



Kommunikation Nachtnetz an Haltestellen



Kommunikation Nachtnetz an Haltestellen

Ab Fahrplanwechsel 2021/22 wechseln im Zürcher Nachtnetz viele der peripheren Haltestellen von «nur zum Aussteigen» auf «Ein- und Ausstieg möglich». Meistens ist der Platz für Linientafeln in den Stelen und/oder für Fahrplanaushänge begrenzt und es wird mit einer geringen Anzahl Einsteiger gerechnet. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass die Nutzerinnen und Nutzer des Nachtnetzes Smartphone-affin sind. Aus diesen Gründen stellt sich die Frage, wie das Nachtnetz in diesen Fällen mit einem sinnvollen Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der Haltestelleninfrastruktur kommuniziert werden soll. ZVV und MVU haben sich am 25.03.2021 auf das folgende Vorgehen geeinigt:

1. Operative Umsetzung

Für die Anfertigung und Finanzierung von Linientafeln und Fahrplanaushängen sind die MVU zuständig. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten versorgt der ZVV die MVU mit den Rahmenbedingungen und Layouts.

2. Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur

Je nach Anzahl Einsteiger pro Haltestelle oder Bedeutung der Haltestelle (Anzahl Linien, Anschlussknoten, etc.) stehen den MVU vier Varianten zur Verfügung, das Nachtnetz zu kommunizieren:

1. Haltestellen mit vielen Einsteigern/hohere Bedeutung im Nachtnetz:

Vollausrüstung, wie heute üblich. Integration einer Linientafel in die Stele, Fahrplanaushang Nachtnetz pro Linie und betreffender Fahrtrichtung auf Fahrplantafel/im Fahrplankasten.

2. Periphere Haltestellen mit wenigen Einsteigern und begrenztem Platz in Stele und/oder auf Fahrplantafel/im Fahrplankasten:

Reicht der Platz in der Stele nicht mehr für eine Nachtnetz-Linientafel, so kann auf der Stele ein sogenannter «Topper» angebracht werden. Dieser weist dieselbe Masse wie die Linientafel in der Stele auf: Länge: 63,6 cm / Breite: 16,5 cm / Tiefe: 0,3 cm.

Unabhängig von der Grösse der Fahrplantafel/des Fahrplankastens an der Haltestelle gilt im Grundsatz die folgende Prioritätenfolge für Aushänge (wobei 1 der höchsten Priorität entspricht):

1. Fahrplanaushänge Tagnetz
2. Liniennetzplan Tagnetz
3. Fahrplanaushänge Nachtnetz
4. Tarifzonenplan
5. Liniennetzplan Nachtnetz

6. Ortsplan
7. Weitere Aushänge

In Ausnahmefällen kann es aus Fahrgast-sicht sinnvoll sein, den Liniennetzplan des Tagnetzes zugunsten des Fahrplanaushangs für das Nachtnetz wegzulassen. Dies ist gemäss Vorgaben des Qualitätsmesssystems (QMS) des regionalen Personenverkehrs (RPV) eigentlich nicht zulässig, weshalb dieses Vorgehen zurückhaltend gewählt werden soll.

Bei doppelseitigen Fahrplankasten müssen nicht zwingend auf beiden Seiten dieselben statischen Aushänge aufgehängt werden.

3. Abgelegene Haltestelle, an denen kaum Einsteiger erwartet werden:

Keine Kommunikation des Nachtnetzes, wenn kaum Einsteiger erwartet werden. Mit zunehmender Praxiserfahrung soll geprüft werden, ob zur Kommunikation des Nachtnetzes zusätzliche Infrastrukturmassnahmen notwendig sind oder ob die Möglichkeit zum Einstieg aus dem Angebot entfernt werden soll.

Die MVU planen Infrastrukturmassnahmen und die konkrete Ausgestaltung der Fahrgastinformation an Haltestellen in Eigenverantwortung. Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel 2021/22 ist der ZVV mit einer Haltestellenliste und der jeweils umgesetzten Variante zu informieren. Falls aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die obenstehenden Varianten abweichend umge-



Abb. 1: Beispiele für Topper auf der Stele

setzt werden müssen, ist dies ebenfalls festzuhalten. So kann die vorliegende ZVV-Richtlinie weiterentwickelt werden.

3. Layout/Inhalt Linientafeln und Topper Nachtnetz

Mit Einführung des Info11-Stelensystems im ZVV wurde für die Nachtnetz-Linientafeln und -Topper ein neues Layout eingeführt. Die Einführung erfolgte nur bei Anpassungen des Angebots, weshalb heute noch immer zwei Layoutvarianten für die Linientafeln des Nachtnetzes im Einsatz sind. Die nachfolgenden Vorgaben halten sich weiterhin an das neuere Layout von 2011 mit zusätzlichen Varianten, die einen breiteren Einsatz ermöglichen.

Neue Linientafeln und Topper für das Nachtnetz sollen ausschliesslich mit dem nachfolgenden Layout umgesetzt werden. Dabei ist das Gesamtbild an der Haltestelle zu wahren. Betrifft eine Angebotsanpassung nur eine von mehreren Nachtnetz-Linientafeln an einer Stele, sind alle Linientafeln auf das neue Nachtnetz-Layout anzupassen.

Topper können analog für die Kommunikation von Tagnetz-Linien oder anderen Services (z. B. «On Demand»-Angebote) verwendet werden.

Nachfolgend sind die verschiedenen Layoutvarianten für Nachtnetz-Linientafeln und -Topper aufgeführt mit den jeweiligen dazugehörigen Massen der Liniennummer-Icons.

Alle Masse sind in mm angegeben

3.1. Linientafel/Topper für 1 Nachtnetz-Linie (Abb. 2 bis 5)

Gemäss bisherigen Ausführungen gibt es Haltestellen, an denen kein Fahrplanausgang für die betreffende Nachtnetz-Linie vorhanden ist. Aus diesem Grund ist in diesem Fall der Linienfahrweg aufzuführen. Aus Platzgründen sind dazu nicht die globalen Haltestellennamen, sondern die relevanten Ortschaften auf dem Linienfahrweg zu nennen. Die Ortschaft der Zielhaltestelle ist Teil des Erkennungsschlüssels und muss analog der Zielanschrift auf dem Fahrzeug und im Online-Fahrplan immer abgebildet werden.

Die Ortschaftsnamen werden aneinander mit Streckenstrich (nicht Divis) aufgeführt. Es sind bis zu drei Zeilen möglich.

Abb. 2: Anzeige mit einer Liniennummer und Fahrtweg/Ziel auf eine Zeile



Abb. 3: Anzeige mit einer Liniennummer und Fahrtweg/Ziel auf zwei Zeilen

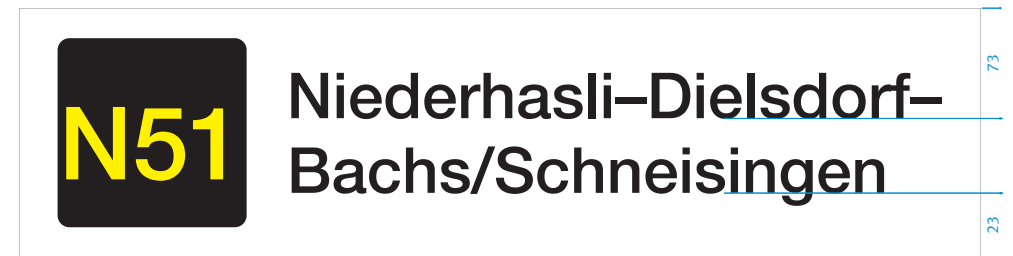


Abb. 4: Anzeige mit einer Liniennummer und Fahrtweg/Ziel auf drei Zeilen

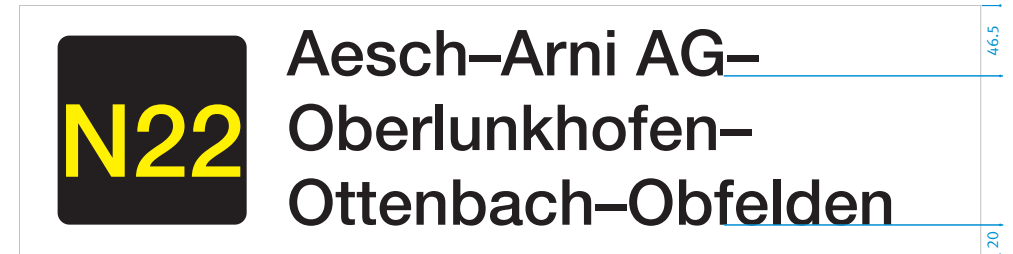


Abb. 5: Grosses Icon – wird bei Tafeln mit einer, drei und vier Linien eingesetzt



3.2. Linientafel/Topper für 2 Nachtnetz-Linien (Abb. 6 bis 8)

Sofern nur noch Platz für eine Linientafel vorhanden ist und zwei Nachtnetz-Linien verkehren, ist das folgende Layout mit zwei Linien auf einer Linientafel zu wählen. Das Layout kann auch für den Topper verwendet werden, sofern in der Stele kein Platz mehr für eine Linientafel vorhanden ist.

Wie in der Variante mit einer Linie sollen die relevanten Ortschaften des Linienfahrwegs und das Ziel abgebildet werden. Es sind pro Linie bis zu zwei Zeilen möglich.

Abb. 6 und 7: Anzeige mit 2 Liniennummern, alternierend mit oben und unten einer, respektive zwei Zeilen für Fahrtwege/Ziele

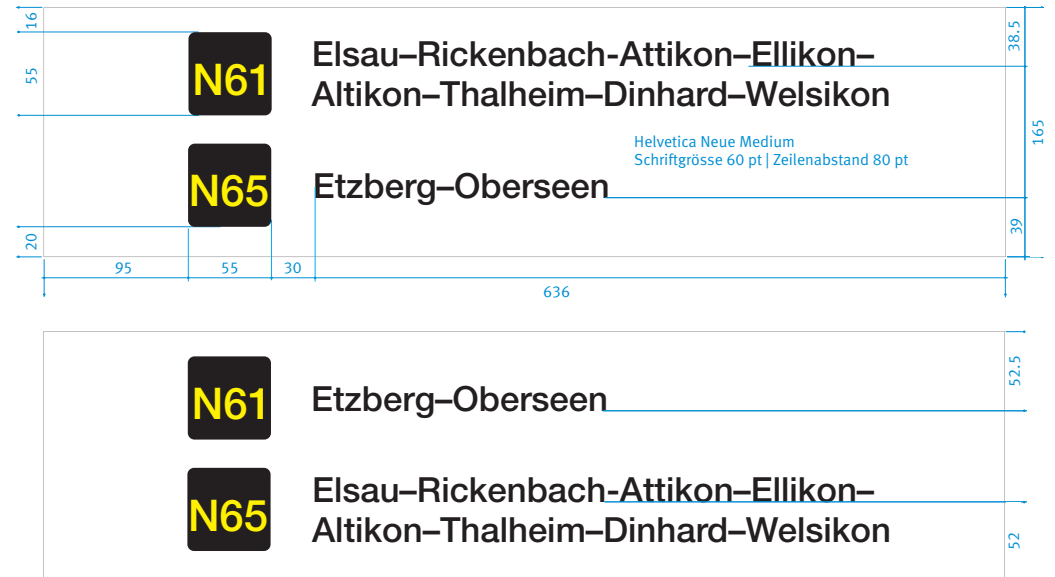


Abb. 8: Kleines Icon – wird bei Tafeln mit zwei und ab fünf Linien eingesetzt



3.4. Linientafel/Topper für 3 bis 4 Nachtnetz-Linien (Abb. 9, 10, 5)

Ab drei Nachtnetz-Linien an einer Haltestelle wird davon ausgegangen, dass auch genügend Platz für die Fahrplanaushänge pro Linie und betreffende Richtung vorhanden ist. Auf der Linientafel werden deshalb nur noch die Linien-Icons, ohne die Ortschaften des Linienverlaufs, abgebildet.

Abb. 9: Anzeige mit 4 Liniennummern

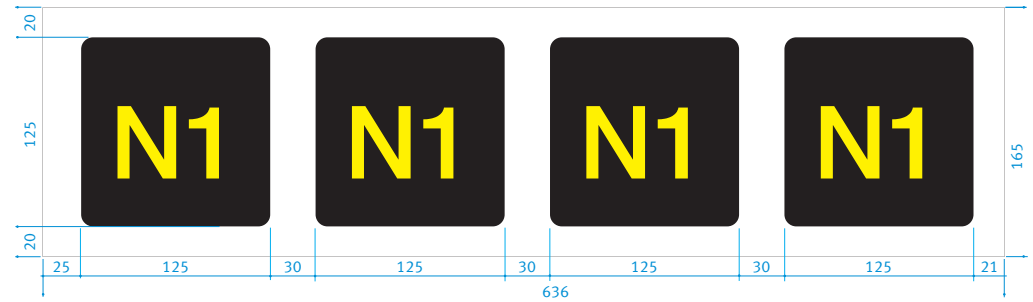


Abb. 10: Anzeige mit 3 Liniennummern (Vermassung analog Abb. 9)



Abb 5.: Grosses Icon – wird bei Tafeln mit einer, drei und vier Linien eingesetzt



3.5. Linientafel/Topper für 5 bis 12 Nachtnetz-Linien (Abb. 11, 12, 8)

Ab fünf Nachtnetz-Linien werden die Linien-Icons in einem zweizeiligen Layout dargestellt. Es können so maximal 12 Linien-Icons auf einer Tafel dargestellt werden, wobei bei ungerader Anzahl in der unteren Zeile mehr Icons dargestellt werden. D.h. bei fünf Linien, unten drei, oben zwei Linien-Icons.

Abb. 11: Anzeige mit bis zu zwölf Liniennummern

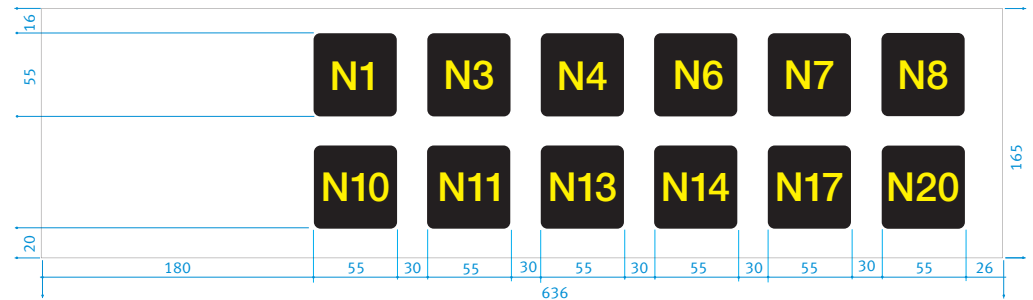


Abb. 12: Anzeige bei einer ungeraden Anzahl Liniennummern – auf oberer Zeile immer ein Icon weniger

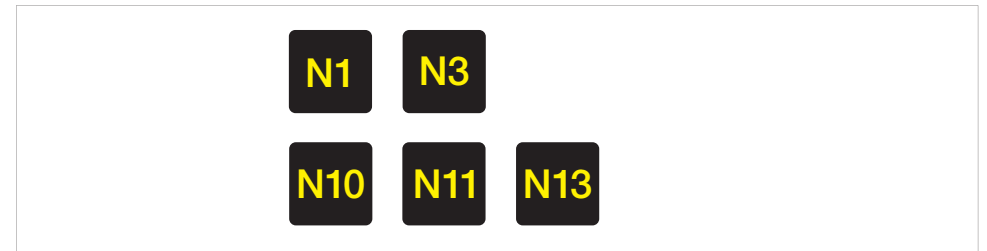


Abb. 8: Kleines Icon – wird bei Tafeln mit zwei und ab fünf Linien eingesetzt

