

Bushaltestellen

Leitfaden für Gemeinden

33



Bushaltestellen
Leitfaden für Gemeinden (Neuauflage)

Impressum:

Auftraggeber:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Auftragnehmer:

schneider-consult Ziviltechniker GmbH
Rechte Kremszeile 62a/1
3500 Krems/Donau

Bearbeitung:

DI Martin Becker
unter Mitarbeit von:
Franz Gausterer
Bernadette Maukner, BA
DI Gerhard Mayer
Karin Schildberger
Mag. Alois Stockinger
DI Sandra Wels-Hiller
DI Wolfgang Zenker

St. Pölten, Februar 2021

Lektorat:

Mag. Gudrun Puhr, 1060 Wien

Gestaltung:

gugler* brand & digital
3100 St. Pölten

Druck:

gugler* pure print
3390 Melk/Donau

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	4
2	Motivation & Zielsetzung	5
3	Zweck von Haltestellen	6
	Funktionen einer Haltestelle	6
4	Rechtliche Grundlagen	7
	Zuständigkeiten	7
5	Ablaufdiagramm	9
	Von der Idee bis zur Eröffnung einer Haltestelle	9
6	Situierung der Haltestelle	10
	Bauliche Grundtypen	10
	Lage der Haltestellen	12
7	Zugänglichkeit der Bushaltestellen	13
	Barrierefreie Gestaltung	13
	Fußgängerquerungsstellen	14
8	Mindestausstattung einer Bushaltestelle	16
	Haltestellenzeichen	16
	Fahrplankasten und Fahrplanaushang	16
	Fahrgastaufstellfläche	16
9	Zusätzliche Ausstattungselemente	18
	Beleuchtung	18
	Sitzgelegenheit und Möblierung	19
	Wartehäuser / Witterungsschutz	19
	Zusatzausstattungen von Buswartehäuschen	21
	Erweiterte Fahrgastinformation („InfoPoints“)	21
	Verkehrsknoten	21
	Fahrradabstellplätze / Radboxen	23
	Park-and-Ride-Anlage	23
10	Kontakte und Beratung	24
11	Literatur/Quellenverzeichnis	25
12	Schriftenreihe	26

1

Vorwort

**SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN!**

Die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs hängt nicht nur von der Dichte des Angebots ab. Auch die Frage, in welchem Umfeld der Öffi-Verkehr stattfindet, ist entscheidend. Für viele ist das bei der Ausstattung von Bahnhöfen selbstverständlich. Das gilt aber auch für die Bushaltestellen – sozusagen jeden kleinen Busbahnhof im Land.

Situierung, Ausstattung, Zugänglichkeit und vieles mehr bestimmen die Qualität dieser Haltestellen für die Öffi-NutzerInnen. Für Gemeinden kommen dann noch rechtliche Fragen in der Errichtung und der Betreuung dazu. Um Ihnen als VerantwortungsträgerInnen in den Städten und Gemeinden einen Überblick zu verschaffen, hat das Land Niederösterreich diesen neuen Leitfaden erstellt.

Wir hoffen, wir können damit viele Ihrer Fragen beantworten und gemeinsam die Qualität im Öffentlichen Verkehr noch weiter verbessern. Sollten Sie Fragen haben, die über diesen Leitfaden hinaus gehen, zögern Sie nicht und melden Sie sich bei den Mobilitätsmanagern der NÖ.Regional oder der Fachabteilung im NÖ Landhaus!

Auf weiterhin gute Zusammenarbeit!

Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner

Landesrat Ludwig Schleritzko

2

Motivation & 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 gesicherter Wartebereich, geschweige denn ein Witterungsschutz, vorhanden. Fehlende Auftrittsflächen und schlechte Zugänglichkeit stellen für die Fahrgäste bisweilen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Viele Gemeinden haben in den letzten Jahren ihre Haltestellen nach und nach erneuert und zu attraktiven Drehscheiben der Mobilität ausgebaut. Mit oftmals vergleichsweise geringem Aufwand wurden optisch und funktional ansprechende Projekte realisiert.

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

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

Die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH führt aufgrund rechtlicher Vorgaben laufend Ausschreibungen für das Linienangebot in Niederösterreich durch. Im Zuge dieser Ausschreibungen wird auch die Qualität der Fahrzeuge wesentlich verbessert. Das betriebliche Grundangebot im öffentlichen Liniennetz wird zur Gänze aus dem Budget des Landes Niederösterreich über die VOR GmbH finanziert, dies umfasst jedoch nicht die bauliche Gestaltung der Haltestellen.

Dieser Leitfaden soll den Gemeinden eine Hilfestellung für die Errichtung und Optimierung von Bushaltestellen geben. Er ersetzt allerdings nicht eine allenfalls erforderliche individuelle Betrachtung der jeweiligen Situation durch fachkundige Personen sowie die Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke (RVS-Richtlinien sowie Normen).



3 Zweck von Haltestellen

Haltestellen sind im Kraftfahrliniengesetz (KfLG) zwingend vorgeschrieben. Dieses regelt, dass Fahrgäste nur an vorher behördlich festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden dürfen.

Die Funktionen einer Haltestelle reichen aber häufig über den alleinigen Aspekt des Fahrgastwechsels hinaus.

Aufgrund ihrer oftmals zentralen Lage, der guten Erreichbarkeit und Erkennbarkeit eignen sich diese Standorte auch für zusätzliche Nutzungen wie etwa für Infostellen, touristische Dienstleistungen, Mobilitätsdienstleistungen etc.

FUNKTIONEN EINER HALTESTELLE

Basisfunktionen

- Verkehrssicherer Wartebereich für auf den Bus wartende Fahrgäste
- Gesicherte Auftrittsfläche für den Fahrgastwechsel
- Information über ÖV-Angebote mit lesbaren Fahrplänen

Mobilitätsfunktionen

- Mobilitätsschnittstellen (z. B. Fahrradabstellanlagen, Park-and-Ride-System, E-Ladestellen, ...)
- Wegweiser (Umgebungspläne)

Zusatzfunktionen

- Witterungsschutz und Sitzgelegenheit
- Touristische Information

Gesicherter Wartebereich mit Informationen über ÖV-Angebote und Fahrpläne, sowie Fahrradabstellmöglichkeiten



© Web-Hiller



© Mager

4

Rechtliche Grundlagen

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

Weitere Rahmenbedingungen liefern die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV“), europäische Normen (EN) und österreichische Normen (ÖNORM) sowie das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG): Menschen mit Behinderungen ist der Zugang zu Leistungen und Angeboten des Bundes barrierefrei zu ermöglichen.

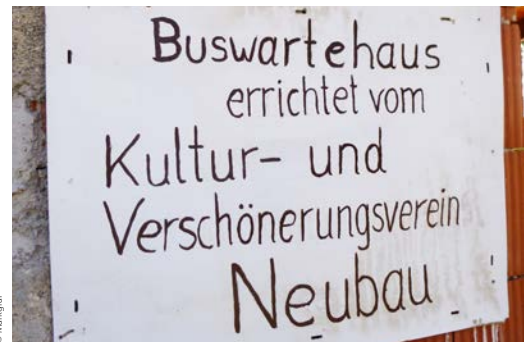
ZUSTÄNDIGKEITEN

Hierbei ist zwischen Antragstellung, Genehmigung, Errichtung, Ausrüstung und Erhaltung zu unterscheiden:

- Die Antragstellung zur Errichtung einer Bushaltestelle erfolgt durch das Verkehrsunternehmen beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht. Diese entscheidet nach kommissioneller Verhandlung und Begutachtung durch verkehrstechnische Amtssachverständige mit Bescheid über den Antrag. **Achtung:** Auch eine geringfügige Verlegung des Standortes bedarf einer Genehmigung durch die Behörde. Alle baulichen Veränderungen im Bereich der Haltestelle sind immer mit der zuständigen Behörde abzustimmen.
- Für die Errichtung der Haltestelle ist die jeweilig betroffene Gemeinde zuständig.
- Für die gesetzlich vorgeschriebene Mindestausrüstung (Haltestellentafel, Haltestellenname, Fahrplan) sowie für die Aktualisierung der Fahrplanaushänge hat das Verkehrsunternehmen zu sorgen.
- Die Erhaltung und Pflege der Haltestelle obliegt dem für die entsprechende Fläche zuständigen Straßenerhalter.



© Web-Hiller



© Netkaf

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

- Die Verpflichtung, die Auftrittfläche bei Bushaltestellen von Schnee zu säubern und bei Schnee und Glatteis zu bestreuen, besteht für AnrainerInnen gemäß § 93 der Straßenverkehrsordnung (StVO), für Verkehrsunternehmen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht gegenüber den Fahrgästen und für die Gemeinden als Wegehalter im Sinne des § 1319a ABGB sowie nach § 15 NÖ Straßengesetz. Es gilt der allgemeine Grundsatz, dass jemand nicht dadurch von seiner Pflicht befreit wird, weil ein anderer ebenfalls verpflichtet ist.
- Gängige Praxis ist, dass die Gemeinde, welche die Haltestelle veranlasst und errichtet hat, auch für die Pflege, Erhaltung und sichere Benutzbarkeit der Haltestelle verantwortlich ist.

Zuständigkeiten bei der Errichtung und der Erhaltung einer Bushaltestelle

Gemeinde:

- Auftrittsfläche und Zugänge
- Beleuchtung
- Fahrgastunterstand/Wartehaus
- Sonstige Informationen und Aushänge
- Reinigung und Entleerung der Mistkübel

Verkehrsunternehmen:

- Beantragung der Haltestellengenehmigung
- Anbringen der Haltestellentafel
- Anbringen und Aktualisierung des Fahrplanaushanges
- Bedienung der Haltestelle gemäß Fahrplan

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH:

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



© Weis-Hiller

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten:

- Unterstützung bei Planung (Verkehrsberatung)
- ggf. Förderung bei öffentlichen Verkehrsknotenpunkten (Nahverkehrsfinanzierungsprogramm)

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht:

- Durchführung des Genehmigungsverfahrens
- Genehmigung der Haltestelle

Sonderfall:

- Winterdienst – siehe Seite 7

5

Ablaufdiagramm

VON DER IDEE BIS ZUR ERÖFFNUNG EINER HALTESTELLE

Wunsch bzw. Idee eine Haltestelle zu errichten, zu verlegen etc.	
Gemeinde	Informationsgespräch mit dem Regionalen Mobilitätsmanagement der NÖ.Regional
Gemeinde	Kontaktaufnahme mit Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
VOR	■ Vorabklärung, ob der gewünschte Standort eine Aufnahme in den Fahrplan überhaupt ermöglicht ■ Klärung grundsätzlicher Fragen wie: – Welche Linien und Verkehrsunternehmen sind betroffen? – Welche Bustypen (Größe) kommen zum Einsatz? ■ Unterstützung bei weiteren Verfahrensschritten
Gemeinde	Kontaktaufnahme mit zuständigen Verkehrsunternehmen
Verkehrsunternehmen	Ansuchen um Konzessionierung der Haltestelle bei Verkehrsbehörde (Einbringung beim Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Verkehrsrecht)
Beginn des Behördenverfahrens	
Abt. Verkehrsrecht	Einleitung des Bewilligungsverfahrens ■ Durchführung einer Verkehrsverhandlung (Ortsaugenschein) ■ Vorabklärung, wer Verfahrenskosten trägt (i.d.R. AntragstellerIn) ■ Feststellung der Haltestelleneignung ■ Festlegung erforderlicher Maßnahmen
Ende des Behördenverfahrens Ergebnis: Bescheid ggf. mit Auflagen betreffend Gestaltung und Ausstattung	
Gemeinde	Umsetzung der baulichen Maßnahmen ■ Bei straßenbaulichen Maßnahmen: Bewilligung durch die zuständige Behörde (Landesstraßen: BH, alle anderen Straßen: Bürgermeister) ■ Klärung der Finanzierung (bei Straßenbaumaßnahmen) ■ Bei Hochbauten: Baubewilligung durch Baubehörde (Bürgermeister) Nach Fertigstellung Vollzugsmeldung an Behörde (RU6), VOR GmbH und Verkehrsunternehmen
Verkehrsunternehmen	Inbetriebnahme der Haltestelle durch Anbringen der Haltestelleneinrichtung (Haltestellentafel und Fahrplanaushang) nach Fertigstellung der baulichen Maßnahmen
VOR und NÖ.Regional	Information an Gemeinden, Schulen etc. über Betriebsaufnahme

6

Situierung der Haltestelle

BAULICHE GRUNTYPEN

Haltestellen müssen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit entsprechen. Die Haltestellenlage und -form sind so zu wählen, dass eine sichere und flüssige Verkehrsabwicklung gewährleistet werden kann.

Es wird zwischen folgenden Arten von Bushaltestellen unterschieden:

- Randhaltestelle mit Möglichkeit zur Vorbeifahrt
- Randhaltestelle ohne Möglichkeit zur Vorbeifahrt
- Randhaltestelle mit vorgezogener Gehsteigkante (Kaphaltestelle)
- Haltestelle mit Busbucht
- Haltestelle abseits der Hauptfahrbahn
- Inselhaltestelle (z. B. bei größeren Verkehrsknoten und Busbahnhöfen)

Die Wahl des Haltestellentyps ergibt sich aus einer Gesamtbeurteilung der Situation vor Ort im Rahmen des Behördenverfahrens. In erster Linie sind der Straßentyp, die Verkehrsbelastung des Fahrstreifens (Fließverkehr), die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße, die Anzahl der Buskurse pro Stunde und die Lage der Haltestelle ausschlaggebend. Einzelheiten finden sich in der RVS 02.03.11.



© Web-Hiller

Haltestellen mit Busbucht dienen in der Regel der Flüssigkeit des Fließverkehrs, da am haltenden Bus ohne Fahrstreifenwechsel vorbeigefahren werden kann. Dies betrifft unter anderem Freilandstraßen und stark befahrene Straßen.



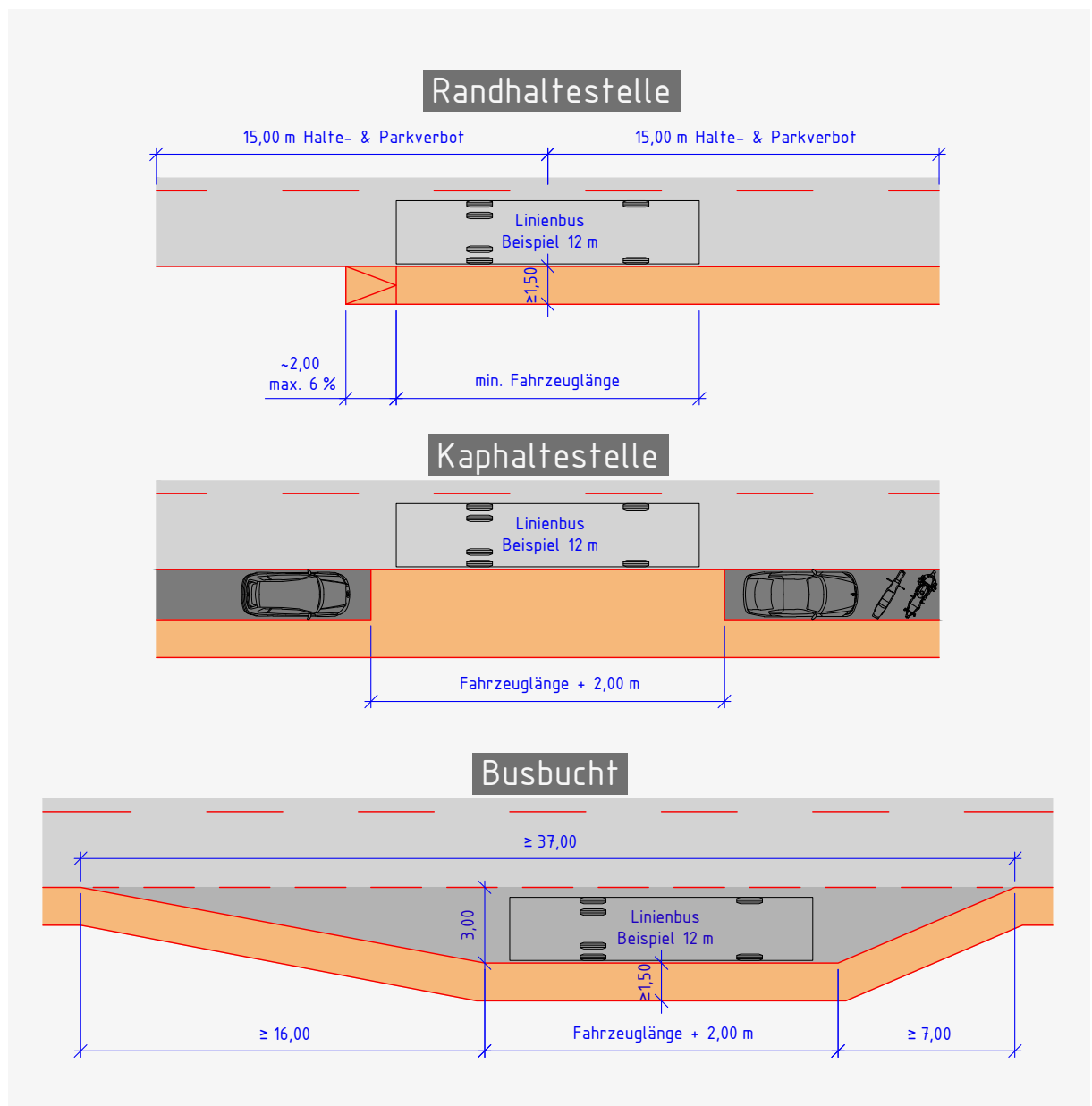
© Web-Hiller

Randhaltestellen kommen vorrangig innerorts zur Ausführung.



© Gemeinde Grainbrunn, Schmat

Eine Haltestelle kann auch als Umkehrplatz genutzt werden.



Bauliche Grundtypen von Bushaltestellen – Randhaltestelle, Kaphaltestelle und Busbucht

LAGE DER HALTESTELLEN

Die Lage der Haltestelle hat sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste und der Verkehrssicherheit zu orientieren. Entscheidungskriterien hierzu sind:

- Fahrgastpotenzial (z. B. Schulen, Ortszentrum, größere Siedlungsbereiche, ...)
- Übersichtlichkeit des Standorts (freie Sichträume, keine Kuppen und nicht in Innenbögen)
- sichere, barrierefreie und möglichst kurze Fußwege zur Haltestelle
- Verknüpfungspunkte mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln
- sinnvolle Abstände zu den nächsten Haltestellen (Einzugsbereich je Haltestelle rund 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 abzuklären.

Bei Haltestellen sind die erforderlichen Sichtweiten in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten.

Im Ortsgebiet ist gemäß StVO § 26a Abs. 2 das ungehinderte Ausfahren von Bussen aus gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen. Dabei ist im Ortsgebiet als erforderliche Sichtstrecke die Anhaltesicht der nachkommenden Fahrzeuge heranzuziehen (siehe Tabelle).

Bei Haltestellen im Freiland ist jedenfalls im Rahmen des Behördenverfahrens eine Überprüfung der Sichtstrecken vorzunehmen.

Haltestelle im Ortsgebiet		Haltestelle im Zuge von Freilandstraßen mit geringer Verkehrsbedeutung (Randhaltestelle)		Haltestelle im Zuge von Freilandstraßen mit großer Verkehrsbedeutung (Busbucht)	
Geschw. (km/h)	Sichtweite (m)	Geschw. (km/h)	Sichtweite (m)	Geschw. (km/h)	Sichtweite (m)
30	16				
50	36	50	36	50	70
70	61	70	61	70	120
		100	110	100	230

7 Zugänglichkeit der Bushaltestellen

Über die 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. Im Sinne der Verkehrssicherheit sind jedoch vom Fließverkehr getrennte Zugänge (bzw. Gehsteige, Gehwege, Radwege) vorzuziehen. Zusätzliche Maßnahmen, etwa Vorankündigungen und Verkehrsbeschränkungen, werden bei Bedarf im Rahmen der Verkehrsverhandlung festgelegt.

Verbindliche Rahmenbedingungen ergeben sich durch das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG).

BARRIEREFREIE GESTALTUNG

Gemäß BGStG ist Menschen mit Behinderungen der Zugang zu den Haltestellen (Fahrgastaufstellflächen) barrierefrei zu ermöglichen. Die gesetzlich normierten Vorgaben (ÖNORM B1600) betreffen hier u.a. Angaben zu Mindestbreiten, Höhenunterschieden (Rampen max. 6 %), 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.

Um auch blinden und sehbehinderten Menschen den selbstständigen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, ist im Bereich von stark frequentierten Bushaltestellen (z.B. großen Verkehrsknoten) die Anbringung von taktilen Bodeninformationssystemen (TBI) anzustreben.



© Markgraf

Eine von der Hauptfahrbahn getrennte Haltestelle. Der Zugang ist über den Gehweg gewährleistet.



© Schneider Consult ZT Becker

Um auch blinden und sehbehinderten Menschen den selbstständigen Zugang zu ermöglichen, ist die Anbringung von taktilen Bodeninformationssystemen möglich.



Schutzweg zur sicheren Querung

FUSSGÄNGERQUERUNGSSTELLEN

Bei jeder Bushaltestelle haben Fahrgäste zwangsläufig die Straße entweder bei der Hin- oder bei der Rückfahrt zu queren. Im Haltestellenbereich ist ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu gewährleisten. Da öffentliche Verkehrsmittel auch von besonders schutzbedürftigen Personengruppen wie z.B. Kinder und SeniorInnen genutzt werden und haltende Busse die Sichtweiten einschränken, weisen Querungsstellen ein besonderes Gefahrenpotenzial auf.

Bauliche Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung eines Fahrbahnteilers, eventuell in Kombination mit einem Schutzweg, aber auch die Situierung der Haltestelle können hier wesentlich zur Verkehrssicherheit beitragen.

Bei Bushaltestellen können drei Arten von Querungsstellen unterschieden werden:

- Querung ohne Hilfseinrichtungen
- Querungshilfe mit Mittelinsel
- Schutzweg

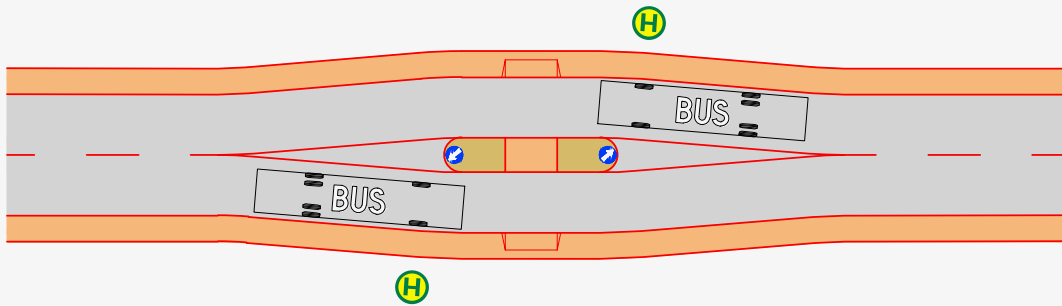
Da Schutzwege nur dort genehmigt werden, wo ein größerer Querungsbedarf durch FußgängerInnen gegeben ist, stellt die Querungshilfe mit Mittelinsel eine gute Alternative bei geringerem Querungsbedarf dar. Auf eine ausreichende Ausleuchtung der Fahrbahn ist zu achten.

Die richtige Situierung von Querungsstellen ist für die Sicherheit der FußgängerInnen essenziell.

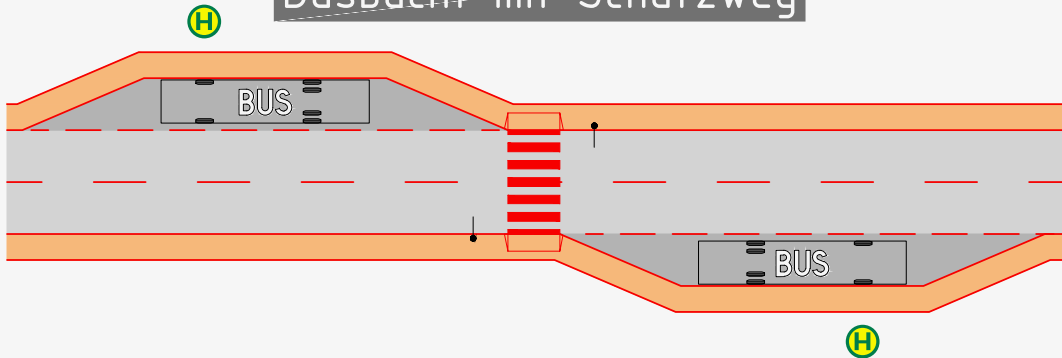


Haltestelle mit Querungshilfe (Mittelinsel) und Schutzweg

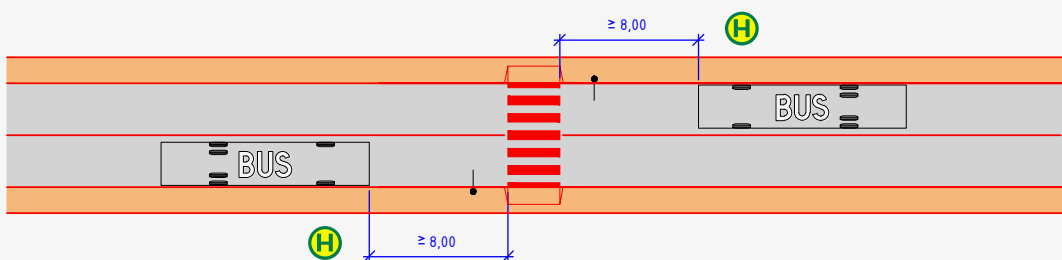
Randhaltestelle mit Querungshilfe



Busbucht mit Schutzweg



Randhaltestelle mit Schutzweg



8

Mindestausstattung einer Bushaltestelle

Alle Haltestellen haben zumindest folgende Ausstattungsmerkmale vorzuweisen:

- Haltestellenzeichen
- Fahrplankasten und Fahrplanaushang
- Fahrgastaufstellfläche

Je nach Bedeutung der Haltestellen können weitere Ausstattungselemente (siehe Kap. 9) ergänzt werden.

HALTESTELLENZEICHEN

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



Gesetzeskonformes Haltestellenzeichen mit grünem „H“ und Namensbezeichnung

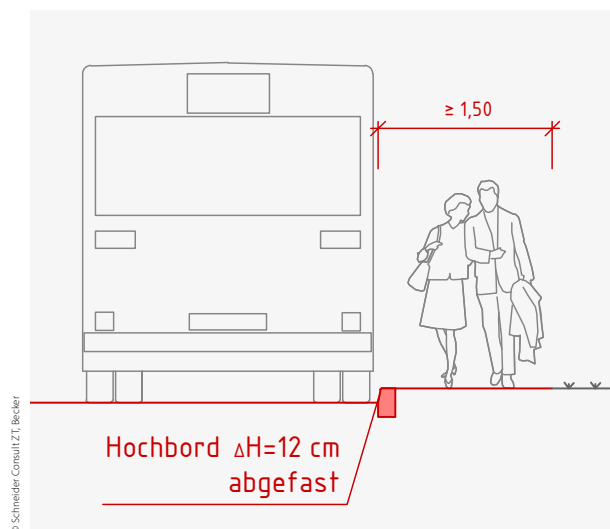
FAHRPLANKASTEN UND FAHRPLANAUSHANG

Die Fahrplankästen 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.

FAHRGASTAUFSSTELLFLÄCHE

Bushaltestellen sind mit von der Fahrbahn baulich abgegrenzten Fahrgastaufstellflächen (Auftrittsflächen) für die wartenden Fahrgäste auszustatten. Diese dienen dem Schutz der wartenden Fahrgäste vor dem Fließverkehr. Den Stand der Technik bildet dabei bei baulicher Neugestaltung eine erhöhte (min. 12 cm), staubfreie, befestigte Auftrittsfläche (Pflasterung, Asphaltierung, Platten oder Gleichwertiges) mit min. 1,5 m Breite. Die Länge der Auftrittsfläche hat dabei mindestens der Länge der eingesetzten Busse zu entsprechen. Begleitende verkehrsregelnde bzw. sicherheitstechnische Maßnahmen sind in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde festzulegen. Dies betrifft beispielsweise Absturzsicherungen (Geländer) bei angrenzendem abschüssigem Gelände.



Mindestanforderungen einer Fahrgastaufstellfläche



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



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



Fahrplankasten

9

Zusätzliche Ausstattungselemente

Haltestellen mit höherer Frequenz und größerer Verkehrsbedeutung sollten in optischer und funktionaler Hinsicht generell höhere Qualitätsanforderungen erfüllen. Die über die Mindestausstattung hinausreichenden Ausstattungselemente sind im Anlassfall festzulegen.

BELEUCHTUNG

Einen wesentlichen Aspekt für Sicherheit und Komfort stellt die Beleuchtung einer Haltestelle sowie der Zugangswege dar. Wartehäuser können, alternativ zur Stromversorgung, auch mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden und sind damit energieautark und sorgen selbst für den nötigen Strom, um eine zuverlässige Beleuchtung zu gewährleisten.



Moderne Haltestellen können mittels Photovoltaikpaneelen eine Energieversorgung auch bei entlegenen Haltestellen sicherstellen.

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.

WARTEHÄUSER/ 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.

Buswartehäuser sind laut der NÖ Bauordnung als bewilligungs-, anzeige- und meldefreie Vorhaben definiert. (NÖ Bauordnung 2014, § 17, Zi. 21, i.d.g.F.)



© Web-Hiller

Bushaltestelle mit Sitzgelegenheit



© Markgraf

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



© Web-Hiller

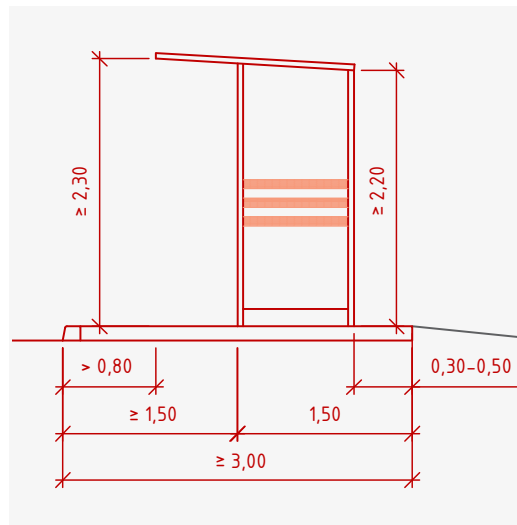
Auch gemauerte Wartehäuser sollten durch Glasscheiben von der Straßenseite gut einsehbar sein.

Ausmaße (siehe Skizze)

- Höhe mindestens 2,2 m über Boden
- Lage mindestens 0,8 m hinter Bordsteinkante (Lichtraum)
- Mindestnutzfläche sollte 5 m² nicht unterschreiten

Grundanforderungen Gestaltung

- Ausreichend Schutz bei schlechten Wetterbedingungen
- Transparente Gestaltung (etwa aus Glas oder Holzkonstruktionen mit Glasfenstern)
- Offene Seite im Regelfall zur Straße hin orientiert
- Schutz gegen Vandalismus durch Beleuchtung und transparente Ausführung
- Leicht zu reinigende Materialien verwenden
- Wartung und Reinigung sind bereits im Vorfeld durch die Gemeinde festzulegen.
- Möglichkeit für Werbezwecke (Sicherstellung der Erkennbarkeit der Fahrgastinformation und der Sichtbeziehung FahrerIn – Fahrgast)



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



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 platziert.

ZUSATZAUSSTATTUNGEN VON BUSWARTEHÄUSCHEN

Immer mehr Leute sind mit Mobilgeräten (Smartphones und Tablets) unterwegs. Zur Qualitätssteigerung für wartende Fahrgäste können USB-Anschlüsse zum Aufladen der Mobilgeräte und WLAN-Hotspots die subjektiv wahrgenommene Wartezeit verkürzen und so den Alltag der Fahrgäste erleichtern und zum modernen Image der Gemeinde beitragen.



© Foratsch GmbH

Zusatzausstattungen können die subjektiv wahrgenommene Wartezeit verkürzen.

ERWEITERTE FAHRGAST-INFORMATION („INFOPOINTS“)

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.



© Weber-Hiller

Zusätzliche Informationen bei stark frequentierten Haltestellen erleichtern die Orientierung.

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.



© VOÖ GmbH

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 Ziviltechnikerbüros in enger Kooperation mit den Gebietskörperschaften.

Bushaltestellen können auch Verknüpfungspunkte zwischen öffentlichen Verkehrsangeboten und motorisiertem bzw. nicht-motorisiertem Individualverkehr darstellen. Daher ist es wichtig, passende und attraktive Voraussetzungen für den Umstieg zu schaffen. Je nach Anforderungen können diese Verknüpfungspunkte daher eine breite Palette an weiteren Mobilitätsangeboten bieten. Das Spektrum an Möglichkeiten reicht hier beispielsweise von öffentlichen E-Ladeplätzen über (E-)Carsharing-Angebote, Fahrradverleihsysteme, die Bereitstellung von Park-and-Ride-Stellplätzen bis hin zur Einrichtung von Taxistellplätzen.



Öffentliche E-Ladeplätze und (E-)Carsharing-Angebote



Bei stark frequentierten Umstiegsknoten sind elektronische Fahrgastinformationen empfehlenswert. Zur einheitlichen Gestaltung können auch Stelen für den Fahrplanaushang und für das Anbringen eines Liniennetzplan zur erleichterten Orientierung verwendet werden.

FAHRRADABSTELLPLÄTZE/ RADBOXEN

Fahrradabstellplätze sind diebstahlsicher und im Idealfall auch witterungsgeschützt auszuführen. Dies kann durch Radbügel, überdachte Radabstellanlagen sowie Fahrradboxen gewährleistet sein.

Dabei ist auf eine Ausführung zu achten, welche die sichere Befestigung der Räder an der Abstellanlage erlaubt und eine Beschädigung der Räder verhindert. Von Ausführungen, bei denen das Rad nur durch Einschieben des Vorderreifens in einen Betonblock oder eine Metallhalterung fixiert wird (sogenannte „Felgenkiller“), ist abzuraten, da diese nur bedingt diebstahlsicher sind und es an den Reifen der Fahrräder zu Beschädigungen kommen kann.

PARK-AND-RIDE-ANLAGE

In vielen Fällen, etwa bei überregionalen Anbindungen, ist auch die Errichtung von Stellplätzen für PKWs zu prüfen. Im Zuge der Nachhaltigkeit (Klimawandelanpassung) sollten bei der Errichtung von Park-and-Ride-Anlagen auch E-Ladestellen für PKWs mitgeplant und mitberücksichtigt werden (siehe NÖ Bauordnung 2014, § 64i.d.g.F.).



© NÖ Regional Zbiat

Zum Abstellen von teuren Fahrrädern eignen sich abschließbare Fahrradboxen.



© Weis-Hiller



© Aichinger

10

Kontakte und Beratung

NÖ.Regional.GmbH
Regionales Mobilitätsmanagement

Franz Gausterer
Tel.: 0676 88 591 255
Mail: mobilitaet@noeregional.at

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

VOR Service-Hotline: 0800 22 23 24

**Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Raumordnung und
Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7)**

DIⁱⁿ Sandra Wels-Hiller
Tel.: 02742 9005-14191

**Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Verkehrsrecht (RU6)**

Bernadette Maukner, BA
Tel.: 02742 9005 12913
Tanja Weißenböck, BSc
Tel.: 02742 9005-12904

**Amt der NÖ Landesregierung,
Gebietsbauamt II – Wr. Neustadt**

DI Robert Schilk
Tel.: 02622 9025-45229

**Amt der NÖ Landesregierung,
Gebietsbauamt V – Mödling**

DI Wolfgang Zenker
Tel.: 02236 9025-45522

11

Literatur und Quellenverzeichnis

Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Hg.)
Heft 33 Bushaltestellen (2014)

Kraftfahrliniengesetz – KfLG – i.d.g.F.

Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) i.d.g.F.

Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG – i.d.g.F.

NÖ Bauordnung 2014 (NÖ BO 2014) i.d.g.F.

Austrian Standards Institut – Österreichisches Normungsinstitut (Hg.)
ÖNORM B1600 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen (2017)

Österreichische Forschungsgesellschaft
Straße – Schiene – Verkehr (Hg.)
RVS 02.03.11 Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen (2019)
Weitere diverse RVS

Das Land Steiermark
Verkehr und Landeshochbau (Hg.)
Richtlinie zur Konstruktion von Bushaltestellen (2014)

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehrsplanung (Hg.)
Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen
Leitfaden mobile 05/11 – Haltestellen attraktiv gestalten!

12

Schriftenreihe

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park & Ride (September 1990)
- Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept
Entwurf (April 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept
Kurzfassung (Juni 1991)
Niederösterreichisches 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 Niederösterreichisches Landesverkehrs-
konzept (Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme
(Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren
(November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
- Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (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)
- Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden,
Neuauflage (Februar 2021)
- Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+
Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten
und fördern (September 2015)
- Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätserhebung 2013/2014
- Heft 36: Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument
„Begegnungszone“ – ein Leitfaden
- Heft 37: Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser
(Jänner 2021)
- Heft 38: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten
Mobilitätserhebung 2018
- Heft 39: Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes –
ein Leitfaden (August 2020)

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informations-
blätter sind zu beziehen bei der Abteilung Raum-
ordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7,
Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten,
Telefon: +43 2742 9005-14971 oder herunterladbar
auf www.noel.gv.at/publikationen-verkehr.

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-149 71
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Internet: www.noe.gv.at

VOGELANPRALLSCHUTZ

Bei einer transparenten Gestaltung von Wartehäusern mit Glaselementen sind Vorkehrungen gegen Vogelanzug zu beachten und einzuplanen. Glasflächen mit freier Durchsicht sind verhängnisvoll für Vögel, weil diese Hindernisse nicht erkannt werden und Vögel daher ungebremst dagegenfliegen. Glasflächen sind eine der häufigsten anthropogenen Todesursachen für Vögel.

Im Sinne des Artenschutzes ist es daher unerlässlich entsprechende Vorkehrungen und Markierungen zu schaffen. Mittlerweile ist es belegt, dass ein wirksamer Vogelanzugschutz vollflächig gestaltet sein muss. Freie Stellen dürfen nicht größer als 10–15 cm sein. Die gängigen Greifvogelaufkleber sind wirkungslos!

Es gibt jedoch zahlreiche Möglichkeiten, durch die Verwendung von entsprechend bearbeitetem Glas oder nachträglich durch Folien, Sticker oder Bänder die Gefahren zu entschärfen.

Für umfangreiche Information wird auf die Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ verwiesen.

Literaturhinweis:

Rössler, M., Doppler, W., Furrer, R., Haupt, H., Schmid, H., Schneider, A., Steiof, K. & Wegworth, C. (2022): Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht. 3., überarbeitete Auflage. Schweizerische Vogelwarte Sempach.



© Dipl.-Ing. Dr. Erwin Huter, NOVA

BODENMARKIERUNG

Sollten Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung von Haltestellen aufgebracht werden (müssen), finden sich die rechtlichen Vorgaben zur Ausführung in § 27 der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen (Bodenmarkierungsverordnung), BGBl. Nr. 848/1995 in der jeweils geltenden Fassung.

ÄNDERUNG ZUSTÄNDIGKEITEN

Änderung Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH auf **Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.**, kurz **NÖVOG** auf den Seiten 5, 8 und 9.

Änderung Kontakte und Beratung, Seite 24:

Statt Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH neuer Kontakt:
Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H., kurz NÖVOG
E-Mail: korrespondenz@noevog.at
NÖVOG Service-Hotline 0800/222522

Neue Kontaktdaten bei der Abteilung Verkehrsrecht (RU6):

Gerlinde Bürgmayr, Tel.: 02742 9005 12904
Harald Riegler; MBA MPA, Tel.: 02742 9005 12751