

Barrierefreie Bushaltestellen

Empfehlungen für Aus- und Umbau
im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Aktualisierung 2026 – Beiblatt

Vorwort

Der Leitfaden des VRN aus dem Jahr 2016 beinhaltet wesentliche Anforderungen an die Infrastruktur im Hinblick auf die Barrierefreiheit und leistet einen Beitrag zur Herstellung möglichst verbundweit einheitlicher Ausbaustandards. Er dient als praxisorientiertes Werkzeug für die zuständigen Akteure, insbesondere für Städte und Gemeinden in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger.

Die im Leitfaden enthaltenen Empfehlungen und Informationen sind weiterhin von Relevanz. Das vorliegende Beiblatt enthält eine Aktualisierung, die sich auf die Darstellung der vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen beschränkt, um aktuellen Entwicklungen und Anforderungen Rechnung zu tragen. Die Abbildungen des ursprünglichen Leitfadens konnten im Rahmen dieser Aktualisierung nicht überarbeitet oder angepasst werden.

Grundsätzlich sind bei Planungen frühzeitige Abstimmungen mit den relevanten Akteuren erforderlich. Dies gilt insbesondere in Fällen, in denen mehrere Baulastträger beteiligt sind.



1. Taktils Leitsystem

1.1 Regelwerke

Bodenindikatoren helfen blinden und stark sehbehinderten Menschen sich besser in ihrer Umwelt zu orientieren. Sie leiten, stoppen und warnen ihre Nutzer. Die wichtigsten Regelwerke für die taktilen Leitsysteme sind die

- DIN 18040-3 (2014-12) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

sowie die

- DIN 32984 (2023-04) Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Die DIN 18040-3 regelt vor allem **wo** Bodenindikatoren verlegt werden, die DIN 32984 vor allem **wie** Bodenindikatoren verlegt werden sollen. Des Weiteren finden sich in der DIN 18040-3 Informationen zu visuellen Kontrasten. Die DIN 32975 trifft Aussagen zur Gestaltung visueller Informationen wie z.B. notwendiger Kontraste.

1.2 Elemente eines taktilen Leitsystems

Auffindestreifen zum Finden einer Querungsstelle

Der Auffindestreifen als Element einer Querungshilfe ist ein Streifen aus Bodenindikatoren mit Noppenstruktur, welcher quer über die gesamte Gehwegbreite verlegt wird. Die Tiefe dieses Streifens sollte 90 cm betragen, damit er von sehbehinderten und blinden Menschen ertastet werden kann und nicht überlaufen wird. Alternativ sind auch 60 cm möglich.

Es ist zwischen einer gesicherten und ungesicherten Querungsstelle zu unterscheiden. Eine gesicherte Querungsstelle ist eine Straßenquerung, bei der der Fuß- und Radverkehr durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eindeutig bevorrechtigt oder geschützt wird. Dazu zählen insbesondere

re Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Mittelinseln. Bei einer ungesicherten Querungsstelle handelt es sich um eine Straßenquerung ohne besondere verkehrstechnische Sicherung oder Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs. Bei einer gesicherten Querung endet der Auffindestreifen in einem 60 bis 90 cm tiefen Richtungsfeld, welches die gleiche Breite wie der Auffindestreifen aufweist.

Bei einer ungesicherten Querung muss der Auffindestreifen zur Unterscheidung mit einer Lücke von 60 bis 90 cm vor dem Richtungsfeld enden.

Auffindestreifen zum Erreichen des Einstiegsfeldes an der Bushaltestelle

Dient der Auffindestreifen zum Erreichen des Einstiegsfeldes einer Bushaltestelle, wird das Leitsystem mit Rippenplatten an Stelle von Noppenplatten verlegt. Die Verlegerichtung der Rippen ist parallel zum Hochbord. Ist die Bushaltestelle mit einem Radweg kombiniert, muss auf den Radverkehr aufmerksam gemacht werden, sodass die Nutzer des Leitsystems während ihres Aufenthalts an der Bushaltestelle nicht versehentlich auf dem Radweg stehen bleiben. Dies kann durch eine Unterbrechung des Auffindestreifens an dieser Stelle durch gedrehte Rippenplatten (Richtungsfeld) geschehen.



Foto: cfoto www.fotosearch.de

Wird der Gehweg durch einen taktilen Trennstreifen vom Radweg getrennt, ist kein Richtungsfeld notwendig. Vielmehr endet, bzw. beginnt der Auffindestreifen jeweils am Trennstreifen. Der Trennstreifen wiederum darf nicht unterbrochen werden.

2. Bordvarianten und Bordhöhen

Hochborde werden in unterschiedlichen Standardhöhen angeboten. Die wichtigsten Höhen für den barrierefreien Bushaltestellenausbau sind:

- ▶ 16 cm
- ▶ 18 cm
- ▶ 21 cm
- ▶ 24 cm

Die richtige Bordhöhe für die auszubauende Haltestelle hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die Höhe des Hochbords richtet sich bspw. danach, ob ein Überstreichen des Fahrzeuges über den Hochbord erforderlich ist oder ob ein Überstreichen ausgeschlossen werden kann. Dies ist vor allem für Bordhöhen größer 18 cm relevant, da hier ein Überstreichen erhebliche Schäden am Fahrzeug verursachen kann. Gleichzeitig kann jedoch nur mit Bordhöhen von über 21 cm die Reststufe zwischen Gehweg und Fahrzeug so gering gehalten werden, dass Rollstuhlfahrer vollkommen selbstständig ein- und aussteigen können und nicht auf eine Klapprampe angewiesen sind.

Bei der Entscheidung der Ausbauhöhe ist ebenso die Größe der Fahrgastaufstellfläche (der für die wartenden Fahrgäste vorgesehene Bereich einer Haltestelle) zu berücksichtigen. Die Breite der Aufstellfläche ist vor allem für Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer von entscheidender Bedeutung. Erst ab einer Aufstellfläche mit einer Breite von mindestens 2,50 m ist auch unter Verwendung einer Klapprampe noch genügend Rangierfläche für Rollstuhlnutzende im Anschluss an die Rampe vorhanden. Verfügt die Aufstellfläche über eine Breite von 1,50 m bis 2,50 m ist ein Hochbord mit einer Höhe von 21 oder 24 cm erforderlich, da bei dieser Breite auf die Klapprampe verzich-

tet werden muss. Beträgt die Breite der Aufstellfläche weniger als 1,50 m ist sie insbesondere für rollstuhlnutzende Fahrgäste nicht geeignet. Sofern ein Überstreichen ausgeschlossen werden kann, empfiehlt der VRN den Ausbau mit Bordhöhen von 21 cm +.

3. Anforderungen an eine barrierefreie Haltestelle

Eine barrierefreie Haltestelle hat im Idealfall folgende Eigenschaften und Elemente:

- ▶ einfache und komfortable Anfahrbarkeit
- ▶ Hochbord mit Spurführung
- ▶ fahrbahnseitige Vermeidung der Bildung von Spurrillen
- ▶ taktils Leitsystem im Haltestellenbereich mit Einstiegsfeld und Auffindestreifen sowie Leitstreifen parallel zum Bord
- ▶ taktils Leitsystem im Haltestellenumfeld (z. B. Überwege, tastbare innere Leitkante mit mindestens 3 cm, idealerweise 5 cm Höhe)
- ▶ Kontrastreiche visuelle Gestaltung entsprechend der DIN 32975
- ▶ größtmögliche Aufstellfläche für das erleichterte Ein- und Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Personen (z. B. rollstuhlnutzende Personen)
- ▶ Haltestellenmast im vorderen Bereich der Haltestelle mit Fahrplankasten
- ▶ max. Längsneigung von 6 % im gesamten Haltestellenbereich
- ▶ max. Querneigung von 2 %
- ▶ lichte Durchgangsbreite von mindestens 90 cm an allen Stellen
- ▶ einheitliche Höhe des Hochbordes mit mindestens 18 cm, idealerweise 21 cm Höhe
- ▶ akustische dynamische Fahrgastinformationssysteme mit Anforderungstaster (DFI)

4. Umsetzung des VRN-Konzepts

- ▶ Spurgeführtes Hochbord mit mindestens 18 cm, idealerweise 21 cm Höhe
- ▶ Taktils Leitsystem im Haltestellenbereich, bestehend aus

- ▶ einem Einstiegsfeld aus Rippenplatten von 120 x 90 cm an der ersten Fahrzeugtür
- ▶ einem Auffindestreifen zum Erreichen des Einstiegsfeldes mit einer Tiefe von 90 (mindestens 60) cm x die Breite des Gehweges mit Rippenplatten verlegt
- ▶ idealerweise einem Leitstreifen, vom Einstiegsfeld abgehend entlang der gesamten Bushaltestelle parallel zum Bord mit mindestens 60 cm zum Fahrbahnrand
- ▶ größtmögliche Aufstellfläche für das erleichterte Ein- und Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Personen, möglichst mit einer Mindestbreite von 2,50 m, im Bestand mit einer erforderlichen Mindestbreite von 1,50 bis 2,40 m unter Berücksichtigung einer geeigneten Bordhöhe
- ▶ Haltestellenmast (in Fahrtrichtung) 60 cm vom Einstiegsfeld und 75 cm von der Vorderkante des Hochbordes entfernt, sodass Fahrzeugfront und Haltestellenmast auf einer Höhe liegen
- ▶ max. Längsneigung von 6 % im gesamten Haltestellenbereich unter Beachtung der benötigten Ruhepodeste
- ▶ max. Querneigung von 2 %
- ▶ nach Möglichkeit einheitliche Höhe des Hochbordes, mindestens an der ersten und zweiten Fahrzeugtür

5. Literaturhinweise

- ▶ DIN 18040-3 – Deutsches Institut für Normung: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ▶ DIN 32975 – Deutsches Institut für Normung: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ▶ DIN 32984 – Deutsches Institut für Normung: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ▶ Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) (2016): Barrierefreie Bushaltestellen. Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Anmerkung: DIN-Normen sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

Ansprechpartner

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)

Abteilung Planung und Angebot

I.krahnert@vrn.de

myVRN-App

Der einfache Zugang zu deiner
Mobilität mit Ticket-Shop

www.vrn.de

Servicenummer: 0621 1077077

