LAND TIROL

Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen

Oktober 2026

Abteilung Mobilitätsplanung – Amt der Tiroler Landesregierung



Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis **4**

Tabellenverzeichnis **5**

1. Einleitung **6**

1.1 Motivation und Zielsetzung 6

1.2 Grundsätze von Haltestellen 6

2. Arten von Haltestellen und Einsatzgrenzen **7**

3. Verkehrs- und Straßenbautechnische Grundlagen **10**

3.1 Lage der Haltestelle 10

3.2 Regelabmessungen von Busbuchten 12

3.3 Sichtweite für die Anfahrsicht 13

3.4 Mitbenutzung der Einfahrt einer untergeordneten Straße 13

4. Ausgestaltung von Haltestellen und Verkehrssicherheit **14**

4.1 Fahrgastaufstellflächen 14

4.2 Zu- und Abgänge 15

4.3 Fußgängerquerungsstellen 16

4.4 Beleuchtung 18

4.5 Radwegeführung bei Bushaltestellen 19

4.6 Entwässerung 19

5. Barrierefreie Gestaltung **20**

5.1 Fahrgastaufstellfläche mit erweitertem barrierefreiem Zugang 21

5.2 Sonderbordstein 24

5.3 Bodenleitsystem und Aufmerksamkeitsfelder 25

6. Ausstattung **26**

6.1 Mindest-, Standard und Maximalausstattung 27

6.2 Kennzeichnung von Haltestellen und Fahrgastinformation 28

6.3 Wetterschutzeinrichtungen 30

6.4 Digitale Fahrgastinformation (DFI) 31

6.5 Fahrradabstellanlage 32

7. Rechtliche Grundlage und Zuständigkeiten 33
7.1 Ablauf einer Haltestelleneinrichtung 33
7.2 Straßenbaulast (Kostenteilung) bei Haltestellen an Gemeindestraßen 35
7.3 Straßenbaulast (Kostenteilung) bei Haltestellen an Landesstraßen 35
7.4 Straßenpolizeiliche Begleitmaßnahmen 35
8. Quellenverzeichnis 36
9. Anhänge 37
9.1 Anhang 1: Systemskizze für die Haltestellen-Kennzeichnung in Tirol 37
9.2 Anhang 2: Gesetzliche Grundlagen 38
Impressum 42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arten von Bushaltestellen (Quelle: In Anlehnung an die ehemalige ÖNORM B 4970, bearbeitet vom Amt der Tiroler Landesregierung) 7

Abbildung 2: Erforderliche Sichtwinkel beim Verlassen von Haltestellen im Kurvenbereich (Eigene Darstellung) 11

Abbildung 3: Regelabmessungen von Busbuchten (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Landesstraßen und Radwege, 2008) 12

Abbildung 4: Anfahrt- und Annäherungssicht (Quelle: RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten“, März 2007) 13

Abbildung 5: Mitbenutzung der Einfahrt einer untergeordneten Straße (Eigene Darstellung) 13

Abbildung 6: Skizze Abstand Wetterschutzeinrichtung zur Bordsteinkante (Eigene Darstellung) 14

Abbildung 7: Beispiel für die Breite einer Bushaltestelle (Gehsteighaltestelle) und Sicherheitsstreifen (Quelle: RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestelle“, Oktober 2015) 15

Abbildung 8: Querungshilfe ohne Schutzweg bei Randhaltestellen mit Mittelinsel (Eigene Darstellung anlehnend an RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr“, Oktober 2025) 17

Abbildung 9: Schutzweg bei Randhaltestellen ohne Mittelinsel (Eigene Darstellung anlehnend an RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr“, Oktober 2025) 17

Abbildung 10: Systembeispiel Beleuchtung Querungsstelle 18

Abbildung 11: Radweg oder Radfahrstreifen, der im Haltestellenbereich hinter der Fahrgastaufstellfläche als Radweg geführt wird (Quelle: RVS 03.02.13 „Radverkehr“, Juli 2022) 19

Abbildung 12: Neigung der Fahrzeugseite bei Klapprampe und verschiedenen Bordsteinhöhen (Quelle: Kanton Basel-Stadt Grundlagenerarbeitung BehiG Bushaltestellen, 2016) 21

Abbildung 13: Einstieg an einer 16 cm Bahnsteigkante (Quelle: Anlehnend an „Barrierefreie Bushaltestellen“ - VRN, 2016) 22

Abbildung 14: Barrierefreie Fahrgastaufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 cm (Eigene Darstellung) 22

Abbildung 15: Barrierefreie Fahrgastaufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 22 cm (Eigene Darstellung) 23

Abbildung 16: Anfahrt einer Fahrbahnhaltestelle mit hoher Bordsteinkante (Quelle: anlehnend an Hindernisfreie-architektur.ch, 2026) 23

Abbildung 17: Einstieg am Kasseler Sonderbord Plus (Quelle: wlw.de, 2026) 24

Abbildung 18: Kasseler Sonderbord Plus (Quelle: Interstein.com, 2026) 24

Abbildung 19: Anordnung von taktilen Bodeninformationen bei einer Bushaltestelle als Beispiel (Quelle: RVS 02.02.36 „Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum“, September 2010) 25

Abbildung 20: Haltestellenschild VVT (Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2026) 28

Abbildung 21 Haltestellen Stele Zeichnung (Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2025) 29

Abbildung 22 Regelzeichnung Wetterschutzeinrichtung (eigene Darstellung) 30

Abbildung 23: Digitale Fahrgastinformation auf E-Paper-Basis mit 13" und 32" (Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2026) 31

Abbildung 24; Radabstellanlage bei einer Haltestelle (Quelle: Eigene Darstellung) 32

Abbildung 25: Verkehrsverbund Tirol (2025) 37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auswahlkriterien für die Arten der Haltestellen (Eigene Darstellung in Anlehnung an die ehemalige ÖNORM B 4970) 9

Tabelle 2: Schenkellängen a [m] im Ortsgebiet (Quelle: RVS 03.03.23 „Linienführung und Trassierung“, Tabelle 10, März 2025) 10

Tabelle 3: Schenkellängen a [m] im Freiland (Quelle: RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten - Kreuzungen, T-Kreuzungen, Tabelle 9, März 2007) 11

Tabelle 4: Mindest-, Standard- und Maximalausstattung 27

Tabelle 5: Ablaufschema Haltestellenprojekt 34

1. Einleitung

1.1 Motivation und Zielsetzung

Bushaltestellen sind der erste Kontaktpunkt für Fahrgäste im öffentlichen Busverkehr. Je sicherer, komfortabler und barrierefreier Bushaltestellen gestaltet sind, desto attraktiver wird das Busfahren für die Fahrgäste. Zusätzlich bestehen für verschiedene Bushaltestellen unterschiedliche Anforderungen – von der sicheren Gestaltung des Schülerverkehrs bis hin zur Prägung des Ortsbildes. Dieser Leitfaden soll Gemeinden bei der Errichtung neuer Bushaltestellen sowie bei der Sanierung bestehender Anlagen unterstützen. Die Bushaltestellen in Tirol bedürfen unterschiedliche Anforderungen und Standards. Obwohl in den letzten Jahren viele Verbesserungen umgesetzt wurden, entsprechen nicht alle Bushaltestellen dem aktuellen Stand der Technik.

In den Regelwerken RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen“ (März 2019), RVS 03.02.12 „Fussgängerverkehr“ (Oktober 2015) sowie RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“ (März 2007) sind grundsätzliche Angaben zur Gestaltung und Situierung von Bushaltestellen enthalten. Im gegenständlichen Leitfaden werden diese teilweise ergänzt und für die Anwendung auf Landes- und Gemeindestrassen in Tirol als Stand der Technik definiert. Dieser Leitfaden ersetzt nicht die gültigen RVS-Richtlinien und Normen, sondern dient als ergänzender Leitfaden zu ihrer Anwendung.

1.2 Grundsätze von Haltestellen

Anordnung und Gestaltung von Haltestellen beeinflussen die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wesentlich. Haltestellen sollen den Bedürfnissen der Fahrgäste nach Aufenthaltsqualität, Zugänglichkeit und Nutzung gerecht werden, den Erfordernissen der Verkehrssicherheit entsprechen und sich mit angemessenem Platzbedarf in das Straßen- und Stadtbild einfügen. Neben den Anforderungen der öffentlichen Verkehr (ÖV)-Benützer im Hinblick auf die Zu– und Abgänge sowie die soziale Sicherheit sind beim Entwurf von Haltestellen auch fahrdynamische, fahrzeugtechnische (eingesetzte Linienfahrzeuge, insbesondere Fahrzeuglänge), betriebliche und verkehrliche Gesichtspunkte zu beachten.

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

Die allgemeinen Anforderungen einer Bushaltestelle beinhalten:

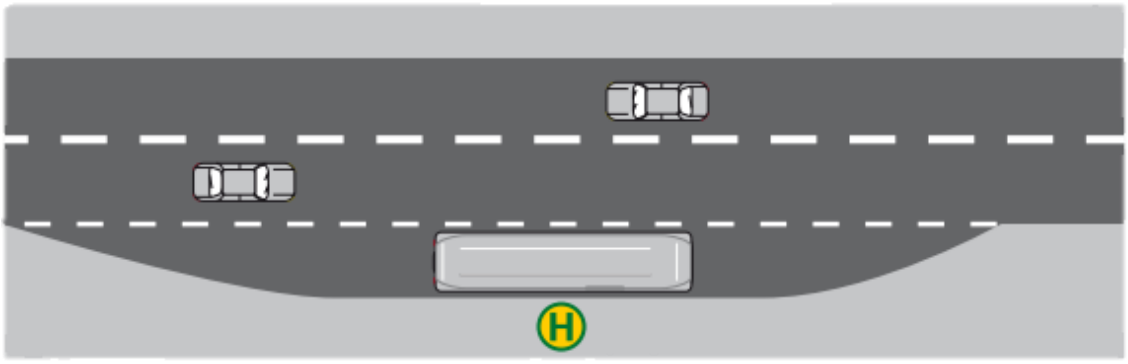
- Sicherer Zugang und Wartebereich für wartende Fahrgäste
- Erhöhte und befestigte Aufstellfläche / Bussteigkante für einen barrierefreier Ein- und Ausstieg
- Informationen zum Fahrplan
- Beleuchtung

Die weiteren Funktionen einer Haltestelle variieren je nach den individuellen Anforderungen. So sind bei häufiger frequentierten Haltestellen Wetterschutzeinrichtungen anzustreben. Im Einzelfall ist zu prüfen, welche Maßnahmen zur Barrierefreiheit ergriffen werden können. Zudem sollten die Schnittstellen zu anderen Mobilitätsangeboten geprüft und Maßnahmen nach Möglichkeit umgesetzt werden. Dieser Leitfaden dient als Hilfestellung für die Errichtung von Haltestellen. Er enthält Zuständigkeiten, Planungshilfen, rechtliche und bauliche Mindestanforderungen sowie Ausstattungsmöglichkeiten.

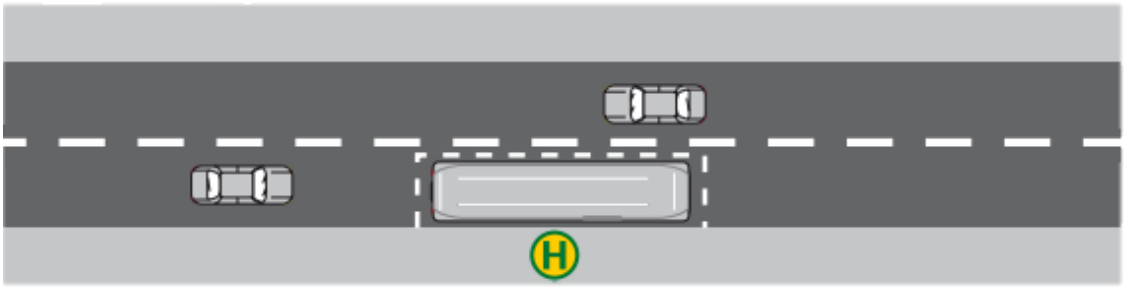
2. Arten von Haltestellen und Einsatzgrenzen

Es werden folgende Arten von Bushaltestellen unterschieden:

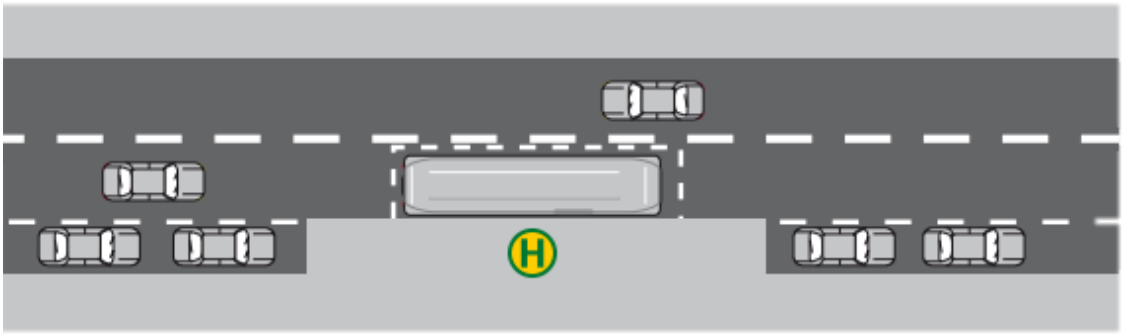
- Busbucht
- Randhaltestelle - mit und ohne Möglichkeit zur Vorbeifahrt
- Kap Haltestelle (Gehsteigvorziehung)



Busbucht



Randhaltestelle



Kap-Haltestelle (Gehsteigvorziehung)

Abbildung 1: Arten von Bushaltestellen (Quelle: In Anlehnung an die ehemalige ÖNORM B 4970, bearbeitet vom Amt der Tiroler Landesregierung)

Die Anwendungsbereiche der Haltestellenarten hängen von folgenden Faktoren ab (Quelle: RVS 02.03.11 – Optimierung des ÖPNV, März 2019):

- Betriebsgeschwindigkeit
- Fahrgastaufkommen
  - Fahrgastgruppen
  - Zeitbedarf für den Fahrgastwechsel
  - Betreten oder Überqueren der Fahrbahn durch die Fahrgäste
  - Bahn- bzw. Bussteigkante für barrierefreien Zustieg
  - Schüler, Senioren, andere Benutzergruppen
- Verkehrsaufkommen auf der Straße / Belastung des Fahrstreifens
  - Fahrzeugfließverkehr: Vorbeifahrt/Warten hinter dem Bus
  - Direktes An- und Ausfahren/Ausschwenken aus dem und Einordnen in den Fließverkehr
  - Anordnung von Stellplätzen vor und nach der Haltestelle
  - Sicherheitsabstand der Haltestelle zur Fahrbahn
  - Schaffung von Vorbeifahrtsmöglichkeiten zum Abbau von „Verfrühungen" im Linienverkehr (Fahrplanstabilität)
- Freiland und Ortsgebiet (Straßentyp)
  - Sicherheitsabstand der Haltestelle zur Fahrbahn
  - Berücksichtigung von Schülern

Die Verkehrsstärke, die Busfrequenz und die Aufenthaltszeit an den Haltestellen haben entscheidenden Einfluss auf die Auswirkungen unterschiedlicher Haltestellenformen hinsichtlich der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

Ausgangspunkte für die Wahl des richtigen Haltestellentyps sind der Straßentyp, die Lage der Haltestelle sowie die Verweildauer des Busses: 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. Anders verhält es sich bei Haltestellen im Ortsgebiet, hier fällt die Entscheidung oft auf Haltestellen ohne Bucht oder Kap-Haltestellen.

Für die Entscheidung zwischen einer Busbucht und einer Randhaltestelle gibt es verschiedene qualitative und quantitative Auswahlkriterien, die in der Tabelle 1 zusammengefasst sind.

Tabelle 1: Auswahlkriterien für die Arten der Haltestellen (Eigene Darstellung in Anlehnung an die ehemalige ÖNORM B 4970)

Kriterium		Busbucht	Randhaltestelle ohne Bucht	
			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 Fahrstreifens, auf dem der Bus fährt	Unter 500 Fzg./Spitzenstunde	eher ja	eher nein	eher nein
	500 – 800 Fzg./Spitzenstunde	ja	eher nein	nein
	Über 800 Fzg./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 Vorbeifahrtmöglichkeit bei mehreren hintereinanderliegenden Fahrbahnhaltestellen	ja	nein	nein

3. Verkehrs- und Straßenbautechnische Grundlagen

3.1 Lage der Haltestelle

Die Lage der Haltestelle ist so zu wählen, sodass die Fahrgäste die Nahverkehrsfahrzeuge bequem, sicher, barrierefrei und auf kurzem Wege erreichen können. Damit sich alle Verkehrsteilnehmer:innen frühzeitig auf die Haltestellensituation einstellen können, ist die Anordnung der Haltestellen an übersichtlichen Stellen (keine Kuppen, nicht in Innenbögen von Kurven) vorzunehmen und soll in der Geraden liegen. Freie Sichträume an Straßenknoten und Fußgängerquerungsstellen sind zu gewährleisten. Bei Haltestellen sind die Sichtweiten entsprechend der „Schenkellänge a [m]" aus Tabelle 2 (Ortsgebiet) bzw. Tabelle 3 (Freilandstraße) einzuhalten, je nachdem, ob sich die Haltestelle im Ortsgebiet oder auf einer Freilandstraße befindet.

3.1.1 Haltestellen im Ortsgebiet

Im Ortsgebiet ist gemäß § 26a Abs. 2 StVO sicherzustellen, dass das ungehinderte Abfahren von Bussen aus gekennzeichneten Haltestellen möglich ist. Daher muss im Ortsgebiet eine ausreichende Sichtweite gewährleistet sein, die den sicheren Anhalteweg für Pkw ermöglicht. Dieser Anhalteweg wird in Tabelle 10 des RVS 03.03.23 „Linienführung und Trassierung" vom März 2025 angeführt, abhängig von der Geschwindigkeit Vp (km/h) sowie der Längsneigung S (%).

Tabelle 2: Schenkellängen a [m] im Ortsgebiet (Quelle: RVS 03.03.23 „Linienführung und Trassierung", Tabelle 10, März 2025)

Projektierungsgeschwindigkeit (Vp) [km/h]		30*	40	50	60	70
Längsneigung S (%)	-12	21	30	42	57	73
	-10	20	29	41	55	71
	-8	19	28	40	53	68
	-6	18	27	39	52	66
	-4	18	27	38	50	64
	-2	17	26	37	49	63
	0	**17**	**26**	**36**	**48**	**61**
	+2	17	25	35	47	60
	+4	17	25	35	46	58
	+6	17	24	34	45	57
	+8	16	24	33	44	56
	+10	16	24	33	43	55
	+12	16	23	32	42	54

***** Die Werte in Tabelle 10 der RVS 03.03.23 wurden mit einer Vorbremszeit von 1,2 Sekunden und einer Bremsverzögerung von 5 m/s^2 berechnet. Dabei wurde zusätzlich der Einfluss der Längsneigung berücksichtigt. Die Werte für 30 km/h sind in der RVS 03.03.23 nicht enthalten und wurden mit der gleichen Formel berechnet.

3.1.2 Haltestellen auf Freilandstraßen

Auf der Freilandstraße entspricht die Schenkellänge a [m] jener Länge auf der übergeordneten Straße, die erforderlich ist, damit ein auf der übergeordneten Straße fahrendes Fahrzeug von einem einbiegenden Fahrzeug nur in einem zumutbaren Ausmaß behindert wird. Die Schenkellänge ist abhängig von der Projektierungsgeschwindigkeit Vp der übergeordneten Straße und kann Tabelle 3

entnommen werden. Bei Straßenzügen mit geringer Verkehrsbedeutung oder mit geringem LKW-Verkehr kann die Mindestsichtweite entsprechend der „Schenkellänge A_{min} [m]“ angesetzt werden.

Tabelle 3: Schenkellängen a [m] im Freiland (Quelle: RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten - Kreuzungen, T-Kreuzungen, Tabelle 9, März 2007)

Schenkellänge a [m]	**Projektierungsgeschwindigkeit (Vp) [km/h] der übergeordneten Straßen**						
km/h	40*	50	60	70	80	90	100
a	50	70	95	120	155	190	230
A_{min}	40	55	75	95	120	145	175

*Für die Projektierungsgeschwindigkeit von 40 km/h wurden die Werte aus der RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten - Kreuzungen, T-Kreuzungen“ extrapoliert und gerundet

Sollten die Sichtweiten aus Tabelle 2 bzw. Tabelle 3 nicht vorhanden sein, kann keine Haltestelle errichtet werden. In diesem Fall muss die Haltestelle von der gewünschten Lage soweit abgerückt werden, dass die erforderlichen Sichtweiten für den nachfolgenden Verkehr eingehalten werden können, auch wenn dadurch längere Fußwege für die Fahrgäste zurückzulegen sind. Weiters ist die Sicht der Busfahrer:innen für ein gesichertes Verlassen der Haltestelle zu gewährleisten und gegebenenfalls durch Hilfsmittel oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen zu unterstützen.

Lassen sich Busbuchten in Krümmungen nicht vermeiden, ist darauf zu achten, dass die Form der Bucht unter Einhaltung der angegebenen Grundmaße dem Schleppkurvenverlauf der Busse angepasst ist. Die Gestaltung der Bucht muss dem/der Busfahrer:in beim Wiederanfahren eine ausreichende Sichtweite auf den nachfolgenden Verkehr erlauben (siehe Abbildung 2).

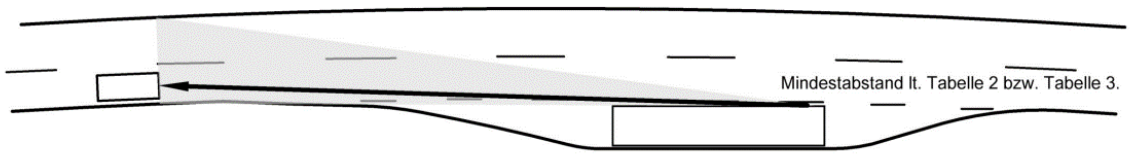


Abbildung 2: Erforderliche Sichtwinkel beim Verlassen von Haltestellen im Kurvenbereich (Eigene Darstellung)

Bei Bushaltestellen soll die Längsneigung der Fahrbahn i.d.R. 3% nicht überschreiten, da bei höheren Längsneigungen Brems- und Anfahrvorgänge im Falle ungünstiger Fahrbahnzustände (regennass, schneebedeckt usw.) problematisch sind (Quelle: RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen“, März 2019)

Bei Bushaltestellen auf der freien Strecke sollen die korrespondierenden Haltestellen der beiden Fahrtrichtungen nahe beieinander angelegt werden, weitere Details zur Fußgängerquerungsstelle sind im Kapitel 4.3 ersichtlich.

3.2 Regelabmessungen von Busbuchten

Nicht ausreichend dimensionierte Haltestellen erzeugen sowohl ÖPNV interne Behinderungen (schlechte Anfahrbarkeit) als auch Behinderungen des motorisierten Individualverkehr (Heck des Linienbusses ragt in den Fahrstreifen). Die Errichtung unterdimensionierter Haltebuchten stellt in der Regel einen verlorenen Aufwand dar. Busbuchten sind mit einer Breite von 3,00 m auszubilden.

Vor Projektierung von Haltestellen mit Bucht sind jedenfalls die Längen der eingesetzten Busse beim Linienbetreiber maßgebend (auch Skibusverkehre berücksichtigen). Für Solobusse (Länge bis 12 m), 13,5 m bis 18 m-Busse und Buszüge (Bus + Anhänger) sind die Busbuchten gemäß den Regelzeichnungen (Abbildung 3) auszubilden. Für den Sonderfall Bus + Radanhänger (Länge bis 18,75 m) soll für die Haltestelle der Regelplan entsprechend Bus-Zug verwendet werden. Die Regelzeichnungen dienen insbesondere für die Planung von Busbuchten in der Geraden. In Bögen sind die Planungen vor allem des Einfahrtskeiles entsprechend anzupassen, sodass ein direktes Zufahren zur Bussteigkante ermöglicht wird.

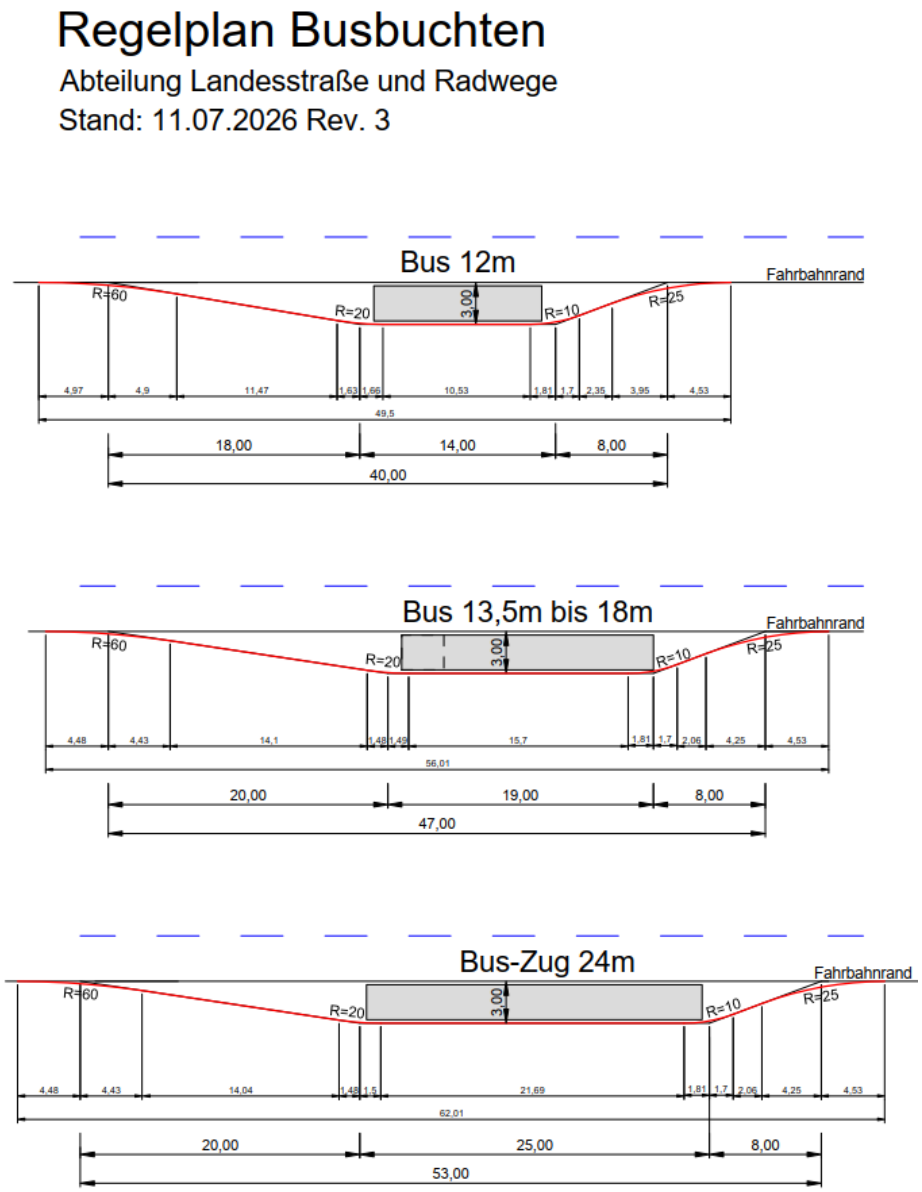


Abbildung 3: Regelabmessungen von Busbuchten (Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Landesstraßen und Radwege, 2026)

3.3 Sichtweite für die Anfahrsicht

Ausreichende Sichtverhältnisse sind ein wesentliches Element der verkehrssicheren Gestaltung an Knoten. Sie werden durch die Freihaltung der in Abbildung 4 dargestellten Bereiche sichergestellt (Quelle: RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten“, März 2007).

Bei Busbuchten im Nahbereich von Knoten, welche die Anfahrtsicht oder Annäherungssicht beeinträchtigen können, ist die Verkehrssicherheit im Einzelfall durch den (Amts-)Sachverständigen zu prüfen. Sofern eine Haltezeit von ca. 30 Sekunden eingehalten wird, ist in der Regel von einer temporären Sichteinschränkung auszugehen.

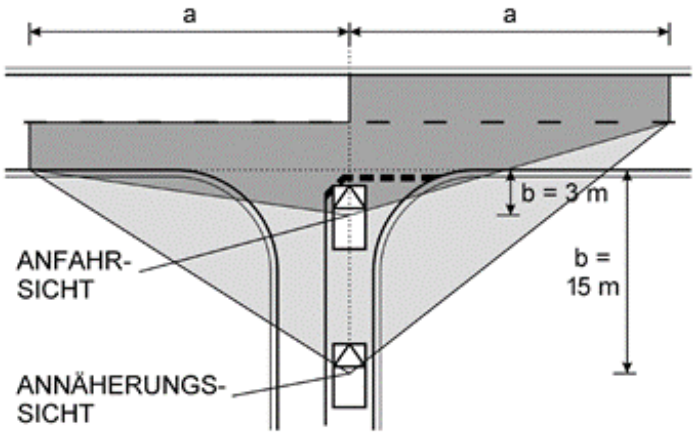


Abbildung 4: Anfahrt- und Annäherungssicht (Quelle: RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten“, März 2007)

3.4 Mitbenutzung der Einfahrt einer untergeordneten Straße

In bestimmten Fällen kann die Einfahrt einer untergeordneten Straße als Einfahrtskeil mitgenutzt werden. Dies ist im Einzelfall zu prüfen und hängt ab von:

- der Geschwindigkeit auf der Haupt- und Nebenstraße,
- der Frequenz des Busverkehrs,
- den Haltezeiten,
- der Verkehrsfrequenz der Nebenstraße.

Grundsätzlich sind für die Mitnutzung der untergeordneten Straße folgende Kriterien einzuhalten:

- Das Verkehrsaufkommen auf der Nebenstraße ist geringfügig (nur im Freilandbereich maßgeblich).
- Die Haltezeit soll auf das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste beschränkt sein (Haltezeit unter 30 Sekunden).
- Maximale Busfrequenz von 15 Minuten.

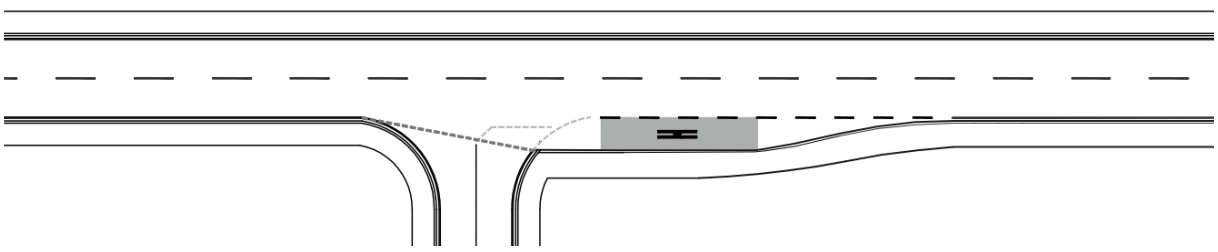


Abbildung 5: Mitbenutzung der Einfahrt einer untergeordneten Straße (Eigene Darstellung)

4. Ausgestaltung von Haltestellen und Verkehrssicherheit

Eine Haltestelle ist gemäß dem Kraftfahrliniengesetz (KflG) für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen erforderlich. Je nach Bedarf und örtlichen Gegebenheiten kann eine Bushaltestelle entweder nur die verkehrstechnischen Mindestanforderungen erfüllen oder mit zusätzlichen Mobilitäts- und Komfortfunktionen ausgestattet werden.

4.1 Fahrgastaufstellflächen

Die Fahrgastaufstellflächen sind mittels Pflasterung, Asphaltierung, Platten oder dergleichen zu befestigen. Die Nutzlänge der Fahrgastaufstellfläche mit gerader Bordsteinkante richtet sich nach den eingesetzten Omnibussen zuzüglich 2,00 m. Fahrgastaufstellflächen sind **in der Regel** gegenüber Fahrflächen um **15 cm** zu erhöhen, in Ausnahmefällen kann dies auf 12 cm reduziert werden.

Für eine erweiterte Barrierefreiheit kann eine Erhöhung der Fahrgastaufstellfläche auf bis zu 16 cm bei Busbuchten und bis zu 22 cm bei Fahrbahnhaltestellen in Betracht gezogen werden. Weitere Details dazu sind in Kapitel 5.1 definiert.

Die Bordsteine können zur Sicherung der Reifen abgeschrägt ausgeführt werden (nicht scharfkantig). Die Breite von Fahrgastaufstellflächen beträgt **in der Regel 2,00 m**, muss jedoch – abhängig von der Fahrgastfrequenz und der geografischen Lage – mindestens 1,50 m betragen.

Bei durchgehenden Gehsteigen im Haltestellenbereich ist die Aufstellfläche jedenfalls in einer Breite von mindestens 2,00 m auszuführen. Die Aufstellfläche ist von allen einengenden Einbauten (auch Bänken, Wetterschutzeinrichtungen) freizuhalten. Bei der Dimensionierung der Haltestellenbreite soll immer die Möglichkeit zur Aufstellung einer Wetterschutzeinrichtung mitberücksichtigt werden. Bei Haltestellen mit erweiterter Barrierefreiheit sollte ein Bereich der Fahrgastaufstellfläche mindestens 2,30 m breit sein, um das Ausklappen der Rampe sowie das Wenden für Rollstuhlnutzer:innen zu ermöglichen. Hierzu wird auf Kapitel 5.1 verwiesen.

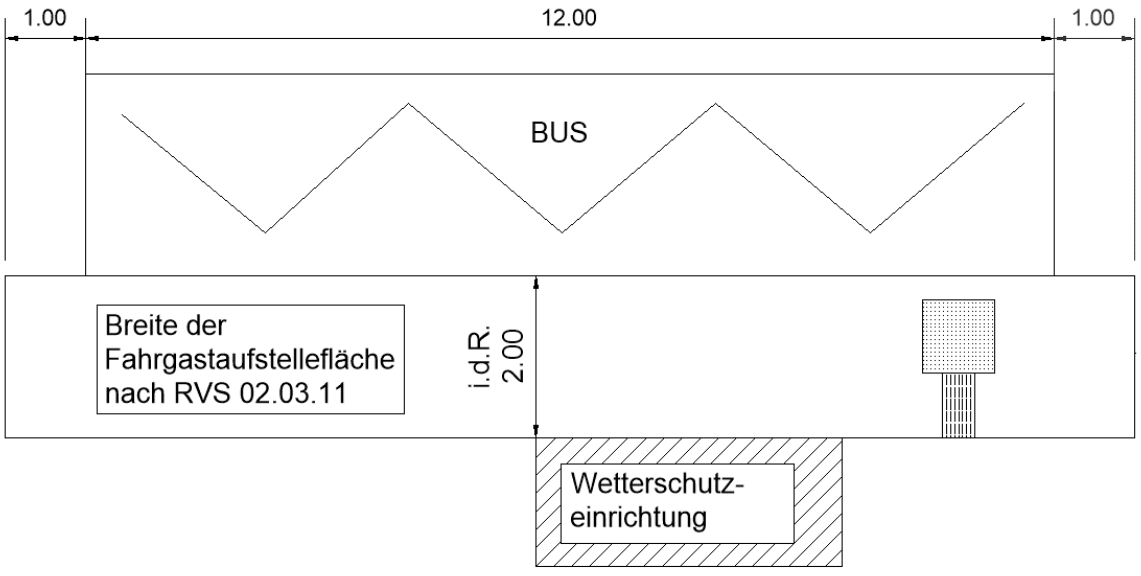


Abbildung 6: Skizze Abstand Wetterschutzeinrichtung zur Bordsteinkante (Eigene Darstellung)

Wenn genauere Unterlagen über Bussteigbelegung und Fahrgastfrequenzen vorliegen, kann die Haltestellenbreite wie folgt ermittelt werden (Quelle: RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestelle“ , Oktober 2015):

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

b Bahnsteigbreite (m)
n Anzahl der ankommenden, abfahrenden und wartenden Reisenden bzw. begleitenden Personen bei der erwartenden höchsten Belegung (Pers)
l nutzbare Länge der Fahrgastaufstellfläche (m)
d Personendichte (Pers/m²). Es kann mit etwa 0,67 Personen/m² (Berufsverkehr 1,0 Personen/m²) gerechnet werden
A Summe der durch Zugänge, Warteräume, Diensträume u. dgl. verlorenen Stehflächen (m²)

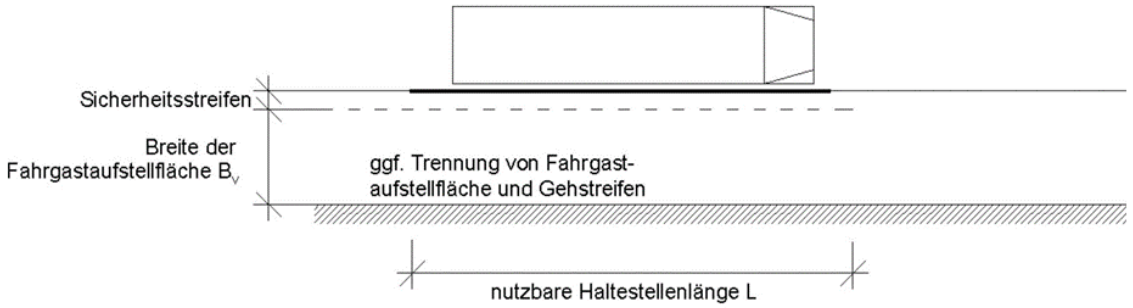


Abbildung 7: Beispiel für die Breite einer Bushaltestelle (Gehsteighaltestelle) und Sicherheitsstreifen (Quelle: RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestelle“, Oktober 2015).

Der Sicherheitsstreifen beträgt mindestens 0,50 m. Zu gering bemessene Warteflächen und große Einstiegshöhen erhöhen jedenfalls die Fahrgastwechselzeiten.

4.2 Zu- und Abgänge

An beiden Seiten der Aufstellfläche ist für eine Anbindung an den Gehweg oder Gehsteig Sorge zu tragen. Dabei ist von einer Breite von 2,00 m auszugehen (nur in Ausnahmefällen kann diese 1,50 m betragen). Auch bei den Zugängen und Abgängen ist auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten, das heißt Stufen oder zu starke Gefälle in Längs- und Querrichtung sind zu vermeiden.

4.3 Fußgängerquerungsstellen

Bei jeder Bushaltestelle müssen Fußgänger zwangsläufig entweder auf dem Hin- oder auf dem Rückweg zum Bus die Straße queren. Der Lage der Bushaltestellen kommt einerseits im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des haltenden Busses große Bedeutung zu. Andererseits sind auch die notwendigen Sichtverhältnisse für/auf querende Fußgänger:innen sicherzustellen.

Da öffentliche Verkehrsmittel auch von besonders schutzbedürftigen Personengruppen (Kinder, Senioren, Personen mit Behinderung) genutzt werden und haltende Busse die Sichtweiten einschränken, weisen Querungsstellen im Bereich von Bushaltestellen ein besonderes Gefahrenpotential auf.

Bei Haltestellen können drei Arten von Querungsstellen unterschieden werden:

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

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

Die Vorbeifahrt an einem haltenden Bus ist in Fahrtrichtung des Busses nach § 17 Abs. 2 StVO nur in einem ausreichend seitlichen Abstand zulässig. Eine Gefährdung im Bereich von Bushaltestellen tritt vor allem dann ein, wenn Kfz-Lenker an einem haltenden Bus in nicht angepasster Geschwindigkeit vorbeifahren und aufgrund der Sichtverdeckung durch den Bus querende Fußgänger:innen übersehen.

Bei **Randhaltestellen ohne Bucht sollte deshalb die Errichtung von Mittelinseln angestrebt werden.** Ist die Anlage einer Mittelinsel nicht möglich, sollte der Bereich der Haltestelle zumindest mit einer Sperrlinie versehen werden.

Ist die Anlage eines Schutzweges erforderlich, ist bei Randhaltestellen ohne Bucht auf einen ausreichenden Abstand zwischen Fahrbahnhaltestelle und Schutzweg Bedacht zu nehmen um den Fußgänger:innen sowie den Kfz-Lenker:innen ausreichende Sichtweiten für die Beurteilung des Querungsvorgangs zu ermöglichen (siehe Abbildung 9). Der Bedarf an einer Anlage eines Schutzweges als zusätzliche Querungshilfe ist den Einsatzkriterien für Schutzwege zu entnehmen (siehe LF/Schutzwege).

Rand- und Kapphaltestellen mit Mittelinsel

Voraussetzungen für Mittelinseln als Fußgängerquerungsstelle:

- Anordnung einer Sperrlinie
- Geschwindigkeitsbeschränkung (Höchstgeschwindigkeit 80 km/h)
- Überholverbot
- Beleuchtung (siehe Kapitel 4.4)
- Herstellung sicherer Zu- und Abgänge

Die Problematik der sicheren Fahrbahnquerung ist jedenfalls genau zu prüfen. In Kombination mit einer Mittelinsel leistet eine Haltestelle ohne Bucht einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, vor allem zugunsten von Fußgängern und Fahrgästen.

Die bauliche Ausgestaltung der Mittelinsel sollte im Regelfall in einer Breite von 2,00 m erfolgen, um als Stützpunkt für querende Fußgänger dienen zu können. Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinen soll unter Berücksichtigung des Winterdienstes 3,50 m betragen. Die Querungsstelle sollte einen Abstand von mindestens 2,00 m zum Haltepunkt des Busses haben.

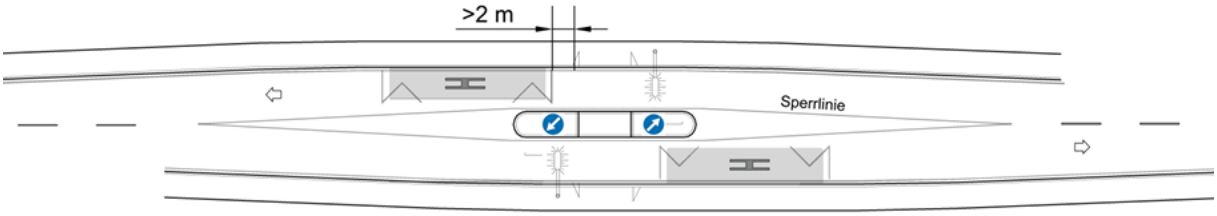


Abbildung 8: Querungshilfe ohne Schutzweg bei Randhaltestellen mit Mittelinsel (Eigene Darstellung anlehnend an RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr", Oktober 2025)

Rand- und Kapphaltestellen ohne Mittelinsel

Ist die Anlage einer Mittelinsel nicht möglich, sollte der Bereich der Haltestelle zumindest mit einer Sperrlinie versehen werden. Bei einem Schutzweg ist zudem ein ausreichender Abstand zur Fahrbahnhaltestelle einzuhalten, um den Fußgänger:innen ausreichende Sichtweiten für die Beurteilung des Querungsvorgangs zu ermöglichen und den Kfz-Lenker:innen die Sicht auf querende Fußgänger:innen zu gewährleisten. Die minimale **Sichtweite** ist Tabelle 2 zu entnehmen.

Der **Sicherheitsabstand** zwischen dem Schutzweg und der Fahrbahnhaltestelle (Bus Heck) beträgt:

- bei 30 km/h mindestens 15 m
- bei 40 km/h mindestens 20 m
- bei 50 km/h mindestens 30 m

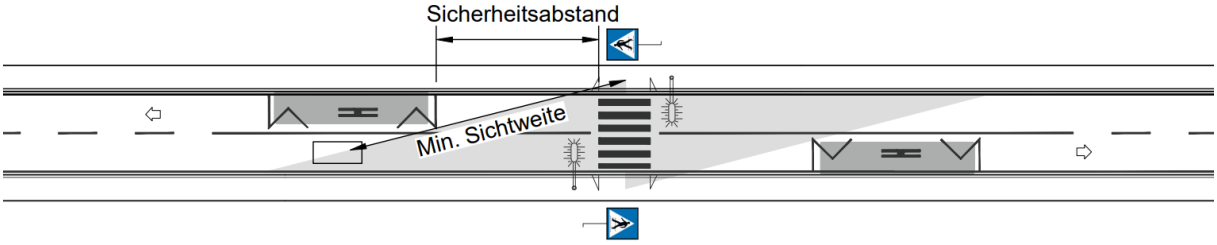


Abbildung 9: Schutzweg bei Randhaltestellen ohne Mittelinsel (Eigene Darstellung anlehnend an RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr", Oktober 2025)

4.4 Beleuchtung

Die RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen“ verlangt unter Punkt 9.6 „Beleuchtung“, dass Haltestellen gut auszuleuchten sind. Falls die Umgebungsbeleuchtung nicht ausreicht, um die Haltestelle deutlich zu erkennen, ist eine Eigenbeleuchtung vorzusehen.

An Bushaltestellen ist zudem immer eine Beleuchtung der Querungsstelle anzubringen. Bei Haltestellen mit Schutzweg oder Mittelinsel gilt die ÖNORM O 1051 – Straßenbeleuchtung. Weitere Informationen dazu sind in der ÖNORM O 1051 sowie in dem Mobile „Schutzwege sicher gestalten!“ zu finden.

Für übrige Haltestellen (ohne Schutzweg, ohne Mittelinsel) ist in der ÖNORM O 1051 keine Straßenbeleuchtung vorgeschrieben. Dennoch sollte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für querende Fußgänger im Bereich der Querungsstelle eine Beleuchtung vorhanden sein. Diese erscheint ausreichend, wenn die gesamte Fahrbahnbreite ausgeleuchtet ist.

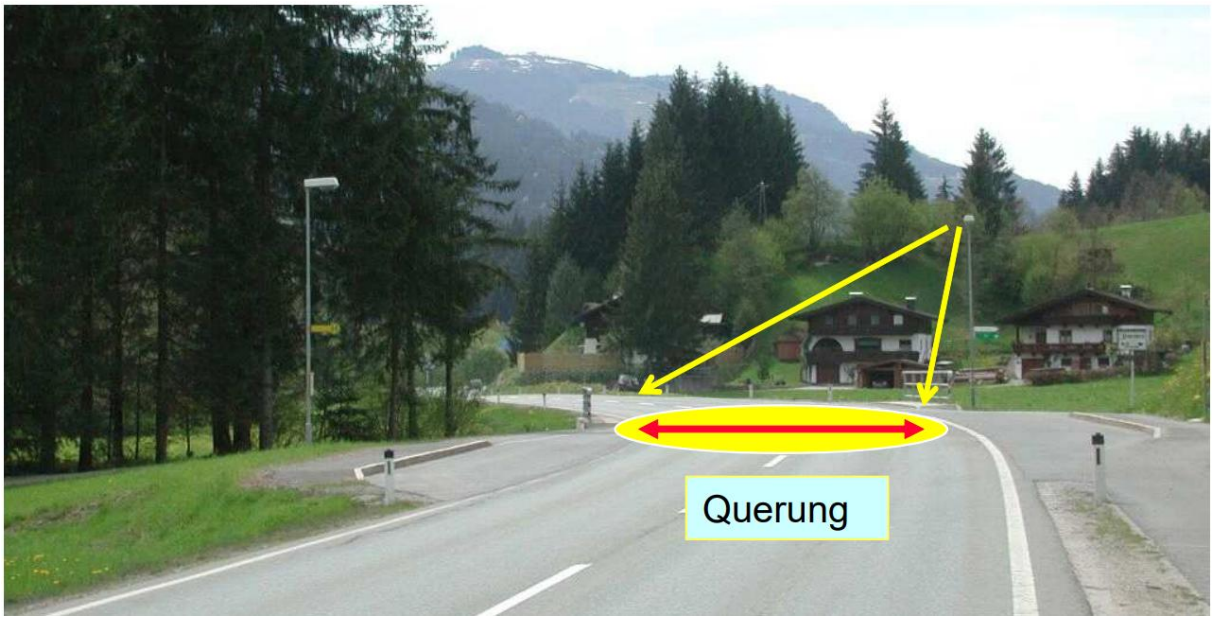


Abbildung 10: Systembeispiel Beleuchtung Querungsstelle

4.5 Radwegeführung bei Bushaltestellen

Im Bereich von Radwegen sind die Anforderungen der ein- und aussteigenden Fahrgäste, der zu- und abfahrenden Fahrzeuge sowie des vorbeifahrenden Radverkehrs aufeinander abzustimmen.

Bei gemischten Geh- und Radwegen ist im Regelfall eine Wartefläche (Fahrgastaufstellfläche) anzuordnen. Ob diese Wartefläche mit dem Geh- und Radweg kombiniert werden kann, hängt von der Fahrgast-, Fußgänger- und Fahrradfrequenz ab und ist im Einzelfall zu prüfen.

Ist hinter der Fahrgastaufstellfläche ein ausreichend breiter Raum für Radweg und / oder Gehweg vorhanden, wird die Führung hinter der Aufstellfläche empfohlen (siehe Abbildung 11). Weitere Möglichkeiten der Radwegführung sind in der RVS 03.02.12 „Radverkehr“ dargestellt.

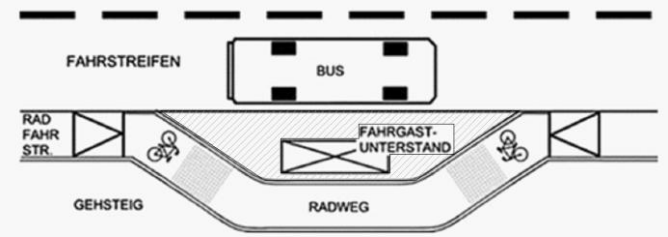


Abbildung 11: Radweg oder Radfahrstreifen, der im Haltestellenbereich hinter der Fahrgastaufstellfläche als Radweg geführt wird (Quelle: RVS 03.02.13 „Radverkehr“, Juli 2022)

4.6 Entwässerung

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

5. Barrierefreie Gestaltung

Von Barrierefreiheit im Bereich Mobilität profitieren Menschen mit und ohne Behinderung. Sowohl Senior:innen, Kinder, Eltern als auch Menschen, die nur vorübergehend in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, kommen Maßnahmen in diesem Bereich zugute. So ermöglichen ausreichend breite, hindernisfreie und gut gestaltete Mobilitätsräume auch für Familien mit Kindern und Kinderwagen, Reisende mit Rollkoffern und Gepäck sowie Fußgänger:innen ein angenehmes und zügiges Vorankommen, eine erhöhte Verkehrssicherheit sowie eine einfache Orientierung und selbständige Mobilität. Allein durch die demographische Entwicklung – immer höherer Bevölkerungsanteil älterer Menschen – kommt der Barrierefreiheit immer größere Bedeutung zu.

Bei der Ausbildung von Haltestellen ist grundsätzlich auf eine barrierefreie Ausführung zu achten und die Anforderungen der ÖNORM B 1600 („Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“) zu berücksichtigen. Die Umsetzung barrierefreier Bushaltestellen ist ebenfalls ein Bestandteil des Tiroler Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, der 2023 beschlossen wurde.

Ebenso sind im Rahmen des „Gemeinde Aktionsplan Behinderung“ Anforderungen definiert. Für Bushaltestellen gelten die folgenden Anforderungen und Empfehlungen:

- Visuelle Erkennbarkeit aus der Entfernung
- Wahrnehmbarkeit durch taktile oder akustische Hilfsvorrichtungen
- Leicht lesbare Strecken- und Zielinformationen
- Schutz der Fahrgäste vor ungünstigen Witterungsbedingungen
- Direkte Sicht auf herannahende Busse für sitzende und stehende Personen im Wetterschutzbereich
- Sitzmöglichkeiten in angemessener Höhe mit Rücken- und Armlehnen
- Barrierefreier Zustieg über Rampen mit geringer Steigung
- Gestaltung des Bordsteins mit möglichst schmalem Spalt zwischen Bus und Bordstein
- Ausreichende Flächen zum Ein- und Aussteigen auf den Gehwegen
- Erhöhte und sichere Fahrgastaufstellflächen
- Vermeidung von Barrieren und Hindernissen auf dem Gehweg
- Kontrastreiche Gestaltung
- Taktile Bodenmarkierungen sowie Absätze zur Fahrbahn als Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen

5.1 Fahrgastaufstellfläche mit erweitertem barrierefreiem Zugang

Die Mindestbreite einer barrierefreien Fahrgastaufstellfläche sollte 2,00 Meter betragen und eine Höhe von 15 cm nicht unterschreiten.

Bei Haltestellen, an denen die Barrierefreiheit besonders wichtig ist, etwa dort, wo ein erhöhter Anteil von Personen mit Beeinträchtigungen ein- und aussteigt (z. B. bei Krankenhäusern, Altersheimen, usw.) und bei zentralen Haltestellen in der Gemeinde mit hoher Fahrgastfrequenz kann eine Bordsteinhöhe zwischen 16 cm und 22 cm in Betracht gezogen werden, dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Im „Leitfaden für barrierefreien öffentlichen Verkehr – Anforderungen an barrierefreie Linienbusse“ aus dem Jahr 2009, erstellt von der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM), wird eine maximale Neigung der Einstiegsrampe für Linienbusse von 12 % vorgegeben. Diese Neigung ist deutlich steiler als die in der ÖNORM B 1600 üblicherweise vorgesehenen 6 % (mit Ausnahme von 10 %), ermöglicht jedoch weiterhin das Einsteigen von Menschen im Rollstuhl. Der Kanton Basel-Stadt hat eine Grundlagenstudie durchgeführt, in der bei verschiedenen Bussen und Beladungszuständen die Neigung der Einstiegsrampe gemessen wurde (siehe Abbildung 12). Dabei wurde ein Klasse-I-Linienbus mit Kneeling-Funktion (Absenkung zur Einstiegserleichterung) berücksichtigt.

Die Studie ergab, dass bei einer Bordsteinhöhe von 16 cm eine Neigung von 12 % erreicht werden kann. Zusätzlich wurde in verschiedenen Städten eine Abfrage durchgeführt, die zeigte, dass eine Bordsteinkantenhöhe von 16 cm von einfahrenden Bussen noch überstrichen werden kann (Kanton Basel-Stadt, Grundlagenerarbeitung BehiG Bushaltestellen, 2016). Daher wird für Busbuchten sowie Haltestellen in engen Kurven eine Bordsteinkantenhöhe von 16 cm empfohlen.

Haltekanten-höhe	Halteposition Bus ohne Kneeling		Halteposition Bus mit Kneeling (Kneelung auf 27 cm eingestellt)	
	Spalthöhe (vertikal) Δh	Gefälle Rampe	Spalthöhe (vertikal) Δh	Gefälle Rampe
h = 10 cm	22 cm	25 %	17 cm	19 %
h = 11 cm	21 cm	24 %	16 cm	18 %
h = 16 cm	16 cm	18 %	11 cm	12 %
h = 21 cm	11 cm	12 %	6 cm	7 %
h = 22 cm	10 cm	11 %	5 cm	6 %

Normmass

Unzulässiges Mass gemäss VAböV

Abbildung 12: Neigung der Fahrzeugseite bei Klapprampe und verschiedenen Bordsteinhöhen (Quelle: Kanton Basel-Stadt Grundlagenerarbeitung BehiG Bushaltestellen, 2016)

5.1.1 Barrierefreie Fahrgastaufstellfläche 16 cm

Um die Rampe vollständig ausklappen zu können und Rollstuhlfahrer:innen ausreichend Manövrierraum zu bieten, sollte die Aufstellfläche bei Tür 2 mindestens 2,30 Meter breit sein. Das Gefälle der Rampe sollte 12 % nicht überschreiten.

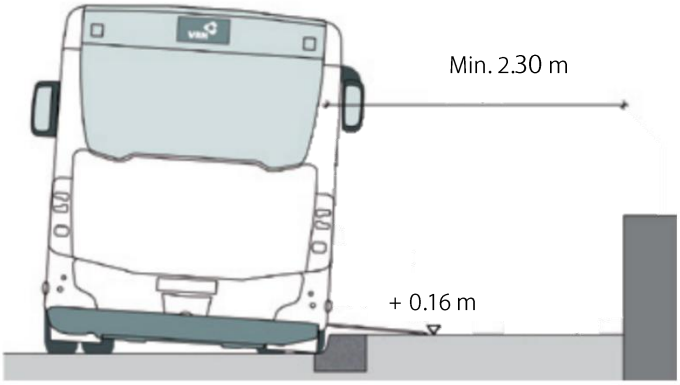


Abbildung 13: Einstieg an einer 16 cm Bahnsteigkante (Quelle: Anlehnend an „Barrierefreie Bushaltestellen“ - VRN, 2016)

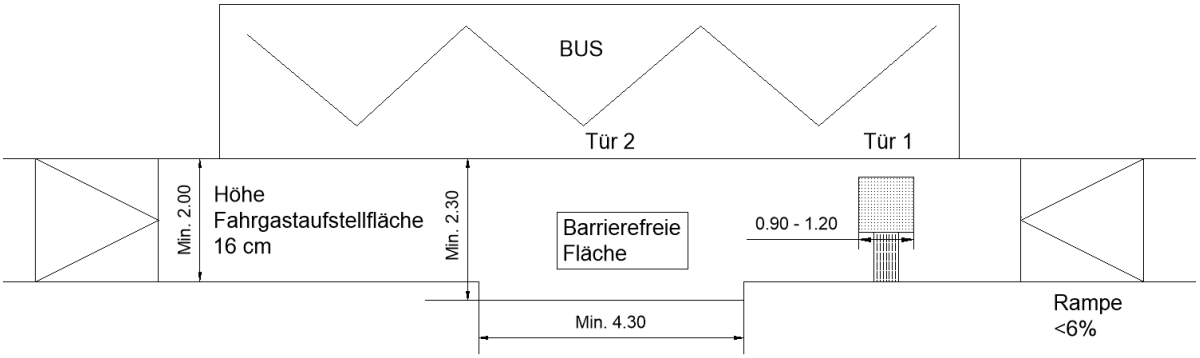


Abbildung 14: Barrierefreie Fahrgastaufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 16 cm (Eigene Darstellung)

5.1.2 Barrierefreie Fahrgastaufstellfläche 22 cm

Bei Fahrbahnhaltestellen (ohne Busbucht) kann ein stufenfreier Einstieg geschaffen werden, wenn sowohl der vertikale als auch der horizontale Spalt auf unter 5 cm begrenzt wird. Hierfür ist ein Bordstein mit einer Höhe von 22 cm erforderlich.

Vor der Umsetzung einer stufenfreien Aufstellfläche sollten eine Abstimmung sowie ein Fahrversuch mit dem lokalen Linienbetreiber durchgeführt werden. Dabei könnte auch der Einsatz eines Sonderbordsteins und die Einfahrtmöglichkeiten bei einer Busbucht erprobt werden.

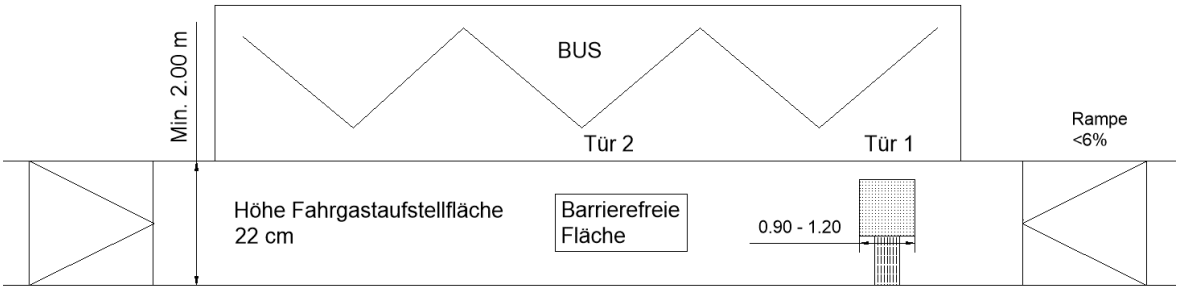


Abbildung 15: Barrierefreie Fahrgastaufstellfläche bei einer Bordsteinhöhe von 22 cm (Eigene Darstellung)

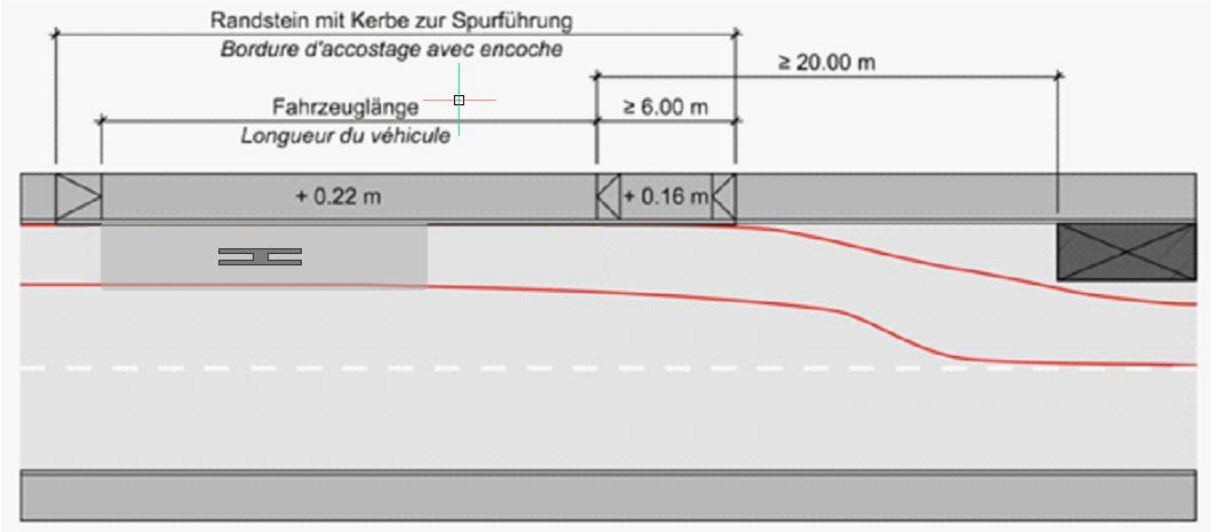


Abbildung 16: Anfahrt einer Fahrbahnhaltestelle mit hoher Bordsteinkante (Quelle: anlehnend an Hindernisfreie-architektur.ch, 2026)

5.2 Sonderbordstein

Um das Anfahren der Haltestelle zu erleichtern und den horizontalen Spalt zwischen Niederflurfahrzeug und Bussteigkante zu minimieren, sollte 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 muss sowohl mit dem lokalen Linienbetreiber als auch mit dem zuständigen Straßenerhalter abgestimmt werden, insbesondere im Hinblick auf die Schneeräumung.



Abbildung 17: Einstieg am Kasseler Sonderbord Plus (Quelle: wlw.de, 2026)

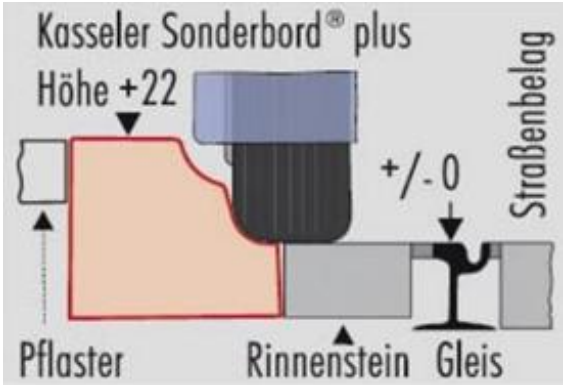


Abbildung 18: Kasseler Sonderbord Plus (Quelle: Interstein.com, 2026)

5.3 Bodenleitsystem und Aufmerksamkeitsfelder

Stark sehbehinderte Menschen sind zur Orientierung im Straßenverkehr auf ein ertastbares (taktiles) und optisches Bodenleitsystem angewiesen. In Form von Bodenleitstreifen wird dabei der Verlauf eines Weges bzw. die Gehrichtung angezeigt. Für die Anordnung von taktilen Bodeninformationen gelten in Abhängigkeit von der Art der Haltestellen die Regelbeispiele aus der RVS 02.02.36 „Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum", September 2010, sowie die Vorgabe aus der ÖNORM V 2102-1.

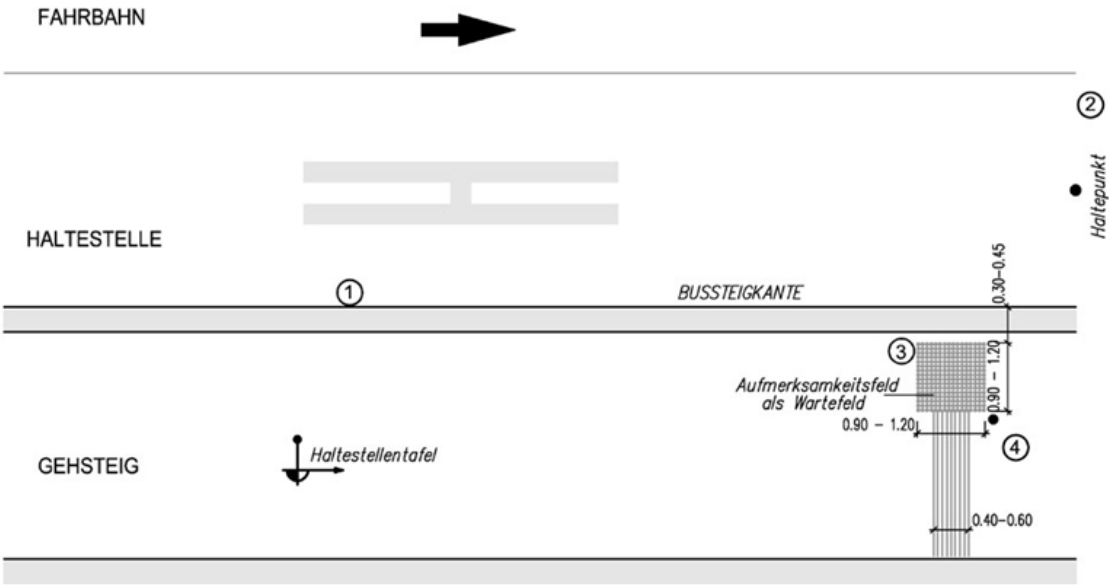


Abbildung 19: Anordnung von taktilen Bodeninformationen bei einer Bushaltestelle als Beispiel (Quelle: RVS 02.02.36 „Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum", September 2010)

Visuell kontrastierende Warnstreifen an Bushaltestellen dienen der Sicherheit und Barrierefreiheit, insbesondere für sehbehinderte Menschen. Sie markieren die Kante zum Fahrbahnbelag und helfen dabei, den Einstiegsbereich zu erkennen.

Bei einer Fahrgastaufstellfläche mit Sonderbordstein wird die Anbringung eines visuellen Warnstreifens mit einem Kontrastwert von mindestens 0,4 empfohlen. Weitere Informationen dazu sind in der ÖNORM B 1600 zu finden. Im Regelfall wird der visuelle Kontrast der Warnstreifen zum Fahrbahnbelag durch den Einsatz spezieller Haltestellenbordsteine erreicht.

6. Ausstattung

Haltestellen sind das Aushängeschild des öffentlichen Verkehrs. Eine kundenfreundliche und attraktive Ausstattung erhöht die Akzeptanz des gesamten öffentlichen Verkehrsangebots und fördert seine Nutzung.

Eine maximale Ausstattung für jede Haltestelle wird nicht möglich sein. Die Ausstattung sollte in Abhängigkeit von der Nutzung, der Fahrgastfrequenz und örtlichen Voraussetzungen gewählt werden.

Jede Haltestelle sollte mindestens folgende Basisfunktionen erfüllen:

- Sicherheit: Eine erhöhte Fahrgastaufstellfläche für wartende Fahrgäste gewährleisten.
- Information: Lesbare Fahrpläne und Informationen über das ÖV-Angebot bereitstellen.
- Barrierefreiheit: Sicherstellen, dass die Haltestelle für alle Nutzer:innen zugänglich ist und die Ausstattung nutzbar ist.

Zusätzlich kann eine Haltestelle weitere Mobilitätsfunktionen erfüllen, wodurch Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln sowie örtliche Informationsangebote geschaffen werden können.

Die Standards sollten an die Funktion der Haltestelle, das Fahrgastaufkommen, die Linienfrequenz sowie die Lage der Haltestelle angepasst sein. Die folgende Tabelle gibt eine Orientierung und zeigt Handlungsmöglichkeiten für Gemeinden auf, ihre Haltestelle attraktiv, sicher und fahrgastfreundlich zu gestalten.

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

6.1 Mindest-, Standard und Maximalausstattung

Die Ausstattung der Haltestellen kann grundsätzlich in die folgenden drei Kategorien eingeteilt werden: Minimalausstattung (Ausstiegsstelle von Nebenlinien), Standardausstattung (Einstiegsstelle) und Maximalaustattung (zentrale Haltestelle in der Gemeinde). Die verschiedenen Ausstattungsmöglichkeiten sind in Tabelle 4 aufgelistet.

Tabelle 4: Mindest-, Standard- und Maximalausstattung

Minimalausstattung	Standardausstattung	Maximalausstattung
Fahrgastaufstellfläche (ausreichend dimensioniert, baulich erhöht und von der Fahrbahn getrennt)	Fahrgastaufstellfläche (ausreichend dimensioniert, baulich erhöht und von der Fahrbahn getrennt)	Fahrgastaufstellfläche (ausreichend dimensioniert, baulich erhöht und von der Fahrbahn getrennt)
Barrierefreie Zu- und Abgänge	Barrierefreie Zu- und Abgänge	Barrierefreie Zu- und Abgänge
Beleuchtung (Haltestelle und Straßenraum)	Beleuchtung (Haltestelle und Straßenraum)	Beleuchtung (Haltestelle 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 Kontraststeifen zur Bordsteinkante
		Abstellanlagen für Fahrräder
		DFI oder E-Paper mit Mehr-Sinne-Prinzip
		Orts- und Umgebungspläne

6.2 Kennzeichnung von Haltestellen und Fahrgastinformation

Entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen ist eine Haltestelle zumindest durch ein grünes „H“ in einem gelben, grünumrandeten Kreis zu kennzeichnen (KflG-DV 2001 § 2) und entsprechend der Bodenmarkierungsverordnung zu markieren. Die Haltestellenzeichen sind gut sichtbar, quer zur Fahrtrichtung anzubringen.

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

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

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



Abbildung 20: Haltestellenschild VVT (Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2026)

An unübersichtlichen Stellen kann als Vorankündigung durch ein Gefahrenzeichen (StVO 1960 § 50 Z16 „andere Gefahren“ oder § 50 Z12 „Kinder“) kombiniert mit einer Zusatztafel „BUS-Haltestelle“ (in schwarzer Schrift auf gelb fluoreszierenden Grund) auf Bushaltestellen aufmerksam gemacht werden. Das Gefahrenzeichen ist lt. StVO 1960 § 49 in einer Entfernung von 150 m bis 250 m vor der Gefahrenstelle aufzustellen, bzw. mit einer Entfernungsangabe zu versehen, wenn die vorgenannten Maße nicht eingehalten werden.

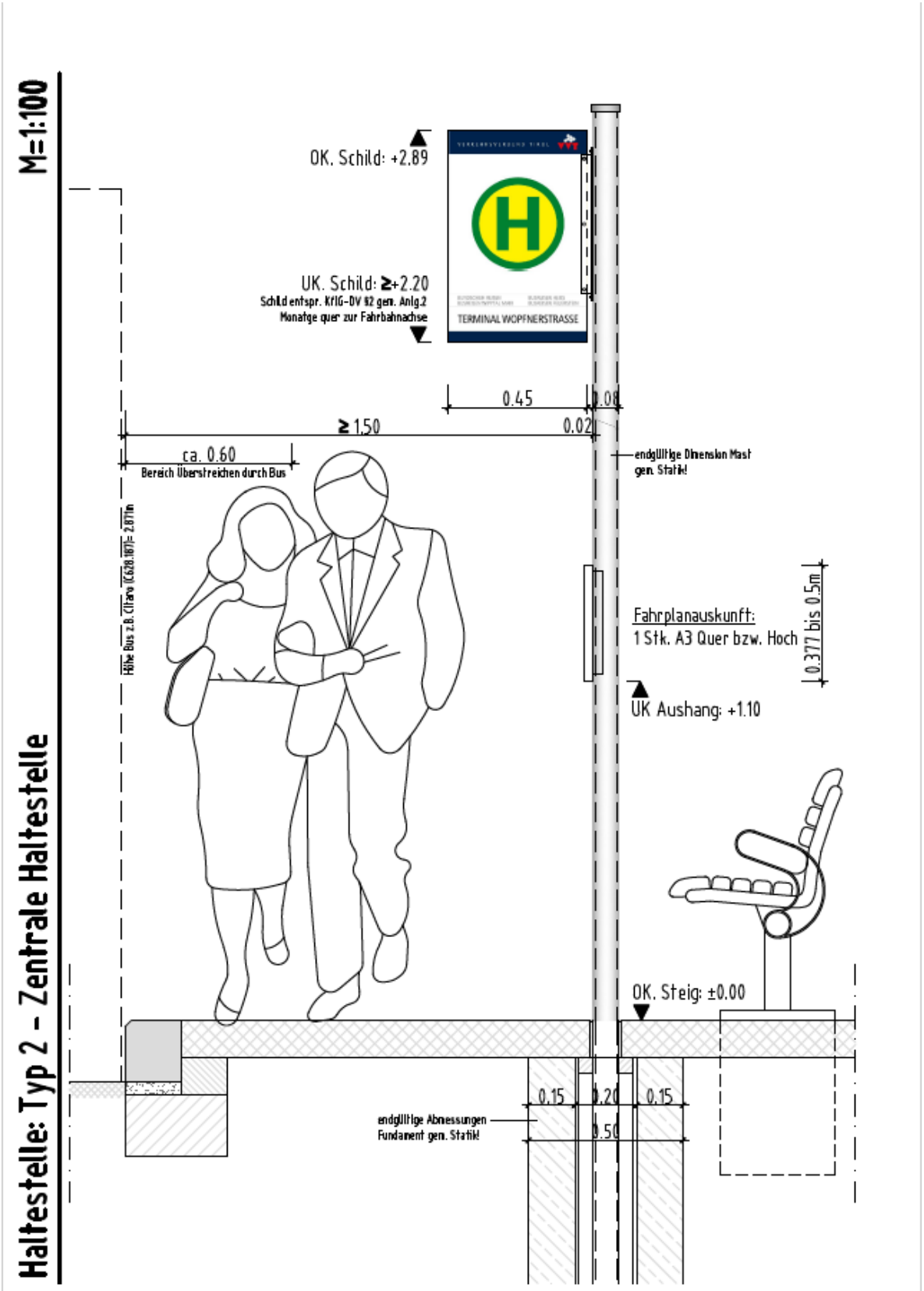


Abbildung 21 Haltestellen Stele Zeichnung (Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2025)

6.3 Wetterschutzeinrichtungen

Die Beschaffung, Herstellung und Entwurf von Wetterschutzeinrichtungen sind der jeweiligen Gemeinde überlassen. Die Wetterschutzeinrichtung sollte über eine Sitzgelegenheit verfügen und gemäß ÖNORM B 1600 auch für Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung zugänglich sein.

Hinsichtlich eines attraktiven ÖV sollten grundsätzlich Wetterschutzeinrichtungen vorgesehen werden, sofern diese nicht in Form von Vordächern oder Ähnlichem vorhanden sind. Die Mindestnutzfläche sollte 5 m^2 nicht unterschreiten.

Aus Gründen der Sicherheit und zur Herstellung des Sichtkontakts zwischen Fahrer:in und Fahrgast sind transparente Ausführungen, insbesondere in Richtung des anfahrenden Linienbusses, erforderlich. Die Fahrgastinformation ist im Inneren der Wetterschutzeinrichtung anzubringen. Sofern die Wetterschutzeinrichtung auch für Werbezwecke genutzt wird, ist sicherzustellen, dass dadurch nicht die Sicht auf wartende Fahrgäste und auf herannahende Verkehrsmittel sowie die Erkennbarkeit der Fahrgastinformation beeinträchtigt wird. Zur Gewährleistung einer uneingeschränkten Bedienung von Haltestellen sind die Regelabmessungen für Wetterschutzeinrichtungen gemäß Abbildung 22 einzuhalten.

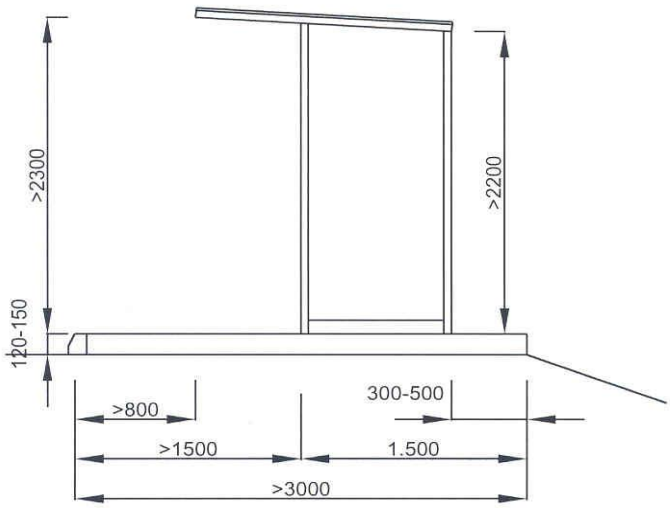


Abbildung 22 Regelzeichnung Wetterschutzeinrichtung (eigene Darstellung)

6.4 Digitale Fahrgastinformation (DFI)

Die im städtischen Bereich bereits standardisierte digitale Fahrgastinformation (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 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 stark sehbeeinträchtigte Menschen 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.

DFI - 13“ E-Paper **DFI - 32“ E-Paper**



Abbildung 23: Digitale Fahrgastinformation auf E-Paper-Basis mit 13" und 32" (Quelle: Verkehrsverbund Tirol, 2026)

6.5 Fahrradabstellanlage

Die Fahrradnutzung als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr und die intermodale Schnittstelle Radverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung. Attraktive Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen sind daher ein wichtiger Baustein in einem nachhaltigen Mobilitätsangebot von Gemeinden zur Förderung des Radverkehrs. Der Bedarf an Stellplätzen ist gesondert zu ermitteln.

Die Abstellanlangen sollen komfortabel und rasch erreichbar sein und möglichst direkten Zugang zur Haltestelle bieten. Insbesondere bei größeren Knotenpunkten sind eine Überwachung und das Angebot diebstahlsicherer Fahrradboxen empfehlenswert, damit Fahrräder auch über längere Zeit sicher abgestellt werden können.

Durch eine gute Einsehbarkeit der Anlagen kann Vandalismus entgegengewirkt werden. 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). Näheren Informationen zur Fahrradabstellanlage sind dem Mobilie „Radfahren Fördern“ von März 2024 sowie der Broschüre „Abstellanlagen für Fahrräder“ aus 2022 zu entnehmen.

Gute Fahrradabstellanlagen – auch für E-Räder – 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 ÖV plötzlich zur echten Alternative.



Abbildung 24; Radabstellanlage bei einer Haltestelle (Quelle: Eigens Bild)

7. Rechtliche Grundlage und Zuständigkeiten

7.1 Ablauf einer Haltestelleneinrichtung

Bereits vor Einleitung des Behördenverfahrens nach KflG ist ein Informationsgespräch mit dem VVT zu empfehlen. Bei dieser Vorplanung werden die Infrastrukturbelange (Haltestellen, Streckeneignung, Wendeplätze) betrachtet und mögliche erforderliche bauliche Maßnahmen für Haltestellen definiert. Somit findet eine enge Abstimmung zwischen VVT und Gemeinde hinsichtlich des Busangebotskonzepts und der erforderlichen baulichen Maßnahmen statt.

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 der Berechtigungsinhaber beantragen 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.

Zu dieser Verhandlung sind beizuziehen:

- Verkehrstechnischer Sachverständiger
- Busunternehmen
- Straßenbaulastträger
- Bezirksverwaltungsbehörde (welche auch als Straßenaufsichtsbehörde fungiert) bzw. Bundespolizeidirektion in Innsbruck
- Gemeinde

Die Verhandlungsschrift wird an sämtliche Beteiligte versandt. Wurde im Rahmen der Verhandlung ein Haltestellenprojekt für erforderlich erachtet, ist dieses jedenfalls vor Baubeginn der Behörde bzw. dem Sachverständigen vorzulegen.

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

Haltestellenprojekte an Landesstraßen (unter Beischluss der Verhandlungsschrift) sind zur straßenbaulichen Bewilligung über die Abteilung 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 Fertigstellung einer Haltestelle hat schriftlich unter Vorlage einer Fotodokumentation an die Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht zu erfolgen.

Tabelle 5: Ablaufschema Haltestellenprojekt

	Von der Projektidee bis zur Fertigstellung.	
Vorplanung	Gemeinde Verkehrsverbund Tirol	Informationsgespräch mit dem Verkehrsverbund Tirol Vorabklärung Fahrplan sowie erforderliche Baumaßnahmen und Finanzierung
	Gemeinde / Landesstraßen-verwaltung Sachverständige Abteilung Mobilitätsplanung	Planung der erforderlichen Baumaßnahme Vorabstimmung mit dem behördlichen Verkehrssachverständigen im KflG seitens der Abteilung Mobilitätsplanung möglich
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 ■ Straßenbaulastträger ■ Bezirksverwaltungsbehörde (welche auch als Straßenaufsichtsbehörde fungiert) bzw. Bundespolizeidirektion in Innsbruck ■ Gemeinde
		Verhandlungsschrift, gegebenenfalls mit Auflagen betreffend Gestaltung und Ausstattung
Umsetzung	Gemeinde / Landesstraßen-verwaltung	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

7.2 Straßenbaulast (Kostenteilung) bei Haltestellen an Gemeindestraßen

Als Träger der Straßenbaulast sind die Gemeinden für die Errichtung sowie die Ausstattung und Wartung der Haltestellen verantwortlich. Es gibt verschiedene Möglichkeiten zur Förderung, abhängig von der Ausstattung der Haltestelle.

Bei der Abteilung Mobilitätsplanung des Landes Tirol kann eine Förderung für die Umsetzung von ÖV-Infrastrukturmaßnahmen beantragt werden (ausgenommen sind Grundstückbeschaffung, Wetterschutzeinrichtungen und Planungen). Die Anträge sind unter Vorlage der Rechnungskopien bei der Abteilung Mobilitätsplanung einzureichen. Die Höhe der Förderung ist abhängig von der Finanzkraft der jeweiligen Gemeinde. Allfällige Förderungen sind abhängig von den verfügbaren Budgetmitteln des Landes, wobei kein Rechtsanspruch besteht.

Zusätzlich ist im Tiroler Mobilitätsprogramm 2022–2030 eine Förderung für die Beleuchtung von Haltestellen und die Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.

Der Verkehrsverbund Tirol (VVT) ist für die digitale Fahrgastinformation zuständig und fördert in bestimmten Fällen die DFI- und E-Paper-Displays. Ein Austausch mit der Abteilung Mobilitätsplanung sowie dem VVT über die Fördermöglichkeiten ist somit bei der Errichtung, Verlegung und Modernisierung von Bushaltestellen zu empfehlen. Allfällige Förderungen sind abhängig von den verfügbaren Budgetmitteln, wobei kein Rechtsanspruch besteht.

7.3 Straßenbaulast (Kostenteilung) 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
- Beim Land Tirol kann für die Errichtung von ÖV-Infrastrukturmaßnahmen eine Förderung beantragt werden (Siehe Kapitel 7.2)

7.4 Straßenpolizeiliche Begleitmaßnahmen

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

8. Quellenverzeichnis

- Europäisches Parlament und Rat, Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG
- Hindernisfreie Architektur, Höhe und Form von Bus Haltekanten, Quelle: https://hindernisfreie-architektur.ch/fachinformationen/hoehe-und-form-von-bus-haltekanten/ (abgerufen: 2026)
- Interstein „KSB Kasseler Sonderborde", Quelle: https://www.interstein.com/resources/interstein_Katalog_KSB-Kasseler Sonderborde_20253.pdf (Abgerufen: 2026)
- Kraftfahrliniengesetz (KflG)
- Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung (DV)
- Amt der Tiroler Landesregierung, Abstellanlagen für Fahrräder (Dezember 2022)
- Amt der Tiroler Landesregierung, Mobile Radfahren fördern (März 2024)
- Amt der Tiroler Landesregierung, Mobile Schutzwege sicher gestalten! (Februar 2019)
- ÖNORM B 1600 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen
- ÖNORM B 4970 - Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr – Planung (Zurückgezogen)
- ÖNORM O 1051 Straßenbeleuchtung, Beleuchtung von Konfliktzonen
- ÖNORM V 2021 Taktile Bodeninformationen (TBI) - Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen
- Österreichische Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) – „Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr", 2009
- RVS 02.02.36 „Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum" (September 2010)
- RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen" (März 2019)
- RVS 03.02.12 „Fussgängerverkehr" (Oktober 2015)
- RVS 03.02.13 „Radverkehr" (Juli 2022)
- RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen" (März 2007)
- Stadt Zürich, Richtlinie hindernisfreie Haltestellen Bus (2018)
- Tiroler Straßengesetz
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) „Barrierefreie Bushaltestellen" (2016)
- Verkehrsverbund Tirol (2026)
- Wer Liefert Was „Kasseler Sonderbord: der besondere Buskapstein, Quelle: https://www.wlw.de/de/firma/profilbeton-gmbh-966306/produkte/kasseler-sonderbord-der-besondere-buskapstein-6558 (Abgerufen: 2026)

9. Anhänge

9.1 Anhang 1: Systemskizze für die Haltestellen-Kennzeichnung in Tirol

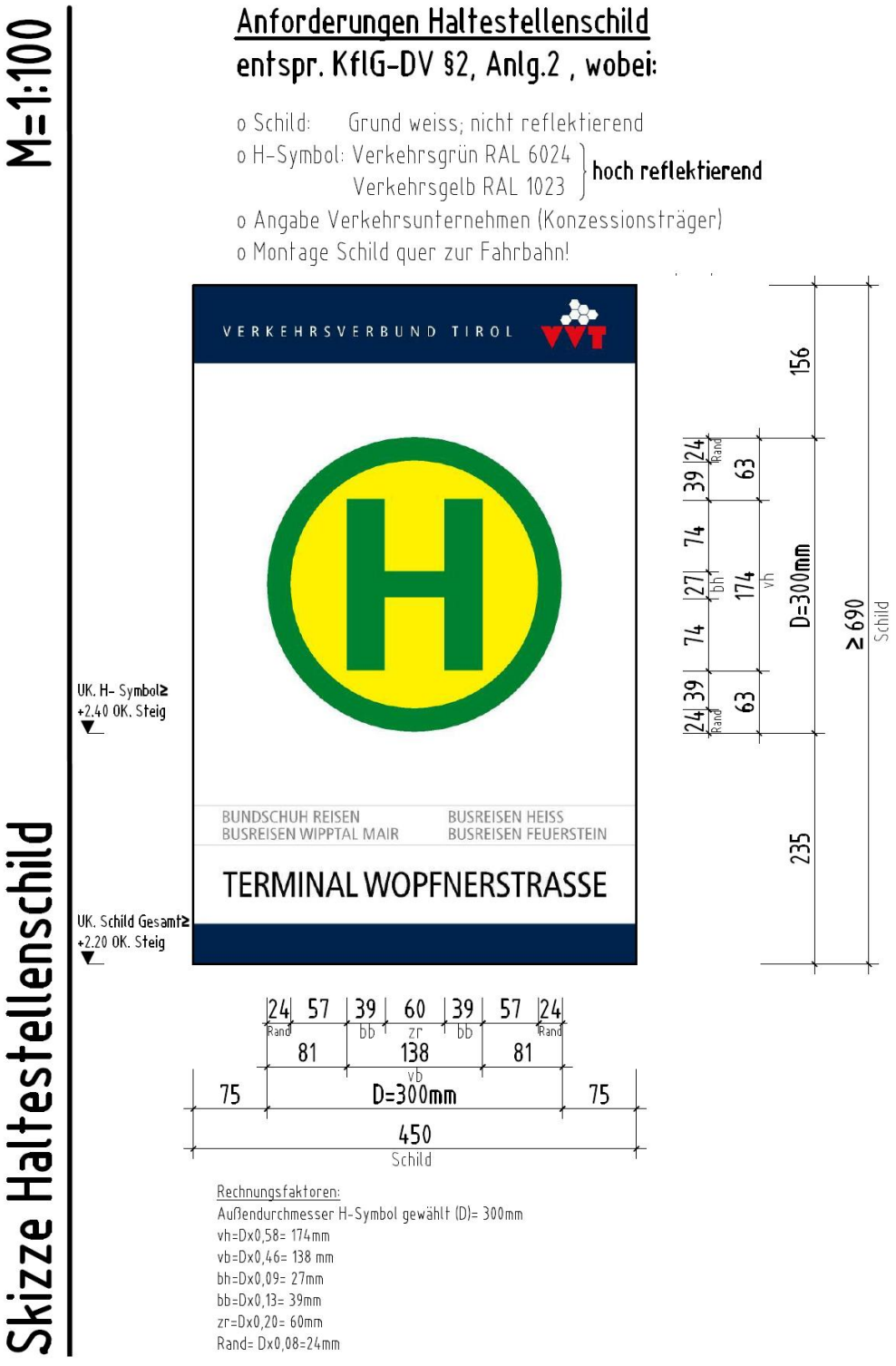


Abbildung 25: Verkehrsverbund Tirol (2025)

9.2 Anhang 2: Gesetzliche Grundlagen

Kraftfahrliniengesetz KflG 1999

§ 1.

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

§ 33 Haltestellen

(1) Die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen wird über Antrag des Berechtigungsinhabers vom Landeshauptmann bzw. von der Landeshauptfrau auf Grund einer mit einem Lokalaugenschein verbundenen mündlichen Verhandlung insbesondere hinsichtlich der Sicherheit der Fahrgäste und der Verkehrssicherheit überprüft und bescheidmäßig genehmigt. Zu dieser Verhandlung sind insbesondere der Unternehmer, der Straßenbaulastträger, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, auch die Landespolizeidirektion, und die Gemeinde zu laden. Die Überprüfung einer Haltestelle insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste und die Verkehrssicherheit oder die Auflassung einer Haltestelle kann sowohl über Antrag des Berechtigungsinhabers als auch erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalaugenschein verbundenen Verhandlung ist diesfalls nicht erforderlich.

(1a) Der Landeshauptmann bzw. die Landeshauptfrau kann bei Festsetzung einer Haltestelle auf ein Ermittlungsverfahren samt Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalaugenschein verbundenen Verhandlung verzichten, wenn die Haltestelle schon vorher für den Kraftfahrlinienbetrieb eines Personenkraftverkehrsunternehmers genehmigt war.

(1b) Bei Erteilung einer neuen Kraftfahrlinienkonzession gemäß § 23 Abs. 3 müssen Haltestellen, welche bereits genehmigt waren und weiterhin bedient werden sollen, nicht neu vom Landeshauptmann bzw. von der Landeshauptfrau festgesetzt werden. Die bestehende Haltestellengenehmigung geht auf die Konzessionsinhaberin bzw. den Konzessionsinhaber der im Sinne des § 23 Abs. 3 neu erteilten Kraftfahrlinienkonzession über. Durch einen Wechsel der Konzessionsinhaberin bzw. des Konzessionsinhabers wird die Wirksamkeit der bestehenden Haltestellengenehmigung nicht berührt.

(2) Über Antrag kann die Mitbenützung einer für eine bestehende Kraftfahrlinie bereits genehmigte Haltestelle durch weitere Kraftfahrlinien desselben oder eines anderen Berechtigungsinhabers genehmigt werden. Es darf diesfalls nur ein Haltestellenzeichen angebracht werden, dessen Erhaltungskosten zu gleichen Teilen zu tragen sind. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalaugenschein verbundenen Verhandlung hat nur zu erfolgen, wenn dies sachlich gerechtfertigt und erforderlich ist.

(2a) Soll eine Haltestelle von einer weiteren Kraftfahrlinie gemäß § 23 Abs. 3 mit demselben Besteller bedient werden, so bedarf es dazu keiner Genehmigung zur Mitbenützung der Haltestelle im Sinne des § 33 Abs. 2.

(3) Befinden sich die Haltestellen mehrerer Linien oder Unternehmer in unmittelbarer Nähe voneinander, so sind sie, sofern nicht aus betrieblichen Gründen mehrere Haltestellenbereiche erforderlich sind, zu einer Haltestelle zusammenzufassen und mit nur einem Haltestellenzeichen kenntlich zu machen und jedenfalls einheitlich zu bezeichnen.

(4) Aus besonders wichtigen Gründen kann der Landeshauptmann bzw. die Landeshauptfrau dem Unternehmer die Ausgestaltung von Haltestellen in wirtschaftlich zumutbaren Grenzen, nicht jedoch straßenbauliche Maßnahmen, die Schneeräumung oder die Reinigung der Haltestellen vorschreiben.

§ 34 Haltestellenzeichen

(1) Die Haltestellen sind durch ein von beiden Seiten les- und erkennbares Haltestellenzeichen sowie eine Haltestellenbezeichnung kenntlich zu machen.

(2) Neben der Haltestellenbezeichnung können außer der Bezeichnung des Berechtigungsinhabers auch eine Haltestellennummer und zusätzliche Hinweise auf Verbünde, deren Zonen sowie auf die Bedienung durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxis angebracht werden. Die zusätzlichen Hinweise dürfen nicht größer sein als die Haltestellenbezeichnung.

(3) Die Haltestellenzeichen sind gut sichtbar quer zur Fahrtrichtung anzubringen. Die Entfernung des Haltestellenzeichens vom Rande der Fahrbahn hat mindestens 0,30 m, die Höhe des unteren Randes der Zeichen über dem Erdboden 2,40 m zu betragen.

(4) Die Unternehmerin bzw. der Unternehmer hat nach Erlöschen der Berechtigung sowie an aufgelassenen Haltestellen die Haltestellenzeichen zu entfernen, oder sie bei vorübergehender Betriebseinstellung als ungültig zu kennzeichnen. Dies gilt nicht, wenn es zu einem Übergang der Haltestellengenehmigung im Sinne des § 33 Abs. 1b gekommen ist.

§ 35 Übergangsbestimmungen für bestehende Haltestellenzeichen

(1) Innerhalb von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes haben die Haltestellen für mehrere Linien oder mehrere Unternehmen, die sich in unmittelbarer Nähe voneinander befinden, den Bestimmungen des § 33 Abs. 3 zu entsprechen. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann bzw. der Landeshauptfrau sowie, wenn dieser bzw. diese Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu melden.

(2) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes in Verwendung stehende Haltestellenzeichen haben spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Bestimmungen des § 34 zu entsprechen.

(3) Spätestens zum letztgenannten Termin erlöschen auch alle bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes gemäß § 31 Abs. 2 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 206/1954, für Form, Farbe und Art der Anbringung erteilten Ausnahmegenehmigungen für Haltestellen.

(4) Spätestens ein Jahr nach Wiedererteilung der Konzession, Verlängerung der Konzessionsdauer oder Erneuerung einer Genehmigung sind alle Haltestellen der Kraftfahrlinie in einer diesem Bundesgesetz entsprechenden Weise zu erneuern und anzubringen. Die Einhaltung dieser

Vorschriften ist von der Berechtigungsinhaberin bzw. vom Berechtigungsinhaber, dem Landeshauptmann bzw. der Landeshauptfrau sowie, wenn er bzw. sie Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu melden.

(5) Sobald unabhängig von den Fällen des Abs. 4 für eine Kraftfahrlinie alle Haltestellen diesem Bundesgesetz entsprechen, ist dies von der Berechtigungsinhaberin bzw. vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann bzw. der Landeshauptfrau sowie, wenn dieser bzw. diese Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister bzw. der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu melden.

Kraftfahrliniendurchführungsgesetz (KflG-DV 2001)

§ 2.

(1) Das Haltestellenzeichen besteht aus einem gelben, grünumrandeten Kreis mit einem grünen "H" in der Mitte. Dieses ist beidseitig sichtbar am oberen Ende eines Ständers in Mittellage, an den äußeren Seitenwänden von Wartehäuschen oder an Bauwerken

1. in der Mitte einer weißen Tafel (Anlage 1) oder
2. in der Mitte einer weißen Tafel mit der Haltestellenbezeichnung in schwarzer Farbe darunter (Anlage 1) oder
3. integriert in ein gelbes, grünumrandetes Schild (Anlage 1), dessen Arm die Haltestellenbezeichnung in schwarzer Farbe enthält, anzubringen oder
4. in ein an der Haltestelle angebrachtes Fahrgastinformationssystem zu integrieren.

(2) Bei Gestaltung des Haltestellenzeichens nach

1. Abs. 1 Z 1, 2 oder 4 hat der Durchmesser des Kreises mindestens 200 mm und höchstens 350 mm,
2. Abs. 1 Z 3 hat der Durchmesser des Kreises am runden Ende des Schildes 250 mm und die Länge des Armes bis zur Mitte des Buchstaben "H" 500 mm zu betragen. Das abgerundete Ende hat außer bei Anbringung an Bauwerken von der Fahrbahn fortzuweisen.

(3) Die Haltestellenbezeichnung ist bei Gestaltung des Haltestellenzeichens nach Abs. 1 Z 1 oder 4 entweder auf einer Zusatztafel oder separat neben dem Aushangfahrplan anzuführen.

(4) Die Haltestellenzeichen sind mit wetterbeständiger Farbe im Farbton RAL 1023 (Verkehrsgelb) und im Farbton RAL 6024 (Verkehrsgrün) oder mit reflektierendem Material gleichen Farbtons zu belegen. Diesfalls ist in erster Linie die festgelegte Farbtönung bei Tageslicht maßgebend. Die Haltestellenzeichen können in gleicher Form und Farbe auch als beleuchtete Transparente hergestellt werden.

(5) Das Anbringen von Fremdwerbung oder von Verkaufsautomaten an den für die Haltestellenzeichen vorgesehenen Ständern ist verboten. Hievon ausgenommen sind Fahrkartenautomaten.

Verhaltensregeln – StVO 1960 (Auszug aus der StVO)

§ 17. Vorbeifahren

(1) Das Vorbeifahren ist nur gestattet, wenn dadurch andere Straßenbenützer, insbesondere entgegenkommende, weder gefährdet noch behindert werden. Für die Anzeige des Vorbeifahrens, die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes und das Vorbeifahren an Schienenfahrzeugen gelten die beim Überholen zu beachtenden Vorschriften (§ 15). An einem entsprechend eingeordneten Fahrzeug, dessen Lenker die Absicht nach links einzubiegen anzeigt (§ 13 Abs. 2), ist rechts vorbeizufahren.

(2) Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug oder Omnibus vorbeifahren. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.

(2a) Das Vorbeifahren an einem Fahrzeug, an dem hinten eine gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht ist, und bei dem die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet sind, ist verboten. Die näheren Bestimmungen über das Aussehen und die Abmessungen der Tafel sind durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu erlassen.

§ 24 Halte- und Parkverbote

e) im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels, das ist - sofern sich aus Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt - der Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln, während der Betriebszeiten des Massenbeförderungsmittels,

§ 26a Fahrzeuge im öffentlichen Dienst

Den Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs ist im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen, sobald der Lenker eines solchen Fahrzeuges mit dem Fahrtrichtungsanzeiger die Absicht anzeigt, von der Haltestelle abzufahren. Zu diesem Zweck haben die Lenker nachkommender Fahrzeuge die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und, falls erforderlich, anzuhalten. Der Lenker des Kraftfahrlinienfahrzeuges darf die Absicht zum Abfahren erst anzeigen, wenn das Fahrzeug tatsächlich abfahrbereit ist und er darf beim Abfahren andere Straßenbenützer nicht gefährden.

zu § 17 (1) siehe auch OGH-Urteile:

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

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

Impressum

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Mobilitätsplanung
Herrengasse 3
6020 Innsbruck

+43 512 508 4081
mobilitaetsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung

Herausgegeben: Oktober 2026