



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées SPC
Tiefbauamt TBA

Section projets routiers cantonaux
Sektion Kantonsstrassenprojekte

Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg

T +41 26 305 36 44
www.fr.ch/tba

633_12d vom 06.4.2023

Anleitung

—

Bushaltestellen

Dokumenthistorie

<i>Version vom</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Beschreibung</i>	<i>Status / Validierung</i>
10.10.2016	R. Loosli	Zusammenführen der alten Pläne 2.2 und 2.3. Anpassungen Kanten, Markierungen und Rollstuhleinfahrtsfläche	Freigegeben
23.03.2017	R. Loosli	Vereinfachung der Vermassung für Bus und Haltestelle	Freigegeben
09.09.2019	R. Loosli	Ersatz des Plans durch eine Richtlinie. Kneeling (Absenkung des Busses) von 32 auf 20 cm, Haltekante	Aufgehoben
25.02.2021	P. Lopez P. Helfer, R. Loosli S. Arana	Vollständige Überarbeitung	Freigegeben
06.4.2023	P	Änderung Art. 1.1	Freigegeben

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1 Anwendungsbereich.....	3
1.2 Grundsätze	3
1.2.1 Lage der Bushaltestelle.....	3
1.2.2 Haltestellentypen	3
1.2.3 Hindernisfreiheit.....	4
2. Gestaltung.....	4
2.1 Grundsätze	4
2.2 Bustypen	5
2.3 Geometrie.....	5
2.3.1 Perron	5
2.3.1.1 Anfahrtsbereich	6
2.3.1.2 Haltebereich	7
2.3.2 Einfahrtsbereich.....	7
2.3.3 Ausfahrtsbereich.....	7
2.4 Haltekante	7
2.5 Signalisation und Markierung.....	8
2.6 Ausstattungselemente	8
2.7 Fussgängerzugang.....	9
3. Bibliografie	10
4. Anhang	12

1. Allgemeines

1.1 Anwendungsbereich

Zweck dieser Anleitung ist es, eine Richtschnur für die Gestaltung von Bushaltestellen an öffentlichen Strassen gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) zu geben, in Ergänzung zur TBA-Richtlinie 1100 D «Erreichbarkeit der Haltepunkte für Bushaltestellen gemäss BehiG – Haltekantenhöhe».

Die Anleitung gilt für Bushaltestellen auf der freien Strecke und im Bereich von Knoten. Sie gilt nicht für Bushöfe und Haltestellen in Wendeplätzen.

Die Anleitung richtet sich an die Vollzugsbehörden in Freiburg und gilt für alle Ausbauvorhaben von Bushaltestellen.

Die Anleitung hat den Charakter einer Richtlinie für Kantonsstrassen und Gemeindestrassen.

1.2 Grundsätze

1.2.1 Lage der Bushaltestelle

Bushaltestellen können auf der freien Strecke wie auch im Bereich von Knoten angelegt werden. Ihre Anordnung im Strassenraum orientiert sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste sowie nach Art und Nutzung der angrenzenden Bebauung, der örtlichen Verkehrssituation und der verfügbaren Flächen. In allen Fällen sind die folgenden Vorgaben zu beachten:

- > Die Bushaltestelle muss einen direkten und sicheren Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie einen ausreichend grossen Warteraum haben.
- > Alle Busse müssen jederzeit anhalten können, um den Fahrgästen das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.
- > Der haltende Bus muss von anderen Verkehrsteilnehmenden leicht wahrgenommen werden und gut erkennbar sein.
- > Die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden darf nicht unangemessen beeinträchtigt werden.

Auf der freien Strecke werden die Haltestellen für beide Fahrtrichtungen nahe beieinander angelegt. Zusätzlich zu den oben genannten Vorgaben müssen die folgenden Kriterien berücksichtigt werden:

- > Es muss ein Fussgängerstreifen oder eine Querungshilfe bereitgestellt werden. Das Überqueren der Fahrbahn sollte mit möglichst wenig Wartezeit und Umwegen möglich sein. Bei ungenügenden Sichtweiten, einer breiten Fahrbahn oder starkem Verkehr wird eine Mittelinsel empfohlen.
- > Die Bushaltestelle ist in der Regel nach (nicht vor) dem Fussgängerstreifen anzulegen.
- > Wenn Radstreifen oder -wege vorhanden sind, müssen spezifische Massnahmen geprüft werden.

Bei Knoten kann die Bushaltestelle vor oder nach dem Knoten angelegt werden. Die genaue Lage wird in erster Linie nach den Bedürfnissen der Fahrgäste und des fahrplanmässigen öffentlichen Verkehrs bestimmt. Daraus ergeben sich dann die zu treffenden verkehrstechnischen Massnahmen. In jedem Fall müssen die Knotensichtweiten überprüft werden.

1.2.2 Haltestellentypen

Bushaltestellen können entweder auf der Fahrbahn (= Fahrbahnhaltestelle) oder ausserhalb der Fahrbahn (= Busbucht) angelegt werden. Sie können zudem für den nachfolgenden motorisierten Individualverkehr überholbar oder nicht überholbar ausgestaltet werden.

Bei Fahrbahnhaltestellen hält der Bus auf der Fahrbahn. Sie erlauben eine direkte Weiterfahrt ohne Einfädeln in den Gesamtverkehr. Fahrbahnhaltestellen werden bevorzugt ohne Überholmöglichkeit ausgeführt, zum Beispiel indem eine Mittelinsel eingebaut wird. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Busbevorzugung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

Busbuchten liegen ausserhalb des Verkehrsflusses. Der Bus schert für die Bedienung der Haltestelle aus dem Verkehr aus. Nach dem Halt muss er sich wieder in den Verkehr einfädeln.

Nach Ausführungsreglement zum Strassengesetz (Art. 30 ARStrG) müssen ausserorts auf Kantonsstrassen Bushaldebuchten erstellt werden. Im Rahmen von Valtraloc-Projekten oder bei besonderen örtlichen Gegebenheiten ist die Ausführung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn möglich.

Lage und Art der Haltestelle hängen von vielen Kriterien ab und ist das Ergebnis einer in der VSS-Norm SN 40 880 beschriebenen Gesamtbeurteilung, die in deren Ablaufschema zusammengefasst ist.

1.2.3 Hindernisfreiheit

Es muss gewährleistet werden, dass Menschen mit Behinderung oder altersbedingten Einschränkungen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen können. Dafür ist die Auffindbarkeit der Haltestellen und Einstiegsposition sicherzustellen.

Weiter sind die Haltestellen auf möglichst horizontalen Abschnitten anzuordnen. Sie müssen stufenlos zugänglich sein und die Manövriertflächen zum Ein- und Ausstieg mit Fahrhilfen gewährleisten.

Damit bei Bushaltestellen die Spaltbreiten möglichst gering ausfallen und hohe Haltekanten realisiert werden können, ist die parallele Anfahrt mit den Fahrzeugen an die Haltekante grundsätzlich zu gewährleisten. Dazu sind Spezialsteine mit einer Ausrundung nötig.

Die Höhe der Haltekanten ist so festzulegen, dass mit darauf abgestimmten Fahrzeugen optimale Einsteigeverhältnisse – möglichst niveaugleich mit dem Fahrzeugboden – in die entsprechend eingestellten Fahrzeugen gewährleistet sind. Niveaudifferenzen und Spalten sind bei Bedarf mit fahrzeugseitigen Rampen zu überbrücken.

2. Gestaltung

2.1 Grundsätze

Bei der Annäherung an die Haltestelle fährt der Bus mit einem Abstand von 30 bis 50 cm zum Fahrbahnrand.

Die Karosserie des anfahrens Buses kann den Anfahrtsbereich um ca. 30 cm überstreichen; das Überstreichen des Haltebereichs ist jedoch nicht erlaubt.

Bei der Wegfahrt darf die Karosserie den Haltebereich nicht überstreichen.

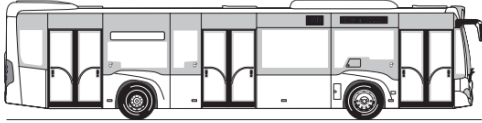

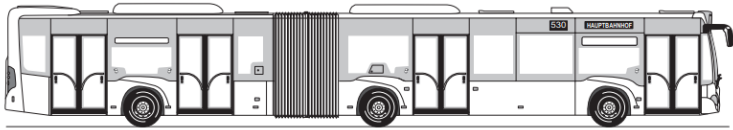
Für die Prüfung der Befahrbarkeit anhand von Schleppkurven wird eine Geschwindigkeit des einfahrenden Busses von 15 km/h angenommen.

Die Informationen in den folgenden Kapiteln beruhen auf Feldversuchen, Simulationen und Erfahrungen in anderen Kantonen. Sie stellen zwar den letzten Stand der Technik für eine Haltestellengeometrie nach BehiG dar, gelten aber nicht als Norm.

Abweichungen von dieser Anleitung und von den geltenden Normen sind zulässig, wenn sie hinreichend auf theoretischen Daten oder Versuchen beruhen oder durch neue Entwicklungen bzw. neue Erkenntnisse begründet sind. Gegebenenfalls werden diese im Dossier zum Projekt explizit erwähnt und begründet.

2.2 Bustypen

Die auf dem Gebiet des Kantons Freiburg für die Personenbeförderung konzessionierten Unternehmen setzen folgende Bus-Typen ein:

Typ	Abbildung	Länge	Breite
Bus mit 2 Achsen		12,00–12,50 m	2,55 m
Bus mit 3 Achsen		13,50–15,00 m	2,55 m
Gelenkbus mit 3 Achsen		18,00–18,75 m	2,55 m

Bei der Planung einer Bushaltestelle muss geprüft werden, welche Bustypen auf der zu berücksichtigenden Linie verkehren. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob gelegentlich Busse mit Anhängern eingesetzt werden.

2.3 Geometrie

Die Bushaltestelle besteht aus einem Perron, der sich aus dem Anfahrts- und dem Haltebereich zusammensetzt.

Bei Busbuchten wird der Perron durch eine Ein- und Ausfahrtsstrecke ergänzt. Die Breite der Busbucht beträgt grundsätzlich 3,00 m. In besiedelten Gebieten kann die Breite auf maximal 2,50 m reduziert werden. Das Quergefälle darf höchstens 3 % betragen und soll möglichst Richtung Fahrbahn verlaufen.

Die verschiedenen, nachfolgend behandelten Haltestellengeometrien sind im Anhang abgebildet.

2.3.1 Perron

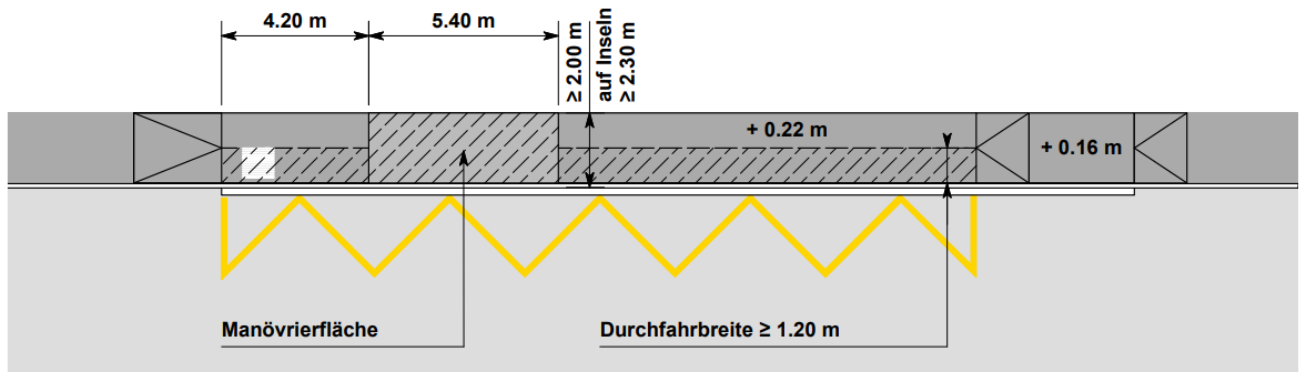
Die Längsneigung des Perrons soll nach Möglichkeit, und soweit es die topographischen Verhältnisse erlauben, nicht mehr als 3 %, höchstens aber 6 % betragen.

Das Quergefälle des Perrons darf 2 % nicht überschreiten, sofern die topographischen Verhältnisse dies zulassen. Bei Bushaltestellen, bei denen der Einstieg ins Fahrzeug mit einer Rampe vorgesehen ist, fällt das Quergefälle vorzugsweise zur Fahrbahnmitte hin.

Die Breite des Perrons muss gemäss den VSS-Normen SN 640 070 und SN 40 201 bzw. dem Ausführungsreglement zum Strassengesetz (ARStrG) bemessen sein.

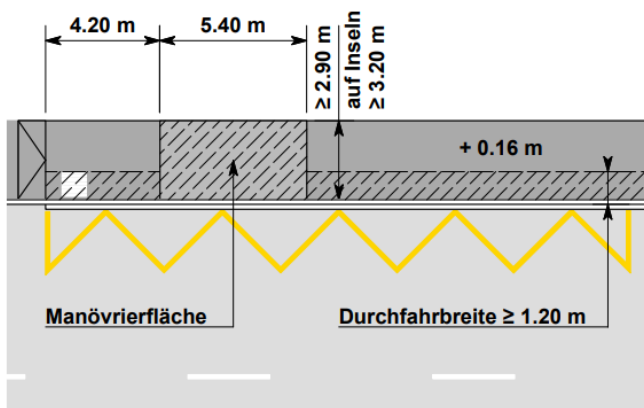
Die Mindestbreite wird durch die Rollstuhlmanövrierfläche definiert. Bei einer Haltekantenhöhe von 22 cm (niveaugleicher Einstieg) ist 4,20 m hinter der Haltelinie des Busses ein Feld von mindestens 5,40 x 2,00 m von jeglichen Einbauten frei zu halten.

Falls ausgeschlossen werden kann, dass 13,50 bis 15,00 m lange Busse mit 3 Achsen zum Einsatz kommen, kann die Länge der Rollstuhleinfahrtsfläche im hinteren Teil um 1,40 m reduziert werden.



Quelle: *Hindernisfreie Architektur, Merkblatt 120 (2019)*

Bei einer Haltekantenhöhe von 16 cm (Einstieg mithilfe einer Rampe) erhöht sich die erforderliche Breite um 0,9 m auf 2,90 m, da die Rampe mit der Rollstuhlmanövrierfläche überlappt.



Quelle: *Hindernisfreie Architektur, Merkblatt 120 (2019)*

Besteht für Rollstühle die Gefahr eines Sturzes auf die Fahrbahn, so muss die Durchfahrbreite auf den Perrons mindestens 1,20 m betragen.

2.3.1.1 Anfahrtsbereich

Der Anfahrtsbereich dient als Hilfsmittel zur exakten Busausrichtung und erlaubt somit einen minimalen Spalt zwischen Türen und Perron. Die Kantenhöhe beträgt hier 16 cm, was das Überstreichen durch die Karosserie bei der Anfahrt ermöglicht.

Bei einer Fahrbahnhaltestelle beträgt die Länge 7,50 m; diese muss bei einer verkürzten Haltestelle oder einer Kissenlösung erhöht werden, um eine Mindestperronlänge zu erreichen, die derjenigen des Busses entspricht. Bei Busbuchten beträgt die Länge 16,50 m.

Bei schrägen Randsteinen und reduzierter Fahrbahnbreite kann der Anfahrtsbereich in der Länge reduziert oder ganz weggelassen werden.

2.3.1.2 Haltebereich

Die Kantenhöhe beträgt hier 22 cm; ein Überstreichen ist nicht erlaubt.

Die Länge des Haltebereichs wird je nach Typ der auf der Linie verkehrenden Busse und Priorität festgelegt:

Priorität	Lösung	Beschreibung	Länge des Haltebereichs
1	Standard	Niveaugleicher Einstieg bei allen Türen	19,00 m (15,00 m, wenn Gelenkbusse mit 3 Achsen ausgeschlossen sind) (12,00 m, wenn die Haltestelle nur durch Busse mit 2 Achsen bedient wird)
3	Verkürzt	Niveaugleicher Einstieg bei den Türen 1 und 2	10,00 m (15,00 m ermöglicht den Einstieg bei Tür 3)
4	Kissen	Niveaugleicher Einstieg bei Tür 2	5,40 m (4,00 m wenn 13,50 bis 15,00 m lange Busse ausgeschlossen sind)
5	Mit Niveauunterschied	Einstieg mit Rampe bei Tür 2	Höhe von 16 cm über die gesamte Länge

2.3.2 Einfahrtsbereich

Bei geraden Haltestellen beträgt die Länge des Einfahrtsbereichs 25,00 m. Je nach Strassengeometrie kann diese Länge variieren. Der Einfahrtsbereich besteht aus 2 Kurven (R=40 m), die durch eine Tangente verbunden sind.

2.3.3 Ausfahrtsbereich

Bei geraden Haltestellen beträgt die Länge des Ausfahrtsbereichs 14,00 m plus die Länge der Übergangsrandsteine (bei einer Buchtweite von 2,50 m ist eine Reduktion um 3,00 m möglich). Je nach Strassengeometrie kann diese Länge variieren. Der Ausfahrtsbereich setzt sich zusammen aus einer Geraden, die den Übergang der Randsteine ermöglicht, und 2 Kurven (R=10 m und R=20 m), die durch eine Tangente verbunden sind.

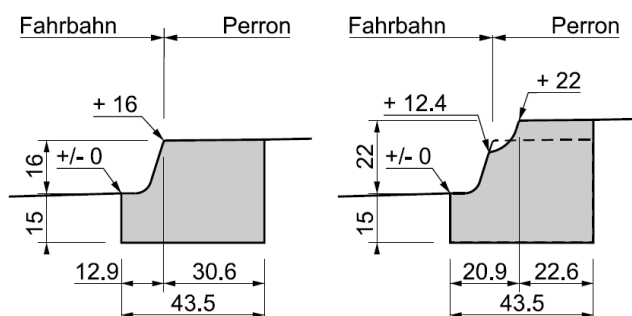
Bei einer Fahrbahnbreite von weniger als 7,0 m ist eine Teilbenutzung der Gegenfahrbahn zu prüfen. Wird eine solche Teilbenutzung als unzulässig erachtet, ist die Länge des Ausfahrtsbereichs zu verlängern.

2.4 Haltekante

An Bushaltestellen mit 16/22 cm hohen Haltekanten sind spezielle Randsteine mit einer Ausrundung zur Spurführung zu verwenden, um ein zielgenaues Anfahren mit einer minimalen Spaltbreite (max. 75 mm) zu gewährleisten, ohne dass beim Kontakt mit der Haltekante die Reifen beschädigt werden.

Bei Bushaltestellen mit 22 cm hohen Haltekanten verhindert eine zusätzliche Einkerbung im Randstein Karrosserieschäden und ermöglicht das Öffnen der Türen.

Verschiedene Lieferanten bieten Haltekanten und Übergangsrandsteine aus Beton oder Granit an. Die empfohlenen Standarddetails sind wie folgt:

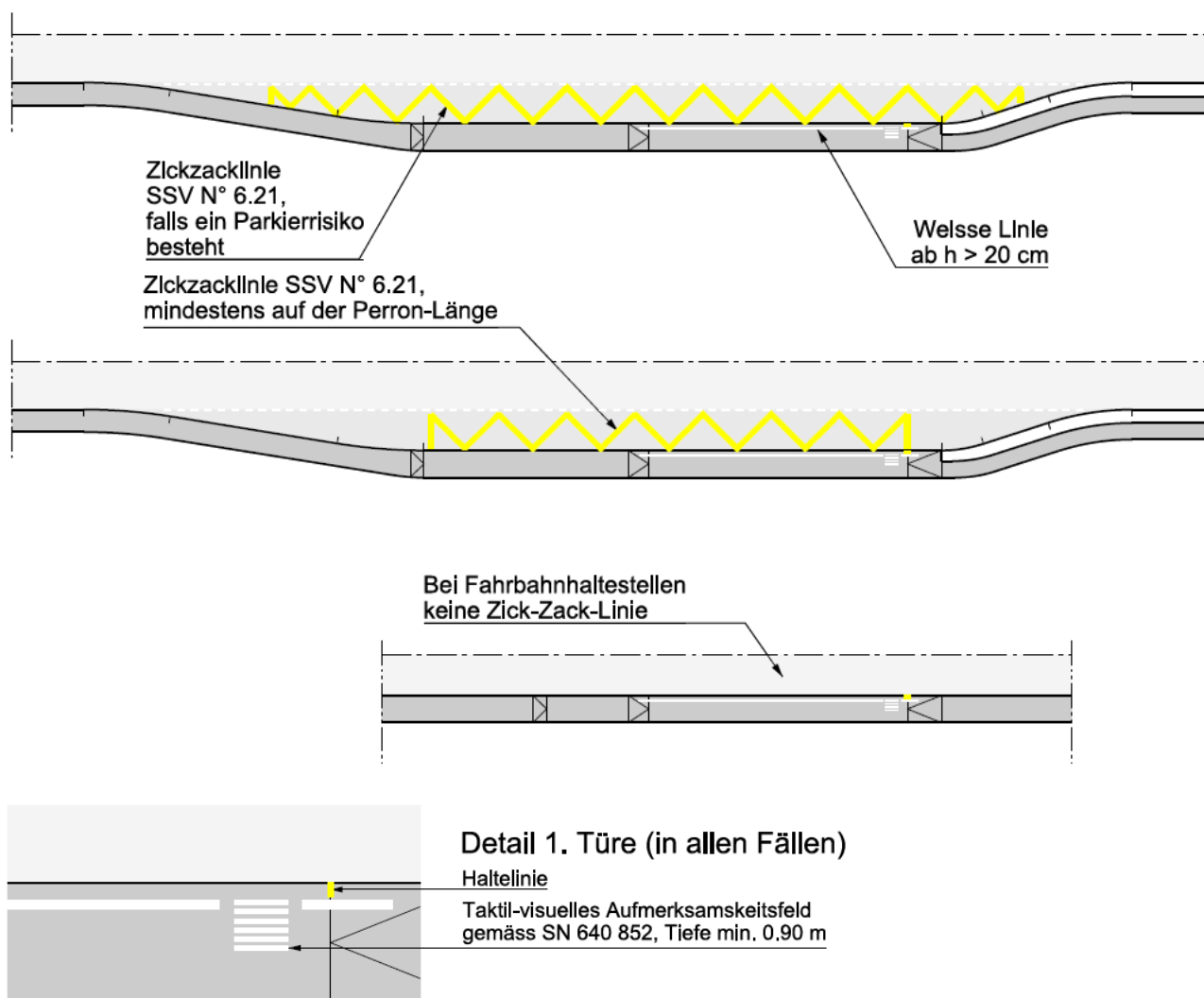


2.5 Signalisation und Markierung

Signalisation und Markierung von Bushaltestellen müssen den geltenden rechtlichen Bestimmungen entsprechen. Die Ausgestaltung von Markierungen und deren Anwendungsbereich sind in den VSS-Normen SN 640 850a und SN 640 862 festgelegt. Für ein Parkverbot in der Nähe der Bushaltestelle wird die Zickzacklinie in der gewünschten Länge markiert.

Die Einstiegsposition an der vordersten Fahrzeugtür wird für Menschen mit Sehschwäche oder Blindheit mit einem taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeld von mindestens 0,90 m x 0,90 m nach VSS-Norm SN 640 852 gekennzeichnet. Zwischen dem Aufmerksamkeitsfeld und dem Fahrbahnrand ist ein Abstand von 30 cm erforderlich, damit eine auf dem Feld wartende Person nicht im Schwenkbereich der Fahrzeug-Rückspiegel steht.

Zudem wird bei Perronhöhen von mehr als 20 cm die Haltekante mit einer 15–20 cm breiten weissen Markierungslinie gekennzeichnet.



2.6 Ausstattungselemente

Die Ausstattung von Haltestellen orientiert sich an deren Funktion und Bedeutung im öffentlichen Verkehrssystem. Die adäquate Grundausstattung wird durch Vereinbarung zwischen der Gemeinde und dem konzessionierten Transportunternehmen festgelegt.

Allfällige Unterstände für Fahrgäste und/oder Velos müssen immer ausserhalb der Rollstuhlmanövrierfläche vorgesehen werden (siehe Punkt 2.3.1).

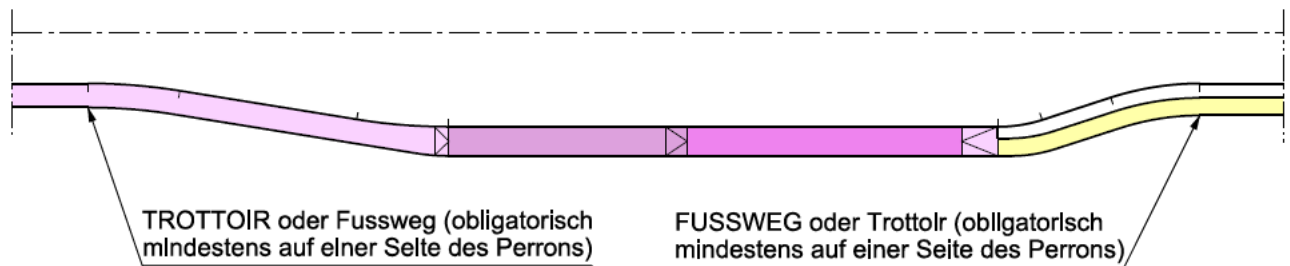
2.7 Fussgängerzugang

Um den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, ist die Anbindung des Perrons an ein Trottoir oder einen Fussweg zumindest auf einer Seite der Bushaltestelle zwingend erforderlich.

Die Längsneigung der Trottoirs und Gehwege darf 6 % nicht überschreiten. Wenn die räumlichen und baulichen Randbedingungen es erfordern, sind im Freien Neigungen bis 10 % und bei überdeckten Verbindungen bis 12 % zulässig.

Das Quergefälle von Trottoirs und Fusswegen darf 2 % nicht überschreiten, um die Steuerbarkeit von Rollatoren und Fahrhilfen zu gewährleisten. Quergefälle bis 6 % sind lokal zulässig, z. B. bei Trottoirabsenkungen an Querungen oder bei Gebäudezugängen.

Die Breite der Trottoirs und Fusswege muss gemäss den VSS-Normen SN 640 070 und SN 40 201 bzw. dem Ausführungsreglement zum Strassengesetz (ARStrG) bemessen sein.



3. Bibliografie

Gesetze und Verordnungen

SGF 741.1 – Strassengesetz (StrG)

SGF 741.11 – Ausführungsreglement zum Strassengesetz (ARStrG)

SR 151.3 – Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG)

SR 151.31 – Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiV)

SR 151.34 – Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV)

SR 151.342 – Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV)

SR 741.01 – Strassenverkehrsgesetz (SVG)

SR 741.11 – Verkehrsregelnverordnung (VRV)

SR 741.21 – Signalisationsverordnung (SSV)

SR 745.1 – Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG)

Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)

SN 640 060 – Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen

SN 640 064 – Führung des leichten Zweiradverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr

SN 640 070 – Fussgängerverkehr; Grundnorm

SN 640 075 – Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum

SN 40 090b – Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten

SN 40 201 – Geometrisches Normalprofil

SN 40 240 – Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Grundlagen

SN 40 241 – Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen

SN 40 262 – Knoten; Knoten in einer Ebene (ohne Kreisverkehr)

SN 40 273a – Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene

SN 640 850a – Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche

SN 640 852 – Markierungen; Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger

SN 640 862 – Markierungen; Anwendungsbeispiele für Haupt- und Nebenstrassen

SN 40 880 – Bushaltestellen

SIA-Ordnung

SIA 500 – Hindernisfreie Bauten

Kantonale Richtlinien und Grundlagenstudien

Tiefbauamt (TBA) – Erreichbarkeit der Haltepunkte für Bushaltestellen gemäss BehiG – Haltekantenhöhe – Richtlinie 1100, 2020

Amt für Mobilität (MobA) – Leitfaden Bushaltestellen, 2015

Bundesamt für Strassen (ASTRA) – Handbuch Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, 2018

Fussverkehr Schweiz – Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr – Anordnung und Gestaltung von Bushaltestellen, 2020

Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) – Bushaltestellen, 2017

Hindernisfreie Architektur – Haltekantenhöhe 22 cm, 2018

Hindernisfreie Architektur – Bus-Haltestellen, 2019

Procap Bauen – Hindernisfreiheit im Busverkehr, 2020

Procap Bauen – Typologie hindernisfreier Bushaltestellen, 2020

Procap Bauen – Bushaltestelle, Niveaugleicher Einstieg, 2018

Procap Bauen – Bushaltestelle, Einstieg über Rampe, 2018

République et Canton de Neuchâtel – Standards d'aménagement, 2017

Kanton Wallis – Bushaltestellen, 2020

Cantone Ticino – Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma, 2017

Kanton Luzern – Richtlinien Bushaltestellen, Technischer Kurzbericht, 2017

Stadt Luzern – Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, 2018

Kanton Basel-Stadt – Grundlagenerarbeitung BehiG Bushaltestellen. Bericht Umsetzungskonzept BehiG und Bus, 2016

Kanton Basel-Landschaft Tiefbauamt – Bushaltestellen Busbucht und Fahrbahnhofhaltestelle, 2012

Kanton Basel-Landschaft Tiefbauamt – Bushaltestellen Geometrische Abmessungen, 2017

Kanton Aargau – Empfehlungen Bushaltestellen, 2020

Kanton Zug – Erhöhtes Kasseler-Sonderbord, Untersuchung für einen behindertengerechten Buseinstieg sowie eine kombinierte Haltekante Bus/Tram, 2010

Stadt Zürich – Haltestellen Standards Stadträume, 2020

Stadt Zürich Tiefbauamt – Richtlinie hindernisfreie Haltestellen Bus, 2018

Stadt Zürich Tiefbauamt – Pilothaltestelle Neunbrunnen Untersuchung für einen behindertengerechten Buseinstieg sowie eine kombinierte Haltekante Bus/Tram, 2013

Kanton Zürich – Hindernisfreie Bushaltestellen, 2018

Kanton St. Gallen – Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr. Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen, 2016

Kanton Graubünden – Hindernisfreie Bushaltestellen, 2019

Kanton Graubünden Tiefbauamt – Entscheidungshilfe Fahrbahnhofhaltestelle oder Busbucht, 2020

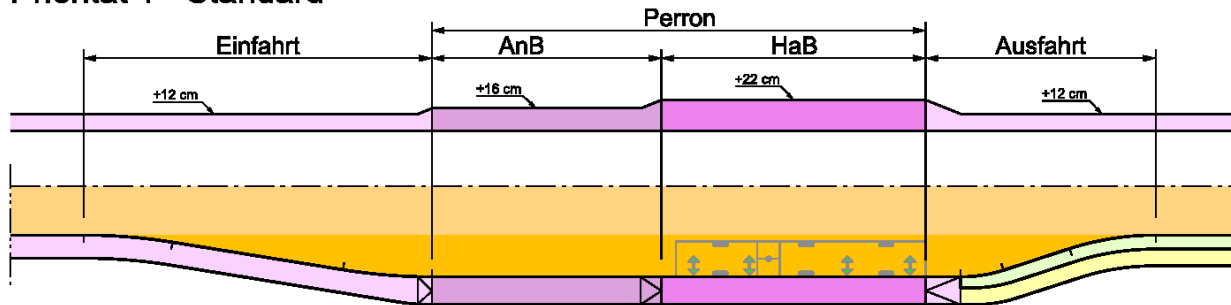
Kanton Solothurn – Bushaltestellen – Allgemeine Hinweise, 2021

Kanton Solothurn – Geometrie Grundtypen, 2021

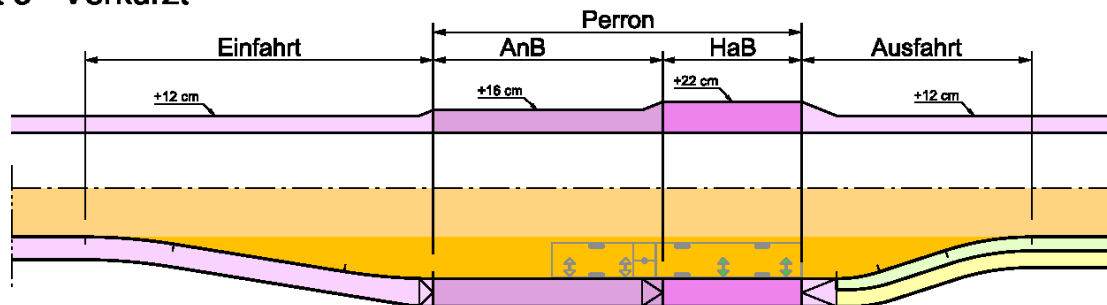
4. Anhang

Haltestellen in Busbucht

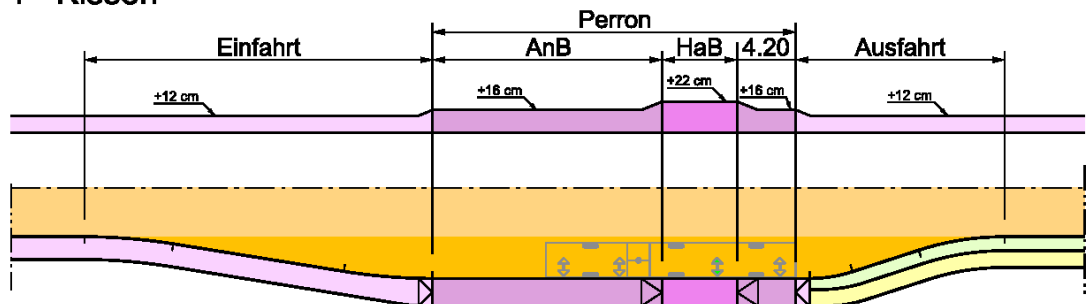
Priorität 1 - Standard



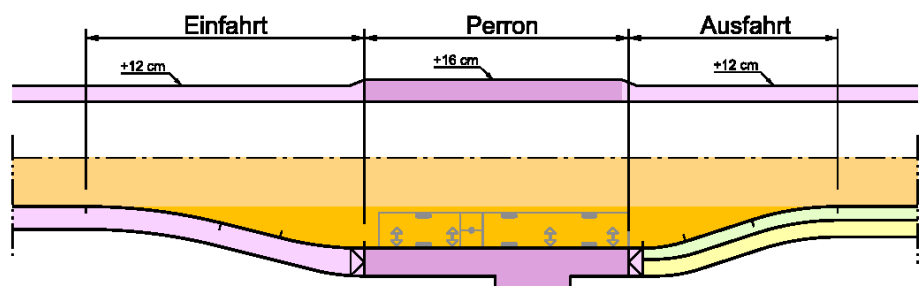
Priorität 3 - Verkürzt



Priorität 4 - Kissen



Priorität 5 - Mit Niveauunterschied

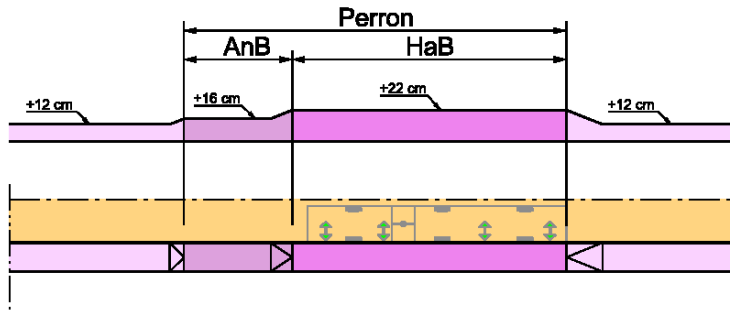


Legende

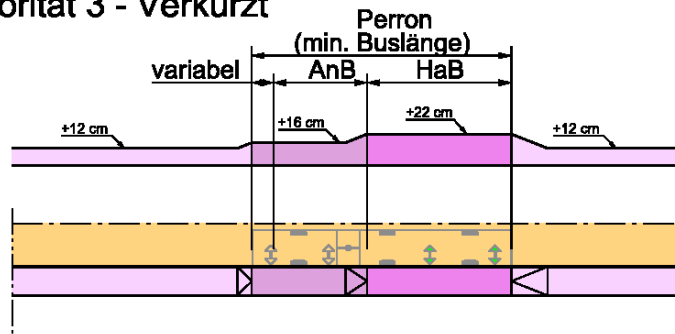
AnB	Anfahrtsbereich		Trottoir (h max. 12 cm)
HaB	Haltebereich		Perron, Randstein mit Kehle h= 16 cm
	Niveaugleicher Einstieg		Perron, Randstein mit Kehle h= 22 cm
	Fahrbahn		Fussweg
	Bucht		Grünstreifen

Fahrbahnhaltestellen

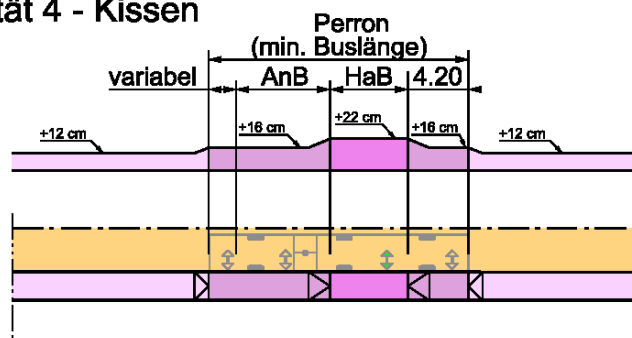
Priorität 1 - Standard



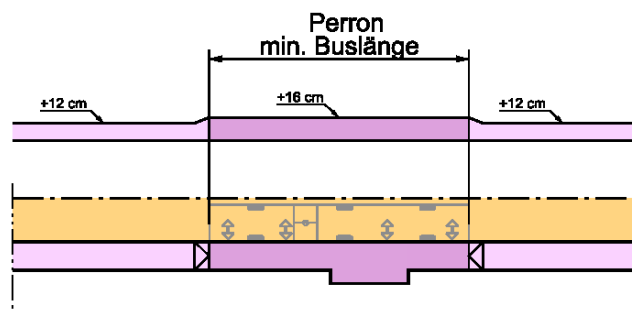
Priorität 3 - Verkürzt



Priorität 4 - Kissen



Priorität 5 - Mit Niveauunterschied



Legende

- | | | | |
|-----|-------------------------|--|--------------------------------------|
| AnB | Anfahrtsbereich | | Trottoir (h max. 12 cm) |
| HaB | Haltebereich | | Perron, Randstein mit Kehle h= 16 cm |
| ↕↔ | Niveaugleicher Einstieg | | Perron, Randstein mit Kehle h= 22 cm |
| | Fahrbahn | | |