- Busse beim Ein- und Ausfahren mit den Fahrzeugüberhängen Seitenraumflächen überstreichen,
- die Seitenräume durch den Flächenbedarf der Buchten eingeengt werden. Dadurch ist die sichere und konfliktarme Führung von Radwegen in den Seitenräumen selten realisierbar und die Unterbringung von Wetterschutz und Einrichtungen zur Fahrgastinformation wird erschwert,
- sie beim Winterdienst zusätzlichen Aufwand erfordern,
- die städtebauliche Einbindung oft problematisch ist.

Eine Busbucht, die ein paralleles Anfahren an den Bord mit Berücksichtigung von Niederflurbussen ermöglicht, erfordert eine erhebliche Entwicklungslänge (Bild 92).

Busbuchten sollen mit einer Tiefe von 3,00 m ausgebildet werden. Wenn die Breite dafür nicht ausreicht, ist das Halten am Fahrbahnrand vorzusehen.

Lassen sich Busbuchten in Krümmungen nicht vermeiden, ist darauf zu achten, das die Form der Bucht unter Einhaltung der angegebenen Grundmaße dem Spurverlauf der Busse angepasst ist. Die Gestaltung der Bucht muss dem Busfahrer beim Wiederanfahren eine ausreichende Sichtweite (mindestens 50 m bei $V_{zul} = 50$ km/h) auf den nachfolgenden Verkehr erlauben.

Die Abmessungen der **Warteflächen** ergeben sich aus den Abmessungen der Wetterschutzeinrichtung und den notwendigen Flächen zum Ein- und Aussteigen sowie Längsgehen (Bild 93).

Die Höhe der Wartefläche soll nicht mehr als 5 cm unter der Höhe des Wagenbodens der eingesetzten Busse liegen, um Ein- und Ausstieg ohne Hilfe Dritter zu ermöglichen. Höhendifferenzen zwischen 5 cm und 10 cm sind mit Erschwernissen oder mit Hilfe Dritter nutzbar, Höhendifferenzen größer 10 cm sind zu vermeiden.

16 cm hohe Warteflächen über Straßenoberkante sind auch von Niederflurbussen mit ihren Überhängen problemlos befahrbar. Auch mit 18 cm bis 20 cm hohen Bordsteinen (je nach Querneigung der Straße) bestehen gute Erfahrungen.

Die Einstiegsstellen in die Nahverkehrsfahrzeuge sollen mit taktilen und optisch kontrastierenden Hilfen verdeutlicht werden.

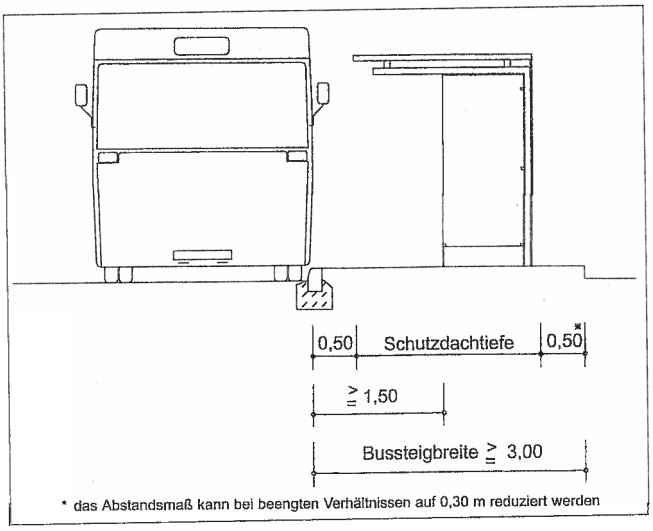

Bild 93: Abmessungen für Warteflächen und -inseln mit Wetterschutzeinrichtung (gilt nur bei nahezu paralleler Anfahrt)

6.2 Geschwindigkeitsdämpfung

6.2.1 Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen

Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind dort erforderlich, wo die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Geschwindigkeiten leidet. Zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen kommen vorwiegend fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen in Frage. Dies sind Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen und Fahrgassenversätze.

Darüber hinaus kommen in geeigneten Knotenpunkten Minikreisverkehre in Betracht (vgl. Abschnitt 6.3.4).

Bei Linienbusverkehr sind bauliche Maßnahmen zu vermeiden. Wo dies nicht möglich ist, sind sie ÖPNV-verträglich zu gestalten.

6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen

Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen veranlassen Kraftfahrer zu langsamer Fahrweise.

Bei Teilaufpflasterungen wird der Fahrbahnbelag auf 8 cm bis 10 cm angehoben und mit Rampenneigungen von 1 : 10 bis 1 : 7 versehen. Die Mindestlänge ist größer als

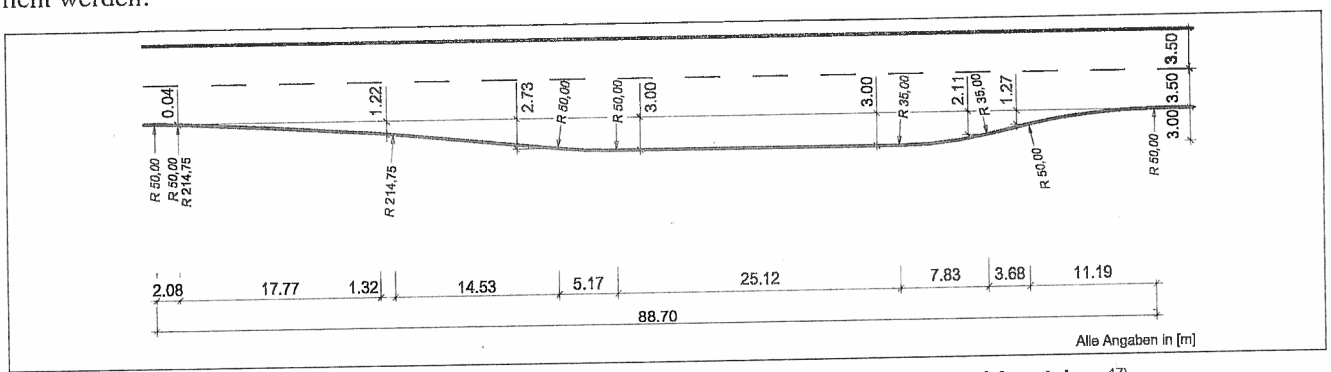

Bild 92: Abmessungen einer Haltestellenbucht für Standardlinienbusse für barrierefreies Ein- und Aussteigen[47)]

47) Fahrversuche und Berechnungen: Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt a.M. mbH, 1997.