

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

BUSHALTESTELLEN

LEITFADEN FÜR GEMEINDEN



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN



BUSHALTESTELLEN

LEITFADEN FÜR GEMEINDEN



INHALT

VORWORT	5
MOTIVATION UND ZIELSETZUNG	6
FUNKTIONEN EINER HALTESTELLE	7
GESETZLICHE GRUNDLAGEN	8
Zuständigkeiten	8
BAULICHE GRUNDTYPEN	10
LAGE DER HALTESTELLEN	12
ZUGÄNGE ZU DEN HALTESTELLEN	13
AUSSTATTUNG DER HALTESTELLEN	15
Gesetzlich vorgeschriebene Mindeststandards	15
Mindestausstattung	16
Empfohlene Zusatzausstattung	19
ABLAUFDIAGRAMM	
„Von der Planung bis zur Eröffnung einer Haltestelle“	21
KONTAKTE UND BERATUNG	22
QUELLENANGABEN	22

VORWORT

Der öffentliche Verkehr in Niederösterreich wurde in den vergangenen Jahren stark ausgebaut und attraktiviert. Niederösterreichs Gemeinden sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln – sei es mit Bahn, Bus oder bedarfsgesteuerten Verkehrsmitteln – größtenteils gut versorgt. Zahlreiche regionale Buskonzepte wurden umgesetzt und durch kleinräumige, bedarfsgerechte Angebote ergänzt.

Um die öffentlichen Verkehre für die Kunden gut zugänglich zu machen sowie ein angenehmes und sicheres Gefühl bei der Nutzung dieser Verkehrsmittel zu schaffen, ist die Gestaltung der Zugänge und Wartebereiche wesentlich. So wurden und werden seitens der ÖBB – gemeinsam mit Bund und Land NÖ – im Zuge der Bahnhofsoffensive viele Bahnhöfe in Niederösterreich modernisiert und nach dem modernsten Stand der Technik ausgebaut.

Genauso wie die Bahnhöfe an den Bahnlinien sind die Haltestellen an den Buslinien die Eingangsbereiche zum öffentlichen Verkehr auf der Straße.

Haltestellen sind aber nicht nur Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr, sondern durch ihre meist zentrale Lage im öffentlichen Raum auch Aushängeschilder der Gemeinden.

Wie laufende Zählungen zeigen, werden die regionalen Bussysteme des Landes Niederösterreich gut angenommen. Besondere Bedeutung kommt dabei der Haltestellensituation zu. Neben Sauberkeit und zweckmäßiger Ausstattung von Haltestellen spielen die Ausgestaltung und vor allem das Sicherheitsgefühl beim Warten an der Haltestelle für die Fahrgäste, vor allem für die weiblichen Fahrgäste, eine Rolle bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Durch die Initiative der Gemeinden Niederösterreichs sind bereits viele vorbildlich gestaltete und sehr gelungene Haltestellenlösungen zu finden. Dennoch ist auf diesem Gebiet noch vieles zu tun, um landesweit optisch ansprechende und an das Ortsbild angepasste funktionale Lösungen zu entwerfen.

Um den niederösterreichischen Gemeinden gelungene Beispiele zu zeigen, einige Anhaltspunkte zur Gestaltung sowie Hilfestellung bei der Umsetzung von Bushaltestellen zu geben, möchten wir in diesem Heft eine umfassende Zusammenstellung aller wissenswerten Informationen rund um das Thema „Haltestellen“ geben.



Ihr Landeshauptmann
Dr. Erwin Pröll

Mag. Karl Wilfing
Landesrat für öffentlichen Verkehr

MOTIVATION UND ZIELSETZUNG

Bushaltestellen sind nicht nur die Eingangstüren zum öffentlichen Verkehr (ÖV), sondern darüber hinaus auch eine Visitenkarte der Gemeinden im öffentlichen Raum.

Niederösterreichs Bushaltestellen präsentieren sich gegenwärtig in sehr unterschiedlichen Standards. In einigen Orten vermitteln manche Haltestellen einen vernachlässigten Eindruck. Für die wartenden Fahrgäste – in vielen Fällen Schulkinder – ist oft nicht einmal ein Witterungsschutz vorhanden. Fehlende Auftrittsflächen und schlechte Zugänge stellen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Viele Gemeinden haben jedoch in den letzten Jahren ihre Haltestellen nach und nach erneuert und zu sympathi-

schen Drehscheiben der Mobilität ausgebaut. Mit oftmals vergleichsweise geringem Aufwand wurden optisch und funktional ansprechende Projekte realisiert.

Die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH führt aufgrund von EU-rechtlichen Vorgaben laufend Ausschreibungen für das Linienangebot in Niederösterreich durch. Im Zuge dieser Ausschreibungen wird auch die Qualität der Fahrzeuge wesentlich verbessert. Diese Maßnahmen werden zur Gänze aus dem Budget des Landes Niederösterreich über die VOR GmbH finanziert.

Die Gemeinden sind eingeladen, an diesem Verbesserungsprozess aktiv mitzuwirken. Die Gestaltung der Haltestellen eröffnet hier für die Kommunen ein breites Entwicklungsspektrum.



FUNKTIONEN EINER HALTESTELLE

Die Funktionen einer Haltestelle reichen häufig über den verkehrlichen Aspekt hinaus.

Aufgrund ihrer oftmals zentralen Lage, der guten Erreichbarkeit und Erkennbarkeit eignen sich diese Orte auch für zusätzliche Nutzungen wie etwa für

Infostellen, touristische Dienstleistungen, Mobilitätsdienstleistungen etc.

Zudem können Haltestellen das Ortsbild wesentlich prägen. Durch ihre Funktion und Lage im öffentlichen Raum bieten sie ein breites Spektrum für Architektur und Gestaltungsmöglichkeiten.



Zweckentfremdung der Haltestelle durch Abstellen von Mistkübeln

Funktionen einer Haltestelle	
Basisfunktionen	<ul style="list-style-type: none"> • Wartebereich für Fahrgäste (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Sicherheitsgefühl, Beleuchtung) • Ein- und Aussteigen in den Bus (Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Zu- und Abgänge) • Information über ÖV-Angebot (lesbare Fahrpläne, Infos über aktuelle Mobilitätsangebote, Tarife etc.)
Mobilitätsfunktionen	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsschnittstelle (Fahrrad-Abstellplätze, Park-and-Ride-System, Fahrradverleih „nextbike“) • Wegweiser (Umgebungspläne)
Zusatzfunktionen	<ul style="list-style-type: none"> • touristische Information • Witterungsschutz und Wartebereich auch für Wander- und Radgäste • zentrale Sammelstelle im Ort (Schnittstelle für unterschiedliche Verkehrssysteme/Fahrgemeinschaften)
Imageträger	<ul style="list-style-type: none"> • für Attraktivität des öffentlichen Verkehrs • für Qualität des Busunternehmens • für die Region/Gemeinde • als Werbeträger für die gesamte Region



Bushaltestelle als Sammelpunkt mit Informationstafeln und nextbike-Verleihstandort



GESETZLICHE GRUNDLAGEN



Oft ist die Verbesserung einer Haltestellensituation durch „Kleinigkeiten“ wie etwa ein Freischneiden der Haltestellentafel möglich.

In vielen Fällen unterstützen auch freiwillige Organisationen die Errichtung und Erhaltung von Haltestellen. Dies unterstreicht die Verbundenheit der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen.

Die Rechtsgrundlagen für die Genehmigung und die Planung von Bushaltestellen sind das Österreichische Kraftfahrlineiengesetz (KfLIG) und die Kraftfahrlineiengesetz-Durchführungsverordnung (KfLIG-DV).

Weitere Rahmenbedingungen liefern die Richtlinien und Vorschriften für das

Straßenwesen (RVS) sowie europäische Normen (EN-Normen) und österreichische Normen (ÖNORM) sowie das BundesBehindertengleichstellungsgesetz (BGStG): Menschen mit Behinderungen ist der Zugang zu Leistungen und Angeboten des Bundes barrierefrei zu ermöglichen.

Zuständigkeiten

Hierbei wird grundsätzlich zwischen Antragstellung (Festsetzung), Errichtung, Ausrüstung und Erhaltung unterschieden:

- Die **Antragstellung** erfolgt durch das Verkehrsunternehmen bei der Konzessionsbehörde (in NÖ: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht). Diese entscheidet nach kommissioneller Verhandlung und Begutachtung durch verkehrstechnisch Amtssachverständige mit Bescheid über den Antrag. Achtung: Auch eine geringfügige Verlegung des Standortes bedarf einer Neukonzessionierung der Haltestelle. Sonstige bauliche Veränderungen im Bereich der Haltestelle sind immer mit der Konzessionsbehörde abzustimmen.
- Die Gemeinde errichtet in der Regel die Haltestelle und schafft verkehrssichere Zugänge.
- Für die gesetzlich vorgeschriebene **Mindestausrüstung** (Haltestellentafel, Haltestellenname, Fahrplan) sowie für die Aktualisierung der Fahrplanauszüge hat das Verkehrsunternehmen zu sorgen.
- Die Schneeräumung obliegt in der Regel dem Straßenerhalter, die Erhaltung und Pflege der weiteren Elemente (Auftrittsfläche, Wartehaus) der Gemeinde.





Zuständigkeiten bei der Errichtung und der Erhaltung einer Bushaltestelle

Gemeinde:

- Hochbord (Auftrittsfläche)
- Beleuchtung
- Errichtung und Erhaltung der Zugänge
- Schneeräumung
- Reinigung und Entleerung der Mistkübel
- sonstige Informationen und Aushänge
- Errichtung und Erhaltung des Wartehäuschens
- Qualitätskontrolle

Verkehrsunternehmen:

- Beantragung der Konzession bei der Konzessionsbehörde (Amt NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht)
- Anbringen des Fahrplanaushanges
- Aktualisierung der Fahrpläne
- Anbringen der Haltestellentafel
- Bedienung der Haltestelle gemäß Fahrplan



Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht:

- Konzessionierung der Haltestelle (im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens)

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten:

- Unterstützung bei Planung
- ggf. Förderung bei Knoten (Nahverkehrsfinanzierungsprogramm)

Verkehrsverbund Ostregion (VOR) GesmbH:

- Unterstützung während der Planungsphase
- Prüfung, ob Aufnahme der Haltestelle in Fahrplan möglich ist
- Planung des Fahrplans
- ggf. Vorgabe einheitlicher Ausstattungskriterien
- Abstimmung der Haltestellennamen

BAULICHE GRUNTYPEN

Haltestellen müssen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit entsprechen und sich mit einem angemessenen Platzbedarf in das Straßenbild einpassen. Je nach Bedeutung ist die Haltestellenform so zu wählen, dass eine sichere und flüssige Verkehrsabwicklung gewährleistet werden kann.

Bushaltestellen werden grundsätzlich als Randhaltestellen konzipiert, die Haltestelle befindet sich am Fahrbahnrand. Lediglich bei großen Verkehrsknoten, z. B. bei Busbahnhöfen oder im innerstädtischen Bereich, werden vereinzelt auch Inselhaltestellen errichtet.

Die ÖNORM B 4970 führt zu den Randhaltestellen folgende Grundtypen an:

- Randhaltestelle mit Möglichkeit zur Vorbeifahrt
- Randhaltestelle ohne Möglichkeit zur Vorbeifahrt

Sonderformen von Randhaltestellen:

- Kaphaltestelle (Randhaltestelle mit vorgezogener Gehsteigkante)
- Buchthaltestelle

Buchthaltestellen haben den Vorteil, dass am haltenden Bus ohne Fahrstreifenwechsel vorbeigefahren werden kann, weshalb Busbuchten vor allem im Freilandbereich bzw. auf stark befahrenen Straßen bevorzugt werden.

Die Wahl des Bushaltestellentyps ergibt sich aus einer Gesamtbeurteilung der Situation vor Ort im Rahmen des Behördenverfahrens. In erster Linie sind die Belastung des Fahrstreifens (Fließverkehr), die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße, die Anzahl der Bushalte pro Stunde und die Lage der Haltestelle ausschlaggebend. Die ÖNORM B 4970 „Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr – Planung“ stellt dazu eine detaillierte Grundlage dar.



Im Haltestellenbereich sollte auch ein sicheres Überqueren der Fahrbahn gewährleistet sein. Bauliche Maßnahmen, wie z. B. Fahrbahnteiler und/oder die Anlage von Schutzwegen, können hier wesentlich zur Verkehrssicherheit beitragen.



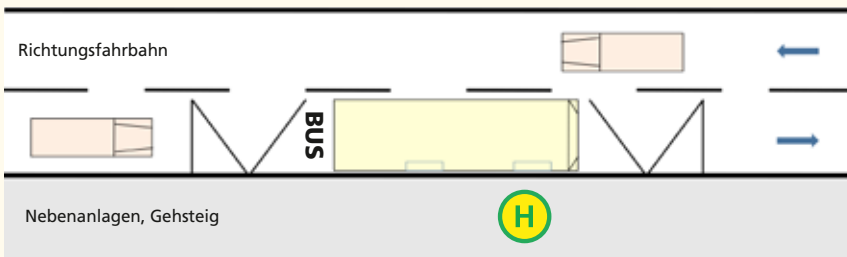


Abb. 1
**Randhaltestelle
 mit Möglichkeit zur
 Vorbeifahrt**

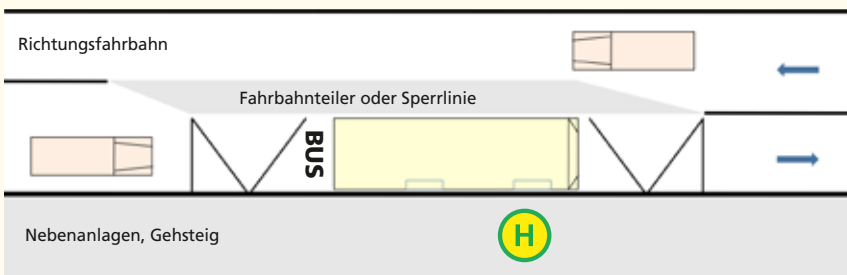


Abb. 2
**Randhaltestelle
 ohne Möglichkeit zur
 Vorbeifahrt**

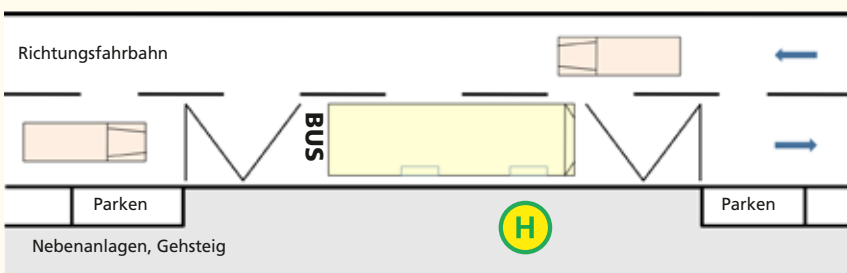


Abb. 3
**Kaphaltestelle
 (Randhaltestelle mit
 vorgezogener
 Gehsteigkante)**

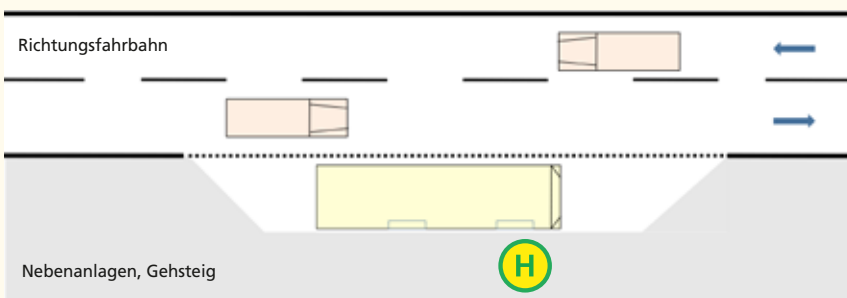


Abb. 4
**Buchthaltestelle
 (Randhaltestelle mit
 Busbucht)**



LAGE DER HALTESTELLEN

In vielen Gemeinden sind die Positionen der Haltestellen historisch gewachsen. Die Lage der Haltestelle sollte sich jedoch in erster Linie an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren. Idealerweise sind Haltestellen anzuordnen:

- bei wichtigen Zielen oder Quellen für Fußgängerinnen und Fußgänger
- wo sichere, barrierefreie und möglichst kurze Fußwege zur Haltestelle möglich sind
- bei Verknüpfungspunkten mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln
- im Straßennetz unter Bedachtnahme auf freie Sichträume und den Verkehrsfluss
- in einem sinnvollen Mindestabstand zur nächsten Haltestelle (Einzugsbereich je Haltestelle mind. 300–500 Meter im besiedelten Gebiet)

Im Fall von neuen Betriebs- und Siedlungsgebieten ist bereits frühzeitig in Abstimmung mit der VOR GmbH die Möglichkeit einer Busanbindung auszuloten.

Erkennbarkeit des Standortes

Die Haltestelle sollte auch von weiterer Entfernung als solche erkennbar sein. Zudem sollten auch wartende Fahrgäste vom Busfahrpersonal leicht wahrgenommen werden können, um die Gefahr des „Vorbeifahrens“ zu minimieren.



Selbst ein großer Gelenkbus ist aufgrund des Schilderwaldes in der Haltestelle nicht mehr wahrnehmbar.



Haltestellen sollten bereits von Weitem als solche erkennbar sein, wobei durchaus Akzente für Architektur im öffentlichen Raum gesetzt werden können (Beispiel Bregenzerwald).

ZUGÄNGE ZU DEN HALTESTELLEN



Zur Gestaltung der Zugangswege zu den Haltestellen gibt es keine expliziten Regelungen. So ist etwa bei Straßen im Freiland die Fahrbahn als Zugangsweg zur Haltestelle durchaus zulässig. Zusätzliche Maßnahmen, etwa Vorankündigungen von Verkehrsbeschränkungen, können im Rahmen der Verkehrsverhandlung festgelegt werden. Im Sinne der Verkehrssicherheit sind jedoch generell vom Fließverkehr getrennte Zugänge (bzw. Gehsteige, Gehwege, Radwege) vorzuziehen.

Verbindliche Rahmenbedingungen ergeben sich durch das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG). Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Empfehlungen hinsichtlich eines sicheren und attraktiven Zuganges zur Haltestelle.

Barrierefreiheit

Menschen mit Behinderungen ist der Zugang zu den Haltestellen barrierefrei zu ermöglichen. Die gesetzlich normierten Vorgaben betreffen hier u. a. Angaben zu Mindestbreiten, Höhenunterschieden (Rampen), Wenderadien für Rollstühle, Materialauswahl und Beleuchtung. Bei der Errichtung einer neuen Haltestelle bzw. bei Änderung und Neukonzessionierung einer Haltestelle ist das Thema „Barrierefreiheit“ zwingend zu berücksichtigen. Allerdings wird auch bei bestehenden Haltestellen empfohlen, diese sukzessive anzupassen und für eine barrierefreie Nutzung zu adaptieren.



Die Auftrittsfläche ist nicht barrierefrei erreichbar.



Idealfall einer von der Hauptfahrbahn getrennten Haltestelle. Ein sicherer Zugang ist über den Gehweg gewährleistet.

Beleuchtung

Einen wesentlichen Sicherheits- und Komfortaspekt stellt eine entsprechende Beleuchtung – nicht nur der Haltestelle, sondern auch der Zugangswege – dar.



Mittels Solarpanelen kann auch bei entlegenen Haltestellen eine Energieversorgung für die Beleuchtung sichergestellt werden.

Sicherheit

Haltestellen sind, soweit möglich, auf einem von der Hauptfahrbahn getrennten Gehsteig zu errichten.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine von der Fahrbahn abgegrenzte Auftrittsfläche bzw. Aufstellfläche für die wartenden Fahrgäste notwendig. Den Stand der Technik bilden dabei eine staubfreie, befestigte Auftrittsfläche und eine Abgrenzung durch ein Hochbord. Begleitende verkehrsregelnde bzw. sicherheitstechnische Maßnahmen sind in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde festzulegen.



AUSSTATTUNG DER HALTESTELLEN

Gesetzlich vorgeschriebene Mindeststandards

Die gesetzlichen Bestimmungen sehen für alle Haltestellen auf jeden Fall folgende Ausstattungsmerkmale vor:

- Haltestellenzeichen
- Fahrplankästen/Fahrplankarte mit aktuellem Fahrplan

Haltestellenzeichen

Das gesetzlich vorgeschriebene Haltestellenzeichen ist durch ein grünes „H“ in einem gelben, grün umrandeten Kreis zu kennzeichnen. Haltestellenname und Fahrplanaushang sind verpflichtend bei der Haltestelle durch das Verkehrsunternehmen anzubringen.

Anbringung der Fahrplankästen/-tafeln

Die Fahrplankästen/-tafeln sind vom Verkehrsunternehmen so anzubringen, dass auch kleine Personen, Menschen mit Rollstühlen und Personen mit Sehschwäche in der Lage sind, alle Fahrplanaushänge zu lesen. Dazu wird empfohlen, dass:

- die Fahrplanaushänge während der Betriebszeit beleuchtet sind
- die Fahrplanaushänge in einer mittleren Sichthöhe von ca. 140 cm angebracht werden
- bei einer Glasabdeckung eine spiegelfreie Ausführung verwendet wird
- eine gut lesbare Telefonnummer angebracht wird, unter der bei Bedarf Informationen auch telefonisch erfragt werden können



Gesetzeskonformes Haltestellenzeichen mit grünem „H“ und Namensbezeichnung



Zu viele Fahrpläne auf einer Haltestellenstange



Mindestausstattung

Neben der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung einer Haltestelle und einer Fahrplantafel hat eine Haltestelle auch eine Mindestausstattung nach dem Stand der Technik aufzuweisen, welche von der jeweiligen Standortgemeinde bereitzustellen ist. Das umfasst insbesondere:

- Auftritts- bzw. Fahrgastaufstellfläche
- Witterungsschutz
- Sitzgelegenheit und Möblierung
- Beleuchtung

Auftritts- bzw. Fahrgastaufstellfläche (Hochbord)

Aus Gründen der Verkehrssicherheit stellt eine als Hochbord in entsprechender Länge und Breite ausgeführte Auftrittsfläche den Stand der Technik dar.

Dadurch werden wartende Fahrgäste vor dem Fließverkehr geschützt und vom einfahrenden Bus nicht gefährdet. Darüber hinausgehend ist durch erhöhte Auftrittsflächen auch ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich, sofern die Busse entsprechend ausgestattet sind.

Anforderungen an Auftrittsfläche:

- Befestigung mittels Pflasterung oder Asphaltierung
- Erhöhung gegenüber Fahrbahn um mind. 12 cm
- abgeschrägte, strukturierte Kante zur Fahrbahn
- Mindestbreite 1,5 m (abhängig von der Fahrgastfrequenz)
- eventuell auch Absturzsicherung mittels Geländer



Haltestellen mit fehlender Auftrittsfläche entsprechen nicht dem Stand der Technik.



Auch kleinste Haltestellen sind gemäß dem Stand der Technik zu errichten.



Durch einen zweckmäßigen Witterungsschutz in transparenter Glasbauweise wird diese Haltestelle ihren funktionalen Grundanforderungen gerecht.

Witterungsschutz

Ein Witterungsschutz in Form eines Wartehäuschens zählt zu den wesentlichen Voraussetzungen einer attraktiven Haltestelle. Bei der Errichtung eines Wartehäuschens sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt, jedoch sollten einige Grundanforderungen berücksichtigt werden.

- Ausmaße: Höhe mindestens 2,2 m über Boden, Lage mindestens 0,8 m hinter Bordsteinkante, Mindestnutzfläche 5 m² (abhängig von der zu erwartenden Fahrgastanzahl eventuell mehr Abstand zur Bordsteinkante bzw. größere Nutzfläche)
- Der Witterungsschutz sollte bei schlechten Wetterbedingungen auch tatsächlich seinem Namen gerecht

werden: Eine allzu offene und winddurchlässige Bauweise ist daher nicht zu empfehlen.

- Aus Gründen der subjektiven Sicherheit und der Einsehbarkeit sind transparent gestaltete Wartehäuser (etwa aus Glas oder Holzkonstruktionen mit Glasfenstern) zu präferieren.
- Die offene Seite sollte im Regelfall zur Straße hin orientiert sein.
- Beleuchtung und Glaskonstruktionen liefern als Nebeneffekt auch einen Schutz gegen Vandalismus, da die Gefahr „entdeckt zu werden“, groß ist.
- Es wird angeraten, gegen Vandalismus resistente sowie leicht zu reinigende Materialien zu verwenden.
- Wartung und Reinigung sind bereits im Vorfeld durch die Gemeinde festzulegen.



Im Bereich von Böschungen sind Auftrittsfläche und Zugänge mittels Absturzsicherung zu sichern.



Auch Wartehäuser aus Holz sollten durch Glasscheiben von der Straßenseite gut einsehbar sein.



Haltestellen sollten einen einladenden Eindruck vermitteln.

Ein moderner und funktionaler Witterungsschutz in transparenter Glasbauweise fügt sich einerseits positiv in das Ortsbild ein, andererseits verleiht er dem öffentlichen Verkehr ein ansprechendes Image.



Bank, Abfalleimer und Fahrplanaushang sind funktional passend und optisch ansprechend platziert.



Sitzgelegenheit und Möblierung

Sitzgelegenheiten sind normgerecht, d. h. mit einer Sitzhöhe zwischen 46 und 48 cm, auszustatten. Bei der Platzierung ist darauf zu achten, dass diese nicht die Fahrplanaushänge „verstellen“. Weiters ist die Sichtbeziehung zwischen den wartenden Personen und dem Fahrpersonal des einfahrenden Busses zu gewährleisten.

Bei der Ausformung der Möblierungsgegenstände sind abgerundete Kanten zu verwenden, um die Verletzungsgefahr zu minimieren. Zudem sollten diese blindengerecht markiert und abgesichert werden.

Aus hygienischen Gründen wird empfohlen, Abfalleimer separat und nicht direkt unter dem Fahrplanaushang anzubringen.

Im Bereich des witterungsgeschützten Wartebereiches sollten auch ausreichend Abstellmöglichkeiten für Gepäck, Rollstühle oder Kinderwagen vorhanden sein.

Beleuchtung

Wichtig ist eine gute Ausleuchtung der Haltestellenbereiche. Dadurch wird die Erkennbarkeit der Haltestelle verbessert und die Lesbarkeit der Fahrgastinformation gewährleistet.

Eine gute Ausleuchtung erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden und die Sicherheit für die wartenden Fahrgäste. Wenn die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen, sollte der Standort der Haltestelle nach der Straßenbeleuchtung ausgerichtet werden und diese auch zu den Betriebszeiten des Busverkehrs eingeschaltet sein. Sofern die Umge-



Ein ca. 5–10 cm hoher Spalt an der Unterseite der Seitenwände trägt zur Durchlüftung und Selbstreinigung des Fußbodens bei.



bungsbeleuchtung nicht ausreicht, ist eine für den Straßenverkehr und den Fahrgast blendfreie Eigenbeleuchtung vorzusehen. Die Beleuchtung von Haltestellen sollte in Anlehnung an die DIN EN 13201 erfolgen. Besondere Beachtung ist auch den

Zugängen und Gefahrenstellen, z. B. Straßenüberquerungen, zu widmen.

Sollte keine Stromversorgung an der Straße vorhanden sein, können auch Solarleuchten als Alternative zur herkömmlichen Beleuchtung sinnvoll sein.

Empfohlene Zusatzausstattung

Haltestellen mit höherer Frequenz, etwa bei Verkehrsknoten oder in touristischen Regionen, sollten in optischer und funktionaler Hinsicht generell höhere Qualitätsanforderungen erfüllen. Die über die Mindestausstattung hinausreichenden Qualitätskriterien sollten im Anlassfall gemeinsam mit den Gemeinden festgelegt werden.

Erweiterte Fahrgastinformation („Info-Points“)

Haltestellen sind oft auch die erste Anlaufstelle für ortsunkundige oder mit dem ÖV nicht vertraute Personen. Deshalb ist es an diesen Orten sinnvoll, erweiterte Informationen sowohl über das ÖV-Angebot (z. B. Tarif, Anschlüsse, Liniennetz) als auch über die Region (z. B. Ortspläne, Tourismusinformationen) anzubringen.

Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Systeme

Haltestellen können auch Verknüpfungspunkte zwischen motorisiertem bzw. nicht motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr darstellen. Dabei ist es wichtig, die passenden Vor-

ausstattungen für einen Umstieg zu schaffen. Diebstahlsichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zählen mittlerweile zum Standard. In vielen Fällen, etwa bei überregionalen Anbindungen, ist auch die Errichtung von Parkplätzen für Pkws und Zweiräder (Park-and-Ride-System, Bike-and-Ride-System) zu prüfen.



Zusätzliche Informationen, etwa das Anbringen eines Liniennetzplanes bei stärker frequentierten Haltestellen, erleichtern die Orientierung.



Bei stark frequentierten Umsteigeknoten sind elektronische Fahrgastinformationen empfehlenswert.



Scheibbs: Ein gemeinsamer Bahn-Bus-Bahnsteig garantiert kürzeste Umsteigewege und den Sichtkontakt zwischen Bus und Bahn.

Verkehrsknoten

Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen sollten generell höheren Komfortansprüchen Rechnung tragen. Beispielsweise sind angenehme, im Winter beheizte Wartebereiche und sanitäre Anlagen vorzusehen. Oft können auch gastronomische Einrichtungen im Nahbereich der Haltestelle einen entsprechend höheren Komfort für die Fahrgäste bieten.

Hinsichtlich Information und Beschilderung zählen insbesondere ein Leitsystem und eine dynamische Fahrgastinformation zum Standard. Für sehbehinderte Personen können auch taktile (tastbare) Informationssysteme angebracht werden.

Treffen mehrere Linien aufeinander, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- möglichst kurze Umsteigewege zwischen den Linien
- zumindest Sichtkontakt zwischen den zu verknüpfenden Linien bzw. zu den Monitoren

Dies gilt auch bei Knoten zwischen Bus und Bahn, im Idealfall sind die Buslinien so nahe wie möglich an die Bahnsteige heranzuführen.

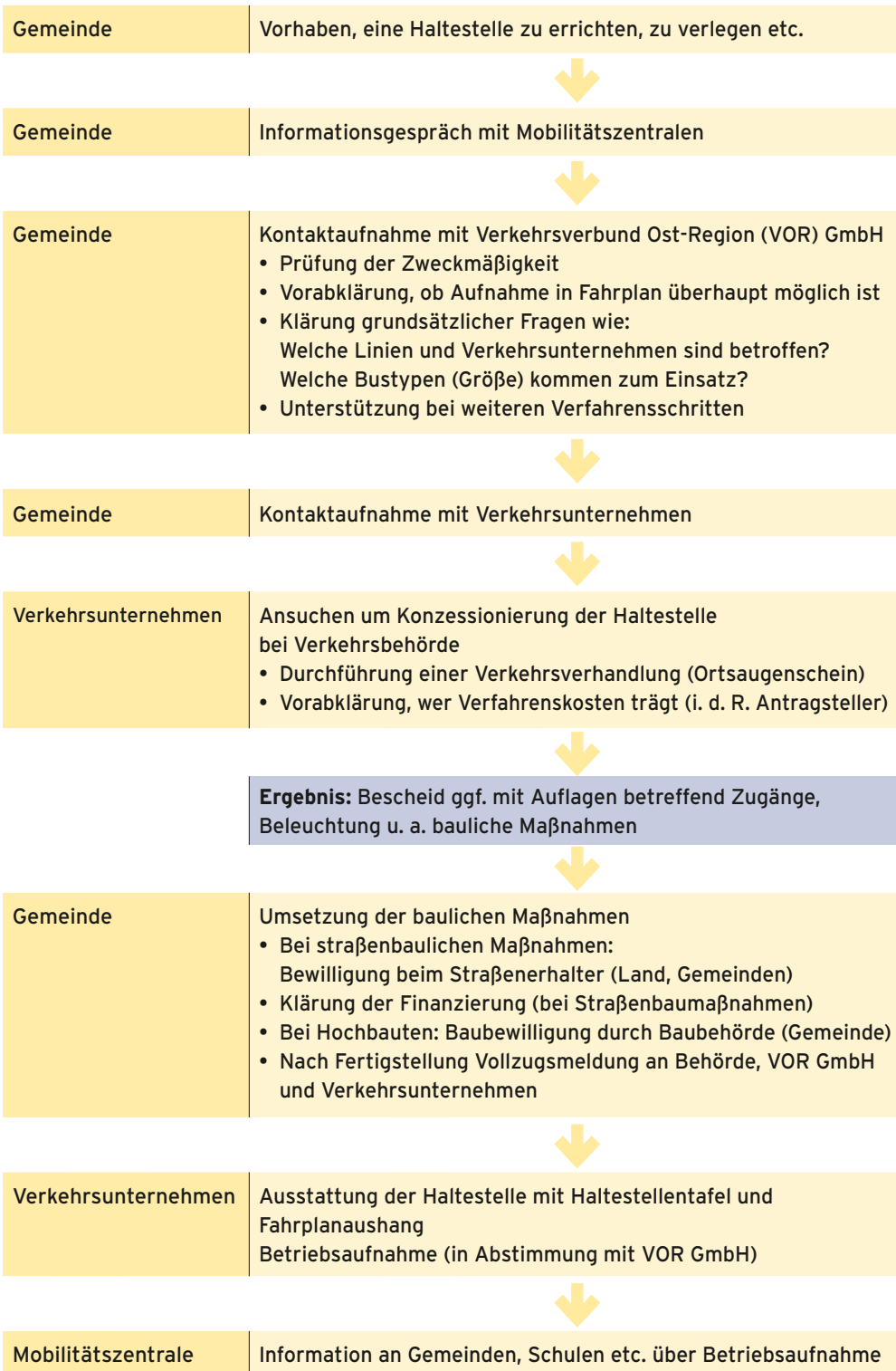
Die Planung von Verkehrsknoten – wie natürlich auch von kleineren Haltestellen – erfolgt durch professionelle Planungs- und Ziviltechnikbüros in enger Kooperation mit den Gebietskörperschaften.



ABLAUFDIAGRAMM



VON DER PLANUNG BIS ZUR ERÖFFNUNG EINER HALTESTELLE



Kontakte und Beratung

NÖ.Regional.GmbH - Fachbereich Mobilität
Mostviertel
Karin Schildberger
Tel.: 0676 88 591 316
E-Mail: karin.schildberger@noeregional.at

NÖ Mitte
DI Peter Fries
Tel.: 0676 88 591 332
E-Mail: peter.fries@noeregional.at

Weinviertel
Mag.a (FH) Verena Pelikan
Tel.: 0676 88 591 309
E-Mail: verena.pelikan@noeregional.at

Waldviertel
DIin Gertrude Haumer
Tel.: 0676 88 591 302
E-Mail: gertrude.haumer@noeregional.at

Industrieviertel
Mag.a Wibke Strahl-Naderer
Tel.: 0676 88 591 318
E-Mail: wibke.strahl-naderer@noeregional.at

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
VOR Service-Hotline: 0810 22 23 24

**Amt NÖ Landesregierung,
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten:**
Ing. Christian Hofecker
Tel.: 02742 9005-14047

DIⁱⁿ Regina Rausch
Tel.: 02742 9005-14198

DIⁱⁿ Sandra Wels-Hiller
Tel.: 02742 9005-14191
E-Mail (alle): post.ru7@noel.gv.at

**Amt NÖ Landesregierung,
Abteilung Verkehrsrecht**
Wolfgang Mahofsky (südlich der Donau)
Tel.: 02742 9005-12782

Michael Urbas (nördlich der Donau)
Tel.: 02742 9005-12935
E-Mail (beide): post.ru6@noel.gv.at

**Amt NÖ Landesregierung,
Abteilung Bau- und Anlagentechnik**
DI Robert Schilk
Tel.: 02742 9005-11731

DI Wolfgang Zenker
Tel.: 02742 9005-14949

Quellenangaben

Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) (2009):
Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr –
Anforderungen an barrierefreie Bus- und
Straßenbahnhaltestellen

Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Hg.) (2007):
Bushaltestellen, St. Pölten

Amt der Tiroler Landesregierung,
Abteilung Verkehrsplanung (Hg.) (2005):
Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen,
Innsbruck

ÖNORM B 4970 Anlagen für den öffentlichen
Personennahverkehr – Planung, vom 01.08.1997

Fotos: Seite 8 („verwachsene Haltestellentafel“
und Seite 15 („Zu viele Fahrpläne auf einer
Stange“): DIⁱⁿ Christa Konrad;
alle anderen Fotos: Mag. (FH) Gerold Markgraf

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung,
Leitbild (Juni 1990)
Heft 2: Park&Ride (September 1990)
Heft 2: Park&Ride,
Neuaufgabe (Oktober 2002)
Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
Heft 4: Verkehrsverbände (März 1991)
Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb
(Mai 1991)
Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung
(Juni 1991)
NÖ Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge
(März 1995)
Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre
(Februar 1996)
Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den
Öffentlichen Verkehr in der Region
(Juli 1996)
Heft 14: Gestaltung untergeordneter
Straßen (November 1996)
Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept
(Oktober 2001)
Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientie-
rungssysteme (Jänner 2002)
Heft 17: Gehen in Niederösterreich
(Februar 2002)
Heft 18: Umweltbewusst Mobil:
Sprit sparen und Fahren (November 2002)
Heft 19: Telekommunikations-
Infrastrukturkonzept (März 2003)
Heft 20: Handbuch für Verkehrsspar-
gemeinden (Juni 2003)
Heft 21: Mobilität in Niederösterreich –
Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätsbefragung 2003
(Jänner 2005)
Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität
in Niederösterreich (Juni 2005)
Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
Heft 24: Radfahren im Alltag in
Niederösterreich (April 2007)
Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in
Niederösterreich –
Rückblick und Ausblick (April 2007)
Heft 26: Mobilität in Niederösterreich –
Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätsbefragung 2008
(Oktober 2009)

- Heft 27: „Hast du einen Plan?“
Der Schulwegplan und Regeln für
den Schulweg (Februar 2011)
Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 –
Bewährtes und Neues (März 2011)
Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote –
Empfehlungen für die praktische
Umsetzung (Oktober 2012)
Heft 30: Öffentlicher Verkehr in
Niederösterreich (Oktober 2012)
Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in
Niederösterreich
2013–2023 (August 2013)
Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich
Prognose von Angebot und Nachfrage
(Juni 2014)
Heft 33: Bushaltestellen
Leitfaden für Gemeinden
(September 2014)
weitere Hefte in Vorbereitung

Die Hefte der Schriftenreihe und die
Informationsblätter sind zu beziehen
bei der Abteilung Gesamtverkehrsange-
legenheiten, RU7
Landhausplatz 1, Haus 16
A-3109 St. Pölten
Tel.: 02742 9005 14973
oder herunterladbar auf
www.noel.gv.at/verkehrsberatung und
www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber:
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung für
Gesamtverkehrsangelegenheiten

Projektleitung:
DIⁱⁿ Sandra Wels-Hiller
DIⁱⁿ Regina Rausch
Amt der Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
www.noel.gv.at

Erstellt von:
Juhasz & Markgraf VerkehrsConsulting OG
Palmgasse 10
1150 Wien

Korrekturlesung:
Drⁱⁿ Sabine Hilbert
DIⁱⁿ Sandra Wels-Hiller
DIⁱⁿ Regina Rausch
KORRELEKTOR – Übersetzungsbüro und
Lektorat

Gestaltung:
gugler*brand, 3390 Melk, www.gugler.at/brand
Druck:
gugler*print, 3390 Melk, www.gugler.at/print
Gedruckt auf 100 % Recycling-Papier



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen
Umweltzeichens. gugler*print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN
adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005-149 71 | fax » 02742 9005-149 50
internet » www.noe.gv.at

www.noe.gv.at