

Leitfaden für die  
**Anlage von Bushaltestellen**  
LF/Haltestelle/V02





**Inhaltsverzeichnis**

Inhaltsverzeichnis	3	
Abbildungen	4	
Anhänge	4	
1	Einleitung	5
2	Verkehrs- und straßenbautechnische Grundlagen	6
2.1	Arten von Haltestellen und Einsatzgrenzen	6
2.2	Lage der Bushaltestelle	11
2.3	Bauliche und konstruktive Ausbildung (Bemessung und Entwurf)	13
2.3.1	Aufstandsflächen für die Fahrgäste	13
2.3.2	Entwässerung	14
2.3.3	Regelabmessungen von Busbuchten	14
2.3.4	Zu- und Abgänge	14
2.4	Ausstattung	16
2.4.1	Kennzeichnung/Fahrgastinfo von Haltestellen	16
2.4.2	Wetterschutzeinrichtungen	19
2.5	Anlagen von Fußgängerquerungsstellen	20
2.6	Beleuchtung von Querungsstellen	22
3	Straßenpolizeiliche Begleitmaßnahmen	23
4	Straßenbaulast (Kostenteilung) bei Haltestellen an Landesstraßen	24
5	Verwaltungsablauf bei Haltestelleneinrichtungen	24
6	Ablaufdarstellung/Haltestellenanordnung	26
7	Quellenverzeichnis	27

**Abbildungen**

Abbildung 1	„Positives“ und „negatives“ Beispiel von Bushaltestellen	5
Abbildung 2	Auszug aus ÖNORM B 4970	7
Abbildung 3	Auszug aus ÖNORM B 4970	8
Abbildung 4	Einsatzgrenzen, Vor- und Nachteile unterschiedlicher Haltestellenformen	10
Abbildung 5	Knotensichtweite gemäß RVS 3.42, Tabelle 8	11
Abbildung 6	Sichtwinkel im Kurvenbereich	12
Abbildung 7	Regelabmessungen Busbucht (Quelle Abt. Straßenbau)	15
Abbildung 8	Ausführungsvorschlag Haltestellenstele	17
Abbildung 9	Vorankündigung unübersichtliche Haltestelle	18
Abbildung 10	Regelzeichnung Wetterschutzeinrichtung	19
Abbildung 11	Anlage von Schutzwegen im Bereich von Haltestellen laut Schweizerischer Norm (SN 640 241, S 4)	21
Abbildung 12	Beispiel Beleuchtung Querungsstelle	23

**Anhänge**

Anhang 1	Gesetzliche Grundlagen	28
Anhang 2	Systemskizze für Haltestellen-Kennzeichnung in Tirol	33
Anhang 3	Beispiele	34

## 1 Einleitung

In der ÖNORM B 4970 „Anlagen für den ÖPNV-Planung“ (vom 01.08.1987) und in der RVS 2.4 „Optimierung des ÖPNV“ (vom Oktober 1999) sind detaillierte Angaben zur Gestaltung und Situierung von Bushaltestellen enthalten. Im gegenständlichen Leitfaden werden diese zusammengeführt, teilweise ergänzt und für die Anwendung auf Landes- und Gemeindestrassen in Tirol als Stand der Technik definiert. Anordnung und Gestaltung von Haltestellen beeinflussen die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wesentlich. Haltestellen sollen den Bedürfnissen der Fahrgäste nach Aufenthaltsqualität gerecht werden, den Erfordernissen der Verkehrssicherheit entsprechen und sich mit angemessenem Platzbedarf in das Straßen- und Stadtbild einpassen. Neben den Anforderungen der ÖV-Benützer im Hinblick auf die Zu- und Abgänge sowie die soziale Sicherheit sind beim Entwurf von Haltestellen auch fahrdynamische, fahrzeugtechnische (eingesetzte Linienfahrzeuge, insbesondere Fahrzeuglänge), betriebliche und verkehrliche Gesichtspunkte zu beachten.

So können Haltestellenanzahl, Haltestellenabstände, Verkehrsorganisation an Haltestellen, Haltestellenart, Haltestellensituierung und Haltestellenanlage bei ungünstiger Anordnung und Auswahl sowie ein längerer Haltestellenaufenthalt wesentliche Störfaktoren darstellen.



**Abbildung 1** „Positives“ und „negatives“ Beispiel von Bushaltestellen

## 2 Verkehrs- und straßenbautechnische Grundlagen

### 2.1 Arten von Haltestellen und Einsatzgrenzen

Es werden folgende Arten von Bushaltestellen unterschieden:

- Haltestellen mit Bucht (Busbucht)
- Haltestellen ohne Bucht (Randhaltestelle) mit und ohne Möglichkeit zur Vorbeifahrt
- Kap-Haltestelle (Gehsteigvorziehung)

Die Haltestellenform ist so zu wählen, dass eine sichere und flüssige Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Primär ist auf die Kontinuität des Gesamtverkehrs zu achten.

Die Anwendungsbereiche der Haltestellenarten sind abhängig von:

- Straßentyp
- Belastung des Fahrstreifens
- Anzahl der Bushalte pro Stunde
- mittlere Bushaltezeit
- Lage und Funktion der Haltestelle

Die Verkehrsstärke, die Busfrequenz und auch die Haltestellenaufenthaltszeit haben entscheidenden Einfluss auf die Auswirkungen unterschiedlicher Haltestellenformen hinsichtlich der Verkehrsqualität.

Die ÖNORM B 4970 „Anlagen für den ÖPNV-Planung“ (vom 01.08.1997) stellt hier eine sehr detaillierte Grundlage zur Beurteilung der Einsatzgrenzen unterschiedlicher Haltestellenformen dar. Diese ÖNORM ist ähnlich wie die Schweizer Norm SN 640880 (1993) aufgebaut. Weitere Grundlagen bilden die RVS 2.4 „Optimierung des ÖPNV“ (Okt. 1999) und die deutschen Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ 2003). In der ÖNORM B 4970 sind die Unterschiede zwischen Busbucht und Randhaltestelle deutlich dargestellt (siehe Abbildung 2). Die Anwendungsbereiche der unterschiedlichen Arten sind der Abbildung 3 zu entnehmen.

## Bushaltestelle – Unterschiede zwischen Randhaltestelle mit Bucht und Randhaltestelle ohne Bucht

Kriterium	Randhaltestelle		
	mit Bucht	ohne Bucht	
<b>Fahrgäste</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sicht bei Fußgängerübergängen auf fließenden Verkehr</li> <li>– Sicherheit auf Fahrgastaufstellfläche</li> <li>– Komfort der Fahrgäste</li> <li>– Ein- und Ausstiegsverhältnisse</li> <li>– Verlustzeiten der Fahrgäste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaum Probleme</li> <li>– besser wegen größerem Abstand zum Fahrstreifen. Bei engen Verhältnissen „Wischen“ über Fahrgastaufstellfläche</li> <li>– Querschleunigung beim Ein- und Ausfahren zusätzlich zur Längsbeschleunigung</li> <li>– Anlegegenauigkeit kleiner</li> <li>– größer wegen Ein-/Ausfahrt sowie allfälliger Wartezeit beim Einfädeln in den fließenden Verkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– oft mangelhaft</li> <li>– Gefahr des unbeabsichtigten Betretens des Fahrstreifens bei sorglosem Verhalten</li> <li>– keine Querschleunigung</li> <li>– genaues Anlegen an Bordsteinkante möglich</li> <li>– geringer</li> </ul>
<b>Verkehrsbetriebe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abfahrt</li> <li>– Reisezeit und Fahrplan-Regelmäßigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– schwieriges Einfädeln bei hohem Verkehrsaufkommen</li> <li>– länger und unregelmäßiger wegen Ausfahrt aus Haltestelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gleichmäßigere und störungsfreie Weiterfahrt nach Bushalt</li> <li>– konstanter</li> </ul>
<b>Individualverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlustzeiten für Individualverkehr</li> <li>– Sicht auf Fußgänger, welche Straße überqueren wollen</li> <li>– Gefahr von Unfällen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlustzeiten lediglich beim Einfädeln des Busses</li> <li>– In der Regel genügend</li> <li>– Kollision mit ein- und ausfädelndem Bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlustzeiten entsprechend den Überhol- oder Vorbeifahrmöglichkeiten</li> <li>– häufig ungenügend</li> <li>– Auffahren auf und Anstreifen beim Vorbeifahren am haltenden Bus</li> </ul>
<b>Straßenverhalter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Errichtungskosten</li> <li>– Platzbedarf</li> <li>– Realisierbarkeit</li> <li>– Anpassung an veränderte Betriebsverhältnisse (z. B. Haltestellenverschiebung)</li> <li>– Winterdienst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vor allem in städtischen Bereichen groß</li> <li>– 100 m<sup>2</sup> bis 150 m<sup>2</sup> pro Bucht</li> <li>– bei engen Verhältnissen schwierig, Grundeinlösungsproblematik</li> <li>– hohe Kosten</li> <li>– separate Räumung erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gering</li> <li>– im allgemeinen keine zusätzlichen Verkehrsflächen erforderlich</li> <li>– rasche Realisierung möglich</li> <li>– einfach</li> <li>– Räumung im Zuge des normalen Winterdienstes</li> </ul>
<b>Umwelt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Lärm und Luftschadstoffe</li> <li>– Bodenversiegelung und Entwässerung</li> <li>– Straßenraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kein Anhalten und Wiederanfahren hinter haltendem Bus erforderlich</li> <li>– zusätzlich befestigte Straßenfläche nötig</li> <li>– Ausweitungen des Straßenraumes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anhalten und Wiederanfahren hinter haltendem Bus erforderlich</li> <li>– keine zusätzlich befestigte Straßenfläche nötig</li> <li>– keine Beeinträchtigung des Straßenbildes</li> </ul>

Abbildung 2 Auszug aus ÖNORM B 4970

## Bushaltestelle – Anwendungsbereich Randhaltestelle mit und ohne Bucht

Kriterium		Randhaltestelle mit Bucht	Randhaltestelle ohne Bucht	
			mit Vorbeifahrt	ohne Vorbeifahrt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße außerhalb besiedelter Gebiete	ja	eher nein	nein
	Verbindungsstraße außerhalb besiedelter Gebiete	eher ja	eher nein	nein
	Hauptverkehrsstraße innerhalb besiedelter Gebiete			
	– ländliche Verhältnisse	eher ja	eher nein	eher nein
	– städtische Verhältnisse	eher nein	eher ja	eher ja
	Sammelstraße	eher nein	eher ja	eher ja
	Erschließungsstraße	nein	ja	ja
Belastung des Fahrstreifens, auf dem der Bus fährt	unter 500 Fzg./Spitzenstunde	nein	ja	ja
	500 ... 800 Fzg./Spitzenstunde	eher ja	eher ja	eher nein
	über 800 Fzg./Spitzenstunde	ja	nein	nein
Anzahl Bushalte pro Stunde	unter 12/Stunde	nein	ja	ja
	12 bis 18/Stunde	eher nein	ja	eher ja
	18 bis 24/Stunde	eher ja	eher nein	nein
	über 24/Stunde <sup>1)</sup>	ja	nein	nein
Mittlere Bushaltezeit	bis 30 Sekunden	nein	ja	ja
	über 30 Sekunden	ja	nein	nein
Haltestellen mit spezieller Funktion	Haltestelle mit Fahrplanausgleich	eher ja	eher nein	nein
	Gepäckverladung <sup>2)</sup>	ja	nein	nein
	Endhaltestelle	ja	nein	nein
Lage der Haltestelle <sup>3)</sup>	auf Strecken ohne grüner Welle	nein	ja	ja
	auf Strecken mit grüner Welle an Kreuzungen <sup>4)</sup>	ja	nein	nein
	bei wichtigen Fußgängerübergängen	eher ja <sup>5)</sup>	eher ja <sup>5)</sup>	ja

1) Bei dichter Busfolge sind mögliche Eigenbehinderungen durch den Busbetrieb zu beachten.  
2) Bei Haltestellen mit Gepäckverladung ist neben den längeren Haltezeiten auch die Sicherheit der beteiligten Personen zu beachten.  
3) Wenn mehrere Haltestellen ohne Möglichkeit, am haltenden Bus vorbeizufahren, hintereinander folgen, nehmen die Verlustzeiten für den Individualverkehr stark zu.  
4) Die Anordnung von Bushaltestellen an Kreuzungen und die Wahl der geeigneten Haltestellenart sind aufgrund von eingehenden verkehrstechnischen Untersuchungen festzulegen.  
5) Dies gilt nur dann, wenn eine Schutzinsel gebaut werden kann.

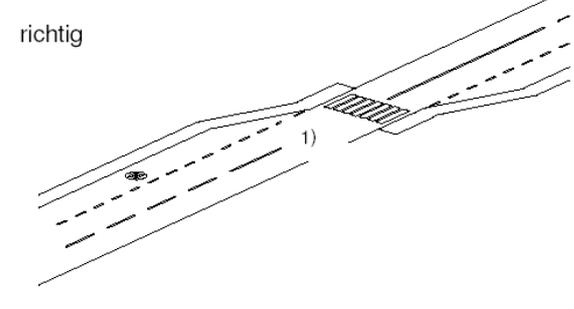
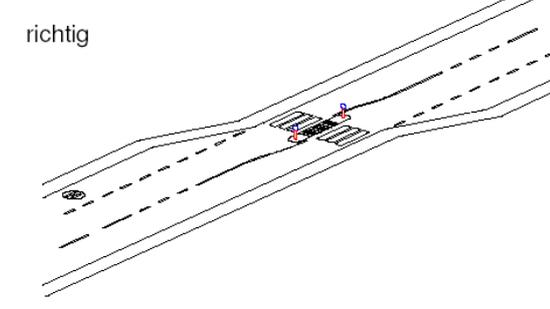
Abbildung 3 Auszug aus ÖNORM B 4970

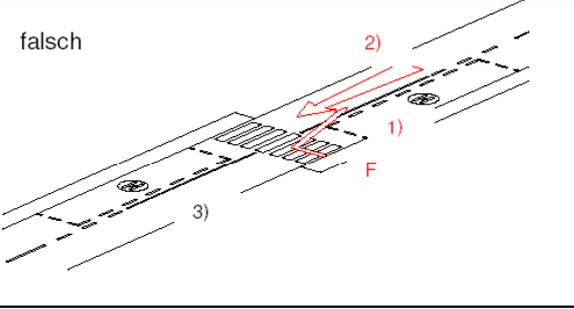
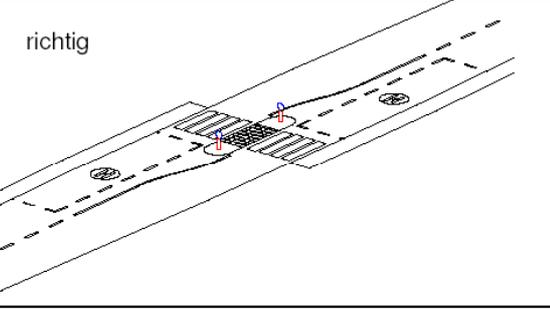
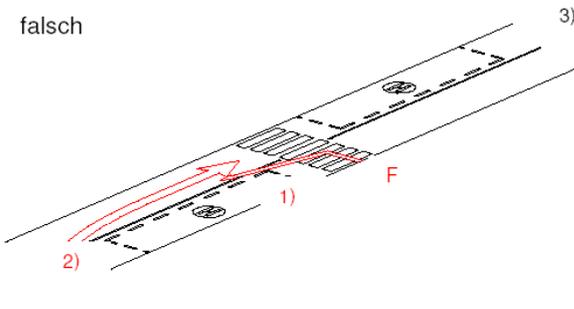
Die Notwendigkeit von Busbuchten wird heute differenzierter beurteilt. Während Busbuchten in der Regel der Flüssigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dienen und für den Busverkehr Zeitverluste bewirken, können Haltestellen ohne Busbucht eine Reihe von Vorteilen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) bringen. In der Fachliteratur, wird daher generell empfohlen vor allem auf Straßen im innerstädtischen Bereich vorrangig Randhaltestellen ohne Bucht bzw. Kaphaltestellen zu errichten. Die Problematik der sicheren Fahrbahnquerung ist dabei jedenfalls genau zu prüfen. In Kombination mit einer Mittelinsel leistet eine Haltestelle ohne Bucht einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, vor allem zugunsten von Fußgängern und Fahrgästen.

Im Freilandbereich sollten aufgrund der Verkehrssituation (hohe Geschwindigkeit, hohes Verkehrsaufkommen, flüssige Verkehrsabläufe) sowie längeren Bushaltezeiten vorrangig Busbuchten angelegt werden.

In Abbildung 4 sind unterschiedliche Formen von Bushaltestellen in Kombination mit der Querungsproblematik dargestellt. Die Vor- bzw. Nachteile der unterschiedlichen Arten können der ÖNORM B 4970 entnommen werden. Die Problembereiche in Zusammenhang mit den Fahrgast-Querungsstellen werden jedoch aufgrund ihrer Wichtigkeit im folgenden zusammengefasst:

Haltestellenart	Nachteil
Randhaltestelle ohne Mittelinsel, die Fußgängerquerungsstelle (mit/ohne Schutzweg) befindet sich <u>vor</u> dem haltenden Bus.	Wenn die Sperrlinie im Bereich der Bushaltestelle nicht sichtbar ist (Schneefahrbahn) darf am haltenden Bus vorbeigefahren werden, die Sichtweite des Fußgängers bzw. des vorbeifahrenden Kfz-Lenkers entspricht jedoch nicht den Sichtweiten an Schutzwegen.
Randhaltestelle ohne Mittelinsel, die Fußgängerquerungsstelle (mit/ohne Schutzweg) befindet sich <u>hinter</u> dem haltenden Bus.	Das Fahrzeug im Gegenverkehr kann seinen Fahrstreifen ungehindert befahren (keine Verpflichtung zur Reduktion der Geschwindigkeit). Ein nach dem Bus querender Fußgänger verfügt über eine nur sehr geringe Sichtweite auf den Gegenverkehr.

Beidseitige Busbucht ohne Mittelinsel	- mit Mittelinsel
<p>richtig</p> 	<p>richtig</p> 
1) ev. Schutzweg	Fussgängerfurt

Randhaltestelle ohne Mittelinsel	- mit Mittelinsel
<p>falsch</p> 	<p>richtig</p> 
<p>falsch</p> 	
<p>F ... querender Fußgänger                  1)... Sicht zwischen Fußgänger u. KfZ Lenker                  2)... KfZ                  3)... Sperrlinie bei Schnee nicht sichtbar</p>	

**Falsch:** Der querende Fußgänger verfügt über zu geringe Sichtweiten auf den Kfz-Verkehr, wenn sich der Bus noch in der Haltestelle befindet. es kann kein Schutzweg angelegt werden..

**Richtig:** Durch den Einbau einer Mittelinsel verfügt der Fußgänger über ausreichende Sichtweiten auf den Kfz-Verkehr, auch bei haltendem Bus.

**Abbildung 4 Einsatzgrenzen, Vor- und Nachteile unterschiedlicher Haltestellenformen**

## 2.2 Lage der Bushaltestelle

Die Lage der Haltestelle ist so zu wählen, dass die Fahrgäste die Nahverkehrsfahrzeuge bequem, sicher und auf kurzem Wege erreichen können. Damit sich alle Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf die Haltestellensituation einstellen können, ist die Anordnung der Haltestellen an übersichtlichen Stellen (keine Kuppen, nicht in Innenbögen von Kurven) vorzunehmen und soll in der Geraden liegen. Freie Sichträume an Straßenknoten und Fußgängerquerungsstellen sind zu gewährleisten.

Bei Haltestellen sind grundsätzlich die Sichtweiten entsprechend der „Schenkellänge  $a$  [m]“ abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw.  $V_{85}$  km/h in Anlehnung an die RVS 3.42, Tab. 8 (Ausgabe 01.05.2005) einzuhalten. Bei Straßenzügen mit geringer Verkehrsbedeutung kann in Ausnahmefällen die Mindestsichtweite entsprechend der „Schenkellänge  $a_{\min}$  [m]“ angesetzt werden.

Schenkellängen  $a$

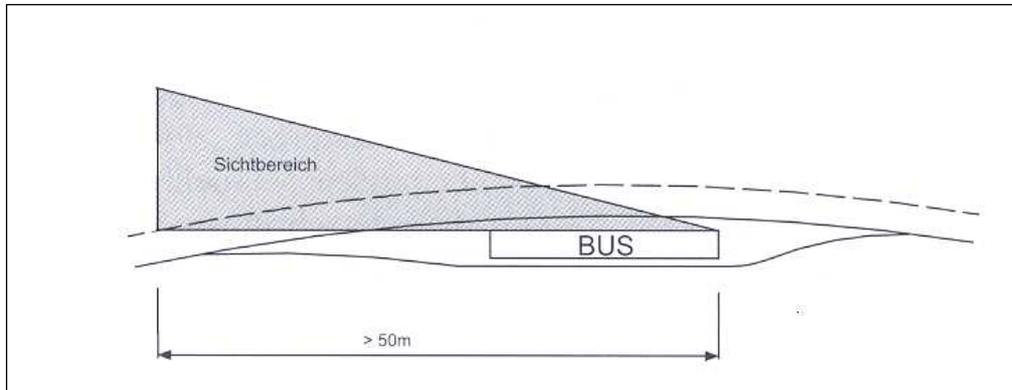
Schenkellänge	$V_P$ [km/h] der übergeordneten Straße					
	50	60	70	80	90	100
$a$ [m]	70	95	120	155	190	230
$a_{\min}$ [m]	55	75	95	120	145	175

**Abbildung 5 Knotensichtweite gemäß RVS 3.42, Tabelle 8**

Sollten die Sichtweiten aus Abbildung 5 nicht vorhanden sein, kann keine Haltestelle angelegt werden. In diesem Fall muss die Haltestelle von der gewünschten Lage soweit abgerückt werden, dass die erforderlichen Sichtweiten für den nachfolgenden Verkehr eingehalten werden können, auch wenn dadurch längere Fußwege für den Fahrgast zurückzulegen sind.

Weiters ist die Sicht der Busfahrer für ein gesichertes Anfahren und Verlassen der Haltestelle zu gewährleisten und gegebenenfalls durch Hilfsmittel oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen zu unterstützen.

Lassen sich Busbuchten in Krümmungen nicht vermeiden, ist darauf zu achten, dass die Form der Bucht unter Einhaltung der angegebenen Grundmaße dem Spurverlauf der Busse angepasst ist. Die Gestaltung der Bucht muss dem Busfahrer beim Wiederaufahren eine ausreichende Sichtweite (mindestens 50 m bei  $V = 50$  km/h) auf den nachfolgenden Verkehr erlauben (siehe Abbildung 6).



**Abbildung 6**      **Sichtwinkel im Kurvenbereich**

Die Längsneigung von Bushaltestellen sollte in der Regel laut ÖNORM nicht mehr als 5 % betragen, da bei höheren Längsneigungen der Anfahrvorgang bei ungünstigen Fahrbahnbedingungen (schneebedeckt) problematisch ist.

Bei Bushaltestellen auf der freien Strecke sollen die korrespondierenden Haltestellen der zwei Fahrtrichtungen nahe beieinander angelegt werden. Bei überbreiten Fahrbahnen wird die Errichtung einer Mittelsinsel empfohlen.

Ob eine Haltestelle vor oder hinter einem Knotenpunkt angeordnet werden soll, lässt sich nur im Einzelfall entscheiden (abhängig von Haltezeiten, Fußgängerrelationen, Staugefahr, Signalregelung etc.).

## 2.3 Bauliche und konstruktive Ausbildung (Bemessung und Entwurf)

Bei der Ausbildung von Haltestellen ist grundsätzlich auch auf behindertengerechte Ausführung zu achten. Insbesondere sollten Haltestellen im Bereich von Altenwohnheimen, ReHa-Zentren, Blindenheimen etc. den behindertengerechten Anforderungen der ÖNORM B 1600 sowie V 2102-1 entsprechen.

### 2.3.1 Aufstandsflächen für die Fahrgäste

Die Fahrgastaufstellflächen sind mittels Pflasterung, Asphaltierung, Platten oder dergleichen zu befestigen.

Die Nutzlänge der Fahrgastaufstellfläche mit gerader Bordsteinkante richtet sich nach den eingesetzten Omnibussen zuzüglich 3 m.

Warteflächen sind in der Regel gegenüber Fahrflächen um 0,15 m zu erhöhen (mindestens 0,12 m). Die Bordsteine sind zur Sicherung der Reifen abzuschrägen (nicht scharfkantig). Die Mindestbreite von Fahrgastaufstellflächen beträgt 1,5 m und soll in Abhängigkeit der Fahrgastfrequenz festgelegt werden. Bei der Dimensionierung der Haltestellenbreite soll immer die Möglichkeit zur Aufstellung einer Wetterschutzeinrichtung mitberücksichtigt werden. Wenn genauere Unterlagen über Bahnsteigbelegungen und Fahrgastfrequenzen vorliegen, kann die Haltestellenbreite wie folgt ermittelt werden:

$$b = \frac{n}{l \cdot d} + \frac{A}{l}$$

- b** Bahnsteigbreite (m)
- n** Anzahl der ankommenden, abfahrenden und wartenden Reisenden bzw. begleitenden Personen bei der erwartenden höchsten Belegung (Pers)
- l** nutzbare Länge der Fahrgastaufstellfläche (m)
- d** Personendichte (Pers/m<sup>2</sup>). Es kann mit etwa 0,67 Personen/m<sup>2</sup> (Berufsverkehr 1,0 Personen/m<sup>2</sup>) gerechnet werden
- A** Summe der durch Zugänge, Warteräume, Diensträume u. dgl. verlorenen Stehflächen (m<sup>2</sup>)

Zu gering bemessene Warteflächen und große Einstiegshöhen erhöhen jedenfalls die Fahrgastwechselzeiten.

### 2.3.2 Entwässerung

Haltestellen sind so zu entwässern, dass das Oberflächenwasser schnell abfließt und wartende Fahrgäste nicht von vorbeifahrenden Fahrzeugen bespritzt werden. Hierzu wurden im Stadtgebiet Innsbruck durch den Einsatz von gepflasterten Fahrbahndecken mit Betonunterbau im Haltestellenbereich positive Erfahrungen gemacht.

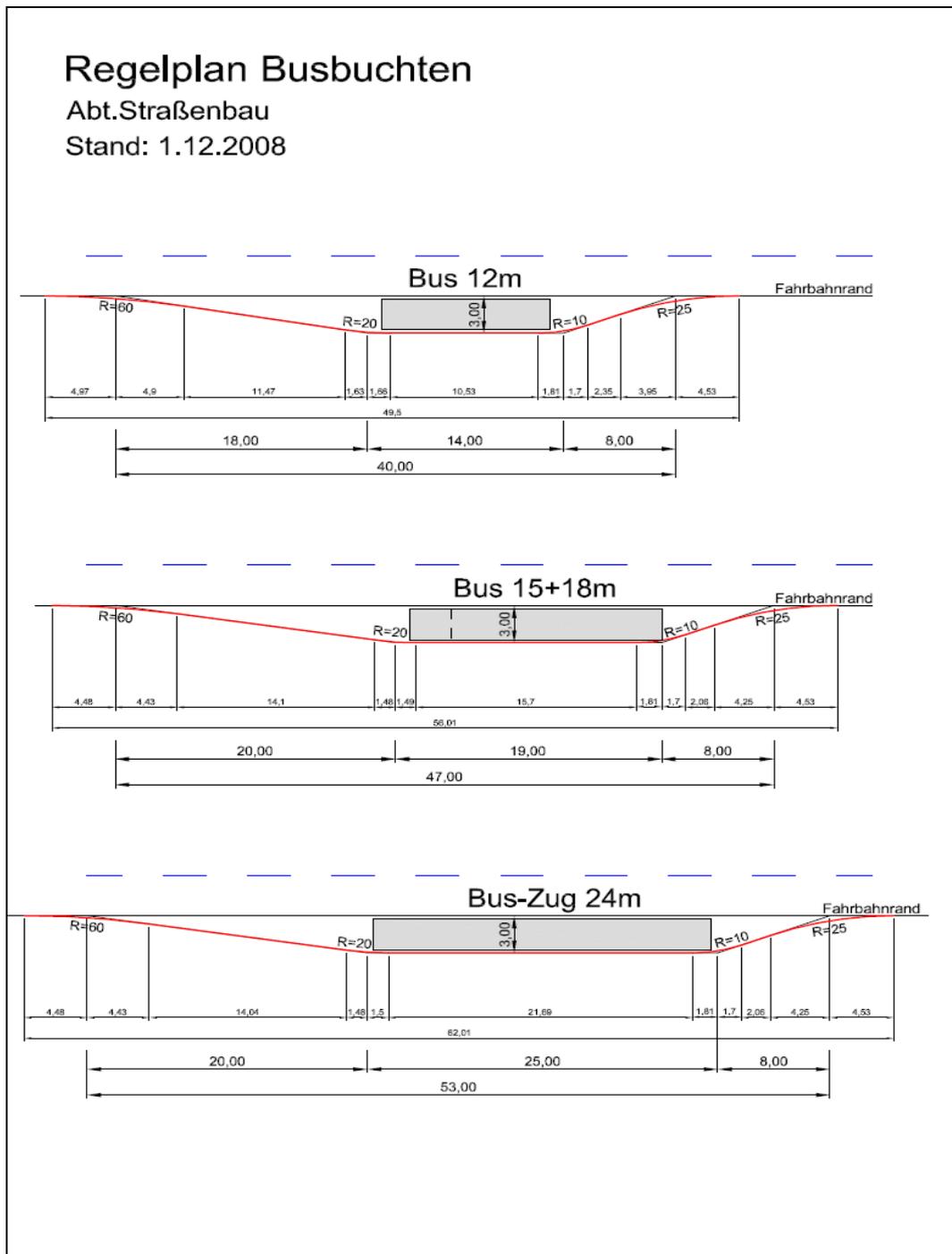
### 2.3.3 Regelabmessungen von Busbuchten

Nicht ausreichend dimensionierte Haltestellen erzeugen sowohl ÖPNV interne Behinderungen (schlechte Anfahbarkeit) als auch Behinderungen des MIV (Heck des Linienbus ragt in den Fahrstreifen). Die Errichtung unterdimensionierter Haltebuchten stellt in der Regel einen verlorenen Aufwand dar. Busbuchten sind mit einer Breite von 3,0 m auszubilden.

Vor Projektierung von Haltestellen mit Bucht sind jedenfalls die Längen der eingesetzten Busse beim Linienbetreiber zu hinterfragen (eventuell auch Skibusverkehre berücksichtigen). Für Solobusse (Länge bis 12 m), Gelenkbusse/15 m-Busse und Buszüge (Bus + Anhänger) sind die Busbuchten gemäß den Regelzeichnungen (Abbildung 7) auszubilden. Die Regelzeichnungen dienen insbesondere für die Planung von Busbuchten in der Geraden. In Bögen sind die Planungen vor allem des Einfahrtskeiles entsprechend anzupassen, sodass ein direktes Zufahren zur Bussteigkante ermöglicht wird.

### 2.3.4 Zu- und Abgänge

Haltestellen sollen leicht und sicher über ausreichend breite Fußwege, welche von der Fahrbahn getrennt sind, erreichbar sein.



**Abbildung 7** Regelabmessungen Busbucht  
(Quelle Abt. Straßenbau)

## 2.4 Ausstattung

Unter der Ausstattung werden verkehrliche, betriebliche und kundendienstliche Einrichtungen von Haltestellen verstanden. Den zusätzlichen Anforderungen von Behinderten an die Haltestellenausstattung ist Rechnung zu tragen.

Zur Mindestausstattung einer Haltestelle gehören:

<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgastauffstellfläche (ausreichend dimensioniert sowie erhöht und baulich von der Fahrbahn getrennt)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beleuchtung</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kennzeichnung (Haltestellentafel)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgastinformation (Haltestellenname, Aushangfahrplan, Liniennetzplan, Tarifinfo)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wetterschutzeinrichtung</li> </ul>

Je nach Bedeutung der Haltestellen sollten folgende Einrichtungen ergänzend angeordnet werden:

- Sitzgelegenheit
- Fußgänger-Querungsstelle (siehe Pkt. 2.5)

eventuell weitere zusätzliche Maßnahmen:

- Abfallbehälter
- Fahrradständer

### 2.4.1 Kennzeichnung/Fahrgastinfo von Haltestellen

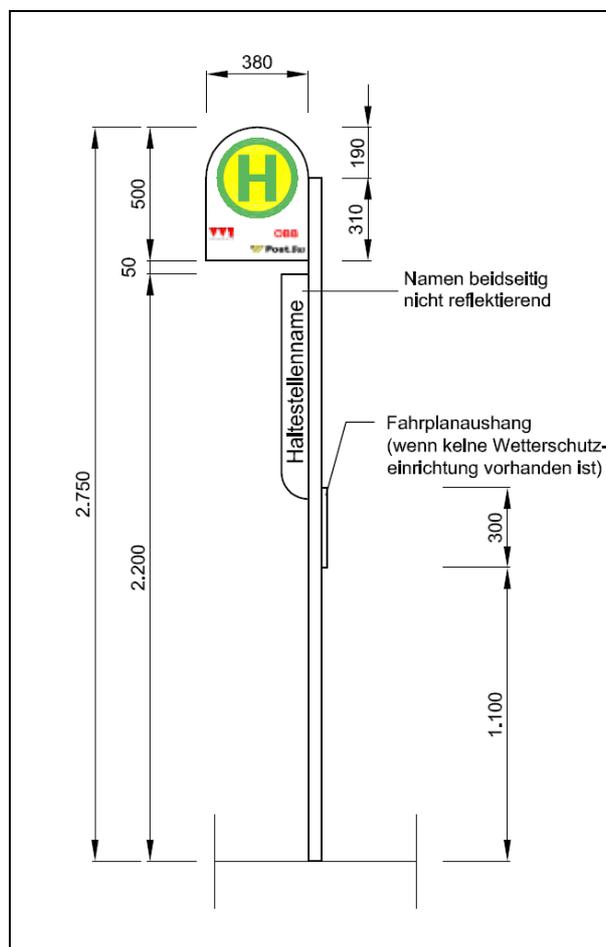
Entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen ist eine Haltestelle zumindest durch ein grünes „H“ in einem gelben, grün umrandeten Kreis zu kennzeichnen (KfzG-DV 2001 § 2) und entsprechend der Bodenmarkierungsverordnung zu markieren.

Die Haltestellenzeichen sind gut sichtbar, quer zur Fahrtrichtung anzubringen.

Haltestellen sind Bereiche vermehrter Fahrbahnquerungen und häufigen Anhaltens, Anfahrens sowie Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr. Diesem größeren Gefahrenpotenzial sollten die Kraftfahrer durch erhöhte Aufmerksamkeit Rechnung tragen. Das setzt aber voraus, dass Haltestellenbereiche auch ohne Anwesenheit eines öffentlichen Verkehrsmittels rechtzeitig wahrgenommen werden können.

Die Kennzeichnung von Haltestellen hat somit einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit an Haltestellen.

Vor allem in Bereichen mit hohen Fahrgeschwindigkeiten ist die Haltestellentafel in der derzeitigen Form („Löffel“) nur aus sehr geringer Entfernung wahrnehmbar. Hier wäre der Einsatz von größeren und auffälligeren Haltestellentafeln erstrebenswert. Durch die Ausführung der „Stele“ gemäß Abbildung 8 mit hoch- bzw. rückstrahlenden Folien wäre eine weitere Steigerung der Wahrnehmbarkeit, vor allem bei Dämmerung und Dunkelheit zu erreichen (siehe auch Anhang 2).



**Abbildung 8** Ausführungsvorschlag Haltestellenstele

An unübersichtlichen Stellen kann als Vorankündigung durch ein Gefahrenzeichen (StVO 1960 § 50 Z16 „andere Gefahren“ oder § 50 Z12 „Kinder“) kombiniert mit einer Zusatztafel „BUS-Haltestelle“ (in

schwarzer Schrift auf gelb fluoreszierenden Grund) auf Bushaltestellen aufmerksam gemacht werden. Das Gefahrenzeichen ist lt. StVO 1960 § 49 in einer Entfernung von 150 m bis 250 m vor der Gefahrenstelle aufzustellen, bzw. mit einer Entfernungsangabe zu versehen, wenn die vorgenannten Maße nicht eingehalten werden.



**Abbildung 9 Vorankündigung unübersichtliche Haltestelle**

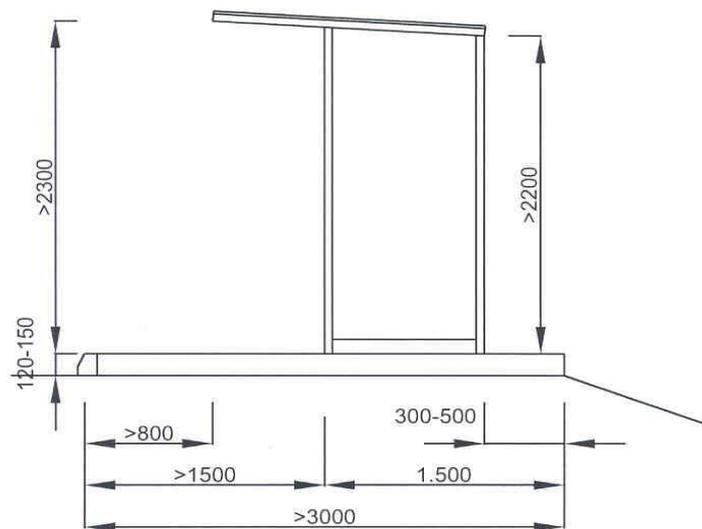
Zur besseren Wahrnehmung wird somit empfohlen

- einen deutlichen Hinweis auf die Haltestelle durch ein neues Design der Haltestellentafel zu geben (siehe Abbildung 8)
- an unübersichtlichen Stellen durch ein Gefahrenzeichen kombiniert mit der Zusatztafel „BUS-Haltestelle“ die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker erhöhen.

Zur Fahrgastinformation gehören an jeder Haltestelle außer der Haltestellenkennzeichnung ein Fahrplan, Tarifwerte und Liniennetzplan. Die Informationen sind gut lesbar und nach Möglichkeit beleuchtet in einem Informationsblock zusammenzufassen. Dieser sollte in die Wetterschutzeinrichtung integriert oder – falls nicht vorhanden – am Haltestellenmast angebracht werden.

## 2.4.2 Wetterschutzeinrichtungen

An Haltestellen sind Wetterschutzeinrichtungen aufzustellen, sofern diese nicht in Form von Vordächern oder ähnliche vorhanden sind. Die **Mindestnutzfläche** sollte **5 m<sup>2</sup>** nicht unterschreiten. Aus Gründen der Sicherheit, und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, sind transparente Ausführungen empfehlenswert. Die Fahrgastinformation ist im Inneren der Wetterschutzeinrichtung anzubringen. Sofern die Wetterschutzeinrichtung auch für Werbezwecke genutzt werden, ist sicherzustellen, dass dadurch nicht die Sicht auf wartende Fahrgäste und auf herannahende Verkehrsmittel sowie die Erkennbarkeit der Fahrgastinformation beeinträchtigt wird. Zur Gewährleistung einer uneingeschränkten Bedienung von Haltestellen sind die Regelabmessungen für Wetterschutzeinrichtungen gemäß Abbildung 10 einzuhalten.



**Abbildung 10** Regelzeichnung Wetterschutzeinrichtung

Als Hersteller von entsprechenden Wetterschutzeinrichtungen dürfen auf Grund von Erfahrungswerten unter anderem nachstehende Firmen genannt werden:

- Fa. Fill Metallbau GmbH (Direktvertrieb bzw. Fa. Ankünder)  
Lang Stadl 50  
4910 Innkreis/Hohenzell
- Fa. MeDKo Metallbau GmbH  
8522 Groß St. Florian

## 2.5 Anlagen von Fußgängerquerungsstellen

Bei jeder Bushaltestelle haben Fußgänger zwangsläufig die Straße entweder bei der Hin- oder Rückfahrt zu queren. Da öffentliche Verkehrsmittel vor allem von besonders schutzbedürftigen Personengruppen (Kinder, Senioren) genutzt werden und haltende Busse die Sichtweiten einschränken, weisen Querungsstellen im Bereich von Bushaltestellen ein besonderes Gefahrenpotential auf.

Der Lage der Bushaltestellen kommt einerseits im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des haltenden Busses (ausreichende Sichtweiten für/auf den nachfolgenden Verkehr, siehe Kapitel 2.2) große Bedeutung zu. Andererseits sind auch die notwendigen Sichtverhältnisse für/auf querende Fußgänger sicherzustellen (siehe Leitfaden für Fußgängerquerungsstellen). Die Einhaltung der Sichtweiten nach RVS 3.42 Tab. 8 bzw. der Sichtweiten für Querungsstellen mit/ohne Schutzweg aus dem LF/Fußgängerquerungsstellen ist deshalb bei jeder Haltestelle primär erforderlich.

Bei Haltestellen können drei Arten von Querungsstellen unterschieden werden:

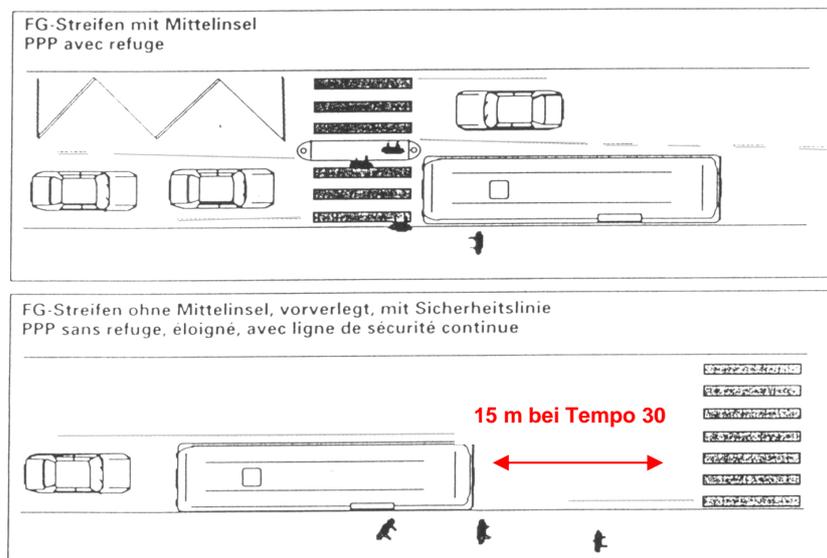
- Querung ohne Hilfseinrichtung (Sichtfreihaltung)
- Fußgänger-Furt (Querungshilfe ohne Schutzweg)
- Schutzweg

Da Schutzwege nur dort angebracht werden können, wo ein größerer Querungsbedarf durch Fußgänger gegeben ist, sind bei geringem Fußgängerverkehr Lösungen für Querungshilfen, wie Ausleuchtung der Fahrbahn im Querungsbereich oder bauliche Maßnahmen vorzusehen.

Die Vorbeifahrt an einem haltenden Bus ist in Fahrtrichtung des Busses nach § 17 Abs 2 StVO nur in einem ausreichend seitlichen Abstand zulässig. Eine Gefährdung im Bereich von Bushaltestellen tritt vor allem dann ein, wenn Kfz-Lenker an einem haltenden Bus in nicht angepasster Geschwindigkeit vorbeifahren und aufgrund der Sichtverdeckung durch den Bus querende Fußgänger übersehen. Bei **Randhaltestellen ohne Bucht sollte deshalb die Errichtung von Mittelinseln** angestrebt werden. Ist die Anlage einer Mittelinsel nicht möglich, sollte der Bereich der Haltestelle zumindest mit einer Sperrlinie versehen werden und die Querungsstelle (Schutzweg) einen ausreichenden Abstand von einer Fahrbahnhaltestelle aufweisen, um dem Fußgänger ausreichende Sichtweiten für die Beurteilung des Querungsvorganges zu ermöglichen (siehe Abbildung 11, bei Tempo 30 mind. 15 m). Der Bedarf an einer Anlage eines Schutzweges als zusätzliche Querungshilfe sollte auf den Einsatzkriterien für Schutzwege (siehe LF/Schutzwege) beruhen.

Zur Frage, der Situierung von Querungsstellen vor oder hinter dem haltenden Bus ist in den österreichischen Regelwerken (ÖNORM, RVS 2.4, 3.12) keine Aussage enthalten. Laut R-FGÜ soll bei Busbuchten ein Fußgängerübergang hinter dem Bus angeordnet werden, bei Fahrbahnhaltestellen dagegen vor dem haltenden Bus. Die Schweizerische Norm sowie die EAÖ 2003 (deutsche Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Verkehrs) hält dagegen im Regelfall eine Anordnung in Fahrtrichtung hinter dem haltenden Bus für günstiger und empfiehlt nur in Ausnahmefällen eine Anordnung vor dem haltenden Bus.

Eine Anlage von Schutzwegen unmittelbar auf einer Haltestelle (in der Bucht oder 15 m vor/nach Randhaltestelle ohne Bucht) sollte vermieden werden. In der Schweiz ist dementsprechend eine Markierung von Zebrastreifen im Bereich von Busbuchten nicht zulässig (vgl. SN 640 241, S. 10).



**Abbildung 11** Anlage von Schutzwegen im Bereich von Haltestellen laut Schweizerischer Norm (SN 640 241, S 4)

*Für Querungsstellen bei Randhaltestellen ohne Bucht gilt:*

- Anlage einer Mittelinsel bzw. die Anordnung einer Sperrlinie
- Ein eventuell erforderlicher Schutzweg ist im ausreichenden Abstand zur Haltestelle anzulegen (mind. 15 m bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h).

Die bauliche Ausgestaltung der Mittelinsel sollte im Regelfall in einer Breite von 2,0 m erfolgen, um als Stützpunkt für querende Fußgänger dienen zu können. Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinen soll unter Berücksichtigung des Winterdienstes 3,5 m betragen.

*Voraussetzungen für Mittelinseln als Fußgängerquerungsstellen:*

- Geschwindigkeitsbeschränkung (Höchstgeschwindigkeit 80 km/h)
- Überholverbot
- Beleuchtung (siehe Kapitel 2.6)
- Herstellung sicherer Zu- und Abgänge

## 2.6 Beleuchtung von Querungsstellen

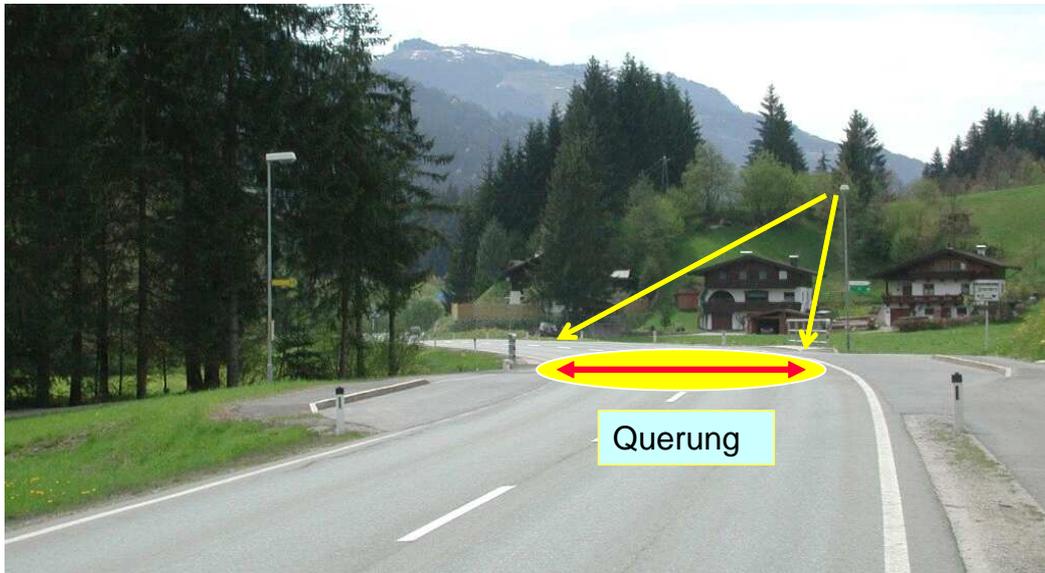
Bei Querungsstellen mit Schutzwegen wird auf die Kriterien der Schutzwegbeleuchtung verwiesen (siehe Leitfaden Schutzwege/Fußgängerquerungsstellen). Die ÖNORM O 1050 sieht unter Pkt. 3.2 *Entscheidungskriterien für die Notwendigkeit einer Straßenbeleuchtung – Straßen im Freiland*, eine Straßenbeleuchtung vor, wenn

- erhöhte Unfallgefahr bei Dunkelheit besteht,
- wenn kritische Unfallkenngrößen überschritten wurden,
- unklare Verkehrsverhältnisse vorliegen (Kreuzungen, Schutzwege...),
- lichtsignalgeregelte Kreuzungen und Fußgängerquerungen (mit Blinklicht) oder
- Schutzwege (mit Verkehrszeichen gekennzeichnet) vorhanden sind.

Die RVS 2.4 „Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV“ verlangt unter Pkt. 5.1.7.6 „Beleuchtung“, dass Haltestellen gut auszuleuchten sind. Wenn die Umgebungsbeleuchtung zum Erkennen der Haltestelle nicht ausreicht, ist eine Eigenbeleuchtung vorzusehen. Ein spezieller Hinweis auf die Beleuchtung der Fußgängerquerungsstelle fehlt in der Richtlinie.

Querungsstellen ohne Schutzweg sind in Kombination mit einer Mittelinsel zu beleuchten (ÖNORM). Bei sonstigen Fußgängerquerungsstellen (ohne Schutzweg, ohne Mittelinsel) ist im Freiland in der ÖNORM O 1050 eine Straßenbeleuchtung nicht als Verpflichtung angeführt. Als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit querender Fußgänger sollte jedoch im Bereich der Querungsstelle eine

Beleuchtung vorhanden sein. Diese erscheint ausreichend, wenn die gesamte Fahrbahnbreite ausgeleuchtet wird. (Leuchtmittel: gelbrote Natriumhochdruckdampfampe).



**Abbildung 12** Beispiel Beleuchtung Querungsstelle

### 3 Straßenpolizeiliche Begleitmaßnahmen

Neben den allgemeinen Bestimmungen obliegt es dem verkehrstechnischen Sachverständigen über etwaige zusätzliche Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung, Überholverbot, Bodenmarkierungen, Hinweise auf bestehende Unterführungen, etc. zu befinden. Insbesondere sind straßenpolizeiliche Maßnahmen bei Fußgängerquerungsstellen in Kombination mit einer Mittelinsel notwendig.

#### 4 Straßenbaulast (Kostenteilung) bei Haltestellen an Landesstraßen

Sind nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung durch die Abteilung Verkehrsplanung Haltestellen an Landesstraßen neu zu errichten, ist vom jeweiligen Baubezirksamt ein Haltestellenprojekt auszuarbeiten.

Die Kostenteilung der Haltestellenerrichtung für Bau- und Freiland ist analog § 10 TStG wie folgt geregelt:

- *Gemeinde:* Grundbeschaffung, Aufstandsfläche für die Fahrgäste, Zu- und Abgänge, Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtung
- *Landesstraßenverw.:* Projektierung, Busbucht ohne Aufstandsfläche für die Fahrgäste, Hälfteanteil Randstein der Aufstandsfläche
- *Förderrichtlinie ÖPNV:* Beim Land Tirol kann gemäß Förderrichtlinie für die Errichtung von ÖV-Infrastrukturmaßnahmen eine Förderung beantragt werden (ausgenommen für Grundstückbeschaffung). Die Anträge sind einzureichen bei der Abteilung Verkehrsplanung unter Vorlage der Rechnungskopien. Die Förderhöhe ist abhängig von der Finanzkraft der jeweiligen Gemeinde. Allfällige Förderungen sind abhängig von den verfügbaren Budgetmitteln des Landes, wobei kein Rechtsanspruch besteht.

Vor der straßenbaurechtlichen Bewilligung des Haltestellenprojektes ist mit der jeweiligen Gemeinde eine Finanzierungsvereinbarung zu treffen, welche unterzeichnet dem Projekt beizufügen ist.

#### 5 Verwaltungsablauf bei Haltestelleneinrichtungen

- Haltestellen für Linienbusse sind nach dem KfIG bescheidmässig festzulegen. Behörde ist der Landeshauptmann.
- Eine Haltestellenfestsetzung oder -verlegung ist bei der Abteilung Verkehrsplanung zu beantragen.  
Die Festsetzung bzw. Verlegung kann nur vom Berechtigungsinhaber einer Kraftfahrlinienkonzession beantragt werden.  
Eine Auflassung kann sowohl der Berechtigungsinhaber beantragen als auch von Amts wegen erfolgen (siehe § 33 Abs.1 KfIG).

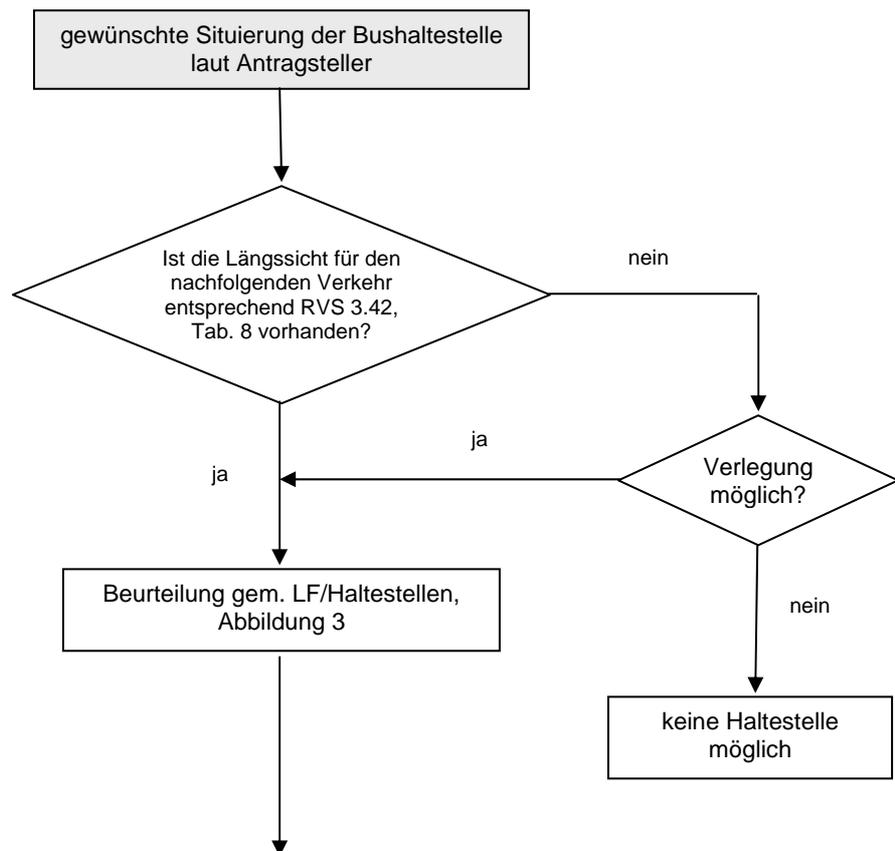
- Aufgrund des Haltestellenansuchens ist eine mündliche Verhandlung mit Ortsaugenschein durch die Abteilung Verkehrsplanung durchzuführen.

Zu dieser Verhandlung sind beizuziehen:

1. Verkehrstechnischer Sachverständiger
  2. Unternehmer
  3. Straßenbaulastträger
  4. Bezirksverwaltungsbehörde (welche auch als Straßenaufsichtsbehörde fungiert) und Bundespolizeidirektion (in Innsbruck)
  5. Gemeinde
- Die Verhandlungsschrift wird an sämtliche Beteiligte versandt. Wurde im Rahmen der Verhandlung ein Haltestellenprojekt für erforderlich erachtet, ist dieses jedenfalls vor Baubeginn der Behörde bzw. dem Sachverständigen vorzulegen.
  - Für die bauliche Umsetzung der Haltestellen, wird von der Behörde ein Fertigstellungstermin vorgegeben.
  - Haltestellenprojekte an Landesstraßen (unter Beischluss der Verhandlungsschrift) sind zur straßenbaulichen Bewilligung über die Abteilung Straßenbau bei der Abteilung Verkehrsrecht einzureichen.
  - Nach erfolgter baulicher Umsetzung bzw. nach Erfüllung sämtlicher vorgeschriebener Auflagen erfolgt die bescheidmäßige Festsetzung durch die Behörde (Abteilung Verkehrsplanung). Die Fertigstellung einer Haltestelle hat schriftlich an die Abteilung Verkehrsplanung zu erfolgen.

## 6 Ablaufdarstellung/Haltestellenanordnung

### Bushaltestelle Anlagekriterien



#### Mindestausstattung:

- Haltestellentafel
- baulich erhöhte Fahrgaststellfläche, mindestens 1,5 m breit (1,3 m<sup>2</sup> pro Fahrgast)
- Beleuchtung (entsprechend ÖNORM O 1050, Tab. 4, bzw. RVS 1.32 Pkt. 8.5 und RVS 2.4)
- sicherer Zugang und Überquerungsmöglichkeit der Straße (Sichtfelder und Einsatzkriterien gemäß LF/Schutzweg)
- Wetterschutzeinrichtung
- Fahrplan

## 7 Quellenverzeichnis

- [1] Kraftfahrliniengesetz, BGBl. I Nr.203/1999 i.d.g.F.
- [2] Kraftfahrlinien-Durchführungsgesetz BGBl. II Nr. 45/2001
- [3] Straßenverkehrsordnung 1960 i.d.g.F.
- [4] Tiroler Straßengesetz 1988 i.d.g.F
- [5] Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS)  
Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV), Wien  
RVS 1.32 allg. Sachverständigenwesen (insbesondere Pkt. 8 Fußgängerquerungsstellen)  
RVS 2.4 Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs  
RVS 3.12 Fußgängerverkehr/Querungshilfen  
RVS 3.42 Knoten – Planungsgrundsätze (Knotensichtweite), Ausgabe 01.05.2005
- [6] ÖNORM B 4970, O 1050, B 1600, V 2102-1
- [7] Deutsche Empfehlungen und Anlagen für den öffentlichen Verkehr (EAÖ 2003)  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln
- [8] Schweizer Norm SN 640 880 (1993), SN 640 241
- [9] Deutsche Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln

## Anhang 1            Gesetzliche Grundlagen

### Kraftfahrliniengesetz KfIG 1999

#### § 1.

- (1) Kraftfahrlinienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

#### § 33 Haltestellen

- (1) Die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen wird über Antrag des Berechtigungsinhabers vom Landeshauptmann auf Grund einer mit einem Lokalausweis verbundenen mündlichen Verhandlung bescheidmäßig genehmigt. Zu dieser Verhandlung sind insbesondere der Unternehmer, der Straßenbaulasträger, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde auch diese, und die Gemeinde zu laden. Die Auflassung einer Haltestelle kann sowohl über Antrag des Berechtigungsinhabers als auch erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung ist diesfalls nicht erforderlich.
- (2) Über Antrag kann die Mitbenützung einer für eine bestehende Kraftfahrlinie bereits genehmigte Haltestelle durch weitere Kraftfahrlinien desselben oder eines anderen Berechtigungsinhabers genehmigt werden. Es darf diesfalls nur ein Haltestellenzeichen angebracht werden, dessen Erhaltungskosten zu gleichen Teilen zu tragen sind. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung hat nur zu erfolgen, wenn dies sachlich gerechtfertigt und erforderlich ist.
- (3) Befinden sich die Haltestellen mehrerer Linien oder Unternehmer in unmittelbarer Nähe voneinander, so sind sie, sofern nicht aus betrieblichen Gründen mehrere Haltestellenbereiche erforderlich sind, zu einer Haltestelle zusammenzufassen und mit nur einem Haltestellenzeichen kenntlich zu machen und jedenfalls einheitlich zu bezeichnen.
- (4) Aus besonders wichtigen Gründen kann der Landeshauptmann dem Unternehmer die Ausgestaltung von Haltestellen in wirtschaftlich zumutbaren Grenzen, nicht jedoch straßenbauliche Maßnahmen, die Schneeräumung oder die Reinigung der Haltestellen vorschreiben.

### § 34 Haltestellenzeichen

- (1) Die Haltestellen sind durch ein von beiden Seiten les- und erkennbares Haltestellenzeichen sowie eine Haltestellenbezeichnung kenntlich zu machen.
- (2) Neben der Haltestellenbezeichnung können außer der Bezeichnung des Berechtigungsinhabers auch eine Haltestellennummer und zusätzliche Hinweise auf Verbünde, deren Zonen sowie auf die Bedienung durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxis angebracht werden. Die zusätzlichen Hinweise dürfen nicht größer sein als die Haltestellenbezeichnung.
- (3) Die Haltestellenzeichen sind gut sichtbar quer zur Fahrtrichtung anzubringen. Die Entfernung des Haltestellenzeichens vom Rande der Fahrbahn hat mindestens 0,30 m, die Höhe des unteren Randes der Zeichen über dem Erdboden 2,40 m zu betragen.
- (4) Der Unternehmer hat nach Erlöschen der Berechtigung sowie an aufgelassenen Haltestellen die Haltestellenzeichen zu entfernen, oder sie bei vorübergehender Betriebseinstellung als ungültig zu kennzeichnen.

### § 35 Übergangsbestimmungen für bestehende Haltestellenzeichen

- (1) Innerhalb von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes haben die Haltestellen für mehrere Linien oder mehrere Unternehmen, die sich in unmittelbarer Nähe voneinander befinden, den Bestimmungen des § 33 Abs. 3 zu entsprechen. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann sowie, wenn dieser Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu melden.
- (2) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes in Verwendung stehende Haltestellenzeichen haben spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Bestimmungen des § 34 zu entsprechen.
- (3) Spätestens zum letztgenannten Termin erlöschen auch alle bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes gemäß § 31 Abs. 2 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 206/1954, für Form, Farbe und Art der Anbringung erteilten Ausnahmegenehmigungen für Haltestellen.
- (4) Spätestens ein Jahr nach Wiedererteilung der Konzession, Verlängerung der Konzessionsdauer oder Erneuerung einer Genehmigung sind alle Haltestellen der Kraftfahrlinie in einer diesem Bundesgesetz entsprechenden Weise zu erneuern und anzubringen. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann sowie, wenn er Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu melden.
- (5) Sobald unabhängig von den Fällen des Abs. 4 für eine Kraftfahrlinie alle Haltestellen diesem Bundesgesetz entsprechen, ist dies vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann sowie, wenn dieser Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu melden.

## **Kraftfahrliniendurchführungsgesetz (KfIG-DV 2001)**

### § 2.

- (1) Das Haltestellenzeichen besteht aus einem gelben, grünumrandeten Kreis mit einem grünen "H" in der Mitte. Dieses ist beidseitig sichtbar am oberen Ende eines Ständers in Mittellage, an den äußeren Seitenwänden von Wartehäuschen oder an Bauwerken
  1. in der Mitte einer weißen Tafel oder
  2. in der Mitte einer weißen Tafel mit der Haltestellenbezeichnung in schwarzer Farbe darunter oder
  3. integriert in ein gelbes, grünumrandetes Schild, dessen Arm die Haltestellenbezeichnung in schwarzer Farbe enthält, anzubringen oder
  4. in ein an der Haltestelle angebrachtes Fahrgastinformationssystem zu integrieren.
- (2) Bei Gestaltung des Haltestellenzeichens nach
  1. Abs. 1 Z 1, 2 oder 4 hat der Durchmesser des Kreises mindestens 200 mm und höchstens 350 mm,
  2. Abs. 1 Z 3 hat der Durchmesser des Kreises am runden Ende des Schildes 250 mm und die Länge des Armes bis zur Mitte des Buchstaben "H" 500 mm zu betragen. Das abgerundete Ende hat außer bei Anbringung an Bauwerken von der Fahrbahn fortzuweisen.
- (3) Die Haltestellenbezeichnung ist bei Gestaltung des Haltestellenzeichens nach Abs. 1 Z 1 oder 4 entweder auf einer Zusatztafel oder separat neben dem Aushangfahrplan anzuführen.
- (4) Die Haltestellenzeichen sind mit wetterbeständiger Farbe im Farbton RAL 1023 (Verkehrsgelb) und im Farbton RAL 6024 (Verkehrsgrün) oder mit reflektierendem Material gleichen Farbtons zu belegen. Diesfalls ist in erster Linie die festgelegte Farbtönung bei Tageslicht maßgebend. Die Haltestellenzeichen können in gleicher Form und Farbe auch als beleuchtete Transparente hergestellt werden.
- (5) Das Anbringen von Fremdwerbung oder von Verkaufsautomaten an den für die Haltestellenzeichen vorgesehenen Ständern ist verboten. Hievon ausgenommen sind Fahrkartenautomaten.

## **Straßenverkehrsordnung**

### **Verhaltensregeln – StVO 1960 (Auszug aus der StVO)**

#### § 17. Vorbeifahren

- (1) Das Vorbeifahren ist nur gestattet, wenn dadurch andere Straßenbenützer, insbesondere entgegenkommende, weder gefährdet noch behindert werden. Für die Anzeige des Vorbeifahrens, die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes und das Vorbeifahren an Schienenfahrzeugen gelten die beim Überholen zu beachtenden Vorschriften (§ 15). An einem

entsprechend eingeordneten Fahrzeug, dessen Lenker die Absicht nach links einzubiegen anzeigt (§ 13 Abs. 2), ist rechts vorbeizufahren.

- (2) Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug oder Omnibus vorbeifahren. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.
- (2a) Das Vorbeifahren an einem Fahrzeug, an dem hinten eine gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht ist, und bei dem die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet sind, ist verboten. Die näheren Bestimmungen über das Aussehen und die Abmessungen der Tafel sind durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu erlassen.

#### § 24 Halte- und Parkverbote

- (1) Das Halten und das Parken ist verboten: Im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels, das ist der Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln, während der Betriebszeiten des Massenbeförderungsmittels.

#### § 26a Fahrzeuge im öffentlichen Dienst

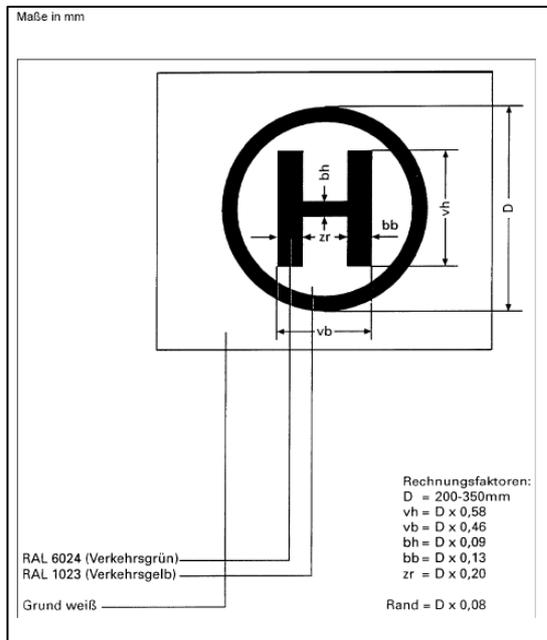
- (2) Den Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs ist im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen, sobald der Lenker eines solchen Fahrzeuges mit dem Fahrtrichtungsanzeiger die Absicht anzeigt, von der Haltestelle abzufahren. Zu diesem Zweck haben die Lenker nachkommender Fahrzeuge die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und, falls erforderlich, anzuhalten.

zu § 17 (1) siehe auch OGH-Urteile:

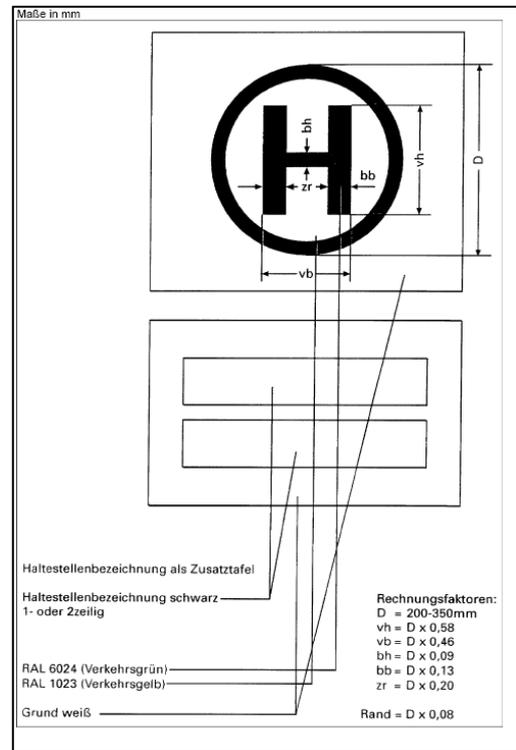
*„Grundsätzlich ist die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 1 m beim Vorbeifahren an einem haltenden Omnibus ausreichend (vgl. etwa OGH 08.11.1988 ZVR 1989/129; 27.09.1978 ZVR 1979/155).“*

*„Ein Sicherheitsabstand von 80 cm reicht nicht für die Vorbeifahrt an einem in einer Haltestelle haltenden öffentlichen Verkehrsmittel aus, weil der Vorbeifahrende sich darauf einzurichten hat, dass Fußgänger hinter dem öffentlichen Verkehrsmittel hervortreten – OGH 29.03.1972, ZVR 1973/127“*

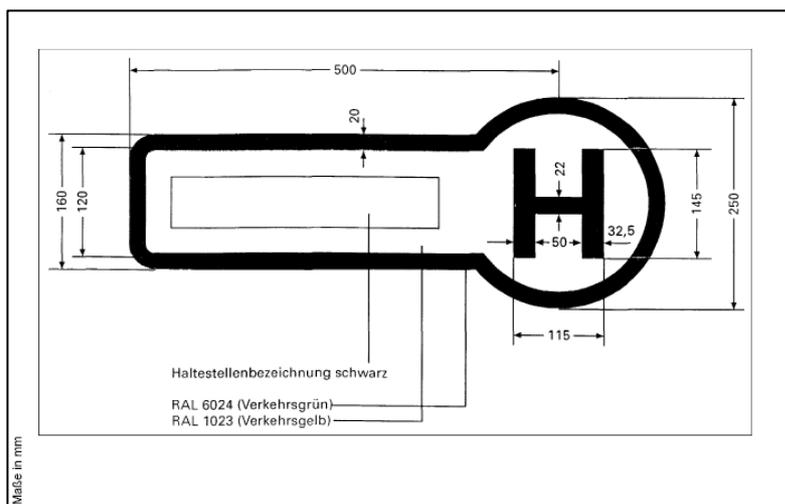
**Haltestellenkennzeichnung gem. KfIG DV §2 (1)**



„weiße Tafel“

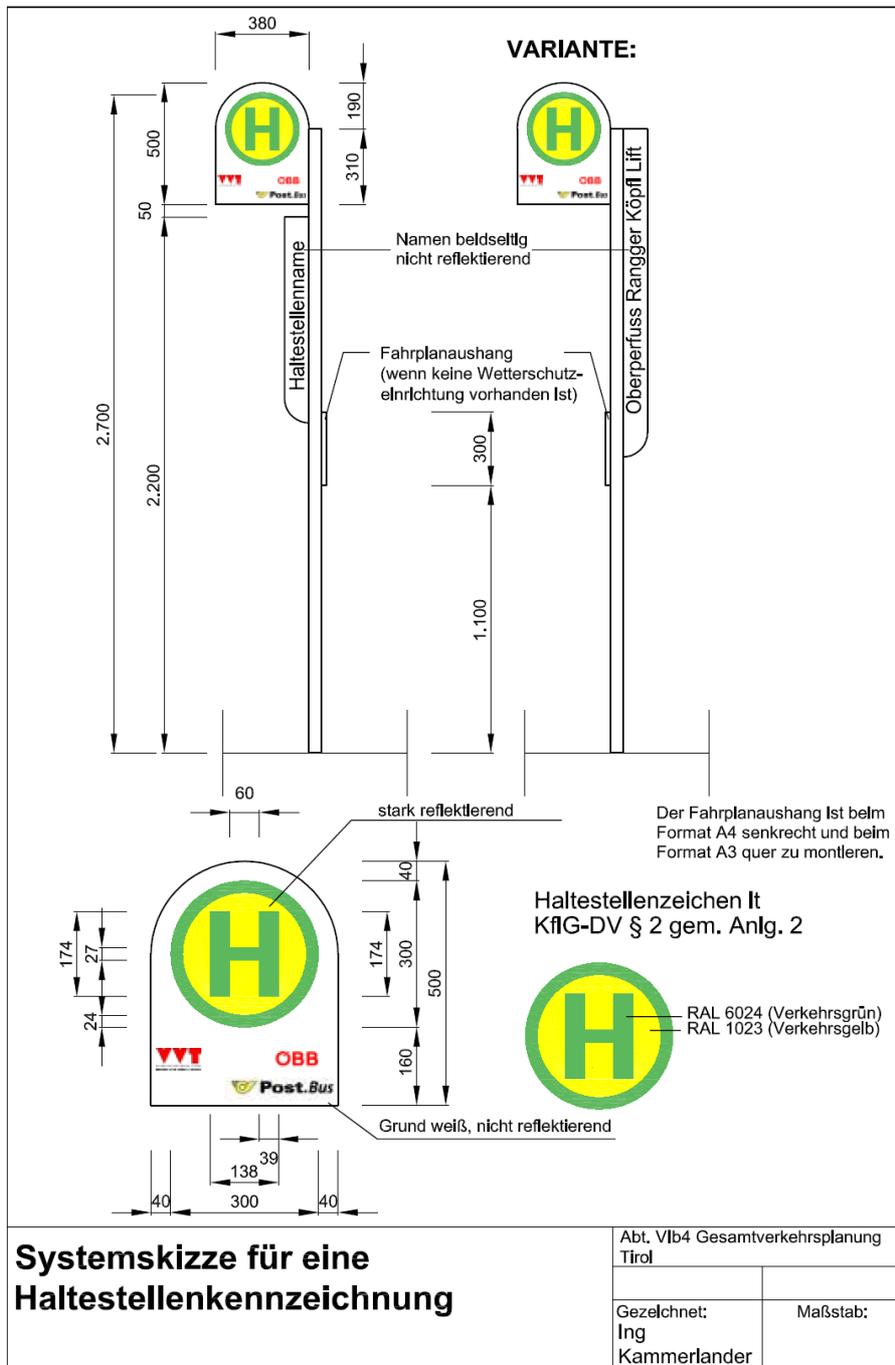


„weiße Tafel mit Haltestellenbezeichnung“



„Haltestellenlöffel mit Haltestellenbezeichnung“

**Anhang 2 Systemskizze für Haltestellen-Kennzeichnung in Tirol**



## Anhang 3      Beispiele

### Beispiel „Haltestelle Ortseinfahrt“



Im Beispiel bei Rinn (westl. Ortsende von Rinn, L9 Mittelgebirgs Straße) wurden beide Haltestellenformen kombiniert. Ortsauswärts wurde die Haltestelle als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt, der Schutzweg führt hinter einem ev. haltenden Bus über die Straße. Ortseinwärts wurde, wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten im Übergangsbereich Freiland/Ortsgebiet, eine Busbucht ausgebildet. Ein haltender Bus steht hier allerdings auf dem Schutzweg. (=> Ein Schutzweg sollte grundsätzlich nicht in die Busbucht führen.)

**Beispiel „Bushaltestelle an der B 108 Felbertauern Straße“**

Anwendungsbereich lt. Ö-Norm B 4970	Beschreibung der Haltestelle	Beurteilung lt. Ö-Norm	Beurteilung lt. Schweizer Norm
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße außerhalb besiedelter Gebiete	Bucht	Bucht, oder Fahrbahnhaltestelle ohne Vorbeifahrt (Mittelinsel)
Belastung des Fahrstreifens auf dem der Bus fährt	unter 500 Kfz/Sp.h	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle
Anzahl der Bushalte pro Stunde	unter 12/Stunde	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle



Die hohen Geschwindigkeiten auf der B 108 und ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße außerhalb besiedelter Gebiete erfordern die Anlage einer Bushaltestelle in Form einer Busbucht. Obwohl die Verkehrsstärke und die Anzahl der Bushalte für die Anlage von Fahrbahnhaltestellen sprechen, wurde bei diesem Beispiel der eindeutigen Forderung der Norm nach einer Busbucht gerecht.

**Hier fehlt** allerdings die **baulich erhöhten Aufstellfläche**, die **Beleuchtung** der Haltestelle und Fußgängerquerungsstelle und der **Wetterschutz für die Fahrgäste**.

Die Schweizer Norm SN 640880 würde in diesem Fall die Anlage einer Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel erlauben, eine Vorbeifahrt am Bus wäre nicht möglich. Eine bauliche Einrichtung auf der Fahrbahn (Mittelinsel) würde allerdings eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung des Abschnittes erfordern, weiters wäre eine ausreichende Kennzeichnung bzw. Beleuchtung notwendig.

**Beispiel „Bushaltestelle an der B 173 Eiberg Straße (Gde. Schwoich, Egerbach)“**

Anwendungsbereich lt. Ö-Norm B 4970	Beschreibung der Haltestelle	Beurteilung lt. Ö-Norm	Beurteilung lt. Schweizer Norm
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße außerhalb besiedelter Gebiete	Bucht	Bucht, oder Fahrbahnhaltestelle ohne Vorbeifahrt (Mittelinsel)
Belastung des Fahrstreifens auf dem der Bus fährt	>800 Kfz/Sp.h	Bucht	Bucht eher ja Randhst. eher nein
Anzahl der Bushalte pro Stunde	unter 12/Stunde	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle



Bei dieser Bushaltestelle wurde auf die Forderungen der Norm entsprechend der Anwendungskriterien bei Hauptverkehrsstraßen eingegangen. Weiters wurde hier auf einen sicheren Zugang für Busbenützer sowie Querungsstelle samt Beleuchtung geachtet.

**Beispiel „Bushaltestelle an der L 324 Pustertaler Höhenstraße (Gde. Leisach)“**

Anwendungsbereich lt. Ö-Norm B 4970	Beschreibung der Haltestelle	Beurteilung lt. Ö-Norm	Beurteilung lt. Schweizer Norm
Straßentyp	Verbindungsstraße außer- halb besiedelter Gebiete	eher Bucht	eher Bucht
Belastung des Fahrstreifens auf dem der Bus fährt	unter 500 Kfz/Sp.h	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle
Anzahl der Bushalte pro Stunde	unter 12/Stunde	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle



Bei diesem Beispiel auf der Pustertaler Höhenstraße befindet sich die Bushaltestelle an einer Verbindungsstraße außerhalb besiedelter Gebiete. Die Forderung der Norm lässt hier, durch die Formulierung (Bucht, eher ja) mehr Entscheidungsfreiheit für den verkehrstechnischen Sachverständigen, der sich für eine Fahrbahnhaltestelle entschied. Im Bereich der Wegeinmündungen fehlen jedoch erhöhte und befestigte Aufstandsflächen für die Fahrgäste.