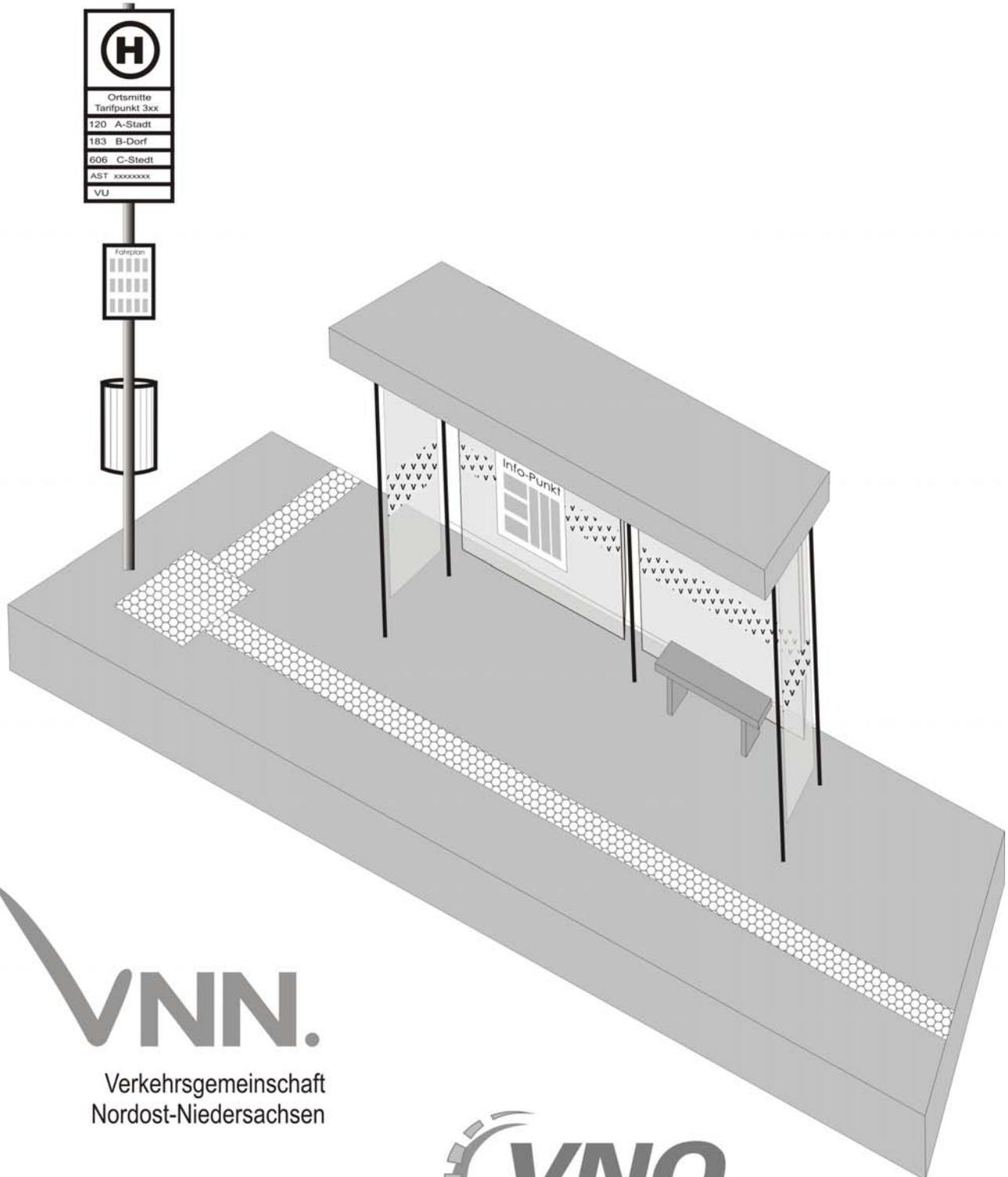


Anlage 2: VNO/VNN-Haltestellen-Konzept

Haltestellenkonzept für Nord-Ost-Niedersachsen



VNN.

Verkehrsgemeinschaft
Nordost-Niedersachsen

Stand: 2012

VNO

Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1 Einleitung	4
2 Ziele	4
3 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	5
4 Kategorisierung	6
4.1 Kategorie 1 – Mindestausstattung	7
4.2 Kategorie 2 – Standardausstattung	7
4.3 Kategorie 3 – Erweiterte Ausstattung	7
4.4 Kategorie 4 – Zentrale Omnibusbahnhöfe	7
5 Lage und Ausstattung von Haltestellen	9
5.1 Lage der Haltestellen	9
5.2 Fahrgastinformation	10
5.3 Haltestellenanlage	13
6 Finanzierung von Haltestellenmaßnahmen	18
7 Umsetzung	19
Literatur- und Unterlagenverzeichnis	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Haltestellenschild [eigene Zeichnung] der Kategorien 2 und 3	11
Abbildung 2: Wirkung von Reststufe und Spaltenbreite auf die Einstiegsbedingungen für Rollstuhlbenutzer [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]	14
Abbildung 3: Formbordstein [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]	14
Abbildung 4: Haltestellentypen im Vergleich	16
Abbildung 5: Rahmenhalter für Fahrräder	17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausstattungsstandards von Haltestellen	8
Tabelle 2: Zuständigkeiten für Ausstattungsmerkmale	19

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Verknüpfungshaltestellen im VNN/VNO-Raum	22
Anlage 2: Linienbezogener Fahrplan	23
Anlage 3: Haltestellenbezogener Fahrplan	24
Anlage 4: Erforderliche Haltestellenausstattung ohne Radweg	25
Anlage 5: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Mischfläche	26
Anlage 6: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Radweg	27
Anlage 7: Transparenter Fahrgastunterstand mit Kontraststreifen	28
Anlage 8 Infovitrine	29
Anlage 9: Haltestellen Erfassungsbogen	30
Anlage 10 Haltestellen Erfassungsbogen (Beispiel)	31

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
AST	Anruf-Sammeltaxi
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LHO	Landeshaushaltsordnung
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VV-Gk	Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

An der Haltestelle findet oftmals der erste Kontakt des Fahrgastes mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) statt. Die Entscheidung des Fahrgastes zur Nutzung von Bus und Bahn wird also nicht nur durch das räumliche und zeitliche Angebot, sondern auch vom Erscheinungsbild und der Ausgestaltung der Haltestellen beeinflusst. Viele ÖPNV-Nutzer informieren sich über das Angebot und über bestehende Verbindungen unmittelbar vor der Fahrt mittels Aushangfahrplänen an den Haltestellen. Inhalt und Darstellung der Information sowie der Gestaltung und dem Umfeld von Haltestellen sind daher erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

Haltestellen unterliegen nicht der Verantwortung der ÖPNV-Aufgabenträger. Diese ist im Sinne eines möglichst kundenfreundlichen und attraktiven ÖPNV aber daran gelegen, dass Haltestellen gewisse Grundanforderungen erfüllen. Die Haltestellen im VNO/VNN-Gebiet sind derzeit nicht nach einem einheitlichen Standard gestaltet und daher von unterschiedlicher Qualität und Ausstattung.

Im Mai 2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in Kraft getreten. Es beinhaltet eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Das BGG fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, auch für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Deshalb ist es besonders wichtig, auch die Haltestellen entsprechend auszustatten, um eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Das vorliegende Haltestellenkonzept beschränkt sich auf die Haltestellen des Busverkehrs.

2 Ziele

Die ÖPNV-Aufgabenträger verfolgen gemeinsam mit den in der VNN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen das Ziel, Verbesserungen an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen. Intention dieses Konzeptes ist den Kommunen und den Verkehrsunternehmen bei der Verwirklichung dieses Ziels eine möglichst umfassende Hilfestellung und praktische Anregungen zu geben.

Insbesondere soll die Dienstleistung ÖPNV den Kunden durch eine Angleichung der Haltestellenausstattungen an heute übliche Standards „schmackhaft“ gemacht werden, auch um diese zu bewegen, verstärkt vom bestehenden Angebot Gebrauch zu machen. Hierfür ist eine Steigerung der subjektiv empfundenen Sicherheit, des Nutzungskomforts, der Informationszugänglichkeit und der attraktiven „Ausstrahlung“ des Verkehrsmittels und seiner Infrastruktureinrichtungen anzustreben. Durch die Verwirklichung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (Corporate Design) und Ausstattungsstandards der Haltestellen im VNO/VNN-Gebiet kann dem ÖPNV der Charakter eines Markenartikels verliehen werden, dessen Benutzung einen Wert an sich darstellt und Fahrgäste anzieht. Entsprechend des BGG sollen alle Elemente der Haltestellen barrierefrei gestaltet werden.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten wird es nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen dem Konzept entsprechend auszustatten. Das Konzept soll im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d.h. bei Sanierungen oder Neugestaltungen, Berücksichtigung finden. Die Umsetzung des Konzeptes ist nur möglich, wenn Kommunen und Verkehrsbetriebe eng zusammen arbeiten.

3 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

Über Einrichtungen und Informationen, die an einer Haltestelle vorhanden sein müssen, gibt es verschiedene gesetzliche Regelungen, die im Folgenden erläutert werden sollen. Von Belang sind vor allem Paragraph 32 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), Paragraph 40 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Paragraph 5b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Paragraph 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG).

§ 32 BOKraft sagt sinngemäß aus, dass die Verkehrsunternehmen bei einer Haltestelle zur Anbringung der folgenden Elemente verpflichtet sind:

- Haltestellenzeichen (nach § 45 Abs. 3 StVO)
- Liniennummer
- Name des Unternehmers bzw. Verkehrsverbundes, Verkehrsgemeinschaft
- Namen der Haltestelle (im Orts- und Nachbarortslinienverkehr; entspricht Stadtverkehr)
- Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs)

Für die Sonderformen des Linienverkehrs (nach § 43 PBefG) wie Schulbus- und Berufsverkehre, gelten diese Regelungen nicht.

§ 40 PBefG legt fest, mit welchen Informationen die Verkehrsunternehmen ihre Fahrpläne versehen müssen:

- Führung der Linie
- Ausgangspunkt der Linie
- Endpunkt der Linie
- Namen der Haltestellen, die im Linienverlauf angefahren werden
- Fahrtzeiten (wobei mindestens die Abfahrtszeiten der Busse an der spezifischen Haltestelle zu nennen sind)

Für die Sonderformen des Linienverkehrs (nach § 43 PBefG), wie Schulbus- und Berufsverkehre, können sich die Verkehrsunternehmen von dieser Vorschrift befreien lassen.

§ 5b StVG macht Aussagen über die Zuständigkeit für Einrichtungen für Verkehrszeichen:

- Mast und Haltestellenbeschilderung
Nach § 5b Abs. 1 und 2b StVG sind die Unternehmer neben dem Haltestellenzeichen auch für dessen Anbringung zuständig. In der Regel wird dies durch Einrichtung eines Mastes bewerkstelligt.

Für die Einrichtung und Bereitstellung aller o.g. Elemente und Informationen trägt das Unternehmen die Verantwortung und hat auch für die entstehenden Kosten aufzukommen. Dies gilt auch für Aushangkästen.

§ 8 BGG legt fest, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im ÖPNV möglichst weitgehend barrierefrei zu gestalten sind. Barrierefrei bedeutet, dass Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Die entsprechend geänderten Fachgesetze (z.B. PBefG) fordern im Hinblick auf die praktische Umsetzbarkeit eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“, da aufgrund örtlicher Gegebenheiten vereinzelt eine völlige Barrierefreiheit gar nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand realisierbar ist.

Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus sollte eine Haltestelle noch über weitere Informationen und Einrichtungen für die Fahrgäste verfügen. Diese Mehrausstattung, die unter dem Punkt 5 aufgeführt ist, richtet sich nach der Art, der Bedeutung und der Nutzungsstruktur der jeweiligen Haltestelle.

Die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (Landkreise Cuxhaven, Harburg, Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Rotenburg [Wümme], Stade und Uelzen) enthalten in ihren Nahverkehrsplänen die Grundzüge dieses Haltestellenkonzeptes.

4 Kategorisierung

Um das Ziel einer attraktiven Haltestellen-Gestaltung umsetzen zu können, werden für die Haltestellen im Gebiet der VNO/VNN Kategorien gebildet, die sich je nach Haltestellentyp in ihrer Ausstattung unterscheiden. So wird es möglich, die Ausstattung an die Erfordernisse der jeweiligen Haltestelle anzupassen. Stark frequentierte Haltestellen benötigen einen höheren Ausstattungsstandard als solche, die nur von wenigen Fahrgästen benutzt werden. Für die Einordnung der Haltestellen in die einzelnen Kategorien sind die Lage, die Siedlungsstruktur und die Fahrgastzahlen maßgeblich. Diese Einteilung wird für jede Richtung (Haltestellenposition) getrennt vorgenommen. In der Regel besteht eine Haltestelle aus mehreren (meist 2) Haltestellenpositionen.

Es werden folgende Kategorien gebildet:

- Kategorie 1: Mindestausstattung
- Kategorie 2: Standardausstattung
- Kategorie 3: Erweiterte Ausstattung
- Kategorie 4: Zentrale Omnibusbahnhöfe

Die einzelnen Kategorien bauen aufeinander auf, d.h. Grundlage der Kategorie 2 ist die Kategorie 1 und für die Kategorie 3 sind es die Kategorien 1 und 2. Im Kapitel 5 sind für die ersten drei Kategorien klare Ausstattungsmerkmale definiert, die in der folgenden Tabelle 1 stichwortartig dargestellt sind. Im Einzelfall ist dabei zu prüfen, ob weitere Ausstattungselemente einer höheren Kategorie zur Anwendung kommen sollen. Im begründeten Ausnahmefall können einzelne Ausstattungselemente auch weggelassen werden, wenn diese für die betreffende Haltestelle als nicht sinnvoll bzw. notwendig erachtet werden. Für Zentrale Omnibusbahnhöfe (Kategorie 4) wurden aufgrund der geringen Anzahl (im VNO/VNN-Bereich maximal 2 bis 3 Anlagen je Landkreis) und wegen des starken Einflusses auf das jeweilige Stadtbild keine speziellen Vorgaben entwickelt; hier sollten im Einzelfall in Zusammenarbeit von Gemeinden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen „maßgeschneiderte“ Lösungen entwickelt werden.

4.1 Kategorie 1 – Mindestausstattung

Haltestellen der Kategorie 1 liegen entweder außerhalb von Siedlungen oder sind Haltestellen mit einem sehr geringen Einsteigeranteil bzw. mit einem geringen Bedienungsangebot. Es gelten dabei folgende Kriterien:

- kein Umsteigen und
- außerhalb von Siedlungen
- weniger als 10 Einsteiger / Tag oder
- weniger als 3 Abfahrten pro Tag und Richtung

4.2 Kategorie 2 – Standardausstattung

Haltestellen der Kategorie 2 liegen innerhalb eines Siedlungsgebietes und haben ein höheres Bedienungsangebot und mehr Einsteiger gegenüber Haltestellen der Kategorie 1. Im Einzelnen gelten folgende Kriterien:

- kein Umstieg und
- Siedlungsgebiet,
- mindestens 3 Abfahrten pro Tag und Richtung und
- mindestens 10 Einsteiger / Tag

4.3 Kategorie 3 – Erweiterte Ausstattung

Haltestellen der Kategorie 3 sind entweder Verknüpfungshaltestellen (gemäß Anlage 1) oder befinden sich im Ortszentrum oder im Stadtkern, es gelten also folgende Kriterien:

- Verknüpfungshaltestelle (gemäß Anlage 1) oder
- Lage im Stadtkern bzw. Ortszentrum
- mindestens 3 Abfahrten pro Tag und Richtung und
- mindestens 10 Einsteiger / Tag

4.4 Kategorie 4 – Zentrale Omnibusbahnhöfe

Zentrale Omnibusbahnhöfe dienen der Verknüpfung von lokalen und/oder regionalen Buslinien untereinander und oft auch mit dem Schienenverkehr. Die Anzahl der Haltestellenpositionen ist dabei deutlich höher als bei einer Haltestelle der unteren Kategorien. Wie bereits erläutert, gibt es im Gebiet der VNO/VNN nur eine sehr geringe Anzahl von Zentralen Omnibusbahnhöfen (vgl. auch Anlage 1). Aufgrund des starken Einflusses auf das jeweilige Stadtbild werden im Haltestellenkonzept keine speziellen Vorgaben für Zentrale Omnibusbahnhöfe entwickelt, es gelten jedoch mindestens die Anforderungen an Haltestellen der Kategorie 3.

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3
<ul style="list-style-type: none"> • kein Umsteigen <u>und</u> außerhalb von Siedlungen <u>oder</u> • weniger als 10 Einsteiger/Tag <u>oder</u> • weniger als 3 Abfahrten/Tag und Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> • kein Umstieg, • Siedlungsgebiet, • mind. 3 Abfahrten pro Tag und Richtung <u>und</u> mind. 10 Einsteiger/Tag 	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfungshaltestelle <u>oder</u> • Lage im Stadtkern bzw. Ortszentrum <u>und</u> mind. 3 Abfahrten pro Tag und Richtung <u>und</u> mind. 10 Einsteiger/Tag
erforderliche Ausstattung	erforderliche Ausstattung	erforderliche Ausstattung
<u>Fahrgastinformation</u>	<u>Fahrgastinformation</u>	<u>Fahrgastinformation</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Tarifpunktnummer ⇒ Liniennummer ⇒ Logo des Verkehrsunternehmens ⇒ Logo der Verkehrsgemeinschaft / -verbund ⇒ Kennzeichnung von AST, ASM, Rufbus • Fahrplan (in behindertengerechter Höhe und Größe): <ul style="list-style-type: none"> ⇒ mindestens Abfahrtszeiten ⇒ Linienführung ⇒ Ausgangspunkt ⇒ Ziel der Linie ⇒ Fahrdauerangabe ⇒ Haltestellenname ⇒ Name des Verkehrsunternehmens ⇒ Tel.-Nr. des Verkehrsunternehmens / der zentralen Fahrplanauskunft ⇒ Internetadresse der elektronischen Fahrplanauskunft • Information zu AST, ASM, etc. • einheitliches Design 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Haltestellenname ⇒ Tarifpunktnummer ⇒ Liniennummer ⇒ Ziel der Linie ⇒ Logo des Verkehrsunternehmens ⇒ Logo der Verkehrsgemeinschaft / -verbund ⇒ Kennzeichnung von AST, ASM, Rufbus • Fahrplan (in behindertengerechter Höhe und Größe): <ul style="list-style-type: none"> ⇒ mindestens Abfahrtszeiten ⇒ Linienführung ⇒ Ausgangspunkt ⇒ Ziel der Linie ⇒ Fahrdauerangabe ⇒ Haltestellenname ⇒ Name des Verkehrsunternehmens ⇒ Tel.-Nr. des Verkehrsunternehmens / der zentralen Fahrplanauskunft ⇒ Internetadresse der elektronischen Fahrplanauskunft • Information zu AST, ASM, etc. • einheitliches Design 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Haltestellenname ⇒ Tarifpunktnummer ⇒ Liniennummer ⇒ Ziel der Linie ⇒ Logo des Verkehrsunternehmens ⇒ Logo der Verkehrsgemeinschaft / -verbund ⇒ Kennzeichnung von AST, ASM, Rufbus • Fahrplan (in behindertengerechter Höhe und Größe): <ul style="list-style-type: none"> ⇒ mindestens Abfahrtszeiten ⇒ Linienführung ⇒ Ausgangspunkt ⇒ Ziel der Linie ⇒ Fahrdauerangabe ⇒ Haltestellenname ⇒ Name des Verkehrsunternehmens ⇒ Tel.-Nr. des Verkehrsunternehmens / der zentralen Fahrplanauskunft ⇒ Internetadresse der elektronischen Fahrplanauskunft • Information zu AST, ASM, etc. • einheitliches Design • Linienübersichtsplan • Fahrpreise • Tarifplan
<u>Haltestellenanlage</u>	<u>Haltestellenanlage</u>	<u>Haltestellenanlage</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Mast (in einheitlicher Farbe) • Aushangkasten (in einheitlicher Farbe) • befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ⇒ Blindenleitreifen ⇒ keine Niveauunterschiede ⇒ Bordhöhe mind. 16 cm • keine Sichthemmnisse • Busbuchten vermeiden • Haltestellenbeleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Mast (in einheitlicher Farbe) • Aushangkasten (in einheitlicher Farbe) • befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ⇒ Blindenleitreifen ⇒ keine Niveauunterschiede ⇒ Bordhöhe mind. 16 cm • keine Sichthemmnisse • Busbuchten vermeiden • Haltestellenbeleuchtung • transparenter Fahrgastunterstand • Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Mast (in einheitlicher Farbe) • Aushangkasten (in einheitlicher Farbe) • befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ⇒ Blindenleitreifen ⇒ keine Niveauunterschiede ⇒ Bordhöhe mind. 16 cm • keine Sichthemmnisse • Busbuchten vermeiden • Haltestellenbeleuchtung • transparenter Fahrgastunterstand • Sitzgelegenheiten • Informationsvitrine • Fahrradabstellmöglichkeit • Abfallbehälter
Bedarfsausstattung	Bedarfsausstattung	Bedarfsausstattung
<ul style="list-style-type: none"> • transparenter Fahrgastunterstand • Sitzgelegenheiten • Abfallbehälter • Tarifplan • Fahrpreise • Fahrradabstellmöglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Telefon/Notruf • Linienübersichtsplan • Tarifplan • Fahrpreise • Abfallbehälter • Stadteil-/Umgebungsplan • Fahrradabstellmöglichkeit • Informationsvitrine 	<ul style="list-style-type: none"> • Telefon/Notruf • Briefkasten • Wegweisung zur Haltestelle • Stadteil-/Umgebungsplan

Tabelle 1: Ausstattungsstandards von Haltestellen

5 Lage und Ausstattung von Haltestellen

5.1 Lage der Haltestellen

Die Lage der Haltestellen innerhalb eines Bedienungsgebietes wird maßgeblich von der Verkehrssicherheit, städtebaulichen Situation und Struktur vor Ort bestimmt. Die Planung des ÖPNV und die Bauleitplanung sind daher aufeinander abzustimmen. Kurze Fußwege für möglichst viele Fahrgäste können durch eine höhere Bebauungsdichte in der Nähe der Haltestellen sowie durch eine günstige Zuordnung der Haltestellen zu Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen unterstützt werden. Bei der Planung von Haltestellen ist auf eine unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden, auf eine Gestaltung ohne dunkle Ecken sowie auf die Lage möglichst nahe einer vorhandenen Straßenlaterne zu achten. Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im Verkehrsraum richten sich nach Art und Nutzung der angrenzenden Bebauung, der örtlichen Verkehrssituation und der verfügbaren Flächen. Mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde sind verkehrliche und betriebliche sowie straßenverkehrstechnische Gesichtspunkte abzustimmen, wobei auf ausreichende Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu achten ist. Haltestellen in Straßenkrümmungen, bei denen der Fahrer keine ausreichende Sicht nach hinten hat (Beobachtungen des nachfolgenden Verkehrs), sind zu vermeiden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind ebenfalls Haltestellen vor Kurven zu vermeiden.

Haltestellen sollen leicht und sicher erreichbar sein. Dies setzt gut beleuchtete, saubere, vom Fahrweg getrennte sowie ausreichend breite und befestigte Gehwege voraus. Den Belangen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (Rollstuhlfahrer / -innen, Fahrgäste mit Kinderwagen, Personen mit Kindern, Personen mit Fahrrad etc.) ist angemessene Rechnung zu tragen. So soll möglichst jede Haltestelle in ein lückenloses barrierefreies Fußwegenetz eingebunden sein. Bordsteine sollen an Querungsstellen auf 3 cm abgesenkt werden. Abweichungen nach oben (Barriere für Rollstuhlfahrer) und unten (schwierig für Blinde zu erfassen) sind zu vermeiden.

Die derzeit verbreitete Praxis, Radwege auf Gehwegen anzulegen, hat zur Folge, dass sich Fußgänger und Radfahrer gegenseitig stören. Gefährdungen sind vor allem dort zu erwarten, wo Fußgänger die Radwege kreuzen, z.B. an Haltestellen auf dem Weg zum oder vom Fahrzeug. Um Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden, wird oftmals die Radquerung markiert und mit einem Hinweiszeichen versehen. Die Markierung sollte für Sehbehinderte ertastbar sein.

5.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation an der Haltestelle soll es dem Fahrgast ermöglichen, alle möglicherweise auftretenden Fragestellungen hinsichtlich des Verkehrsangebotes, der Fahrpreise, ergänzender Angebote, Ansprechpartner etc. bereits vor Fahrtantritt zu klären. Diese Informationen sind in möglichst einheitlicher Form in einer Informationsvitrine im Fahrgastunterstand (falls vorhanden) bzw. in einem Aushangkasten am Haltestellenmast anzubringen. Auf eine möglichst weitgehend barrierefreie Gestaltung (z.B. Schriftgröße [0,2 – 3 cm, s.u.], Kontrast [Mindestkontrast $K = 0,28$], Farbkombinationen [z.B. kein Rot auf Grün] und Platzierung (Sichthöhe [1, 30 m])) ist zu achten¹. Ziel sollte weiterhin eine hohe Zuverlässigkeit, Ordnung und Sauberkeit der präsentierten Informationen sein.

Notwendige Ausstattungselemente für die Haltestellen im VNN/VNO-Gebiet:

- **Haltestellenschild**
Gemäß den in Kap. 3 erläuterten gesetzlichen Vorgaben ist an Haltestellen des ÖPNV das Haltestellenzeichen (Zeichen 224 nach § 41 StVO) anzubringen. Die notwendige Lichtstärke und Mindesthöhe von 230 cm über dem Boden ist zu berücksichtigen (Abbildung 1).
- **Haltestellenname**
Gesetzlich vorgeschrieben ist die Nennung des Haltestellenamens lediglich im Orts- und Nachbarortslinienverkehr. Unabhängig von den gesetzlichen Regelungen ist jedoch auch im Regionalverkehr die Bezeichnung der Haltestellen zu empfehlen, da ortsunkundigen Fahrgästen hiermit das Finden der exakten Abfahrtszeiten im linienbezogenen Fahrplanaushang (beim Einstieg) bzw. das Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle deutlich erleichtert wird. Die Angabe des Haltestellenamens auf dem Schild sollte daher in den Kategorien 2 und 3 zwingend erfolgen, in der Kategorie 1 reicht die Markierung des Haltestellenamens im Fahrplan aus. Die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen (Abbildung 1). Der Haltestellenname sollte in Schwarz auf Weiß angebracht werden ($K = 0,99$).
- **Tarifpunktnummer**
In der Systematik des VNN-Regionaltarifs ist jeder Haltestelle ein Tarifpunkt zugeordnet, welcher mit Hilfe des Tarifplans und der Fahrpreistabelle eine eigenständige Ermittlung des Fahrpreises durch den Kunden ermöglicht. Diese Tarifpunktnummer ist mit der Bezeichnung „Tarifpunkt xy“ und dem VNN-Logo unterhalb des Haltestellenamens anzubringen. Die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$ (Abbildung 1).
- **Liniennummer, Ziel der Linie**
Damit die an der jeweiligen Haltestelle verkehrenden Linien und deren Fahrtziele auf den ersten Blick für den Kunden erkennbar sind, sollte eine direkte Nennung der Linie(n) auf dem Haltestellenschild zumindest in den Kategorien 2 und 3 (unterhalb des Haltestellenamens und der Tarifpunktnummer) erfolgen. Die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$ (Abbildung 1).
- **Logo des Verkehrsunternehmens / der VNN**
Die Darstellung des Logos des die Haltestelle bedienenden Verkehrsunternehmens dient der Präsentation und vermittelt dem Fahrgast die Information, durch welchen die Beförderung stattfindet und sollte unten rechts angeordnet sein. Das Logo der VNN sollte neben der Tarifpunktnummer (s.o.) platziert werden (vgl. Abbildung 1).

¹ Angegebene Werte sind der Broschüre „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“, Bundesministerium für Gesundheit, 1996, entnommen

- **Kennzeichnung von AST/ASM/Rufbus**

Um es dem Fahrgast zu ermöglichen, die Haltestellen auch als Abfahrtsstellen bei darfsorientierter Bedienungsformen zu erkennen, ist eine entsprechende Kennzeichnung dieser Haltestellen unabdingbar. Die Kennzeichnung sollte durch ein entsprechendes Symbol auf dem Haltestellenschild mit der Telefonnummer (die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$) sowie durch weitergehende Informationen zu diesen Systemen im Informationsblock (s.u.) erfolgen (vergl. Abbildung 1). Alternativ kann in Ausnahmefällen ein Zusatzschild angebracht werden.

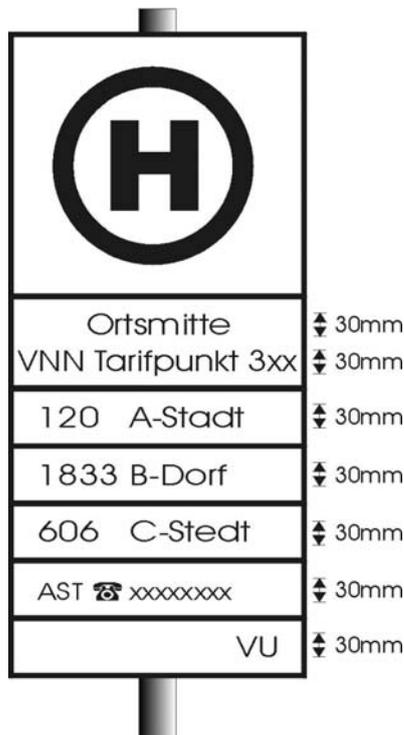


Abbildung 1: Haltestellenschild der Kategorien 2 und 3

- **Fahrplan**

Im Regionalverkehr sollten aufgrund der in vielen Fällen stark divergierenden Linienführungen der einzelnen Fahrten die bewährten linienbezogenen Fahrpläne (vgl. Anlage 2) auch zukünftig Verwendung finden, wobei die Zeile der betreffenden Haltestelle zur besseren Auffindbarkeit zu markieren ist. In diesen linienbezogenen Fahrplänen sind alle gesetzlich vorgeschriebenen Informationen (Linienführung, Ausgangs- und Ziel der Linie, Haltestellen im Linienverlauf, Fahrtdauer) zu integrieren. Bei hoher täglicher Fahrtenanzahl einer Linie sowie identischem Linienverlauf und Fahrzeiten empfiehlt sich auch im Regionalverkehr die Verwendung der aus den Stadtverkehren bekannten haltestellenbezogenen Fahrpläne (vergl. Anlage 3), die neben den Abfahrtszeiten an der betreffenden Haltestelle noch zusätzliche Informationen enthalten sollten (Fahrzeit bis zu den folgenden Haltestellen im Linienverlauf, Anzahl der Tarifzonen). Die mittlere Sichthöhe soll in der Regel ca. 130 cm betragen. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, angestrebt wird jedoch eine Schriftgröße von 0,3 cm.² Der Mindestkontrast $K = 0,28$ sollte beachtet werden. Der Fahr-

² Laut Broschüre „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“, Bundesministerium für Gesundheit, 1996, sollte eine Schriftgröße von 0,5 bis 1cm angestrebt werden, diese ist in der Praxis jedoch nicht durchführbar. Die derzeitigen Fahrpläne (größtenteils in A4) haben eine Schriftgröße von 0,2 cm. Durch Anbringung der Fahrpläne in A3 ist eine Schriftgröße von 0,3 cm erreichbar, ohne Einbußen beim Informationsgehalt in Kauf zu nehmen oder die Fahrpläne nicht in behindertengerechten Höhe aufzuhängen.

plan ist entweder in einem Aushangkasten am Mast oder in einer Informationsvitrine im Fahrgastunterstand anzubringen.

- **Name/Telefonnummer des Verkehrsunternehmens, Internet-Adresse der elektronischen Fahrplanauskunft der VNN**

Die Informationen über das Verkehrsunternehmen sollen es den Kunden ermöglichen, sich bei besonderen Fragen oder Problemen an den richtigen Ansprechpartner zu wenden. Die Verbreitung der Internet-Adresse der elektronischen Fahrplanauskunft soll die Fahrgäste in die Lage versetzen, ihre Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits von zu Hause aus zu planen und darüber hinaus auch alle weiteren benötigten Informationen zum ÖPNV in der Region zu erhalten. Diese Informationen können in den Fahrplan integriert werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$.

- **Informationen zu AST/ASM/Rufbus**

An Haltestellen, an denen solche bedarfsorientierten Systeme verkehren, sollte nicht bloß eine einfache Kennzeichnung erfolgen, sondern dem Kunden detaillierte Informationen über diese Verkehre gegeben werden. Mindestanforderung ist hier die Nennung der Telefonnummer, unter der weitere Informationen erhältlich sind. Denkbar sind weiterhin Angaben über Abfahrtszeiten, Fahrtrichtung und Tarife des Systems und Nennung, bis wann eine Fahrtanmeldung spätestens zu erfolgen hat. Diese Informationen könnten am Mast in einem Aushangfahrplan oder in einer Informationsvitrine im Fahrgastunterstand angebracht werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,28$.

- **Einheitliches Design**

Um dem Kunden das Auffinden der benötigten Informationen an verschiedenen Haltestellen zu erleichtern sowie eine gewisse Einheitlichkeit und ein positives Erscheinungsbild hinsichtlich der Präsentation des ÖPNV-Systems in einer Region zu erreichen (Haltestelle als „Visitenkarte“ des ÖPNV), sollte auf eine größtmögliche Einheitlichkeit der Informationselemente hinsichtlich Inhalt und Anordnung im Sinne eines „Corporate design“ geachtet werden, zumindest in den einzelnen Landkreisen. Hierbei ist insbesondere auf eine barrierefreie Farbkombination zu achten, der Mindestkontrast beträgt $K = 0,28$.

- **Tarifplan, Fahrpreistabelle (Kat. 1 + 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**

Durch das Aushängen des Tarifplans und der Fahrpreistabelle wird der Fahrgast in die Lage versetzt, bereits an der Haltestelle vor dem Einstieg in den Bus selbstständig den Fahrpreis für seine gewünschte Route zu ermitteln. Die Vorab-Information über die Fahrpreise an der Haltestelle erscheint besonders wichtig für die angestrebte Gewinnung von Neukunden für den ÖPNV, denen bereits im Vorfeld, ohne sich schon für die Fahrt mit dem Bus festlegen zu müssen, die Möglichkeit zu Kostenermittlungen und -vergleichen gegeben wird.

In einem Großteil des VNO/VNN-Gebietes ist der Regionaltarif Grundlage für die Fahrpreisermittlung im Regionalverkehr. Dieser besteht aus einem relationsabhängigen Teilstreckentarif, welcher das Liniennetz in einzelne Abschnitte von jeweils ca. 2 km Länge einteilt. Zur Fahrpreisermittlung wird die Zahl der befahrenen Teilstrecken einer Relation herangezogen; diese sind aus dem Tarifplan ersichtlich.

Für den Aushang an der Haltestelle eignet sich ein DIN A4-großer Ausschnitt, der die umliegende Region (z.B. den betreffenden Landkreis) zeigt, vergl. Anlage 4. Die Tarifpunktnummer ist im Plan zur besseren Auffindbarkeit farblich zu kennzeichnen. Der Aushang sollte in der Informationsvitrine untergebracht werden.

An Haltestellen, die sowohl im Regionalverkehr wie auch im Stadtverkehr (separate Tarife) bedient werden, sollten nach Möglichkeit beide Tarifmodelle dargestellt werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,28$.

- **Linienübersichtsplan (Kat. 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**

Um den Kunden eine – über die Informationen zu einer einzelnen Linie hinausgehende – Übersicht über das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs in einer Region zu vermit-

teln, hat sich die Veröffentlichung von meist schematisierten Linienübersichtsplänen (vergl. Anlage 5) bewährt, aus denen sämtliche Linienverkehre von Bus und Bahn in einer bestimmten Region (z.B. einem Landkreis) ersichtlich sind. Für Teilräume des gesamten VNN-Gebietes sind solche Liniennetzpläne bereits erarbeitet worden; diese sollten zumindest an Haltestellen der Kategorie 3 in der Informationsvitrine ausgehängt werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,28$.

- **Stadtteil-/Umgebungsplan (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

In Gebieten mit höherer Bebauungsdichte (Innenstädte) kann in einigen Fällen ein Plan der räumlichen Umgebung einer Haltestelle sinnvoll sein, um den Fahrgästen das Auffinden ihrer gewünschten Zielorte (bestimmte Straßen oder Einrichtungen) zu erleichtern.

- **Wegweisung zur Haltestelle (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

In Einzelfällen, z.B. bei versteckter Lage oder komplizierter Zuwegung einer Haltestelle und einer gleichzeitigen hohen Fahrgastfrequenz, kann es sinnvoll sein, an entsprechenden Punkten Wegweiser zur Haltestelle anzubringen, um die Erreichbarkeit bzw. Auffindbarkeit zu erleichtern.

5.3 Haltestellenanlage

Notwendige Ausstattungselemente für die Haltestellen im VNN/VNO-Gebiet: (vgl. Anlagen 6, 7 und 8)

- **Mast**

Die Aufstellung eines Mastes ist in mehrfacher Hinsicht bedeutend. Er dient sowohl zur Anbringung des nach § 32 BOKraft vorgeschriebenen Haltestellenzeichens als auch zur Orientierung des Fahrers, um die Haltestelle optimal ansteuern zu können. Zu diesem Zweck soll der Mast so an der Haltestellenwartefläche angebracht werden, dass das Fahrzeug in der Nähe des Mastes mit der vorderen Einstiegstür auf Masthöhe zum Stehen kommt. Wird eine Haltestelle von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, sollte ein Haltestellenschild ausreichend sein. Ein Mast dient auch der Orientierung der Fahrgäste und leistet einen Beitrag zur optischen Aufwertung der Haltestelle. Für die Masten im VNN-Bereich wird eine Lackierung in VNN-blau empfohlen. Im HVV-Bereich, damit auch in den Landkreisen Harburg, Lüneburg und Stade, werden rote Masten verwendet.

- **Aushangkasten**

Aus der Vorschrift des § 40 PBefG zum Aushang von Fahrplänen ergibt sich die Notwendigkeit der Installation eines Aushangkastens. Dieser ist in entsprechender Größe zu fertigen; neben den Fahrplänen werden ggf. an einigen Haltestellen zusätzliche Informationen über die Bedarfslinienverkehre AST, ASM und Rufbus benötigt. Es bietet sich deshalb an, ein System zu wählen, das variabel erweiterbar ist. Gemäß den Leitlinien der einheitlichen Gestaltung sollte der Rahmen des Aushangkastens in derselben Farbe wie der Mast lackiert sein (s.o.). Die mittlere Sichthöhe von 1,30 m sollte eingehalten werden (vergl. 5.2 Fahrplan). In der Kategorie 3 ist eine Informationsvitrite im Fahrgastunterstand vorgesehen, der Aushangkasten am Mast ist in dieser Kategorie daher entbehrlich.

- **Befestigte Wartefläche**

Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg und zur Schaffung einer angemessenen Aufenthaltsqualität sind Haltestellen mit einer befestigten Wartefläche auszustatten. Aus der Forderung nach einer barrierefreien Ausführung lassen sich auch Anforderungen an die Gestaltung der Warteflächen ableiten.

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug ist die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform zu minimieren. Niederflurfahrzeuge haben eine Wagenhöhe von 32 cm, durch das Entlüften des Luftfederbalges auf der rechten Seite („Kneeling“) lässt sich der Wagenfußboden des Niederflurbusses nochmals um

sieben bis neun Zentimeter absenken, also auf etwa 23 bis 25 cm über Fahrbahn-Oberkante. Gemäß des Bundesministeriums für Verkehr³ hat sich für Niederflurfahrzeuge eine Kombination von Reststufe und Spaltbreite mit jeweils max. 5 cm bewährt (vergl. Abbildung 2). Die Höhe der Wartefläche soll demnach bei Haltestellenkaps 18 cm betragen, bei Haltestellen am Fahrbahnrand und Busbuchten beträgt der Richtwert dagegen 16 cm, um die Gefahr des Aufsetzens des Fahrzeuges bei der Anfahrt der Haltestelle nicht herabzusetzen. Hilfreich im Zusammenhang mit der Reduzierung des Spaltbreites ist die Verwendung von Haltestellenborden aus Formsteinen (vergl. Abbildung 3), die den Bussen als Anfahrhilfe dienen und darüber hinaus reifenschonend sind.

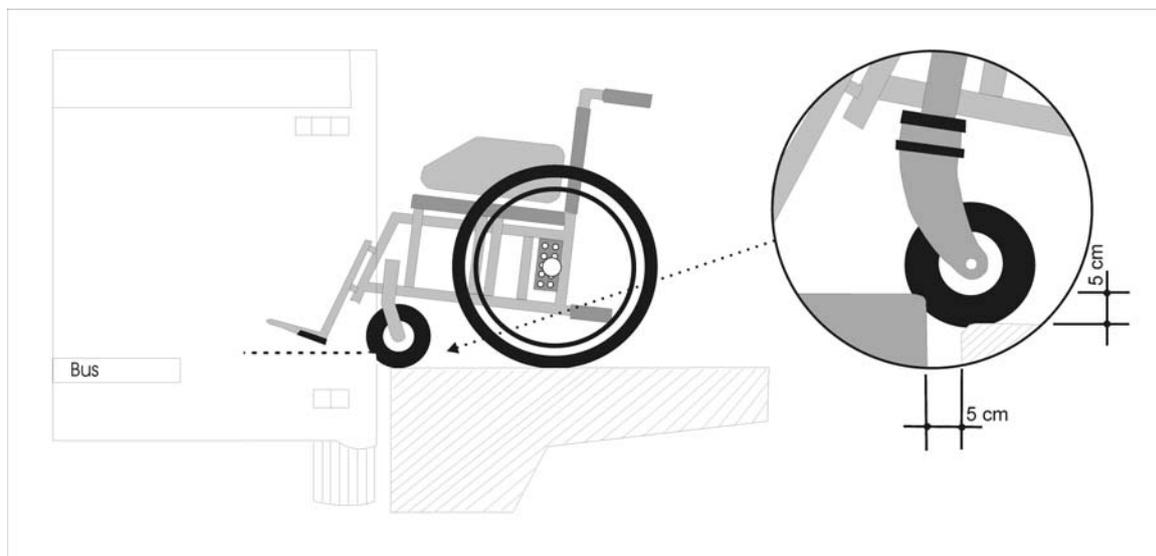


Abbildung 2: Wirkung von Reststufe und Spaltbreite auf die Einstiegsbedingungen für Rollstuhlbenutzer [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]

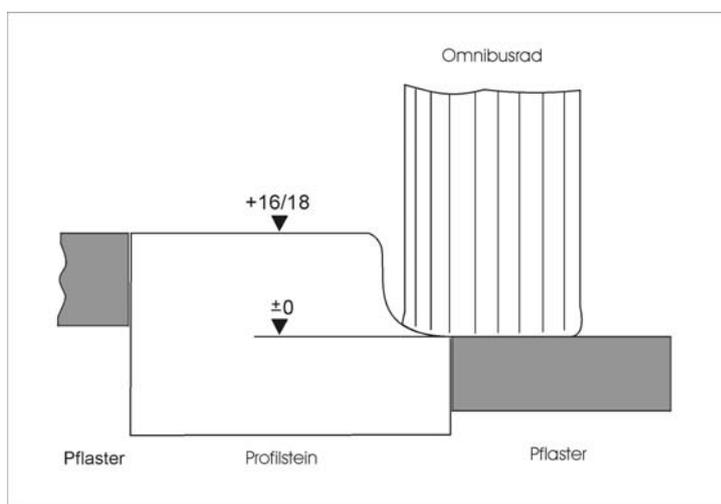


Abbildung 3: Formbordstein [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]

Die Warteflächen der Haltestellen sind so zu dimensionieren, dass ausreichende Bewegungsräume vorhanden sind. Rollstuhlfahrer benötigen ausreichende Bewegungsflächen

³ Direkt, Heft 51 „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Planung Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“, Bundesministerium für Verkehr, 1997; Abweichend dazu wird in der DIN 18 024 eine Stufe und ein Spalt von je 3 cm und in der Europäischen Union Cost 322 eine Stufe von 3,5 cm und ein Spalt von 5 cm empfohlen.

zum Rangieren vor Fahrgastinformationstafeln oder zur Ansteuerung des Einstiegs. Das Bundesministerium für Verkehr schlägt eine Fläche von 2,00 m mal 2,00 m vor. Innerhalb der Wartefläche sind Niveauunterschiede zu vermeiden. Vor der ausgefahrenen Fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe (2. Tür) muss sich haltestellenseitig laut DIN 18 024 eine Bewegungsfläche von 150*150 cm befinden. Bei beengten Platzverhältnissen ist je nach den örtlichen Gegebenheiten eine Alternativlösung im Sinne der Umsetzung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit gem. BGG vorzusehen.

Zusätzlich sollten Haltestellen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden. Die Orientierungsstreifen in Form von Rippenplatten, sollen parallel zur Bordsteinkante des Wartebereichs geführt werden (30 bis 60 cm breit, Mindestsicherheitsabstand zur Bordsteinkante 60 cm, Rippenverlauf parallel zur Gehrichtung, auch optisch kontrastierend)⁴. Der Orientierungsstreifen sollte in ein Aufmerksamkeitsfeld (90 mal 90 cm) münden, das den Einstiegsbereich (1. Tür) kennzeichnet. Quer über den Fußweg leitet idealerweise ein Orientierungsstreifen zur Haltestelle, der ebenfalls in dem Aufmerksamkeitsfeld mündet. (Vgl. Anlagen 6, 7 und 8).

Der HVV hat im Juli 2006 unter Mitwirkung der niedersächsischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eine Broschüre „Blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Bushaltestellen und Busanlagen“ herausgegeben, in der die Verwendung von Noppenplatten anstelle der Rillenplatten empfohlen wird. Besonders hilfreich für blinde oder stark sehingeschränkte Personen wären Hohlkörperbodenindikatoren (Hobi), die allerdings in der Beschaffung deutlich teurer als gängige Platten sind.

Eine kostengünstige und gute Lösung würde die Verwendung von Klein- bzw. Mosaikpflaster für die Leitstreifen bedeuten. Der Fugenabstand sollte mindestens 20 mm betragen. Außerdem muss auf eine ausreichende farbliche Kontrastierung zu den im Umfeld verwendeten Gehwegplatten geachtet werden.

Verwendete Oberflächenmaterialien müssen auch bei Verschmutzung und Nässe ausreichend rau, griffig und rutschhemmend sein. Andererseits sind sehr grob strukturierte Oberflächen problematisch für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen und daher ungeeignet. Als Oberflächenmaterialien können Bordsteinplatten, Betondecken, Gussasphaltbeläge mit Quarzsteinstreuung und Waschbetonplatten mit kleinen und scharfkantigen Kieselsteinstreunungen eingesetzt werden. Schließlich ist im Sinne einer barrierefreien Ausgestaltung darauf zu achten, dass die für die Entwässerung notwendige Längsneigung der Wartefläche maximal 3% und die Querneigung maximal 2,5% beträgt.

- **Haltestellenbeleuchtung**

Die Beleuchtung der Haltestelle ist für die vom Fahrgast subjektiv empfundene Sicherheit eine wichtige Größe und soll die Lesbarkeit der Fahrgastinformationen auch bei Dunkelheit gewährleisten. Wenngleich in Kategorie 1 Fahrgastunterstände nicht nachdrücklich empfohlen werden und somit eine direkte Beleuchtung der Haltestelle in vielen Fällen ausscheiden muss, ist um so mehr darauf zu achten, dass die ohnehin vorhandene Straßenbeleuchtung zur Erhellung der Haltestelle ausgenutzt wird. Dabei kommt sowohl die Verlegung einer Haltestelle in die unmittelbare Nähe einer Straßenlaterne, als auch die zusätzliche Installation einer Leuchte an einer nicht verlegbaren Haltestelle in Frage.

- **keine Sichthemmnisse**

Einbauten am Straßenrand bzw. auf Gehwegen, die die Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs beeinträchtigen, sind zu vermeiden, damit keine für den Fahrgast als bedrohlich empfundene „dunklen Ecken“ entstehen und er sich ausreichend sicher fühlen kann. Ebenso muss die Sichtbeziehung zwischen Fahrer und Fahrgast gewährleistet sein, damit der Fahrer wartende Fahrgäste rechtzeitig erkennen und sich auf das Anhalten vorbereiten kann.

- **Busbuchten vermeiden (Abbildung 5)**

Nach Möglichkeit sollten Bushaltestellen am Fahrbahnrand angeordnet werden. Dies dient der Beschleunigung des Busverkehrs, erhöht die Sicherheit beim Anfahren und verhindert

⁴ gemäß „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“, VDV, 2003

Querbewegungen, da ein Ein- und Ausfahren in eine Busbucht entfällt. Wenn Park- oder Radfahrstreifen vorhanden sind, bietet sich die Einrichtung eines Buskaps mit vorgezogener Wartefläche an. Der Bus braucht daher zum Anfahren der Haltestelle seine Fahrgasse nicht zu verlassen und kann das Haltestellenkap dicht und gerade anfahren. Dadurch lassen sich Spaltbreite und Höhenunterschied zwischen Bordkante und Fußboden des Busses auf ein Minimum reduzieren. Nur in besonderen Fällen, in denen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (Anschlussherstellung) dies erfordern, können Haltestellen in Seitenlage auch als Busbuchten ausgebildet werden. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass die Haltestellenbucht alles andere als fahrgast- und behindertenfreundlich ist. Beim Ansteuern wie beim Verlassen der Bucht muss der Bus eine S-Kurve fahren, so dass insbesondere stehende Fahrgäste Beschleunigungskräften in allen Richtungen ausgesetzt werden. Ein genereller Umbau der Busbuchten im VNN-Bereich wird jedoch nicht für notwendig erachtet. Werden Neu- oder Umbauten vorgenommen, sind jedoch die genannten Alternativen zu favorisieren. Zur Verringerung der Niveauunterschiede und Spaltbreiten zwischen Wartefläche und Fahrzeugeinstieg bietet sich der Einbau von 16 - 18 cm hohen Formbordsteinen an, die ein reifenschonendes dichtes Heranfahren an die Haltestelle ermöglichen (vgl. Abb. 3).

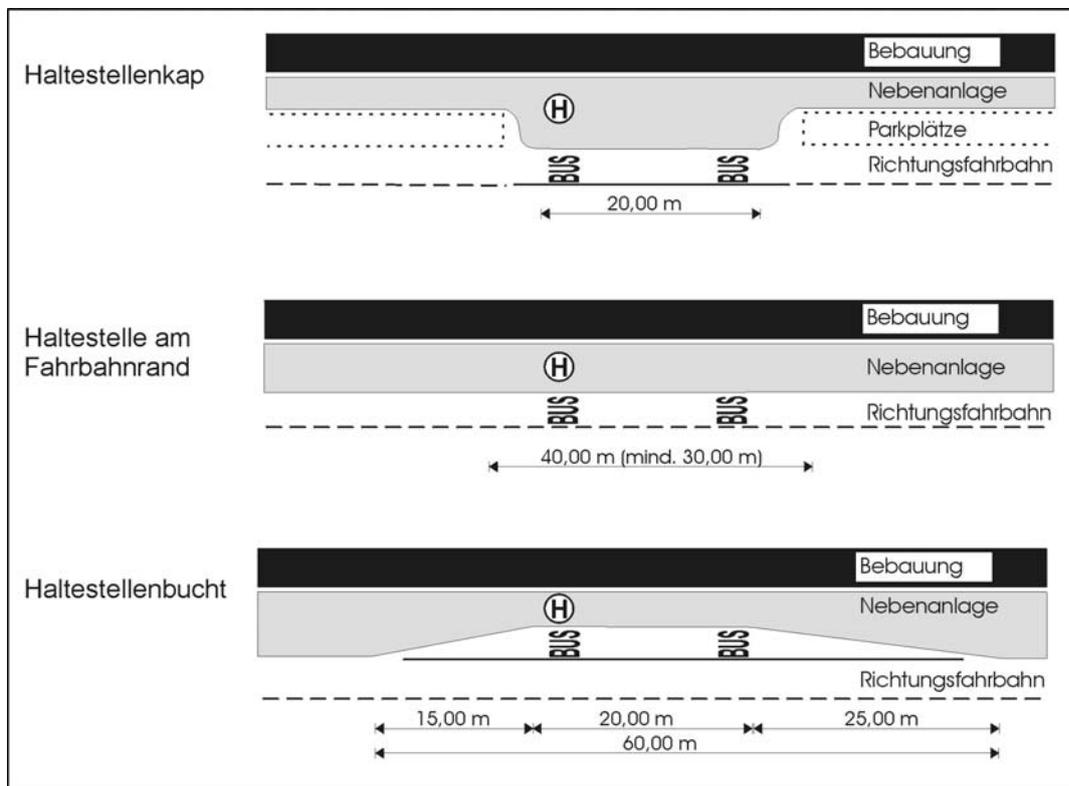


Abbildung 4: Haltestellentypen im Vergleich [eigene Zeichnung]

- **Transparenter Fahrgastunterstand (Kat. 1: Bedarfsausstattung; Kat. 2+3: erforderliche Ausstattung)**

In den Kategorien 2 und 3 sollte jede Haltestelle mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet sein. Aus Sicherheitsgründen und zur Gewährleistung des Sichtkontaktes zwischen Fahrer und Fahrgast sollte dieser mit transparenten Wänden versehen sein, die an drei Seiten anzubringen sind, um ausreichenden Wind-, Regen- und Spritzwasserschutz zu bieten. Die transparenten Wände sollten mit einem stark kontrastreichen waagerechten etwa 10 cm breiten Streifen in einer Höhe zwischen 130 cm und 160 cm über dem Boden ausgerüstet sein. Es muss innerhalb der Unterstände ausreichend Standfläche für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen geben. Die Mindestdurchgangsbreite von 100 cm ist ebenso einzuhalten wie der

Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer (200 * 200 cm)⁵ sowie die notwendige lichte Mindesthöhe von 230 cm über den Boden. Die zusätzliche Anbringung des Haltestellenamens am Dach (an der rechten und der zur Fahrbahn zugewandten Dachkante) dient zur besseren Identifikation der Haltestelle für im Fahrzeug sitzende Fahrgäste und sollte bei Einrichtung oder Umgestaltung von Fahrgastunterständen realisiert werden. Eine eigenständige Beleuchtung des Fahrgastunterstandes zu den Betriebszeiten ist wünschenswert. Der VNO/VNN-Ausgestaltungsvorschlag ist in der Anlage 7 und 8 dargestellt.

- **Sitzgelegenheiten (Kat. 1: Bedarfsausstattung; Kat. 2+3: erforderliche Ausstattung)**
Innerhalb des Fahrgastunterstandes sind mehrere Sitzgelegenheiten anzubringen, deren Zahl von der Fahrgastfrequenz und den örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden soll. So ist im Bereich von Altenheimen oder Krankenhäusern eine höhere Platzanzahl notwendig. Es ist auf pflegeleichte, leicht zu reinigende und vandalismussichere Komponenten zu achten. Die Sitze sollen nicht unterhalb der Fahrgastinformation angebracht werden, um deren Zugänglichkeit zu gewährleisten.
- **Informationsvitrine (Kat. 1+2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**
Für die Unterbringung der notwendigen Fahrgastinformationen, wie Fahrplan, Linienübersichtsplan, Tarifplan, Stadtteil-/Umgebungsplan oder gegebenenfalls Informationen zu AST, ASM oder Rufbus, sind ausreichend große - möglichst beleuchtete - Informationsvitrinen im Fahrgastunterstand zu installieren. Die Lackierung soll möglichst in VNN-blau erfolgen (vergl. Anlage 9).
- **Fahrradabstellmöglichkeiten (Kat. 1+ 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**
In ländlichen Gebieten ist nicht von überall eine Haltestelle in zumutbarer Fußwegentfernung erreichbar. Die Benutzung des Fahrrades erhöht den jeweiligen Haltestelleneinzugsbereich wesentlich und kann somit ein höheres Fahrgastpotenzial erschließen. Mit geeigneten Fahrradabstellanlagen (die ein Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen) soll ÖPNV-Benutzern, die mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren, die Möglichkeit gegeben werden, ihr Fahrzeug diebstahlsicher und möglichst witterungsgeschützt abzustellen (vergl. Abbildung 6). Der Abstand der Bügel soll mindestens 0,8 m betragen, das Regelmaß beträgt zwischen 1,0 und 1,2 m⁶. Für Haltestellen mit entsprechendem Potenzial können darüber hinaus sogenannte Fahrradkäfige installiert werden. Ein Fahrradkäfig ist eine überdachte und verschließbare Abstellanlage, die die abgestellten Fahrräder vor Diebstahl und Vandalismus schützt. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Tatsache, dass durch die Aufstellung solcher Anlagen auch neue Kunden gewonnen werden können, die bisher den ÖPNV noch nicht genutzt haben.

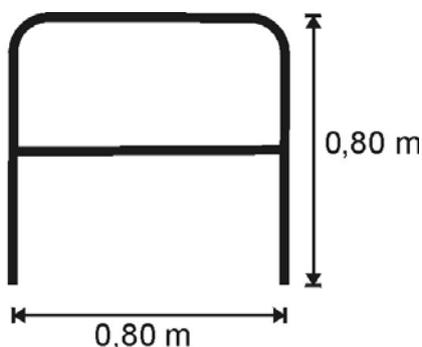


Abbildung 4: Rahmenhalter für Fahrräder [eigene Zeichnung nach ERA 95]

- **Abfallbehälter (Kat. 1+ 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**

⁵ Direkt, Heft 51 „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“, Bundesministerium für Verkehr, 1997

⁶ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)

Zur Vermeidung von Abfallansammlungen und der damit verbundenen erschwerten Reinigung des Haltestellenbereiches ist an der Haltestelle ein Abfallbehälter anzubringen. Dies ist auch nach § 32 BOKraft für verkehrsreiche Haltestellen des Ortslinienverkehrs vorgeschrieben und liegt in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens; gleiches gilt für die Leerung. Im überregionalen Verkehr besteht keine Verpflichtung Abfallbehälter aufzustellen. Im eigenen Interesse und zur Erhaltung von Ordnung und Sauberkeit an den Haltestellen sollten Städte oder Gemeinden und Verkehrsunternehmen sich jedoch verständigen, wer von beiden Abfallbehälter aufstellt und für deren Leerung sorgt bzw. deren Finanzierung regelt. Die im VNN-Bereich häufige Praxis, dass das Reinigungspersonal von Städten und Gemeinden (das sich ohnehin um eine Vielzahl von Abfallbehältern zu kümmern hat) auf seinen Touren die Reinigung der Behälter übernimmt, sollte beibehalten bzw. angestrebt werden. Die Abfallbehälter sollten möglichst außerhalb des Unterstandes platziert sein, um Geruchsbelästigungen zu vermeiden.

- **Telefon / Notruf (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

Ferner können Haltestellen mit weiteren Ergänzungen, wie Telefonen oder Notrufeinrichtungen, ausgestattet werden. Falls ein Fahrgast den Weg zu einer Einrichtung nicht mehr genau weiß, kann er sich per Telefon noch einmal informieren. Eine Notrufeinrichtung - gegebenenfalls auch im Fernsprecher integriert - erhöht die Sicherheit der Fahrgäste an der Haltestelle und ist bei höherer Frequenz von hilfsbedürftigen oder schwachen Menschen auch zum Heranrufen von Hilfe sinnvoll.

- **Briefkasten (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

Die Aufstellung von Briefkästen ermöglicht Fahrgästen - sozusagen „auf dem Weg“ - ihre Post „loszuwerden“ und stellt einen zusätzlichen Service zur Beförderungsdienstleistung dar.

- **Wegweisung zur Haltestelle (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

Bei höher frequentierten Haltestellen bzw. bei Haltestellen, die von vielen Ortsunkundigen aufgesucht werden, sind Wegweiser zur Auffindung der Haltestellen anzubringen, insbesondere wenn die Zuwegung kompliziert ist.

6 Finanzierung von Haltestellenmaßnahmen

Die Landesnahverkehrsgesellschaft gewährt nur noch Zuschüsse für Einzelmaßnahmen, deren Investitionsvolumen über 35.000,- € liegt. Die bis zum Jahre 2007 gewährte Förderung nach GVFG ist entfallen.

Für die Finanzierung von Haltestellenmaßnahmen sind die Straßenbaulastträger zuständig. Haltestellenmast, Haltestellenschild sowie Aushangkasten fallen in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsunternehmen. Für die HVV-Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade gelten für letzteres Sonderregelungen.

Im VBN-Bereich sowie im Bereich des Landkreises Cuxhaven sind Förderungen nach festgelegten Förderrichtlinien möglich.

Aufbauend auf den gesetzlichen Bestimmungen (vgl. Kapitel 3) wird folgende Zuordnung der Zuständigkeiten getroffen:

Zuständiger	Zuständigkeitsbereich
Städte und Gemeinden	Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine und Sitzgelegenheit Befestigte Warteflächen Beleuchtung Abfallbehälter Fahrradabstellanlage Information zu AST/ASM, Rufbus Winterdienst ⁷
Verkehrsunternehmen	Aushangkasten
	Haltestellenmast/-schild
	Fahrgastinformation (in der Vitrine oder am Mast)

Tabelle 2: Zuständigkeiten für Ausstattungsmerkmale

Es sind aber auch andere Zuständigkeiten auf Basis bilateraler Vereinbarungen möglich. Mit der jeweiligen Zuständigkeit ist dabei auch die Verantwortung für die laufende Pflege und Wartung verbunden.

7 Umsetzung

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten wird es nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen dem Konzept entsprechend auszustatten. Die Umsetzung des Haltestellenkonzeptes kann nach verschiedenen Strategien erfolgen. Denkbar sind die linienweise oder gebietsbezogenen Strategien. Eine andere Möglichkeit ist die Bearbeitung der Haltestellen nach Dringlichkeiten. Auf jeden Fall sind bei der Umsetzung Synergien zu nutzen, etwa durch die Einbeziehung in anstehende Straßenbaumaßnahmen.

Zur genauen Ermittlung des Ist-Zustandes, und somit auch zur Bestimmung der erforderlichen Maßnahmen zum Erreichen des Soll-Zustandes der Haltestellenausstattungen im Gebiet von VNO/VNN, wäre eine Bestandsaufnahme in Form eines Haltestellenkatasters sinnvoll. Auf Grundlage der empfohlenen Ausstattung für Haltestellen im VNO/VNN-Bereich ist im Rahmen der Arbeiten für das Haltestellenkonzept ein Erfassungsbogen für die Haltestellenausstattung erarbeitet worden (siehe Anhang 10).

⁷ Im Kommentar zur BOKraft, § 32 „Haltestellen“, Abs. 1, heißt es:

„12. Verkehrssicherungspflicht/Pflichten des Unternehmers. Die Verkehrssicherungspflicht soll die Verkehrsnutzer im Haltestellenbereich vor den Gefahren schützen, die ihnen beim Linienverkehr mit Kfz bei zweckgerechter Benutzung drohen. (...) Verantwortlich für den verkehrssicheren Zustand einer Haltestelle ist nach herrschender Meinung der Träger der Straßenbaulast, nicht der Omnibusunternehmer (...). Der Unternehmer ist aber verpflichtet, den Straßenbaulastträger auf etwaige Gefahrezustände hinzuweisen. An Haltestellen des Linienverkehrs mit Kfz eröffnet das Verkehrsunternehmen einen besonderen zusätzlichen Verkehr. Hieraus ergibt sich bei Glätteis und Schneeglätte eine Streupflicht für die Unternehmen.“ (vgl. Bidinger, Personenbeförderungsrecht)

Im Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) ist die Straßenreinigung im § 52 geregelt. Dort heisst es:

- (1) Die Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind zu reinigen. Art, Maß und räumliche Ausdehnung der ordnungsgemäßen Straßenreinigung sind von der Gemeinde durch Verordnung nach dem Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu regeln. In diesem Rahmen gehört zur Reinigung auch:
 - a) das Besprengen der Fahrbahn und Gehwege,
 - b) die Schneeräumung auf den Fahrbahnen und Gehwegen,
 - c) bei Glätte das Bestreuen der Gehwege, Fußgängerüberwege und der gefährlichen Fahrbahnstellen mit nicht unbedeutendem Verkehr.
- (2) Reinigungspflichtig sind die Gemeinden.
- (3) (...)
- (4) Die Gemeinden können durch Satzung die ihnen obliegenden Straßenreinigungspflichten ganz oder zum Teil den Eigentümern der anliegenden Grundstücke auferlegen. (...)

Im Bereich der VNN / VNO wird der Winterdienst an Haltestellen im Grundsatz ausschließlich von den Straßenbaulastträgern bzw. den Gemeinden durchgeführt. Durch Satzung können Anlieger bzw. Dritte mit dem Winterdienst betraut werden.

Für jede einzelne Haltestelle müsste dieser Bogen ausgefüllt und mit Fotos dokumentiert werden. Eine datentechnische Weiterverarbeitung dieser Informationen ist zu empfehlen, da so eine genaue Aussage über vorhandene und fehlende Elemente insgesamt und für die einzelnen Haltestellenkategorien getroffen werden kann.

Im Rahmen des Haltestellenkatasters würde auch erfasst werden, ob und inwieweit die Haltestellen einen barrierefreien Personenverkehr erlauben bzw. welche konkreten Mängel dem im Einzelnen entgegenstehen.

Die Erarbeitung des Haltestellenkatasters sollte ebenfalls schrittweise erfolgen. Für die Erstellung eines Haltestellenkatasters ist ein erheblicher personeller Aufwand notwendig. Dieser sollte durch Zusammenarbeit aller Beteiligten (Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Landkreise / VNO) getragen werden.

Literatur- und Unterlagenverzeichnis

Bidinger:

Personenbeförderungsrecht. Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2. Aufl., 1971

Bundesministerium für Gesundheit:

Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum, 1996

Bundesministerium für Verkehr:

Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs, Direkt, Heft 51, 1997

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95), 1995

Hamburger Verkehrsverbund (Hrsg.):

Blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Bushaltestellen und Busanlagen, 2006

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):

Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag, 2003

Anlage 1: Verknüpfungshaltestellen im VNN/VNO-Raum

(Definition gemäß Nahverkehrspläne)

Landkreis Cuxhaven	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Landkreis Soltau-Fallingb.ostel
Bad Bederkesa, Markt	Bergen, Post	Ahlden, Neue Straße
Beverstedt	Clenze, Post	Bispingen, Kreissparkasse
Cadenberge, Bahnhof	Dannenberg, Ostbahnhof	Bomlitz, Grundschule
Cuxhaven, Altenwalde Apotheke	Dannenberg, ZOB	Dorfmark, Bahnhof
Cuxhaven, Bahnhof/ZOB	Gartow, Kirche	Düshorn, Schule
Cuxhaven, Hinr.-Wilh.-Kopf-Str.	Hitzacker, Bahnhof	Fallingb.ostel, Bahnhof
Dorum, Bahnhof	Lüchow, Busbahnhof	Hodenhagen, Bahnhof
Geestenseth, Bahnhof	Neu Darchau, Hafen	Kirchboitzen, Kreuzung
Hagen, Busbahnhof	Schnega, Bahnhof	Munster, Bahnhof
Hemmoor, Bahnhof		Neuenkirchen, Schützenhalle
Holßel, Kreuzung	Landkreis Lüneburg	Rethem, Rodewalder Straße
Imsum, Ort	Amelinghausen, Bahnhof	Schneverdingen, Am Brink
Lamstedt, Kirche	Bardowick, Schule	Schneverdingen, Bahnhof
Langen, Mitte	Barendorf, Ort	Schwarmstedt, Bahnhof
Loxstedt, Bahnhof	Bleckede, Bahnhof	Soltau, Bahnhof
Loxstedt, Nesse Wächter	Dahlenburg, Markt	Soltau-Nord, Bahnhof
Loxstedt, Stotel Grafenhof	Dahlenburg, Schulzentrum	Walsrode, Bahnhof
Neuenkirchen, Zaun	Darchau, Fähre	Wietzendorf, Schule
Nordholz, Bahnhof	Drögnendorfer, Ortsmitte	Wintermoor, Bahnhof
Otterndorf, Bahnhof	Embsen, Schulzentrum	Wolterdingen, Bahnhof
Sandstedt, Wendeplatz	Hittbergen, Kirche	
Schiffdorf, Mitte	Kaarßen, Dorf	Landkreis Stade
Sellstedt, Bahnhof	Lüneburg, Am Sande	Ahlerstedt, Post
Stubben, Bahnhof	Lüneburg, Bahnhof/ZOB	Bargstedt, Bahnhof
Uthlede, Post	Neetze, Ortsmitte	Buxtehude, Bahnhof Süd
	Neuhaus, ZOB	Buxtehude, Bahnhof Vorplatz
Landkreis Harburg	Oedeme, Schulzentrum	Buxtehude, Busbahnhof
Buchholz, Bahnhof/ZOB	Scharnebeck, SZ/Lüneburger Straße	Buxtehude, Hedendorf Fuhrenkamp
Buchholz, Bahnhof/Vorplatz	Westergellersen, Ostausgang	Buxtehude, Marktkauf
Buchholz, Treffpunkt		Drochtersen, Kirche
Fleestedt		Drochtersen, Schule
Hittfeld, Bahnhof	Landkreis Rotenburg (Wümme)	Freiburg, Bahnhofstraße
Hittfeld, Kirche	Bremervörde, Bahnhof	Harsefeld, Bahnhof
Hollenstedt, Am Stinnberg	Gnarrenburg, Mitte	Horneburg, Bahnhof
Hollenstedt, Schulzentrum	Kuhmühlen, Bahnhof	Jork, Marktplatz
Jesteburg, Seevebrücke	Rhade, Busbahnhof	Königreich, Kreuzung
Klecken, Bahnhof	Rotenburg, Bahnhof	Kutenholz, Bahnhof
Maschen, Bahnhof	Scheeßel, Bahnhof	Stade, Bahnhof
Meckelfeld, Bahnhof	Scheeßel, Vareler Weg / Schule	Stade, Pferdemarkt
Nenndorf, Rathaus	Sittensen, Busbahnhof	Steinkirchen, Am Hafen
Neu Wulmstorf, Bahnhof	Sottrum, Bahnhofstraße	
Niedermarschacht, GS	Sottrum, Schulzentrum	Landkreis Uelzen
Rönne, Brücke	Tarmstedt, Busbahnhof	Bad Bevensen, Bahnhof
Salzhausen, Bahnhof/ZOB	Visselhövede, Bahnhof	Bad Bodenteich, Bahnhof
Tespe, Twiete	Wilstedt, Schnackenberg	Bienenbüttel, Bahnhof
Tostedt, Bahnhof	Zeven, Bahnhof Süd	Ebstorf, Bahnhof
Winsen, Bahnhof	Zeven, Busbahnhof	Ebstorf, Weinbergstraße
Winsen, ZOB		Suderburg, Bahnhof
		Uelzen, Bahnhof
		Uelzen, Rathaus
		Wieren, Bahnhof

Anlage 2: Linienbezogener Fahrplan



A-Stedt - B-Dorf - C-Stadt - D-Büttel -
E-Hausen - F-Stadt

Montag bis Freitag - Abfahrtszeiten

Bemerkungen		Ⓢ	Ⓢ		
A-Stedt					
Dorfkrug	5.56	6.56		7.56	14.56
Oehmig-Allee	5.57	6.57		7.57	14.57
ⓧ Ortsausgang	5.58	6.58		7.58	14.58
B-Dorf					
Friedhof	6.02	7.02		8.02	
Kirche	6.03	7.03		8.03	
Alte Schmiede	6.04	7.04		8.04	
C-Stadt					
Schule		7.06		8.06	15.06
Gemeindehaus	6.07		6.58	8.09	15.09
Abzw. D-Büttel	6.08		6.59	8.10	15.10
D-Büttel					
Ortsmitte	6.10		7.01		15.12
E-Hausen					
Kirche	6.13		7.04	8.15	15.15
Gasthaus "Zur Schänke"	6.14		7.05	8.16	15.16
F-Stadt					
Gewerbegebiet	6.20			8.22	15.22
Schulzentrum			7.13	8.25	15.25
ZOB	6.25			8.30	15.30

Samstag und Sonntag - Abfahrtszeiten

Bemerkungen		Ⓢ	Ⓢ		
A-Stedt					
Dorfkrug		6.56		7.56	14.56
Oehmig-Allee		6.57		7.57	14.57
ⓧ Ortsausgang		6.58		7.58	14.58
B-Dorf					
Friedhof		7.02		8.02	
Kirche		7.03		8.03	
Alte Schmiede		7.04		8.04	
C-Stadt					
Schule		7.06		8.06	15.06
Gemeindehaus			6.58	8.09	15.09
Abzw. D-Büttel			6.59	8.10	15.10
D-Büttel					
Ortsmitte			7.01		15.12
E-Hausen					
Kirche			7.04	8.15	15.15
Gasthaus "Zur Schänke"			7.05	8.16	15.16
F-Stadt					
Gewerbegebiet				8.22	15.22
Schulzentrum			7.13	8.25	15.25
ZOB				8.30	15.30

Ⓢ Fährt nur an Schultagen

ⓧ Ihr Standort

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne! Tel. 0130/1000

VNN

Anlage 3: Haltestellenbezogener Fahrplan

Standort: Haltestelle Grünweg



C-Dorf - Siemensstraße - Marienkirche -
Rathausmarkt - Bahnhof/ZOB

Montag bis Freitag - Abfahrtszeiten

Uhr	Minuten	Uhr	Minuten
5	5 35 55	15	5 15 25 35 45 55
6	5 15 25 35 45 55	16	5 15 25 35 45 55
7	5 15 25 35 45 55	17	5 15 25 35 45 55
8	5 15 25 35 45 55	18	5 15 25 35 45 55
9	5 15 25 35 45 55	19	5 15 25 35 45 55
10	5 15 25 35 45 55	20	5 35 55
11	5 15 25 35 45 55	21	5 35 55
12	5 15 25 35 45 55	22	5 35
13	5 15 25 35 45 55	23	5
14	5 15 25 35 45 55	0	5

Samstag - Abfahrtszeiten

Uhr	Minuten	Uhr	Minuten
5	5	15	5 15 25 35 45 55
6	5 35 55	16	5 15 25 35 45 55
7	5 15 25 35 45 55	17	5 15 25 35 45 55
8	5 15 25 35 45 55	18	5 15 25 35 45 55
9	5 15 25 35 45 55	19	5 15 25 35 45 55
10	5 15 25 35 45 55	20	5 35 55
11	5 15 25 35 45 55	21	5 35
12	5 15 25 35 45 55	22	5
13	5 15 25 35 45 55	23	5
14	5 15 25 35 45 55	0	5

Sonntag - Abfahrtszeiten

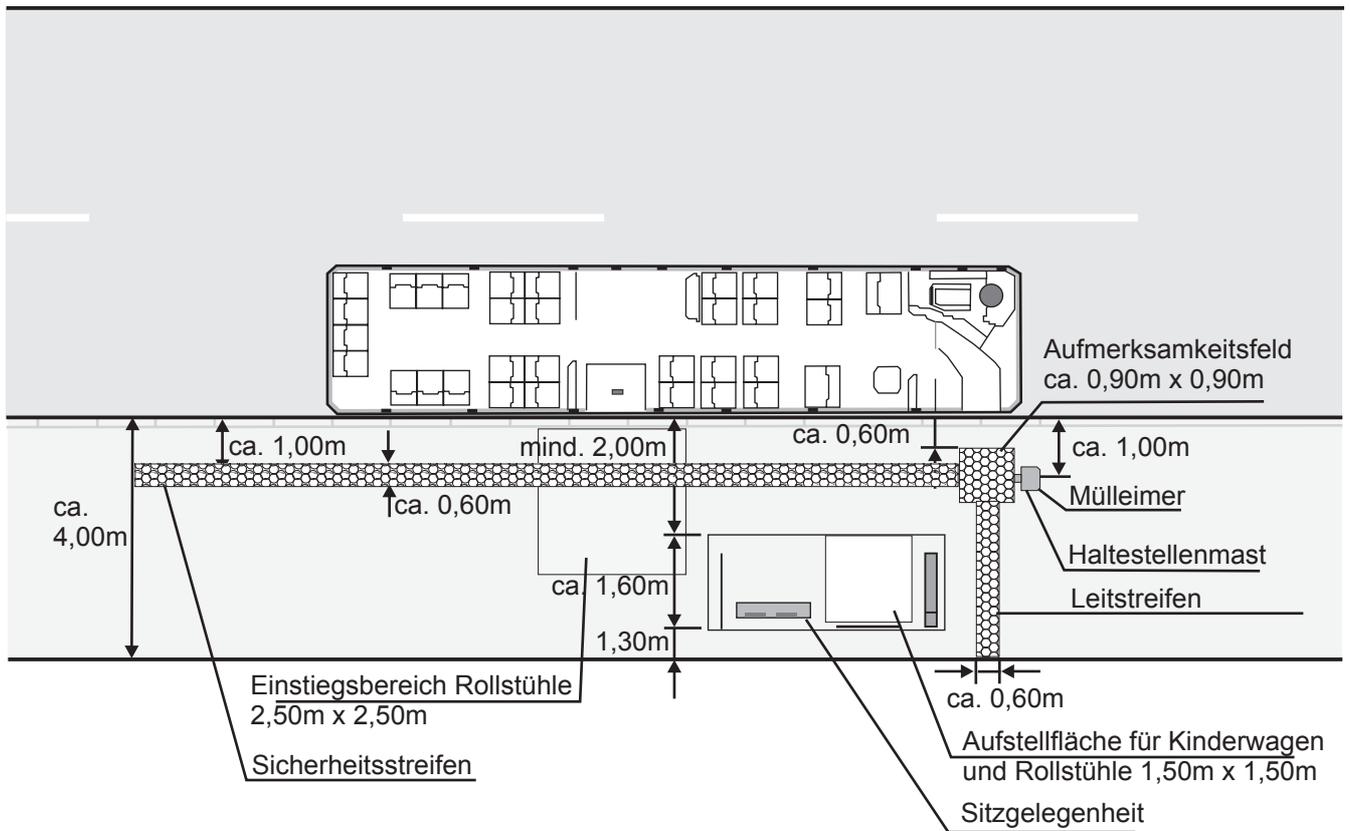
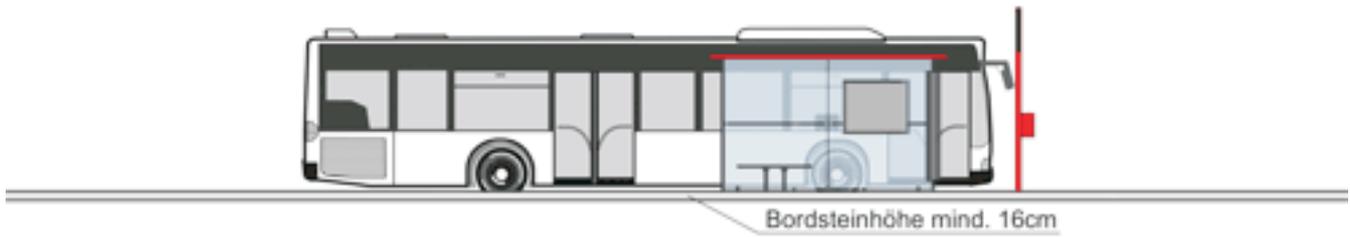
Uhr	Minuten	Uhr	Minuten
5	5	15	5 15 25 35 45 55
6	5	16	5 15 25 35 45 55
7	5	17	5 15 25 35 45 55
8	5 35	18	5 15 25 35 45 55
9	5 35 45 55	19	5 15 25 35 45 55
10	5 15 25 35 45 55	20	5 35 55
11	5 15 25 35 45 55	21	5 35
12	5 15 25 35 45 55	22	5
13	5 15 25 35 45 55	23	5
14	5 15 25 35 45 55	0	5

Linienweg	Haltestellen ab hier	Fahrzeit in min.	Anzahl der Tarifstrecken
●	C-Dorf	1	1
●	Siemensstraße	2	1
●	Gärtnerstraße	3	1
●	Marienkirche	5	1
●	Schwimmbad	6	2
●	Wilhelm-Platz	7	2
●	Rathausmarkt	9	2
●	Bahnhof/ZOB	12	3

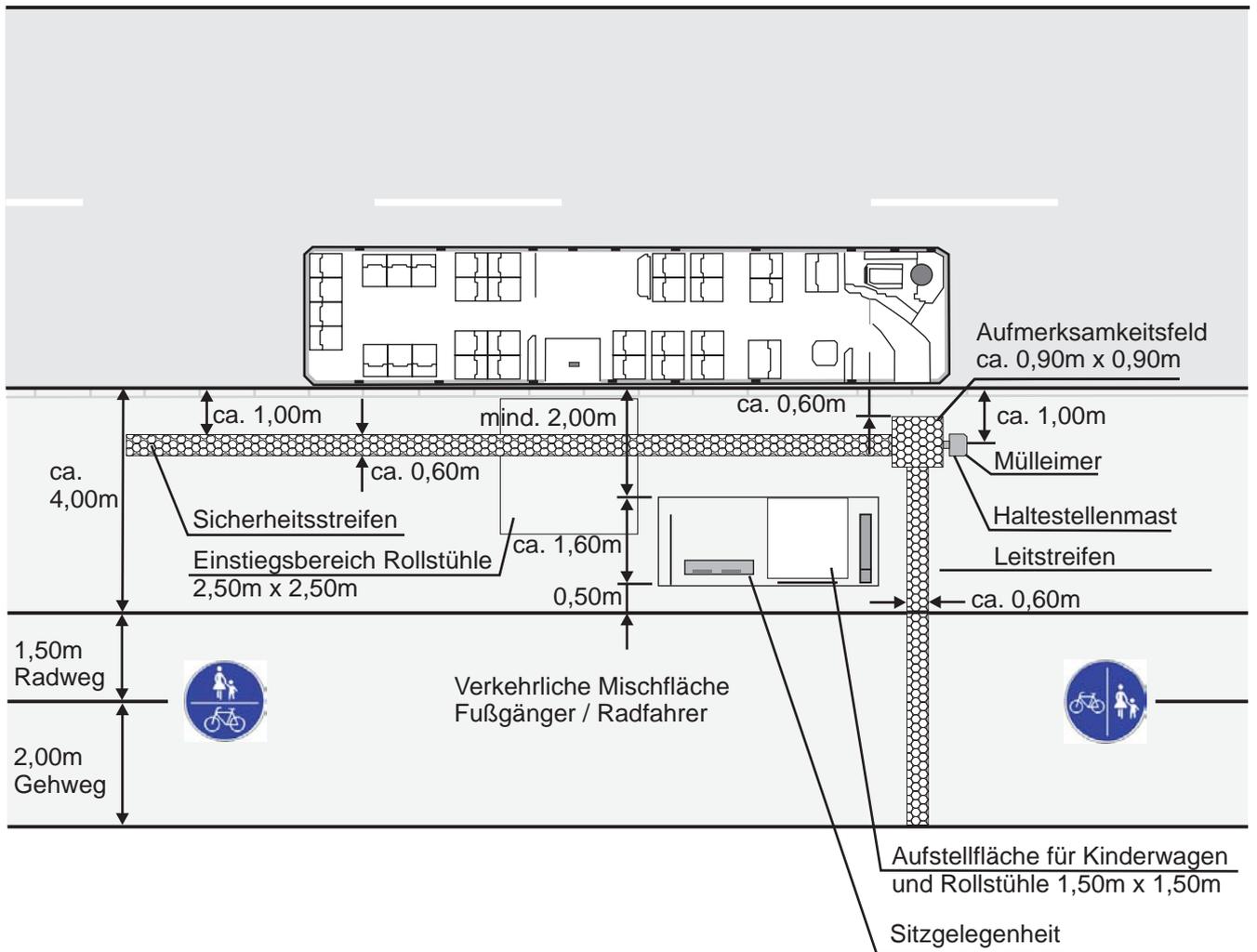
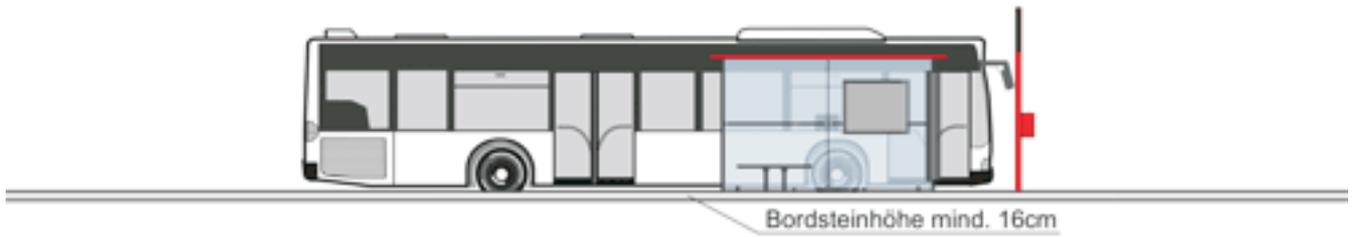
Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne! Tel. 0130/1000

VNN

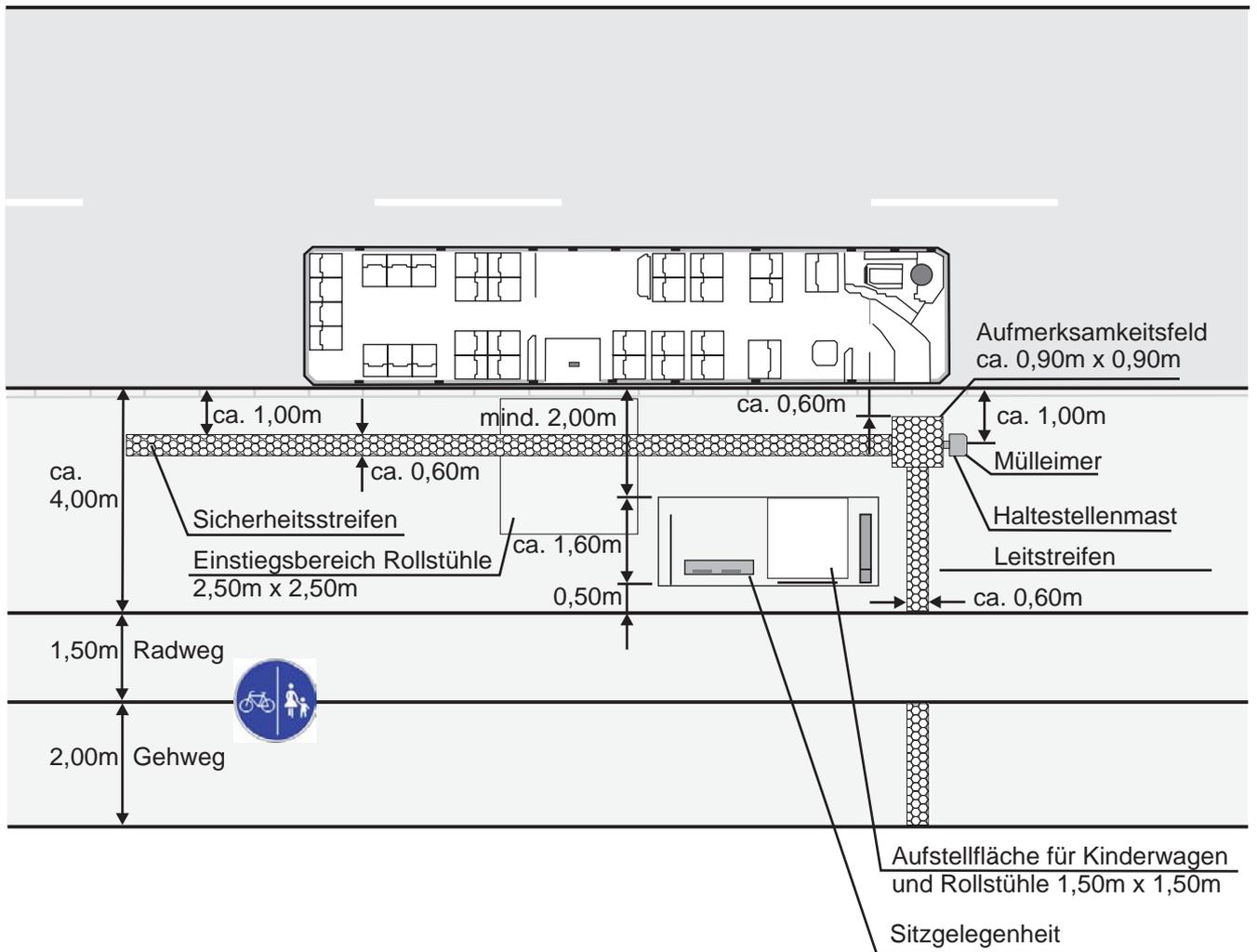
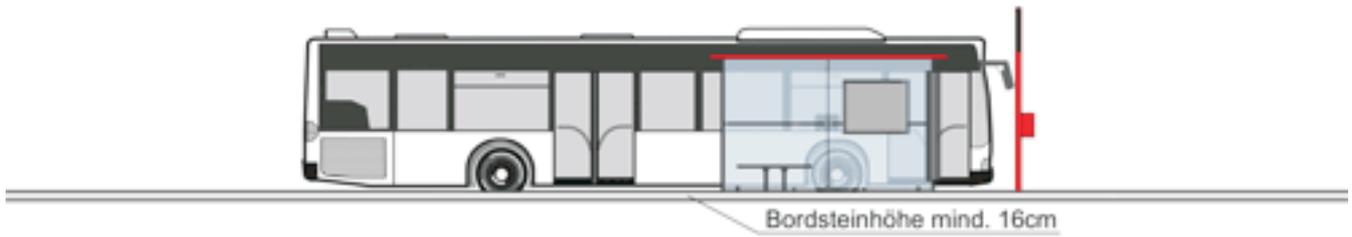
Anlage 4: Erforderliche Haltestellenausstattung ohne Radweg



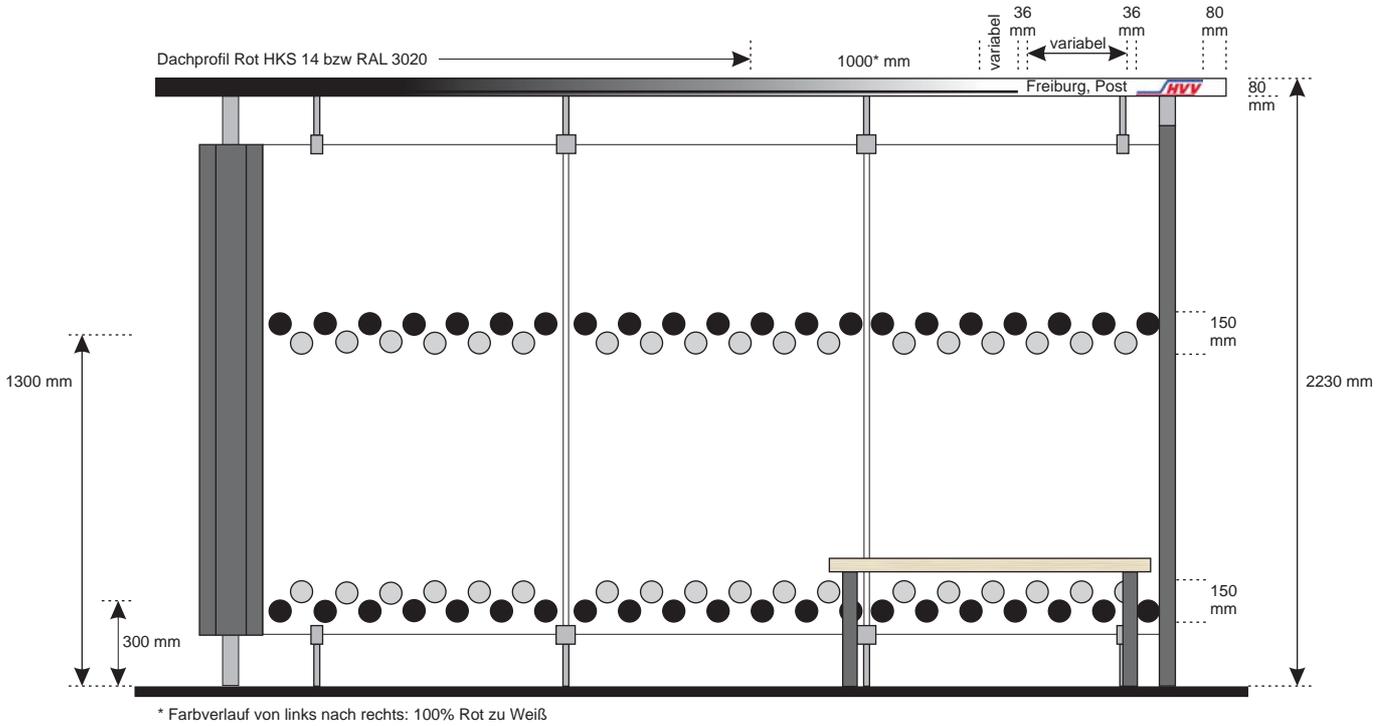
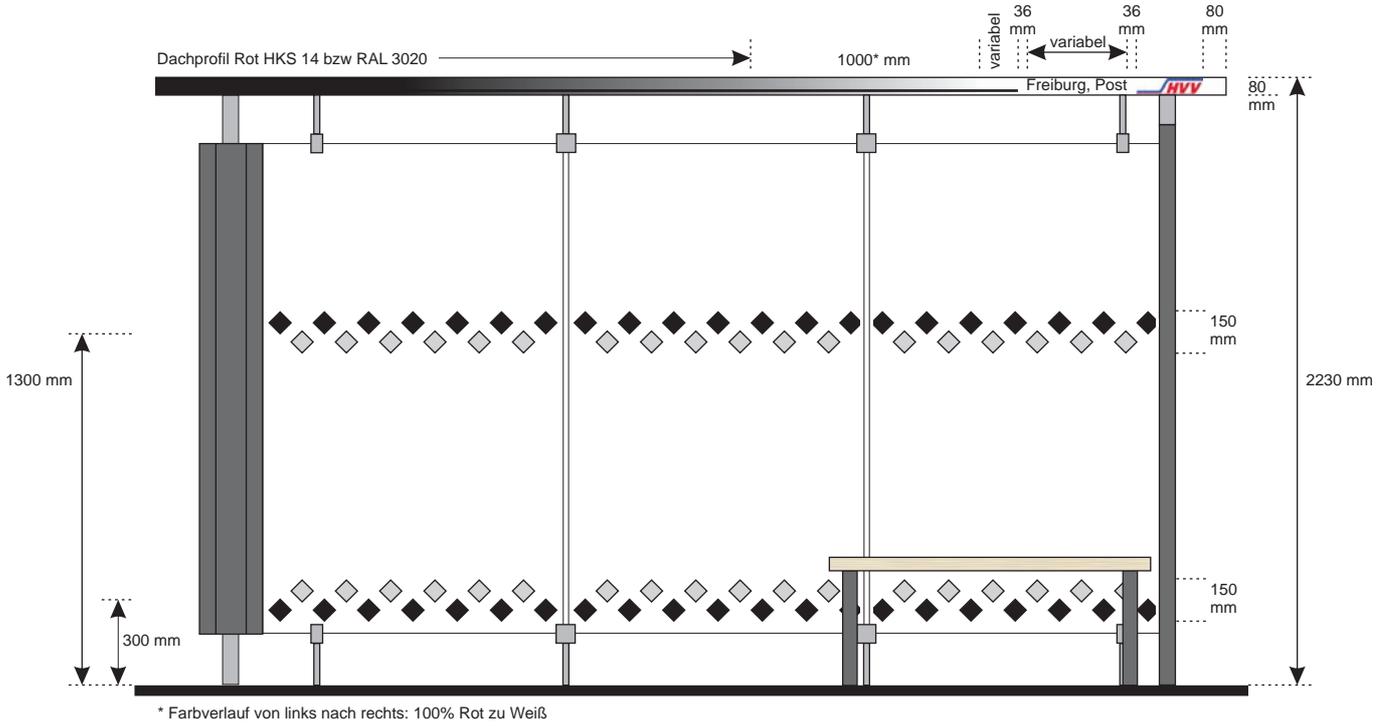
Anlage 5: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Mischfläche



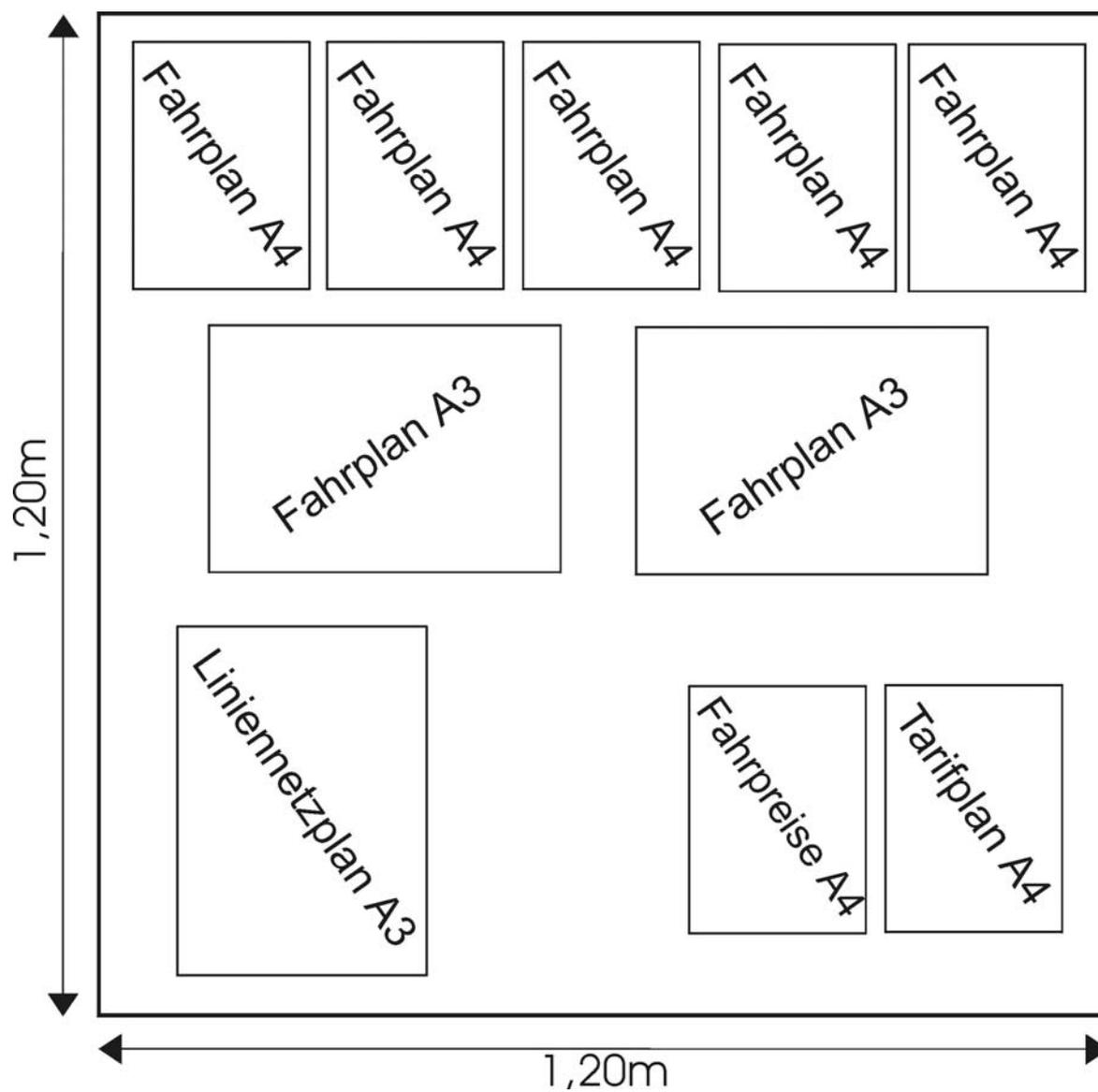
Anlage 6: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Radweg



Anlage 7



Anlage 8: Infovitrine



Anlage 10: Haltestellen Erfassungsbogen (Beispiel)

Haltestellenname:	<u>Jork, Kreuzung</u>
Richtung:	<u>Stade, Steinkirchen</u>
Linien:	<u>30, 32, AST</u>

Haltestellenanlage	Fahrgastinformation
<input type="checkbox"/> am Fahrbahnrand <input checked="" type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> Buskap Wartefläche <input checked="" type="checkbox"/> befestigt <input type="checkbox"/> unbefestigt <input checked="" type="checkbox"/> getrennt vom Fußweg <input type="checkbox"/> Radweg vor der Wartefläche <input type="checkbox"/> Radweg hinter der Wartefläche <input checked="" type="checkbox"/> mit Bewegungsraum f. Rollstuhlfahrer <input type="checkbox"/> ohne Bewegungsraum f. Rollstuhlfahrer <input type="checkbox"/> mit Leitstreifen u. Aufmerksamkeitsfelder Bordhöhe Wartefläche <input type="checkbox"/> 16 cm (und höher) <input checked="" type="checkbox"/> unter 16 cm <input type="checkbox"/> ohne Bord auf Fahrbahnhöhe Fahrgastunterstand <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> transparent (Glas) <input type="checkbox"/> Holz/Metall <input checked="" type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input type="checkbox"/> Zustand gut/befriedigend <input type="checkbox"/> Zustand schlecht Weitere Einrichtungen <input checked="" type="checkbox"/> Abfallbehälter <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradabstellmöglichkeiten/Zahl: 48 Haltestellenumfeld <input checked="" type="checkbox"/> Zuwegung befestigt <input checked="" type="checkbox"/> abgesenkte Borde an Einmündungen <input type="checkbox"/> Eigenbeleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> Beleuchtung durch Straßenleuchten <input checked="" type="checkbox"/> Telefon <input checked="" type="checkbox"/> Briefkasten <input type="checkbox"/> P+R-Plätze / Zahl:	Haltestellenmast <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> zwei und mehr Haltestellenschild <input checked="" type="checkbox"/> Haltestellenname <input checked="" type="checkbox"/> Liniennummer(n) <input checked="" type="checkbox"/> Ziel(e) Linie(n) <input checked="" type="checkbox"/> Logo(s) Verkehrsunternehmen <input checked="" type="checkbox"/> Tarifpunktnummer Fahrplanaushang <input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Abfahrtszeiten Linie(n) <input checked="" type="checkbox"/> Linienführung <input checked="" type="checkbox"/> Fahrdauerangabe <input checked="" type="checkbox"/> Name des/r Verkehrsunternehmen(s) <input checked="" type="checkbox"/> Telefonnummer(n) Verkehrsunternehmen <input type="checkbox"/> Liniennetzplan <input type="checkbox"/> Fahrpreisübersicht Höhe des Fahrplanaushanges von .110..... bis 135..... (cm) Anmerkungen: 3 x A4 Aushänge, 1 x A3 Aushang Tag der Erfassung: 08.07.2003 Uhrzeit der Erfassung: 10:40