



Zukünftiges

# Auf und unter den Perrondächern

**Perrondächer sollen das Verhalten von Reisenden verändern. Wie ist das möglich, und wieso ist es wichtig, Personenflüsse zu optimieren? Die Südostbahn arbeitet an einer Studie zur Verlängerung der Perrondächer beim Bahnhof Wattwil. Blicken wir in die Zukunft, schauen wir über die Dächer von Wattwil hinaus.**

*Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Thomas Lutz*

Es regnet, und der kalte Wind fegt über den Perron in Wattwil. Der Voralpen-Express fährt erst in sechs Minuten ein. Die Wartenden versammeln sich unter dem Dach. Von der Personenunterführung im Norden kommt ein Schwall von Reisenden dazu, die gleich beim Perronzugang stehen bleiben. Vermutlich ist gerade der Bus von Lichtensteig angekommen. Endlich kommt er, der kupferfarbene Voralpen-Express. Der überdachte Teil des Perrons ist mittlerweile ziemlich voll. Keiner wagt sich raus in den Regen, um über die vorderen Zugtüren zuzusteigen. Alle drängen sich über die wenigen Türen, die direkt vom überdachten Perronteil erreichbar sind, in den Zug hinein – das dauert.

## Die Gegebenheiten in Wattwil

Der Personenfluss am Bahnhof Wattwil ist nicht optimal, und die Umsteigezeiten sind zum Teil knapp. Die SOB arbeitet an einer Studie, die unter anderem die Verlängerung der Perrondächer untersucht und wie sich dadurch die Verteilung der Reisenden auf den Perrons verbessert. Zwischen der Überdachung der Personenunterführung Süd und dem Perrondach im Norden klafft auf Gleis 2 und 3 eine Lücke von zirka 100 Metern beziehungsweise 85 Metern auf Gleis 4 und 5. So hält auch der 150 Meter lange Voralpen-Express in Bereichen der Perrons an, die keine Bedachung aufweisen.

Es ist gut möglich, dass die Unterführung Süd in Wattwil zukünftig an Bedeutung gewinnen wird, was die Notwendigkeit einer durchgängigen Überdachung verdeutlicht: einerseits infolge der Siedlungsentwicklung auf dem Bahnhofgelände – gemeint ist die Überbauung «Bahnhof Süd» –, andererseits aufgrund der Entwicklung der Schulstandorte Campus Wattwil.

Zudem sind die bestehenden Dächer teilweise sanierungsbedürftig. Diese Gegebenheiten nimmt die Südostbahn zum Anlass, die Situation für die Kundschaft zu verbessern. Darüber hinaus prüfen die Fachbereiche der SOB auch, ob die Installation einer Fotovoltaikanlage möglich ist und wie es um das Thema Biodiversität auf den Dächern steht.

## Personen lenken

Warum ist es wichtig, Personenflüsse zu regeln, und inwieweit ist das möglich? In erster Linie geht es um die Sicherheit der Passagiere – denn ein Perron ist ein Gefahrenbereich. Als Transportunternehmen ist die SOB verpflichtet, einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Die Perronbreite ist der limitierende

Blick auf den Bahnhof Wattwil: Fehlende Überdachung zwischen der Personenunterführung Süd und dem Perrondach im Norden.





Perronzu- und abgang am Bahnhof Wattwil. Taktill-visuelle Markierungen entlang der Perronkante.

Faktor für die Kapazität eines Bahnhofs. Bestehende Bahnhöfe befinden sich meistens in dicht bebauten Stadtgebieten, sodass eine Verbreiterung nicht beliebig möglich ist. Die vorhandenen taktil-visuellen Markierungen bei Perronzu- oder abgängen, Perronkanten, Perronenden, Treppen und Stufen dienen der Sicherheit und der Orientierung sowie der lückenlosen Führung aller Reisenden. Die Richtlinien gibt das Bundesamt für Verkehr (BAV) vor, die in den jeweiligen Leitfäden verbindlich verankert sind. Diese Vorgaben sind sehr detailliert. So gilt für die Platzierung von Abfalleimern ein Abstand von 20 Metern zum Perronzu- oder abgang, damit die Menschenströme nicht stocken. Kurz gesagt: Es gibt kaum Gestaltungsfreiraum. Markierungen wie Wegweiser auf dem Boden sind verboten. Die blauen Piktogramme weisen den Weg. Auch die Lichtverhältnisse sind vorgegeben. Dazu gehört beispielsweise die Lichttemperatur – das heisst, wie warm oder kalt das Licht wirkt. Wenn ein Perron durchgängig beleuchtet ist, verteilen sich die Reisenden besser. Die Reisenden werden bewusst nicht mit Informationen überflutet, um deren Aufmerksamkeit während des Aufenthalts auf den Perrons nicht zu beeinträchtigen und um die Reisenden nicht zu desensibilisieren. Sie erhalten nur die nötigsten Informationen. Durchsagen und Anzeigen bezüglich Fahrklasse und Sektoren dienen dazu, den Fahrgastwechsel auf den Perrons zu begünstigen – was nicht immer gleich gut funktioniert.

Ein Transportunternehmen schafft die Rahmenbedingungen gemäss den gesetzlichen Vorgaben. Das Verhalten der Reisenden lässt sich aber nur beschränkt beeinflussen. Aus Sicherheitsgründen werden die Perrons nüchtern gehalten, denn sie sind nur für kurze Aufenthalte gedacht.

### **Blick in die Glaskugel**

Wann beginnt die Zukunft? Die Zukunft ist ein fortlaufender Prozess. Wir treffen Annahmen, was beispielsweise in 20 bis 40 Jahren sein wird, aber eine Garantie, dass sich Annahmen auch bewahrheiten werden, gibt es nicht. Blicken



wir in die Zukunft, so konzentrieren sich die Betrachtungen nicht ausschliesslich auf die Bahn: Faktoren wie Siedlungsentwicklungen und das Verhalten der Menschen spielen auch eine wichtige Rolle. Was wir mit Bestimmtheit wissen: Die Veränderung ist die einzige Konstante.

### **Kapazitätsgrenzen**

Steigen die Zahlen der Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Verkehr, werden die Kapazitäten immer knapper – vor allem in Stosszeiten. Sind die Bahnhöfe nicht mehr weiter ausbaufähig und haben die Zuglängen das Maximum erreicht, sind Transportunternehmen gezwungen, die Kapazitäten beispielsweise durch Takterhöhungen im Zugverkehr zu steigern. Dies bedingt in den meisten Fällen teure Ausbauten der Infrastruktur. Die SOB engagiert sich für digitale Mobilitätsplattformen und Branchenprogramme, die den Eisenbahnbetrieb dynamisieren können. Indem wir ständig beobachten, aufmerksam bleiben und an den Entwicklungen mitarbeiten, haben wir die Chance, die Zukunft mitzugestalten.

### **Bahnhöfe mit erweiterten Funktionen**

Durch neue Mobilitätsformen bekommen Bahnhöfe neue Funktionen. Bahnhöfe sind keine Start- und Endpunkte. Sie können mehr sein als ein Umsteigeort: Bahnhöfe als attraktive Marktplätze, die eine erweiterte Funktion über-

Wegweisende Piktogramme, Sitzgelegenheiten für die Reisenden und Abfalleimer, die sich an Orten befinden, wo sich die Reisenden länger aufhalten.





Durch flexible Arbeitszeiten gäbe es weniger Kapazitätsengpässe.

nehmen und beispielsweise dem Verkehrsmittelwechsel dienen. Bahnhöfe können Orte sein, wo sich schnell und unkompliziert Dinge des Alltags erledigen lassen. Manifestieren sich so neue Verhaltensmuster, hat das Auswirkungen auf die Angebotsplanung und auf die Verteilung der Reisenden am Bahnhof und auf den Perrons.

### **In den Verhaltensmustern liegt die Lösung**

Das Verhalten der Menschen ist ein entscheidender Faktor. Es stellt sich die Frage: Wie verhalten sich die Menschen in Zukunft? Zum einen ist es eine Generationenfrage, zum anderen sind es Gewohnheiten.

Die einen sind hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs, die anderen bevorzugen den Individualverkehr. Digitale, intermodale Mobilitätsplattformen ermöglichen eine Verschmelzung von verschiedenen Arten der Fortbewegung, und in diese Richtung geht die Reise. Wie viele Stunden pro Tag fährt ein Autobesitzer seinen Wagen, und wie lange wird das Auto auf dem Parkplatz abgestellt? Das Verhältnis ist fragwürdig. Seit einigen Jahren ist zu beobachten, dass die Anzahl der Haushalte, die ein eigenes Auto besitzen, langsam abnimmt. Dennoch ist Carsharing hierzulande derzeit noch eher eine Seltenheit.

Ein abstraktes Beispiel: Würde sich das ganze Verkehrsaufkommen auf 24 Stunden gleichmässig verteilen lassen, gäbe es keinerlei Kapazitätsengpässe. Diese Aussage wirkt möglicherweise befremdend – doch in einer abgeschwächten Form ergibt sie durchaus Sinn. Verhaltensänderungen können zu einer besseren Verteilung führen. Das bedeutet, dass Unternehmen ihre Arbeitsmodelle hinterfragen und neue Strukturen schaffen könnten. Einige Tätigkeiten sind problemlos von zu Hause aus machbar. Flexible Arbeitszeiten oder Stundenpläne, angepasst an den individuellen Biorhythmus, sind weitere Möglichkeiten, Kapazitätsengpässe zu Stosszeiten zu verringern.

### **Zurück zum Bahnhof Wattwil**

Die Südostbahn geht davon aus, dass sich dank der Dachverlängerung in Wattwil die Reisenden in Zukunft besser verteilen werden. Eine perfekte und homogene Aufteilung ist jedoch nicht garantiert. Interessant bleibt, wie sich der Standort Wattwil weiterentwickeln wird. Und was in Zukunft auf den Perrondächern gedeihen wird? Den Transportunternehmen werden in Sachen Mobilität mit Sicherheit spannende Herausforderungen blühen, was eine gute Zusammenarbeit der gesamten Branche verlangt. ●