

Busverkehrssystem – Hochwertige Haltestellen unverzichtbar

14

Oft ist der erste Eindruck entscheidend. Dies gilt auch für die ÖPNV-Einschätzung aufgrund der Bushaltestellen

Zu einem modernen Busverkehrssystem gehören als wichtiges Element bei Fahrtbeginn und -ende sowie beim Umsteigen attraktive Haltestellen und Umsteigeanlagen. Aus Fahrge Sicht ergibt sich die Attraktivität aus der Erfüllung funktionaler Kriterien sowie gestalterischer Merkmale.

Ein möglichst einheitlicher Haltestellenstandard auf hohem Niveau prägt das Stadtbild und ist damit eine unübersehbare Visitenkarte des Verkehrsunternehmens. Je mehr unmittelbar aufeinander folgende Haltestellen mit ansprechenden Gestaltungselementen wahrgenommen werden, desto mehr entsteht der Eindruck eines stadtähnlichen hochwertigen Linienbusverkehrs. Dieser Eindruck verstärkt sich durch Anwendung gleicher Designelemente. Der Wiedererkennungswert steigt. Nicht nur Gelegenheits- und Stammfahrgäste, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer fühlen sich so eingeladen, dieses hochwertige Busangebot zu nutzen.

Dieser Ansatz bedeutet Investitionen auch an solchen Haltestellen, die vom aktuellen Fahrgastaufkommen den Aufwand zunächst nicht rechtfertigen. Jedoch sind bei einer signifikanten Haltestellenverbesserung auf einer kompletten Linie oder auf allen Linien in einem definierten Gebiet auch an schwächer frequentierten Haltestellen mittelfristig Fahrgastzuwächse zu erwarten.

Folgende Merkmale kennzeichnen eine hochwertige Haltestelle im Busverkehrssystem.

Bushaltestelle, die Visitenkarte des ÖPNV im Stadtbild. (Fotos: Bernhard E. Nickel)

Anfahrbare Haltestelle mit angerampstem Sonderbord, der die Reifen schont.



Der richtige Haltestellenstandort erlaubt möglichst vielen Fahrgästen kurze Fußwege zwischen Start- und Endpunkt der Reise und der nächsten Bushaltestelle. Auch für diesen Teil der Wegekette gelten die Forderungen geringe Umwege, gute Beleuchtung und gesicherte Überquerungshilfen.

Im Haltestellenumfeld haben eine großzügig dimensionierte, barrierefreie und möglichst vom Radverkehr baulich getrennte Zuwegung besondere Bedeutung für eine unbehinderte Zugänglichkeit der Haltestelle. Dies gilt besonders für Haltestellen mit P+R- und B+R-Einrichtungen.

Der Haltestellenstandort hat Einfluss auf den Grundtyp der im Busverkehrssystem üblichen Varianten: Haltestellenkap, Haltestelle in Straßenmitte, Haltestelle am Fahrbahnrand und Haltestelle in der Busbucht.

Haltestellenkap – platzsparend und komfortabel

Optimale Ein- und Ausstiegsbedingungen bietet das Haltestellenkap. Dabei handelt es sich um eine Sonderform der Fahrbahnrand-Haltestelle, bei der der Bordstein im Haltestellenbereich an den Rand der durchgehenden Fahrbahn herangezogen wird. Der Bordstein bildet so eine Linie mit den Außenkanten der vor oder hinter der Haltestelle parkenden Fahrzeuge. Eine zusätzliche, überlagerte Querbeschleunigung beim Heranfahren an die Haltestelle lässt sich so vermeiden. Das Haltestellenkap bietet auch optimale Voraussetzungen für barrierefreies Ein- und Aussteigen an Haltestellen. Die angestrebten ho-

rizontalen Spaltbreiten von 5 cm sind nur mit besonderen Bordsteinen im Haltestellenbereich realisierbar.

Die genannten Vorteile des Haltestellenkaps gelten ebenfalls für Bushaltestellen in Straßenmitte. Diese Haltestellen werden in der Regel über besondere Busspuren angefahren.

Die meisten Bushaltestellen sind am Fahrbahnrand angelegt. Sobald Fahrzeuge weniger als 100 m vor oder hinter der Haltestelle parken, treten auch hier die Nachteile einer Busbucht auf. Haltestellen in der Busbucht begünstigen den fließenden Verkehr. Als Nachteil ergibt sich zwangsläufig ein höherer Flächenbedarf. Beim Einfahren wie beim Verlassen der Busbucht wird die damit verbundene Abbremsung und Beschleunigung in Längsrichtung von einer Querbeschleunigung überlagert, die vom Fahrgast als extrem unangenehm, im negativen Sinn als „bus-typisch“, empfunden wird. Dieser Effekt entfällt bei Stadtbahnssystemen. Daher sollte allein aus diesem Grund ein hochwertiges Busverkehrssystem auf Haltestellen in der Busbucht verzichten. Darüber hinaus ergeben sich betriebliche Nachteile beim Wiedereinfädeln der Busse in den fließenden Verkehr. Außerdem sind in der Regel Busbuchten zu kurz, so dass der Bus nicht parallel und mit allen seinen Türen nah an der Bordsteinkante anhalten kann.

Die Fußbodenhöhe bei Niederflurbussen im abgesenkten Zustand (Kneeling) von circa 25 cm ist heute Stand der Technik. Die behindertengerechte, barrierefreie Beförderung im Busverkehrssystem begrenzt die Höhendifferenz auf maximal 5 cm. Dies bedeutet,



dass die Haltestellenplattform auf mindestens 20 cm anzuheben ist. Für diese Erhöhung der Wartefläche ergeben sich beim Haltestellenkap besonders günstige Randbedingungen, weil vom angrenzenden Bürgersteig aus ein sanftes Ansteigen auf das Niveau des Fahrzeugbodens möglich ist. Außerdem entsteht so ein zusätzlicher Flächengewinn: Zwischen Bordstein und Bürgersteig ist mehr Raum zum Aufstellen der Wartehalle und umfassender Informationseinrichtungen. Besonders bei beengten Platzverhältnissen ist dies ein entscheidender Vorteil.

„Wohlfühl“-Haltestelle – Auf die Ausstattung kommt es an!

Während der Wartezeiten an der Haltestelle soll sich der Fahrgast bereits wohlfühlen. Eine möglichst geringe Beeinträchtigung vor allem durch Spritzwasser, Regen und Wind sind ebenso wichtig wie Fragen der Ästhetik und das subjektive Sicherheitsempfinden. Das Gefühl, insbesondere während der dunklen Tageszeiten kriminellen Handlungen ungeschützt ausgesetzt zu sein, stellt nicht nur beim Busverkehr ein erhebliches Zugangshemmnis dar, auch wenn die Gefahr objektiv gering ist. Gute Ausleuchtung im gesamten Haltestellenumfeld einschließlich der Zuwegung sowie transparentes Haltestellenmobiliar sind in diesem Zusammenhang selbstverständlich.

Beim Neubau von Haltestellen des Busverkehrssystems ist die Dimensionierung der erhöhten Haltestellenplattform abhängig vom Fahrgastaufkommen möglichst großzügig zu wählen. Dadurch fühlen sich wartende Fahrgäste nicht von vorbeigehenden Fahrgästen gestört. So wird auch die Bewegungsfreiheit beim Zu- und Abgang während des Fahrgastwechsels nicht eingeschränkt. Kurze Fahrgastwechselzeiten wirken sich für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen positiv aus. Andererseits ist bei der Dimensionierung der Haltestellenplattform auf eine ausreichende Breite für einen hinter der Wartefläche befindlichen Radweg zu achten. Bei beengten Verhältnissen erhöhen Lehngritter zwischen Haltestellenplattform und Radweg die Sicherheit sowie den Komfort für die Fahrgäste. In jedem Fall ist eine Mitbenutzung der Wartefläche durch Fahrradfahrer zu vermeiden.

Für die Oberflächengestaltung der Wartefläche hat sich die Wahl eines besonderen Pflasters oder Plattenbelages mit Farben und Mustern bewährt, die sich deutlich vom umgebenden Umfeld abheben. Je größer der Unterschied ist, desto höher wird der Wiedererkennungswert der Bushaltestelle. Zur Orientierung von Sehbehinderten sind zusätzlich farblich hervorgehobene, kontrastreiche, tak-

tile Orientierungshilfen im Bodenbelag zu integrieren. Neben diesen gestalterischen Aspekten sind die technischen Anforderungen nach Ebenheit, guter Entwässerung, Winterdiensttauglichkeit und Reparaturfreundlichkeit zu nennen.

Die Haltestellenausstattung beinhaltet alle verkehrlichen, betrieblichen und kundendienstlichen Einrichtungen. Die Auswahl der jeweiligen Elemente wird von der Funktion der Haltestelle im Liniennetz sowie vom Fahrgastaufkommen bestimmt. Bewährt haben sich modulare Systemelemente, die eine schrittweise Anpassung an das gewünschte Ausstattungs-niveau erlauben.

An der Bushaltestelle erwarten Fahrgäste Schutz gegen Wettereinflüsse, vor allem gegen Schlagregen und Wind. Den besten Schutz bietet ein möglichst geschlossener, gut einsehbarer Fahrgastunterstand, in dem sich zugleich Sitze, Beleuchtung und Serviceeinrichtungen sinnvoll integrieren lassen. Dabei sind die Sitzmöglichkeiten so anzuordnen, dass der ankommende Bus von den Sitzplätzen aus ohne Beeinträchtigung durch stehende Fahrgäste oder andere Bauelemente beobachtet werden kann. Analog zur Warteflächendimensionierung gilt bei den Abmessungen der Wartehalle: je größer desto komfortabler. Einen optimalen Witterungsschutz bietet die Überdachung der gesamten Haltestelle mit teilweiser Überdeckung der Fahrbahn. Ist dies nicht realisierbar, bietet sich die möglichst nahe Aufstellung der Wartehalle an den Einstiegstüren der haltenden Busse an.

Fahrgastinformation

Die Mindestausstattung der Fahrgastinformation an Bushaltestellen ist vom Gesetzgeber festgelegt. Dieser Standard entspricht jedoch nicht dem umfassenden Bedarf im Rahmen der Informationskette für den zu- und aussteigenden Fahrgast. Dieses Thema wird in einem separaten Beitrag behandelt. An dieser Stelle sei nur darauf hingewiesen, dass Haltestellenzeichen, Haltestellenzeichnung, Linienkennzeichnung, Verkehrslinienplan, Liniennetzplan, Aushangfahrplan, Tarifhinweise, Umgebungsplan, Haltestellenübersichtsplan, Sonderinformation, Uhr sowie dynamische Fahrgastinformationen bekannte Elemente der Stadtbahnssysteme sind, die ebenso auch an hochwertigen Bushaltestellen vom Fahrgast erwartet werden. Dies gilt ebenso für Fahrscheinautomaten.

Eine besondere Aufwertung erhält die Bushaltestelle durch zusätzliche Serviceeinrichtungen, die Fahrgästen weiteren Komfort bieten und so durch höheren Kundennutzen eine positive Beziehung zum Busverkehrssystem aufbauen oder verstärken. Dies kann ge-



Gute Fahrgastinformation und guter Einstieg.

schehen durch Gepäckschließfächer, zusätzliche Sitzbänke im Freien, Fahrradabstellanlagen, Notrufmelder, Telefon, Hotelrufanlage, Briefkasten, Warenautomat, Geldautomat, Kiosk und öffentliche Toiletten. Der damit verbundene finanzielle Aufwand ist nur bei hohem Fahrgastaufkommen angemessen. In der Regel also bei Umsteigeanlagen.

Das Know-how zur Umgestaltung und Aufwertung von Haltestellen im Busverkehrssystem ist seit Jahren vorhanden. Bewährte und optisch ansprechende Systemelemente sind erhältlich. Es bleiben nur finanzielle Gründe, die die signifikante Aufwertung der Bushaltestellen auf das bekannte Stadtbahniveau verzögern.

Dipl.-Ing. Ulrich Lapp

Wiedererkennungseffekt der Bushaltestellen im städtebaulichen Kontext: Wartefläche im markanten Farbkontrast.

