



Barrierefreie Bushaltestellen

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung



1	ZIELSETZUNG	3
2	KOMPONENTEN DER BARRIEREFREIHEIT	4
3	KOMPONENTEN DER BARRIEREFREIEN HALTESTELLEN	5 – 6
3.1	Bordsteinhöhe 18 cm - Tipps und Hinweise	7
3.2	Zugang zu der Haltestelle und dem Fahrzeug	8
4	DAS ZWEI-SINNE-PRINZIP	9
4.1	Taktile Bodenelemente und Leitstreifen	10
4.2	Barrierefreie Fahrgastinformation	11
5	FÖRDERMÖGLICHKEITEN	12
6	MUSTERHALTESTELLEN	13
6.1	Fahrbahn-Haltestelle	14
6.1.1	Verkürzte Fahrbahn-Haltestelle	15
6.1.2	Stark verkürzte Fahrbahn-Haltestelle	16
6.2	Buskap	17
6.3	Busbucht	18
7	IMPRESSUM	19
7.1	Aktualisierung, Fortschreibung, Neuerung	20

1 ZIELSETZUNG

Das 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3 Nahverkehrspläne so anzulegen, dass „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit“ erreicht wird.

Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass sie die Anforderung einer möglichst umfassenden Barrierefreiheit erfüllen. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote.

Ein barrierefreier ÖPNV kommt sowohl körperlich beeinträchtigten Menschen, Fahrgästen mit Sinnesbehinderung und kognitiver Behinderung sowie auch älteren Personen, Schwangeren und Kindern sowie Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute.

Die Aufgabenträger im Verkehrsverbund Stuttgart (Landeshauptstadt Stuttgart, Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr) bekennen sich zur Zielsetzung eines barrierefreien Nahverkehrs und stellen in ihrem Zuständigkeitsbereich schrittweise die Barrierefreiheit sicher.

Bezüglich der Einflussosphäre der Verkehrsunternehmen geben die Nahverkehrspläne den Einsatz von Niederflurbussen (bzw. Stadtbahnen mit bahnsteigkompatibler Fußbodenhöhe), die behindertengerechte Inneneinrichtung sowie die Übernahme von Verbundstandards bei der Fahrgastinformation vor.

Die parallel notwendige Anpassung von Bushaltestellen liegt zumeist in der unmittelbaren Zuständigkeit der Kommunen als Straßenbaulastträger. Diese Empfehlung richtet sich deshalb primär an die mit dem barrierefreien (Um-)Bau von Bushaltestellen befassten Stellen. Sie soll als Orientierung im Sinne einer Handreichung dienen.

Für den in seiner Mobilität eingeschränkten Fahrgast ist Barrierefreiheit vor Antritt seiner Fahrt, an der Haltestelle und in den Fahrzeugen herzustellen.

Vor der Reise

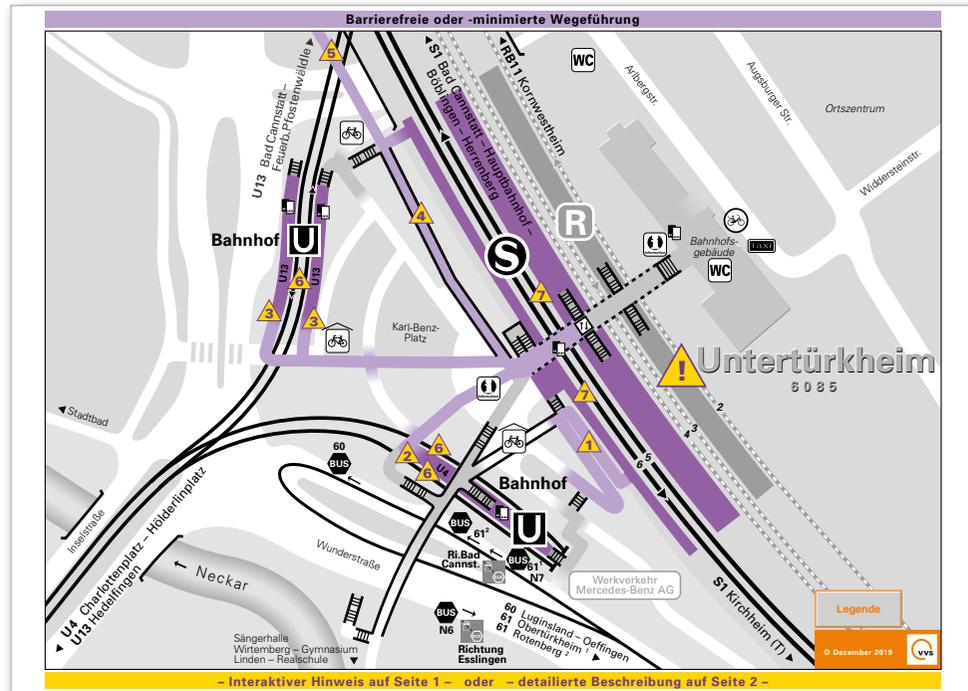
- Barrierefreie Fahrgastinformationsmedien (Druckerzeugnisse, Website, App, u.a. Sinn2-App)
- Soweit noch keine durchgängige Barrierefreiheit gegeben ist, benötigt der Fahrgast Informationen:
 - ▶ über die Haltestelle (Zugänglichkeit, Ein-/Ausstieg, Ausstattung)
 - ▶ über das Verkehrsmittel (Ein-/Ausstieg, Ausstattung)

An der Haltestelle

- Barrierefreie Zugangs- und Umsteigewege
- Barrierefreier Ein-/Ausstieg
- Statische Fahrgastinformation (Wegweisung, Informationsaushänge, ggf. Fahrausweisautomat)
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch/akustisch): Fahrzeug-Ankündigung, Störungsmeldung
- ggf. Wetterschutz

Im Fahrzeug

- Barrierefreier Ein-/Ausstieg
- Inneneinrichtung (Sitzplätze/Fläche, Halterungen, Griffe und Bedienelemente)
- Statische Fahrgastinformation (am Fahrzeug)
- Dynamische Fahrgastinformation (optisch/akustisch): Haltestellen-Ankündigung



Haltestellenkarte für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Seite 1, interaktives PDF)
wird digital zur Ansicht und zum Download auf der VVS-Homepage und der VVS-App bereitgestellt

Legende zur Haltestellenkarte für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Seite 2)

3 KOMPONENTEN DER BARRIEREFREIEN HALTESTELLEN

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung

Um eine möglichst umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u.a. erforderlich, die Haltestelleninfrastruktur an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen.

Aus diesem Grund sollen die jeweiligen Haltepositionen bestimmte Anforderungen erfüllen.

Diese umfassen mindestens:

- einen Ausbau des Bordsteins der jeweiligen Haltestelle auf eine Höhe von mindestens 18 cm (Hochbord)
- einen stufenlosen, barrierefreien Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich
- die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen
- das Vorhandensein taktiler und kontrastreicher Bodenelemente und Leitstreifen.

Darüber hinaus gilt es beim Bau barrierefreier Haltestellen weitere wichtige Punkte zu beachten. Diese sind im Folgenden dargestellt.



Hochbord
Combibord System Stuttgart



Stufenloser Übergang
Niveaueingleich zum anschließenden Bordstein



Manövrierfläche
Quelle: VRN



Taktile Bodenindikatoren
Quelle: KVV

3
11.2021

3 KOMPONENTEN DER BARRIEREFREIEN HALTESTELLEN

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung

Der Ausbau der Haltestellen auf eine Höhe von mindestens **18 cm** ermöglicht im Zusammenspiel mit den eingesetzten Niederflurfahrzeugen geringe Höhendifferenzen, die den Einstieg in die Fahrzeuge erleichtern.

Die verbleibende Reststufe kann mit Hilfe der Kneeling-Funktion der Fahrzeuge bis auf wenige Zentimeter reduziert werden. Wird die obligatorisch vorhandene Klapprampe dennoch benötigt, übersteigt deren Neigung **6 %** in der Regel nicht.

Für die Errichtung des Hochbords können unterschiedliche Modelle genutzt werden, beispielsweise das Kasseler Sonderbord oder das sog. Combibord System Stuttgart.

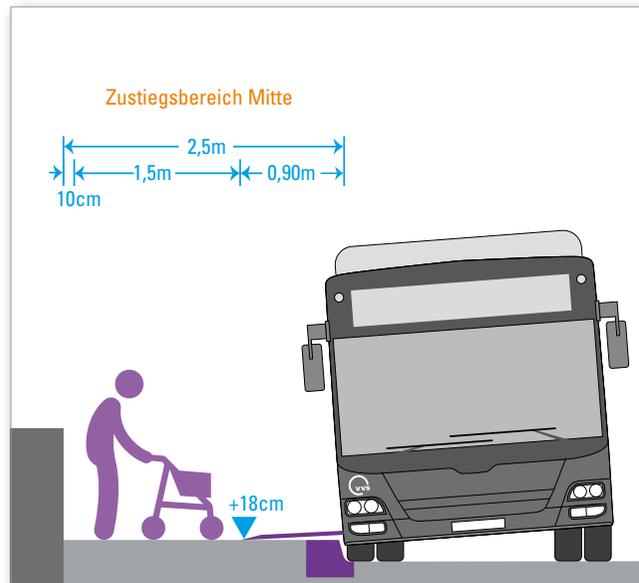
Der Einsatz von Sonderbordsteinen hat den Vorzug, dass diese ein noch näheres Heranfahren an den Bordstein ohne Beschädigung des Fahrzeugs ermöglichen und somit auch das horizontale Spaltmaß minimiert wird.

Durch den vorgefertigten Fuß können Spurrillen und ein sich daraus entwickelnder Höhenversatz sowie eine unerwünschte Pfützenbildung vermieden werden. Die Ausrundung im Fussbereich erlaubt ein reifenschonendes und direktes Anfahren.

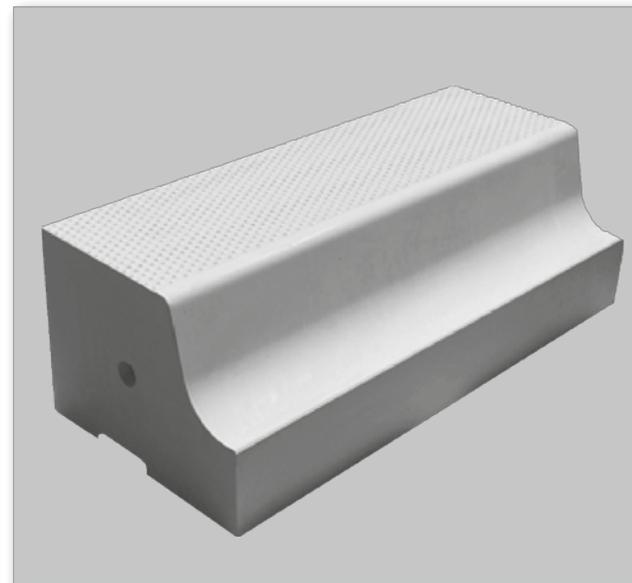
Hinsichtlich des Spaltmaßes ist sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung ein maximaler Abstand von **5 cm** anzustreben, da gemäß DIN 18040-3 bei diesen Versatzmaßen ein eigenständiger Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer ermöglicht werden kann.

Bei einer Reststufe oder einem Restspalt von bis zu **10 cm** ist dies nicht gewährleistet, solche Situationen werden von der DIN-Norm aber nicht völlig ausgeschlossen.

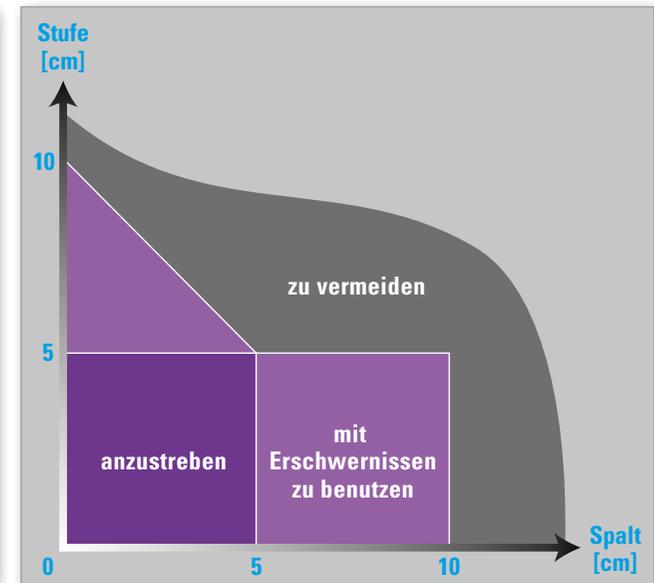
3
11.2021



Einstieg an einem 18 cm Hochbord
Breite der Aufstellfläche 2,50 m (ca. 1 m Rampe + 1,50 m Rangierfläche für Rollstuhlnutzende), Rampeneinsatz erforderlich, Überstreichbarkeit möglich



Hochbord
Combibord System Stuttgart



Spaltmaß
Reststufe /Restspalt (BMV, 1997)

Die Einstiegshöhe bei Niederflerbussen mit Kneeling beträgt ca. **25 bis 27 cm** über Fahrbahnniveau.

Für einen wirklich barrierefreien Ein- und Ausstieg („ohne fremde Hilfe“) würde gemäß der Empfehlung nach DIN 18040-3 eine Bordsteinhöhe von mindestens **22 cm** benötigt werden.

Aber hohe Bordsteine können Busse beschädigen, wenn:

- ▶ der Bus bei einer Schnellbremsung oder aufgrund von Wankbewegungen mit dem Vorderwagen eintaucht und aufsitzt
- ▶ die Radnabe auf den Bordstein aufläuft
- ▶ die Außenschwenktür die erhöhte Fahrgastauflastfläche touchiert
- ▶ der Faltenbalg oder das Heck den Bordstein bei steilem Ausfahren streift

Der VVS empfiehlt daher ...

beim (Um-) Bau der Haltestelle:

- ▶ **eine Bordsteinhöhe von 18 cm**
- ▶ **Bei Reststufen** von rund **10 cm** wird für viele Rollstuhlnutzer die Klapprampe zum Einsatz kommen müssen. Der Anspruch „ohne fremde Hilfe“ kann damit nur bedingt erfüllt werden. Die Verkehrsunternehmen verweisen aber darauf, dass in dieser Situation die ggf. notwendige Hilfestellung des Fahrpersonals Bestandteil der Beförderungsleistung ist. Immerhin sichert die Bordsteinhöhe von **18 cm** zudem eine normgerechte Rampenneigung.
- ▶ **die Bordsteinkante** abzuschrägen. Dies beugt einer Fahrzeugberührung (Radnabe, Fahrzeugkasten beim Kneeling) vor und schon die Fahrzeugreifen. Das Fahrpersonal wird dadurch zu einem dichten Heranfahren an die Kante ermutigt.
- ▶ **die Querneigung** zur Bordsteinkante hin auszurichten. Dies unterstützt das Kneeling und wirkt diesem nicht entgegen.
- ▶ **einen Bordstein mit ausgebildetem Fuß**, da diese Konstruktion die beim Anlaufen des Fahrzeugreifens an den Bordstein wirkenden Kräfte am besten aufnehmen kann.

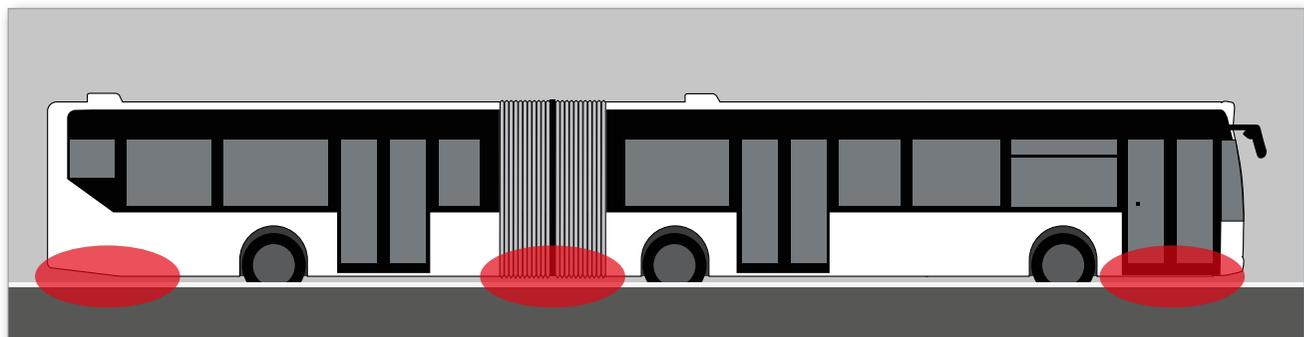
- ▶ **eine Verstärkung der Busfahrbahn** bei hoher Belastung (dichter Busverkehr / starke Sonneneinstrahlung). Bei stark beanspruchten Haltestellen wird empfohlen, die Busfahrbahnen aus Beton oder ähnlich robustem Material auszubilden, da eventuell entstehende Spurrillen die Spaltmaße vergrößern oder einer Beschädigung der Fahrzeuge Vorschub leisten können. Der Nutzen des barrierefreien Ausbaus einer Bushaltestelle würde dadurch teilweise aufgehoben. Haltestellen, die einer starken Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, sind für die Spurrillenbildung besonders anfällig.

beim Anfahren der Haltestelle:

- ▶ **ein dichtes Heranfahren an den Bordstein**. Die Einstiegssituation gilt als optimal, wenn die Fahrzeuge mit ihren Reifen direkt an die Bordsteinkante heranfahren können. Besteht hierbei die Gefahr einer Beschädigung des Fahrzeugs, wird das Fahrpersonal einen Sicherheitsabstand einhalten. Die dann entstehende tiefe Restspalte konterkariert jedoch den angestrebten Abbau von Barrieren.



Beschädigter Bordstein



Beschädigungsgefahr am Fahrzeug

3.2 Zugang zu der Haltestelle (und zum Fahrzeug)

Zugang zur Haltestelle

Ein stufenloser Zugang zur Haltestelle wird benötigt, um die jeweilige Bushaltestelle barrierefrei erreichen zu können. Dabei sollten der Weg zur Haltestelle sowie eine ggf. dafür errichtete Rampe eine Längsneigung von **6%** nicht überschreiten.

Da für Rollstuhlfahrer nur eine Längsneigung von bis zu **3%** unproblematisch ist, sind bei längeren Rampen mit Neigungswerten zwischen **3%** und **6%** neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen vorzusehen.

Des Weiteren darf die Querneigung, die für die Entwässerung von Belang ist, einen Wert von **2,5%** nicht überschreiten, um ein Versteuern handbetriebener Rollstühle und Rollatoren zu vermeiden. Haltestellenmast und -möblierung müssen so platziert sein, dass weder der Zu-/Abgang zur / von der Haltestelle noch der Einstieg ins bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen verstellt wird.

Die beste Position des Haltestellenmasts ist das Ende des Auffindestreifens (auf der dem Einstiegsfeld abgewandten Seite), sofern sich hierdurch kein Widerspruch zu § 24 (1) e StVO 1960 ergibt.

Manövrierfläche

Für einen problemlosen Einstieg wird darüber hinaus im Aufstellbereich der Haltestelle eine ausreichende Manövrierfläche für Rollstühle und Kinderwagen benötigt.

Die minimal notwendige Manövrierfläche von **2,5 m x 1,5 m** ergibt sich aus dem Bewegungsraum eines Rollstuhlnutzers (**1,5 m x 1,5 m**) und der Länge der Klapprampe des Busses von ca. **1 m**.

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung

Ausreichende Manövrierfläche - Tipps und Hinweise

- ▶ Im Bereich der 2. Fahrzeugtür sind Möblierungen der Haltestelle (Wetterschutz, Sitzbank, Haltestellenmast, Beleuchtungsmast, u.a.) ungünstig. Evtl. können bei Fahrgastunterständen Klappsitze eine Lösung sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Position der 2. Fahrzeugtür, je nach Linienbus-Modell, variiert.
- ▶ Somit ist im Optimalfall die für die Nutzung der Klapprampe notwendige unverbaute Haltestellenbreite im Bereich von **5,35 m bis 8,35 m** der Entwicklungslänge, vorzuhalten. (siehe Muster-Haltestellenskizzen)
- ▶ Häufig sind bei Busbuchten die Warteflächen in Haltestellenmitte besonders eng. Bei einem barrierefreien Umbau sollte deshalb der Entfall von Busbuchten geprüft werden. Ohnehin sind Fahrbahnhaltestellen oder Buskaps für Busse besser anfahrbar, so dass geringere Restspalten erzielt werden.

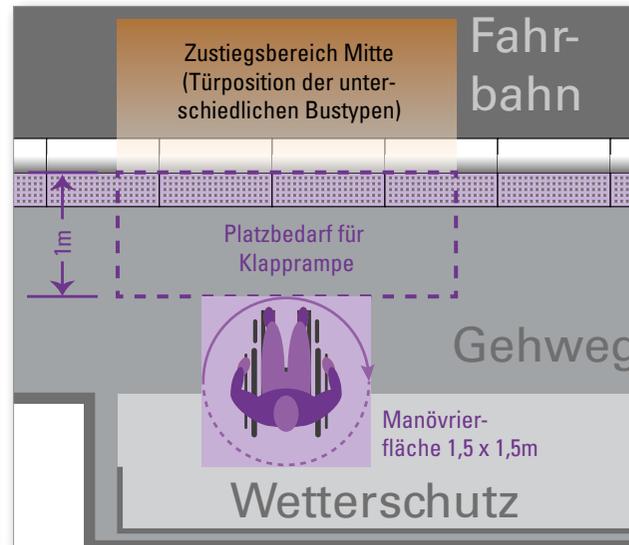
3.2

11.2021



Stufenloser Haltestellenzugang

Wartefläche mit ausreichender Manövrierfläche



Manövrierfläche



Unzureichende Manövrierfläche

4 DAS ZWEI-SINNE-PRINZIP

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung

Die menschlichen Sinne Sehen, Hören und Fühlen dienen der Orientierung.

Im Idealfall werden über mindestens zwei dieser Sinne Informationen übermittelt („Zwei-Sinne-Prinzip“). Z. B. sollte ein sehgeschädigter Mensch Orientierungsinformationen über das Hören und das Fühlen erhalten.

An einer Bushaltestelle wird dies:

- ▶ über taktile Bodenindikatoren,
- ▶ über akustische Hinweise (Signalgeber an Lichtsignalanlagen)
- ▶ sowie durch vom Kunden aktivierbare Haltestellen-Ansagen erreicht.
- ▶ Sind an einer Bushaltestelle akustische Hinweise, durch vom Kunden aktivierbare Haltestellen-Ansagen oder andere Fahrgast- und Orientierungsinformationen für sehgeschädigte Menschen vorhanden, sollten diese in das taktile Leit-system an der Haltestelle (siehe S.10) integriert werden.

4

11.2021



Taktile Bodenindikatoren



Akustische Hinweise
Signalgeber an Lichtsignalanlage

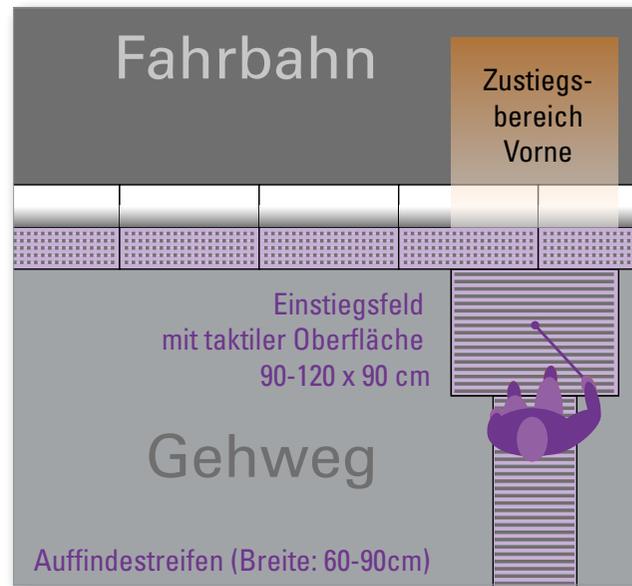


Ansage an der Haltestelle
TTS-Taster (Text-to-Speech-Systems)
Quelle: iqu Systems GmbH

Taktile Bodenelemente und Leitstreifen

sollen sehgeschädigten und blinden Menschen den Einstieg in den Bus erleichtern.

- ▶ **Ein Einstiegsfeld** auf der Höhe der Fahrertür sowie ein quer zur Fahrbahn verlaufender Auffindestreifen (Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn) über die gesamte Gehwegbreite, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, gewährleistet für diese Nutzergruppe den barrierefreien Zustieg.
- ▶ **Leitstreifen:** Befindet sich auf der fahrbahnabgewandten Seite keine durchgängige Kante, die zur Orientierung in Längsrichtung dienen kann, wie z.B. eine Gebäudewand oder eine Einfriedung, ermöglicht ein parallel zur Fahrbahn verlaufender Leitstreifen das hindernisfreie Auffinden des Einstiegsfelds.



Einstiegsfeld vorne
mit Auffindestreifen
für Sehbehinderte



Einstiegsfeld vorne
mit Auffindestreifen
für Sehbehinderte



Beispielhafte Haltestellenanlage
Hohenhaslach Staffell

Taktile Bodenelemente und Leitstreifen - Tipps und Hinweise

Für das Verlegen von Bodenindikatoren gibt es folgende zu beachtende deutsche Normen:

- ▶ Die DIN 18040-3 (2014-12; Teil 3) „Barrierefreies Bauen“ gibt Antworten auf die Frage: Wo sind Bodenindikatoren zu verlegen?
- ▶ Die DIN 32984 (2011-10) „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ zeigt auf, wie Bodenindikatoren zu verlegen sind.

Hinweise zur Verlegung von Bodenindikatoren

- ▶ Bodenindikatoren dürfen nicht auf Flächen des fließenden Verkehrs (auch nicht auf Radwegen) verlegt werden. Indikatoren-Flächen stellen sichere Bereiche dar.
- ▶ Wichtig ist eine sogenannte „talbündige“, also erhabene Verlegung, damit die Platten mit einem Langstock ertastbar sind.
- ▶ Die Leitstreifen sollen aus Sicherheitsgründen mindestens 60 cm vom Fahrbahnrand oder von einer Wand entfernt verlegt werden.
- ▶ Unverzichtbar sind Bodenindikatoren hin zur Einstiegs-tür des haltenden Busses.
- ▶ Auf eine Markierung in Längsrichtung kann verzichtet werden, wenn der Bebauungsrand (Hausmauer, Gartenmauer, Randstein) eine Führung des sehbehinderten Fahrgasts in Längsrichtung ermöglicht und keine Hindernisse umgangen werden müssen.
- ▶ Ein heller Bordstein dient als Warnstreifen zum Straßenraum hin.
- ▶ Um die Wahrnehmung der Bodenindikatoren durch sehgeschädigte Menschen zu gewährleisten, ist ein hoher visueller und, wenn möglich, auch ein akustischer Kontrast zum restlichen Bodenbelag sicherzustellen. Ist dieser Kontrast unzureichend, müssen neben den Bodenindikatoren kontrastreiche Begleitstreifen verlegt werden. Dabei ist ein Leuchtdichtekontrast von mindestens 0,4 herzustellen. Näheres regelt die Norm DIN 32975.

4.2 Barrierefreie Fahrgastinformation

An Haltestellen sollten Informationselemente, die zur Orientierung bei einer ÖPNV-Fahrt dienen, ebenfalls ohne Barrieren verfügbar sein. Es existieren statische und dynamische Fahrgastinformationselemente.

Statische Fahrgastinformation

Zu den statischen Informationselementen zählen neben den Fernhinweisen (H-Signet, Haltestellenname, Tarifzone, Liniennummern) vor allem Aushänge, die in der Regel aus DIN A 4-Blättern mit kompakter Informationsdarstellung bestehen.

Beim Aushang dieser Pläne ist anzustreben, dass sich die Informationen in auch für Rollstuhlfahrer akzeptabler Sichthöhe (ca. 85 cm) befinden.

Dynamische Fahrgastinformation

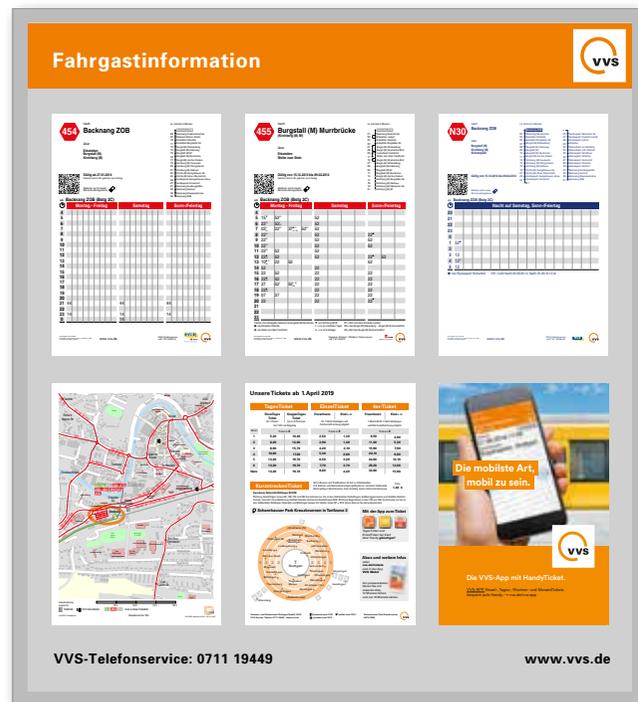
Die Bereitstellung von dynamischen Fahrgastinformationsmedien ist insbesondere an stärker frequentierten Haltestellen sowie an Haltestellen zu empfehlen, an denen mehrere Linien miteinander verknüpft sind. Hier ist darauf zu achten, dass die angezeigten Informationen nicht nur optisch, sondern auch akustisch bereitgestellt werden. Verschiedene Modelle ermöglichen bei Bedarf das Vorlesen der angezeigten Inhalte auf Knopfdruck. So kann den Belangen von Fahrgästen mit eingeschränktem Sehvermögen ebenso Rechnung getragen werden wie dem Ruhebedürfnis der Anwohner, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden.

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung

4.2

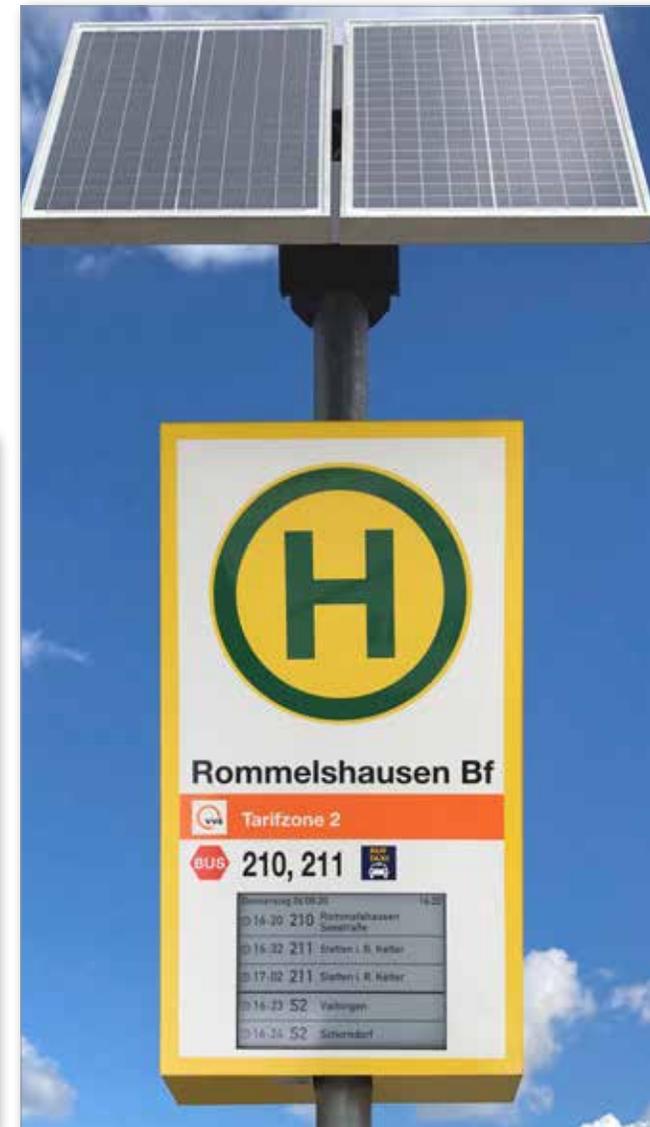
11.2021



Aushangkasten 6-er-Modul
Bestückung für 3 Buslinien



TTS-Taster



DFI-Light

5 FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Generell besteht die Möglichkeit, für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes Baden-Württemberg (L-GVFG) zu erhalten. Entsprechende Anträge sind beim Regierungspräsidium Stuttgart einzureichen.

Der Umbau einer Haltestelle wird jedoch in der Regel die Bagatellgrenze des L-GVFG unterschreiten. Die Bündelung von mehreren Umbaumaßnahmen ist deshalb sinnvoll. In gut begründeten Einzelfällen (z. B. durchgängiger Umbau für eine überörtliche Linie) kann auch ein gemeindeübergreifendes Projekt eine Förderung erhalten.

Fallweise lässt sich ein Haltestellenumbau auch in eine größere städtebauliche Maßnahme einbetten. Dann ist ggf. auch eine Kombination von Förderinstrumenten möglich.

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung

5

11.2021

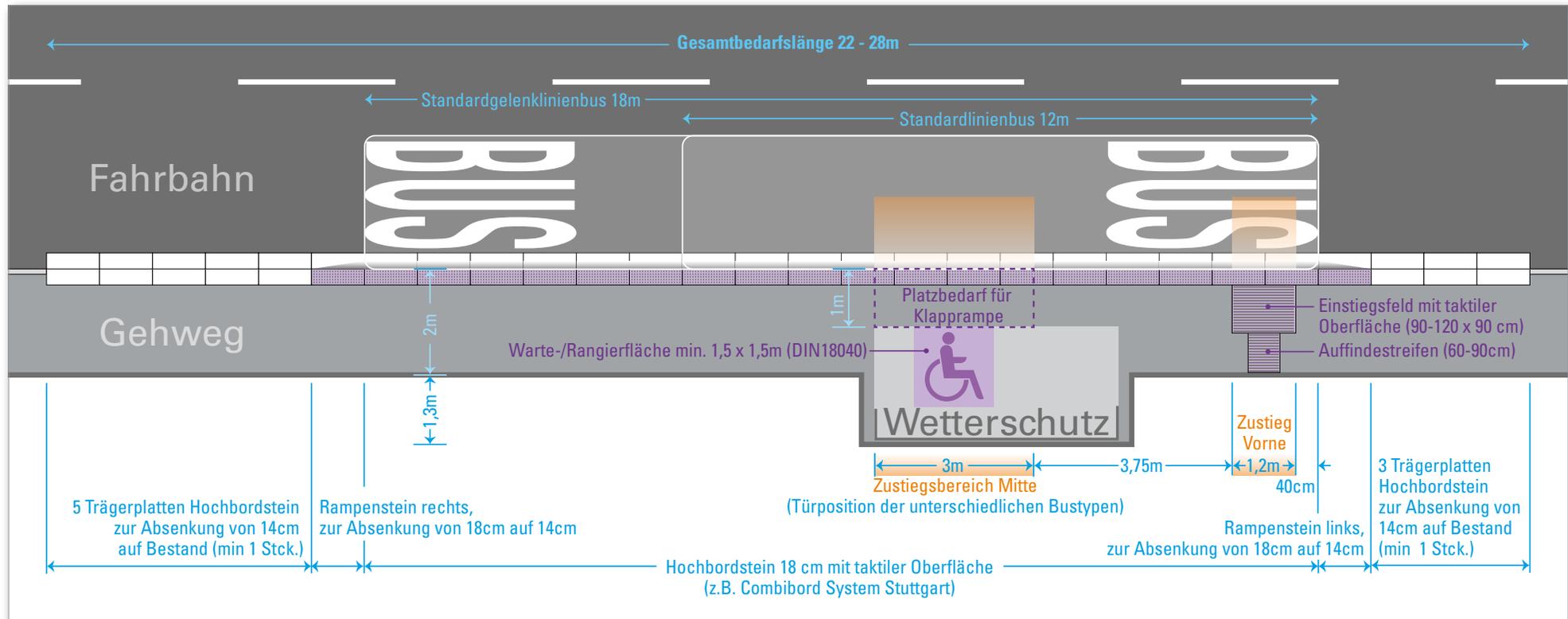
Im Folgenden sind fünf Muster-Haltestellen für den barrierefreien Aus- oder Umbau von Haltestellen dargestellt:

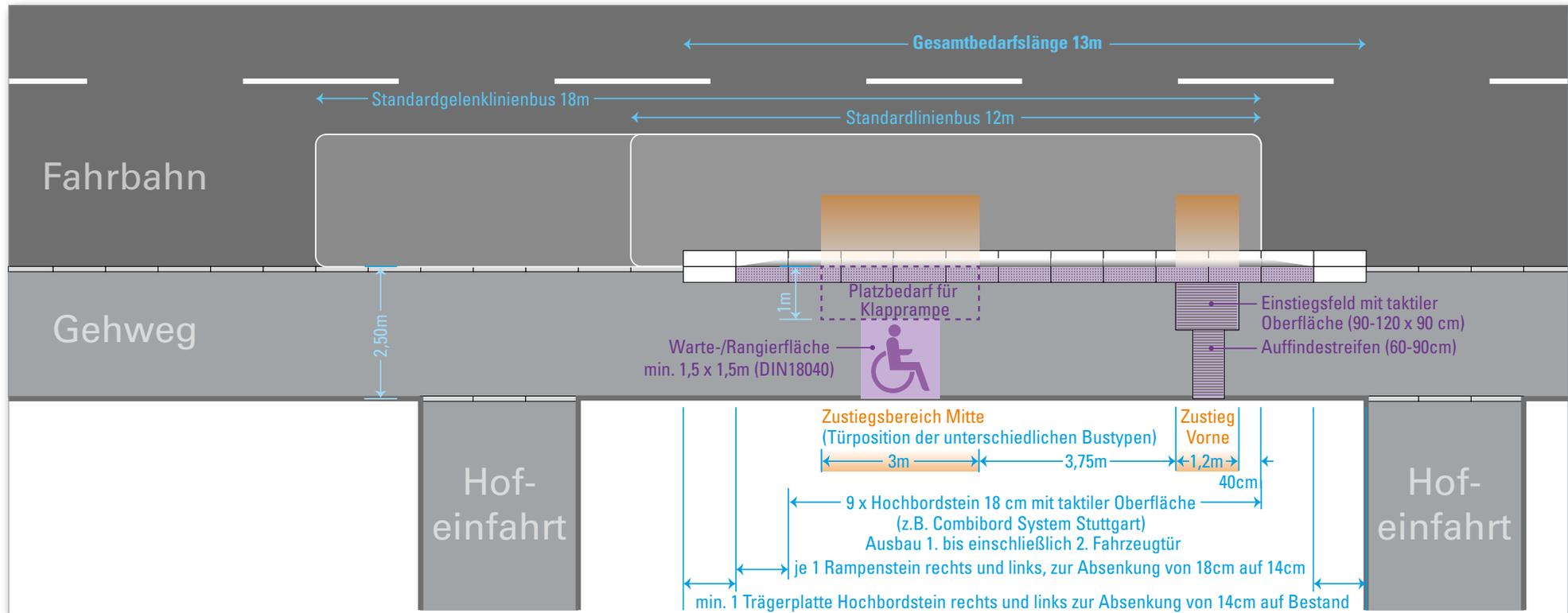
- ▶ Fahrbahn-Haltestelle
- ▶ Verkürzte Fahrbahn-Haltestelle
- ▶ Stark verkürzte Fahrbahn-Haltestelle
- ▶ Buskap
- ▶ Busbucht

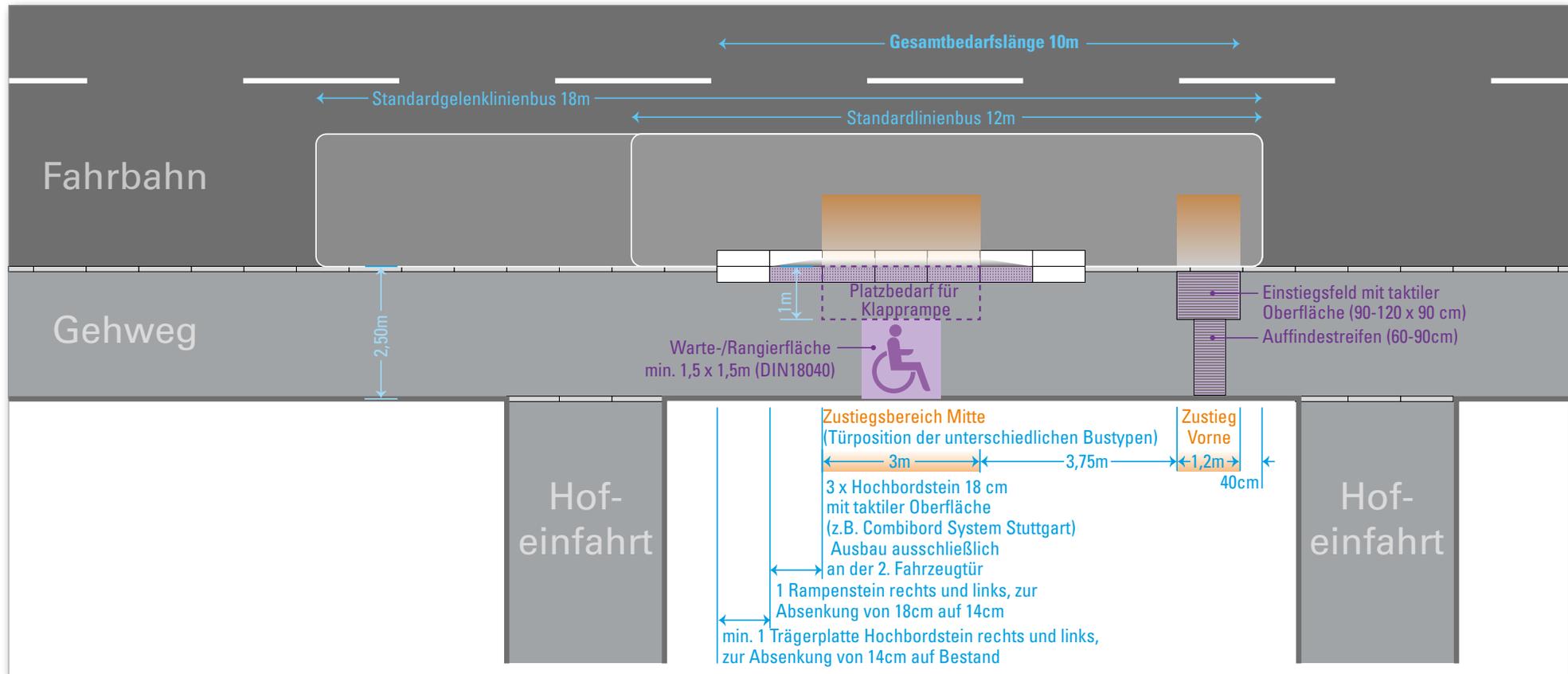
Muster-Haltestellen - Tipps und Hinweise

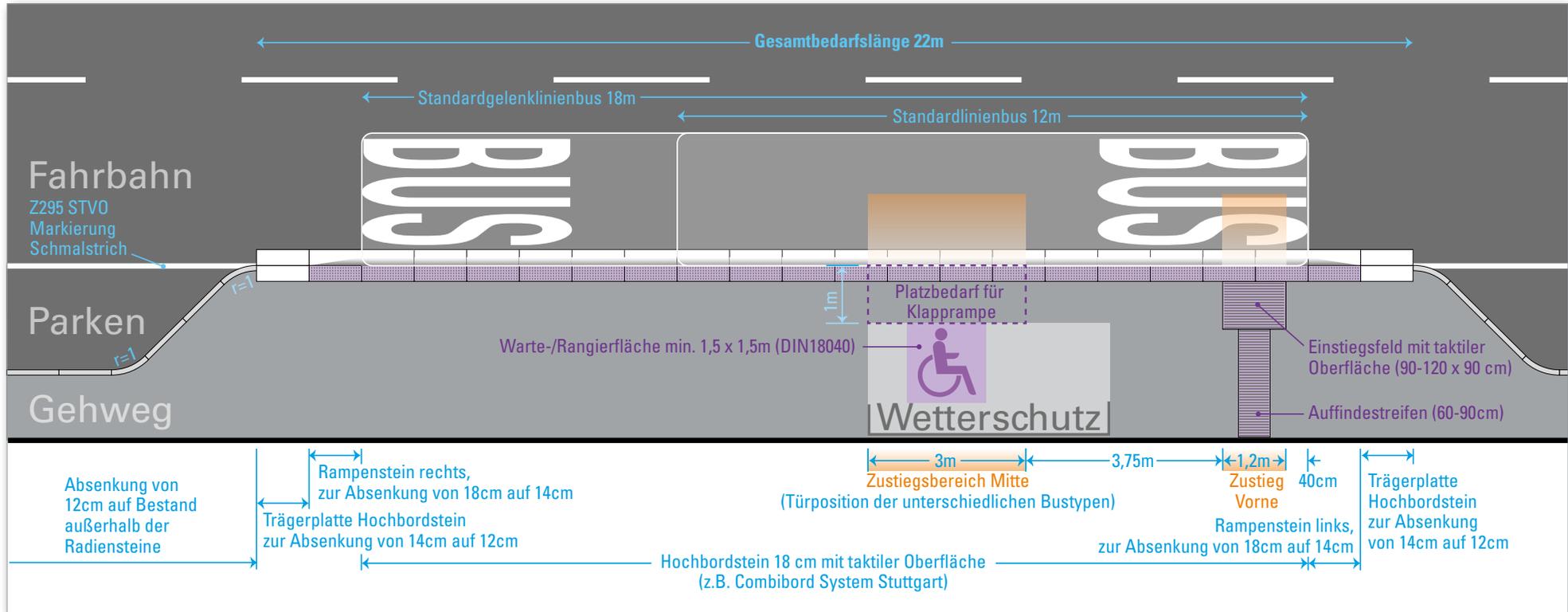
- ▶ **Haltestellen** sollten grundsätzlich nicht in Kurven angelegt werden. Bei Haltestellen in einer Außenkurve ist ein enges Heranfahren an den Bordstein nicht möglich. Es verbleibt ein breiter Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestelle, so dass die Barrierefreiheit nicht herstellbar ist. Bei Haltestellen in einer Innenkurve ist ein enges Heranfahren an den Hochbord zwar möglich, bei der Weiterfahrt aber eine Beschädigung des Fahrzeugs nicht ausgeschlossen. Zudem ist die Sicht auf den nachfolgenden Verkehr eingeschränkt.
- ▶ **Fahrbahn-Haltestellen und Buskaps** sind Busbuchten grundsätzlich vorzuziehen. Busbuchten haben mehrere Nachteile. Unter dem Aspekt der Barrierefreiheit ist festzuhalten, dass Bordsteinkanten in den häufig zu kurzen und falsch ausgeführten Busbuchten – analog zu Außenkurven – nicht korrekt anfahrbar sind. Dies führt dazu, dass der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen eher erschwert wird. Sollte sich die Anlage einer Busbucht nicht vermeiden lassen, wird empfohlen, innerorts die Maße der dargestellten Muster-Haltestelle nicht zu unterschreiten. Der Anfahrtsweg sollte dabei möglichst geradlinig verlaufen.

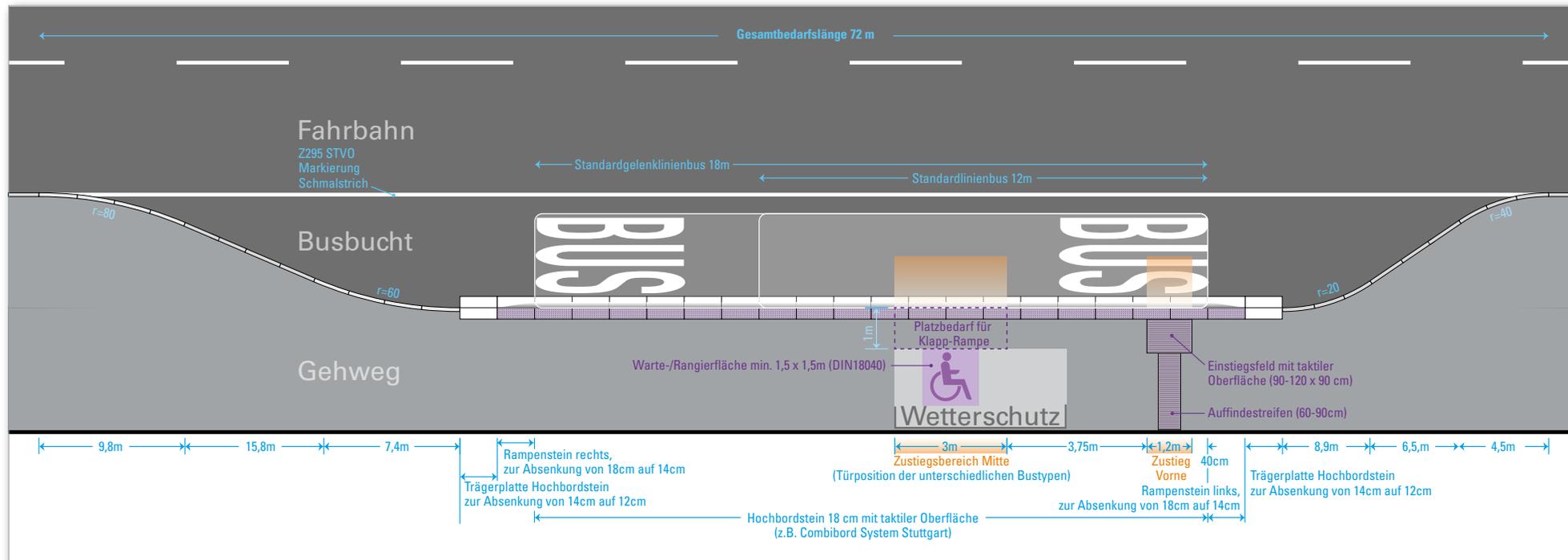
- ▶ **Weiterer Hinweis zu Busbuchten:** Die in der Musterhaltestelle zur Busbucht dargestellten Werte beziehen sich auf eine Gesamtlänge der Haltestelle von **72 m**. Sie basieren auf der offiziellen Regelzeichnung zum barrierefreien Um- bzw. Ausbau der Haltestellenform Busbucht der Landeshauptstadt Stuttgart (Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 2019: Regelabmessung Bushaltestelle – Busbucht). Die Gesamtlänge ist dann möglich, wenn die Anfahrt mit einer geringen Geschwindigkeit erfolgt und die dargestellten Radien und Längen eingehalten werden. In den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wird für 50 km/h bereits für Standardbusse sogar eine Entwicklungslänge von **88,70 m** empfohlen. Die dazugehörigen Maße und Skizzen können den EAÖ entnommen werden (siehe u.a. auch: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. 2012: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2. Auflage. Düsseldorf).











HERAUSGEBER:

Verkehrs-und Tarifverbund
Stuttgart GmbH
Rotebühlstraße 121
70178 Stuttgart
www.vvs.de

Sitz der Gesellschaft: Stuttgart
Amtsgericht Stuttgart HRB 7357
Geschäftsführer: Thomas Hachenberger, Horst Stammler
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Oberbürgermeister Fritz Kuhn

Ansprechpartner:
Herr Bodenhöfer
Abteilung Planung
barrierefreier-bushalt@vvs.de

- Aktualisierung, Fortschreibung, Neuerung

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN

Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung

Aktualisierung:

- 22.07.2020
Korrekturen in Kooperation mit Behindertenverbänden und der Stadt Stuttgart.
- 21.08.2020
S.9: „Zwei-Sinne-Prinzip“ (Textergänzung)
S.10: Beispielhafte Haltestellenanlage (Bildaktualisierung)
S.11: DFI-Light (Bildaktualisierung)

Fortschreibung:

Neuerung:

7.1

11.2021