

Bushaltestellen - Allgemeine Hinweise

Grundsätze

Diese Richtlinie gilt ergänzend zu den geltenden Gesetzen, Verordnungen und Normen, wie:

- Gesetze und Verordnungen im Strassenverkehrsrecht, wie Signalisationsverordnung (SSV)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und zugehörige Verordnungen
- VSS-Normen

Planung

Die Wahl des geeigneten Haltestellentyps erfolgt nach der VSS-Norm SN 40 880. Neue Fahrbahnhaltestellen müssen über den Projektleiter AVT vom Kantonsingenieur freigegeben werden.

Eine Bushaltestelle ist meist ein Unikat. Bei der Planung sind daher Aspekte wie hindernisfreier Einstieg nach BehiG, Ortsbild, öffentliche und private Erschliessungen, Eingriffe in angrenzende Parzellen, Sichtweiten, usw. sorgfältig zu prüfen und abzuwägen. Der Umsetzung des BehiG kommt dabei ein hohes Gewicht zu.

In der Regel werden die Bushaltestellen auf die Abmessungen von Gelenkbussen ausgelegt. Kann der Einsatz von Gelenkfahrzeugen auch langfristig ausgeschlossen werden, ist eine Reduktion der Haltestellengeometrie möglich. Dieser Entscheid erfolgt in Absprache mit der Abteilung Öffentlicher Verkehr.

Geometrie

Die Haltestellen gemäss Richtlinie "Geometrie Bushaltestellen - Grundtypen" sind sinngemäss auf die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Sie basieren auf folgenden Fahrzeugabmessungen:

	Länge	Breite
Normalbus (zweiachsig)	ca. 12.00 m	2.55 m
Gelenkbus (dreiachsig)	ca. 18.75 m	

Diese Grundtypen wurden mit Fahrversuchen bei günstigen Randbedingungen nachgewiesen. Die Befahrbarkeit ist deshalb unter Berücksichtigung von speziellen örtlichen Gegebenheiten (Kurven, starkes Quer- und Längsgefälle, Anfahrt) zusätzlich mit einem Schleppkurvenprogramm wie zum Beispiel AutoTurn nachzuweisen, oder bei Bedarf mittels Fahrversuchen zu überprüfen. Bei den Abmessungen und Radien handelt es sich um Minimalwerte.

Wartebereich für Passagiere

Bei der Gestaltung der Perrons ist der Manövrierfläche für einen rollstuhlgerechten Einstieg im Bereich der Mitteltür besondere Beachtung zu schenken.

Perronbreiten:

	Normalfall	Ausnahme (Mindestanforderung bei Platzmangel in bestehenden Situationen / unverhältnismässigen Eingriffen)
Kantenhöhe 16 cm	$b \geq 2.90$ m	$b \geq 2.30$ m
Kantenhöhe 22 cm	$b \geq 2.00$ m	$b \geq 1.40$ m

Im Bereich der Manövrierfläche sind Behinderungen durch Haltestellenmöblierungen zu vermeiden.

Haltekante

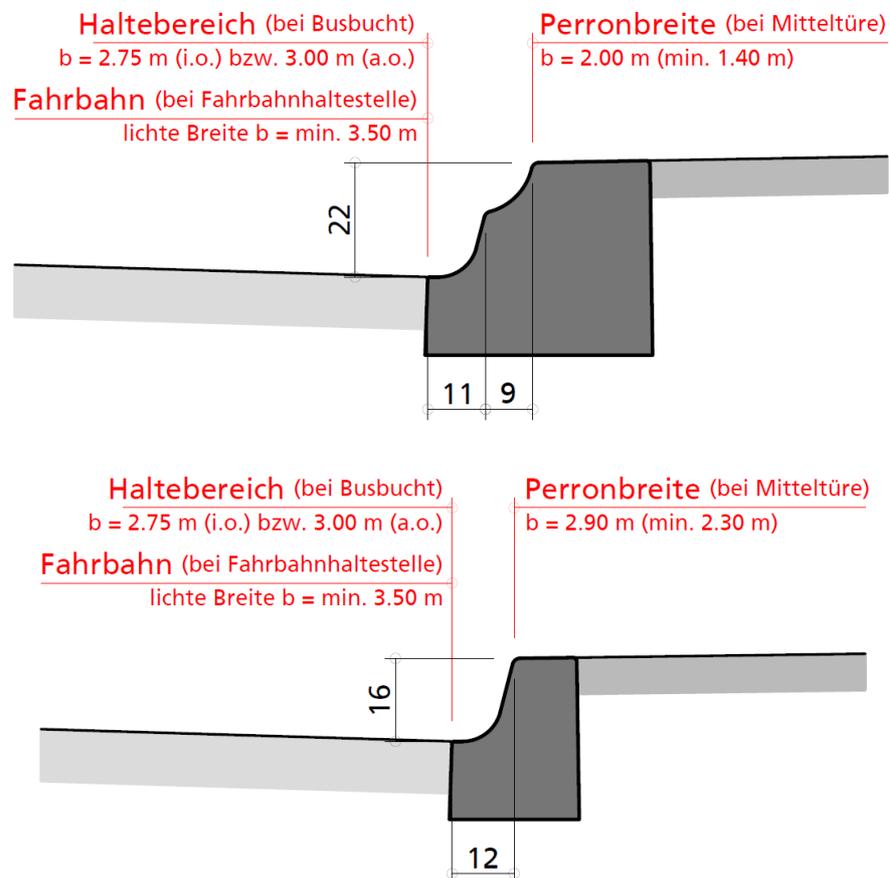
Die Höhe der Haltekante ist wie folgt zu planen:

- Wenn immer möglich (zumindest bei der Mitteltür) mit $h = 22$ cm ausbilden
- Mindestanforderung $h = 16$ cm (mindestens im Bereich der Mitteltüre)
- Ausnahmen sind auf Stufe Vorprojekt im Technischen Bericht zu begründen

Die Haltekante ist grundsätzlich gerade (bzw. $R \geq 1'500$ m) auszubilden. Das Überstreichen einer hohen Haltekante ($h = 22$ cm) ist unter betrieblichen Voraussetzungen nicht möglich. Eine gerade Anfahrt ist deshalb nötig.

Die Breite des Haltebereichs in Busbuchten (bzw. die Breite der Betonplatte) ist ab der Aussenkante des Sonderbordsteins gemessen. Die lichte Fahrspurweite bei Fahrbahnhaltestellen, beispielsweise im Bereich von Verkehrsinseln, beträgt mindestens 3.50 m und ist ebenso ab der Aussenkante des Bordsteins zu gewährleisten.

Die Perronbreite entspricht der effektiv nutzbaren Fläche und ist ab der oberen Kante des Bordsteins zu messen:



Die Rampen sind mit einer Steigung von 4% bis max. 6% auszubilden. Die Länge ist unter Berücksichtigung der Längsneigung der Strasse zu planen. Im Bereich der vorderen Einstiegstür sind Rampen mit einem Gefälle $> 3\%$ dringend zu vermeiden.

Markierung

Die Einstiegsposition bei der vordersten Türe ist durch ein taktil-visuelles Aufmerksamkeitsfeld zu kennzeichnen. Die gelbe Zickzacklinie (SSV 6.21) wird auf der Fahrbahn angebracht, bei Busbuchten wird darauf verzichtet.