

Leitlinien zur Gestaltung von Stationen und Haltestellen für Busse und Bahnen



Der Fahrgastbeirat Frankfurt am Main hat diese Leitlinien mit dem Ziel entwickelt, Stationen und Haltestellen in Frankfurt am Main kundengerecht zu gestalten. Damit wird ein Beitrag geleistet, Zugangs- und Nutzungsbarrieren zum städtischen Nahverkehr zu verringern und so dessen Attraktivität zu steigern.

Der Fahrgastbeirat ist beratendes Gremium von *traffiQ*, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, und versteht sich als Interessenvertretung aller Fahrgäste. In diesem

Sinne sind die Anforderungen, die *traffiQ* an die Stationen und Haltestellen im öffentlichen Nahverkehr in Frankfurt am Main stellt, Grundlage dieser Leitlinien. Ebenso legt der Fahrgastbeirat den Nahverkehrsplan sowie die jeweils aktuellen Vereinbarungen der Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft (FBAG) mit der Stadt Frankfurt am Main und dem für die Infrastruktur zuständigen Verkehrsträger in Frankfurt am Main zugrunde. Sie werden im Folgenden ergänzt und präzisiert. Die Beachtung gängiger Normen setzt der Fahrgastbeirat voraus.

Diese Leitlinien dienen dem Festschreiben bereits bestehender Standards und zugleich als Gesprächsgrundlage und Forderungskatalog gegenüber *traffiQ* und den für den Infrastrukturausbau zuständigen städtischen Ämtern und Gesellschaften, um eine für den Fahrgast kundenfreundliche und einheitliche Gestaltung zu erreichen. Der Fahrgastbeirat ist sich bewusst, dass diese Leitlinien empfehlenden Charakter haben.

Der Fahrgastbeirat hat bewusst die Perspektive von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen zugrunde gelegt. Denn was für diese wachsende Nutzergruppe - von Eltern mit Kinderwagen, Kindern, Reisenden mit Koffern über Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer bis zu älteren Menschen - teilweise zwingend notwendige Hilfestellung ist, erleichtert allen Fahrgästen das Fahren mit Bussen und Bahnen.

Diese Leitlinien formulieren im Folgenden allgemeine Anforderungen an die Infrastruktureinrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs, die darüber hinaus unter Bezug auf unterschiedliche Stations- oder Haltestellensituationen differenziert werden.

1. Grundsätze

1.1. Infrastruktur und Ausstattung

1.1.1. Zugänge

Die Zugänge zu den Stationen und Haltestellen sollen barrierefrei ausgebaut sein, mindestens ein Zugang muss barrierefrei sein. Bei Umsteigemöglichkeiten soll dies immer der Zugang sein, der den kürzesten Umsteigeweg ergibt. Nicht nur der Zugang zur Haltestelle, sondern auch hinführende Straßenquerungen müssen barrierefrei ausgestaltet werden, auch wenn hierfür ggf. mehrere Dienste zusammenarbeiten müssen. Dies gilt besonders für die Zugänge zu Aufzügen. Auch reine Ausstiegshaltestellen sind barrierefrei auszubauen.

Der Fahrgastbeirat erwartet, dass die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) definierte vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 im öffentlichen Nahverkehr der Stadt Frankfurt am Main fristgerecht umgesetzt wird.

1.1.2. Deutlich markierte Halteposition

Busse und Bahnen müssen an einer deutlich markierten Stelle halten. Mindestens ein barrierefreier Zugang muss durch eine entsprechende Markierung auf dem Bus- oder Bahnsteig gekennzeichnet werden. Daraus folgt, dass an Doppelhaltestellen bei Bedarf – wenn in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen diese Unterstützung benötigen – ein zweites Mal gehalten werden muss (vgl. auch die „Leitlinien zur Qualifikation des Fahrpersonals von Bussen und Bahnen“ des Fahrgastbeirats).

1.1.3. Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen (Fahrplanaushang etc.) müssen zentral platziert sein und frei zugänglich sein, sie dürfen nicht verstellt werden (z. B. durch Sitzplätze). Fahrgastinformationen sind zu bündeln, sie dürfen nicht auf mehrere Stellen verteilt sein. Fahrgastinformationen müssen gut lesbar die Fahrpläne aller an diesem Haltepunkt abfahrenden Linien enthalten, außerdem einen Stations- bzw. Haltestellen-Umgebungsplan. Dies gilt besonders für Stationen mit Umsteigemöglichkeiten.

Auch reine Ausstiegshaltestellen sind mit der notwendigen Fahrgastinformation auszustatten (z.B. Anschlussmöglichkeiten und Umgebungspläne).

Hinweise zur barrierefreien Nutzung des Nahverkehrs, auf Informationsmöglichkeiten, den Begleitservice und den Treppensteiger-Service (an unterirdischen Stationen) sollen ebenfalls gut lesbar angebracht werden.

Im Weiteren verweist der Fahrgastbeirat auf seine „Leitlinien zur Information und Führung von Fahrgästen in Bussen und Bahnen“.

1.1.4. Umsteigesituation

Wenn es an einer Umsteigestation mehrere Bahnsteige bzw. Haltepunkte gibt, soll der maximale Abstand zwischen diesen nicht mehr als 300 Meter betragen. Die Wegführung zu den einzelnen Haltepunkten muss je nach Situation deutlich mit Verkehrsmittel (U-Bahn, Bus...), Liniennummer und Linienrichtung gekennzeichnet werden.

Eine Verknüpfung der Linien an einem Haltepunkt ist anzustreben. Hinweise auf barrierefreie Zugänge, Aufzüge etc. sind in die allgemeine Wegführung zu integrieren. Dabei sind alle Umsteige-Wege zu berücksichtigen.

Bei größeren Umsteigestationen sind die einzelnen Gleise oder Haltepunkte der jeweiligen Linien eindeutig zu kennzeichnen (Nummerierung), um den Fahrgästen eine schnelle Orientierung zu erleichtern.

1.1.5 Beschriftungen

Alle Beschriftungen sind in angemessener Größe (nach DIN 32975:2009 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“), in einheitlicher Schrift und mit maximalem Farb- und Helligkeitskontrast (Empfehlung: schwarze Schrift auf weißem Grund) auszuführen. Der Fahrgastbeirat empfiehlt, schon jetzt die Hinweise aus dem Entwurf der DIN 18040-3 zugrunde zu legen.

1.1.6. Dynamische Fahrgastinformation

Der Fahrgastbeirat befürwortet eine umfassende Ausstattung der Frankfurter Haltestellen mit Anzeigegeräten für Dynamische Fahrgastinformation (DFI). Eine Sprachausgabe der DFI-Informationen auf Abfrage ist im Interesse der Sehbehinderten vorzusehen.

1.2. Wartehallen

1.2.1. Standard 3-Feld-Wartehalle

Grundsätzlich ist aus Sicht des Fahrgastbeirats eine Ausstattung aller (Einstiegs-) Haltestellen mit Wartehallen anzustreben. Als Standard sieht der Fahrgastbeirat die 3-Feld-Wartehalle an. Sie kann je nach Einsatzort und räumlichen Verhältnissen kleiner (wenig frequentierte Bushaltestellen) oder größer (stark genutzte U-Bahn-Stationen) ausgeführt werden.

Fahrkartenautomaten sollen nicht ohne Überdachung aufgestellt werden.

1.2.2. Hohes Maß an Transparenz

Die Wartehallen sollen aus Gründen der sozialen Sicherheit ein Höchstmaß an Transparenz aufweisen. Für Flächen sind daher durchsichtige Materialien zu verwenden, tragende Teile sollen das Erscheinungsbild nicht dominieren oder „Versteck-ecken“ entstehen lassen.

Die Seitenflächen sollen transparent und – zumindest in Richtung des anfahren- den Verkehrsmittels - nicht durch Werbung belegt sein, um den Blickkontakt Fahrgast - Fahrer zu ermöglichen.

1.2.3. Dachflächen

Die Dachflächen der Wartehallen sollen möglichst eine Mindestdiefe von 1,85 Metern aufweisen. Außerdem sollten die Seitenwände groß genug sein, um ausreichend Schutz vor Wind und Regen zu bieten. Bei „Platzmangel“ ist zumindest auf der Wetterseite eine größtmögliche Seitenwand vorzusehen.

Die Wartehallen sollen so einen effektiven Schutz vor Regen und Sonne bieten. Für den Regenablauf ist eine Dachneigung nach hinten vorzusehen und eine Entwässerung sicherzustellen.

1.2.4. Beleuchtung

Wartehallen sollen grundsätzlich mit eigener Beleuchtung ausgestattet sein, die nahe gelegene Straßenlaterne oder die Werbefläche sieht der Fahrgastbeirat als nicht ausreichend an. Denkbar ist, Teilbereiche der Werbeflächen für die Beleuchtung zu nutzen.

Die Beleuchtung ist verschattungsfrei zu gestalten. Warme und helle Farben sind zu verwenden. Designorientierte Farbtöne sind zu vermeiden.

1.2.5. Haltestellenname

Zusätzlich zum H-Schild wünscht sich der Fahrgastbeirat die Anbringung des Haltestellennamens kontrastreich und beleuchtet sowohl an der Längsseite als auch an einer Querseite der Wartehalle. Der Haltestellenname sollte so angebracht werden, dass man ihn aus dem die Haltestelle anfahren- den Verkehrsmittel gut erkennen kann.

An Haltestellen, an denen keine Wartehalle eingerichtet werden kann, wünscht sich der Fahrgastbeirat als Mindeststandard ein einen beleuchteten Haltestellenamen und eine beleuchtete Fahrplanta- fel.

1.2.6. Fahrkartenautomaten

U-Bahn- und Straßenbahnstationen sind grundsätzlich mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet. Aber auch an größeren Bushaltestellen ist mindestens ein Fahrkartenauto- mat, vor Regen geschützt, aufzustellen.

1.2.7. Sitzflächen

Wunsch des Fahrgastbeirates ist es, dass insbesondere Sitzflächen an oberirdischen Stationen und Haltestellen aus Gründen des Komforts nicht aus Metall bestehen; derzeit wird Holz als Material bevorzugt.

1.2.8. Wirtschaftlichkeit

Unter wirtschaftlichen Aspekten (Investition und Unterhalt) spricht sich der Fahrgastbeirat für die Anschaffung standardisierter Wartehallen-Typen aus. Der Fahrgastbeirat akzeptiert grundsätzlich auch werbefinanzierte Wartehallen. Die Werbung soll ausschließlich auf der Rückwand der Wartehalle angebracht werden. Selbstverständlich ist, dass die Wartehallen leicht instand zu halten sind und eine hohe Vandalismusresistenz aufweisen.

1.3. **Orientierung**

Um allen Kunden eine Orientierung für die Station und Haltestelle zu geben, sollten in den Informationsvitrinen ein Haltestellenumgebungsplan und für verkehrswichtige Umsteigestationen ein Stationsplan ausgehängt werden, in denen der jeweils aktuelle Standort eingetragen ist.

Hinweisbeschilderung zur Fahrtrichtung, Liniennummer, Straßenbezeichnung und eventuelle Richtungshinweise zu besonderen Zielen wie Krankenhäusern, Sehenswürdigkeiten usw. sollten ebenfalls vorhanden sein.

2. **Bushaltestellen**

2.1. Grundsätzlich barrierefrei

Die Bushaltestellen sollten so angelegt werden, dass sie den aktuellen Vereinbarungen der Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft mit der Stadt Frankfurt am Main und der für die Nahverkehrsinfrastruktur zuständigen städtischen Gesellschaft entsprechen.

Grundsätzlich sind nicht nur Abfahrt-Haltestellen, sondern auch die Aussteigepositionen sowie die Nachtbus-Haltestellen barrierefrei zu gestalten. Für Nachtbushaltestellen dient die Vereinbarung zwischen *traffiQ* und der Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft als Arbeitsgrundlage.

Bus-Haltestellen sind so einzurichten, dass die Busse möglichst exakt an der Stele halten und dicht an den Bordstein heranfahren können.

2.2. Konfliktfreie Radwegeführung

Radwegeführung an Haltestellen zwischen Wartebereich und Buskap sind vom Fahrgastbeirat nicht gewünscht. Radwege müssen an Bushaltestellen entweder so abgesenkt werden, dass sie vom haltenden Bus blockiert werden oder sie werden hinter der Haltestelle bzw. hinter dem Wartehäuschen herum geführt.

3. Straßenbahnhaltestellen

3.1. Barrierefrei und sicher

Über die bereits formulierten allgemeinen Anforderungen hinaus erwartet der Fahrgastbeirat einen niveaugleichen Zugang zu den Straßenbahnfahrzeugen. Bei Haltestellen in der Fahrbahnmitte ist eine Ampelsicherung der Zuwegungen gegenüber dem Straßenverkehr angebracht.

4. Stadtbahnstationen

4.1. Aufenthaltsqualität

Über die bereits formulierten allgemeinen Anforderungen hinaus müssen die Stationen so gestaltet werden, dass sie der Fahrgast als übersichtlich, hell und freundlich wahrnimmt. Insbesondere unterirdische Stationen sollten keine „Versteckmöglichkeiten“ bieten. Um dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste zu entsprechen, sind sie mit Notrufsäulen auszustatten. Die praktizierte Lösung der Kombination von Notruf- und Informationssäulen wird vom Fahrgastbeirat begrüßt.

Oberirdische Stadtbahnstationen sind bevorzugt mit Seitenbahnsteigen zu bauen. Mittelbahnsteige sind möglichst zu vermeiden. Sind sie unumgänglich, muss auch hier der Zugang niveaugleich (z.B. per Rampe) und auf jeden Fall ampelgesichert ausgeführt werden.

4.2. Kennzeichnung Halteplatz von Kurzzügen

Für alle Fahrgäste soll eine materielle Markierung für die Halteposition von Kurzzügen (1-Wagen-Zügen) auf allen Stadtbahnstationen erfolgen. Sie ist auf der kompletten Wagenlänge des Kurzzuges (ca. 25 m) anzubringen und markiert daher die Stelle, an der immer ein Wagen hält. Sie darf nicht mit den Markierungen zur Barrierefreiheit verwechselbar sein. Sie muss nicht für blinde und sehbehinderte Menschen erkennbar sein, da sich das markierte Einstiegsfeld ohnehin im Kurzzugbereich befindet.

4.3. Aufzüge und Fahrtreppen

Grundsätzlich sind Zugänge zu unterirdischen Stationen durchgängig mit Fahrtreppen in beide Richtungen (auf- und abwärts) sowie (mindestens) einem Aufzug auszustatten. In Hinblick auf die absehbare demografische Entwicklung ist auf eine ausreichende Dimensionierung von Aufzügen zu achten. Bestehende Stationen sind in diesem Sinne nachzurüsten.

Fahrtreppen mit wechselnder Laufrichtung können für den Übergang eine Lösung sein, um in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen den Zugang zu erleichtern. Sie sind aus Sicht des Fahrgastbeirats jedoch nur Stationen mit vergleichsweise geringer Fahrgastfrequenz geeignet. Sie sind deutlicher als bislang – zum Beispiel durch auffällige Kennzeichnung auf dem Boden vor der Treppe – zu kennzeichnen.

Die Ausfallzeiten der Aufzüge und der Fahrtreppen sind so gering wie möglich zu halten.