LAND TIROL

mobile

10|26

Impulse für eine nachhaltige Mobilität

Bushaltestellen attraktiv gestalten.

Sicher, fahrgastfreundlich und barrierefrei.

2. Auflage



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung, Herrengasse 3, 6020 Innsbruck

Konzept und Redaktion
KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit, komobile – Büro für Verkehrsplanung,
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Grafik
Carina Peer Grafikdesign

Bildverzeichnis
VVT / Raphael Gutleben (Deckblatt), Land Tirol / Steinlechner (S. 5), Tirol Werbung / Zangerl Rene (S. 6), Land Tirol / Niederhauser Christoph (S. 7), Armin Kuprian (S. 8), VVT (S. 8), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 9), Land Tirol / Abt. Landesstraße und Radwege (S. 10), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 14), Land Tirol / Christoph Niederhauer (S. 15), VVT (S. 16), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 17), Land Tirol / Niederhauser (S. 18), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 19), IVB (S. 20), JACKSCORNER / Tourismusverband Seefeld (S. 21 - oberes Bild), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 21 - unteres Bild), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 22), VMOBILE / Amann (S. 23), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 24), Land Tirol / Jelle Mertens (S. 26), Tirol Werbung / Rene Zangerl (S. 27), Land Tirol / Abt. Raumordnung (S. 28), VVT (S. 29), IVB / Berger (S. 30), VVT / Haimerl (S. 31), VVT (S. 35);

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **4**

Haltestellen sicher, fahrgastfreundlich und barrierefrei gestalten! **6**

Erreichbarkeit von Haltestellen – Keine Umwege. Keine Barrieren. **7**
Fußläufige Erreichbarkeit 7
Das Umfeld ist wichtig 7
Mit dem Fahrrad zur Haltestelle 8
Einbindung in Fuß- und Radverkehrsnetze 9

Haltestelle mit oder ohne Busbucht? **10**
Randhaltestelle 11
Kap-Haltestelle 11
Busbucht 11
Welche Art der Haltestelle passt am besten? 12
Dimensionierung von Busbuchten 13

Verkehrssicherheit – ein wesentlicher Faktor **14**
Die uneingeschränkte Sicht auf Bushaltestellen ist grundlegend für die Verkehrssicherheit. 14
Kennzeichnung einer Haltestelle 15
Beleuchtung 16
Querungsstellen für den Fußverkehr – am sichersten mit Querungshilfe 17
Führung des Radverkehrs 19

Bauliche Standards und Barrierefreiheit von Haltestellen **20**
Sichere Fahrgastaufstellflächen 20
Zusätzliche Anforderungen an die Barrierefreiheit 21
Bodenbelag 21
Zu- und Abgänge 21
Barrierefreier Wartebereich 22
Höherer Bordstein für bequemeres Einsteigen 23
Taktiles Bodenleitsystem 24
Entwässerung 24

Ausstattung von Haltestellen – Qualität macht den Unterschied **25**
Ausstattung abhängig von der Frequenz 25
Minimalausstattung von Haltestellen 25
Standardausstattung von Haltestellen 25
Maximalausstattung von Haltestellen 25

Wie unterstützt das Land? **32**
Rechtliche Grundlagen und 32
Zuständigkeiten 32
Straßenpolizeiliche Begleitmaßnahmen 34

Literaturverzeichnis **36**
Studien, Strategiepapiere, Leitfäden und Statistiken 36
Gesetze und Verordnungen 37
Richtlinien und Normen 37

Vorwort

René Zumtobel
Mobilitätslandesrat

Haltestellen sind weit mehr als Orte, an denen Busse halten.

Haltestellen sind weit mehr als Orte, an denen Busse halten. Sie sind der erste und letzte Kontaktpunkt zum öffentlichen Verkehr und damit gewissermaßen die Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs einer Gemeinde. Ob eine Haltestelle gut erreichbar, sicher, barrierefrei und verständlich gestaltet ist, prägt wesentlich, wie gerne und selbstverständlich Menschen Bus und Bahn nutzen.

Mit der aktuellsten Ausgabe von „mobile“ wollen wir Gemeinden und Planungsverantwortliche dabei unterstützen, Haltestellen zeitgemäß und zukunftsorientiert zu gestalten. Dabei geht es nicht nur um bauliche Standards, sondern um eine ganzheitliche Betrachtung: von der sicheren Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz über die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln bis hin zu moderner digitaler Fahrgastinformation.

Neben der notwendigen und vorrangigen Gewährleistung der Verkehrssicherheit kommt vor allem der Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung zu, damit der öffentliche Verkehr für alle Menschen sicher und gut zugänglich ist.

Auch die Herausforderungen des Klimawandels werden bei der Gestaltung von Haltestellen zunehmend wichtiger. Maßnahmen zur Klimawandelanpassung können dazu beitragen, Aufenthaltsqualität und Komfort zu verbessern und Haltestellen durch Witterungsschutz und Beschattung attraktiv und sicher zu halten. Gleichzeitig ist eine gute Haltestelle ein wichtiger Baustein für eine klimafreundliche Mobilität insgesamt.

Von diesen Verbesserungen profitieren alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs, vor allem aber die vielen Menschen, die mit einer Jahreskarte unterwegs sind. Attraktive, sichere und gut erreichbare Haltestellen machen den Umstieg auf Bus und Bahn für alle einfacher – für Schülerinnen und Schüler, Pendlerinnen und Pendler, ältere Menschen ebenso wie für Familien und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Für die Erstellung der 2. Auflage dieses Mobile wurden Abstimmungen mit mehreren Abteilungen des Amtes der Tiroler Landesregierung, Servicestelle Gleichbehandlung und Antidiskriminierung, ÖZIV, VVT und weiteren Stakeholdern durchgeführt. Der enge Austausch mit den unterschiedlichen NutzerInnen- und Interessensgruppen ist entscheidend, damit aus technischen Standards Lösungen entstehen, die im Alltag tatsächlich funktionieren.



Die Reihe „mobile“ wird regelmäßig aktualisiert und um weitere verkehrsrelevante Themen ergänzt. Gleichzeitig sollen auch die Tiroler Haltestellen Schritt für Schritt auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden. Die weiteren Ausgaben der Reihe „mobile“ sind auch hier abrufbar:

Ich wünsche Ihnen eine interessante und hilfreiche Lektüre und hoffe, dass dieser Leitfaden viele gute Impulse für die Weiterentwicklung unserer Haltestellen in Tirol gibt.

Landesrat René Zumtobel

Haltestellen sicher, fahrgastfreundlich und barrierefrei gestalten!



Der öffentliche Nahverkehr wird für immer mehr Menschen zur selbstverständlichen Alternative. Rund 15 % der täglichen Wege werden in Tirol mittlerweile öffentlich zurückgelegt.[14] Sehr viele Fahrgäste besitzen bereits Jahreskarten oder das KlimaTicket und zählen somit zu den mehr als 198.000 „Stammkunden" des öffentlichen Verkehrs. Dabei zählt nicht allein der Umweltgedanke, viele lassen sich vor allem auch durch das attraktive Angebot überzeugen. Durch den hohen Einsatz von Land und Gemeinden konnte der öffentliche Verkehr in Tirol in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut werden: Mit annähernd flächendeckend vorhandenen Regiobussen sowie ergänzenden Mikro-ÖV-Angeboten (Anrufsammeltaxi, RegioFlink) wurde ein starkes und attraktives ÖV-Netz in ganz Tirol geschaffen.

Wichtiger Bestandteil des öffentlichen Verkehrs sind die Haltestellen. Sie verdienen besondere Beachtung, da sie als Informations- und Wartebereiche für Fahrgäste eine zentrale Rolle spielen. Obwohl in den letzten Jahren viele Verbesserungen umgesetzt wurden, entsprechen nicht alle Bushaltestellen dem aktuellen Stand der Technik und bedürfen einer Modernisierung.

Für die Errichtung und Wartung von Haltestellen sind primär die Gemeinden zuständig. Modern gestaltete, transparente und gepflegte Wartebereiche wirken als „Visitenkarte" einer Gemeinde und tragen maßgeblich zu einem positiven Erscheinungsbild des öffentlichen Verkehrs bei. Bei regelmäßiger Reinigung und Wartung wird eine Haltestelle von den Fahrgästen auch angenommen und der öffentliche Verkehr gerne genutzt.

Die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie eine verkehrssichere Gestaltung, vor allem an den Querungsstellen, sind wesentliche Qualitätskriterien von Haltestellen, ebenso wie die barrierefreie Gestaltung, die in Anbetracht der demografischen Entwicklung weiter an Bedeutung gewinnt.

Im vorliegenden „mobile" wird auf diese Qualitätskriterien genauer eingegangen. Zusätzlich sind rechtliche Zuständigkeiten und Erfordernisse für Haltestellen zu finden, es liefert zahlreiche wichtige Tipps und Hinweise für eine fahrgastfreundliche Ausstattung.

Die Broschüre basiert auf dem „Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen" des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung, sowie auf aktuell gültigen Normen und RVS-Richtlinien, und soll die Gemeinden bei der Errichtung neuer Bushaltestellen sowie bei der Sanierung bestehender Anlagen unterstützen.

Erreichbarkeit von Haltestellen – Keine Umwege. Keine Barrieren.

Fußläufige Erreichbarkeit

Da alle Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zumindest einen Teil ihres Weges zu Fuß zurücklegen, kommt der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen besondere Bedeutung zu. Weil beim zu Fuß Gehen Umwege nur ungern in Kauf genommen werden, sind direkte und öffentlich nutzbare Verbindungen sicherzustellen. Dazu lohnt es sich, bestehende Servitutswege oder Trampelpfade zu erhalten und bei neuen Siedlungen bereits in der Planung Abkürzungen vorzusehen.



Je kürzer der Weg, desto besser! Wohnort und Bushaltestelle sollten im Optimalfall nicht mehr als 300 m auseinanderliegen. Ist der Weg länger, sinkt die Akzeptanz für die ÖV-Nutzung. Gehsteige und Gehwege müssen in der Regel breit genug sein, um gefahrlose Begegnungen zu ermöglichen.[25] An stark befahrenen Straßen oder bei hoher Frequenz von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden werden größere Breiten empfohlen.[26] Generell sind vom Kfz-Verkehr getrennte Zugangswege anzustreben, Stufen zu vermeiden und Gehsteigkanten an Zugangs- und Querungsstellen abzusenken (mehr dazu im Kapitel Barrierefreiheit). Im Haltestellenbereich soll für zu Fuß Gehende ein sicheres Queren möglich sein (mehr dazu im Kapitel Verkehrssicherheit).



Das Umfeld ist wichtig

Wichtig ist auch die Qualität der Umgebung – wenn der Straßenraum attraktiv und interessant gestaltet ist, werden Wege kürzer empfunden und mitunter auch längere Strecken in Kauf genommen. Abwechslung schaffen beispielsweise Bepflanzung, Sitzmöglichkeiten, Durchgänge oder Auslagen von Geschäften. Eine durchgehende Beleuchtung sorgt für mehr Sicherheit! Für eine barrierefreie Erreichbarkeit sollten generell Höhenunterschiede und starke Längsneigungen möglichst vermieden werden. Gegebenenfalls sind Rampen oder Aufstiegshilfen vorzusehen, oder die Lage der Haltestelle ist zu überprüfen.

„Haltestellen sollten sicher, möglichst direkt und barrierefrei erreichbar sein.“



Klima und Aufenthaltsqualität – Klimaanalyse

Die Qualität des Umfelds beeinflusst wesentlich, wie attraktiv und angenehm der Zugang zu einer Haltestelle wahrgenommen wird. Neben den genannten Gestaltungselementen wie Begrünung, Beleuchtung oder barrierefreien Wegen gewinnen dabei auch klimatische Faktoren zunehmend an Bedeutung. Insbesondere Hitzebelastung, fehlende Beschattung oder eingeschränkte nächtliche Abkühlung können die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit von Haltestellen beeinträchtigen.

Im Rahmen des Projekts „Regionale Klimaanalyse Inntal" wurden Klimaanalysekarten und Planungshinweise für den Planungsraum Inntal erstellt. Diese ermöglichen die Identifikation von Hitzehotspots und Kaltluftströmen sowie die Bewertung ihrer Auswirkungen auf das lokale Klima. Die Erkenntnisse wurden zudem auf Gemeinden mit ähnlichen Strukturen übertragen. Gemeinden können die Unterlagen nutzen, um klimatisch belastete Haltestellenstandorte zu erkennen und geeignete Maßnahmen abzuleiten.

Tipp
Weitere Informationen zum Projekt "Regionale Klimaanalyse"[9] können hier abgerufen werden. Die Abteilung Mobilitätsplanung unterstützt die Gemeinde bei der Durchführung einer GIS-basierten Hitzeanalyse auf Haltestellenebene.



Mit dem Fahrrad zur Haltestelle

Wenn Siedlungsschwerpunkte und Haltestellen weiter auseinanderliegen, hat das Rad eine wichtige Zubringerfunktion. Zufahrtsstraßen zu zentralen Haltestellen sollten daher auf Sicherheit und Fahrradtauglichkeit geprüft und gegebenenfalls Verbesserungen umgesetzt werden. Maßnahmen zur Förderung der Erreichbarkeit einer Haltestelle mit dem Rad können z. B. Verkehrsberuhigung auf dem Weg zur Haltestelle und Radabstellanlagen bei der Haltestelle sein. Mehr Information dazu gibt es in der Broschüre „mobile Radfahren fördern".[4]

Einbindung in Fuß- und Radverkehrsnetze

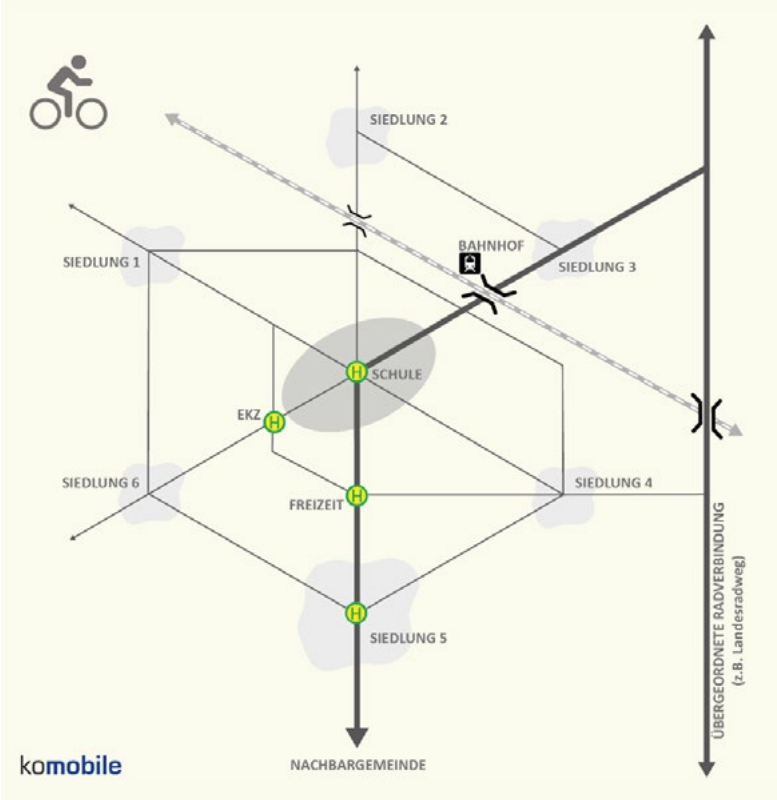
Fuß- und Radverkehrsnetze bilden die Grundlage für eine sichere, direkte und attraktive aktive Mobilität und tragen wesentlich zur nachhaltigen Erreichbarkeit, Lebensqualität und Verkehrsberuhigung in Städten und Gemeinden bei.

Bushaltestellen sind wichtige Quell- und Zielpunkte in einer Gemeinde. Bei der Planung von Fuß- und Radverkehrsnetzen sind Haltestellen des öffentlichen Verkehrs daher immer miteinzubeziehen. Ziel ist ein lückenloses Wegenetz zwischen Siedlungsschwerpunkten und wichtigen Zielen in der Gemeinde.[25, 26] Vor allem zentrale Haltestellen sollten daher gut erreichbar und wenn möglich mit hochwertigen, überdachten Radabstellanlagen ausgestattet sein (mehr dazu im Kapitel Ausstattung von Haltestellen). Denn die Kombination aus guter Zuwegung und sicheren Abstellmöglichkeiten schafft positive Anreize zur ÖV-Nutzung!

Tipp

Das Land Tirol (Abteilung Mobilitätsplanung) unterstützt die Gemeinden auf Anfrage bei der Durchführung GIS-basierter Erreichbarkeitsanalysen von ÖV-Haltestellen. Die Auswertung dieser Ergebnisse ermöglicht eine präzise Planung von Maßnahmen, darunter die Schaffung neuer Haltestellen und die Integration multimodaler Verkehrsangebote. Mehr Informationen dazu können über diesen QR-Code abgerufen werden.[8]

Ein sicheres Wegenetz besteht aus mehreren „Netzelementen". Dazu zählen für den Fußverkehr u. a. Tempo 30, Gehsteige und Gehwege. Für den Radverkehr sind Radwege und Begegnungszonen wichtig.





Haltestelle mit oder ohne Busbucht?

Je nach Straßen- und Verkehrssituation sind unterschiedliche Ausführungen von Haltestellen geeignet. Die Wahl des passenden Haltestellentyps ist das Ergebnis einer Gesamtbeurteilung verschiedener Kriterien und erfolgt nach sorgfältiger Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden in Verbindung mit verkehrstechnischen Überlegungen.

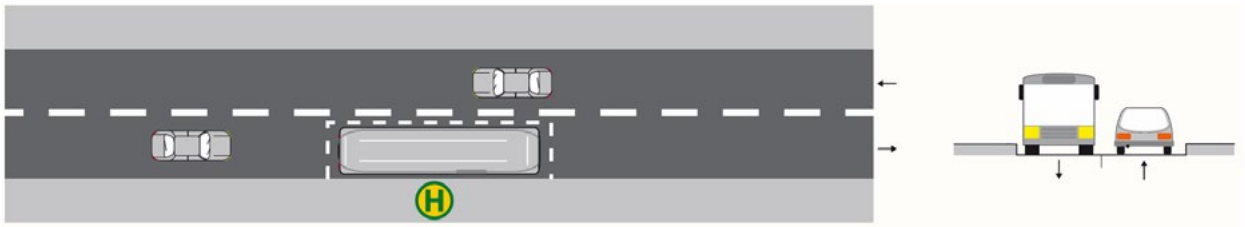
Bei der Neuanordnung oder Anpassung von Haltestellen stellt sich die Frage nach dem geeigneten Typ. Ein grundsätzlicher Unterschied liegt darin, ob der Bus bei einer Randhaltestelle direkt auf der Fahrbahn hält oder für den Halt in eine Busbucht, außerhalb der Fahrbahn ausweicht und sich danach wieder in den fließenden Verkehr einordnet.





Randhaltestelle

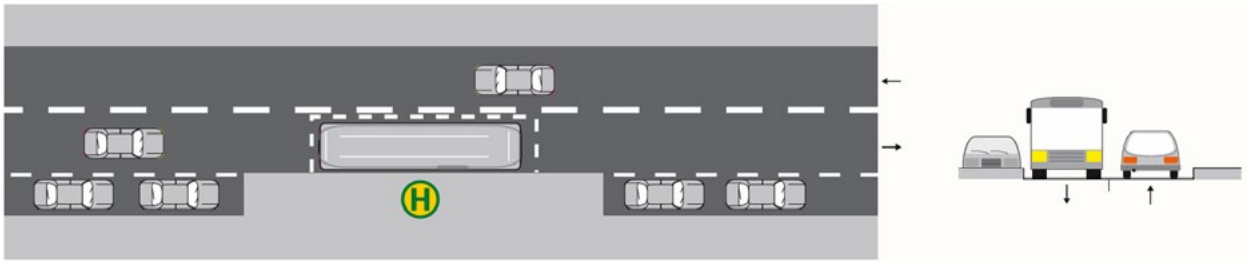
Die Vorteile einer Randhaltestelle liegen auf Seite der Fahrgäste und des Busbetriebs: durch das Halten direkt auf der Fahrbahn ist kein Schwenk notwendig, die Ein- und Ausfahrt des Busses in die Haltestelle verläuft geradlinig und es kommt zu einer gleichmäßigen und störungsfreien Weiterfahrt nach dem Halt. Konflikte durch ein Wiedereinfädeln werden vermieden. Der Bushalt auf der Fahrbahn hat Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und kann zur Verkehrsberuhigung beitragen. Nachfolgende Fahrzeuglenkende müssen dabei warten, bis der Bus weiterfährt. Die Möglichkeit vorbeizufahren verkürzt zwar die Wartezeit hinter dem Bus, kann aber auch zu Gefahrensituationen führen. Aus Sicherheitsgründen ist daher empfehlenswert, das Überholen haltender Busse durch bauliche Elemente (Fahrbahnteiler) oder Bodenmarkierungen (Sperrlinie) zu unterbinden.



Randhaltestelle (Quelle: ehemalige ÖNORM B 4970, bearbeitet Land Tirol)

Kap-Haltestelle

Ist ein Parkstreifen vorhanden, kann eine Randhaltestelle mittels Kap (Gehsteigvorziehung) ausgeführt werden: die Gehsteigkante wird bis zur Fahrbahn vorgezogen, durch die Vorziehung wird die Auftrittsfläche für wartende Fahrgäste vergrößert.

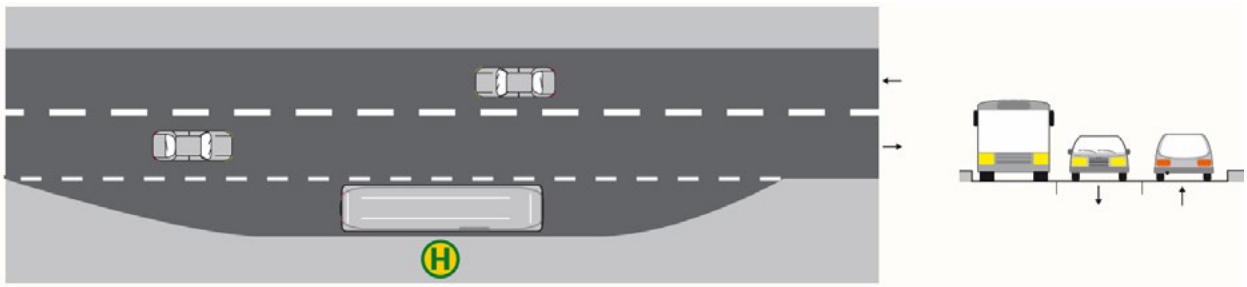


Kap-Haltestelle (Quelle: ehemalige ÖNORM B 4970, bearbeitet Land Tirol)

Busbucht

Busbuchten erlauben einen ungehinderten Verkehrsfluss während des Aufenthaltes des Busses in der Haltestelle. Nachfolgende Fahrzeuge können ohne Fahrstreifenwechsel am haltenden Bus vorbeifahren. Verlässt der Bus die Haltestelle, ist ihm im Ortsgebiet allerdings auch aus der Busbucht der Vorrang einzuräumen.

Die Ausführung der Haltestelle als Bucht eignet sich besonders dort, wo längere Busaufenthalte notwendig sind, etwa aus betrieblichen Gründen, wegen eines erhöhten Fahrgastaufkommens oder längerer Verladetätigkeiten (z. B. Gepäck- oder Skiverladung). Für Fahrgäste (insbesondere Kinder) ist der zurückversetzte Wartebereich mit größerem Abstand zum Fahrstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen von Vorteil. Befindet sich eine Haltestelle im Freiland, ist aus Sicherheitsgründen für wartende Fahrgäste, aber auch um die Flüssigkeit des Verkehrs zu erhalten, in der Regel eine Busbucht erforderlich.



Busbucht (Quelle: ehemalige ÖNORM B 4970, bearbeitet Land Tirol)

Welche Art der Haltestelle passt am besten?

Die Funktion der Straße im Netz, Sicherheitsüberlegungen, betriebliche Abläufe und die räumliche Situation spielen bei der Wahl der passenden Ausführung eine Rolle.

Im Freiland und bei einem hohen Verkehrsaufkommen ist in der Regel eine Busbucht erforderlich, um die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs zu erhalten.

Im Ortsgebiet fällt die Entscheidung oft auf Randhaltestellen, weil die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs hier in den Vordergrund rücken. Je nach Straßenquerschnitt ist die Gestaltung mit oder ohne Kap möglich.

Die Wahl des Haltestellentyps ergibt sich also aus einer Gesamtbeurteilung der Situation vor Ort im Rahmen des Behördenverfahrens. Einen Überblick über entscheidende Kriterien für die passende Wahl liefert die abgebildete Tabelle.

Kriterium		Busbucht	Randhaltestelle	
			mit Vorbeifahrt	ohne Vorbeifahrt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße (i.d.R. Landesstraße) außerhalb besiedelter Gebiete	ja	eher nein	nein
	Verbindungsstraße außerhalb besiedelter Gebiete	eher ja	eher nein	nein
	Hauptverkehrsstraße bzw. Verbindungsstraße innerhalb besiedelter Gebiete	eher nein	eher ja	eher ja
	Sammelstraße	eher nein	eher ja	eher ja
	Anliegerstraße	nein	ja	ja
Belastung des Fahrsteifens, auf dem der Bus fährt	Unter 500 Fahrzeuge/Spitzenstunde	eher ja	eher nein	eher nein
	500-800 Fahrzeuge/Spitzenstunde	ja	eher nein	nein
	Über 800 Fahrzeuge/Spitzenstunde	ja	nein	nein
Anzahl Bushalte pro Stunde und Richtung	Bis 1 Abfahrt	eher nein	ja	ja
	Bis 2 Abfahrten	eher nein	ja	eher ja
	Bis 8 Abfahrten	eher ja	eher nein	nein
	Ab 8 Abfahrten	ja	nein	nein
Mittlere Bushaltezeit	Bis 30 Sekunden	eher nein	ja	ja
	Über 30 Sekunden	ja	nein	nein
Haltestellen mit spezieller Funktion	Fahrplanausgleich	ja	eher nein	nein
	Gepäckverladung	ja	nein	nein
	Endhaltestelle	ja	nein	nein
Lage der Haltestelle	Bei wichtigen Fußgängerübergängen	eher ja	eher ja	ja
	Bei Gefälle >6 %	ja	nein	nein
	Schaffung einer Vorbeifahrmöglichkeit bei mehreren hintereinanderliegenden Fahrbahnhaltestellen	ja	nein	nein

Auswahlkriterien für die Arten der Haltestellen (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2] in Anlehnung an die ehemalige ÖNORM B 4970)

Dimensionierung von Busbuchten

Der Raumbedarf einer Busbucht ist abhängig von den eingesetzten Bussen des Verkehrsunternehmens. Auch die Dimensionierung des Einfahrts- und Ausfahrtskeils richtet sich nach der Länge und jeweiligen Schleppkurve der Busse, wobei für das Einfahren mehr Platz benötigt wird als für das Ausfahren.

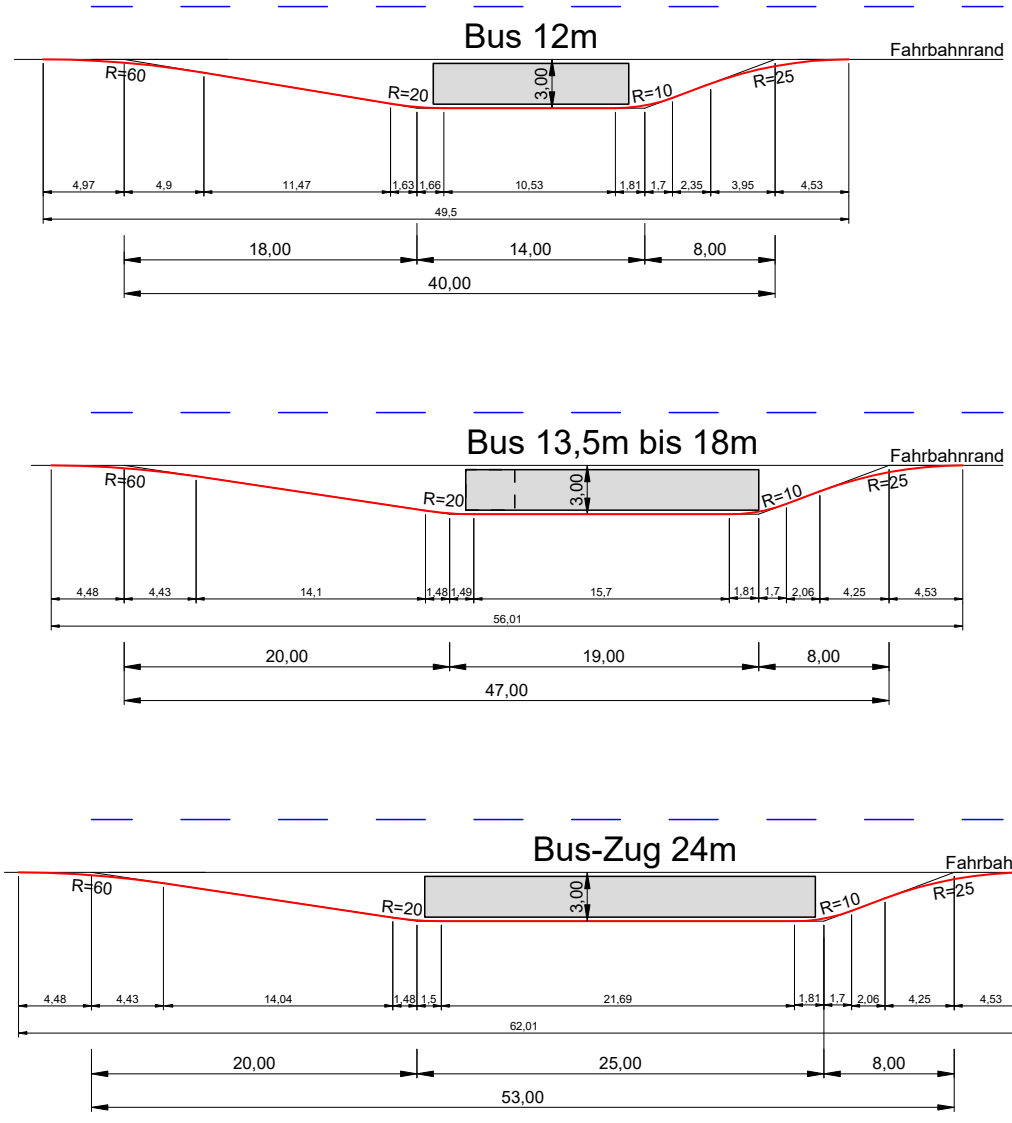
Für so genannte Solobusse mit einer Länge von 12 m ist eine Busbucht mit einer Länge von mindestens 40 m erforderlich. Wird die Haltestelle auch von Bussen mit 13,5 m bis 18 m, Buszügen, Skibussen oder Bussen mit Radanhängern angefahren, muss die Bucht entsprechend länger geplant werden.

Bei wichtigen Umsteigehaltestellen oder auch Endhaltestellen sollte zudem berücksichtigt werden, dass mehrere Busse gleichzeitig an einer Haltestelle halten oder warten können. Die Breite einer Busbucht liegt unabhängig von der Länge bei 3 m.

Ausreichend dimensionierte Busbuchten sind eine zentrale Voraussetzung für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs. Zu kleine Buchten führen zu einer Behinderung sowohl des öffentlichen Verkehrs als auch des motorisierten Individualverkehrs.

Regelplan Busbuchen

Abteilung Landesstraße und Radwege
Stand: 11.07.2026 Rev .3



Regelabmessungen von Busbuchten (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[7])

Verkehrssicherheit – ein wesentlicher Faktor

Haltestellen müssen so angelegt werden, dass eine sichere Verkehrsabwicklung gewährleistet werden kann und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten vermieden werden. Besonders wichtig sind eine gute Übersicht und die rechtzeitige Wahrnehmung der Haltestelle sowie die sichere Führung des Rad- und Fußverkehrs im Haltestellenbereich.

Durch das Halten und Wiedereinfädeln der Busse in den fließenden Verkehr können Konfliktsituationen zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden entstehen. Im Bereich von Haltestellen wird außerdem häufig die Fahrbahn gequert und wartende Fahrgäste befinden sich im Nahbereich vom Fließverkehr. Gefährliche Situationen lassen sich durch vorausschauendes Verhalten und erhöhte Aufmerksamkeit vermeiden.

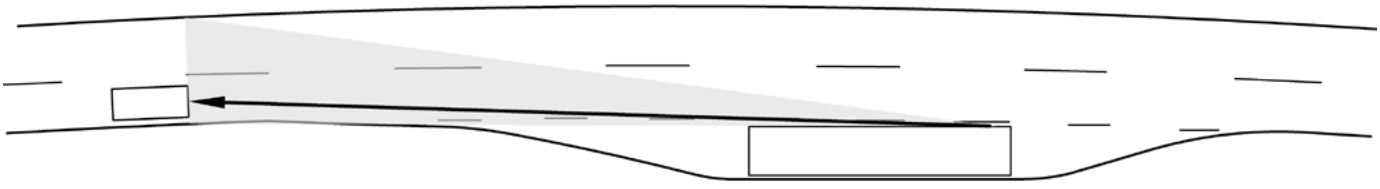


Die uneingeschränkte Sicht auf Bushaltestellen ist grundlegend für die Verkehrssicherheit.

Nur wenn eine Haltestelle früh genug von allen Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden kann, kann entsprechend aufeinander reagiert werden. Haltestellen dürfen deswegen nur an übersichtlichen Stellen angelegt werden, Standorte auf Kuppen oder in Innenbögen von Kurven sollten vermieden werden.

Im Ortsgebiet müssen gemäß StVO nachfolgende Fahrzeuge bremsen oder anhalten, um Bussen das ungehinderte Ausfahren aus gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen. Um Auffahrunfälle zu vermeiden, ist es notwendig, dass Fahrzeuglenkende rechtzeitig erkennen können, ob vor ihnen ein Bus stehen bleibt oder sich nach dem Halt in einer Bucht wieder in den Fließverkehr einordnet. Die erforderliche Sichtweite ist dabei abhängig von der Geschwindigkeit und Längsneigung der Straße und wird in der RVS 03.03.23[28] definiert.

Bei Busbuchten ist außerdem sicherzustellen, dass die Buslenkenden eine ausreichende Sicht auf den nachfolgenden Verkehr haben, um sich nach dem Halt wieder in den Verkehrsfluss einzuordnen.



Erforderliche Sicht auf den nachfolgenden Verkehr beim Verlassen von Busbuchten (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2])

Kennzeichnung einer Haltestelle



Gefahrenzeichen sind in einer Entfernung von 150 m bis 250 m vor der Gefahrenstelle aufzustellen (StVO § 49)



Für die rechtzeitige Wahrnehmung von Haltestellen ist neben der Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten eine wiedererkennbare, einheitliche Kennzeichnung wesentlich. Entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen ist eine Haltestelle zumindest durch das normierte Haltestellenzeichen, ein grünes „H" in einem gelben, grünumrandeten Kreis zu kennzeichnen und entsprechend der Bodenmarkierungsverordnung[19] zu markieren. Die Haltestellenzeichen müssen quer zur Fahrbahn beidseitig sichtbar angebracht sein.

Die einheitliche Haltestellentafel wird den Gemeinden vom Verkehrsverbund Tirol (VVT) inklusive Klapprahmensystem für den Fahrplanaushang sowie der dazugehörigen Haltestangen und Bodenhülse unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Errichtung der Haltestellenkennzeichnung wird zwischen Gemeinde, Verkehrsunternehmen und VVT vertraglich geregelt. Für den Fahrplanaushang ist das jeweilige Verkehrsunternehmen zuständig. Die Anbringung sämtlicher Informationstafeln sollte auch für Kinder und Personen mit Rollstuhl in geeigneter Augenhöhe erfolgen. Bei Bedarf und wenn die verkehrsmäßigen und technischen Voraussetzungen vorhanden sind, kann auch eine Ausstattung mit Digitaler Fahrgastinformation (DFI) erfolgen (mehr dazu im Kapitel Ausstattung von Haltestellen). An unübersichtlichen Stellen kann zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und frühzeitigen Wahrnehmung durch die Gefahrenzeichen „Andere Gefahren" oder „Kinder" gemäß StVO auf Bushaltestellen hingewiesen werden.

Bodenmarkierung zur Kennzeichnung von Haltestellen

„Werden Omnibus- oder Obushaltestellen durch Markierung auf der Fahrbahn gekennzeichnet, so ist die erforderliche Fläche in der Längsrichtung durch eine Warnlinie (§ 5 Abs. 2), in der Querrichtung jeweils durch unterbrochene Linien in weißer Farbe mit einer Breite von mindestens 10 cm abzugrenzen. Innerhalb der Fläche der Haltestelle ist das Wort „BUS" oder der Buchstabe „H" mit Schriftzeichen in verlängerter Ausführung gemäß § 20 so einzusetzen, daß es aus der Fahrtrichtung des Busses gelesen werden kann. Der Abstand zwischen der den Beginn oder das Ende einer Haltestelle darstellenden Markierungslinie zum nächsten Schnittpunkt der Gehsteigkanten oder vergleichbarer Einrichtungen darf nicht kleiner als 5 m sein. Wenn es die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsverhältnisse erlauben, und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, kann dieser Abstand im notwendigen Ausmaß unterschritten werden."
§27 Abs. 1 Bodenmarkierungsverordnung



Beleuchtung

Haltestellen müssen zu jeder Tageszeit gut erkennbar sein, um rechtzeitig von allen Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden zu können. Ein wichtiger Aspekt zur Vermeidung von Unfällen ist daher eine ausreichende Beleuchtung der Haltestelle und des umgebenden Straßenraums. Haltestellen sind mit einer eigenen Beleuchtung auszustatten, wenn die Umgebungsbeleuchtung für die rechtzeitige Erkennbarkeit nicht ausreicht.

Eine gute Beleuchtung des Wartehauses ist auch für das subjektive Sicherheitsgefühl und den Komfort der Fahrgäste zentral und Voraussetzung dafür, dass Informationen zum Fahrplan auch bei Dunkelheit gelesen werden können. Üblicherweise wird ein Wartehaus innerhalb der Betriebszeiten ausgeleuchtet, in den Nachtstunden ohne Busverkehr bleibt es dunkel. Bewegungssensoren und Anwesenheitsmelder können zur Energieeffizienz beitragen, als alternative Stromversorgung kann die Ausstattung mit Photovoltaikanlagen dienen.

Besonderes Augenmerk ist auf die Beleuchtung von Querungsstellen zu legen.

Querungsstellen für den Fußverkehr – am sichersten mit Querungshilfe

Haltestellen sollten so angeordnet werden, dass sie aus allen Richtungen schnell, direkt und bequem erreichbar sind. Zwangsläufig besteht entweder bei der Hin- oder Rückfahrt bei Fahrgästen der Bedarf, die Fahrbahn zu queren. Im Haltestellenbereich ist daher besonderes Augenmerk auf sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr zu legen. Eine Querungsmöglichkeit in geringer Entfernung zur Haltestelle ist sinnvoll, weil mit zunehmendem Abstand die Akzeptanz der Querungshilfe abnimmt.[10] Auch der Einsatz taktiler Bodenleitsysteme kann dabei in Betracht gezogen werden.

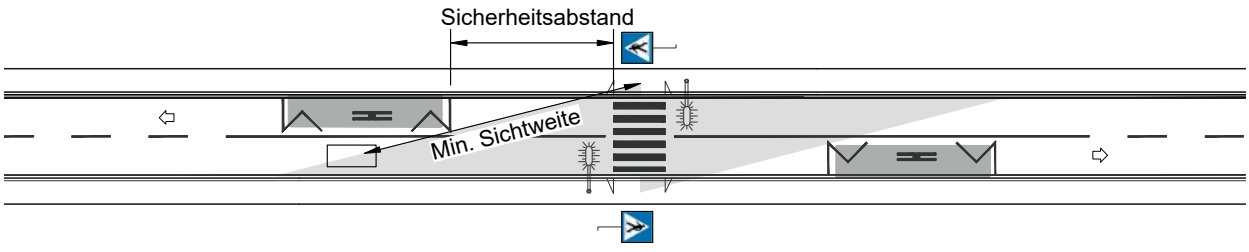
Wesentlich für eine sichere Querung der Fahrbahn sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den herankommenden Fahrzeuglenkenden und den querenden zu Fuß Gehenden. Nur wenn Fahrzeuglenkende wahrnehmen können, dass Personen die Fahrbahn queren wollen, können sie rechtzeitig anhalten. Ebenso ist sicherzustellen, dass zu Fuß Gehende ausreichende Sicht in beide Richtungen haben, um die Fahrbahn sicher betreten zu können.

Ein besonderes Gefahrenpotenzial besteht, wenn Fahrzeuglenkende an in Randhaltestellen haltenden Bussen vorbeifahren. Wenn zu Fuß Gehende vor dem Bus die Fahrbahn queren, werden sie durch den Bus verdeckt und sind für die Fahrzeuglenkenden nicht sichtbar. Es ist daher erforderlich, das Vorbeifahren durch die Errichtung von Fahrbahnteilern, Mittelinseln oder durch die Markierung einer Sperrlinie zu verhindern.

Haltestellen sind in Fahrtrichtung gesehen hinter einer Querungsstelle anzuordnen.[2] Um eine ausreichende Sicht auf querende Personen am Schutzweg zu gewährleisten, muss zwischen einer Randhaltestelle und einer Querungsstelle mit Schutzweg ohne Mittelinsel ein Sicherheitsabstand liegen.



Weitere Informationen zu den Schutzwegen sind im Mobile „Schutzwege sicher Gestalten!“ zu finden.



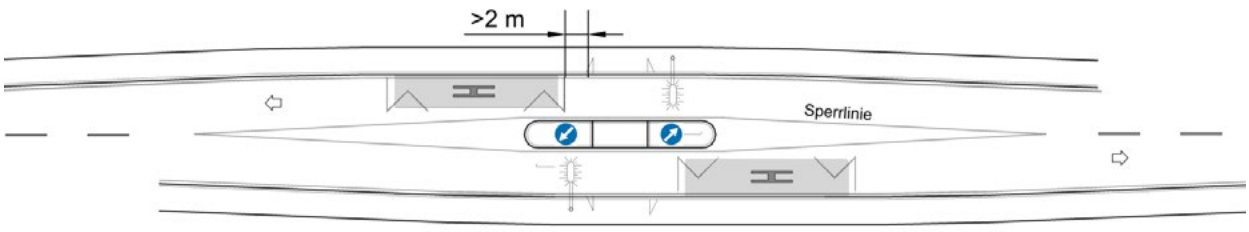
Erforderlicher Sicherheitsabstand zur Querungsstelle bei Randhaltestellen mit Schutzweg ohne Mittelinsel (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2])

Mittelinsel als Querungshilfe

Am sichersten ist die Querung der Fahrbahn mit Hilfe einer Mittelinsel. Die bauliche Teilung der Fahrbahn erleichtert die Querung, indem sie den Wechsel der Straßenseite unter zwei Etappen ermöglicht.

Mittelinseln in Verbindung mit dem Gebotszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ verhindern außerdem, dass stehende Busse trotz eingeschränkter Sichtverhältnisse überholt werden. Fahrbahnteiler sind im Regelfall 2,00 m breit auszuführen, zusätzlich sind Begleitmaßnahmen erforderlich (Sperrlinie, ausreichende Beleuchtung).[2, 31]

Die Problematik der sicheren Fahrbahnquerung ist jedenfalls genau zu prüfen. Ob auch ein Schutzweg angebracht wird, muss im Rahmen des Behördenverfahrens nach den aktuellen Richtlinien gemäß RVS 03.02.12[25] beurteilt werden.



Mittelinsel als Querungshilfe (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2])

Führung des Radverkehrs

Wegen der unterschiedlichen Anforderungen der wartenden Fahrgäste, der zu- und abfahrenden Busse und des übrigen Kfz-Verkehrs kann es im Haltestellenbereich zu Konflikten mit dem Radverkehr kommen. Abhängig von den räumlichen Verhältnissen und Verkehrsstärken kann es notwendig sein, die Führung des Radverkehrs in Haltestellenbereichen anzupassen.

Wird der Fuß- und Radverkehr gemeinsam auf gemischten Geh- und Radwegen geführt, ist es wichtig, ausreichende Warteflächen anzulegen, um Konflikte zwischen wartenden Personen und Radfahrenden zu minimieren. Die Fahrgäste müssen sicher von und zur Haltestelle gelangen und komfortabel und ungestört warten können.

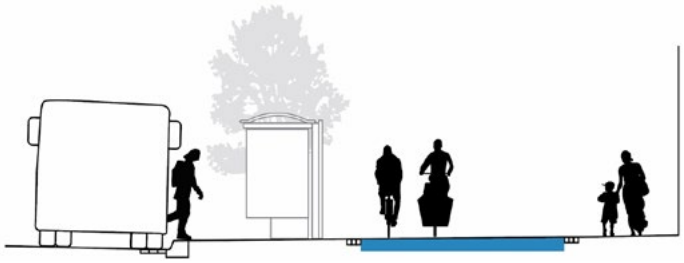
Ist genügend Platz vorhanden, ist die Führung des Radverkehrs hinter der Aufstellfläche für wartende Fahrgäste empfehlenswert. So kann der Radverkehr ungehindert die Haltestelle passieren und Konflikte zwischen wartenden, ein- oder aussteigenden Personen und Radfahrenden werden vermieden.

Ist ein Radfahr- oder Mehrzweckstreifen vorhanden, kann es notwendig sein, den Streifen für den Radverkehr zu unterbrechen, weil der Bus bei einer Randhaltestelle direkt im Bereich des Radverkehrs hält.

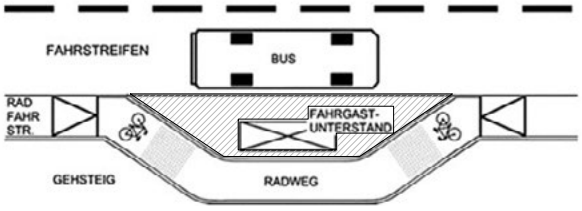
Alle Möglichkeiten der Radwegführung sind in der RVS 03.02.13 Radverkehr[26] dargestellt.



Geh-/Radwegführung in Haltestellenbereich Tirol



Führung des Radverkehr hinter der Aufstellfläche (Quelle: Land Steiermark[13])



Radwegführung im Haltestellenbereich (Quelle: RVS 03.02.13[26])

Bauliche Standards und Barrierefreiheit von Haltestellen

Rund 25 Prozent der österreichischen Bevölkerung zwischen 15 und 89 Jahren sind lt. Statistik Austria bei Alltagsaktivitäten gesundheitlich eingeschränkt.[16] Durch die Alterung der Gesellschaft wird dieser Anteil künftig auch weiter steigen.[17] Daher ist es besonders wichtig, Haltestellen barrierefrei zugänglich und nutzbar zu gestalten. Davon profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen – auch Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck oder Personen mit vorübergehenden Einschränkungen genießen den Komfort einer hindernisfreien Infrastruktur.

Sichere Fahrgastaufstellflächen

Aus Sicherheitsgründen und zur Verkürzung der Ein- und Ausstiegszeiten sind Wartebereiche baulich zu erhöhen und ausreichend groß zu dimensionieren. Für Fahrgastaufstellflächen gilt eine Mindestbreite von 2 m. Eine Breite von 1,5 m ist nur in Ausnahmefällen möglich und sollte nicht unterschritten werden. Die Aufstellfläche ist von Einbauten jeglicher Art – auch von Sitzbänken oder Wetterschutzeinrichtungen – freizuhalten. Bei stark frequentierten Haltestellen ist entsprechend mehr Platz vorzusehen.

Die erforderliche Länge der Aufstellfläche orientiert sich an den eingesetzten Bustypen und deren Abmessungen. Die Fahrgastaufstellflächen sind mit einem geeigneten, befestigten Belag – etwa Pflaster, Asphalt, Platten oder vergleichbaren Materialien – auszuführen.[2] Zum Schutz der wartenden Fahrgäste soll die Höhe der Wartefläche gegenüber der Fahrbahn 15 cm nicht unterschreiten.[2]

Die Bordsteinkante bildet dabei die Abgrenzung zur Fahrbahn. Um Busreifen zu schonen, sollten die Bordsteine abgeschrägt ausgeführt werden.



Zusätzliche Anforderungen an die Barrierefreiheit

Die Vorgaben zur Barrierefreiheit ergeben sich aus den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie den entsprechenden ÖNORMEN. Die ÖNORM B 1600[29] enthält dabei wesentliche Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung, insbesondere hinsichtlich Mindestbreiten, zulässiger Rampenneigungen, Wenderadien für Rollstühle, geeigneter Materialien und der Beleuchtung. Für die Gestaltung taktiler Bodeninformationen ist insbesondere die ÖNORM V 2102[32] relevant.

Bei der Errichtung einer neuen Haltestelle bzw. bei Änderung und Neukonzessionierung einer Haltestelle ist eine barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzung soweit es möglich ist umzusetzen. Bei bestehenden Haltestellen wird eine sukzessive Adaptierung empfohlen.

Bodenbelag

Insgesamt ist für eine barrierefreie Ausführung ein gleitsicherer und zugleich gut ertastbarer Bodenbelag wesentlich. Um die Gefahr des Stolperns bzw. Hängenbleibens mit Rollator- oder Rollstuhlrädern sowie mit dem Blindenstock zu vermeiden, sollte dieser Bodenbelag im Blockverband möglichst fließende Übergänge bilden, also schwellenlos und ohne Rillenbildung verlaufen.



Zu- und Abgänge

Die Fahrgastaufstellfläche ist im Bereich der Zugänge und Querungsstellen auf 3 cm abzusenken oder an den Gehsteig bzw. den Geh- und Radweg anzubinden. Diese Höhe kann von Personen mit Rollstuhl gut überwunden werden und ist gleichzeitig für blinde Personen ertastbar. Die Rampe beim Zugang darf eine maximale Neigung von 6 % aufweisen, damit Personen mit Rollstuhl die Haltestelle selbstständig erreichen können.



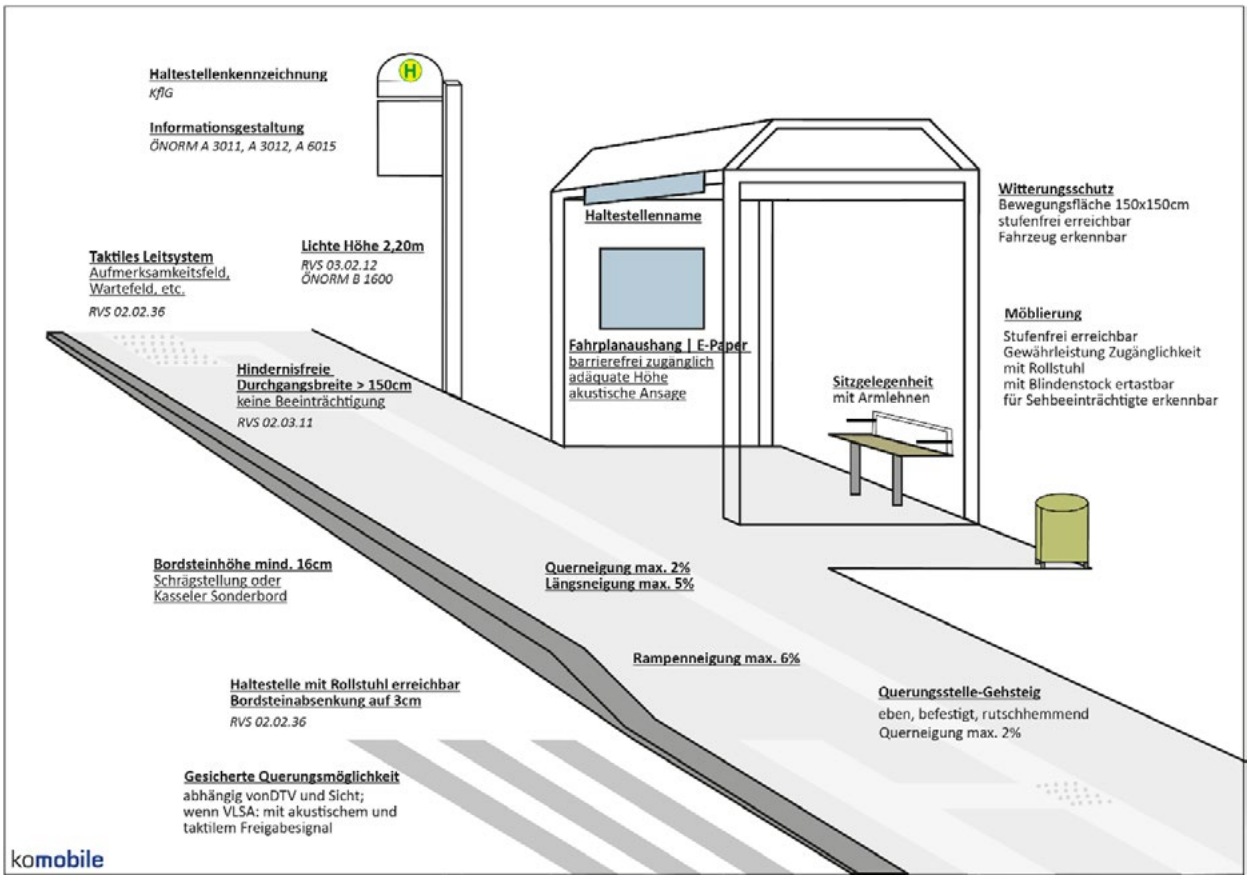
Barrierefreier Wartebereich

Im Bereich des Wartehauses ist eine Bewegungsfläche von mindestens 1,5 m × 1,5 m freizuhalten, um Menschen im Rollstuhl ausreichend Platz zum Manövrieren zu bieten. Der Fahrplanaushang muss frei zugänglich sein und in einer geeigneten Höhe für Personen mit Rollstuhl angebracht werden.

Auch die Möblierung, wie Sitzgelegenheiten oder Abfallbehälter, muss stufenlos erreichbar sein. Gleichzeitig sollen diese Elemente für blinde Menschen tastbar und für Menschen mit Sehbeeinträchtigung jedenfalls gut erkennbar sein – eine kontrastreiche oder auffällige Farbgebung ist zu empfehlen!

Für eine komfortable Nutzung sollte die Fahrgastaufstellfläche im Bereich der mittleren bzw. hinteren Bustür breiter ausgeführt werden (mind. 2,3 m). Dadurch wird das Ausklappen einer Rampe aus dem Bus möglich und gleichzeitig eine minimale Durchgangsbreite garantiert, welche auch ein Wenden mit dem Rollstuhl ermöglicht (1,5 m x 1,5 m).





Ausstattung einer barrierefreien Haltestelle (Quelle: komobile)



Höherer Bordstein für bequemeres Einsteigen

Bei Haltestellen an denen Barrierefreiheit besonders wichtig und ein höherer Anteil an Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu erwarten ist – z. B. bei Krankenhäusern, Seniorenheimen etc. – sollte auch die Bordsteinhöhe auf 16 cm bis 22 cm angehoben werden. Dies erleichtert das Einsteigen, da der zu überwindende Höhenunterschied geringer wird.

Um das Anfahren der Haltestelle zu erleichtern und den horizontalen Spalt zwischen Niederflurfahrzeug und Bushaltestelle zu minimieren, kann die Verwendung eines Sonderbordsteins (z. B. Kasseler Sonderbord®) in Betracht gezogen werden. Ein Sonderbordstein dient als Anfahrhilfe, schont die Reifen und verringert den Spalt. Die Umsetzung ist in verschiedenen Höhen möglich. Die Errichtung eines Sonderbordsteins ist mit dem zuständigen Straßenerhalter, insbesondere im Hinblick auf die Schneeräumung, abzustimmen.



Taktiles Bodenleitsystem

Für blinde Menschen und Menschen mit starker Sehbeeinträchtigung ist ein taktiles Bodenleitsystem eine wesentliche Orientierungshilfe. Vor allem im Haltestellenbereich ermöglicht es, sich gezielt an der Einstiegsstelle aufzustellen und diese auch sicher zu erreichen. Grundsätzlich sollen blinde und sehbeeinträchtigte Personen zum vorderen Einstieg der Haltestelle geführt werden, damit die Buslenkenden bei Bedarf Hilfe leisten können.

In ländlichen Gemeinden sollte ein taktiles Bodenleitsystem vor allem bei neuralgischen Haltestellen, etwa vor Krankenhäusern, Arztpraxen oder Seniorenheimen, vorgesehen werden, da dort vermehrt Personen mit Sehbeeinträchtigungen zu erwarten sind.

Im städtischen Raum sind taktile Leitsysteme aufgrund der allgemein höheren Fußverkehrsfrequenzen in der Regel häufiger erforderlich.

Ein taktiles Bodenleitsystem besteht aus längs verlaufenden Rillenprofilen (Bodenleitstreifen), die die Gehrichtung anzeigen, sowie aus Aufmerksamkeitsfeldern mit abweichender Oberflächenstruktur (z. B. Noppenbelag oder quer verlaufende Rillen).

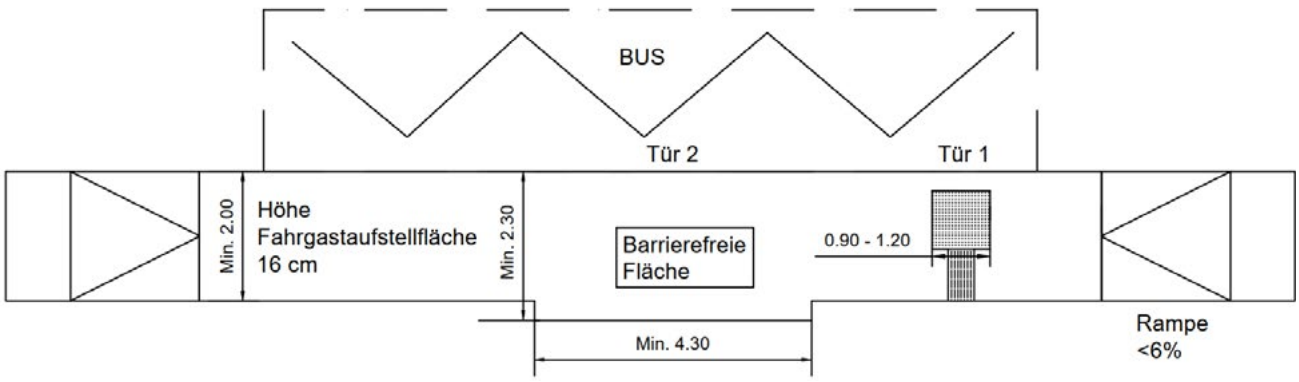
Diese weisen auf Situationsänderungen oder mögliche Gefahrenstellen hin. An Haltestellen werden Aufmerksamkeitsfelder insbesondere im Bereich von Buseinstiegsstellen oder Querungsstellen angebracht.





Entwässerung

Ein wichtiger Punkt ist die Entwässerung der Bushaltestelle. Durch ein schnelles Abfließen des Oberflächenwassers wird ein Nassspritzen der wartenden Fahrgäste durch den einfahrenden Bus verhindert (z. B. durch Fahrbahnquerneigung von der Aufstellfläche weg oder durch Straßenabläufe).



Barrierefreie Fahrgastaufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 cm (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2])

Ausstattung von Haltestellen – Qualität macht den Unterschied

Haltestellen sind das Aushängeschild des öffentlichen Verkehrs. Eine kundenfreundliche und attraktive Ausstattung erhöht die Akzeptanz des gesamten öffentlichen Verkehrsangebots und fördert seine Nutzung. Eine möglichst angenehme Ausstattung und attraktive Gestaltung dieser „Warteräume" sollte das Ziel sein.

Ausstattung abhängig von der Frequenz

Die Ausstattung sollte in Abhängigkeit von der Linienfrequenz, dem Fahrgastaufkommen sowie der Funktion und Lage der Haltestelle gewählt werden. Zentrale Haltestellen sind in der Regel besser auszustatten als gering frequentierte Haltestellen.

Eine Einigung über die Ausstattung erfolgt in der Regel in Abstimmung zwischen der Gemeinde, dem Land, dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) und dem zuständigen Verkehrsunternehmen, wobei die Gemeinde als Grundeigentümer ihre Interessen einbringen kann. Die folgende Tabelle gibt eine Orientierung und zeigt Handlungsmöglichkeiten für Gemeinden auf, ihre Haltestellen attraktiv, sicher und fahrgastfreundlich zu gestalten:

Minimalausstattung	Standardausstattung	Maximalausstattung
Fahrgastaufstellfläche (Ausreichend dimensioniert sowie baulich erhöht von der Fahrbahn getrennt)	Fahrgastaufstellfläche (Ausreichend dimensioniert sowie baulich erhöht von der Fahrbahn getrennt)	Fahrgastaufstellfläche (Ausreichend dimensioniert sowie baulich erhöht von der Fahrbahn getrennt)
Barrierefreie Zu- und Abgänge	Barrierefreie Zu- und Abgänge	Barrierefreie Zu- und Abgänge
Beleuchtung (Haltestellen und Straßenraum)	Beleuchtung (Haltestellen und Straßenraum)	Beleuchtung (Haltestellen und Straßenraum)
Kennzeichnung (Haltestellentafel)	Kennzeichnung (Haltestellentafel)	Kennzeichnung (Haltestellentafel)
Fahrgastinformation (Haltestellenname, Aushangfahrplan)	Fahrgastinformation (Haltestellenname, Aushangfahrplan, Liniennetzplan)	Fahrgastinformation (Haltestellenname, Aushangfahrplan, Liniennetzplan)
	Abfallbehälter	Abfallbehälter
	Wetterschutzeinrichtung mit Sitzgelegenheit	Wetterschutzeinrichtung mit Sitzgelegenheit
		Taktiles Aufmerksamkeitsfeld und Kontraststreifen zur Bordsteinkante
		Abstellanlagen für Fahrräder
		DFI oder E-Paper mit Mehr-Sinne-Prinzip
		Orts- und Umgebungspläne

Ausstattungsmerkmale Minimal-, Standard- und Maximalausstattung (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2])

Minimalausstattung von Haltestellen

Bei wenigen Bushalten und Fahrgästen pro Tag, oder wenn es sich vorwiegend um eine Ausstiegshaltestelle handelt, reicht die Minimalausstattung – dies entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Eine sichere Fahrgastaufstellfläche sowie ein barrierefreier Zugang müssen gewährleistet sein. Kennzeichnung und Beleuchtung der Haltestelle sowie bauliche Kriterien wurden bereits in den vorigen Kapiteln erläutert.



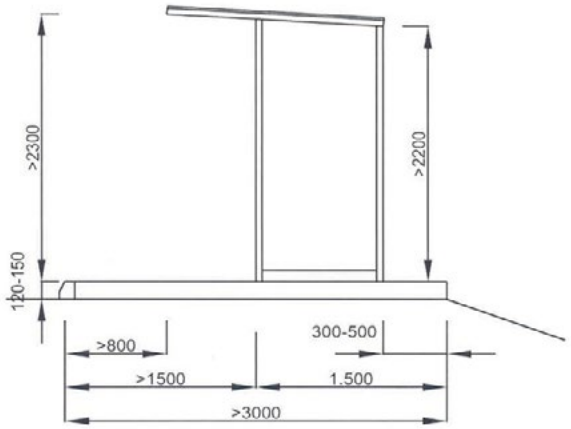
Standardausstattung von Haltestellen

Erhöhter Fahrgastkomfort durch Witterungsschutz

Eine Wetterschutzeinrichtung mit einer Mindestnutzfläche von 5 m² gehört zur Standardausstattung einer fahrgastfreundlichen Haltestelle. Diese kann als einfache Überdachung ohne Seitenteile ausgeführt werden. Bestenfalls stellt die Gemeinde aber ein Wartehaus zur Verfügung, das optimal vor Nässe, Kälte und Wind schützt.

Aus Sicherheitsgründen sollte das Wartehaus möglichst transparent gestaltet sein, sodass der Sichtkontakt zwischen Buslenkenden und wartenden Fahrgästen gewährleistet ist und „Angsträume" vermieden werden. Dafür bietet sich der Einsatz von Glaselementen an, v. a. an der Seite des herannahenden Busses. Für eine dauerhafte Attraktivität ist zu beachten, dass sämtliche im Bereich einer Haltestelle verwendeten Materialien robust, wartungsfreundlich und leicht zu reinigen sind sowie eine hohe Witterungsbeständigkeit aufweisen.

Die Fahrgastinformation (Fahrpläne, Liniennetzplan etc.) muss im Inneren des Wartehauses angebracht werden. Werbeplakate oder ähnliches dürfen die Sicht auf wartende Fahrgäste und herannahende Fahrzeuge sowie die Erkennbarkeit der Fahrgastinformation nicht beeinträchtigen. Folgende Regelabmessungen gelten für das Wartehaus:



Regelzeichnung Wetterschutzeinrichtung (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2])

Warten im Sitzen – ein Bedürfnis vieler Fahrgäste

Wer wartet schon gern im Stehen? Eine Sitzmöglichkeit im Wartehaus steigert den Komfort und trägt dazu bei, Wartezeiten angenehmer zu gestalten. Sitzmöglichkeiten sind besonders wichtig für ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Schwangere sowie Menschen mit temporären Einschränkungen.

Auch für Personen mit kleinen Kindern oder viel Gepäck stellt eine Sitzgelegenheit eine spürbare Erleichterung dar. Darüber hinaus profitieren alle Fahrgäste von einer komfortablen Nutzung! Die Anzahl der benötigten Sitzplätze ist dabei abhängig von der durchschnittlichen Fahrgastfrequenz und orientiert sich auch an der Funktion der Haltestelle.





Abfallbehälter – wichtig für ein gepflegtes Erscheinungsbild

Die Gemeinde kann durch die Aufstellung eines Abfallbehälters und durch regelmäßige Entleerung und Reinigung wesentlich zu mehr Sauberkeit an Haltestellen beitragen und vermeiden, dass diese durch Unrat verunstaltet werden.

Ein gepflegtes Erscheinungsbild der örtlichen Haltestellen verringert auch Vandalismus und kann als „Visitenkarte" einer Gemeinde verstanden werden. Abfallbehälter sollten daher nach Möglichkeit an vielen Haltestellen vorgesehen werden. Wichtig ist, dass sie barrierefrei zugänglich und für Menschen mit Sehbeeinträchtigung gut erkennbar sind.

Unverwechselbares Design

Grundsätzlich bestehen für das Design von Wartehäusern keine verbindlichen Vorgaben, sofern die relevanten Sicherheitskriterien erfüllt werden. Dennoch ist es empfehlenswert, innerhalb einer Gemeinde oder Region ein einheitliches Design umzusetzen, das für Wiedererkennbarkeit und gestalterische Qualität im öffentlichen Raum sorgt.

Im Auftrag der Tirol Werbung und in Zusammenarbeit mit dem TVB Wilder Kaiser wurde ein Konzept für ein einheitliches Buswartehäuschendesign in Tirol entwickelt und ein Handbuch für die Umsetzung erstellt.[18] Das vorliegende Design ist modular aufgebaut und bietet funktionalen und gestalterischen Spielraum.

Die Überlegungen können also an die Besonderheiten von unterschiedlichen Orten angepasst und in verschiedenen Regionen umgesetzt werden. Konkret wurden Wartehäuschen in vier Größen entwickelt, für Standorte mit kleinem bis mittelgroßem Fahrgastaufkommen.

Dieser Entwurf steht allen Tiroler Gemeinden, Tourismusverbänden und anderen Interessierten für die Umsetzung von Wartehäuschen zur Verfügung.



Optionale Ausstattungselemente für zentrale Haltestellen sowie multimodale Mobilitätshubs (Maximalausstattung)

Radabstellanlagen – „Bike and Ride“

Haltestellen sind zentrale Schnittstellen im Umweltverbund und übernehmen eine wichtige Funktion beim Umstieg zwischen Rad- und öffentlichem Verkehr. Überdachte Radabstellanlagen sollten daher vor allem an zentralen, gut erreichbaren Haltestellen vorgesehen werden. Dies fördert den Umstieg in die Öffis und spart Autokilometer! Die Radabstellanlagen sollten grundsätzlich barrierefrei (stufenlos) und komfortabel erreichbar sein – auch zum Ein- und Ausparken muss genügend Platz vorgesehen werden! Insbesondere bei größeren Knotenpunkten sind eine Überwachung und das Angebot diebstahlsicherer Fahrradboxen inkl. E-Lademöglichkeiten empfehlenswert, damit Räder auch über längere Zeit sicher abgestellt werden können.

Weiters sollte auf die Qualität der Radabstellanlagen geachtet werden. Gefördert werden grundsätzlich nur hochwertige Abstellsysteme (siehe Kapitel Wie unterstützt das Land.)

Genauere Hinweise zur Anzahl der Abstellplätze, Flächenbedarf, Abstellsystemen und E-Ladestellen können dem „mobile“ Radfahren fördern[4] und dem Leitfaden Abstellanlagen für Fahrräder[5] entnommen werden.

Radfahren Fördern

Leitfaden Abstellanlagen für Fahrräder

Tipp
In Tirol wird derzeit das Produkt VVT Radboxen ausgerollt. Nach einer einmaligen Registrierung kann die Radbox von den Nutzenden am gewünschten Standort online gebucht werden (tage-, wochen- oder jahresweise).

Gute Radabstellanlagen machen den Umstieg auf den Bus, insbesondere im ländlichen Raum, erst möglich. Viele Wege sind zu weit zum Gehen. Aber mit dem Rad und sicheren Abstellplätzen direkt an der Haltestelle wird der öffentliche Verkehr zur echten Alternative!

Zur Verringerung des Flächenverbrauchs setzt das Land Tirol darauf, Radabstellplätze bevorzugt auf bestehenden, versiegelten Flächen zu realisieren, anstatt zusätzliche Grünflächen zu beanspruchen.[6]





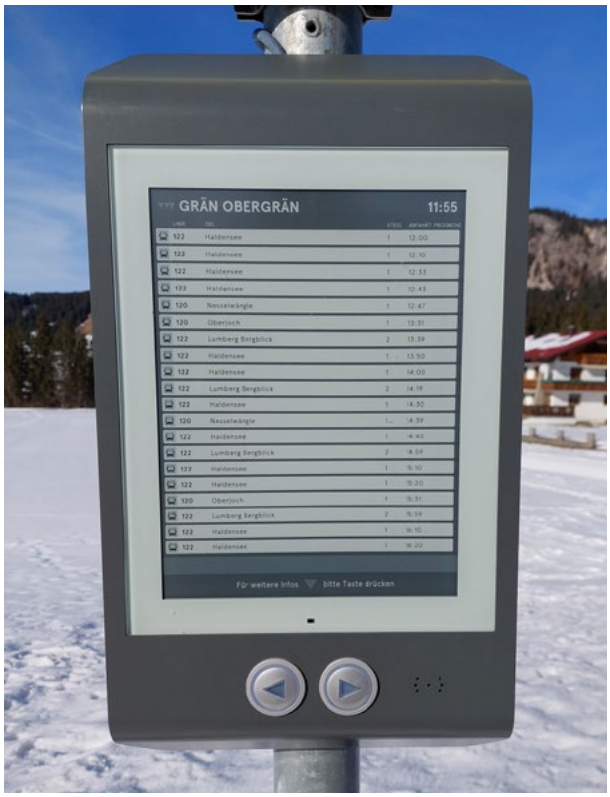
Digitale Fahrgastinformation auf E-Paper-Basis mit 32'' (Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2026)

Digitale Fahrgastinformation in Echtzeit (DFI)

Die im städtischen Bereich bereits standardisierte DFI, also eine minutengenaue Busankunftszeit-Anzeige auf LED oder auf E-Paper-Basis, kommt zusehends auch im ländlichen Bereich zur Anwendung. Sie gibt bei entsprechender Ausrüstung der Busse mit Bordrechner die tatsächliche Busankunftszeit in Echtzeit an. Die Errichtung einer DFI ist nur dann sinnvoll, wenn es sich um eine zentrale Haltestelle in der Gemeinde mit hoher Busfrequenz handelt.

In Frage kommen also Umsteigeknoten innerhalb einer Gemeinde oder Haltestellen mit hoher Linienfrequenz. Die Fahrgastinformation ist standardmäßig barrierefrei im „Mehr-Sinne-Prinzip" ausgeführt. Das Mehr-Sinne-Prinzip ist die Übersetzung der primär optischen Orientierungssignale für Menschen mit starker Sehbeeinträchtigung in akustische oder tastbare Signale. Im konkreten Fall handelt es sich um einen Lautsprecher, über den bei Berührung eines Sensors bzw. eines Tasters die Fahrgastinformation abgehört werden kann.

Bei Bedarf und wenn die verkehrsmäßigen und technischen Voraussetzungen (bspw. Bordrechner im Bus) vorhanden sind, stattet der VVT in Kooperation mit den Gemeinden Haltestellen mit DFI-Anzeigern aus. Hierfür bedarf es einer vertraglichen Regelung zwischen Gemeinde und VVT bezüglich Investitions-, Betriebs- und Instandhaltungskosten. Gemeinden, die sich für das Angebot interessieren, können sich mit dem VVT in Verbindung setzen.



Digitale Fahrgastinformation auf E-Paper-Basis mit 13'' und 32''
(Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2026)

Zusatzsignale

Zusätzlich zur bereits erwähnten DFI mit Lautsprechersystem helfen Zusatzsignale im Mehr-Sinne-Prinzip bei der Orientierung im Haltestellenbereich bzw. im Straßenverkehr. Sie sind derzeit hauptsächlich im städtischen Bereich vorzufinden. So können Haltestellen und auch Querungsstellen für den Fußverkehr mit einem akustischen Signalgeber ausgestattet werden, der ein Tickergeräusch mit einer Taktfrequenz von 1 Hz abgibt.

Dieses Dauermetronom ermöglicht Menschen mit Sehbeeinträchtigung das Auffinden des Signalgebermasts bzw. der Haltestelle.

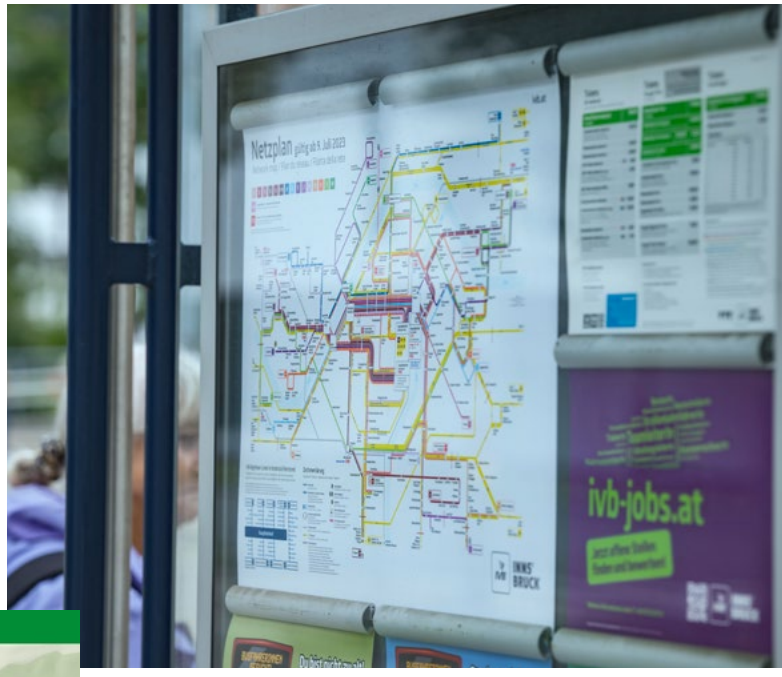
Das Mehr-Sinne-Prinzip lässt sich in sehr vielen Bereichen des öffentlichen Verkehrs umsetzen. So können Hinweisschilder, die als haptische (tastbare) Piktogramme ausgeführt sind, bei der Orientierung im Haltestellenbereich helfen.

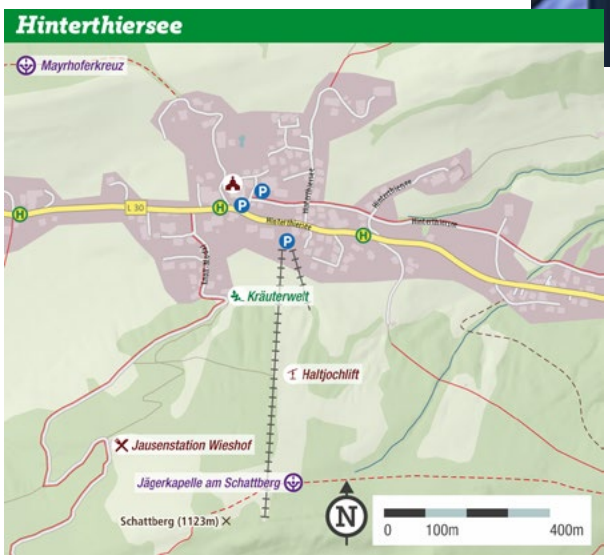


Orts- und Umgebungspläne

Neben analogen oder digitalen Fahrplänen können Haltestellen bei Bedarf auch mit Steig, Liniennetz- und Umgebungsplänen ausgestattet werden. Besonders im städtischen Raum sind solche Zusatzinformationen von großer Bedeutung. Sie sind jedoch ebenso in Tourismusgebieten sinnvoll, wo saisonal viele ortsfremde Personen unterwegs sind.

Übersichtspläne der Umgebung sowie die Darstellung von Wanderzielen und wichtigen Einrichtungen erleichtern die Orientierung und unterstützen eine selbstständige Weiterbewegung vor Ort. Für weiterführende Information und Beratung zu diesem Thema steht der Verkehrsverbund Tirol (VVT) zur Verfügung.





Umgebungsplan Kufsteinerland

Innovative Serviceeinrichtungen

Die attraktive und vor allem funktionale Komponente einer stark frequentierten Bushaltestelle kann zusätzlich durch das Angebot verschiedener betriebsferner Serviceeinrichtungen unterstrichen werden, das sind beispielsweise Briefkästen, Gepäcksschließfächer, öffentliche Toiletten, Kioske, Infopoints mit Internetzugang oder auch Sharingangebote (Rad- oder E-Scooter-Verleih, E-Carsharing) an zentralen Haltestellen und Mobilitätsknoten. Bei der Anbringung sämtlicher betriebsferner Anlagen ist darauf zu achten, dass die eigentliche Funktion der Haltestelle gewährleistet bleibt.

Eine weitere Innovation, die der VVT den Gemeinden anbietet, ist die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten für Indoor-TFT-Bildschirme zur Fahrplanauskunft. Über sie können an öffentlichen Treffpunkten wie Gemeindeämtern und Schulen, aber auch an Tourismusinformationsstellen und Seilbahnen, die tatsächlichen Busankunftszeiten jederzeit abgelesen werden.

Tipp
Die SmartRide-APP des VVT bietet ebenso digitale Fahrplanauskunft in Echtzeit.



Wie unterstützt das Land?

Im VVT-Regiobusnetz gibt es rund 3.300 Haltestellen mit rund 6.600 Bussteigen. Ein Teil davon ist bereits in die Jahre gekommen und bedarf einer Modernisierung. Für den Um- und Ausbau der Haltestellen sind grundsätzlich die Gemeinden zuständig. Gleichzeitig hat aber auch das Land Tirol ein großes Interesse an einer zeitgemäßen, verkehrssicheren und barrierefreien Infrastruktur im öffentlichen Verkehr und unterstützt daher Modernisierungsmaßnahmen auch finanziell.

Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Kostenteilung (Straßenbaulast) bei Haltestellen an Landesstraßen

Sind nach Durchführung einer mündlichen kraftfahrlinienrechtlichen Verhandlung durch die Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht Haltestellen an Landesstraßen neu zu errichten, ist gemeinsam zwischen Gemeinde und Landesstraßenverwaltung ein straßenbaurechtliches Haltestellenprojekt auszuarbeiten.

Kostenteilung laut Tiroler Straßengesetz:

- Gemeinde
  Grundbeschaffung, Aufstandsfläche für die Fahrgäste, Zu- und Abgänge, Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtung

- Landesstraßenverwaltung
  Busbucht ohne Aufstandsfläche für die Fahrgäste, Hälfte Anteil Randstein der Aufstandsfläche

Kostenteilung (Straßenbaulast) bei Haltestellen an Gemeindestraßen

Als Träger der Straßenbaulast sind die Gemeinden für die Errichtung sowie die Ausstattung und Wartung der Haltestellen verantwortlich.

Tipp
Beim Land Tirol, Abteilung Mobilitätsplanung, kann für die Errichtung von ÖV-Infrastrukturmaßnahmen (ohne Grundbeschaffung, Planung und Wetterschutzeinrichtung) eine Förderung ohne Rechtsanspruch beantragt werden.

Ablauf einer Haltestelleneinrichtung

Schon bevor das Behördenverfahren nach dem Kraftfahrliniengesetz (KflG) eingeleitet wird, ist ein Informationsgespräch mit dem VVT zu empfehlen. Bei dieser Vorplanung werden die Infrastrukturbelange (Haltestellen, Streckeneignung, Wendeplätze) betrachtet und mögliche erforderliche Maßnahmen für Haltestellen definiert.

Somit ist die Gemeinde frühzeitig über Baumaßnahmen informiert und kann diese im Busangebotskonzept des VVT berücksichtigen.
Haltestellen für Linienbusse sind nach dem KflG bescheidmäßig festzulegen. Behörde ist die Landeshauptfrau oder der Landeshauptmann.

Eine Haltestellenfestsetzung oder -verlegung ist bei der Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht zu beantragen. Die Festsetzung bzw. Verlegung kann nur vom Berechtigungsinhaber einer Kraftfahrlinienkonzession beantragt werden. Eine Auflassung kann sowohl vom Berechtigungsinhaber beantragt werden als auch von Amts wegen erfolgen (siehe § 33 Abs.1 KflG).

Aufgrund des Haltestellenansuchens ist eine mündliche Verhandlung mit Ortsaugenschein durch die Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht durchzuführen.
Die Verhandlungsschrift wird an sämtliche Beteiligte versandt. Wurde im Rahmen der Verhandlung ein Haltestellenprojekt für erforderlich erachtet, ist dieses jedenfalls vor Baubeginn der Behörde bzw. dem / der Sachverständigen vorzulegen.

Für die bauliche Umsetzung der Haltestellen, wird von der Behörde ein Fertigstellungstermin vorgegeben.

Haltestellenprojekte an Landesstraßen sind zur straßenbaulichen Bewilligung über die Abteilung Landesstraßen und Radwege bei der Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht einzureichen.

Nach erfolgter baulicher Umsetzung bzw. nach Erfüllung sämtlicher vorgeschriebener Auflagen erfolgt die bescheidmäßige Festsetzung durch die Behörde (Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht). Die Mitteilung über die Fertigstellung einer Haltestelle hat schriftlich unter Vorlage einer Fotodokumentation an die Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht zu erfolgen.

Von der Projektidee bis zur Fertigstellung

Vorplanung	Gemeinde	Informationsgespräch mit dem Verkehrsverbund Tirol
	Verkehrsverbund Tirol	Vorabklärung Fahrplan sowie erforderliche Baumaßnahme und Finanzierung
	Gemeinde / Landesstraßenverwaltung	Planung der erforderlichen Baumaßnahme
	Sachverständige Abteilung Mobilitätsplanung	Vorabstimmung mit dem behördlichen Verkehrssachverständigen im KflG seitens der Abteilung Mobilitätsplanung
Behördenverfahren nach KflG	Konzessionsinhaber	Antrag an die Kfl-Behörde Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht
	Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht	Einleitung des Ermittlungsverfahrens und Bestellung eines Amtssachverständigen der Abteilung Mobilitätsplanung Ortsaugenschein unter Leitung der Behörde und Aufnahme einer Verhandlungsschrift, zu dieser Verhandlung sind beizuziehen: • Verkehrstechnischer Sachverständiger • Busunternehmen • Bezirksverwaltungsbehörde (welche auch als Straßenaufsichtsbehörde fungiert) bzw. Bundespolizeidirektion in Innsbruck • Gemeinde Verhandlungsschrift, gegebenenfalls mit Auflagen betreffend Gestaltung und Ausstattung
Umsetzung	Gemeinde / Landesstraßenverwaltung	Umsetzung der baulichen Maßnahmen Bei straßenbaulichen Maßnahmen ist eine Genehmigung nach Tiroler Straßengesetz notwendig
	Konzessionsinhaber	Anbringen der Haltestelleneinrichtung und Inbetriebnahme der Haltestellen
	Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht	Bescheid nach Vorlage einer Fotodokumentation über die ordnungsgemäße Ausgestaltung

Ablauf einer Haltestelleneinrichtung (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung[2])

Straßenpolizeiliche Begleitmaßnahmen

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

Förderungen

Wie bereits erwähnt kann für ÖV-Infrastrukturmaßnahmen (z. B. im Zuge der Errichtung einer Haltestelle) beim Land Tirol eine Förderung (ohne Rechtsanspruch) beantragt werden.

Im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms 2022-2030[3] werden Fahrradabstellanlagen, die Beleuchtung von Haltestellen und Unterführungen sowie auch Radboxen (nur an intermodalen Schnittstellen, ausgenommen ÖBB-Bahnhöfe und -Haltestellen) gefördert. Gemeinden erhalten grundsätzlich den Standardfördersatz. Der erhöhte Fördersatz kommt zur Anwendung, wenn sie am „Mobilitäts-Check“ teilnehmen.

Aktuelle Informationen zum Tiroler Mobilitätsprogramm gibt es hier.

Für Fragen zur Förderung steht die Abteilung Mobilitätsplanung gerne zur Verfügung (mobilitaetsplanung@tirol.gv.at). Einfach nachfragen und ansuchen!

Der Verkehrsverbund Tirol (VVT) ist für die digitale Fahrgastinformation zuständig und fördert in bestimmten Fällen die DFI- und E-Paper-Displays. Auch hier gilt, einfach nachfragen!

Beim Aus- und Umbau von Bushaltestellen im ländlichen Raum empfiehlt es sich, auch bei möglichen weiteren Unterstützungsquellen anzufragen – etwa für EU-Förderungen über LEADER oder eine Beteiligung des Tourismusverbands.

[1] *Anfrage und Antrag beim Regionalmanagement der betroffenen Region: www.tirol.gv.at/landesentwicklung/eu-regionalpolitik/regionalmanagements-grenzueberschreitende-vereine/*


ES FÄHRT SIE POSTB
BD 12122
BD 12122

Literaturverzeichnis

Studien, Strategiepapiere, Leitfäden und Statistiken

1. Amt der niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (2021): Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden.

2. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung (2026): Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen.

3. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung (2025): Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030.

4. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung (2024): Radfahren fördern. mobile – Impulse für eine nachhaltige Mobilität 03|2022. Neuauflage.

5. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung (2022): Abstellanlagen für Fahrräder – Empfehlungen und Informationen für Gemeinden, Planungsbüros und Bauträger.

6. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung (2020): Tiroler Radstrategie 2030.

7. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Landesstraßen und Radwege (2008): Regelplan Busbuchten.

8. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung (o.J.): Anwendungsleitfaden für Erreichbarkeitsanalysen von ÖV-Haltestellen.

9. Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Landesentwicklung (o.J.): Projekt „Regionale Klimaanalyse Inntal“.

10. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2020): Forschungsbericht Nr. 63 Verkehrssicherheit an Haltestellen des ÖPNV.

11. Kanton St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr (2019): Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr – Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen.

12. Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (2017): Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV.

13. Land Steiermark (2022): Radwegeführung bei Bushaltestellen.

14. Planoptimo (2022) im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung: Mobilitätserhebung Tirol Frühling 2022, Auswertung wegebezogener Kenngrößen.

15. Kasseler Sonderbordstein

16. Statistik Austria: GALI-Definition (globaler Indikator für Aktivitätseinschränkungen).

17. Statistik Austria: Bevölkerungsprognosen für Österreich und die Bundesländer.

18. Tirol Werbung GmbH (2025): Raum für Begegnung – Handbuch für Tirols Bushaltestellen in neuem Design.

Gesetze und Verordnungen

19. Bodenmarkierungsverordnung: Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen. BGBl 848/1995 idgF

20. BGStG. Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG). BGBl. I Nr. 82/2005 idgF

21. KflG-DV: Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Durchführung des Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz) (Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung - KflG-DV). BGBl II 45/2001 idgF

22. StVO: Österreichische Straßenverkehrsordnung 1960. Bundesgesetz, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden. BGBl 159/1960 idgF

Richtlinien und Normen

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

23. RVS 02.02.36 (2010): Verkehrsplanung – Verkehrssicherheit – Allgemeines Sachverständigenwesen – Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum. Kostenfrei erhältlich unter: https://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866

24. RVS 02.03.11 (2019): Verkehrsplanung – Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Gestaltungsgrundsätze – Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV).

25. RVS 03.02.12 (2015): Straßenplanung – Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr – Fußgängerverkehr. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV). Kostenfrei erhältlich unter: https://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866

26. RVS 03.02.13 (2022): Straßenplanung – Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr – Radverkehr. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV). Kostenfrei erhältlich unter: https://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866

27. RVS 02.03.11 (2019): Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen.

28. RVS 03.03.23 (2025): Straßenplanung – Freilandstraßen – Trassierung – Linienführung und Trassierung. ÖNORMEN Austrian Standards International, www.austrian-standards.at

ÖNORM V 2102 (2018): Taktile Bodeninformationen (TBI) - Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen

29. ÖNORM B 1600 (2023): Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen

30. ÖNORM B 4970 (1997) (zurückgezogen): Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr – Planung.

31. ÖNORM O 1051 (2019): Straßenbeleuchtung – Beleuchtung von Konfliktzonen. Richtlinien des Österreichischen Instituts für Bautechnik

32. ÖNORM V 2102 (2018): Taktile Bodeninformationen (TBI) - Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen

Richtlinien des Österreichischen Instituts für Bautechnik

33. OIB-Richtlinie 4 (2023): Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit. OIB-330.4-026/23. https://www.oib.or.at/wp-content/uploads/richtlinien/richtlinie_2023/oib-rl_4_ausgabe_mai_2023.pdf

Ansprechpartner:innen für allgemeine und weiterführende Fragen

Amt der Tiroler Landesregierung:
Abteilung Mobilitätsplanung
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck
Tel. +43 512 508 4081, mobilitaetsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung

Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht
Valiergasse 1, 6020 Innsbruck
Tel. +43 512 508 2452, verkehr@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrs-und-seilbahnrecht/

Abteilung Landesstraßen und Radwege
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck
Tel. +43 512 508 4041, landesstrasse@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehr-strasse

Verkehrsverbund Tirol GesmbH
Sterzinger Straße 3, 6020 Innsbruck
Tel. +43 512 56 16 1616, info@vvt.at
www.vvt.at