



# fußnote 2

Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. · Ausgabe September 2000

## Zu Fuß zur Haltestelle

Der Weg zu Bus und Bahn beginnt nicht erst an der Haltestelle. Für die Attraktivität und die Erreichbarkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs hat die Qualität des Fußverkehrs eine besondere Bedeutung. Fast alle Fahrgäste kommen zu Fuß zur Haltestelle. Die Weglänge zur Haltestelle, ein sicherer und attraktiver Weg, sowie der gefahrlose Haltestellenzugang - auch davon hängt die Zahl der Menschen ab, die bereit sind, umweltfreundliche Busse und Bahnen zu nutzen.

Im Mittel wird die Hälfte der Reisezeit außerhalb der Nahverkehrsfahrzeuge verbracht, also auf dem Weg zur Haltestelle und an der Haltestelle selbst. Fahrgäste profitieren kaum von einem schnellen öffentlichen Verkehr, wenn sie nur auf Umwegen zur Haltestelle kommen.

Fahrgäste sind beim zu Fuß gehen der Witterung ausgesetzt, tragen Taschen oder schieben einen Kinderwagen. Umwege werden vermieden, wo es gerade möglich ist. Sie bedeuten nicht nur Zeitverlust, sondern auch körperliche Anstrengung. Die Fahrplangebundenheit von Bussen und

Bahnen schafft für Fahrgäste den Druck, rechtzeitig die Haltestelle zu erreichen. Besonders bei geringen Taktfolgen gehen sie dafür Gefahren ein: „Lieber mit Risiko die Fahrbahn queren, als die Bahn verpassen“.

### *Die Entfernung zur Haltestelle - Was ist zumutbar?*

Diese Frage wird subjektiv ganz unterschiedlich beurteilt. Auf jeden Fall wird ein Fußweg umso kürzer empfunden, je abwechslungsreicher und angenehmer er ist. Wenn viele Linien in dichtem Takt verkehren, ist die Akzeptanz längerer Wege ebenfalls höher. Auf der anderen Seite halbiert sich schon bei Distanzen von 250-300 Metern bis zur Haltestelle die Zahl der Menschen, die bereit sind, Bus oder Bahn zu nutzen.

### *Zeitverlust durch Umwege und Wartezeiten*

Umwege im Straßennetz und zu den gesicherten Querungsstellen von Hauptstraßen können die reale Weglänge gegenüber der Luftlinien-



**Abbildung 1** Bei fehlenden Haltestellenzugängen wird die Fahrbahn auch an ungesicherten Stellen überquert. Durch Absperrgitter oder Spritzschutzwände lassen sich Fahrgäste kaum aufhalten.

Der Weg zur Haltestelle muss:

- ein zügiges Vorankommen ermöglichen
- direkt und umwegfrei verlaufen
- großzügig dimensioniert sein
- Orientierung und Überschaubarkeit bieten
- frei von „Angsträumen“ und Barrieren sein

entfernung um bis zu 40% verlängern. Hinzu kommt der Zeitverlust beim Warten an Ampeln. Für 300 m benötigt ein Mensch zu Fuß etwa 5 Minuten. Allein die Querung zweier Ampelfurten kann eine Verdoppelung der Wegzeit zur Folge haben.

### Die Lage der Haltestelle

Angestrebt werden sollte, dass Haltestellen in Bereichen mit hoher Nutzungs- und Wohndichte, also mit vielen Nutzungsüberlagerungen liegen. Dann kann der Weg von und zur Haltestelle mit zahlreichen Aktivitäten, z.B. dem Einkaufen verbunden werden.

Natürlich gehören Haltestellen in die Schnittpunkte wichtiger Fußwegeverbindungen. Bereits in der Bauleitplanung wird eine Grundlage für die spätere Attraktivität des ÖPNV gelegt, wenn die Haltestellen in ein durchgängiges Fußwegenetz eingepasst werden.

Bei der Wahl zwischen zwei Haltestellenstandorten suchen Fahrgäste meist die in Zielrichtung liegende Haltestelle auf. Wegen des asymmetrischen Einzugsbereichs sollten an Knotenpunkten liegende Haltestellen daher i.d.R. vor dem Knoten eingerichtet werden.

Je weiter der Weg bis zur Haltestelle, desto geringer ist dessen Akzeptanz.

Wege von mehr als 300 m sollten vermieden werden!

### Soziale Sicherheit und Orientierung

Auch die beste Haltestelle wird geringer frequentiert, wenn der Weg zu ihr als unsicher empfunden wird. Gerade bei älteren Menschen, den treuesten ÖPNV-Kunden, führt Angst vor Kriminalität bei Dunkelheit zum Verzicht auf die Mobilität mit Bus und Bahn. Wege entlang hoher Mauern oder Hecken und fehlende Fluchräume in tunnelartigen Situationen sind ebenso nachteilig wie mangelhaft beleuchtete Bereiche. Die Belebtheit eines Weges sowie die Einsehbarkeit von der angrenzenden Bebauung, trägt dagegen deutlich zur Erhöhung der sozialen Sicherheit bei.

Auch eine einfache Orientierung erhöht das Sicherheitsgefühl. Vollständige Straßennamenskennzeichnungen, eine Wegweisung zu wichtigen Haltestellen und Haltestellenumfeldpläne helfen Ortsunkundigen, sich zu orientieren (Abbildung 2).

Geeignete Orientierungshilfen sind Straßenschilder mit Hausnummernbereichen, Fußgänger-



**Abbildung 2** Die Wegweisung zu ÖPNV-Haltestellen erleichtert Ortsunkundigen die Orientierung.

wegweiser zur Haltestelle und anderen wichtigen Zielen oder Schaukästen mit Umgebungsplänen, insbesondere an Haltestellen.

### Der Haltestellenzugang

Fahrgäste, die den herannahenden Bus oder die einfahrende Straßenbahn sehen, queren häufig unter erhöhtem Risiko die Fahrbahn. Der sichere und direkte Zugang aus allen Richtungen ist daher eine Grundanforderung an ÖPNV-Haltestellen. Dies gilt besonders für Seh- und Mobilitätsbehinderte sowie im Rahmen der Schulwegsicherung.



**Abbildung 3** „Lieber mit Risiko die Fahrbahn queren, als die Bahn verpassen“ - Die Fußgängerampel zeigt Rot.

Merkmale einer gut gestalteten Haltestelle

- sichere und direkte Wege aus allen Zugangsrichtungen zur Haltestelle
- ausreichend Wartefläche mit Sitz-, Anlehn- und Unterstellmöglichkeiten,
- umfassende Informationsmöglichkeiten
- ausreichende Beleuchtung
- bequeme, behindertengerechte Einstiegsbedingungen
- Leitsystem für Sehbehinderte

### Haltestellen mit Haltestelleninseln

Haltestelleninseln müssen behindertengerecht und mindestens 2,50 m breit sein, Hoch- und Mittelbahnsteige entsprechend breiter.

Die Insel sollte an beiden Enden sicher und direkt erreichbar sein, entweder über Zebrastreifen oder über signalisierte Fußgängerfurten.

Wenn die Haltestelleninsel nur an einer Seite eine Zu- oder Abgangsmöglichkeit über die Fahrbahn aufweist, ergibt sich für die Fahrgäste schnell ein Umweg von 100 m! Besonders lange Haltestellen können einen weiteren Zugang in der Mitte erfordern.

In Bereichen mit stark frequentierten Seitenräumen kann der Zugang



**Abbildung 4** Haltestelleninseln müssen behindertengerecht und mindestens 2,50 m breit sein.

auf der gesamten Haltestellenlänge durch eine entsprechende Signalisierung ermöglicht werden.

Sind starke Fußgängerströme erkennbar (z.B. Ausgänge von Schulen), sollten Zugänge in deren Bewegungsrichtung liegen.

An signalisierten Fußgängerfurten müssen auch am Fahrbahnrand wartende Fahrgäste die einfahrende Bahn oder den Bus noch erreichen können. Andernfalls queren Fahrgäste bei Rot oder an ungesicherten Stellen, anstatt auf das nächste Nahverkehrsmittel zu warten (Abbildung 3).

Selbst durch Zwangsmaßnahmen (Absperrgitter, Spritzschutzwände) oder Unterführungen sind sie kaum aufzuhalten (Abbildung 1). Eine Koordinierung des einfahrenden Nahverkehrsmittels und aller relevanten Fußgängerquerungsmöglichkeiten erscheint unumgänglich.

### Zeitinseln und angehobene Fahrbahnen

Steigen Fahrgäste auf die Fahrbahn ein und aus, können sie durch „Zeitinseln“ gesichert werden. Autos werden bei der Einfahrt der Bahn in den Haltestellenbereich per Ampel gestoppt (Abbildung 5). Die Haltestelle ist für Fahrgäste auf voller Länge zugänglich und die Erreichbarkeit der Bahn ist immer gewährleistet. Gewartet wird am Straßenrand.

Allerdings haben ältere oder behinderte Menschen (auch bei Niederflurfahrzeugen) Probleme beim Ein- oder Aussteigen auf Fahrbahnniveau. Hier bietet sich die Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau an (Abbildung 6). Eine Maßnahme, die sich als Komfortverbesserung auch ohne die Anlage einer Zeitinsel empfiehlt.

Zeitinseln und angehobene Fahrbahnen können schmale Haltestelleninseln ersetzen!

### Haltestellen in Seitenlage

Bei Haltestellen in Seitenlage können Fahrgäste direkt am Fahrbahnrand ein- und aussteigen. Die Wartezeit im Seitenraum kann für mehr Aktivitäten genutzt werden, als auf einer Haltestelleninsel. Besonders vorteilhaft ist die Anlage von Haltestellenkaps: Durch Vorziehen des Gehwegs in die Fahrbahn wird zusätzlich Wartefläche geschaffen.

Die Kombination von Haltestelle und Verkehrsinsel erleichtert Fahrgästen eine sichere Erreichbarkeit und verhindert das gefährliche Überholen der Busse und Bahnen während des Fahrgastwechsels (Abbildung 7).

### Fußgängertunnel und Überführungen

Fußgängertunnel und Überführungen besitzen meist nur geringe Akzeptanz. Sie sind oft mit Umwegen verbunden und auch aus Gründen der Orientierung, der Sicherheit sowie der Hygiene als Zugang zu oberirdischen Haltestellen fragwürdig. Fahrgästen fehlt der Blickkontakt zu ankommenden Bussen und Bahnen.

Vorhandene Anlagen sollten durch ebenerdige Querungsmöglichkeiten ersetzt bzw. ergänzt werden, sofern nicht besondere Voraussetzungen, wie z.B. einfallendes Tageslicht oder dynamische Fahrgastinformationen, in Fußgängertunneln erfüllt sind.

#### Literaturhinweise

A. Schmitz: Der Weg zur Straßenbahn. In: Verkehr und Technik 4 + 6 1991

Arbeitsgemeinschaft Recht für Fußgänger (Hrsg.): Gestaltung von Zugängen zu den Haltestellen und Bahnhöfen. Zürich 1988

Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.: Wie breit müssen Gehwege sein?; fußnote 1. Kassel April 2000

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Fußgängerquerungsanlagen innerhalb bebauter Gebiete; FGSV-Arbeitspapier Nr. 39; AK 2.8.2. Köln 1996

FGSV: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EA HV 93). Köln 1993

FGSV: Merkblatt für Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV mit Straßenbahnen und Bussen. Köln 1999

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS): Zu Fuß mobil; ILS-Schriften Nr. 158. Dortmund 2000

J. Brunsing: Zu Fuß gehen und ÖPNV-Reisegeschwindigkeit. In: Verkehrszeichen 3/89 S.15-18

M. Beinhauer, B. Jerlitschka, A. Schmitz: Bessere Erreichbarkeit von Haltestellen im Straßenraum. In: Der Nahverkehr 7-8/98

Verkehrsclub Österreich VCÖ (Hrsg.): Straßenbahn 2000; Reihe Wissenschaft und Verkehr. Wien 1994

Verkehrsclub Österreich VCÖ (Hrsg.): Vorrang für Fußgänger; Reihe Wissenschaft und Verkehr. Wien 1993

#### Abbildungen

[1] Bernd Herzog-Schlagk

[2 + 7] Ekkehard Westphal

[3] Dirk Bösel

[4-6] Dirk Bräuer

#### Impressum

Herausgeber: Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.

Homepage: <http://www.fussverkehr.de>

Kontakt: Andreas Schmitz, Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel

Auflage: 4.800

FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle, Exerzierstraße 20, D-13357 Berlin, Tel. 030/ 492-7473 Fax. 030 / 492-7972, [info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. - SRL, Köpenicker Straße 48/49, D-10179 Berlin, Tel. 030 / 308620-60, Fax. 030 / 308620-62

#### Bezug

Erhältlich ist die fußnote gegen 4,- DM in Briefmarken oder auf Rechnung für 1,- DM + Porto (ab 10 Exemplaren 0,50 DM) bei der FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle oder als Download unter <http://www.fussverkehr.de>

Kassel 2000



**Abbildung 5** An Zeitinseln ist die einfahrende Bahn immer sicher erreichbar. Autos werden vor dem Haltestellenbereich per Ampel gestoppt.



**Abbildung 6** Zeitinseln ermöglichen das Ein- und Aussteigen auf der gesamten Haltestellenlänge. Die Fahrbahnanhebung ermöglicht den niveaufreien Zugang zu Niederflurfahrzeugen.



**Abbildung 7** Die Mittelinsel an dieser Kaphaltestelle verhindert das gefährliche Überholen des Busses während des Fahrgastwechsels.