

Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Gesamtsystem zu betrachten, das entsprechend der Kategorie des hochwertigsten verknüpften Verkehrssystems auszustatten ist.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, saubereren und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfelds notwendig.

II.6 Fahrzeuge

Grundsätzlich soll es behinderten Menschen möglich sein, ihre Aktivitäten verlässlich planen und durchführen zu können. Hierzu ist es erforderlich, dass eine bestimmte Fahrtenzahl verlässlich mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt wird und diese Fahrten auch im Fahrplan gekennzeichnet werden. Die Frequenz sollte so ausgelegt sein, dass eine Erledigung der notwendigen Tätigkeiten möglich ist. Eine Benutzung dieser Busse von Personen im Rollstuhl ist nur dann möglich, wenn diese Fahrzeuge mit Klapp rampen oder Hubliften ausgestattet sind.

Darüber hinaus ist für Linien und Gebiete, in denen verstärkt mit mobilitätsbehinderten Menschen oder Eltern mit Kinderwagen zu rechnen ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei den eingesetzten Fahrzeugen besonders auf die Belange dieser Nutzergruppen zu achten.

Tabelle 4.1-5 (Kapitel 4.1 Angebotskonzeption) stellt für den Regelverkehr¹ die Mindestbedienungsstandards - differenziert nach Netzkategorien - für den Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge und deren Kennzeichnung im Fahrplan dar.

Falls eine zuverlässige Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge im Fahrplan nicht möglich ist, sind Vorkehrungen zu treffen, um den Anforderungen behinderter Personen auf andere Weise Rechnung zu tragen.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv zu beeinflussen, sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten. Auch im Interesse der Fahrgastinformation sind die Fensterscheiben von großflächigen Werbefolien freizuhalten. Der ungehinderte Durchblick durch die Fensterscheiben ist zur besseren Orientierung der Fahrgäste und für einen optimalen Lichteinfall zu gewährleisten.

¹ Regelverkehr ist der Verkehr, der ganzjährig angeboten wird. Fahrten, die nur an Schultagen verkehren und Verstärkerfahrten sind kein Regelverkehr.

Darüber hinaus sollte die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen folgenden Anforderungen genügen:

- Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel,
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformationen,
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige bzw. -ansage),
- Ausstattung mit Kommunikationssystemen zur Anschlusssicherung,
- Fallweise für ausgewählte Fahrzeuge Ausstattung mit LSA-Beeinflussung, sofern die Fahrzeuge auf Strecken mit entsprechend ausgerüsteten Lichtsignalanlagen verkehren und dies zu einer signifikanten Verkürzung der Fahrzeit führt.

Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort erfordert:

- Möglichst niveaugleiche Einstiege,
- Mindestens eine Tür mit zwei Gehspuren,
- Mehrzweckflächen in unmittelbarer Nähe der Tür für Rollstühle, Kinderwagen bzw. Traglasten. In diesem Bereich sind zusätzlich Klappsitze vorzusehen.

II.7 ÖPNV-relevantes Straßennetz

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt bleiben. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen:

- Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, so sollen an Knotenpunkten die Busse vorfahrtsberechtigt sein.
- Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen Bus-verträglich gestaltet werden.
- Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV auch die Durchfahrt durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.