



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Globalrichtlinie

### Haltestellen für Linienbusse in Stadtstraßen

gemäß Senatsbeschluss vom 28.10.2003

#### 1. Gegenstand der Globalrichtlinie

Diese Globalrichtlinie legt auf der Grundlage der "Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg", Abschnitt 8, Anlagen des Busverkehrs (PLAST 8) die Kriterien verbindlich fest, die bei der Planung von Haltestellen am Fahrbahnrand und von Busbuchten zu beachten sind. Im weiteren werden die verkehrlichen Voraussetzungen und das Verfahren den Fall des Rückbaus einer Busbucht geregelt.

#### 2. Planung neuer Haltestellen

Haltestellen für Linienbusse in Stadtstraßen werden entweder an eigens hierfür angelegten Busbuchten oder am Fahrbahnrand vorgesehen. Die Haltestellenart ist beim Neu-, Um- oder Ausbau ggf. auch bei der Grundinstandsetzung einer Straße entsprechend der Anzahl und Frequenz der vorhandenen oder geplanten Linien und der Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung der Belange der Fahrgäste, des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, des ruhenden Verkehrs und der räumlichen Situation festzulegen:

- **Busbuchten** bieten bei starkem Verkehr und hoher Busfrequenz gegenüber dem einfachen Halten am Fahrbahnrand Vorteile durch geringere Behinderung des fließenden Verkehrs. Dem stehen leichte Nachteile beim Fahrkomfort durch die erforderlichen Ein- und Ausschwenkbewegungen des Busses entgegen. Mögliche Zeitverluste beim Wiedereinfädeln werden durch die gesetzlich vorgeschriebene Vorranggewährung gegenüber Bussen minimiert.

- **Haltestellen am Fahrbahnrand** erleichtern das Anfahren sowie das im Interesse der Fahrgäste parallele Halten des Busses an der Bordsteinkante. Vorteile ergeben sich häufig auch durch mehr Raum für Fahrgäste, Fußgänger und Radfahrer im Haltestellenbereich sowie in den meisten Fällen durch den etwas geringeren baulichen Aufwand. Bei vorhandenen Parkstreifen entfallen weniger Parkstände. Der fließende Verkehr wird während des Haltevorganges je nach Verkehrsstärke und Anzahl der Fahrstreifen mehr oder weniger behindert.

Abwägungen müssen unter den jeweils örtlich vorhandenen Bedingungen unter Berücksichtigung des jeweils erforderlichen Aufwandes getroffen werden.

Das Ziel, Behindertenbelange beim Busverkehr zu fördern, ist durch Anpassen der Bordkanten sowohl bei Busbuchten als auch bei Haltestellen am Fahrbahnrand zu erreichen.

### **3. Rückbau vorhandener Busbuchten**

Vorhandene Busbuchten dürfen unter Würdigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer nur dort beseitigt werden, wo es für den ÖPNV aus verkehrlichen Gründen oder aus Gründen der Sicherheit notwendig ist und Sicherheitsbelange des übrigen Verkehrs dem nicht entgegenstehen. Der Rückbau soll kostengünstig erfolgen. Dies kann in der Regel nur im Zusammenhang mit einer ohnehin beabsichtigten anderen Maßnahme - wie z.B. einer Grundinstandsetzung - geschehen. Folgende Gründe können dazu führen, dass eine vorhandene Busbucht zurückgebaut wird:

- Aufhebung einer Haltestelle,
- Verlegung einer Haltestelle,
- Anlage einer Bussonderspur, in der der Bus hält,
- eine für den Bustyp (z.B. Gelenkbus) erforderliche, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aber nicht mögliche Verlängerung der Busbucht,
- mangelnde Anfahrbarkeit infolge ständigen Zuparkens trotz verstärkter Überwachung, die polizeiliche Überwachung aber nicht den gewünschten Erfolg zeigt und andere bauliche Maßnahmen (z.B. Ausgestaltung von "Nasen", Einbau von Absperrerelementen) ebenfalls wirkungslos geblieben oder nicht Erfolg

versprechend sind (dieses Problem tritt verstärkt bei Haltestellen auf, die lediglich zwischen Parkstreifen abmarkiert sind),

- stark beengte Verhältnisse auf den Nebenflächen (fehlender Radweg, eingenger Gehweg), wenn darüber hinaus gleichzeitig folgende Bedingungen erfüllt sind: geringe Busverkehrsfrequenz und geringer Kraftfahrzeugverkehr

In Fällen, in denen der Rückbau von Busbuchten zu einer deutlichen Behinderung des fließenden Verkehrs führen würde, muss er unterbleiben. Dies gilt insbesondere für Busbuchten, die im Bereich von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Querungshilfen liegen.

Der Rückbau von Busbuchten im Zuständigkeitsbereich der Bezirke erfordert generell eine Abklärung anhand geeigneter Unterlagen mit der Behörde für Inneres (Bfl) als Straßenverkehrsbehörde und mit der Behörde für Bau und Verkehr (BBV). Vorgelegt werden sollen der BBV nur Fälle, in denen sich die Bfl für einen Rückbau ausgesprochen hat. Mit der Durchführung der Maßnahme darf erst begonnen werden, wenn die BBV ihre Zustimmung erteilt hat.

#### **4. Geltungsdauer**

Diese Globalrichtlinie tritt am 28.10.2013 außer Kraft.