wird empfohlen, das Angebot beizubehalten und auf eine Umnutzung zu verzichten. Ist die Auslastung tiefer als 60%, kann das Angebot auf den vorgeschlagenen Wert reduziert werden.

Massnahme: Zufahrt ermöglichen

Es ist möglich, dass keine Anzahl Stellplätze genannt wird und als Ziel nur eine Zufahrt zum Bahnhof definiert wird. In diesem Fall soll am Bahnhof lediglich die Möglichkeit angeboten werden, mit dem Fahrzeug vorfahren und Personen ein- und ausladen zu können. Es ist dazu jedoch keine weitere Massnahme notwendig, sofern die Zufahrt sichergestellt wird.

3.3 Carsharing

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Private, Bahnunternehmen

Pro Bahnhof bzw. Bushaltestelle werden spezifische Massnahmen empfohlen. Diese sind auf den ersten beiden Seiten des Objektblatts enthalten. Nachfolgend werden die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen erläutert.

Massnahme: Angebotseinführung prüfen

Falls der Bahnhof für die Einführung von Carsharing geeignet und noch kein Angebot vorhanden ist, wird zur Anregung einer Angebotseinführung die Kontaktaufnahme mit einem Carsharing-Anbieter empfohlen. Die Zusammenarbeit mit einem Carsharing-Anbieter ist ratsam, damit die Nutzung der Angebote niederschwellig möglich ist. Optional können auch Unternehmen vor Ort miteinbezogen werden, die ebenfalls Interesse an einem Carsharing-System zeigen.

3.4 Taxi

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Private, Bahnunternehmen

Aktuell ist an allen Bahnhöfen, bei denen ein Taxi-Angebot als sinnvoll erachtet wird, bereits ein Taxi-Angebot vorhanden. Es sind entsprechend keine Massnahmen festgehalten.

3.5 Bike + Ride

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Bahnunternehmen, (Private)

Pro Bahnhof bzw. Bushaltestelle werden spezifische Massnahmen empfohlen. Diese sind auf den ersten beiden Seiten des Objektblatts enthalten. Nachfolgend werden die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen erläutert. Bei allen Massnahmen wird empfohlen, sich auf das Merkblatt des Kantons³ zu stützen.

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Velo-Abstellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze definiert ist, kann die Massnahme direkt umgesetzt oder aber in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung durchgeführt werden. Die Massnahme der Erweiterung der Anlage wurde auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung zur Verifizierung des Bedarfs sinnvoll sein kann. Falls die Anlagen bei der im Rahmen des Konzepts durchgeführten Erhebung bereits überlastet waren oder eine zu hohe Auslastung bekannt ist, wird empfohlen, das Angebot direkt zu erhöhen.

Bei der Erweiterung der Anlage ist darauf zu achten, dass die Anlagen aus allen Richtungen gut durch den Veloverkehr erreichbar sind. Deshalb können mehrere dezentrale Standorte sinnvoll sein. Die für die zusätzlichen Abstellplätze benötigten Dachflächen können beispielsweise für Photovoltaik-Anlagen oder eine Begrünung genutzt werden. Allfällige Massnahmen sind, wo nötig, mit den Projekten zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) in den Bahnhöfen zu koordinieren. So können Synergien genutzt werden.

Eine Erhebung sollte an mindestens 3 Werktagen in den Monaten Juni und September, an einem Dienstag- und/oder Donnerstagnachmittag ausserhalb der Ferien durchgeführt werden. Bei bedeutendem Zupendleranteil sind ergänzende Zählungen nachts zwischen 22 und 24 Uhr sinnvoll, damit auch die Nachfrage der Zupendler erhoben wird. Deren Velos sind nachmittags nicht an den Bike+Ride-Anlagen zu finden. Nach der Realisierung einer Veloparkieranlage steigt in der Regel die Nachfrage nach Abstellplätzen. Das Resultat einer Zählung entspricht daher dem Minimalbedarf. Deshalb müssen mindestens 15 % mehr Veloparkplätze erstellt, als Velos gezählt werden.⁴

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Motorrad-Abstellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze als Massnahme definiert ist, wird in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung analog zur Erhebung der Velo-Abstellplätze empfohlen. Falls die Erhebung den Bedarf bestätigt, sind diese auf die angegebene Anzahl zu ergänzen.

Massnahme: Realisierung von E-Ladestationen

Bei mittleren bis grösseren Anlagen wird die Realisierung von E-Ladestationen empfohlen. Allenfalls ist eine schrittweise Erhöhung auf das vorgeschlagene Angebot denkbar, um den Bedarf zu prüfen. Hierzu wird bei Umbauten die Realisierung von zusätzlichen Leerrohren empfohlen, um später bei Bedarf zusätzliche Plätze mit E-Ladestationen ausrüsten zu können. Es ist darauf zu achten, dass die E-Ladestationen möglichst universal nutzbar sind. Bei der Planung von E-Ladestationen sind die bereitzustellende gesamthafte Ladekapazität aller Stationen zu beachten. Die lokalen Elektrizitätsversorger sind miteinzubeziehen.

³ Merkblatt Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen des kantonalen Tiefbauamts.

Link: <https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/69670/04-TG-VP-Bahn%3Ffe-Online.pdf>, abgerufen am 16.04.2021

⁴ Empfehlungen gemäss Merkblatt Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen des kantonalen Tiefbauamts.

Link: <https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/69670/04-TG-VP-Bahn%3Ffe-Online.pdf>, abgerufen am 16.04.2021

Massnahme: Realisierung Velostation prüfen

Bei grösseren Bahnhöfen wird die Realisierung einer überwachten Velostation oder Veloabstellanlage empfohlen. Für weitere Empfehlungen wird auf den Leitfaden Velostationen des Bundesamts für Strassen verwiesen.⁵ Gemäss dem Leitfaden Velostationen des Bundesamts für Strassen ASTRA akzeptieren ungefähr ein Drittel bis die Hälfte der Velofahrenden eine Kostenpflicht fürs Parkieren [15]. Als Richtwert wird deshalb empfohlen, ungefähr einen Drittel der Abstellplätze als kostenpflichtige, überwachte Station anzubieten.

Massnahme: Erfüllung der Qualitätskriterien

Die Qualität ist gerade bei Veloabstellplätzen sehr wichtig. Ungeeignete Parkiersysteme, fehlende Überdachung und weitere Defizite mindern die Attraktivität der Anlage stark. Falls einige der Anlagen am Bahnhof die Qualitätskriterien nicht erfüllen, ist dies auf dem Objektblatt festgehalten. Die genauen Informationen zu jeder einzelnen Anlage sind auf dem jeweiligen Anlageblatt zu finden.



Abbildung 3: Beispiel für überfüllte Anlage ohne Parkiersystem, Foto: ewp



Abbildung 4: Beispiel für Anlage mit Schieberinne, beleuchtet, abschliessbar und überdacht, Foto: ewp

Die Anlagen sind auf die nachfolgenden Qualitätskriterien zu prüfen:

- **Zugänglichkeit:**
Die Stellplätze müssen immer zugänglich sein (24 Stunden an 7 Tagen in der Woche).
- **Ausreichende Beleuchtung und Einsehbarkeit**
- **Überdachung sämtlicher Abstellplätze⁶**
- **Schieberinne, Vorderradhalter oder Anlehnbügel als Parkiersystem**
- **Für weitere Qualitätsmerkmale wird auf das Merkblatt des Tiefbauamtes für Velo-Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des Kantons Thurgau verwiesen.⁷**

⁵ https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/lv_m127_velostationen-empfehlungenfuerdieplanungundumsaetzung201.pdf.download.pdf/lv_m127_velostationen-empfehlungenfuerdieplanungundumsaetzung201.pdf, Link abgerufen am 09.04.2021

⁶ Die Dachflächen können beispielsweise für Photovoltaik-Anlagen oder eine Begrünung genutzt werden.

⁷ <https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/69670/04-TG-VP-Bahnh%3Ffe-Online.pdf>, abgerufen am 09.04.2021

3.6 Sharing-Angebote (Velo / fahrzeugähnliche Geräte)

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Bahnunternehmen, (Private)

Bei einigen Bahnhöfen ist es sinnvoll, dass in Zukunft neue Sharing-Angebote eingeführt werden. In diesem Fall sind entsprechende Flächen für ein allfälliges Verleihsystem am Bahnhof bereitzuhalten und in der Planung zu berücksichtigen. So kann beispielsweise ein neuer E-Bike-Sharing-Anbieter die Velos gebündelt am Bahnhof anbieten. Dementsprechend ist die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Anbietern notwendig. Optional können auch Unternehmen vor Ort miteinbezogen werden, die ebenfalls Interesse an einem Sharing-System zeigen.



Abbildung 5: Beispiel für Fläche am Bahnhof mit geteilten E-Trottinets, Foto: SBB

4 Vorgehen und Massnahmen: Bushaltestellen

Nachfolgend wird das Vorgehen bei der Anwendung des Objektblatts und der Umsetzung der empfohlenen Massnahmen genauer beschrieben. Analog zu den Bahnhöfen sind auf den Objektblättern für Bike+Ride folgende Informationen angegeben:

- Ist-Situation: Wie viele Abstellplätze sind vorhanden? Weitere Informationen wie E-Ladestationen, Tarifierung, Lage etc.
- Verantwortlichkeit: Wer ist für die Massnahme zuständig?
- Zielangebot: Welches Angebot sollte idealerweise vorhanden sein?
- Massnahmen und Bemerkungen: Vorgeschlagene Massnahmen zur Umsetzung und allfällige Bemerkungen.

Wichtig: Da es sich bei Bike+Ride an Bushaltestellen um Angebote handelt, die noch nicht stark verbreitet sind und noch nichts zentral über deren Nutzung bekannt ist, wird zuerst eine Pilotphase empfohlen. In dieser Pilotphase wird die Nutzung an fünf Haltestellen getestet. Basierend auf den Erkenntnissen der Pilotphase wird das Zielangebot danach justiert. Für Haltestellen, die nicht Teil der Pilotphase sind, werden noch keine Massnahmen empfohlen. Es ist auf dem Objektblatt vermerkt, ob die Haltestelle als Pilothaltestelle eingetragen ist.

Eigeninitiative von Gemeinden, die an Bushaltestellen Bike+Ride-Angebote zur Verfügung stellen wollen, ist erwünscht.

4.1 Bike + Ride

Federführung: Gemeinden
Übrige Beteiligte: (Private)

Pro Bahnhof bzw. Bushaltestelle werden spezifische Massnahmen empfohlen. Diese sind auf den ersten beiden Seiten des Objektblatts enthalten. Nachfolgend werden die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen erläutert.

Massnahme: Realisierung von Velo-Abstellplätzen

→ *derzeit nur für Pilothaltestellen empfohlen*

Falls die Realisierung von Abstellplätzen als Massnahme definiert ist, wird empfohlen, die Anzahl Abstellplätze bspw. mittels flexiblen Modulbauten direkt zu erhöhen. Dabei wird empfohlen, sich auf das Merkblatt des Kantons⁸ zu stützen. Bei einer hohen Anzahl angegebener Abstellplätze kann die Anzahl Abstellplätze auch schrittweise erhöht werden.

Anschliessend sollte die Auslastung innerhalb eines Jahres nach der Einführung erhoben werden. Eine Erhebung sollte an mindestens 3 Werktagen in den Monaten Juni und September, an einem Dienstag- und/oder Donnerstagnachmittag ausserhalb der Ferien durchgeführt werden. Die Resultate sollen in die Auswertung der Pilotphase einfließen.

5 Kontaktstelle

Kontaktstelle für Anliegen im Zusammenhang mit dem Konzept zur kombinierten Mobilität ist die Abteilung Öffentlicher Verkehr. Die Kontaktangaben können unten entnommen werden.

Herausgeber und Download:

Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr
Promenadenstrasse 8, 8510 Frauenfeld
www.oev.tg.ch
Tel: +41 58 345 54 72

Januar 2022

Verfasserin:

ewp AG, St.Gallen

Titelbild:

Thurbo AG, Kreuzlingen

⁸ Merkblatt Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen des kantonalen Tiefbauamts.

Link: <https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/69670/04-TG-VP-Bahn%3Ffe-Online.pdf>, abgerufen am 16.04.2021