

**Barrierefreier Umbau 2 Haltestellen Frankfurter Straße (beide Richtungen)
Anfrage Stv. Voskanian****Förderrichtlinie und Zahlen:**

Gemäß der Homepage von Hessen Mobil sind Busbuchten grundsätzlich förderfähig, wenn sie tatsächlich erforderlich sind und dem technischen Regelwerk entsprechen:

<https://mobil.hessen.de/foerderangebote/faqs/haltestellen>

Das Regelwerk ist hier die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt (siehe Anlage) sowie die Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ 2013.

Tabelle EAÖ

Tabelle 1: Einsatzbereiche von Haltestellen mit Halt am Fahrbahnrand

Taktfolgezeit	Zweistreifige Hauptverkehrsstraße	Vierstreifige Hauptverkehrsstraße
2 Minuten	bis ca. 500 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1 500 Kfz/h und Richtung
5 Minuten	bis ca. 630 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1 500 Kfz/h und Richtung
10 Minuten	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1 800 Kfz/h und Richtung
15 Minuten	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1 800 Kfz/h und Richtung

In der Verkehrszählung vom 26.10.2021 (Dienstag, normaler Wochentag, außerhalb der Ferien) wurden in der Spitzenstunde zwischen 15:45 und 16:45 Uhr am Knotenpunkt Frankfurter Straße / Virchowstraße 521 KFZ/h in der nördlichen Zufahrt und 572 KFZ/h in der südlichen Zufahrt der Frankfurter Straße gezählt.

Unter Berücksichtigung der Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (neben Rollstuhlfahrern und seh-, hör- und gehbehinderten Personen auch ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen sowie kleinwüchsige Menschen) sind zusätzliche Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen und an die Fahrzeuge zu stellen. Fahrzeuge und Haltestellengestaltung müssen aufeinander abgestimmt sein, um z. B. Reststufe und Restspalte zwischen Wartefläche und Fahrzeugboden zu minimieren.

Bei **Hochflursystemen** ist bei Hochbahnsteigen die Beeinträchtigung der Straßenraumgestaltung sowie die optische Trennwirkung abzuwägen. In angebauten Hauptverkehrsstraßen mit stadtgestalterischer Qualität müssen Hochbahnsteige den gestalterischen Ansprüchen dieses Umfelds angemessen Rechnung tragen.

Bei **Niederflursystemen** können je nach eingesetztem Fahrzeugtyp halbhohe Bahnsteige bzw. Warteflächen mit 25 cm bis 35 cm über Schienenoberkante eingerichtet werden.

Durch **Anheben der Fahrbahn** im Bereich der Haltestelle auf Fahrzeughöhe können in Verbindung mit Niederflurfahrzeugen Einstiegsbedingungen barrierefrei gestaltet werden (Bild 88).

Zeitinseln dienen der Sicherung der Fahrgastwechsel, indem sie mit Hilfe von Lichtsignalanlagen die für den Fahrgastwechsel erforderliche Fahrbahnfläche kurzfristig frei halten. Bei Einfahrt in die Haltestelle sperrt ein Signal den allgemeinen Verkehr und verhindert die Nichtbeachtung des § 20 StVO durch andere Verkehrsteilnehmer. Sie werden zweckmäßigerweise mit angehobenen Fahrbahnen kombiniert.

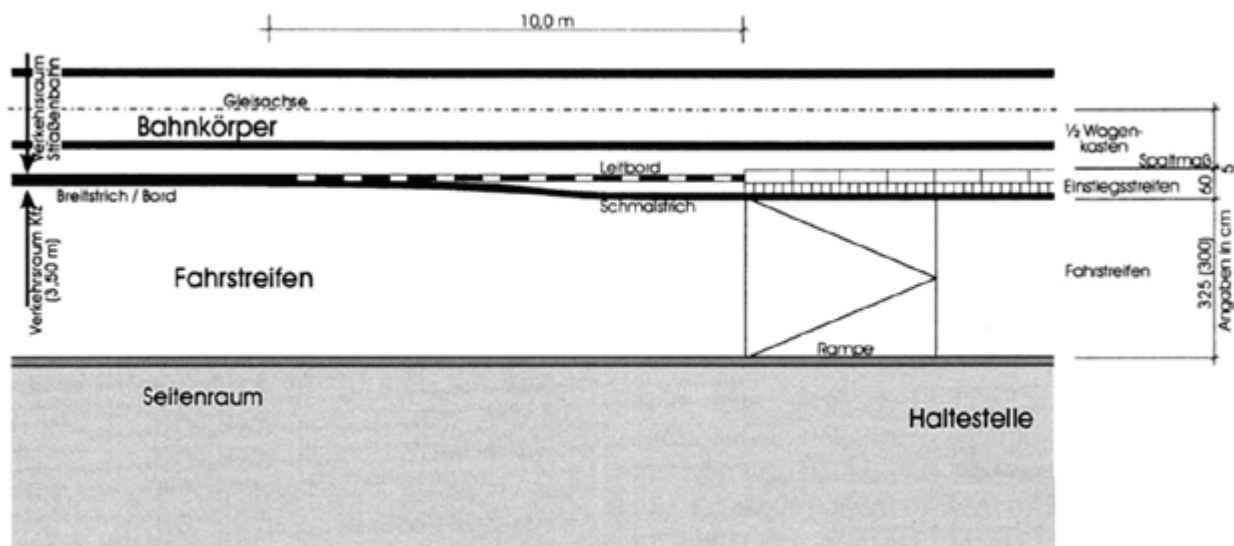


Bild 88: Prinzip einer angehobenen Fahrbahn

6.1.10.8 Bushaltestellen

Bushaltestellen können sowohl in Seitenlage als auch in Mittellage angeordnet werden.

Bei **Mittellage** der Bushaltestellen gelten die Vorgaben der Straßenbahnhaltestellen sinngemäß.

Bei **Seitenlage** der Haltestellen können Linienbusse für den Fahrgastwechsel

- an Haltestellenkaps,
- auf der Fahrbahn oder
- in Haltebuchten

halten (Tabelle 41).

Tabelle 41: Bushaltestellen in Seitenlage

--	--

Form	Einsatzgrenzen
Haltestellen auf der Fahrbahn	geringe bauliche Maßnahmen notwendig Einsatzgrenzen: bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit ≥ 10 Minuten ^{*)}
Haltestellenkaps	Bord wird an Fahrbahnrand geführt Einsatzgrenzen: bis 750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit ≥ 10 Minuten ^{*)}
Bushaldebucht	an Hauptverkehrsstraßen bei langen Haltezeiten und Überschreitung der Einsatzgrenzen von Haltestellen auf der Fahrbahn und Haltestellenkaps
^{*)} vgl. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)	

Haltestellenkaps (Bild 89)

- ermöglichen den Linienbussen ein gerades und präzises Anfahren an den Bord für mobilitätseingeschränkte Personen,
- lassen den Linienbus geradlinig in dem von ihm benutzten Fahrstreifen weiterfahren,
- setzen den Linienbus an die Spitze des Fahrzeugpulks,
- erleichtern das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen,
- eignen sich besonders bei hohem Parkdruck, da keine Ein- und Ausfahrstreifen freizuhalten sind,
- erfordern eine geringe Länge,
- sind kosten günstiger herzustellen als Busbuchten,



© ESV – Blatt 72 – Lfg. 8/07

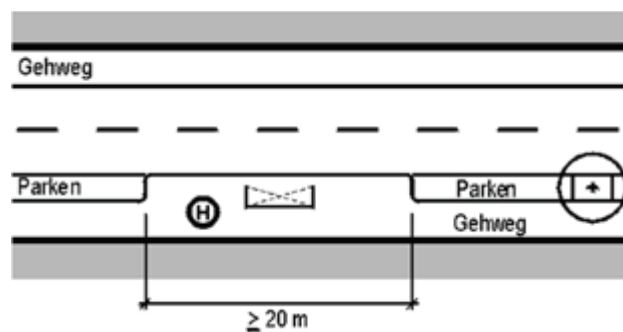


Bild 89: Beispiel für ein Haltestellenkap für Gelenkbusse

- vergrößern im Vergleich zur Busbucht die Wartefläche für die Fahrgäste und schafft Platz für das Aufstellen von Wetterschutzeinrichtungen, Fahrkartenautomaten usw.,
- erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste,
- vereinfachen die Radverkehrsführung,
- haben wegen der Parallelität der Fahrbahnrande und des Verzichts auf Fahrbahnerweiterungen stadtgestalterische Vorteile,
- bieten Vorteile beim Winterdienst.