

Reorganisation des Busnetzes der polnischen Stadt Koszalin

Autor(en): **Frei, Dominik**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1998)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957127>

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.

Reorganisation des Busnetzes der polnischen Stadt Koszalin

Seit Mitte Juli arbeiten zwei Schweizer Raumplaner in der nordpolnischen Stadt Koszalin an der Reorganisation des städtischen Busnetzes. Zusammen mit den Mitarbeitern der städtischen Verkehrsbetrieben arbeiten sie an Vorschlägen, wie das bestehende Busnetz effizienter und kundenfreundlicher organisiert werden kann. Durch diese enge Zusammenarbeit soll erreicht werden, dass die Vorschläge auf grosse Akzeptanz stossen und langfristig umgesetzt werden.

Komplexe Aufgaben in der Raumplanung

Im Bereich Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung gibt es in allen Ländern des ehemaligen Ostblocks interessante und komplexe Aufgaben zu lösen. Einen intensiven Austausch zwischen Fachleuten aus ost- und westeuropäischen Ländern ist für beide Seiten sehr lehrreich. Deshalb bemüht sich die Abteilung Raumplanung der Hochschule Rapperswil (HSR) seit einigen Jahren das Stadtplanungsamt der nordpolnischen Stadt Koszalin mit Studienprojekten und Diplomarbeiten fachlich und methodisch zu unterstützen. Aufgrund einer Diplomarbeit, welche durch Studenten im Sommer/Herbst 1995 erarbeitet wurde, haben sich die Behörden der Stadt Koszalin und die Geschäftsleitung der Verkehrsbetriebe Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. Koszalin (MZK) entschieden, das städtische Busnetz von Koszalin überarbeiten zu lassen.

In enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben arbeiten seit Mitte Juli dieses Jahres die beiden Abgänger der Abteilung Raumplanung, Dominik Frei und Claudio Pasquini, an Vorschlägen, wie das heute bereits leistungsfähige Busnetz noch effizienter und kundenfreundlicher organisiert werden kann. Dieses Projekt, wird vom Partnerschaftsverein Herisau-Koszalin getragen und im Rahmen der Technologie- und Know-how-Transfers der Abteilung Raumplanung der HSK geleitet. Die fachliche Projektleitung liegt bei Peter Hotz, langjähriger Dozent für Verkehrsplanung an der Abteilung Raumplanung.

Wo liegt Koszalin?

Koszalin liegt im Nordwesten von Polen an der Verkehrsachse zwischen Szczecin (Stettin) und Gdańsk (Danzig). Heute hat Koszalin rund 112'000



Einwohner und 56'000 Arbeitsplätze (vorwiegend im 3. Wirtschaftssektor). Noch bis Ende 1998 ist Koszalin Verwaltungshauptort der gleichnamigen Wojewodschaft (Verwaltungsbezirk, welcher den Schweizer Kantonen entspricht). Da diese Verwaltungsbezirke in Polen neu organisiert wurden, verliert Koszalin diese Funktion und wird in die Wojewodschaft Szczecin integriert. Diese Umstrukturierung wird für die Region und die Stadt einschneidende Folgen haben: Koszalin muss auf neue Entwicklungsstrategien setzen! In den letzten Jahren wurde in der Stadt Koszalin das Angebot an Studienplätzen stark ausgebaut (zur Zeit rund 20'000 Studienplätze). Zudem soll die Nähe zur Ostsee genutzt werden: Koszalin soll zu einer Region mit nachhaltigem Tourismus werden.

In diesem Zusammenhang spielt auch die Neuorganisation des Busnetzes eine tragende Rolle. Zwar dient das Busnetz primär den Einwohnern der Stadt, dennoch soll auch den künftigen Touristinnen und Touristen ein attraktives Busangebot zur Verfügung stehen. Das neue Busnetz ist somit ein wichtiger Mosaikstein in der Entwicklung der Stadt und der Region Koszalin.

Konkurrenz zum Privatfahrzeug

Wie in allen Ländern des ehemaligen Ostblockes, konnten sich, unter der Kommunistischen Regierung, nur wenige Personen ein privates Motor-

Endstation in einem dichten Wohngebiet
(Bild: Claudio Pasquini)

► Dominik Frei, dipl. Siedlungsplaner HTL, Baden/Schweiz zur Zeit Mitarbeiter bei: Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. (MZK), Koszalin/Polen

Aufruf

Die Arbeiten werden Ende Jahr jedoch noch nicht abgeschlossen sein. Es besteht die Möglichkeit, dass weitere Fachpersonen aus dem Bereich Raum- und Verkehrsplanung für sechs Monate in Koszalin die begonnenen Arbeiten weiterführen können. Interessentinnen und Interessenten melden sich bei Peter Hotz c/o Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Brugg, Telefon 056/460 91 00.

fahrzeug leisten: Seit der politischen Wende 1989 hat der Anteil an privaten Motorfahrzeugen stark zugenommen. Mit einem Motorisierungsgrad von 233 PKW's / 1'000 Einwohner liegt Koszalin noch weit unter den schweizerischen Verhältnissen, jedoch wird das Stadtbild auch hier zunehmend durch das Prestigeobjekt Auto beherrscht. Dennoch ist der Bus neben dem «zu Fuss gehen» nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel. Da jedoch nicht zu erwarten ist, dass in absehbarer Zeit der Autoverkehr durch restriktive Massnahmen eingeschränkt wird, muss das Busnetz attraktiver, zuverlässiger und kundenfreundlicher werden. Die heutigen Fahrgastzahlen sollen zumindest gehalten werden können; durch gezielte Massnahmen sollen jedoch auch neue Kundensegmente angesprochen und für den Bus gewonnen werden.

Neue marktwirtschaftliche Randbedingungen

Die städtischen Verkehrsbetriebe, welche früher ein Budgetbetrieb der Stadt Koszalin waren, sind seit dem 1. September 1997 ein privatwirtschaftlicher Betrieb. Wie die Finanzierung des Busnetzes zwischen den Verkehrsbetrieben und der Stadtverwaltung aufgeteilt wird, ist noch nicht detailliert geklärt. Ein erheblicher Teil der Einkünfte der Verkehrsbetriebe wird jedoch aus dem Verkauf von Fahrkarten erzielt werden müssen. Neben den raumplanerischen und den verkehrstechnischen Randbedingungen müssen die neuen marktwirtschaftlichen Randbedingungen der Verkehrsbetriebe ebenfalls in die Neuorganisation des Busnetzes miteinbezogen werden.

Leistungsfähiges Busnetz als Vorgabe – dennoch besteht Handlungsbedarf

Heute durchqueren 19 Buslinien die Stadt. 13 Linien fahren innerhalb des Stadtgebietes, 6 Linien verbinden Gemeinden in der näheren Umgebung von Koszalin. In Spitzenstunden (Arbeitsverkehr) gewährleisten 68 Busse einen reibungslosen Busbetrieb. Täglich werden rund 70'000 Fahrgäste transportiert.

Dennoch gibt es viele Möglichkeiten wie das Busnetz kundenfreundlicher und effizienter organisiert werden kann:

■ **Unübersichtliches Busnetz:** Durch den unübersichtlichen Aufbau des Busnetzes ergeben sich einerseits viele Doppelspurigkeiten in der Linienführung, andererseits werden wichtige Gebiete nicht oder nur unzureichend erschlossen. Durch die Reduktion der Anzahl der Buslinien auf logische und nachvollziehbare Streckenführungen, sollen Doppelspurigkeiten vermieden und andere Gebiete besser erschlossen werden.

■ **Unübersichtliche Fahrpläne:** Da die Verkehrsbetriebe sehr häufig die Fahrpläne ändern, wer-

den diese den Kunden nicht in gedruckter Form abgegeben. Die Fahrgäste kennen somit die Fahrzeiten der einzelnen Buslinien nicht. Dies hat zur Folge, dass die Wartezeiten an den Haltestellen generell sehr lange sind.

Durch die Einführung des Taktfahrplanes auf allen Buslinien können die Wartezeiten der Fahrgäste an den Haltestellen verkürzt werden. Zudem werden die Fahrpläne der einzelnen Buslinien aufeinander abgestimmt. Dadurch wird ermöglicht, dass an den beiden wichtigsten Verkehrsknotenpunkten, Bahnhof und Stadtplatz, nach dem Rendezvous – Prinzip mehrere Buslinien zur selben Zeit eintreffen und die Fahrgäste ohne lange Wartezeit auf Busse anderer Linien umsteigen können.

■ **beim Umsteigen von Bus zu Bus muss eine neuer Fahrschein gelöst werden:** Heute ist es nicht möglich mit einem Fahrschein auf einen anderen Bus umzusteigen. Die Fahrgäste nehmen daher lange Fusswege in Kauf um den gewünschten Weg möglichst mit einem Fahrschein zurücklegen zu können. Zudem ist der Preis für eine Fahrkarte relativ hoch – kurze Strecken werden fast ausschliesslich zu Fuss zurückgelegt.

Auf dem gesamten Busnetz soll das Zeitfahrkartensystem, wie es bereits in allen Städten der Schweiz aber auch bereits in einigen Städten in Polen angewendet wird, eingeführt werden. Dies ermöglicht zudem die Einführung eines preiswerten Kurzstreckentickets. Neben der Umsteigemöglichkeit können dadurch neue Kundinnen und Kunden, welche die kurzen Strecken zur Zeit zu Fuss zurücklegen, gewonnen werden.

■ **Verkehrstechnische Probleme:** Durch die starke Zunahme des Autoverkehrs bleiben die Busse an Verkehrsknoten verkehrsreicher Strecken im Stau stecken und können den Fahrplan nicht einhalten.

Künftig sollen dem Busverkehr möglichst viele intelligente Prioritäten im Strassenverkehr eingeräumt werden: Mit Hilfe von Vorrangsregelungen, speziellen Steuerungen von Lichtsignalanlagen sowie Busspuren soll der Busverkehr gegenüber dem privaten Autoverkehr bevorzugt behandelt werden.

Enge Zusammenarbeit soll die Umsetzung der Vorschläge ermöglichen

Die Überarbeitung des Busnetzes erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Personen der städtischen Verkehrsbetriebe. Dadurch soll einerseits das Know-how im städtischen öffentlichen Verkehr weitergegeben werden und zudem erreicht werden, dass die gemeinsam erarbeiteten Vorschläge auf grosse Akzeptanz stossen und somit langfristig und etappenweise durch die Verkehrsbetriebe selbst umgesetzt werden. ■