

FAQ Haltestellen:

Welche Anforderungen bestehen hinsichtlich des Förderziels Barrierefreiheit? (Haltestelleninformationsblatt)

Hessen Mobil, 10.06.2026



Abbildung 1

Warum sollen Haltestellen barrierefrei sein?

Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dienen den Fahrgästen als Zu- und Abgang zum bzw. vom ÖPNV-System. Sie erfüllen somit eine wichtige Verknüpfungsfunktion zum Fuß- und Radverkehr sowie zu weiteren Verkehrsarten. Die Einrichtungen sollen für alle Menschen barrierefrei auffindbar, zugänglich und grundsätzlich ohne fremde Hilfe in der allgemein üblichen Weise nutzbar sein. Hierbei sind die Vorgaben zu beachten, die sich aus den Gesetzen des Bundes und des Landes Hessen zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG und HessBGG) sowie dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ergeben. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur ermöglicht oder erleichtert es den Menschen mit Einschränkungen, ihr Recht auf selbstständige Mobilität auszuüben und kommt letztendlich allen Fahrgästen zugute – ganz im Sinne einer Mobilität für alle:



Abbildung 2: Mobilität für alle

Welche Mobilitätsbarrieren gibt es und mit welchen Maßnahmen können sie beseitigt werden?

Mobilitätsbarrieren entstehen aus der Interaktion zwischen individueller Begabung und umweltbedingten Einflüssen. Durch geeignete Maßnahmen kann diesen Mobilitätsbarrieren entgegengewirkt werden.

Barrieren:	Maßnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Höhendifferenz bzw. Spalt zwischen Bordstein und Buseinstieg • zu steile Bürgersteige bzw. Wege (Längs- oder Querneigung zu hoch) • Höhendifferenzen von Straßenbelag und Bordstein 	<ul style="list-style-type: none"> • Spalt- und stufenfreie sowie neigungsbegrenzte Wegeketten
<ul style="list-style-type: none"> • kontrastarme Gestaltung oder fehlende tastbare Hinweise auf Bushaltestellen, Hindernisse, Querungsmöglichkeiten und -gefahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Taktile ertastbare und kontrastierende Leitsysteme
<ul style="list-style-type: none"> • fehlende akustische Information 	<ul style="list-style-type: none"> • 2-Sinne-Prinzip*
<ul style="list-style-type: none"> • fehlende, schwer lesbare oder schwer verständliche Informationen 	<ul style="list-style-type: none"> • niedrigschwellige Informationsangebote wie z.B. leichte Sprache, Ergänzung von Schriftinformationen durch Piktogramme

*) Die für die barrierefreie Nutzung erforderlichen Informationen sind so zu übermitteln, dass sie auch von Menschen mit sensorischen Einschränkungen wahrgenommen werden können. Dies wird erreicht durch die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips, d. h. durch das Ansprechen von mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Fühlen (Tasten).

Was sind die Elemente und Standards der Barrierefreiheit?

In der hier dargestellten Grafik sind die wesentlichen Elemente einer barrierefreien Haltestelle dargestellt, die im weiteren Verlauf dieser FAQ erläutert werden:

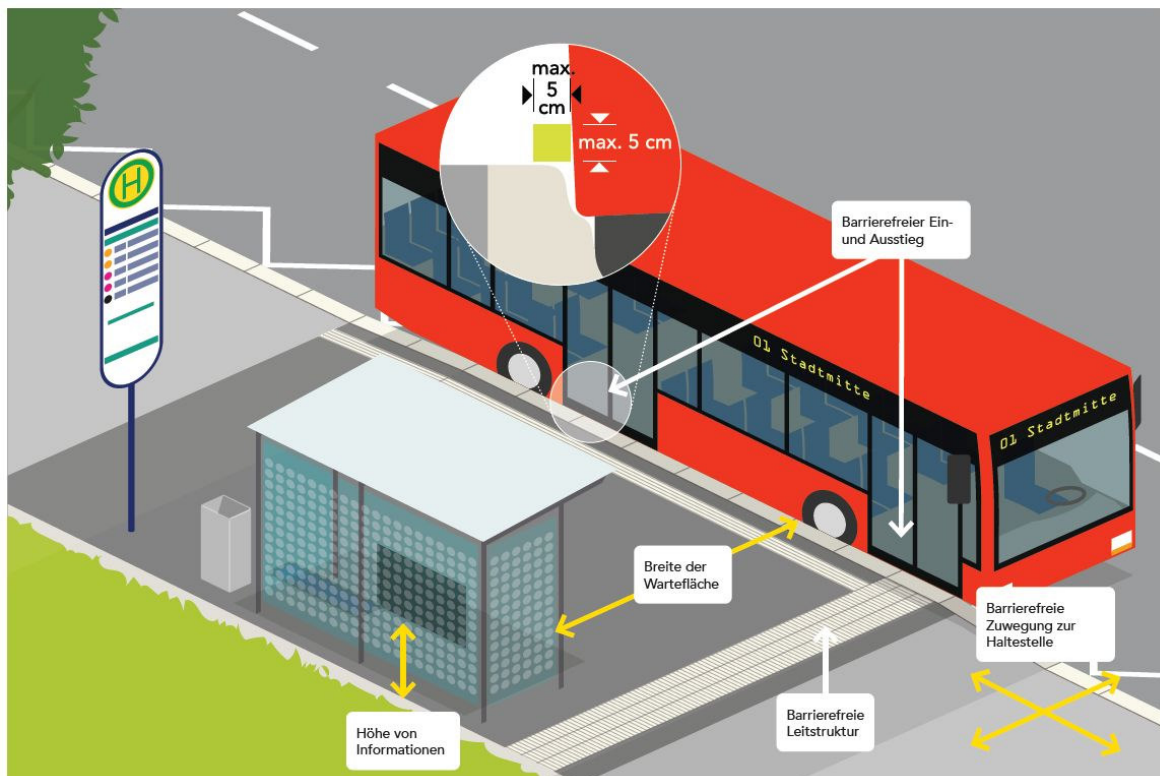


Abbildung 3: Schematische Darstellung einer barrierefreien Bushaltestelle

Die Standards für die Gestaltung von barrierefreien Haltestellen sind den einschlägigen Regelwerken und Normen zu entnehmen. Dazu gehören insbesondere die Folgenden:

- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)
- Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus (RStO)
- Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (ODR)
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)
- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

DIN-Normen:

- DIN 18040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen
- DIN EN 17210 Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung – Funktionale Anforderungen
- DIN 32984 Bodenindikatoren
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- Vorgaben des in Hessen für Verkehr zuständigen Ministeriums:
Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen

Für Straßenbahnen sind zudem zu beachten:

- Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen – Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)
- Eisenbahnbau- und –betriebsordnung (EBO) für Straßenbahnverkehr außerorts / auf DB-Gleisen

Wie sollte die Kommunikation während der Planung und dem Bau der Haltestellen erfolgen?

Da die Planung einer barrierefreien Haltestelle komplex ist und es für die Planenden nicht einfach ist, die verschiedenen Belange von Menschen mit Einschränkungen präsent zu haben, empfiehlt sich das gemeinsame Planen mit Betroffenen. Dazu sollten die Planungen der Behindertenvertretung in den Kommunen in einer verständlichen Version übergeben werden. Dies betrifft die Reduzierung der Planinhalte auf die Belange der Barrierefreiheit, die Übertragung der Plangrafik ins Taktile (z.B. Pläne mit Kugelschreiber durchzeichnen) oder die Hinzuziehung von Gebärdensprachdolmetschern. Alle Ausstattungselemente, die zur Ausführung kommen sollen, sollten in *einem* Plan enthalten sein. Darüber hinaus sollten freizuhaltende Flächen, wie Bewegungsflächen vor Einstiegen, explizit dargestellt werden.

Bei den ersten aussagekräftigen Planungen (Entwurfsphase) sollten die (Kommunalen) Behindertenvertretungen eingebunden werden und bei der Abnahme der Ausführungsplanung sowie der Gesamtbauleistungen hinzugezogen werden.

Was ist für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen notwendig?

Ein möglichst geringes Spalt- und Stufenmaß zwischen Bordsteinkante und Fahrzeug-Trittkante ermöglicht allen Fahrgästen den Ein- und Ausstieg in der Regel ohne fremde Hilfe (z.B. Einsatz der Klapprampe). Ist dies nicht herstellbar, sind nach DIN 18040-3 die Höhenunterschiede (Stufe) und Abstände (Spalt) zwischen Bahn- bzw. Bussteigkante und Fahrzeug-Trittkante auf maximal 5 cm zu begrenzen.

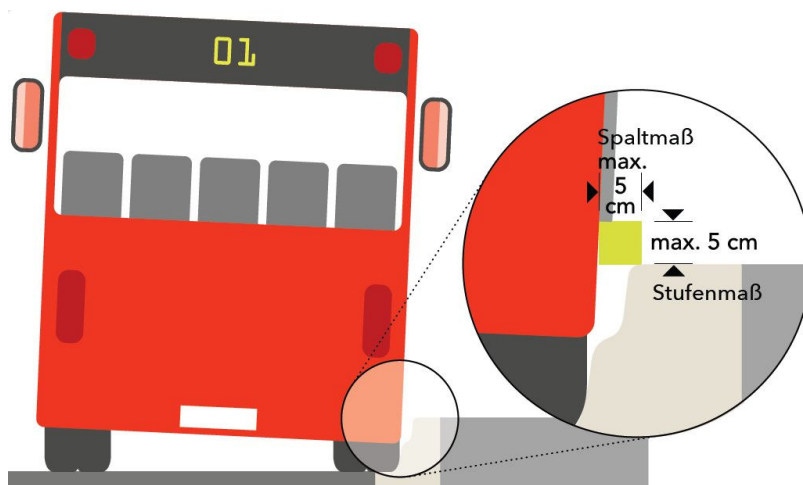


Abbildung 4: Schnittstelle Fahrzeug-Trittkante – Bordstein

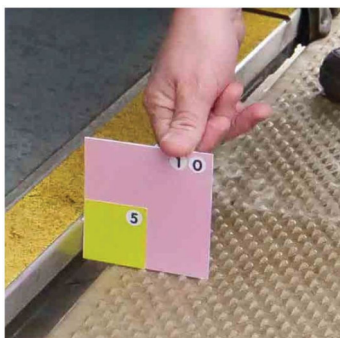


Abbildung 5: Messung des Spalt- und Stufenmaßes

Da die vollständige Barrierefreiheit an Haltestellen sowohl vom Niveau der Bahn- und Bussteige als auch von den verwendeten Fahrzeugen abhängt, ist eine frühzeitige Abstimmung mit den Aufgabenträgern des ÖPNV, den lokalen Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsverbänden, sinnvoll und notwendig. Einerseits soll den Fahrgästen ein möglichst spalt- und stufenloser Einstieg ermöglicht werden, andererseits sind Maßtoleranzen im Betrieb des Fahrzeugs zu berücksichtigen (z. B. durch variierende Profiltiefe der Reifen, unterschiedliche Fahrgast-Lasten). Nur im wechselseitigen Zusammenspiel baulicher und betrieblicher Maßnahmen ist das Planungsziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im Sinne einer „Mobilität für alle“ realisierbar.

Bei flexiblen Bedienungsformen wie zum Beispiel Anruf-Sammeltaxis oder On-Demand-Verkehren mit Kleinbussen ist die Abstimmung zwischen Bau und Betrieb dahingehend zu gestalten, dass im Rahmen dieser Verkehre auch „herkömmliche“ Bushaltestellen angefahren werden können.

Für Straßenbahnhaltestellen ist in der BOStrab unter § 31 Abs. 7, geregelt, dass die Bahnsteigoberfläche nicht höher liegen soll als der Fahrzeugfußboden. Diese Vorgabe in Verbindung mit den bei Straßenbahnfahrzeugen üblichen Höhenvarianzen aus Schienen- und Radreifenverschleiß sowie lastabhängiger Einfederung ist im Hinblick auf die Barrierefreiheit eine weitere Herausforderung. Grundsätzlich sollte im Nahverkehrsplan in einem Zeitplan dargestellt werden, wann mit welchen Haltestellen- und Fahrzeugmaßnahmen die Spalt- und Stufenmaßvorgaben eingehalten werden.

Damit die Busse möglichst dicht an den Hochbord heranfahren können, ist eine möglichst geradlinige An- und Abfahrt vorzusehen. In der Planung schafft ein Schleppkurvennachweis Klarheit über die Situation. An Haltestellen, wo eine geradlinige Anfahrt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich ist, sind Alternativen in Betracht zu ziehen. Dies kann eine höhendifferenzierte Gestaltung des Bordes sein. Beispielsweise sollte bei Haltestellen für Gelenkbusse dann die Bordhöhe im Haltebereich der vorderen bzw. ersten und der zweiten Tür in voller Höhe hergestellt werden. Im übrigen Bereich der Haltestelle wird die Bordhöhe soweit reduziert, dass ein Überstreichen des Bordes ohne Beschädigung des Fahrzeugs gewährleistet ist. Der Einsatz einer höhendifferenzierten Bordgestaltung sollte auch anhand weiterer Rahmenbedingungen wie z.B. der Lage bzw. Bedeutung der Haltestelle und des Fahrgastwechsellaufkommens abgewogen werden.

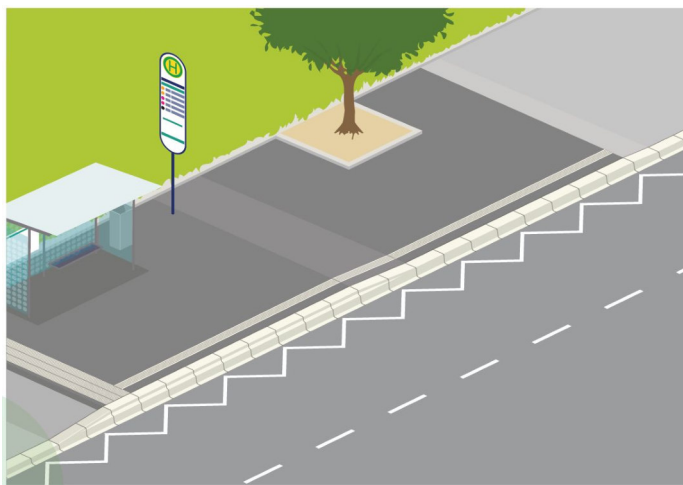


Abbildung 6: Differenzierte Bordhöhe

Sofern eine Haltestelle von verschiedenen Fahrzeugtypen (z.B. On-Demand-Verkehre mit Kleinbussen) angefahren wird, kann eine weitere Differenzierung mit entsprechend angepassten Bordhöhen sinnvoll sein.

Spurführende Formsteine bzw. Sonderbordsteine unterstützen bei der Anfahrt und helfen Schäden an Rädern und Reifen durch Berührung zu vermeiden. Durch die speziell abgerundete Form wird der Bus in der Spur dicht an das Bord herangeführt.



Abbildung 7: Spurführender Sonderbordstein

Es werden auch Formsteine angeboten, deren obere Bordkante ausgekehlt wurde, um die Beschädigungsgefahr für die Fahrzeugkarosserie weiter zu minimieren.



Abbildung 8: Spurführender Sonderbordstein mit Auskehlung

Das Anfahren von Haltestellen mit spurführenden Formsteinen muss in jedem Fall erlernt werden. Der Schulung des Fahrpersonals kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

Wie unterscheiden sich die Haltestellentypen Haltestellenkap, Fahrbahnrandhaltestelle und Busbucht?

Die Entscheidung über die endgültige Gestaltung der Haltestelle erfolgt stets vor dem Hintergrund der örtlichen Gegebenheiten und den Spezifikationen der eingesetzten Fahrzeuge. Die verschiedenen Haltestellentypen unterscheiden sich durch die Art der Anfahrt an die Haltestelle sowie ihren Platzbedarf.

Das Haltestellenkap ist die kürzeste Ausführungsmöglichkeit in Bezug auf Inanspruchnahme des Seitenraumes. Es ist optimal geeignet für eine parallele und spaltfreie Anfahrt. In Kombination mit Parken ist eine Behinderung der Anfahrbarkeit zu überprüfen. Weiterhin vergrößert es die Breite der Wartefläche. Beim Verlassen der Haltestelle kann sich der Bus an die Spitze des Fahrzeugpulk setzen. Daher ist die Ausbildung der Haltestelle als Kap in der Regel die vorteilhafteste Lösung:

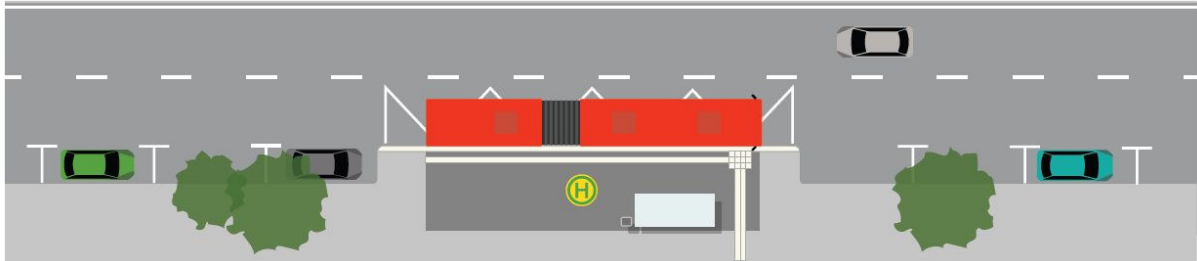


Abbildung 9: Prinzipskizze Haltestellenkap

Bei der Anordnung der Haltestelle am Fahrbahnrand ist darauf zu achten, dass das spaltfreie Anfahren an die Bushaltestelle nicht beeinträchtigt wird. Wenn zum Beispiel Parkflächen angrenzen, ist im Anfahrtsbereich eine Verschwenklänge in der Größenordnung von 25 - 30 m erforderlich, im Abfahrtsbereich beträgt die Größenordnung 10 m. Auch hier bringt ein Schleppkurvennachweis Klarheit bezüglich der genau erforderlichen Verschwenklängen.

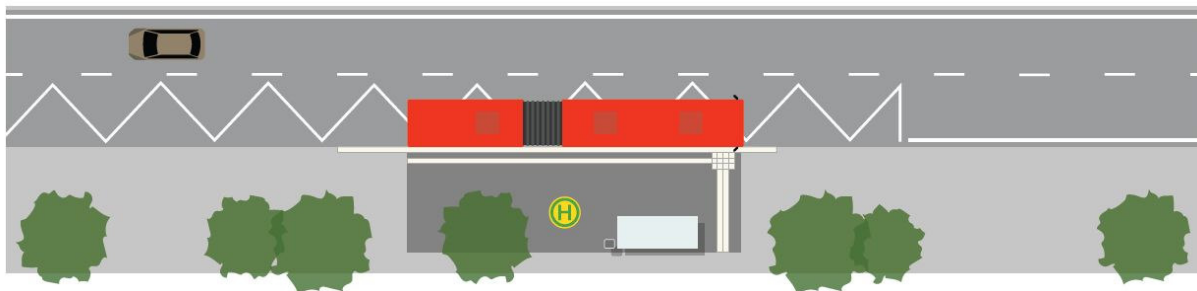


Abbildung 10: Prinzipskizze Fahrbahnrandhaltestelle

Der Haltestellentyp Busbucht erfordert eine Länge von rund 90 m entlang der Fahrbahn:

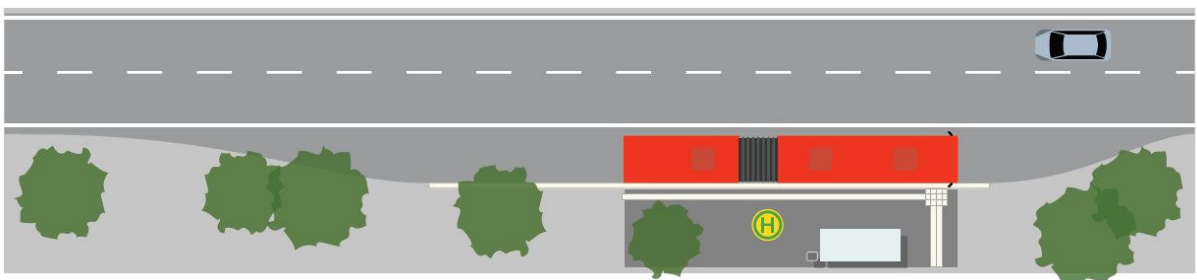


Abbildung 11: Busbucht

Für Gelenkbusse muss die Busbucht entsprechend länger ausgebaut werden. Aufgrund weiterer Nachteile wie z.B. Störpotential durch Falschparker, Zeitverlust bei der Einfädelung in den fließenden Verkehr (trotz StVO-Regelung), Seitenbeschleunigung (negativ für Fahrgäste) und Flächenbedarf der Bucht im Seitenraum (ggf. problematisch für Fahrradverkehr) sollte die Busbucht nur in begründeten Ausnahmefällen zur Anwendung kommen.

Für die Anlage einer Busbucht spricht die Möglichkeit des Zeitausgleiches im Fahrplan bzw. die Anschlusssicherung durch Verweilen des Busses in der Bucht.

Für alle Haltestellentypen gilt: Die Länge der Haltestelle hängt nicht nur vom Haltestellentyp ab, sie ergibt sich auch aus der betrieblich notwendigen Anzahl gleichzeitig haltender Busse, den Fahrzeuglängen, den Sicherheitsabständen und ggf. sonstigem Raumbedarf.

Was sind Bewegungsräume und wie breit sollte die Wartefläche sein?

Zu den Belangen der Barrierefreiheit gehört auch die Berücksichtigung ausreichender Bewegungsräume insbesondere für Menschen im Rollstuhl. Die nutzbare Wartefläche sollte im Regelfall eine Breite bzw. Tiefe von mindestens 2,50 m aufweisen. In Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen wie z.B. dem Fahrgastaufkommen ist dieses Maß entsprechend zu erhöhen. Auch wenn Rad-/Gehwege und Wartefläche kombiniert werden, sind größere Breiten anzustreben, um Behinderungen zwischen Fahrgästen und anderen Fußgängern bzw. Radfahrern zu minimieren. Bei Straßenbahnhaltestellen gibt die BOStrab vor, dass längs der Bahnsteigkante eine nutzbare Breite von mindestens 2,0 m, bei Bahnsteigen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen von mindestens 1,5 m vorhanden sein muss.

Wird die oben genannte Regelbreite von 2,50 m unterschritten, weil z. B. in engen Ortsdurchfahrten bereits die vorhandene Gehwegbreite unter 2,50 m liegt, sollten Varianten wie z.B. eine Standortverlegung, geänderte Verkehrsführung oder auch eine Änderung des Straßenraumes untersucht und abgewogen werden. Gegebenenfalls kann auch Grunderwerb zur Reduzierung von Platzproblemen vorgenommen und gefördert werden. Grundsätzlich ist zu beachten, dass Rollstuhlfahrer für Richtungswechsel und Rangiervorgänge eine Bewegungsfläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m benötigen:

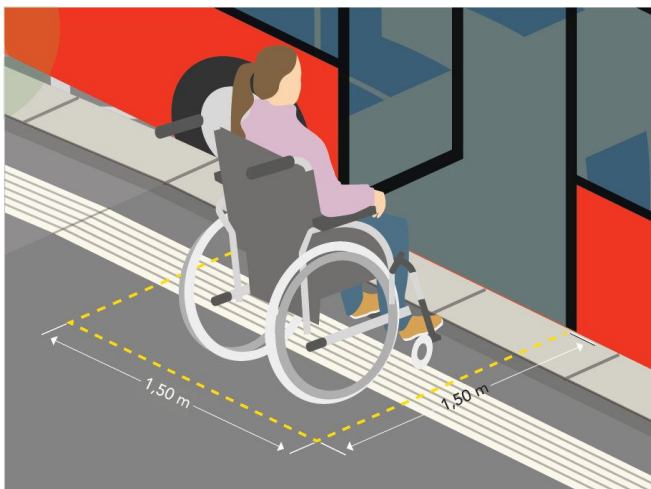


Abbildung 12: Bewegungsfläche

Dieser Freiraum muss auch vor Einbauten (z. B. Seitenwände eines Fahrgastunterstandes) und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Klapprampen) gegeben sein. Für den im Einzelfall notwendigen Einsatz von Klapprampen ist eine einbaufreie Fläche von mindestens 2,50 m x 1,50 m erforderlich. Diese ergibt sich aus der Länge der Klapprampe von rund 1,00 m zzgl. der Bewegungsfläche von 1,50 m x 1,50 m (vgl. DIN 18040-3).

Was sind Barrierefreie Leitsysteme?

Nach der DIN 32984 sind Zugänge zum ÖPNV, und damit Haltestellen, mittels Bodenindikatoren anzuzeigen. Bodenindikatoren sind so zu dimensionieren und anzuordnen, dass sie weder übersehen noch versehentlich überlaufen werden. Sie leiten Blinde und Sehbehinderte und weisen auf Richtungen, Ziele, Informationen und Gefahren hin. Ein möglichst hoher taktiler und visueller Kontrast ist daher stets anzustreben. Ein ausreichend großer Leuchtdichtekontrast zum Umgebungsbelag liegt vor, wenn dieser mindestens 0,4 beträgt (siehe auch DIN 32975). Zu beachten ist, dass die Vorschriften der DIN 32984 im Hinblick auf Mindestmaße und Struktur der Bodenindikatoren immer im Kontext mit dem Umgebungsbelag zu sehen sind und Missverständnisse wegen zu großer taktiler Ähnlichkeit zum umgebenden Belag ausgeschlossen werden können. Neben der Verlege-Systematik ist hier vor allem auf eine bodenbündige Verlegung der Platten zu achten. Die Strukturen der Bodenindikatoren müssen erhaben sein. Im Normalfall weisen Bus- und Straßenbahnhaltestellen am Fahrbahnrand einen mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm breiten Auffindestreifen aus Rippenplatten auf, der senkrecht zum Haltestellenbord und über die gesamte Breite der Gehbahn verlegt ist. Der Auffindestreifen schließt mittig an das Einstiegsfeld an, bei Bushaltestellen auf Höhe der ersten Fahrzeughür. Das Einstiegsfeld aus Rippenplatten weist eine Größe von 1,20 m parallel zur Bordsteinkante und eine Tiefe von 90 cm auf. Hier ist eine Skizze dieses taktilen Leitsystems mit Einstiegsfeld dargestellt:

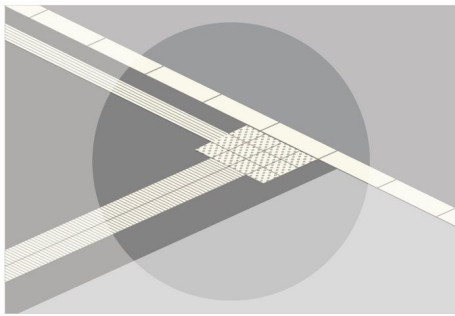


Abbildung 13: Taktilen Leitsystem mit Einstiegsfeld

Der Abstand zur Bordsteinkante beträgt 30 cm. Es kann an Bushaltestellen unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. schmale Gehwege) sinnvoll sein, auf ein Einstiegsfeld zu verzichten. Dies ist auch immer dann möglich, wenn der Auffindestreifen 90 cm tief ist. Die Differenz zu dem 120 cm tiefen Einstiegsfeld wäre dann für Menschen mit einem Langstock kaum noch zu ertasten und kann daher entfallen. Hier ist eine Skizze dieses taktilen Leitsystems ohne Einstiegsfeld abgebildet:

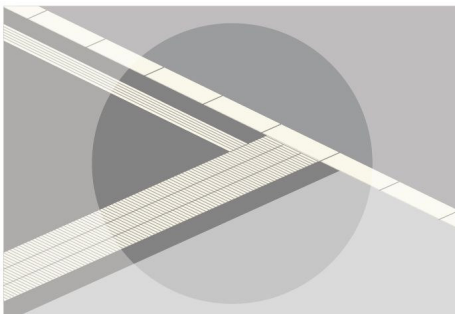


Abbildung 14: Taktilen Leitsystem ohne Einstiegsfeld

Weiterhin ist darauf zu achten, dass bspw. auch Taster für die akustische Ansagefunktion der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) über das Leitsystem auffindbar sind. Dieses Beispielfoto zeigt eine Bushaltestelle mit barrierefreiem Leitsystem:



Abbildung 15: Beispielfoto Bushaltestelle mit barrierefreiem Leitsystem

Im linken Bereich ist der Auffindestreifen in 90 cm Breite mit Rippenplatten ohne Einstiegsfeld zu sehen. Der Leitstreifen, ebenfalls mit Rippenplatten ausgeführt, verläuft parallel zum Bord. Rechts von der Wartehalle zweigt vom Leitstreifen über ein genopptes Abzweigefeld ein gerippter Streifen zu einem Ansagetaster für die Dynamische Fahrgastinformation ab. Neben den taktilen Elementen für Blinde werden hier zur Verbesserung der Erkennungsmöglichkeiten für Sehbehinderte kontrastierende Begleitstreifen für den visuellen Kontrast zum Umgebungsbelag eingesetzt. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass im Zuge von späteren Erdarbeiten (z. B. zur Leitungsverlegung) die Bodenplatten des Leitsystems nach Abschluss der Arbeiten wieder regelgerecht eingebaut werden. Erfahrungen zeigen, dass es dabei in der Praxis häufig zu fehlerhaften Verlegungen von Rippen- und Noppenplatten kommt.

Was ist bezüglich der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen zu beachten?

Haltestellen sind nur dann förderfähig, wenn sie auch barrierefrei erreichbar sind. Die Gehwege an Haltestellen sollen in allen wesentlichen Richtungen, zumindest jedoch in eine Richtung bis zum nächstgelegenen Knotenpunkt, den Anforderungen der barrierefreien Erschließung entsprechen. Grundsätzlich sollten alle Zuwegungen eine max. Längsneigung von 6 % unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste aufweisen (im Bereich der Wartefläche max. 3 %). Die Querneigung soll max. 2 % betragen, bei fehlendem Längsgefälle max. 2,5 %. Weitere Informationen zu barrierefreien Wegen sind in der Anlage 10, Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum, enthalten. Diese stehen unter <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/> zum Download bereit.

Wie ist der Fuß- und Radverkehr bei der Planung zu berücksichtigen?

Der Fahrgastwechsel von ÖPNV-Fahrzeugen darf durch den Radverkehr weder behindert noch gefährdet werden. Somit ist der Radverkehr stets mit Schrittgeschwindigkeit oder in ausreichendem Abstand an Haltestellen vorbeizuführen. Ist dies nicht möglich, müssen Radfahrende ggf. vor dem Fahrgastwechselbereich absteigen und warten. Dies gilt sowohl in

Fällen, in denen Radfahrende unmittelbar die Wartefläche überfahren müssen, als auch dann, wenn ein Radweg hinter einer als Kap ausgebildeten Haltestelle vorbeigeführt wird. Zur Verdeutlichung dieser Warte- bzw. Rücksichtnahmepflicht während des Fahrgastwechsels können sich speziell in unübersichtlichen Situationen verkehrsbehördliche oder bauliche Maßnahmen empfehlen. Dies können z.B. Belagwechsel, Beschilderungen, Lichtsignalanlagen oder Verengungen der Fahrbahn durch Anlage von Mittelinseln oder Bodenschwellen sein.

Ausstattungs-elemente der Haltestelle

Zu einer Haltestelle gehören in der Regel Haltestellenschild, Wartehalle, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Beleuchtung, Fahrgastinformationen und ggf. weitere Ausstattungselemente (wie z.B. Andreaskreuze und Fahrkartenautomaten). Die Elemente dürfen für Blinde kein Hindernis, müssen für Sehbehinderte gut erkennbar sowie für kleinere Menschen und Rollstuhlfahrende gut nutzbar sein.

Was sind grundlegende Anforderungen an die Ausstattungselemente?

Vertikale Einbauten wie Pfosten, Masten oder andere Ausstattungselemente im Haltestellenbereich sind so zu gestalten, dass sie sich vom Umfeld möglichst kontrastreich abheben, mit dem Langstock ertastbar sind und nicht unterlaufen werden können. Zusätzlich sind diese kontrastreich zu gestalten. Bei Abständen der Ein- und Ausbauten von mehr als 15 cm zum Boden sollte zusätzlich eine sogenannte Tastleiste oder ein mindestens 3 cm hoher Sockel - zur Steigerung der Auffindbarkeit entsprechend den Umrissen des Ausstattungselementes - eingebaut werden (siehe DIN 18040-1 und Abbildung 16).

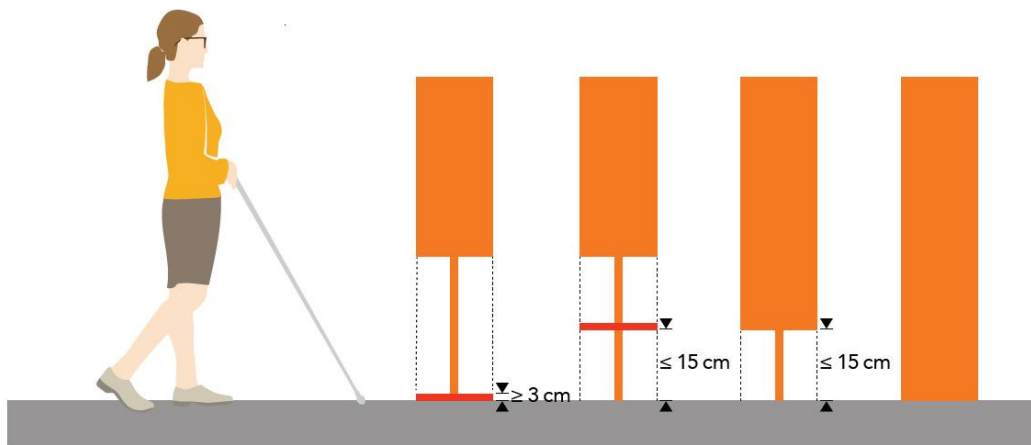
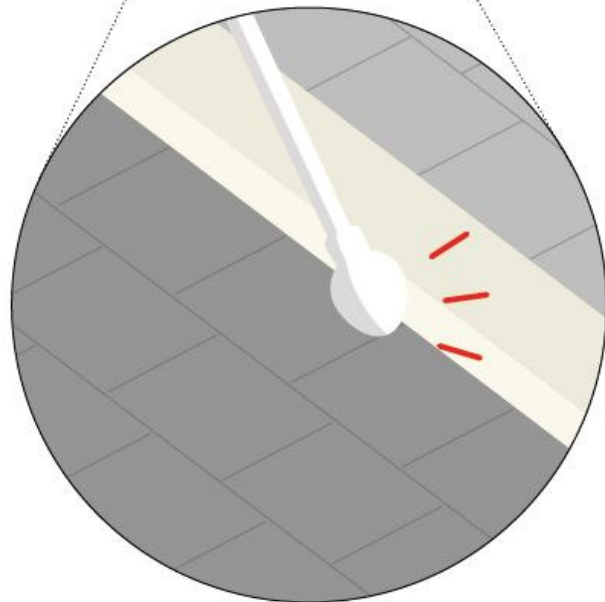


Abbildung 16: Abbildung der Umrisse eines Hindernisses in Bodennähe

Bei der Anordnung von Fahrradabstellplätzen bietet es sich an, diese Flächen wegen der Verletzungsgefahr aus der Gehbahn zu rücken. Zusätzlich signalisiert eine Tastkante taktil diesen gesonderten Bereich. Diese Zonierung der Fahrradabstellfläche mit Tastkante ist in diesem Beispielfoto ersichtlich:



Abbildung 17: Tastkante als Warnung vor Fahrradabstellbügeln, wegen Stolpergefahr aus Gehbahn gerückt



Wofür dient das Haltestellenschild?

Das Haltestellenschild (StVO-Zeichen 224) dient zur Kennzeichnung der Haltestelle und hilft bei der Auffindbarkeit aus mittlerer Entfernung. Der Name der Haltestelle muss sowohl aus mittlerer Entfernung als auch aus dem Bus heraus lesbar geschrieben sein (siehe DIN 32975). Auf Stauchungen der Schrift zugunsten des Designs sollte verzichtet werden. Jeweils 15 Meter vor und hinter dem Verkehrszeichen besteht Parkverbot. Dieses kann mit dem Zeichen 299 „Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote“ verlängert werden.

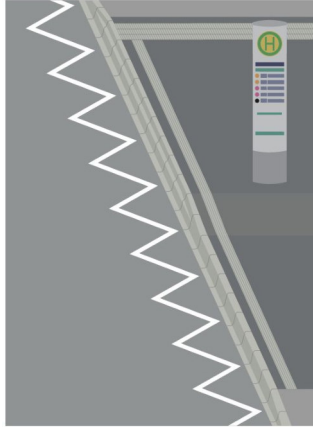


Abbildung 17 Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote

Wartehalle

Neben der Funktion als Wetterschutz gegen Niederschlag und ggf. Sonne bietet die Wartehalle meist auch Sitz- und Anlehnmöglichkeiten und hält Info-Vitrinen (z.B. für Fahrpläne) bereit. Bei der Gestaltung der transparenten Seitenwände (Aspekt der sozialen Kontrolle und Sichtbeziehung Fahrpersonal - Fahrgast) sind die Vorgaben für die Kontrastierung aus Gründen des Vogelschutzes und der Barrierefreiheit zu beachten (DIN 32975). Transparente Dachstrukturen können je nach Lichteinfall dazu führen, dass sehbehinderte Menschen die kontrastierenden Leitsysteme im Bodenbelag aufgrund des Schattenwurfes nicht oder nur schlecht erkennen können.

Sitz- und Anlehnmöglichkeiten

Die Sitzgelegenheiten sind vorzugsweise in der Wartehalle vorzusehen und an einigen sollten Armlehnen als Aufstehhilfe angebracht sein. Es empfiehlt sich, insbesondere bei erhöhtem Seniorenaufkommen, auch Anlehnmöglichkeiten vorzusehen. Hier sind mehrere Fotos mit Armlehnen als Aufstehhilfen und Anlehnmöglichkeiten zu finden:



Abbildung 18: Armlehnen als Aufstehhilfen und Anlehnmöglichkeiten

Abfallbehälter

Abfallbehälter sollten außerhalb der Wartehallen positioniert werden. Es ist zu beachten, dass sie keine Bewegungsflächen und Gehbahnen einschränken und außerhalb freizuhaltender Bereiche von Tastkanten und Bodenleitsystemen stehen, um ein Unterlaufen und damit verbundene Verletzungen für blinde und sehbehinderte Menschen zu vermeiden.

Beleuchtung

Sollte die Umgebungsbeleuchtung zur Erkennbarkeit der Haltestelle, Lesbarkeit der Fahrgastinformationen und für die soziale Sicherheit nicht ausreichend sein, so sind die entsprechenden Beleuchtungen vorzusehen. Sehbehinderte benötigen neutrales Licht um Farben gut erkennen zu können (DIN 32875, 18040-1). Vitrinen mit Fahrgastinformationen sind gesondert von der Straßenbeleuchtung zu beleuchten.

Fahrgastinformationen bzw. Dynamische Fahrgastinformation

Fahrpläne, Linien- und Umgebungspläne sowie ggf. weitere Informationen wie z.B. Tarifaushänge werden je nach den Gegebenheiten der jeweiligen Haltestelle neben – nicht hinter - Sitz- oder Anlehnflächen ausgehängt. Die Aushänge selbst sollten vorzugsweise nebeneinander angeordnet sein. Dadurch wird Sehbehinderten ermöglicht sich mit dem Gesicht dem Aushang stark zu nähern, ohne sich zu bücken oder zu strecken (siehe DIN 32975). Bei stark frequentierten Haltestellen bzw. solchen mit Verknüpfungsfunktion sollte zusätzlich eine Dynamische Fahrgastinformation (DFI) zum Einsatz kommen. Sie erfüllt das Zwei-Sinne-Prinzip, indem die aktuellen Abfahrtszeiten angezeigt (Sehen) und akustisch angesagt (Hören) werden. Hier ist ebenfalls auf neutrale Farben und ausreichenden Kontrast zu achten (Weiß und Hellblau besser als Orange/Gelb auf Schwarz). Piktogramme für wesentliche Informationen helfen Menschen ohne Deutsch- oder Lesekenntnissen bei der Orientierung.

Welche Höhe sollten Taster und Informationen haben?

Taster wie z.B. für akustische Ansagen der DFI sollen eine Höhe von 85 cm über dem Boden der Wartefläche haben. Ebenso sollen visuelle Informationen wie z.B. Fahrpläne in einer Höhe zwischen 1,00 und 1,60 m (mittlere Höhe von 1,30 m) angebracht werden. Die Zugänglichkeit zum Taster soll nicht durch z.B. Sitzbänke eingeschränkt werden. Die aktuellen Empfehlungen der Verkehrsverbände sollten in die Planung einbezogen werden.

Was fördern wir?

Das Land Hessen stellt mit dem Mobilitätsförderungsgesetz Fördermittel für den Neu- und Ausbau von Bus- und Straßenbahnhaltstellen zur Verfügung. Die Fördervoraussetzungen wurden in der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz konkretisiert und mit dem veröffentlichten Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV erläutert.

Die für einen Neu- oder Ausbau vorgesehenen Haltestellen müssen in einem Nahverkehrsplan enthalten sein oder dessen Intentionen entsprechen. Barrierefreiheit gelingt nur im Zusammenspiel von Haltestelle und Fahrzeug. Die technischen Voraussetzungen der

eingesetzten Fahrzeuge und die Höhe des Haltestellenbordes sollten im Nahverkehrsplan geregelt sein. Um auch die zukünftigen Fuhrparke auf die Bordhöhen abzustimmen sind die Aufgabenträger des ÖPNV, die lokalen Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsverbünde, möglichst frühzeitig zu beteiligen. Die Barrierefreiheit ist gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Nahverkehrsplan nachzuweisen. Dazu wird hier auf die „Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen“ hingewiesen (diese sind abrufbar unter: <https://mobil.hessen.de/mobilitaet-und-zukunft/bus-und-bahn>).

Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen, sind Ausnahmen gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Sie sind im Nahverkehrsplan zu benennen. Die Entscheidung ist dort zu begründen. Für Haltestellen, die noch nicht barrierefrei sind, sollte im Nahverkehrsplan in einem Zeitplan dargestellt werden, wann mit welchen Haltestellen- und Fahrzeugmaßnahmen die Spalt- und Stufenmaßvorgaben eingehalten werden.

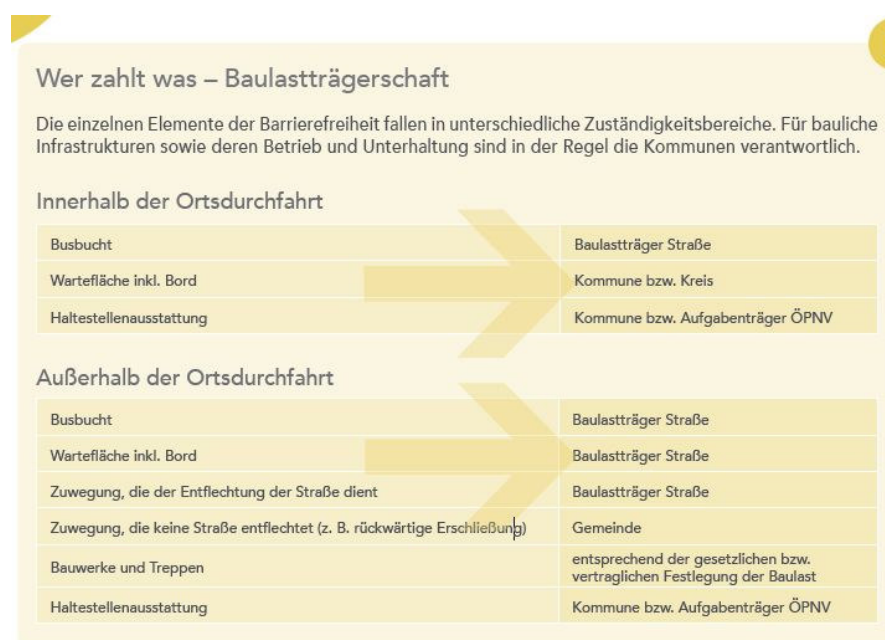
Ziel der Förderung ist die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Hierzu gehört neben dem regelkonformen und barrierefreien Ausbau ebenfalls der Aspekt der Aufenthaltsqualität. Die Fördermittel können auch für die Verbesserung der Haltestellenausstattung verwendet werden. Grundsätzlich werden – unter Bezug auf die vorgenannten Aspekte – alle mit der Haltestelle in funktionalem Zusammenhang stehende Einrichtungen, wie zum Beispiel Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze, Treppen, Rampen und Informationseinrichtungen, Beleuchtung oder auch behindertengerechte Toiletten, – je nach Bedeutung der Haltestelle – gefördert. Erforderlicher Grunderwerb ist ebenso förderfähig.

Fahrkartenautomaten sind nicht zuwendungsfähig, da sie primär vertriebliche Funktionen erfüllen.

Wer zahlt was (Baulastträgerschaft)?

Die einzelnen Elemente der Barrierefreiheit fallen in unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche. Für bauliche Infrastrukturen sowie deren Betrieb und Unterhaltung sind in der Regel die Kommunen verantwortlich.

In der hier hinterlegten Skizze sind die Zuständigkeiten in einem Schaubild dargestellt:



Welche zentralen Fördervoraussetzungen gibt es?

- Der Nahverkehrsplan muss Festlegungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im Zusammenspiel zwischen den eingesetzten Fahrzeugen und der verkehrlichen Infrastruktur (Haltestellen) enthalten.
- Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss gesichert sein (alle für die Ausführung der Maßnahme erforderlichen Beschlüsse liegen vor).
- Die zuwendungsfähigen Kosten müssen die derzeit gültige Bagatellgrenze von 100.000 Euro pro Antrag einhalten. Da einzelne Haltestellenprojekte unter diese Bagatellgrenze fallen können, empfiehlt es sich, mehrere Maßnahmen in einem Antrag zusammenzufassen oder mit anderen Trägern einen gemeinsamen, strecken- oder raumbezogenen Antrag zu stellen, sofern diese im gleichen Zeitraum fertiggestellt und abgerechnet werden (Vorlage Verwendungsnachweis).
- Im Zuge der Planung ist eine Stellungnahme des zuständigen kommunalen Behindertenbeauftragten einzuholen.
- Die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben, den anerkannten Regeln der Technik und den Vorgaben des für den Verkehr zuständigen Ministeriums grundsätzlich zu berücksichtigen.
- Der Baubeginn erfolgt spätestens sechs Monate nach Erhalt des Zuwendungsbescheides und ist Hessen Mobil anzuzeigen. Als Baubeginn zählt dabei die erste abgeschlossene Auftragsvergabe.
- Die zweckentsprechende Nutzung ist über einen Zeitraum von in der Regel 15 Jahren sicherzustellen.
- Eine gewerbliche Nutzung (z. B. Vermieten der Flächen im Wartehallenbereich zu Werbezwecken o.ä.) ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Welche Maßnahmen sind bei eingeschränkter Umsetzbarkeit der Standards anzuwenden?

Grundsätzlich ist der Standard aus den einschlägigen Regelwerken und Normen für alle Neu- und Ausbaumaßnahmen von Haltestellen anzuwenden. Ist der Standard aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. unzureichende Gehwegbreite oder auch Hanglagen mit starkem Gefälle) nicht zu realisieren, sind Varianten zu prüfen und im Ergebnis zu dokumentieren. Diese sind:

- **Verlegung der Haltestelle**
Zu prüfen ist, ob die Haltestelle an einen anderen Standort im räumlichen Zusammenhang verlegt werden kann. Auf einen angemessenen Abstand zur nächsten Haltestelle ist zu achten.
- **Neuordnung des Straßenraumes**
Zu prüfen ist, ob durch punktuelle Fahrbahneinengungen der Bau einer regelkonformen Haltestelle möglich ist (Haltestellenkap).
- **Änderung der Verkehrsführung**
Zu prüfen ist, ob eine Änderung der Verkehrsführung (z. B. Einrichten einer Einbahnstraße) möglich ist.
- **Zusätzlicher Grunderwerb**
Zu prüfen ist, ob der Standard durch zusätzlichen Grunderwerb in einem vertretbaren Rahmen und damit einer Reduzierung von Platzproblemen realisierbar ist.
- **Höhendifferenziertes Bord / Teilaufhöhung**
Zu prüfen ist, ob der Standard durch ein höhendifferenziertes Bord zu erreichen ist.

Wird nach der Prüfung der Varianten festgestellt, dass der Standard zur Barrierefreiheit nicht oder nicht vollständig umsetzbar ist, kann und darf von der Norm abgewichen werden.

Sofern bereits bei der Aufstellung des lokalen Nahverkehrsplans erkennbar ist, dass die Barrierefreiheit nicht uneingeschränkt erreicht wird und somit eine Ausnahme gemäß § 8 Abs. 3 vorliegt, kann die Variantenprüfung vorgezogen und im NVP als Konzept erläutert werden.

Weitere Informationen zu den aktuellen Förderregeln und zu Formularen eines Antrages finden Sie auf unserer Homepage unter <https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/kommunaler-strassenbau-oeffentlicher-personennahverkehr>

Quellennachweis:

Abb. 5: Hessen Mobil

Abb. 15: Dennis Rodler, Hessen Mobil

Abb. 17: Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau

Abb. 19: Michael Müller, Club Behinderter und ihrer Freunde Darmstadt e. V.