Buskonzept Koszalin, Polen

Autor(en): **Hafner, Regula / Frei, Dominik**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2000)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957318

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Buskonzept Koszalin, Polen

Basierend auf einer Diplomarbeit der Hochschule Rapperswil entschieden sich die Behörden und die Verkehrsbetriebe der nordpolnischen Stadt Koszalin in Zusammenarbeit mit Schweizer PlanerInnen das städtische und regionale Busnetz neu zu organisieren. Neben der eigentlichen Arbeit, der effizienteren und kundenfreundlicheren Gestaltung des Busnetzes, sollte durch eine enge Zusammenarbeit ein Wissenstransfer im Bereich der modernen ÖV-Planung entstehen. Nachdem PlanerInnen im Juli 1998 mit den Arbeiten vor Ort begannen, wurde das Projekt nach einjähriger Dauer von Seiten der polnischen Behörden abgebrochen. In der *collage* 4/1998 stellten wir die Entstehung und die Grundsätze des Projektes vor. Aus zeitlicher und räumlicher Distanz wagen wir nun einen kritischen Rückblick auf die Zusammenarbeit zwischen allen Projektbeteiligten und zeigen Gründe auf, welche aus unserer Sicht zum Abbruch des Projektes geführt haben.

Réorganisation et extension du réseau de bus à Konszalin et environs (Pologne)
Ce projet basé sur un travail de diplôme de la Haute école de Rapperswil a été présenté dans collage 4/98. Le projet lui-même a été abandonné en juin 99. Nous procédons ici à l'examen critique des raisons qui expliquent cet abandon. Les attentes des autorités polonaises ne correspondaient pas à celles de leurs partenaires suisses. Elles voulaient qu'on leur soumette des

▶ **Regula Hafner, dipl. Geografin, Uni Zürich**
▶ **Dominik Frei, dipl. Raumplaner HTL, Baden**

Seit Beginn der 90er-Jahre besteht zwischen der nordpolnischen Stadt Koszalin und Herisau eine enge Zusammenarbeit. 1994 entstand die Idee, die Stadtverwaltung im Bereich Stadt- und Verkehrsplanung mit Diplomarbeiten zu unterstützen. Basierend auf einer solchen Arbeit, welche an der Abteilung Raumplanung der Hochschule Rapperswil (HSR) erarbeitet wurde, entschieden sich die Behörden und die Verkehrsbetriebe von Koszalin, ihr Busnetz umfassend zu überarbeiten.

Projektorganisation

Im Winter 1997/98 wurde zusammen mit den Stadtbehörden ein Grundsatzpapier mit den groben inhaltlichen und zeitlichen Zielen des Projektes erarbeitet. Die ProjektmitarbeiterInnen wurden durch die Schweizerische Ostmanagementstiftung (SOMS) bezahlt. Seitens der Koszaliner Behörde wurde die Unterkunft zur Verfügung gestellt sowie ein Dolmetscher organisiert und bezahlt.

Vorgehensweise

Nach Aufbau der, bedingt durch die vielen Projektbeteiligten, relativ schwerfälligen Projektorganisation, begann die eigentliche Arbeit. Umfangreiche Analysearbeiten gaben Aufschluss über das bestehende Busnetz sowie über die Stadtstruktur und -entwicklung. Eine Bevölkerungsumfrage, welche zusammen mit der Hochschule von Koszalin durchgeführt wurde, ergab wichtige Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse der Stadtbevölkerung.

Unsere Erwartungen ...
... und die tatsächliche Zusammenarbeit

Das erste Projektteam reiste mit der Vorstellung nach Koszalin, einen Prozess in Gang zu bringen, welcher es erlauben würde, gemeinsam mit den MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe Lösungsvorschläge zur Verbesserung des Busbetriebes zu erarbeiten. Dieses Vorgehen sollte diese MitarbeiterInnen zur Umsetzung des Konzeptes motivieren.
Unsere Vorstellung über die Zusammenarbeit entsprach nicht denjenigen der Stadtbehörden und der Verkehrsbetriebe. In ihren Augen kamen wir als SpezialistInnen nach Koszalin. Von uns wurde erwartet, dass wir in kürzester Zeit Lösungen zur Reorganisation des Busnetzes aufzeigen. Dadurch entstand eine Distanz, welche eine gleichberechtigte Zusammenarbeit mit den MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe verunmöglichte. Die lokalen MitarbeiterInnen konnten sich mit unseren Lösungsvorschlägen nicht identifizieren, weshalb ihre Motivation, sich mit den Lösungen auseinander zu setzten und sie umzusetzen, sehr klein war.
Die Zusammenarbeit mit den städtischen Behörden und Ämtern beschränkte sich weitgehend auf Präsentationen an denen die lokalen Behörden und Ämtern nur selten aussagekräftige und verbindliche Stellungnahmen abgaben.

Sprachliche und methodische Differenzen

Die mangelnden Sprachkenntnisse des Projektteams bedingten bei allen Gesprächen einen Dolmetscher. Dies vergrösserte die Distanz weiter. Neben der sprachlichen und fachlichen Entfernung wurden auch Differenzen in der Methodik sichtbar. Die MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe konnten mit dem auf langfristige Ziele ausgerichteten Projektablauf wenig anfangen. Trotz detailliertem Arbeitsprogramm schafften wir es nicht, das Ziel und den dafür notwendigen Weg verständlich aufzuzeigen.

Überschätzung der Entscheidungskompetenzen

Wir mussten feststellen, dass wir die Entscheidungskompetenzen der städtischen BeamtInnen und der Verkehrsbetriebe überschätzt hatten. Trotz der privatwirtschaftlichen Eigenständigkeit der Verkehrsbetriebe lagen sämtliche Kompetenzen betreffend Busnetzplanung bei den Stadtbehörden, welche im öffentlichen Verkehr als Angebotsbestellerin auftritt. Wir arbeiteten also hauptsächlich mit Personen zusammen, welche de facto keine Entscheidungskompetenzen besassen.

Wechsel in der politischen Führung

Erschwerend dazu kam, dass nach den kommunalen Wahlen im Herbst 1998 eine neue Partei an die Spitze der städtischen Politik gewählt wurde. Dies hatte zur Folge, dass nicht nur politische Ämter, sondern auch leitende Posten in den für uns wichtigen Verwaltungsabteilungen personell neu besetzt wurden. Nach den Wahlen sah sich das Projektteam mit Personen konfrontiert, welche das Projekt, dessen Inhalt und Ziele kaum kannten. Die Aufbauarbeit begann von Neuem.

Der Projektabbruch und dessen Gründe

Im Juni 1999 teilte uns der Stadtpräsident mit, dass er an der Weiterbearbeitung des Projektes nicht mehr interessiert sei. Als Grund für den Abbruch gab er fehlende Finanzen für die Realisierung des zentralen Bushofes beim Bahnhof an. Gleichzeitig teilte man uns mit, dass die Bearbeitung anderer Projekte durch das Projektteam erwünscht sei – dies waren Projekte im Bereich der Quartiererschliessung für den motorisierten Verkehr sowie die Projektierung eines Einkaufs- und Gewerbezentrums.
Diese Mitteilung machte deutlich, dass die neue Stadtbehörde ihr Interesse weg vom öffentlichen Verkehr hin zum motorisierten Individualverkehr verlagerte.
Als schwerwiegender Mangel zeigte sich die auf sechs Monate beschränkte Arbeitsdauer (Bedingung SOMS) der PlanerInnen aus der Schweiz. Nachdem in aufwendiger Kleinarbeit eine Basis von gegenseitigem Respekt und Anerkennung geschaffen werden konnte, musste organisationsbedingt das erste Projektteam Koszalin verlassen. In einem Projekt, wo Konstanz und Vertrauen die wichtigsten Grundpfeiler sind, dürfen keinesfalls ganze Projektteams ausgewechselt werden.

Was sollte bei einem weiteren Projekt verbessert werden?

Bei derartigen Projekten sollte vor Ort eine engagierte, sowohl fachlich als auch methodisch kompetente Person engagiert werden. Diese Person sollte als ModeratorIn zwischen den Projektbeteiligten auftreten und den Entwicklungsprozess lenken. Im Weiteren müssten lokale EntscheidungsträgerInnen frühzeitig verbindlich in den gesamten Prozess eingebunden werden. So könnte eine festere Basis aufgebaut werden und Entscheidungen hätten auch nach einem Regierungswechsel noch immer Gültigkeit.

Was bleibt nach Abbruch der Arbeiten übrig?

Den Behörden und Verkehrsbetrieben von Koszalin konnte ein Konzept zur Verbesserung des Busnetzes zur Verfügung gestellt werden. Falls das Interesse der lokalen Behörde in einigen Jahren wieder erwachen sollte, lässt sich dieses Konzept ohne Unterstützung unsererseits umsetzen.
Für die MitarbeiterInnen aus der Schweiz war dieses Projekt, trotz Abbruch, eine sehr wichtige berufliche Erfahrung. Durch dessen Komplexität, Dauer und Umfang bot sich für die ProjektmitarbeiterInnen eine Aufgabe, wie sie sich für junge PlanerInnen in der Schweiz nur sehr selten bietet. Für alle war dieses Projekt eine einmalige methodische, fachliche, kulturelle und persönliche Erfahrung. ■

solutions toutes faites, alors que les initiateurs suisses souhaitaient une réelle collaboration. De plus, les entreprises de transports de Konszalin sont privées, mais les arrêts de bus relèvent des pouvoirs publics. Ces difficultés étaient renforcées par le problème de la langue, car toutes les discussions avaient lieu en présence d'un interprète. Par ailleurs, il s'est avéré que les partenaires sur place n'avaient pas de compétence décisionnelle. En outre, il y a eu des élections et les nouvelles autorités, qui ont fait état du manque d'argent pour mettre un terme à cette entreprise étaient en fait moins intéressées par les transports collectifs que par les transports individuels. Le projet a le mérite d'exister, il peut toujours servir et l'expérience elle-même a été enrichissante, malgré son interruption.