



Active2Public Transport Leitfaden Haltestellenausstattung Burgenland

Business Agency Burgenland, PP2

Author: Andreas Friedwagner, Benedikt Hahn (Verracon)

Version: 1.0

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Active2Public Transport | Better combining cycling, walking and public transport in the Danube region

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Contact

Coordinator:

Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency

Irene Bittner

Email Address: irene.bittner@energyagency.at

Web: www.energyagency.at



AUSTRIAN ENERGY AGENCY

Authors:

Christine Zopf-Renner (Wirtschaftsagentur Burgenland)

Hannes Klein (Land Burgenland)

Andreas Friedwagner, Benedikt Hahn (Verracon)



VERRACON
Verkehr · Erreichbarkeit · Raum

More information about Active2Public Transport
and the project activities & results are available on:

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Inhalt

1	Einleitung.....	4
1.1	Ziel des Leitfadens.....	4
1.2	Ausgangslage	5
1.3	Anforderungen An eine Haltestelle.....	9
2	Ausstattungsmerkmale	10
2.1	Basisausstattungen	10
2.2	Information	11
2.3	Komfort	13
2.4	Intermodalität	16
3	Planungsgrundsätze.....	18
3.1	Positionierung der Ausstattungen	18
3.2	Anbindung der Haltestelle	20
3.3	Barrierefreie Gestaltung	21
3.4	Planung neuer Haltestellen	22
4	Haltestellenkategorien	23
4.1	Definition der Kategorien	23
4.2	Ausstattung nach Kategorien	30
4.3	Standorte nach Kategorien.....	32
5	Organisation.....	35
5.1	Zuständigkeiten Errichtung und Betrieb	35
5.2	Unterstützung der Gemeinden	37
5.3	Prozesse	38

1 Einleitung

1.1 ZIEL DES LEITFADENS

Die Haltestelle ist nicht nur Zugangspunkt, sondern auch Aushängeschild eines zeitgemäßen Öffentlichen Verkehrs. Ansprechendes Design und Komfort zeigen die Wertschätzung den Fahrgästen gegenüber. Entsprechend gestaltete innerörtliche Haltestellen können zudem einen positiven Beitrag zum Ortsbild leisten.

Derzeit sind die Bushaltestellen im Burgenland in unterschiedlicher Qualität ausgestattet. Der Qualitätsstandard soll kontinuierlich gesteigert und vereinheitlicht werden und die Haltestellen so zu modernen Mobilitätsstationen machen.

In diesem Sinne soll der vorliegende Leitfaden insbesondere folgende Aspekte berücksichtigen:

- Modulares und flexibel anpassbares Bushaltestellensystem für Busknoten im Zuständigkeitsbereich des Landes
- Übertragbarkeit für Gemeinden und andere Institutionen
- Kategorisierung der Haltestellen und Festlegung von Mindestausstattungen je Kategorie
- Festlegung von Kriterien für darüber hinausführende Ausstattungen
- Schaffung eines Basisdesigns mit Wiedererkennungswert aufbauend auf der Marke „Burgenland Mobilität“
- Festlegung Verantwortlichkeiten für Errichtung, Betrieb, Erhaltung und Betreuung und Überlegungen zur Finanzierung

Auch wenn der Fokus dieses Leitfadens auf (Regional-)Bushaltestellen liegt, sei an dieser Stelle festgehalten, dass die Bahnhöfe des Burgenlandes ebenfalls eine hohe verkehrliche Bedeutung haben und auch hier eine hohe Ausstattungsqualität erwünscht ist. Entsprechende Ausstattungsstandards werden in Abstimmung mit den jeweilig verantwortlichen Stellen gesondert festgelegt. Jedenfalls sollten sich die

Ausstattungskriterien für Bushaltestellen an Bahnhöfen an den hier festgeschriebenen Standards anlehnen.

Dieser Leitfaden stellt eine ergänzende Empfehlung des Landes Burgenland zur Haltestellenausstattung mit dem Fokus auf Komfort und Design dar und ersetzt nicht die Beurteilung einer Haltestelle nach dem Stand der Technik, festgehalten in der jeweils aktuellen sachbezogenen RVS (dzt. RVS 02.03.11).

1.2 AUSGANGSLAGE

Projekt Active2Public Transport

Die Mobilitätszentrale des Landes Burgenland ist Partner im Projekt Active2Public Transport (A2PT), welches sich zum Ziel gesetzt hat, die **Zugänglichkeit bzw. die Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zu verbessern**. Im Zuge des Projekts wurden umfangreiche Erhebungen der IST-Situation (Angebot und Nachfrage) durchgeführt und gute Beispiele aus Österreich sowie aus dem internationalen Kontext identifiziert. Basierend auf den daraus resultierenden Erkenntnissen, sollen die Projektpartner u.A. Aktionspläne bzw. Leitfäden für die Verbesserung der Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des Öffentlichen Verkehrs in ihren Fokusregionen erarbeiten. Das Burgenland hat sich zum Ziel gesetzt im Rahmen des A2PT Projekts einen **Leitfaden für die Ausstattung von Haltestellen** zu erarbeiten, damit mehr Fahrgäste – idealerweise zu Fuß oder mit dem Fahrrad – den öffentlichen Verkehr nutzen bzw. mit der Nutzung zufriedener sind.

Mehr Information zum Projekt A2PT können unter folgender Adresse abgerufen werden: <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Burgenländische Gesamtverkehrsstrategie (GVS21)

Mit der GVS21 liegt eine klare Vision für das Mobilitätsangebot im Burgenland vor, die u.a. mit der Gründung der Verkehrsbetriebe Burgenland, der Schaffung neuer Hauptachsen im Regionalbusverkehr und der landesweiten Ausrollung des Burgenländischen Anruf-Sammeltaxis BAST bereits in vielen Bereichen umgesetzt ist.

Gesamtverkehrsstrategie 2021



1. Achsen, der schnelle und direkte Weg in die Zentren
2. Multimodale Knoten, Anbindung für alle
3. Unsere Orte, lebendig und lebenswert
4. Strukturen, die Vieles ermöglichen
5. Mobilitätsmanagement, das Hürden abbaut



Abb. 1: Die 5 Zukunftsthemen der GVS21

Quelle: Gesamtverkehrsstrategie Burgenland GVS21

Haltestellen spielen für zwei der in dieser übergeordneten Strategie identifizierten Zukunftsthemen eine zentrale Rolle. Sie sind einerseits Zugangspunkt zu den neu etablierten Hauptachsen des Regionalbusverkehrs und sollten die Qualität dieser neuen und verbesserten Angebote repräsentieren. Andererseits werden multimodale Knoten und Drehscheiben als Verknüpfungspunkte zwischen den Achsen und der Flächenversorgung als entscheidender Erfolgsfaktor eines neuen und nachhaltigen Mobilitätssystems gesehen. An diesen Knoten sollen abgestimmte ÖV-, Park&Ride- und Bike&Ride-Angebote in hoher Qualität zur Verfügung stehen.

Diese Anforderungen gilt es in vorliegendem Leitfaden aufzugreifen.

		Multimodale Drehscheibe	Multimodaler Knoten
Öffentlicher Verkehr	Angebot	Bahnachsen oder „RegioPlus“-Busachsen mit zumindest Stundentakt	
	Extra Schnellverbindungen	jedenfalls	möglich
	Zubringer-Linienverkehr	Prioritäre Ausrichtung der Verkehre auf die Drehscheibe	Abstimmung der Zubringer für kurze Umsteigezeiten
	Flexibler Verkehr „Burgenland Mobil“	Zubringer aus gesamter Region mit Anschlussgarantie	
MIV	Anbindung	Angebunden an höherrangiges Netz ohne Ortsdurchfahrt	Aus der Region gut erreichbar
	Park&Ride	Hochwertige Park&Ride-Anlagen mit ausreichenden Kapazitäten	
	Elektromobilität	Ausstattung mit Ladepunkten abgestimmt auf Abstelldauer (11 kW)	
Aktive Mobilität	Anbindung	Einbindung in Radbasisnetze – sichere und durchgängige Verbindungen in die Region; sichere und ansprechende Zugangswege zu Fuß	
	Bike&Ride	Hochwertige Abstellanlagen in ausreichender Anzahl	
	Radboxen/Radgaragen	Sichere Abstellmöglichkeit für E-Bikes/teure Fahrräder	
	Zusatzangebote Fahrrad	Servicepunkt (Werkzeug/Luftpumpe), Schließfächer, Lademöglichkeit E-Bikes etc.	
	Mögliche Zusatzangebote	Kindergarten, Supermarkt etc.	Bäcker, Nahversorger etc.

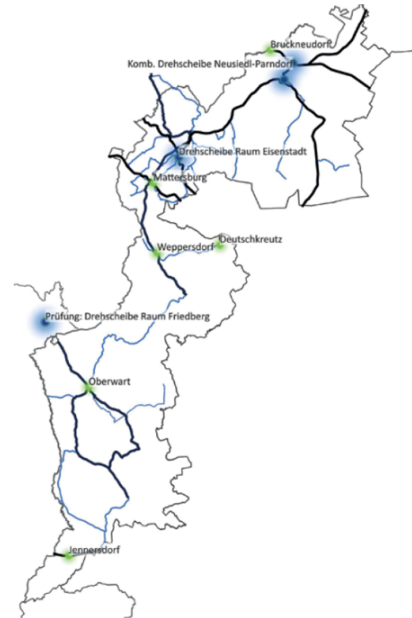


Abb. 2: Multimodale Drehscheiben und multimodale Knoten wie in der GVS21 vorgesehen
Quelle: Gesamtverkehrsstrategie Burgenland GVS21

Rechtsgrundlagen

Mehrere Rechtsmaterien geben einen Rahmen für die Planung, Genehmigung und den Betrieb von Bushaltestellen vor. Unter anderem gilt es, Vorgaben aus folgenden Gesetzen und Verordnungen zu beachten:

- Österreichisches Kraftfahrliniengesetz (KfLG)
- Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung (KfLG-DV)
- Burgenländisches Straßengesetz 2005
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Bodenmarkierungsverordnung

Weitere Rahmenbedingungen liefern Richtlinien wie die RVS 02.03.11 („Optimierung des ÖPNV“), europäische (EN) und österreichische Normen (ÖNORM) sowie das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG).

Bestandsangebot und Planungen

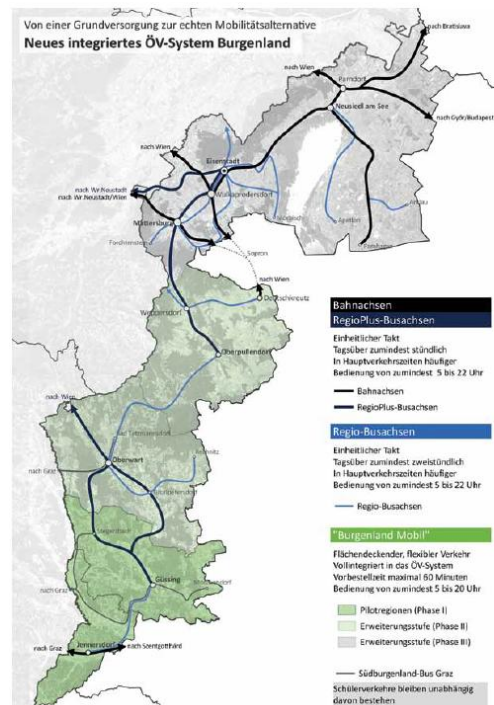
In den vergangenen Jahren wurden im Mittel- und Südburgenland bereits viele neue Taktlinien durch die Verkehrsbetriebe Burgenland (VBB) umgesetzt. Mit der Ausweitung des BAST auf das gesamte Burgenland (Dezember 2024) steht nur mehr die Neugestaltung der Linienverkehre im Nordburgenland aus.

Multimodale Busknoten gibt es bereits in:

- Weppersdorf S31/B50 – P&R
- Steinberg/Rabnitz S31/B50 – P&R
- Lockenhaus B50 – P&R

Weitere sind geplant oder angedacht für:

- mittelfristig: Rudersdorf S7 – P&R
- offen: neuer Busbahnhof Oberwart



Weitere bedeutende Knoten, die einen Ausbau/Umbau erfahren sollen, sind die Bahnhöfe Deutschkreutz und Wulkaprodersdorf. Auch die bestehenden und vielfach schon modernisierten Bahnhöfe stellen wichtige Knotenpunkte dar.

1.3 ANFORDERUNGEN AN EINE HALTESTELLE

Die grundsätzliche Funktion einer Haltestelle ist im Kraftfahrliniengesetz (KfllG) definiert: Sie ist jener Punkt, an dem den Fahrgästen der Zu- und Ausstieg erlaubt ist. Mit dieser Grundfunktion gehen festgelegte Mindestausstattungen einher (siehe nachfolgendes Kapitel). Die Funktionen einer Haltestelle gehen aber über diese Grundfunktion hinaus. Durch gute Erreichbarkeit und Sichtbarkeit eignen sich die Standorte oftmals für zusätzliche Nutzungen.

Dabei muss die Haltestelle Ansprüche unterschiedlicher Gruppen und Akteure erfüllen, womit umfassende Anforderungen einhergehen:

- **Fahrgäste** -> komfortable Wartemöglichkeiten und ausreichende Information
 - Zu Fußgehende & Radfahrende -> sichere Zugangswege und Radabstellmöglichkeiten
 - ÖV-Umsteiger*innen (Linienverkehr & BAST) -> kurze, klare Umsteigewege
 - PKW-Lenker*innen -> ausreichende Park&Ride-Kapazitäten und Haltemöglichkeiten für Kiss&Ride
- **Busunternehmen** / VBB -> sicherer Betrieb und notwendige Einrichtungen für das Lenkpersonal (Aufenthaltsräume, Toiletten)
- **Standortgemeinde** -> Rücksichtnahme auf das Ortsbild und nachhaltige Finanzierbarkeit von Errichtung und Betrieb
- **Land Burgenland** und die Verbundorganisationsgesellschaft **BUMOG** -> Beitrag zu den strategischen Zielen des Landes und einem effizienten ÖV-System

2 Ausstattungsmerkmale

Neben rechtlich vorgeschriebenen Mindestausstattungen können Haltestellen mit einer breiten Palette an zusätzlichen Einrichtungen ausgestattet werden. In Folge sollen alle möglichen Ausstattungsmerkmale dargestellt werden.

Welche an einer konkreten Haltestelle zum Einsatz kommen sollen, hängt von mehreren Faktoren u.a. der Bedeutung der Linie und der (erwarteten) Fahrgastnachfrage ab. Hierzu wird in Kapitel 4 eine Kategorisierung der Haltestellen vorgenommen und den jeweiligen Kategorien Ausstattungen zugeordnet.

2.1 BASISAUSSTATTUNGEN

Rechtliche Vorgaben (u.a. Kraftfahrliniengesetz, Bodenmarkierungsverordnung) legen folgende Mindestausstattungen für eine Haltestelle des Buslinienverkehrs fest:

- **Haltestellenkennzeichnung und -bezeichnung** (KfllG §34): Die Haltestelle ist mit einem Haltestellenzeichen gem. der gesetzlichen Vorgaben zu kennzeichnen (grünes „H“ in einem gelben, grün umrandeten Kreis auf weißem Grund; Anbringung beidseitig sichtbar, quer zu Fahrbahn und in mindestens 2,40 m Höhe). Zudem muss eine Haltestellenbezeichnung (Haltestellenname) angeführt sein. Die Anbringung an äußeren Seitenwänden eines Wartehäuschens ist zulässig.
- **Bodenmarkierungen** (Bodenmarkierungsverordnung § 27): Die Haltestellen sind durch Begrenzungslinien und das aus Fahrtrichtung des Busses lesbare Wort „BUS“ oder den Buchstaben „H“ zu kennzeichnen.
- **Fahrpläne** (KfllG §20 Z6): An den Haltestellen sind gut lesbare Fahrpläne oder Auszüge aus diesen (Durchfahrtszeiten) unter Angabe der die Kraftfahrlinien betreibenden Unternehmen anzuschlagen und zu erhalten.

Die Fahrplanaushänge sollten für alle Personen (auch kleinere Menschen, Personen mit Sehschwäche, Menschen im Rollstuhl etc.) lesbar sein. Daher sollen die Fahrpläne in einer mittleren Sichthöhe von ca. 140 cm angebracht werden. Sie sind optimalerweise beleuchtet und mit einer spiegelfreien

Abdeckung versehen. Eine gut lesbare Telefonnummer (z.B. Nummer der VBB-Hotline) ermöglicht es bei Bedarf Informationen zu erfragen.

- **Barrierefreiheit:** Empfehlungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr (z.B. Befestigte Auftrittsflächen, Zugang, Rampen, Markierungen, etc. finden sich im Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr (<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/barrierefrei/leitfaden.html>))

Branding - „Burgenland Mobilität“

Ein einheitliches Branding von Haltestellen steigert deren Erkennbarkeit und trägt dazu bei, dass das System Öffentlicher Verkehr von der Allgemeinheit verstärkt wahrgenommen wird. Im Burgenland sollte dabei auf die bereits eingeführte Marke „Burgenland Mobilität“ zurückgegriffen werden.

2.2 INFORMATION

BAST Haltepunkt

Die Haltestellen im Burgenland sind auch Sammelpunkte des Burgenländischen Anruf-Sammeltaxis BAST. Daher sollen die Haltestellen auch einen entsprechenden Hinweis auf das BAST in Form einer gut sichtbaren Sammelpunkttafel mit Bestell- und Informationstelefonnummer aufweisen.

Dynamische Fahrplaninformation (DFI) / Fahrplanmonitor

Insbesondere bei Haltestellen mit einer höheren Busfrequenz kann eine dynamische Fahrplaninformation in Form eines Abfahrtsmonitors eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Wenn verfügbar können auf diese Weise Echtzeitdaten zu den Abfahrten angezeigt werden. Optimalerweise ist die DFI nach dem 2-Sinne-Prinzip ausgestattet, sodass stark sehbeeinträchtigten Personen etwa eine zusätzliche akustische Ausgabe bereitgestellt wird.

Bussteigbelegungspläne und Steigstele

Bei Haltestellen, bei denen mehrere Haltepunkte von unterschiedlichen Linien bedient werden, sind Bussteigbelegungspläne und Steigstelen ein wichtiges Ausstattungsmerkmal. Ein Belegungsplan gibt bereits im Zugangsbereich einen Überblick über die Abfahrtspunkte der einzelnen Linien. Gut sichtbare und lesbare Stelen an den Bussteigen/Haltepunkten greifen die Bezeichnungen des Belegungsplans auf und geben so Orientierung. In den Stelen können Haltestellenkennzeichnung/-bezeichnung, Fahrplanaushang, Betreiberlogo etc. integriert werden.

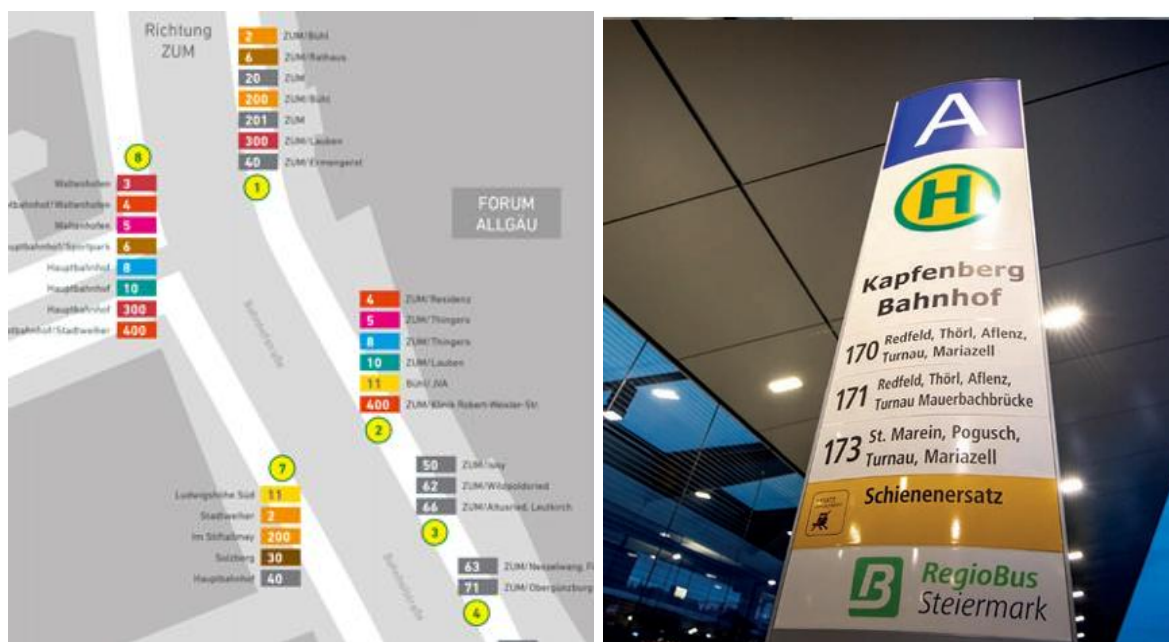


Abb. 3: Beispiel für Bussteigbelegungsplan (Quelle: www.mona-allgaeu.de) und Steigstele (Quelle: Tom Lamm / Leitfaden RegioBus-Haltestellen Land Steiermark)

Umgebungsplan / Ortsplan

Ein Plan mit der Umgebung der Haltestelle und ein Ortsplan helfen ortsunkundigen Personen sich zurechtzufinden. Optimalerweise enthält der Plan ausgehend von der Haltestelle Fußwegisochronen (z.B. 5min / 10min) um den Fahrgästen ein besseres Einschätzen der Distanzen zu ermöglichen.

Werbeflächen (Plakatflächen)

Werbeflächen können zur nachhaltigen Finanzierbarkeit der Haltestellenausstattung beitragen und auch lokalen Anbietern (Ausflugslokale etc.) eine Plattform bieten. Werbung sollte aber nur in einem geordnetem Rahmen (Vitrine/Schaukasten) stattfinden und darf die verkehrliche Funktion der Haltestelle nicht beeinträchtigen.

2.3 KOMFORT

Sitzgelegenheit

Eine Sitzgelegenheit ist ein wichtiges Ausstattungsmerkmal für Haltestellen. Die Aufstellung bedarf keiner gesonderten Genehmigung, wobei einer normgerechte Ausführung (Sitzhöhe 46-48cm) und eine nicht-behindernde Platzierung (nicht unter dem Fahrplanaushang, Restbreite der Auftrittfläche mind. 2m) berücksichtigt werden sollten.

Witterungsschutz – Wartehaus oder Wartebereiche

Schutz vor Regen, Wind und Sonne ist ein wesentlicher Faktor für eine attraktive Haltestelle. Es kann sich je nach Haltestellengröße dabei um ein Haltestellenhäuschen oder großzügigere Lösungen (Warteraum; größere überdachte Aufenthaltsbereiche) handeln.

Die wichtigsten Anforderungen an ein Wartehaus sind in nachfolgender Abbildung zusammengefasst:

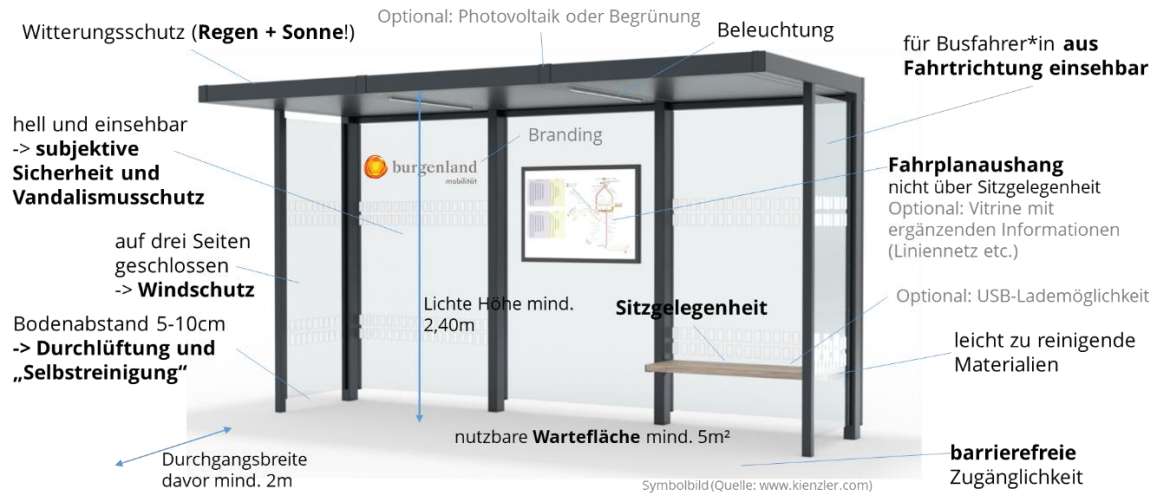


Abb. 4: Grundanforderungen an ein Wartehaus

Beleuchtung

Die Beleuchtung stellt einen wesentlichen Aspekt für Sicherheit und Komfort an der Haltestelle dar. Daher sollte jede Haltestelle eine ausreichende Beleuchtung aufweisen. Während bei kleineren Haltestellen die öffentliche Straßenbeleuchtung ausreichen kann, ist bei wichtigen Haltestellen eine eigenständige Beleuchtung erforderlich. Bei bedeutenden Haltestellen sollte auch der Zulauf für den Fuß- und Radverkehr durchgängig beleuchtet sein. Für Haltestellen ohne Anschluss an das Stromnetz können Photovoltaikanlagen eine Lösung darstellen.

Abfalleimer (und Aschenbecher)

Abfalleimer können (bei regelmäßiger Entleerung) wesentlich zur Sauberkeit an Haltestellen beitragen. Der Abfallbehälter sollte optimalerweise über eine separate Aufnahme für Zigarettenreste verfügen. Die Anbringung sollte nicht direkt unter dem Fahrplanaushang erfolgen (Geruchsbelästigung, Insekten etc. stören beim Lesen des Fahrplans)

Getränke-/Snackautomat

Bei entsprechender Fahrgastfrequenz können Getränke- bzw. Snackautomaten ein attraktives Ergänzungsangebot für die Fahrgäste darstellen, um sich mit Reiseproviand eindecken zu können. Im Burgenland wird hierfür nach Möglichkeit ein regionales Angebot in Bio-Qualität angestrebt.

Nahversorgung/Gastronomie

Bei stark frequentierten ÖV-Knoten sind auch ergänzende Angebote in Form von Gastronomie oder Nahversorgern eine Option. Können Einkäufe etwa im Zuge des Heimwegs an der Station erledigt werden, kann dies zur Einsparung zusätzlicher Einkaufsfahrten mit dem PKW beitragen.

WLAN

Kostenloses, schnelles Internet kann mithelfen, die Wartezeit kurzweiliger zu gestalten und daher ist die Ausstattung mit WLAN insbesondere für wichtige ÖV-Knotenpunkte anzustreben.

USB-Lademöglichkeit

Eine Lademöglichkeit für die mitgeführten Smartphones, Kopfhörer etc. wird von den Fahrgästen geschätzt und kann eine Zusatzausstattung in Wartebereichen sein.

Öffentliche Toilettenanlage

Eine WC-Anlage wird von den Fahrgästen häufig verlangt und daher sollten zumindest größere ÖV-Knoten damit ausgestattet werden. Es sollten dabei jedenfalls erprobte, vandalismussichere und pflegeleichte Lösungen zum Einsatz kommen. Die Zuständigkeiten für Reinigung und Wartung müssen klar geregelt und entsprechende Anschlüsse im Haltestellenumfeld vorhanden sein.

Warteraum/Aufenthaltsbereich bzw. Toilettenanlage für Lenker*innen

Ein Sonderfall bei den Ausstattungsmerkmalen sind Aufenthaltsräume bzw. WC-Anlagen für die Buslenker*innen. Entsprechend der Fahrplangestaltung können diese an unterschiedlichen Standorten notwendig werden und müssen in der Planung von Haltestellen entsprechend berücksichtigt werden.

2.4 INTERMODALITÄT

Für reibungslose Mobilitätsketten und einen komfortablen Wechsel auf den Öffentlichen Verkehr können die Haltestellen mit einer Reihe zusätzlicher Angebote ausgestattet werden.

Fahrradparken / Bike&Ride

Zeigt sich ein entsprechendes Nachfragepotenzial im Radeinzugsbereich (>200m und <5 km) sollte die Haltestelle mit Radabstellmöglichkeiten ausgestattet werden. Wichtige Kriterien für diese Abstellmöglichkeiten sind:

- Rad standsicher/eben abstellbar
- Rad am Rahmen verschließbar und keine Beschädigung des Rades durch den Ständer. Anlehnbügel und Anlehn-/Einstellbügel erfüllen diese Kriterien. Von reinen Vorderradhaltern sollte jedenfalls Abstand genommen werden.
- Barrierefrei und fahrend von der Radinfrastruktur aus erreichbar
- Optimalerweise mit Witterungsschutz (Überdachung, ggf. integriert in Wartehaus)



Abb. 5: Beispiel für Haltestelle mit Radabstellmöglichkeit (Anlehnbügel)

Radboxen

Verschließbare Radboxen sind aufgrund des höheren Diebstahlschutzes insbesondere für Besitzer*innen von hochwertigeren Fahrrädern und E-Bikes eine interessante Option. E-Bikes stellen bei größeren Distanzen oder fordernder Topografie eine gute Möglichkeit dar, um zur Haltestelle zu gelangen. Daher ist bei diesen Rahmenbedingungen anzudenken, Radboxen an der Haltestelle anzubieten.

Zusatzangebote für Radfahrende

Bei Haltestellen mit einer hohen Bike&Ride-Nachfrage können zusätzliche Angebote die Attraktivität für Radfahrende erhöhen. Bewährt haben sich hier etwa Schließfächer (für Helm, Regenkleidung etc.) und Fahrradreparatur-Säulen, die eine rasche Behebung kleinerer Defekte am Rad ermöglichen.

E-Ladepunkte

Ladepunkte können die Attraktivität von Park&Ride-Anlagen für Nutzer*innen von Elektrofahrzeugen weiter steigern. Die burgenländische Elektromobilitätsstrategie sieht den Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum u. A. an Schnittstellen des Öffentlichen Verkehrs vor. Sowohl für ÖV-Knoten als auch für P+R-Anlagen wird die Bereitstellung von langsamer (3,7-11kW) Ladeinfrastruktur vorgeschlagen (Elektromobilitätsstrategie Burgenland nach Forschung Burgenland 2019: Lokaler Aktionsplan Klima- und Energiemodellregion Neusiedler See – Seewinkel).

Park&Ride Anlagen

*Park&Ride Stellplätze können den Einzugsbereich einer Haltestelle und den Nutzer*innenkreis erheblich erweitern. Daher wurden im Burgenland wesentliche ÖV-Knoten und weitere Standorte an Hauptlinien bereits in der Vergangenheit mit Park&Ride Anlagen ausgestattet.*

Park&Ride-Anlagen sind keine Haltestellenausstattung im Sinne dieses Leitfadens, da die Schaffung neuer Park&Ride-Anlagen oftmals im Zuge hochrangiger Infrastrukturausbaumaßnahmen bzw. Angebotsausweitungen erfolgt. Für die Weiterentwicklung von P+R Anlagen wird auf die P+R Strategie Burgenland sowie die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2021 verwiesen.

3 Planungsgrundsätze

3.1 POSITIONIERUNG DER AUSSTATTUNGEN

Der Aufbau aller Haltestellen sollte immer einer klaren Logik und Priorität folgen. Priorität hat die Zugänglichkeit zu Fuß, die auf kurzem und sicherem Weg gegeben sein muss. Wartemöglichkeiten finden sich optimalerweise in unmittelbarer Nähe des Bussteigs. Gibt es ein Bike&Ride-Angebot, dann soll dieses im Nahbereich des Bussteigs/Wartebereichs liegen und barrierefrei und ohne Gefährdung von Zufußgehenden erreichbar sein.

Zusätzliche Angebote (Park&Ride, WC etc.) sind diesen primären Anforderungen entsprechend untergeordnet, was sich auch in der räumlichen Anordnung widerspiegeln sollte. Informationsangebote wie Bussteigbelegungsplan, Steigstelen oder Dynamische Fahrplaninformation sollen optimalerweise vom Zugang aus ersichtlich bzw. ohne Umwege zu erreichen sein.

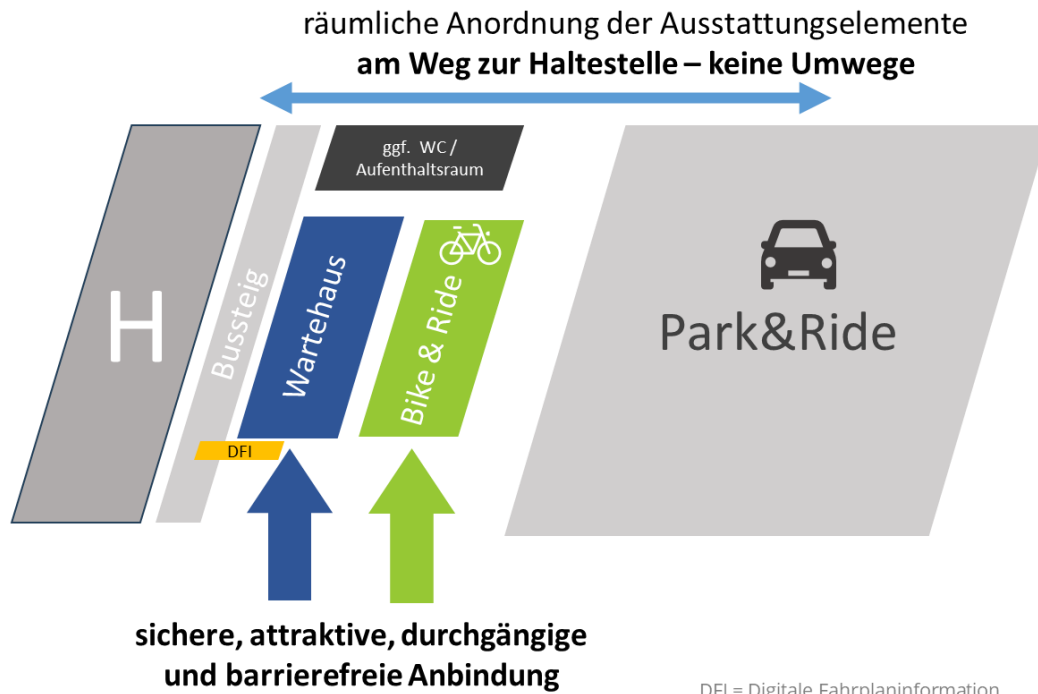


Abb. 6: Schema Anordnung von Ausstattungselementen einer Haltestelle

3.2 ANBINDUNG DER HALTESTELLE

Fußverkehr

Eine sichere Erreichbarkeit der Haltestelle für Zufußgehende ist immer und unabhängig von der Bedeutung der Haltestelle sicherzustellen!

Bei jeder Bushaltestelle müssen die Fahrgäste entweder bei der Hin- oder Rückfahrt die Fahrbahn queren. Das Gefahrenpotenzial dieser Fahrbahnquerung ist möglichst gering zu halten. Die richtige Situierung der Haltestelle mit entsprechenden Sichtweiten, Querungshilfen, ausreichende Beleuchtung oder ein Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit können dazu beitragen.

Ein fußgängerfreundliches Haltestellenumfeld macht es für mehr Fahrgäste attraktiver zu Fuß zur Haltestelle zu kommen. Mehr und zufriedenere Fahrgästen sind die Konsequenz

Radverkehr

Ist ein entsprechendes Potenzial an Fahrgästen im Radeinzugsbereich vorhanden, ist auch eine sichere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad herzustellen. Insbesondere ÖV-Knoten und zentrale Haltestellen mit hoher Busfrequenz sollten jedenfalls an die Radbasisnetze bzw. örtlichen Radwegenetze angebunden werden. Der Anschluss von Radwegen bzw. Geh- und Radwegen zu den Abstellmöglichkeiten an der Haltestelle sollte dabei barrierefrei und möglichst direkt sein.

Führen Radwege an einer Haltestelle vorbei, ist eine Führung über den Aufstell-/Einstiegsbereich zu vermeiden und eine Führung hinter dem Wartebereich zu bevorzugen. Detaillierte Empfehlungen zur Führung von Radinfrastruktur an Haltestellen finden sich in der RVS 03.02.13 „Radverkehr“.

3.3 BARRIEREFREIE GESTALTUNG

Bei neuen Haltestellen muss eine barrierefreie Gestaltung unbedingt berücksichtigt werden. Bestehende Haltestellen sollten aber auch Schritt für Schritt für eine barrierefreie Nutzung adaptiert werden. Diese gilt für Menschen mit motorischen Behinderungen ebenso wie für Menschen mit Sehbehinderungen. Die Rahmenbedingungen für Barrierefreiheit werden durch das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) und die ÖNORM B1600 vorgegeben.

Aspekte, die es beispielsweise zu berücksichtigen gilt, sind:

- Einhaltung von Mindestbreiten (auch z.B. neben Sitzbänken oder Abfalleimern) und entsprechende Wenderadien für Rollstühle
- Anrampungen und Maximalneigungen (6%)
- Materialauswahl
- Taktile Bodeninformationssysteme und Bodenbeläge, die ein Hängenbleiben mit dem Blindenstock und die Gefahr von Stolpern vermeiden (keine Schwellen, Rillen etc.)

Für eine detailliertere Aufstellung von Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen wird auf den „Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr: Anforderungen an barrierefreie Bus- und Straßenbahnhaltestellen“ des Bundes verwiesen (<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/barrierefrei/leitfaden.html>).

3.4 PLANUNG NEUER HALTESTELLEN

Soll eine neue Haltestelle eingerichtet oder eine bestehende verlegt werden, gilt es, die Festlegungen des Kraftfahrliniengesetzes zu berücksichtigen. Der Inhaber der Kraftfahrlinienkonzession auf der betroffenen Strecke hat hierzu einen Antrag an die zuständige Landesabteilung 8 (Referat Verkehrsrecht) zu richten.

Bei der Planung neuer Haltestellen sollten grundsätzlich die Vorgaben der RVS 02.03.11 „Optimierung des ÖPNV – Freie Strecke und Haltestellen“ und insbesondere folgende Aspekte Berücksichtigung finden.

- Vorhandenes Fahrgastpotenzial
- Übersichtlichkeit / Sichtweiten
- Sichere Fußweganbindung mit entsprechenden Querungsmöglichkeiten
- Verknüpfungspunkt zu anderen Angeboten
- Sinnvolle Abstände zu anderen Haltestellen
- Haltemöglichkeit/Aufstellmöglichkeit für BAST

Grundsätzlich sind aus Sicht eines effizienten und attraktiven Öffentlichen Verkehrs **Fahrbahnhaltestellen (Bus hält auf Fahrbahn)** zu bevorzugen. Insbesondere innerorts sollte dieser Haltestellentyp nach Möglichkeit, und wenn die notwendigen Sicherheitsvorgaben gewährleistet werden können, gewählt werden. Außerorts kann bei hohem Verkehrsaufkommen und/oder hohem Geschwindigkeitsniveau auch eine Haltestelle mit einer Busbucht eine adäquate Lösung darstellen. Detaillierte Vorgaben hierzu finden sich ebenfalls in der RVS.

Bestehende Haltestellenstandorte sollten regelmäßig überprüft (Sicherheit, Nachfrage, Entwicklungen im Umfeld etc.) und ggf. entsprechend angepasst, verlegt oder auch aufgelassen werden.

4 Haltestellenkategorien

Haltestellen im Burgenland weisen ein breites Spektrum an verkehrlicher Bedeutung und an (erwarteter) Fahrgastfrequenz auf. Daher ist es zielführend, die Haltestellen zu kategorisieren und für jede Kategorie anzustrebende Ausstattungsstandards festzulegen.

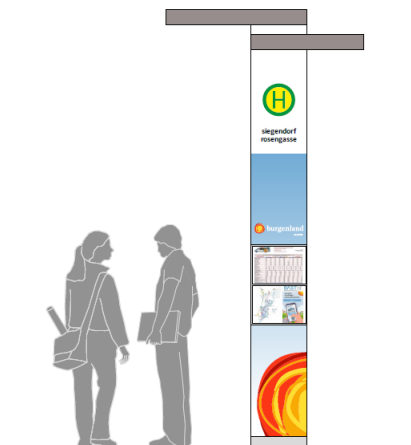
4.1 DEFINITION DER KATEGORIEN

Nachfolgend werden fünf Kategorien für die (Regionalbus-)Haltestellen im Burgenland definiert. Für diese Kategorien wurden durch die Landesimmobilien Burgenland Gestaltungsvorschläge erstellt. Für die Kategorien L und XL handelt es sich um Beispielsplanungen, die im Sinne einer modularen Gestaltung an lokale Gegebenheiten angepasst werden müssen.

Standortkategorie XS

Haltestellen der niedrigsten Kategorie weisen eine geringe verkehrliche Bedeutung (keine Hauptachsen) und eine geringe Fahrgastfrequenz auf. Sie verfügen über die rechtlich vorgesehene Basisausstattung und die BAST-Sammelpunktkennzeichnung.

Abb. 7: Skizze Haltestelle Kat. XS
© Landesimmobilien Burgenland



Standortkategorie S

Die Haltestelle der Kategorie S verfügt zusätzlich zumindest über eine Sitzgelegenheit. Sie weist typischerweise eine etwas größere Fahrgastfrequenz als die Kat. XS auf und ist bei Hauptlinien die niedrigste zum Einsatz kommende Kategorie.

Abb. 8: Visualisierung Haltestelle Kat. S
© Landesimmobilien Burgenland



Standortkategorie M

Eine Haltestelle der Kategorie M liegt typischerweise an Hauptlinien und weist eine mittlere Fahrgastfrequenz auf. Eine zentral gelegene Haltestelle in einer mittelgroßen Ortschaft oder eine Haltestelle mit kleinerer Park&Ride-Anlage sind Beispiele für diesen Haltestellentyp. Die Haltestelle ist jedenfalls mit einem Witterungsschutz vor Regen, Wind und Sonne in Form eines Wartehäuschens ausgestattet. Lassen eine sichere Erreichbarkeit und radfreundliche Distanzen ein Potenzial für Bike&Ride erkennen, ist sie zudem mit sicheren und komfortablen Radabstellmöglichkeiten (Anlehnbügel mit Witterungsschutz) in ausreichender Anzahl ausgestattet.

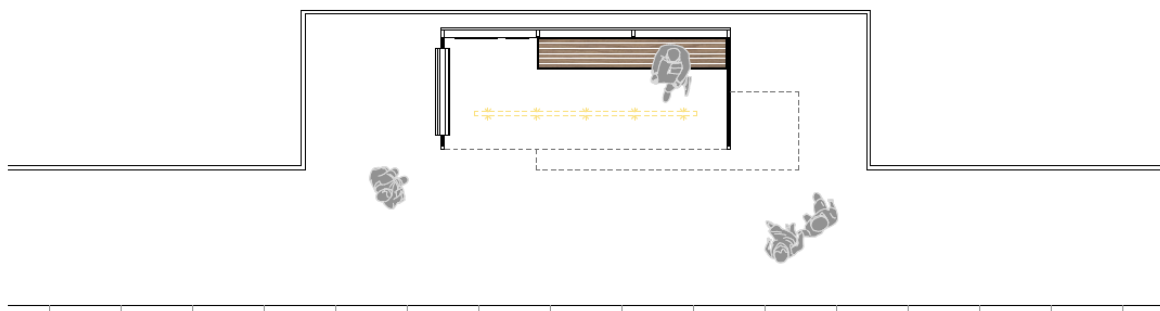




Abb. 9: Grundriss/Schnitte Haltestelle Kat. M (ohne Radabstellanlage) © Landesimmobilien Burgenland

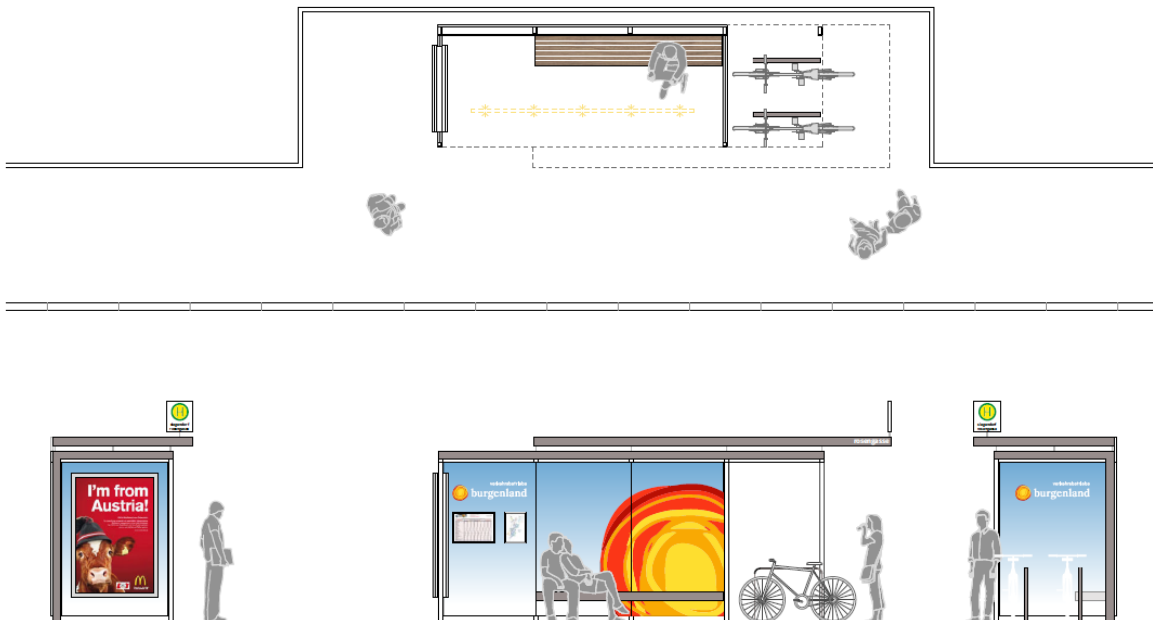


Abbildung 10: Grundriss/Schnitte Haltestelle Kat. M+ (4 Radstellplätze) © Landesimmobilien Burgenland



Abbildung 11: Grundriss/Schnitte Haltestelle Kat. M++ (10 Radstellplätze) © Landesimmobilien Burgenland

Standortkategorie L

Die Haltestellenkategorie L ist ÖV-Knoten bzw. intermodalen Knoten (insb. größere Park&Ride-Anlagen) vorbehalten. Beispiele für diese Kategorie sind die Park&Ride-Anlagen Rudersdorf oder (in Abstimmung mit dem Land Steiermark) Pinggau/Schäffernsteg sowie Bahnhöfe mit Busverknüpfung wie etwa in Deutschkreutz.

Standorte dieser Kategorie weisen einen erhöhten Komfortlevel mit einer Vielzahl zusätzlicher Ausstattungsmerkmale auf. So verfügen sie etwa über einen Warteraum oder zumindest großzügige überdachte Wartebereiche, Getränke-/Snackautomaten und besonders gesicherte Radabstellmöglichkeiten in Form von Radboxen.

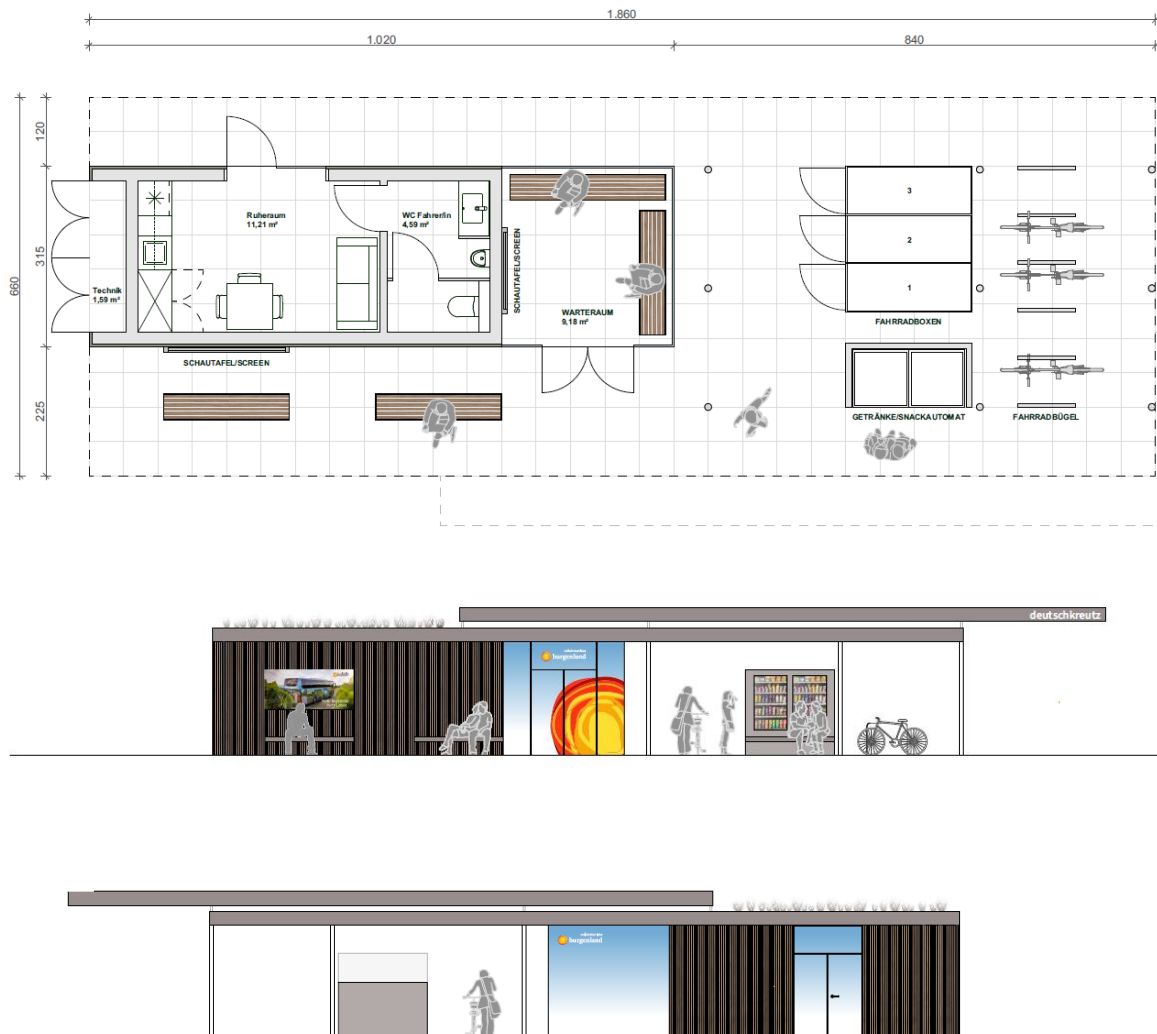


Abbildung 12: Grundriss/Schnitte Haltestelle Kat. L © Landesimmobilien Burgenland

Standortkategorie XL

Standorte der Kategorie XL haben eine herausragende verkehrliche Bedeutung als wichtigste ÖV- und intermodale Knoten und weisen eine hohe Fahrgastfrequenz auf. Beispiele für diese Top-Kategorie sind die Park&Ride Anlage Steinberg oder der künftige Busbahnhof Oberwart.

Als Aushängeschilder des Öffentlichen Verkehrs im Burgenland verfügen sie gegenüber der Kat. L um nochmals erweiterte Ausstattungen. Wartebereiche sind großzügiger gestaltet und sichere Radabstellmöglichkeiten in größerem Umfang vorhanden. Sie bieten jedenfalls eine dynamische Fahrplanauskunft (Abfahrtsmonitor),

WLAN und USB-Lademöglichkeiten. Öffentliche WC-Anlagen können Teil der Ausstattung sein.

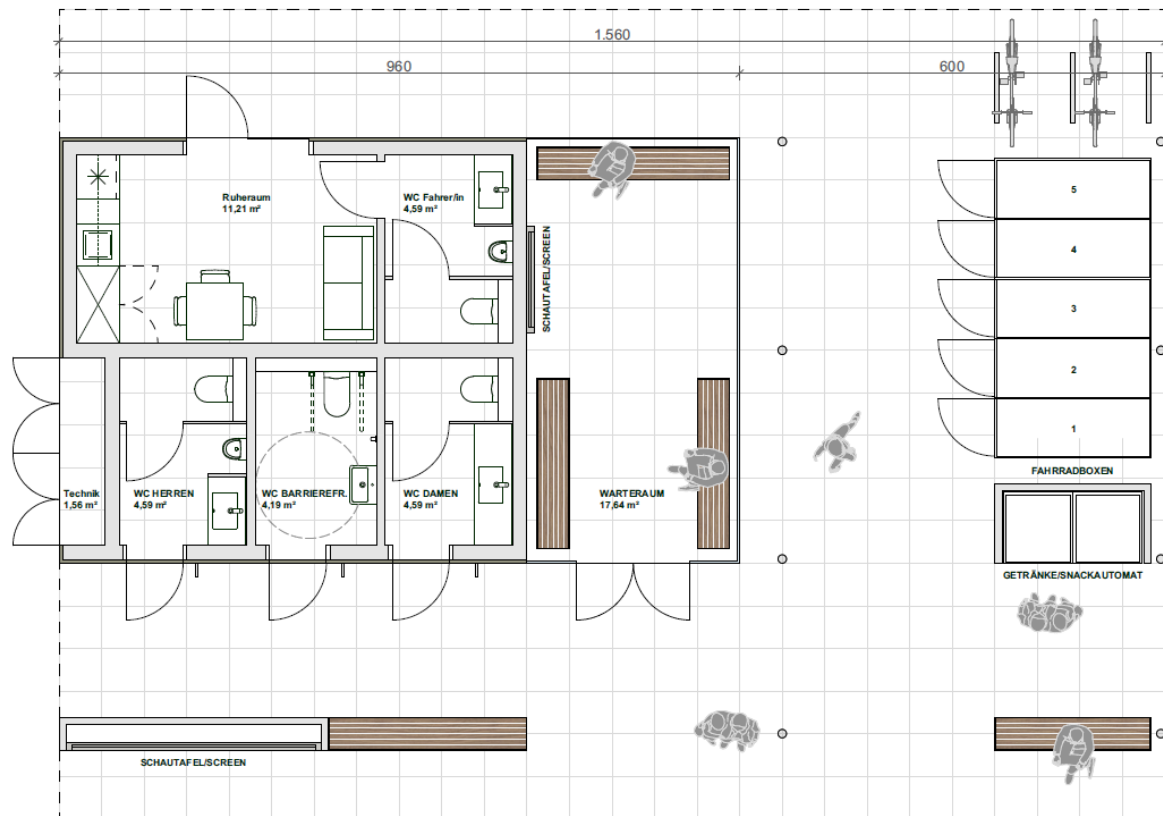


Abbildung 13: Grundriss Haltestelle Kat. XL © Landesimmobilien Burgenland



Abbildung 14: Visualisierungen Haltestelle Kat. XL (P&R Steinberg) © Landesimmobilien Burgenland

4.2 AUSSTATTUNG NACH KATEGORIEN

	Ausstattungsmerkmale	Kategorie Haltestelle				
		XS	S	M	L	XL
Basis	Haltestellenkennzeichnung/-bezeichnung	●	●	●	●	●
	Fahrplanaushang	●	●	●	●	●
	„Burgenland Mobilität“ – Branding	●	●	●	●	●
	Befestigte Auftrittfläche	●	●	●	●	●
	Barrierefreiheit (Zugang, Rampen, Markierungen)	●	●	●	●	●
	Bodenmarkierungen	●	●	●	●	●
Information	BAST Haltepunktkenzeichnung	●	●	●	●	●
	Umgebungsplan / Ortsplan			○	●	●
	Bussteigbelegungspläne samt Steigstele				●	●
	Dynamische Fahrplaninfo / Fahrplanmonitor				○	●
	Möglichkeit für Werbeflächen (Plakatflächen)		○	●	●	●
Komfort	Sitzgelegenheit		●	●	●	●
	Abfalleimer (und Aschenbecher)		●	●	●	●
	Wartehäuschen		○	●	●	●
	Warteraum / überdachte Aufenthaltsbereiche				○	●
	Beleuchtung ggf. durch Straßenbeleuchtung	●	●	●	●	●
	eigenständige Beleuchtung (durchgehend inkl. Zulauf)				●	●
	Getränke-/Snackautomat				●	●
	Nahversorgung/Gastronomie				○	○
	WLAN					●
	USB-Lademöglichkeit					●
	Öffentliche WC-Anlage				○	●
Intermodalität	Sichere Erreichbarkeit für FußgängerInnen	●	●	●	●	●
	Anbindung Landesradnetz			○	●	●
	Radabstellanlage / Bike & Ride			○	●	●
	Radboxen				●	●
	Zusatzangebot für Radfahrende (Schließfächer, Radreparaturstation)				○	○
	E-Ladepunkte				●	●
betrieb. Bedarf	Warteraum/Aufenthaltsbereich für Lenker*innen	○	○	○	○	○
	Toilettenanlage für Lenker*innen	○	○	○	○	○

● anzustrebende Standardsausstattung

○ optional / nach Bedarfsprüfung

Abb. 15: Übersicht Ausstattungsmerkmale nach Haltestellenkategorie

Zulässige Abweichungen

Von den für die jeweilige Kategorie vorgesehenen Ausstattungsmerkmalen kann entsprechend der lokalen Gegebenheiten ein Abweichen sinnvoll oder notwendig sein. Unter diese Gründe fallen beispielsweise:

- **Ungenügende Platzverfügbarkeit**

Insbesondere bei Haltestellen innerorts kann es zu beschränkter Platzverfügbarkeit kommen. Ein zentraler Haltestellenstandort kann aber aus Sicht der Nutzer*innen attraktiv sein. Falls vorgesehene Ausstattungsmerkmale nicht platziert werden können, ist eine Abwägung zu treffen, ob ein Verzicht auf diese oder ein anderer Haltestellenstandort die bessere Lösung darstellt.

- **Denkmal- oder Naturschutz**

Ist kein anderer Haltestellenstandort geeignet oder gewünscht, kann es notwendig sein, bei der Haltestellengestaltung etwa auf Baudenkmäler (z.B. durch Vermeidung von Sichtbehinderung) oder naturräumliche Schutzbedürfnisse (z.B. Versiegelung, Baumschutz) Rücksicht zu nehmen.

- **Touristische Standorte**

An Haltestellen, die häufiger von Tourist*innen genutzt werden, kann es auch über die Mindestvorgaben hinausgehend sinnvoll sein, zusätzliche Informationen (z.B. Liniennetzplan, Zugangspunkte zu Wanderwegen, Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe im Ort) bereitzustellen

- **Haltestellen mit spezifischen Nutzungen im Umfeld**

Gibt es im Umfeld spezifische Nutzungen, kann es zu besonderen Anforderungen an die Haltestelle kommen. Z.B. gilt es den punktuellen Andrang bei Schulstandorten oder größeren Veranstaltungsstätten entsprechend bei der Dimensionierung der Aufstellflächen zu berücksichtigen. Befinden sich Gesundheitseinrichtungen im Umfeld, sollte besonderes Augenmerk etwa auf Sitzgelegenheiten gelegt werden.

4.3 STANDORTE NACH KATEGORIEN

Nachfolgende Karte gibt einen Überblick über die im Diskussionsprozess zu diesem Leitfaden festgelegten Standorte der Kategorien L und XL sowie ausgewählte Standorte der Kategorie M. Die Festlegung der Kategorie für weitere Haltestellen bedarf jeweils einer Detailbetrachtung und soll bei Bedarf durch den Fachbeirat (siehe Kapitel 5) erfolgen. Darüber hinaus wird festgehalten, dass die Verantwortlichkeit für Errichtung und Erhaltung der Haltestellen im Aufgabenbereich der jeweiligen Standortgemeinde liegt (vgl. Kapitel 5.1).

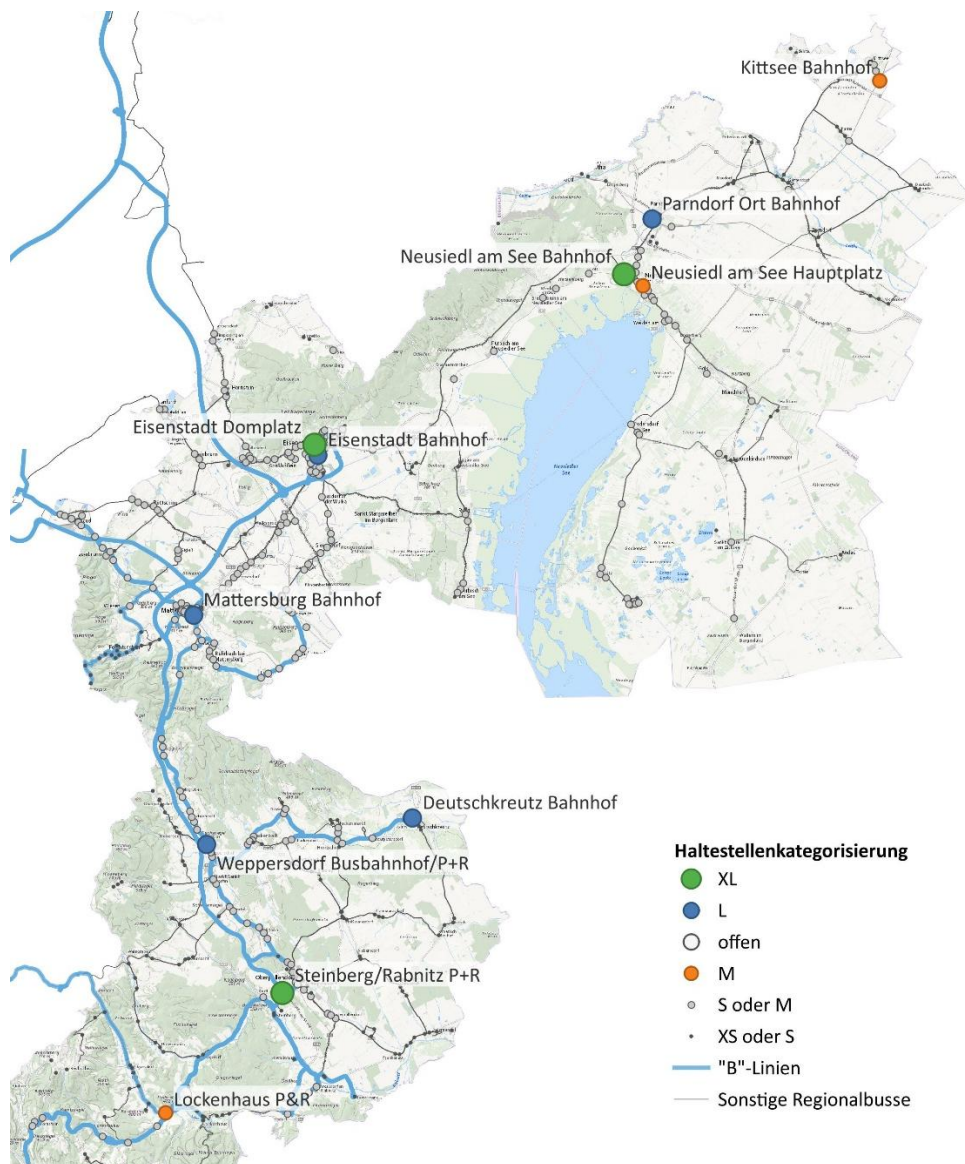


Abb. 16: Übersicht Standorte nach Kategorie Ausschnitt Nord



Abb. 17: Übersicht Standorte nach Kategorie Ausschnitt Süd¹

¹ Die Zuständigkeit für die Haltestelle Pinggau/Schöffernsteg P&R liegt beim Amt der Steirischen Landesregierung. Für eine entsprechende Ausstattung soll die Abstimmung gesucht werden.

Haltestellen der Kategorien XL und L sowie ausgewählte Haltestellen der Kategorie M, wobei jene Standorte mit dem größten Handlungsbedarf prioritär umgesetzt werden sollen:

Kategorie XL:

- Eisenstadt Domplatz
- Neusiedl am See Bahnhof
- Oberwart Busbahnhof (neu) ★²
- Rudersdorf P&R ★
- Steinberg P&R ★

Kategorie L:

- Deutschkreutz Bahnhof ★
- Eisenstadt Bahnhof
- Mattersburg Bahnhof ★
- Parndorf Ort Bahnhof
- Pinggau/Schäffernsteg P&R
- Weppersdorf P&R ★

Ausgewählte Haltestellen der Kategorie M:

- Jabing/Großpetersdorf P&R
- Jennersdorf Bahnhof
- Güssing Klinik ★
- Güssing Wiener Straße/Schulstraße (P&R „Altes Lagerhaus“)
- Kittsee Bahnhof
- Lockenhaus P&R ★
- Markt Allhau P&R ★
- Neusiedl a. S. Hauptplatz
- Oberwart P&R
- Pinkafeld P&R
- Stegersbach P&R/Hauptplatz

² ★ = prioritär umzusetzender oder vorzubereitender Standort – z.T. nach Maßgabe externer Umstände, wie Flächenverfügbarkeit etc.

5 Organisation

5.1 ZUSTÄNDIGKEITEN ERRICHTUNG UND BETRIEB

Generelles Zuständigkeitsschema für Haltestellen

Grundsätzlich (mit einigen begründeten Ausnahmen) gilt für die Errichtung und den Betrieb von Haltestellen folgendes Zuständigkeitsschema.

Verkehrsunternehmen

- Beantragung Haltestellengenehmigung
- Anbringen der Haltestellentafel
- Anbringen und Aktualisierung des Fahrplanaushanges
- Bedienung der Haltestelle gemäß Fahrplan
- Tw. bei auch ausgewählten Mobilitätsknoten auch weiterführende Aufgaben im Bereich Wartung, Reinigung, Instandhaltung

Gemeinde (wenn Straßenerhalter)

- Auftrittsfläche und Zuwegung
- Sitzgelegenheit/Witterungsschutz
- Beleuchtung
- Reinigung und Entleerung der Mistkübel
- Sonstige Informationen und Aushänge
- Instandhaltung Radabstellanlage

Amt der Bgld Landesregierung

Abt. 8 Referat Verkehrsrecht:

- Durchführung des Genehmigungsverfahrens
- Genehmigung der Haltestelle

Abt. 2 Referat

Gesamtverkehrskoordination:

- Ggf. Förderung

Eigenbetrieb Bau- und Betrieb Burgenland (BBB)

- Sachverständigendienst
- Unterstützung bei der Planung
- Als Straßenerhalter tw. weiterführende Aufgaben

BUMOG

- Prüfung ob Aufnahme der Haltestelle in Fahrplan möglich ist
- Vorgabe einheitlicher Ausstattungskriterien gemäß Planungen LIB
- Abstimmung der Haltestellennamen

Die Mobilitätszentrale wird bei Fragen der Rad- und Fußweganbindung hinzugezogen (siehe auch Maßnahme GVS21 Konsultationsprozess Aktive Mobilität).

Regelmäßige Wartungsintervalle

Damit die Haltestelle ihre Funktion als attraktiver Zugangspunkt zum Öffentlichen Verkehr dauerhaft erhalten kann, ist eine regelmäßige Reinigung und Instandhaltung unumgänglich. Es sollte hierbei ein entsprechender Rhythmus eingehalten werden, der folgendermaßen aussehen könnte:

Tätigkeit	Kategorie Haltestelle				
	XS	S	M	L	XL
Scheibenreinigung	(jährlich)	(jährlich)	quartalsweise	monatlich	wöchentlich
Kehren/Bänke abwischen	monatlich	monatlich	wöchentlich	mehrmals wöchentlich	täglich
Leerung Abfallbehälter	monatlich	monatlich	wöchentlich	mehrmals wöchentlich	täglich
Unkrautentfernung	quartalsweise	quartalsweise	monatlich	monatlich	monatlich
allgemeine Zustandsprüfung	jährlich	jährlich	halbjährlich	quartalsweise	quartalsweise

Abb. 18: Empfehlung Reinigungs- und Instandhaltungszyklen nach Haltestellenkategorien

Bei Zusatzausstattungen wie öffentlichen WC-Anlagen oder Radboxen sind gesonderte Reinigungs- und Wartungsintervalle einzuhalten. Für alle Ausstattungen gilt es vorab die Zuständigkeiten im laufenden Betrieb abzuklären und festzulegen.

5.2 UNTERSTÜTZUNG DER GEMEINDEN

Beratung

Hauptansprechstelle für die Gemeinden ist die VBB. Nach Rücksprache mit der Gemeinde bereiten die Mitarbeiter:innen der VBB mögliche Handlungsoptionen auf.

Förderung

Die Gemeinden können bei der Errichtung von Haltestellen nach dem vorliegenden Leitfaden gegebenenfalls auch finanziell unterstützt werden. In welchem Ausmaß dies passieren soll, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

Nachfolgend werden beispielhaft Förderungen aus anderen Bundesländern angeführt:

Land OÖ: Förderung von Maßnahmen der Gemeinden zur Verbesserung der Standards von Bushaltestellen

- *Ausstattungsanforderungen wurden festgelegt*
- *Die architektonische Gestaltung des Witterungsschutzes wird den Gemeinden überlassen*
- *Zusätzlich Förderung von Radabstellanlagen an Bushaltestellen*
- *Die Landesförderung beträgt maximal 50 % der Gesamtaufwendungen*
- *Überdachte Radabstellanlagen bei Haltestellen bis zu 75% gefördert (Qualitative Anforderungen definiert)*
- *Förderfähig sind Planungs- und Sachaufwendungen sowie externe Arbeitsleistung*

Weitere Bundesländer, die die Errichtung von Haltestellen fördern:

- *Land Niederösterreich (Nahverkehrsfinanzierungsprogramm): 30% bis 40% der effektiven Kosten*
- *Land Steiermark (höchstens 50 Prozent der förderbaren Gesamtinvestition)*
- *Land Salzburg (siehe anbei)*
- *Land Tirol (Beleuchtung von Haltestellen mit bis zu 50% max. €5.000)*
- *Land Vorarlberg (25-40% der Investitionskosten für die Errichtung oder Verbesserung von Halte- oder Umsteigestellen)*

Beschaffungsprozess

Im Zuge eines harmonisierten Beschaffungsprozesses sollen sowohl die Qualitätsstandards als auch das einheitliche Erscheinungsbild sichergestellt, als auch die Kosten für die Beschaffung möglichst niedrig gehalten werden. In Überlegung steht, für interessierte Gemeinden ein landesseitiges Angebot zu schaffen, wonach

unterschiedliche Ausstattungselemente aus einem gemeinsamen Pool (ähnlich dem Bundesbeschaffungsportal) abgerufen werden können.

5.3 PROZESSE

Einheitliche Datengrundlage zu den Haltestellen im Burgenland

Derzeit erfassen die Verkehrsbetriebe Burgenland im hauseigenen System „Billy“ den Zustand und die Ausstattung (inkl. Foto) der Burgenländischen Haltestellen. Die Konzessionsbehörde verwendet den Konzessionsassistenten, der in einem beschränkten Umfang (siehe untenstehende Abbildung) ebenfalls Ausstattungsmerkmale beinhaltet. Für eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur sollte für alle Beteiligten ein einheitlicher Datenstand zu Ausstattung und Zustand verfügbar sein.

Folgende Informationen über die Haltestelle sollten flächendeckend vorliegen:

- Standortgemeinde
- Linienkonzessionär
- Haltestellenkategorie (soweit festgelegt)
- Vorhandene Ausstattungsmerkmale (gem. Ausstattungskatalog des Leitfadens)
- Barrierefreiheit
- Zustandsbeurteilung
- Fotodokumentation

Zur Vermeidung von Doppelgleisigkeiten und unterschiedlichen Datenständen soll eine Verknüpfung der beiden bestehenden Datenbanken angestrebt werden.

Gemeinde	Wolfau (GKZ 10928)		
Haltestelle	Wolfau Waldgasse		
Steig	1	IFOPT	at:41:30302:0:1
Lage			
Fahrtrichtung			
Mehrfachhaltestelle	Nein		
Anzahl der Maste			

Auflagen

Kategorie	Regelhaltestelle
Befristung	
Anmerkung zur Ausführung	
Auflagen	

Ist-Zustand

Bus		Fahrgäste	
Fläche für Bus	Fahrbahnrand	Hochbord	Nicht befüllt
Überdachungsart		Auftrittsfläche	Nicht befüllt
Kfz-Art	nicht festgelegt	Belag	Nicht befüllt
Länge		Wartehaus	Nicht befüllt
		Bodenmarkierung	Nein
		Barrierefreiheit	Nicht befüllt

Interne Informationen

Landesnummer	
Fremdhaltestelle	Nein
Konzessionsnehmer	Kein Konzessionsnehmer zugewiesen
Gültigkeitszeit	
Anmerkung	Erstimport VOR aus ARGE OeVV WFS (20181212_13:02:03)

Abbildung 19: Auszug Konzessionsassistent:

Fachbeirat

Die Kategorisierung von Haltestellen, die Priorisierung von Ausbauprojekten und die Abstimmung von Planungsunterlagen soll in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten erfolgen.

Hierzu wird die Einrichtung eines Fachbeirats empfohlen, der in einer jährlichen Sitzung eine grundlegende Ausbaustrategie festlegt und der anlassbezogenen Rückmeldungen zu Planungen geben kann. Zusätzlich wird für Haltestellen der Kategorie L und XL die Einrichtung eines standortbezogenen Fachbeirats nach dem Beispiel Vorarlbergs vorgeschlagen.

Folgende Akteure sollen in dem Fachbeirat vertreten sein:

- Amt d. Burgenländischen Landesregierung Abt. 2 Referat Gesamtverkehrskoordination
- Eigenbetrieb Bau- und Betrieb Burgenland (BBB)
- Amt d. Burgenländischen Landesregierung Abt. 8 Verkehrsrecht
- Verkehrsunternehmen mit Konzession auf betroffenen Linien
- BUMOG
- Landesimmobilien Burgenland
- Mobilitätszentrale Burgenland
- ÖBB Infrastruktur / Immobilien (bei Bedarf)
- Standortgemeinde (bei XL und L Haltestellen)