

Haltestellenrichtlinie

Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



Inhalt

1 Grundlage und Zielsetzung der Richtlinie.....	4
1.1 Grundlagen und Begrifflichkeiten	5
2 Anforderungen der Kunden	6
2.1 Barrierefreiheit	6
2.2 Sicherheit	6
2.3 Service und Komfort.....	6
2.4 Information	6
2.5 Vernetzte Mobilität	2
3 Produkte und Haltestellenkategorien	8
3.1 Haltestellen der Produkte im ÖSPV – System Schiene	9
3.2 Haltestellen der Produkte im ÖSPV – System Straße im konventionellen Linienverkehr	9
4 Zuordnungskriterien	11
5 Ausstattungsmerkmale	12
5.1 Barrierefreiheit.....	12
5.2 Sicherheit	12
5.2.1 Notrufsäule	13
5.2.2 Videokamera/Überwachungskamera	13
5.2.3 Sicherheitsinsel.....	14
5.2.4 Beleuchtung	14
5.2.5 Automatisierter externer Defibrillator (AED)	15
5.3 Service & Komfort	16
5.3.1 Fahrgastunterstand	16
5.3.2 Sitzgelegenheiten	17
5.3.3 Anlehnhilfen	17
5.3.4 Aufzug.....	18
5.3.5 Fahrtreppe	18
5.3.6 Mitfahrwunschsinal	19
5.3.7 Abfallbehälter	19
5.3.8 Ticketautomat.....	20
5.3.9 Entwerter	20
5.4 Informationsträger.....	21
5.4.1 Hinweistafel/Haltestellenschild/Stele	21
5.4.2 Vitrine.....	21
5.4.3 Fahrplankasten.....	22
5.4.4 Aushang	22
5.4.5 Uhr	22
5.4.6 Anzeige für dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger)	23
5.4.7 Digitaler Aushang	23
5.4.8 Infoterminal/Multifunktionsanzeiger/digitale Haltestelle	24
5.4.9 Lautsprecher	24
5.4.10 QR-Code	24

5.5 Informationen	25
5.5.1 Zeichen 224 StVO.....	25
5.5.2 Haltestellenname	25
5.5.3 Linienkennzeichnung	26
5.5.4 Richtungskennzeichnung/Zielbezeichnungen	26
5.5.5 Gleis- oder Steigbezeichnung	27
5.5.6 Tarifstandort	27
5.5.7 Kennzeichnung des Verkehrsunternehmens	27
5.5.8 Verbundkennzeichnung.....	28
5.5.9 Fahrplaninformation (Aushangfahrplan).....	29
5.5.10 Tarif- und Preisinformation.....	30
5.5.11 Zentraler Informationspunkt.....	31
5.5.12 DFI-Sammelanzeiger	32
5.5.13 DFI-Steiganzeiger/Zug-Ankündiger	33
5.5.14 Automatische Ansagen (Steig)	34
5.5.15 Linienverlauf/Linienperlschnur (großflächig).....	34
5.5.16 Haltestellenplan	35
5.5.17 Umgebungsplan	35
5.5.18 Linienplan Stadt.....	35
5.5.19 Linienplan Schnellverkehr	36
5.5.20 Uhrzeit.....	36
5.6 Kennzeichnung/Wegweisung	37
5.6.1 Wegweisung innerhalb der Haltestelle.....	37
5.6.2 Wegweisung zur Haltestelle.....	38
5.6.3 Zugangskennzeichnung.....	38
5.6.4 Wegweisung von der Haltestelle	39
5.6.5 Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs	39
5.6.6 Kennzeichnung des Bahnsteigbereichs.....	40
5.6.7 Ein-/Ausgangsbenennung (inkl. Aufzüge)	40
5.6.8 Kennzeichnung des Zuganges zum Fahrzeug.....	40
5.6.9 Kennzeichnung der Halteposition beim Bus in einzelnen Fällen.....	41
5.7 Vernetzte Mobilität	42
6 Zuordnungstabelle	44

1 Grundlage und Zielsetzung der Richtlinie

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist der fahrgaststärkste Verkehrsverbund in Europa. Das Verbundgebiet erstreckt sich über weite Teile Nordrhein-Westfalens entlang der Flüsse Rhein, Ruhr und Wupper. Es umfasst sieben Kreise und 16 kreisfreie Städte und beherbergt dabei rund 7,8 Mio. Einwohnende. Der VRR hat laut § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW u.a. die Aufgabe, in seinem Verbundgebiet auf ein koordiniertes ÖPNV-Verkehrsangebot mit einheitlichen Produkt- und Qualitätsstandards hinzuwirken. Zu diesem Zwecke besteht u.a. die vorliegende Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR.

Die bisherige Fassung der Richtlinie stammt in ihren Grundzügen aus dem Jahr 2016 und wurde zuletzt 2019 zum Thema Tarifaushang angepasst. Die digitalen und technischen Entwicklungen sowie Pläne der Beteiligten zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bedingen eine kontinuierliche Fortschreibung der entsprechenden Richtlinien. Weitergehend ist in den kommunalen Nahverkehrsplänen zu erkennen, dass die Einteilung der Haltestellen in verschiedene Kategorien differenzierter ist als in der seit 2016 gültigen Richtlinie. In der vorliegenden Richtlinie wurden die Kategorien der Stadtbahn und Straßenbahn zusammengelegt, da sich diese Systeme immer mehr angleichen, aber gleichzeitig je zwei Kategorien für unterirdische bzw. Hochbahn-Haltestellen und zwei Kategorien für im Straßenraum liegende Haltestellen gebildet, um auch hier den verschiedenen Anforderungen gerecht zu werden. Zur besseren Übersichtlichkeit und Lesbarkeit wurde zudem die Darstellung der Ausstattungsmerkmale neugestaltet und die Ausstattungsmerkmale in ihrer Ausstattung und Funktion näher beschrieben.

Zur Überarbeitung bzw. Neuauflage der Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR bildete sich im Jahr 2024 eine Arbeitsgruppe bestehend aus Teilnehmenden des KViV-Arbeitskreises Nahverkehrsmanagement und weiteren Teilnehmenden aus den VRR-Verkehrsunternehmen, sowie Vertreterinnen und Vertretern aus dem AK Aufgabenträger des VRR. Zwischenergebnisse sowie die Endfassung der Richtlinie wurden mit dem gesamten Arbeitskreis abgestimmt und auch im Arbeitskreis der Aufgabenträger im VRR behandelt. Grundlage zur Überarbeitung der Richtlinie bildete dabei eine Umfrage im Rahmen von VRR „Einsteigen und Mitreden“, bei der einer registrierten Community von VRR-Kund*innen die Möglichkeit eingeräumt wurde, die Bedeutung verschiedenster Haltestellen-Ausstattungsmerkmale zu bewerten. Die vorliegende Endfassung wurde schließlich durch die politischen Gremien des VRR beschlossen.

Ziel der Richtlinie ist es eine Arbeits- und Entscheidungsgrundlage für Verkehrsunternehmen im VRR, für die Stadt- und Verkehrsplanung sowie für die Verkehrslenkung verantwortlichen Kommunalverwaltungen, für die politischen Entscheidungsträger in Stadt und Land und den Zuwendungsgebern für die Ausstattung von Haltestellen zu sein und dabei die Anforderungen der Kund*innen zu erfüllen, um eine intuitive und in der Qualität einheitliche Ausstattung der verschiedenen Haltestellenkategorien zu erhalten.

Die Richtlinie zeigt Ausstattungsempfehlungen für Haltestellen auf, die bei Neu- und Umbauten zu berücksichtigen sind. Ein Fokus liegt dabei auf dem Zusammenspiel von analogen Ausstattungselementen mit der Beauskunftung der Reisekette in den Mobilitätsapps.

Die vorliegende Richtlinie soll regelmäßig auf mögliche Aktualisierungsbedarfe geprüft werden. Das Controlling dieser Richtlinie obliegt der VRR AöR. Die thematische und inhaltliche Begleitung dieses Prozesses findet unter der Federführung des KViV-Arbeitskreises Nahverkehrsmanagement und des Arbeitskreises der Aufgabenträger statt.

1.1 Grundlagen und Begrifflichkeiten

Grundlage dieser Richtlinie ist § 7 (Verkehrsintegration) der Satzung der VRR AöR, hier insbesondere die Absätze 1, 2 und 4:

„(1) Die VRR AöR wirkt gemäß §5 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz NRW auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hin, insbesondere auf

- a) ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV,*
- b) einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards,*
- c) einheitliche Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und*
- d) ein übergreifendes Marketing.“*

„(2) Zur Sicherstellung eines koordinierten Verkehrsangebotes im ÖPNV sorgt die VRR AöR für eine Verbesserung des Leistungsangebotes und der Beförderungsqualität, insbesondere

- *für eine Abstimmung der Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, die Umsteigeverbindungen und Anschlussbeziehungen zu optimieren,*
- *für eine einheitliche und wieder erkennbare Benutzeroberfläche im ÖPNV sowie*
- *für eine Abstimmung der Sicherheitsbelange der Verkehrsunternehmen, der Sicherheitsbehörden sowie sonstiger Akteure im ÖPNV.*

[...]

(4) Zur Sicherstellung einheitlicher Fahrgastinformations- und Betriebssysteme hält die VRR AöR insbesondere ein eigenes Auskunft- und Kommunikationssystem im Sinne einer Mobilitätsberatung vor. Die VRR AöR wirkt auf eine Verbesserung der Fahrgastinformation in der gesamten Wegekette hin und erarbeitet hierzu in Abstimmung mit den Verbundverkehrsunternehmen und den lokalen Aufgabenträgern verbundeinheitliche Standards und Richtlinien.“

Unter dem Begriff Haltestellen sind in dieser Richtlinie alle ober- und unterirdischen Stadtbahnen, Schwebbahnen (inkl. SkyTrain und H-Bahn), Straßenbahn- und Bus-Haltestellenanlagen zu verstehen, die von Verkehrsmitteln des regelmäßigen und konzessionierten ÖSPV angefahren werden.

Den spezifischen Anforderungen der Haltestellenanlagen wird mittels Kategorisierung und unterschiedlicher Verbindlichkeit der Ausstattungsmerkmale Rechnung getragen. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass Haltestellenanlagen einer gleichen Bezeichnung z. B. bei Hauptbahnhöfen unter mehrere Kategorien fallen können, wenn die Verkehrsmittel räumlich getrennt voneinander abfahren. Für Abfahrtspositionen, die von mehreren Verkehrsmitteln genutzt werden, gelten die höheren Anforderungen der Verkehrsmittel.

Bei Baustellen-, Veranstaltungs- und Ersatzhaltestellen kann vom Standard abgewichen werden, dem erhöhten Informationsbedarf der Fahrgäste ist Rechnung zu tragen.

Die Richtlinie versteht sich als Ergänzung zu geltenden Bauvorschriften und nennt nicht alle in den Bauvorschriften vorgegeben Einrichtungen. Sollten Ausführungen der Richtlinie den Bauvorschriften entgegenstehen sind den Bauvorschriften Rechnung zu tragen.

2 Anforderungen der Kunden

Haltestellen sind der Zugangspunkt zum ÖPNV und ein wesentlicher Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsabwicklung. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in besonderem Maße die Entscheidung der Fahrgäste, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Haltestellen gewisse Anforderungen an Barrierefreiheit, Sicherheit, Service, Komfort und Information erfüllen und ein intuitiver und einfacher Zugang zum ÖPNV für alle ermöglicht wird.

Um dies zu erreichen, ist es wichtig, dass die Fahrgäste an den Haltestellen alle Informationen - auch in Verbindung mit Onlineauskünften - erhalten, die sie für die Orientierung und eine Fahrt mit dem ÖPNV benötigen. Darüber hinaus können weitere Ausstattungsmerkmale den Komfort und somit auch das Ansehen steigern. Nicht zuletzt sind Haltestellen die Visitenkarte der öffentlichen Verkehrsunternehmen und ein stadtbildprägendes Element und somit in die kommunale Gesamtplanung zu integrieren.

In den folgenden Kapiteln werden zunächst die Anforderungen der Kunden an eine Haltestelle erläutert und anschließend, differenziert nach Verkehrsmittel und Kategorisierung der Haltestellen, Ausstattungsempfehlungen und Vorgaben gemacht, um die genannten Anforderungen der Kunden zu erfüllen.

2.1 Barrierefreiheit

Für viele Fahrgäste des ÖPNV ist es essenziell, dass eine barrierefreie Reisekette sichergestellt ist und eine Reise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich ist. Somit besteht die Anforderung an eine Haltestelle und den eingesetzten Verkehrsmitteln darin, dass eine Optimierung einer Vielzahl von Einzelelementen und der behindertengerechten Gestaltung dieser Elemente gegeben ist. Nicht nur beeinträchtigte Fahrgäste profitieren von der barrierefreien Gestaltung der Haltestelle, durch die in den Gesetzen und Normen gegebenen Vorgaben steigt in der Regel der Komfort an Haltestellen für alle Fahrgäste.

2.2 Sicherheit

Fahrgäste haben ein sehr großes Sicherheitsbedürfnis. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden fühlen sich Fahrgäste weniger sicher. Daher sind Maßnahmen notwendig, die die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden an Haltestellen verbessern. Neben der Wahl des richtigen Haltestellenstandortes und der baulichen Ausführung sind unter diesem Aspekt auch diverse Einrichtungen an Haltestellen gefasst, die im Nachhinein zur Steigerung der subjektiv empfundenen Sicherheit beitragen.

2.3 Service und Komfort

Die Zuwegung und Wartezeit an der Haltestelle muss für den Kunden so angenehm und bequem wie möglich gestaltet werden. Ein optimales Serviceangebot, gestaffelt nach der Bedeutung der Haltestelle, ist anzustreben.

2.4 Information

Eine schlüssige, konsistente und aktuelle Information für den Kunden auf der gesamten Wegekette von der Auskunft bis zum Ziel einer Fahrt nimmt wesentlichen Einfluss auf die Entscheidung, ob eine Fahrt mit dem ÖPNV oder dem PKW unternommen wird.

Grundsätzlich gilt, dass den potenziellen Fahrgästen überall dort Informationen anzubieten sind, wo er sie benötigt, um sich entweder über das Beförderungsangebot generell zu informieren oder den Weg dorthin zu finden. Für alle Fahrgäste müssen diese Informationen gut zugänglich und leicht verständlich sein. Digitale Informationen im Zusammenspiel mit den Informationen an einer Haltestelle sind dabei von hoher Priorität.

Ob sich Personen regelmäßig für oder gegen den ÖPNV entscheiden, hängt auch davon ab, ob sie an allen Orten, an denen sie den ÖPNV nutzen (wollen), die erwarteten Informationen möglichst einfach und intuitiv sowie in weitestgehend einheitlicher Form vorfinden. Somit besteht eine Anforderung darin, dass die verschiedenen Informationsträger an den Haltestellen gleich strukturiert und mit gleichen Inhalten versehen sind.

2.5 Vernetzte Mobilität

Vernetzte Mobilität bezeichnet ein integriertes Verkehrssystem, das verschiedene Verkehrsmittel und -angebote miteinander kombiniert, um den Nutzenden eine nahtlose und effiziente Fortbewegung zu ermöglichen. Ziel ist es, unterschiedliche Verkehrsmittel und -dienste wie Busse, Bahnen, Fahrräder, Carsharing und Fußwege so zu verknüpfen, dass Reisende einfach und flexibel zwischen ihnen wechseln können. Neben digitalen Plattformen, die Auskunft, Buchung und Bezahlung miteinander verbinden, sind Haltestellen, die zu Mobilstationen (siehe Kapitel 5.7) aufgewertet werden, physische Startpunkte der vernetzten Mobilität, die durch Ihre wiedererkennbare Gestaltung einen wichtigen Baustein darstellen.

Zur Gestaltung von Mobilstationen hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr einen Gestaltungsleitfaden entwickelt.

3 Produkte und Haltestellenkategorien

Die Haltestellen eines Bedienungsgebietes sind in ihren Ausprägungen und Funktionen äußerst unterschiedlich, was zu differenzierten Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen führt. Um Ausstattungsstandards für die einzelnen Haltestellen festzulegen, ist zunächst eine Kategorisierung nach nachfolgenden Aspekten notwendig. Dabei wird zwischen den ÖSPV-Systemen „Schiene“ (im Weiteren als „Schiene“ bezeichnet) und „Straße“ im konventionellen Linienverkehr (im weiteren als „Bus“ bezeichnet) und der Verkehrsbedeutung im Ortsnetz unterschieden. Die Zuordnung der Produkte ist in der VRR-Richtlinie Kommunale Produkte / Liniennummernsystem geregelt (Abb. 1).

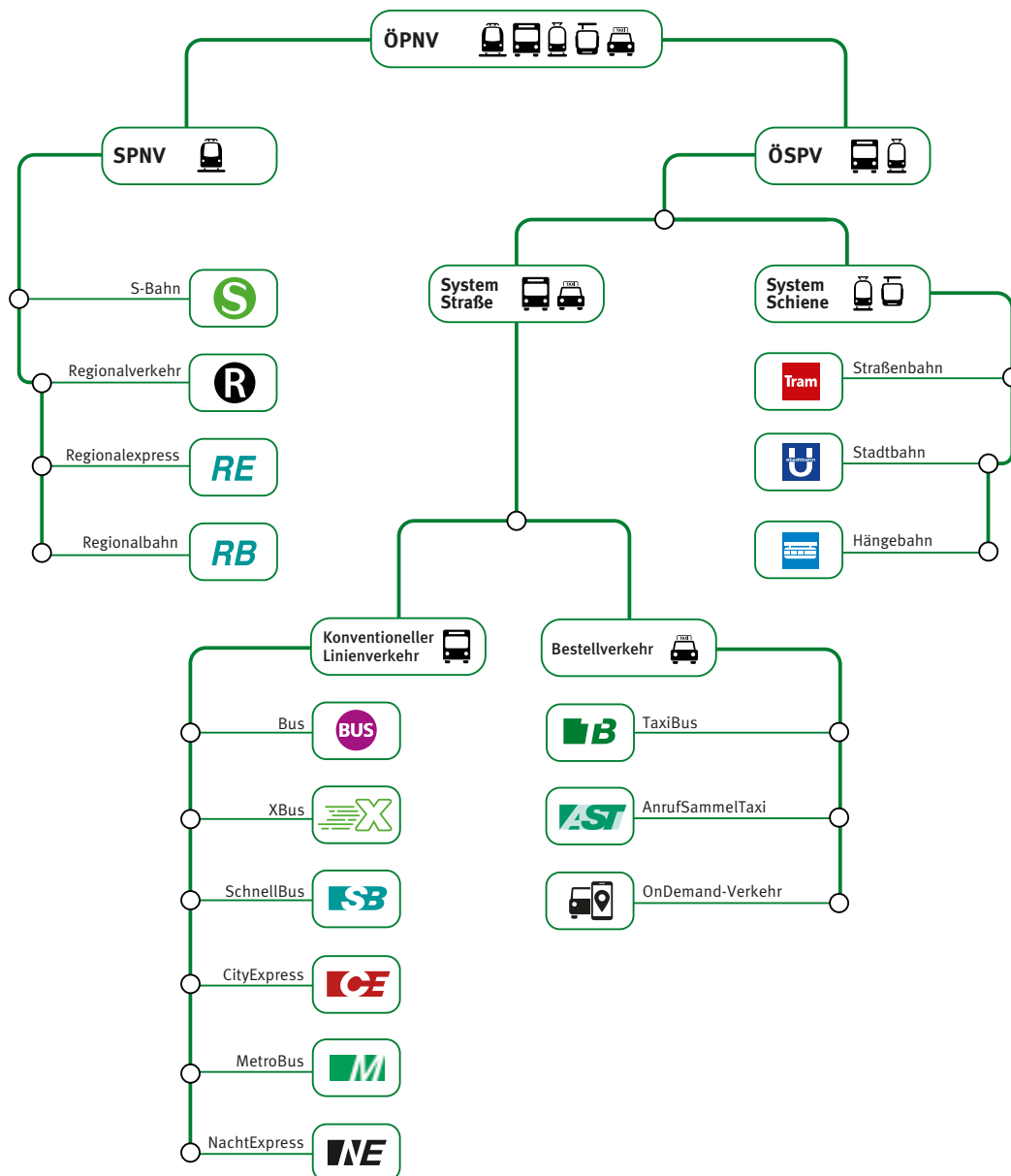


Abbildung 1 Übersicht der Produkte im VRR nach VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“

3.1 Haltestellen der Produkte im ÖSPV – System Schiene

Schiene 1:	Diese Kategorie umfasst unterirdische und nur über eine Treppenanlage/einen Aufzug erreichbare Schwebe-, Stadt- und Straßenbahnhaltestellen (ausgenommen Hochbahnsteige im Straßenraum), die als Verknüpfungspunkt mehrerer Stadtbahn-, Straßenbahn und/oder Schwebebahnen (auf mehreren Ebenen) dienen und/oder eine hohe Verkehrsbedeutung im Ortsnetz haben.
Schiene 2:	Diese Kategorie umfasst unterirdische und nur über eine Treppenanlage/einen Aufzug erreichbare Schwebe-, Stadt- und Straßenbahnhaltestellen (ausgenommen Hochbahnsteige im Straßenraum), die eine normale bis geringe Verkehrsbedeutung im Ortsnetz haben.
Schiene 3:	Diese Kategorie umfasst Haltestellen, die oberirdisch auf Straßenniveau liegen (inkl. Hochbahnsteige der Stadtbahnen) und als Verknüpfungspunkt mehrerer Stadtbahn- und/oder Straßenbahnen dienen und/oder eine hohe Verkehrsbedeutung im Ortsnetz aufweisen.
Schiene 4:	Diese Kategorie umfasst Haltestellen, die oberirdisch auf Straßenniveau liegen (inkl. Hochbahnsteige der Stadtbahnen) und eine normale bis geringe Verkehrsbedeutung im Ortsnetz haben.

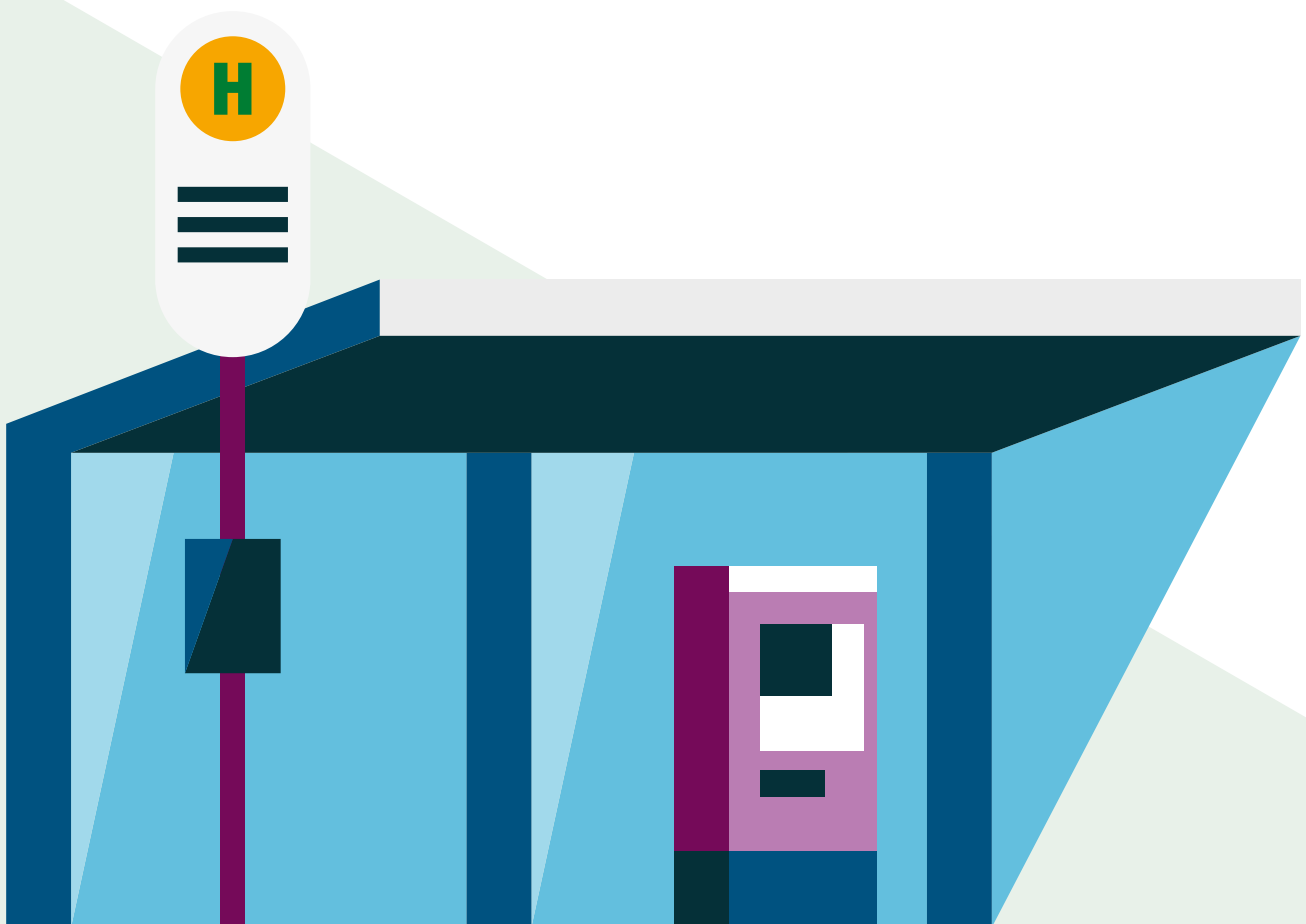
In dieser Kategorisierung sind Schwebe- Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen zusammengefasst, da die Ausgestaltung und die Anforderungen der Systeme in den letzten Jahren immer einheitlicher wurden. Diese Richtlinie steht aber besonders bei den Stadtbahnen nicht gegen die Stadtbahnrichtlinie und die damit verbundenen Vorgaben und Anforderungen. Vielmehr ist diese Richtlinie als Weiterentwicklung im Bereich Haltestellen zur Stadtbahnrichtlinie zu verstehen.

3.2 Haltestellen der Produkte im ÖSPV – System Straße im konventionellen Linienverkehr

Bus 1:	Diese Kategorie umfasst Haltestellen, die als zentrale Verknüpfungspunkte/Busbahnhöfe/zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) dienen und an denen mehrere Linien von mehreren Bussteigen abfahren.
Bus 2:	Diese Kategorie umfasst Haltestellen mit einer hohen Verkehrsbedeutung im Ortsnetz.
Bus 3:	Diese Kategorie umfasst Haltestellen mit einer mittleren Verkehrsbedeutung im Ortsnetz.
Bus 4:	Diese Kategorie umfasst Haltestellen mit einer geringen Verkehrsbedeutung im Ortsnetz.

Die Verkehrsbedeutung einer Haltestelle wird in dieser Richtlinie nicht abschließend definiert, da mögliche Indikatoren zur Bestimmung der Verkehrsbedeutung von Gebietskörperschaft zu Gebietskörperschaft unterschiedlich sind. Als Richtwerte für die Ermittlung der Verkehrsbedeutung können z. B. die Lage der Haltestelle, die Anzahl der dort verkehrenden Linien bzw. Abfahrten, die lokale oder regionale Bedeutung sowie die Fahrgastzahlen dienen. Genaue Festsetzungen der Verkehrsbedeutung einer Haltestelle sind in den Nahverkehrsplänen der ÖSPV-Aufgabenträger zu treffen. Weitere Indikatoren sind in den Förderrichtlinien des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr beschrieben.

In der Zuordnung der Haltestellen können Bahn- und Bussteige einzeln betrachtet werden. Dies trifft vor allem dort zu, wo verschiedene Verkehrsmittel verkehren, es Bussteige gibt, die ausschließlich zum Ausstieg oder als Haltestelle für schülerorientierte Fahrten/Einsatzwagen oder dem Bedarfsverkehr dienen. Werden Haltestellensteige von Schienenfahrzeugen und Bussen bedient, gelten die höheren Anforderungen an diesen Steigen. Halten die Verkehrsmittel an unterschiedlichen Steigen einer Haltestelle sind die Kategorien nach dem den Steig bedienenden Verkehrsmittel zu bewerten.



4 Zuordnungskriterien

Die Ausstattungsmerkmale werden in dieser Richtlinie als Tabelle aufgelistet. Unter den Tabellen befinden sich die Zuordnungen der Ausstattungselemente zu den Haltestellenkategorien.

Die Anzahl der „X“ beschreibt dabei, wie verbindlich ein Ausstattungsmerkmal an einer Haltestelle der entsprechenden Haltestellenkategorie ist. Die „X“ sind wie folgt definiert:

XXX	Das Ausstattungselement muss vorhanden sein. *
XX	Das Ausstattungselement sollte vorhanden sein.
X	Das Ausstattungselement sollte situationsabhängig vorhanden sein.

Eine „Kann-Bestimmung“ wird nicht eingeführt, da alle Ausstattungsmerkmale an jeder Haltestelle ungeachtet einer möglichen Förderung errichtet werden können.

**Besondere örtliche Gegebenheiten können dazu führen, dass in dieser Richtlinie Ausstattungselemente die an der Kategorie XXX (muss vorhanden sein) nicht wie beschrieben umgesetzt werden können. Ist dies der Fall, sind die Ausstattungsmerkmale und Informationen bestmöglich zu substituieren und dies gegenüber dem Zuwendungsgeber nachvollziehbar zu begründen. Ziel dieser Richtlinie ist es eine gute und nachvollziehbare Haltestellenausstattung zu erreichen.*

5 Ausstattungsmerkmale

Die Ausstattungsmerkmale sind nach den „Anforderungen der Fahrgäste“ aufgeführt. Bei den Ausführungen zur Ausgestaltung und Verortung wird zwischen muss-, sollte- und optionale/empfohlene Vorgaben unterschieden. Eine Rangfolge der Wichtigkeit der Ausstattungsmerkmale ist nicht gegeben. Bei der Ausstattung von Haltestellen sind unabhängig dieser Richtlinie die (Bau-)Vorschriften einzuhalten.

5.1 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist u.a. im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) §4 geregelt, hier heißt es:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Als für diese Richtlinie relevante Lebensbereiche sind im Gesetz und in Normen explizit bauliche Anlagen, Verkehrsinfrastruktur sowie akustische und visuelle Informationsquellen genannt.

Die Definition einer barrierefreien Haltestelle schließt somit weit mehr als die baulichen Gesichtspunkte, die zur Optimierung der Einstiegsverhältnisse dienen oder ein Leitsystem innerhalb der Haltestelle darstellen, mit ein. Die barrierefreie Haltestelle ergibt sich demnach aus einer Vielzahl von Einzelementen an der Haltestelle und aus der behindertengerechten Gestaltung dieser Elemente. Dazu gehört u.a. ein stufenloser Zugang zum Bahnsteig/Bussteig, ein spalt- und stufenarmer Ein-/Ausstieg zum/aus dem Fahrzeug, ein taktiles Leitsystem, kontrastreiche Bodenindikatoren an der Bahnsteigkante, Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip und Informationen in rollstuhlgerechter Höhe.

Bei der Gestaltung der Haltestelle und bei allen in den folgenden Kapiteln beschriebenen Ausstattungsmerkmalen sind die Bedürfnisse von eingeschränkten Personen nach anerkannten Regeln der Technik, Gesetzgebung und Normen sowie nach Anhörung von den zuständigen Betroffenenvertretungen barrierefrei zu gestalten.

5.2 Sicherheit

Das Thema Sicherheit vor allem in unterirdischen Haltestellen ist in den Bau- und Betriebsvorschriften geregelt, welche unabhängig von dieser Richtlinie einzuhalten sind. Aus diesem Grund werden in der Richtlinie keine Ausführungen zu notwendigen Ausstattungsmerkmalen wie bspw. Notbeleuchtung, Brandmeldeanlagen und Feuerlöschsysteme sowie Notsignalschalter am Bahnsteig gemacht. Die Ausführungen in dieser Richtlinie sind als Erweiterung der Vorschriften zu verstehen, um z. B. bei der Verortung und Ausgestaltung bestimmter Ausstattungen Einheitlichkeit zu erzielen.

5.2.1 Notrufsäule

Definition/ Aufgabe	Eine Notrufsäule ist eine auffällige Säule/Sprechstelle, an der mittels Knopfdruck Hilfe bei einer Ansprechperson (z. B. Betriebsleitstelle) angefordert werden kann.						
Ausgestaltung	Eine Notrufsäule muss gut sichtbar und zugänglich sein. Die Ansprechpersonen sollen möglichst jederzeit, aber zumindest zu Betriebszeiten (in der die Haltestelle zugänglich ist) erreichbar sein. Die Notrufsäule ist rot und durch eine Hinweisbeschilderung ausgewiesen sein. Zudem kann eine Sprechstelle für die Kontaktaufnahme für Informationen integriert sein.						
Verortung	Die Notrufsäule sollte auf jeder Ebene und möglichst mittig auf den Bahnsteigen und Verteilerebenen aufgestellt sein.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XX	X	X			

5.2.2 Videokamera/Überwachungskamera

Definition/ Aufgabe	Eine Überwachungskamera überträgt oder zeichnet die Geschehnisse eines Ortes auf und sorgt bei den Fahrgästen für ein höheres Sicherheitsgefühl. Zudem können betriebliche Vorgänge durch eine Übertragung, z. B. in die Leitstelle überwacht werden.						
Ausgestaltung	Videokameras sind nach Stand der Technik, Datenschutz- und Gesetzesvorgaben einzurichten. Bei der Ausrichtung der Kameras sollten keine unüberwachten Bereiche entstehen. Die Leitstelle muss mit Hilfe der Videokameras sowohl sicherheitsrelevante als auch betriebliche Vorgänge überwachen können. Zur Nachverfolgung von Ereignissen ist die Aufzeichnung der Videodaten (im Rahmen der Gesetze) vorzusehen.						
Verortung	Videokameras sind so anzubringen, dass alle Bereiche einer Haltestelle erfasst werden können.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XX		X			

5.2.3 Sicherheitsinsel

Definition/ Aufgabe	Eine Sicherheitsinsel besteht aus einem gekennzeichneten (Haltestellen-)Bereich mit Notrufsäule, in dem sich Fahrgäste auf Anforderung per Videoüberwachung beobachten lassen können. Somit kann das Sicherheitsgefühl gesteigert und in Notfällen entsprechend reagiert werden.						
Ausgestaltung	Eine Sicherheitsinsel besteht aus einer Notrufsäule und einer personenbesetzten Videoüberwachung. In diesem Bereich sollten auch weitere sicherheitsrelevante Ausstattungsmerkmale (z. B. Feuerlöscher, Defibrillator) verortet werden.						
Verortung	Eine Sicherheitsinsel ist gut erreichbar und einsehbar zu errichten.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
(XX)	(X)	(X)		(X)			

5.2.4 Beleuchtung

Definition/ Aufgabe	Beleuchtung ist die Lichterzeugung durch künstliche Lichtquellen. Die ausreichende Beleuchtung an Haltestellen (insbesondere in Wartebereichen und an Informationsaushängen) erhöht in der Regel das Sicherheitsgefühl und erleichtert das Lesen von Informationen.						
Ausgestaltung	In unterirdischen Haltestellen ist eine Beleuchtung (inkl. einer Notbeleuchtung im Störfall) im Rahmen der Bauvorschriften sicherzustellen. An oberirdischen Haltestellen ist eine Beleuchtung gemäß den Vorschriften für die Straßenbeleuchtung sicherzustellen. Darüber hinaus sollten Wartebereiche und Vitrinen so beleuchtet sein, dass die Fahrgäste für das Fahrpersonal gut erkennbar und die Informationsaushänge lesbar sind. An abgelegenen Haltestellen ist der Einsatz von Solar-Panels mit Batterien und Bewegungssensoren möglich.						
Verortung	Die Leuchtmittel sind entsprechend des Beleuchtungskonzeptes aufzustellen/anzubringen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
(XXX)	(XXX)	(XXX)	(XX)	(XXX)	(XXX)	(XX)	(XX)

5.2.5 Automatisierter externer Defibrillator (AED)

Definition/ Aufgabe	Ein Automatisierter externer Defibrillator (AED) ist ein Defibrillator, der besonders für die Anwendung durch Laien geeignet ist. Durch seine Bau- und Funktionsweise ermittelt das Gerät ohne Zutun des Ersthelfers den Kreislaufzustand und ermittelt so, ob eine Schockabgabe oder andere lebenserhaltende Maßnahmen nötig und sinnvoll sind. Durch akustische Anweisungen wird der Ersthelfer angewiesen, bestimmte lebenserhaltende Maßnahmen wie z. B. eine Herzdruckmassage durchzuführen.						
Ausgestaltung	Der AED sollte da angebracht sein, wo er im Notfall leicht zu erreichen ist und eine Videoüberwachung gegen eine missbräuchliche Entnahme vorhanden ist. Weitergehend sollte bei Entnahme des Gerätes ein Alarm in der Leitstelle des Verkehrsunternehmens und der Feuerwehr ausgelöst werden. Mittels Videoüberwachung sollte das Geschehen dann beobachtbar sein.						
Verortung	AED können überall da angebracht werden, wo eine sichere Anbringung gewährleistet ist, z. B. an Sicherheitsinseln bzw. in der Nähe eine Notrufsäule.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
X*	X*			X*			

*Wünschenswert wäre eine städtische Strategie, dass z. B. in allen U-Bahnhöfen ein AED vorhanden ist. Dies könnte entsprechend bekannt gemacht werden.

5.3 Service & Komfort

In der Kategorie Service und Komfort, werden Ausführungen zu Ausstattungsmerkmalen gemacht, die eindeutig als ÖPNV-Infrastruktur einzustufen sind und die Haltestelle betreffen. Neben diesen wird empfohlen, weitere Service-Angebote, wie bspw. öffentliche Toiletten, Fahrradabstellanlagen, Fahrrad- und Rollerverleihstationen, Schließfächer, Trinkwasserbrunnen, an größeren Stationen auch Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten zu schaffen und somit den Service rund um die Haltestellen zu bündeln.

5.3.1 Fahrgastunterstand

Definition/ Aufgabe	Ein Fahrgastunterstand / eine Wartehalle / eine Wetterschutzeinrichtung / ein Wartehäuschen ist ein Unterstand, der in der Regel an drei Seiten geschlossen ist. Die Einrichtung dient den Fahrgästen als Schutz vor Witterungseinflüssen (Regen, Wind, Sonne). Zudem können an einem Fahrgastunterstand Vitriolen, Haltestellenschilder und weitergehende Informationen sowie Wegweisungen angebracht werden.						
Ausgestaltung	Bei der Gestaltung des Fahrgastunterstands sollte auf ein optimales Maß zwischen Transparenz (Sicherheit) und dem Schutz vor Hitze geachtet werden. In ihnen sollten Sitzgelegenheiten und Einrichtungen für Informationen vorhanden sein. Bei der Anordnung der Einrichtungsgegenstände sollte darauf geachtet werden, dass diese nicht durch sitzende Fahrgäste verdeckt werden und die Informationen auch für Rollstuhlfahrende zu erreichen sind. Eine Sichtbeziehung zwischen wartenden Fahrgästen und Fahrpersonal des Busses / der Bahn sollte baulich gewährleistet werden. Bei Haltestellen in Mittellage (Haltestellen in Insellage) als Seitenbahnsteige oder Mittelbahnsteig ist der Fahrgastunterstand mit Spritzschutzelementen zu ergänzen. Der Schutz von Vögeln sollte bei größeren Glasflächen beachtet werden.						
Verortung	Ein Fahrgastunterstand soll möglichst so aufgestellt sein, dass ein direkter Zugang in das Fahrzeug ermöglicht wird und genug Platz zur Steigkante vorhanden ist, damit Rollstühle und Kinderwagen genügend Bewegungsfläche haben.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XX	XXX	XXX	XX	X

5.3.2 Sitzgelegenheiten

Definition/ Aufgabe	Die Sitzgelegenheiten sollen den Fahrgästen ermöglichen, die Wartezeit auf ein Verkehrsmittel sitzend zu verbringen. Durch die Möglichkeit der Erholung tragen Sitzgelegenheiten auch zur Barrierefreiheit bei und ermöglichen die Teilhabe für weniger mobile Personengruppen.						
Ausgestaltung	Sitzgelegenheiten sollten mehrere Plätze bereithalten. Sie sind möglichst mit Arm- und Anlehnmöglichkeit auszustatten und sollten aus einem witterungsbeständigen und vandalismussicheren Material bestehen. Zudem sollten die Sitzgelegenheiten möglichst überdacht sein. Bei beengten Platzverhältnissen ist die Ausführung als Klappsitz möglich. Anlehnhilfen (Kapitel 5.3.3) können ergänzend oder in begründeten Fällen, z. B. bei beengten Platzverhältnissen als Ersatz für Sitzgelegenheiten dienen.						
Verortung	Sitzgelegenheiten sind so zu verorten, dass ausreichend Aufstellfläche auch für Rollstühle vorhanden ist und keine Wege verstellt oder Informationen verdeckt werden. In Fahrgastunterständen sind Sitzgelegenheiten nur in einer Hälfte des Unterstandes aufzustellen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XX	XXX	XXX	XX	X

5.3.3 Anlehnhilfen

Definition/ Aufgabe	Anlehnhilfen sind Vorrichtungen, an denen sich angelehnt werden kann. Durch das Stützen des Körpers an eine Anlehnhilfe wird das Stehen und Warten angenehmer.						
Ausgestaltung	Anlehnhilfen so Zuordnung nach Kapitel 5.3.2. Sitzgelegenheiten vor allem an Haltestellen errichtet werden, wenn keine oder in nicht ausreichender Anzahl Sitzgelegenheiten errichtet werden können.						
Verortung	Anlehnhilfen sind so zu verorten, dass keine Wege verstellt oder Informationen verdeckt werden.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Zuordnung nach Kapitel 5.3.2. Sitzgelegenheiten							

5.3.4 Aufzug

Definition/ Aufgabe	Ein Aufzug dient dazu, einen Höhenunterschied vertikal zu überwinden.						
Ausgestaltung	Der Aufzug ist nach Stand der Technik und in geeigneter Größe zu errichten und in der Wegeleitung auszuschildern. Der Aufzug meldet den Funktionszustand an die VRR Mobilitäts- und Infrastruktur- Plattform (MIP) oder andere Hintergrundsysteme des VRR, um diesen in die Auskunftssysteme einspielen zu können.						
Verortung	Ein Aufzug ist an einer geeigneten Stelle zu errichten, bei mehrstöckigen Haltestellen möglichst so, dass alle Ebenen mit einem Aufzug erreicht werden können.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Aufzüge sind überall da einzurichten, wo der Höhenunterschied/die Barrierefreiheit nicht durch Rampen hergestellt werden kann.							

5.3.5 Fahrtreppe

Definition/ Aufgabe	Eine Fahrtreppe ist eine mechanisch laufende Treppe. Sie dient der bequemen Überbrückung von größeren Höhenunterschieden und hat eine recht hohe Beförderungsleistung. (Aufgrund der Funktionsweise sind Fahrttreppen kein Ersatz für Aufzüge und Rampen und dienen nicht der Barrierefreiheit. Sie sind ein Komfortmerkmal.)						
Ausgestaltung	Fahrtreppen sollten in beide Richtungen vorhanden oder im Wechselbetrieb nutzbar sein. Der Funktionszustand der Fahrtreppe muss an die Hintergrundsysteme des VRR gemeldet werden, um ein Beauskunften des Betriebszustandes zu ermöglichen.						
Verortung	Fahrtreppen sollten an den Auf- und Abgängen eingerichtet werden, die am meisten frequentiert sind.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
(XXX)	(XX)						

5.3.6 Mitfahrwunschsignal

Definition/ Aufgabe	Das Mitfahrwunschsignal ist eine Signaleinrichtung (System zum rechtzeitigen und gut sichtbaren Bekunden eines Mitfahrwunsches an einer Bushaltestelle), die per Knopfdruck für eine gewisse Zeit einen Mitfahrwunsch anzeigt. Das herannahende Fahrpersonal erkennt so frühzeitig den Mitfahrwunsch auch an schlecht beleuchteten Haltestellen oder an Haltestellen, die nur bei Bedarf bedient werden.						
Ausgestaltung	Das Mitfahrwunschsignal ist als redundantes System auszuführen. Auf das System und den Bedientaster ist ausreichend hinzuweisen, sodass auch unerfahrene Fahrgäste das Mitfahrwunschsignal nutzen können.						
Verortung	Die Mitfahrwunschtasten sind gut sichtbar und zugänglich anzubringen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Das Mitfahrwunschsignal kann an Haltestellen an Land- und Bundesstraßen, die aufgrund der Gegebenheiten nur schlecht oder nicht beleuchtet sind, bzw. dort, wo ein Fahrzeitgewinn durch Auslassen von einzelnen Haltestellen erzielt werden kann, eingerichtet werden.							

5.3.7 Abfallbehälter

Definition/ Aufgabe	Eine Abfallbehälter ist ein Behältnis, in dem Müll zur Entsorgung gesammelt wird, er gewährleistet die Sauberkeit an Haltestellen.						
Ausgestaltung	Der Abfallbehälter ist in ausreichender Größe aufzustellen, ein integrierter Aschenbecher für Zigarettenreste verhindert die Gefahr von Bränden.						
Verortung	Der Abfallbehälter ist gut erreichbar, aber nach Möglichkeit nicht an dem Mast, der die Informationstafeln enthält, anzubringen/aufzustellen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XX	XXX	XXX	XX	XX

5.3.8 Ticketautomat

Definition/ Aufgabe	Ein Ticketautomat bietet die Möglichkeit zum Ticketerwerb. Weitergehend können Informationen wie eine Fahrplanauskunft oder ein Abfahrtsmonitor in den Ticketautomaten integriert werden.						
Ausgestaltung	Der Ticketkauf an einem stationären Ticketautomaten sollte mit Bargeld und Kartenzahlung möglich sein. Der Ticketautomat ist aus Kundensicht barrierefrei, leicht bedienbar und mehrsprachig zu gestalten. Am Ticketautomat sollte eine Fahrplanauskunft inkl. Tarifiermittlung möglich sein. Zudem kann der Touch-Bildschirm des Automaten als Abfahrtsmonitor genutzt werden. Die Vorgaben der VRR-Vertriebsrichtlinie sind einzuhalten.						
Verortung	Ein Ticketautomat ist leicht zugänglich und möglichst zentral bzw. an den Ein- und Ausgängen der Haltestellen oder zentral aufzustellen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Das Aufstellen von Ticketautomaten ist dann notwendig, wenn die Vertriebsstrategie keinen fahrzeuggebundenen Ticketverkauf vorsieht. An stark frequentierten Haltestellen können sie zudem als Vorverkaufsstellen dienen.							

5.3.9 Entwerter

Definition/ Aufgabe	Ein Entwerter ist eine Anlage, die dazu dient, Barfahrausweise (soweit nicht beim Verkauf bereits entwertet) zu markieren. Durch den Entwerteraufdruck wird der Zeitpunkt und der Ort der Nutzung einer Fahrkarte dokumentiert, so erhalten die Tickets ihre Gültigkeit und eine weitere Nutzung wird verhindert.						
Ausgestaltung	Der Entwerter ist auffällig zu gestalten. Wenn es zutrifft, ist darauf hinzuweisen, dass der Fahrschein nicht im Fahrzeug entwertet werden kann, bzw. der Zutritt nur mit gültiger Fahrkarte erfolgen darf.						
Verortung	Entwerter sind so anzubringen/aufzustellen, dass sie barrierefrei erreichbar und gut erkennbar sind. Geeignet sind dabei Positionen an den Zugängen oder neben den Fahrscheinautomaten.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Das Aufstellen von Entwerter ist dann notwendig, wenn die Vertriebsstrategie keinen fahrzeuggebundenen Entwerter vorsieht.							

5.4 Informationsträger

Information für Reisende sind so auszugestalten, dass Fahrgäste auch ohne System- und Ortskenntnis gut informiert sind und sich im ÖPNV und vor Ort und in der Region zurechtfinden. In dieser Kategorie gibt es Vorgaben und Hinweise zu Ausstattungsgegenständen, die dazu dienen, die in Kapitel 5.4 beschriebenen Informationen bereitzustellen. Eine Zuordnung zu den Haltestellenkategorien wird nicht angegeben, da die Informationen auf verschiedenen Medien bereitgestellt werden können. Hier ist vor allem die Unterscheidung zwischen „digital“ und „analog“ zu treffen, auf die in Kapitel 5.4 in den einzelnen Unterkapiteln eingegangen wird.

5.4.1 Hinweistafel/Haltestellenschild/Stele

Definition/ Aufgabe	Eine Hinweistafel ist eine Tafel mit Hinweisen und Erläuterungen. Sie dient dazu Informationen aufzuzeigen. Eine besondere Form der Hinweistafel ist das Haltestellenschild, das wichtigste Informationen einer Haltestelle und der verkehrenden Linien bündelt.
Ausgestaltung	Die Hinweistafel ist in geeigneter Größe, übersichtlich und kontrastreich zu gestalten. Die Schrift und Zeichen auf der Tafel sind in ausreichender Größe und Kontrast aufzubringen. Eine integrierte Beleuchtung kann die Lesbarkeit der Informationen verbessern. Ein Haltestellenschild weist das Zeichen 224 StVO aus und bündelt weitere relevante Informationen zu den am Steig fahrenden Linien. Das Haltestellenschild kann DFI-Anzeiger enthalten. (Die Funktion einer Hinweistafel und des Haltestellenschildes kann auch durch eine Stele gegeben sein, Regelungen gelten entsprechend.)
Verortung	Eine Hinweistafel ist überall da gut sichtbar aufzustellen/anzubringen, wo Fahrgäste Informationen zu Linien, Haltestelle oder in der Wegeleitung benötigen. Das Haltestellenschild ist StVO-konform an der Haltestelle aufzustellen/anzubringen.

5.4.2 Vitrine

Definition/ Aufgabe	Eine Vitrine ist ein mit einer Scheibe versehener Kasten, in dem Aushänge aufgehängt werden. In der Vitrine werden relevanten Aushänge mit Informationen angebracht.
Ausgestaltung	Die Vitrine sollte so beleuchtet bzw. angeleuchtet sein, dass die Informationen gut lesbar sind. Je nach Zweck ist die Vitrine in entsprechender Größe aufzustellen/aufzuhängen.
Verortung	Vitrinen sollten gut zugänglich und möglichst wettergeschützt aufgehängt/aufgestellt sein. Durch die Freihaltung der Vitrinen z. B. von Bänken ist eine Sicht auf die Informationen konfliktfrei möglich.

5.4.3 Fahrplankasten

Definition/ Aufgabe	Ein Fahrplankasten ist ein mit einer Scheibe/Schutzhülle versehender Kasten, der zur Aufnahme von Aushängen (z.B. Fahrplan, Tarifaushang) an der Abfahrtsposition dient.
Ausgestaltung	Fahrplankästen sind in den örtlichen Aushangsformaten (mindestens A4 pro Linie) entsprechend in geeigneter Anzahl vorzuhalten. Eine Drehvorrichtung ermöglicht es mehrere Fahrplankästen an einen Mast zu installieren. Bei Haltestellen, die auch durch einen Stadt- oder Straßenbahnersatzverkehr angedient werden, sollte eine Position für (SEV-)Hinweise und den SEV-Fahrplan vorgesehen sein.
Verortung	Fahrplankästen sind in barrierefreier Höhe in unmittelbarer Nähe zur Abfahrtsposition anzubringen/aufzustellen. Der Standort ist so zu wählen, dass eine ausreichende Beleuchtung sichergestellt ist. Durch die Freihaltung der Fahrplankästen z. B. von Bänken ist eine Sicht auf die Informationen konfliktfrei möglich.

5.4.4 Aushang

Definition/ Aufgabe	Ein Aushang ist ein bedrucktes (foliertes) Blatt oder eine Folie, die dazu dient, Informationen bereit zu stellen.
Ausgestaltung	Der Aushang, der dazu dient, Informationen im Sinne dieser Richtlinie zu geben, ist in einer einheitlichen Größe und möglichst im VRR-Design zu erstellen. Eine Überschrift weist auf die im Aushang gegebene Information hin. Zudem sollte das Verbund-Logo und das Logo des Verkehrsunternehmens in der Überschriftzeile dargestellt sein.
Verortung	Aushänge sind in die dafür vorgesehenen Informationsträger zu hängen.

5.4.5 Uhr

Definition/ Aufgabe	Eine Uhr zeigt die aktuelle Ortszeit an.
Ausgestaltung	Die Uhr ist in gängiger Form, möglichst als Funkuhr aufzustellen.
Verortung	Die Uhr sollte gut sichtbar aufgestellt/aufgehängt werden.

5.4.6 Anzeige für dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger)

Definition/ Aufgabe	Eine Anzeige für dynamische Fahrgastinformationen ist ein Bildschirm oder eine Anzeigetafel, die Abfahrts- und Störungsinformationen anzeigt. Fahrgäste erhalten so relevante Informationen in der Regel in Echtzeit.
Ausgestaltung	DFI-Anzeigen gibt es in verschiedenen Varianten, dabei wird derzeit zwischen LED-Anzeigen, TFT/LCD-Monitoren und ePaper/DFI-light unterschieden. Eine LED-Anzeige kann durch ihre Funktionsweise nur schwarz und (meist) die Farbe Amber anzeigen, dadurch sind sie besonders kontrastreich, können aber in der Regel nur schriftliche und einfache bildliche Informationen anzeigen. Ein TFT/LCD-Monitor kann durch seine Funktionsweise schriftliche Informationen, Grafiken, Logos und Piktogramme usw. anzeigen. Bei der Darstellung auf den Monitoren ist darauf zu achten, dass die Inhalte in einer geeigneten Größe und übersichtlich angezeigt werden. Ein ePaper/Eine DFI-light kann durch die Funktionsweise Informationen in schwarz auf grau, ein E-Ink-Display auch in Farbe wiedergeben. Die Technik benötigt eine zusätzliche Beleuchtung. Aufgrund des geringeren Kontrasts können DFI-light Anzeiger nur bedingt aus größeren Entfernungen gelesen werden. Daher wird der Einsatz einer DFI-light Anlage nur an kleineren Haltestellen (Schiene 4 und Bus 3/4) empfohlen. Bei neuen Technologien für Anzeiger sind Aufstellungshöhe, Verortung und Information im Sinne der Fahrgäste zu wählen. In allen DFI-Systemen sind Lautsprecher zu integrieren, die durch einen Knopfdruck aktiviert werden und die Informationen, die auf der DFI angezeigt werden, als Text to Speech wiedergeben.
Verortung	DFI-Anzeigen können vielfältig eingesetzt werden, LED-Anzeiger und TFT/LCD-Monitore können dabei an allen relevanten Punkten eingesetzt werden. DFI-light Anzeiger sollten möglichst auf „Augenhöhe“ angebracht werden.

5.4.7 digitaler Aushang

Definition/ Aufgabe	Ein digitaler Aushang ist in der Regel ein e-Paper Aushang, der auf kristalliner Basis Informationen aufzeigen kann. Digitale Aushänge können klassische Aushänge ersetzen und Informationen auch in Echtzeit anzeigen.
Ausgestaltung	Der digitale Aushang sollte mit mehreren Tastern ausgestattet sein, die eine Menüführung ermöglichen. Als Sperrbildschirm sollten die Abfahrtsinformationen angezeigt werden. Mittels Knopfdrucks sollten die Linienfahrpläne und Preisinformationen auswählbar sein.
Verortung	Der digitale Aushang substituiert analoge Aushänge und sollte daher in den Wetterschutzhäuschen oder an den Abfahrtspositionen z.B. am Haltestellenmast angebracht sein.

5.4.8 Infoterminal/Multifunktionsanzeiger/digitale Haltestelle

Definition/ Aufgabe	Eine Multifunktionsanzeige ist ein in die Wand oder in einer Stele eingelassener Touch-Screen. Durch eine Menüführung können beliebig viele Informationen bereitgestellt werden. Sie können analoge Informationen an Steigen und an zentralen Informationspunkten ersetzen.
Ausgestaltung	Der Multifunktionsanzeiger ist als Touch-Screen und in Farbe auszuführen. Er kann alle Informationen bereithalten, die in Kapitel 5.4 beschrieben werden. Auf dem Grundbildschirm sind neben der Menüführung Abfahrtsinformationen anzuzeigen. In der Menüführung sind die in dieser Richtlinie vorgegebenen Informationen der „Zentralen Information“ zu integrieren. Neben dem sollte eine Fahrplanauskunft implementiert sein.
Verortung	Multifunktionsanzeiger sind möglichst zentral oder im Zulauf zur Haltestelle oder an der Haltestellenstele oder im Wetterschutzhäuschen zu verorten.

5.4.9 Lautsprecher

Definition/ Aufgabe	Ein Lautsprecher gibt akustische Signale wieder. Informationen können somit akustisch wiedergegeben werden.
Ausgestaltung	Die Lautsprecheranlage sollte so ausgestattet sein, dass die Informationen der Anwendung entsprechend gut zu hören sind. Dabei sollten die Lautsprecher so geschaltet sein, dass steigbezogene, aber auch haltestellenbezogene Ansagen möglich sind.
Verortung	Lautsprecher sind so anzubringen, dass alle relevanten Bereiche abgedeckt sind.

5.4.10 QR-Code

Definition/ Aufgabe	Ein QR-Code (Quick Response-Code) ist eine quadratische Matrix aus schwarzen und weißen Quadraten oder Punkten. Ein QR-Code kann mit einer Smartphonekamera ausgelesen werden und eine hinterlegte Internetseite auf dem Smartphone öffnen. So können zusätzliche und aktuelle Informationen in Echtzeit zu Verfügung gestellt werden.
Ausgestaltung	Der QR-Code selbst ist in geeigneter Größe und entsprechend betitelt zu veröffentlichen. Ein QR-Code kann dazu genutzt werden, eine bestimmte Information/Angebote auf dem Smartphone z.B. Abfahrtstafeln, Tabellen oder Karten sowie Webanwendungen wie eine Fahrplanauskunft und Apps zu verweisen. Eine Möglichkeit besteht aber auch darin, für jede Haltestelle eine Internetseite zu erstellen, die auf verschiedene Informationen/Pläne und Webanwendungen haltestellenspezifisch verweist. Ein QR-Code soll zusätzliche Informationen geben und ersetzt in der Regel keine in dieser Richtlinie vorgegebenen „muss-Informationen“.
Verortung	QR-Codes können als Ergänzung auf Aushängen und Bildschirmen angezeigt werden, bei einem Verweis auf eine haltestellenspezifische Seite kann ein QR-Code auf Schildern oder an Zugängen zu den Haltestellen angebracht werden.

5.5 Informationen

In diesem Kapitel werden die für die Fahrgäste relevanten Informationen beschrieben. Neben diesen gibt es vom Gesetzgeber vorgeschriebene Aushänge wie z.B. Hinweise zur Videoüberwachung, die Hausordnung oder aber auch Werbung. Zu diesen Aushängen werden in dieser Richtlinie keine Vorgaben gemacht. Die beschriebenen Aushänge und Informationen können auch digital angeboten werden, die gemachten Vorgaben gelten hier entsprechend.

5.5.1 Zeichen 224 StVO

Definition/ Aufgabe	Das Verkehrszeichen 224 StVO kennzeichnet die Haltestelle im öffentlichen Verkehrsraum mit allen Rechten und Pflichten (z. B. Parkverbot). Es dient auch den Fahrgästen als Kennzeichnung der Haltestelle.						
Ausgestaltung	Die Größe und Ausgestaltung des Verkehrszeichens ist entsprechend §§ 39 - 43 VwV-StVO vorzusehen. Als Verkehrszeichen wird das Schild von den Behörden offiziell angeordnet und ggf. Details festgelegt.						
Verortung	Wird das Verkehrszeichen 224 StVO angeordnet, ist es gut sichtbar und in der Regel im 90° Winkel zur Straße anzubringen. Dies kann am Haltestellenmast, an einer Stele oder am Fahrgastunterstand erfolgen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Das Zeichen 224 StVO ist überall aufzustellen, wo und wie es durch die Behörden angeordnet wird. Ergänzend kann es in Absprache mit den örtlichen Behörden bei Bedarf auch auf besonderem oder separatem Bahnkörper als Information verwendet werden.							

5.5.2 Haltestellenname

Definition/ Aufgabe	Der Haltestellenname benennt eindeutig eine bestimmte Haltestelle im Stadtgebiet.						
Ausgestaltung	Der Haltestellenname ist für die Fahrgäste ausreichend sichtbar zu kennzeichnen. Es ist darauf zu achten, dass der Haltestellenname einen räumlichen Bezug zur Umgebung hat. Werbefinanzierte Zusätze zu den vorangestellten dauerhaften Haltestellenamen sind möglich, dabei muss der räumliche Bezug, die Eindeutigkeit und die Wiedererkennung in den Fahrplan- und Auskunftsmidien gewährleistet sein.						
Verortung	Die Bezeichnung der Haltestelle (Haltestellenname) ist bei jedem Haltestellentyp zwingend und gut sichtbar (auf dem Haltestellenschild) anzugeben. (Siehe 5.3.11. und Designvorgaben)						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

5.5.3 Linienkennzeichnung

Definition/ Aufgabe	Die Linienkennzeichnung ist die Liniennummer (inkl. Produktkennzeichnung). Mittels der Linienkennzeichnung werden die Fahrgäste über die dort verkehrenden Linien informiert.						
Ausgestaltung	Die Liniennummern aller an der Abfahrtsposition verkehrenden Linien ist mit einem guten Kontrast und in geeigneter Größe (auch bei digitalen Anzeigern) dauerhaft am Haltestellenschild/an der Stele darzustellen. Bei den Produkten XBus (X), SchnellBus (SB), CityExpress (CE), MetroBus (M) und NachtExpress (NE), sowie AnrufSammelTaxi (AST) und TaxiBus (TB) sind die Kürzel in Buchstaben der passenden Schriftart aufzuführen. z.B. M12; CE34; SB56; X78; U91. Auf das Produkt kann durch die vom VRR festgelegte Produktfarbe aufmerksam gemacht werden.						
Verortung	Die Linienkennzeichnung ist an allen Abfahrtspositionen einer Haltestelle, wenn vorhanden, am Haltestellenschild anzubringen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

5.5.4 Richtungskennzeichnung/Zielbezeichnungen

Definition/ Aufgabe	Die Richtungskennzeichnung beschildert, zu welchem Ziel/zu welchen Zielen ein Verkehrsmittel von einer Haltestellenposition fährt.						
Ausgestaltung	Für alle Linien sind dauerhaft und gut sichtbar Zielbezeichnungen anzugeben (digital per DFI oder analog). Ausgenommen hiervon sind Einsatzwagen und in begründeten Fällen NachtExpresslinien. Hierfür müssen vor Ort sinnvoll Lösungen gefunden werden. Die Zielbezeichnung stimmt mit den Angaben im Linienplan, im Fahrplan, am Fahrzeug und an anderen Informationsmedien (App und DFI) in mindestens einer Angabe überein. Bei Bedarf können bei wichtigen Zwischenzielen (z.B. für aussetzende Fahrten) oder unterschiedlichen Linienwegen „über“-Bezeichnungen aufgeführt werden. Bei Gemeinschaftslinien ist auf eine abgestimmte Bezeichnung zu achten.						
Verortung	Richtungskennzeichnungen sind am Haltestellenschild/am Steiganzeiger neben der Liniennummer anzubringen/anzuzeigen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

5.5.5 Gleis- oder Steigbezeichnung

Definition/ Aufgabe	Eine Gleis- oder Steigbezeichnung ist eine Nummer zur genauen Kennzeichnung von Abfahrtspositionen von Verkehrsmitteln und hilft beim Auffinden der Abfahrtsposition und bei der Orientierung, auch im Zusammenhang mit digitalen Auskunftsmitteln und Wegeleitungen.						
Ausgestaltung	Die Gleis- bzw. Steigbezeichnung ist gut sichtbar, in einer geeigneten Größe zur weiten Sichtbarkeit und analog anzubringen. Das Voranstellen von „Bussteig“ oder „Steig“ kann die Steignummer deutlicher kennzeichnen.						
Verortung	Gleis- und Steigbezeichnungen sind an allen Abfahrtspositionen einer Haltestelle, wenn vorhanden, am Haltestellenschild anzubringen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

5.5.6 Tarifstandort

Definition/ Aufgabe	Der Tarifstandort wird mittels Angabe der Wabenummer ausgewiesen. Diese gibt Auskunft darüber, welcher Fahrschein benötigt wird/an dieser Haltestelle gültig ist.						
Ausgestaltung	Die Standortangabe wird durch die Anbringung der VRR-Wabenummer am Haltestellenschild dargestellt.						
Verortung	Der Tarifstandort kann am Haltestellenmast, im Stadtbahnbereich an vorhandenen Schildern angebracht werden.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗

5.5.7 Kennzeichnung des Verkehrsunternehmens

Definition/ Aufgabe	Die Kennzeichnung des Verkehrsunternehmens ist das jeweils aktuelle Logo des für die Haltestelle zuständigen Verkehrsunternehmens.						
Ausgestaltung	Das Logo der Verkehrsunternehmen ist gut sichtbar und in einer angemessenen Größe anzubringen. Wird das Logo neben der Verbundkennzeichnung verortet, ist es gemäß des VRR-Styleguide auszuführen.						
Verortung	Die Kennzeichnung des Verkehrsunternehmens ist an allen Abfahrtspositionen einer Haltestelle, wenn vorhanden, am Haltestellenschild anzubringen. An Haltestellen ohne Haltestellenschild ist die Kennzeichnung des Verkehrsunternehmens an geeigneter Stelle z.B. auf Hinweisschildern oder an Vitriinen darzustellen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

5.5.8 Verbundkennzeichnung

Definition/ Aufgabe	Die Verbundkennzeichnung in Form des aktuellen Logos des Verkehrsverbundes informiert die Fahrgäste über den zuständigen Verkehrsverbund/die zuständigen Verkehrsverbünde.						
Ausgestaltung	Das jeweils aktuelle VRR-Logo nach VRR-Styleguide ist anzubringen. In Gebieten, wo mehrere Verkehrsverbünde zuständig sind/der Tarif von mehreren Verkehrsverbünden anerkannt wird, ist ergänzend das Logo des zweiten Verkehrsverbundes anzubringen.						
Verortung	Die Verbundkennzeichnung ist an allen Abfahrtspositionen einer Haltestelle, wenn vorhanden, am Haltestellenschild anzubringen. An Haltestellen ohne Haltestellenschild ist die Verbundkennzeichnung an geeigneter Stelle z.B. auf Hinweisschildern oder an Vitrinen darzustellen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
							

5.5.9 Fahrplaninformation (Aushangfahrplan)

Definition/ Aufgabe	Die Fahrplaninformation enthält gebündelt Informationen zu Produkt, Liniennummer, Linienweg, Linienziel, Fahr- und Abfahrtszeiten.						
Ausgestaltung	Die Fahrplaninformation enthält übersichtlich und gebündelt: ● die Überschrift „Fahrplan“ ● die Liniennummer/Linienbezeichnung ● das Fahrziel der Linie ● das VRR-Logo ● das Logo des Verkehrsunternehmens ● die tabellarische Darstellung der Abfahrtszeiten der Linie an der jeweiligen Haltestelle montags-freitags, samstags und sonn- und feiertags (ggf. montags-freitags (Ferien)) ● eine Linienperlschnur mit allen auf der Fahrt/in der Richtung erreichbaren Haltestellen inkl. Linienästen und Fahrzeiten Für weitere haltestellenspezifische Informationen (z. B. Abfahrtstafel oder Pläne) sollte ein QR-Code vorhanden sein, der auf entsprechende Onlineangebote verlinkt. Weitergehend können bei Bedarf Fußnoten inkl. Erklärungen mit Hinweisen zu einzelnen (Ab-) Fahrten gesetzt werden. In der „Linienperlschnur“ können Umsteigemöglichkeiten inkl. Nennung der Linien/Produkte, Angebote der Vernetzten Mobilität z.B. P+R, B+R und POI eingearbeitet werden. Die Fahrplaninformationen sollten im VRR-Design ausgeführt werden. Wenn nicht das VRR-Design genutzt wird, müssen alle Elemente gleichwertig und möglichst in gleicher Anordnung vorhanden sein. Neben den linien- und fahrtspezifischen Informationen können auch Preis- und Tarifinformationen auf dem Aushangfahrplan inkl. dem Verweis auf eezy.nrw gemacht werden. (Näheres dazu regelt Kapitel 5.5.10) Werden digitale Fahrplanaushänge genutzt, könnte ein Teil der genannten Information, wie z.B. Logos auch analog im Umfeld des Anzeigers angebracht sein.						
Verortung	Die Fahrplaninformationen sind in der Nähe der Abfahrtspositionen und an zentralen Informationspunkten bereitzustellen. Fahren mehrere Linien von einer Position ab, sollten die Informationen nach Linie sortiert aufgehängt/dargestellt werden. An unterirdischen Haltestellen sollten die Fahrplaninformationen auch möglichst an den Zugängen, wo es keine Vorankündiger gibt, vorgehalten werden.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

5.5.10 Tarif- und Preisinformation

Definition/ Aufgabe	Die Tarif- und Preisinformation gibt Hinweise auf das geltende Tarifgefüge und Preise an der Haltestelle/im Verbund und weitere Informationen zu Verbund, Verkehrsunternehmen und Vorverkaufsstellen. Dies ermöglicht es im Vorfeld eine Information über Kosten und Angebote zu erhalten.						
Ausgestaltung	Die Tarif- und Preisinformation sind durch folgende Elemente bereitzustellen: ● Hinweis auf das Verkehrsunternehmen (Logo) ● Hinweis auf den Verkehrsverbund (Logo) ● Internetseite die Tarif- und Preisinformationen gibt, auch hier sollte möglichst mittels Verbindungssuche der Fahrpreis (auch mit eezy.nrw) zu ermitteln sein. ● (Service-) Telefonnummer Zur besseren Information der Kunden vor Ort können die Tarif- und Preisinformationen folgende Elemente bereitstellen: ● QR-Code mit einem Link auf Tarif- und Preisinformationen, möglichst mit haltestellenspezifischen Voreinstellungen und einer Möglichkeit mittels Zieleingabe den Fahrpreis (auch mit eezy.nrw) zu berechnen. ● Adresse des Verkehrsunternehmens ● Adresse/n von Vorverkaufsstelle/n ● Preistabelle für ausgewählte Fahrkarten des Bartarifes ● Hinweis auf eezy.nrw (Logo) ● Auflistung von Fahrzielen im VRR inkl. Preisstufe ● Kartografische Darstellung der Städte/Tarifgebiete und entsprechender Preisstufe ● Hinweise auf Zahlungsarten in den Fahrzeugen Die Tarif- und Preisinformationen können auch auf dem Aushangfahrplan gegeben werden.						
Verortung	Die Tarif- und Preisinformationen sind an den Abfahrtspositionen und an Zentralen Informationspunkten bereitzustellen. Eine Integration in einen Aushangfahrplan ist möglich.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

5.5.11 Zentraler Informationspunkt

Definition/ Aufgabe	Zentrale Informationspunkte sind Einrichtungen, an denen Fahrgäste gebündelt alle relevanten Informationen zur Haltestelle und der Umgebung erhalten.						
Ausgestaltung	Die Informationspunkte können digital oder analog angeboten werden. Analog: In einer Vitrine oder an einer Informationswand sind alle Informationen (siehe Kapitel 5.4) gebündelt gegeben. Fahrpläne aller verkehrenden Linien sind dabei nach Liniennummer sortiert aufgeführt. Digital: An einem Touchscreen werden alle Informationen (siehe Kapitel 5.4) bereitgestellt. Die Menüführung ist so zu gestalten, dass alle Informationen auf der Startseite ausgewählt werden können. Alternativ kann ein Bildschirm auch so gestaltet werden, dass die Informationen in Gänze dauerhaft auf einem Bildschirm angezeigt werden. In beiden Fällen sollte der zentrale Informationspunkt mit einem DFI-Sammelanzeiger kombiniert werden.						
Verortung	Die Zentrale Information sollte gut zugänglich und möglichst wettergeschützt sein. Je nach Gegebenheiten sollte die Zentrale Information in der Mitte der Haltestelle oder am Hauptzugang der Haltestelle verortet sein.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	X	X		XXX	X		

5.5.12 DFI-Sammelanzeiger

Definition/ Aufgabe	Ein DFI-Sammelanzeiger ist eine DFI-Anzeige, die nicht an einen Steig gebunden ist. Sie zeigt gebündelt alle Abfahrten einer Haltestelle an und gibt so einen Überblick über die nächsten Abfahrten und aktuelle Informationen an der Haltestelle.						
Ausgestaltung	Ein DFI-Sammelanzeiger zeigt die Liniennummer, das Fahrziel, (wie in der EFA), die Abfahrtsposition/Steigbezeichnung und den Abfahrtscountdown (in Minuten) mit Prognose-Daten inkl. ausfallende Fahrten an. Zusätzlich ist eine Zeile für fahrgastrelevante (Betriebs-) Informationen vorzusehen. Es müssen Verkehrsunternehmen übergreifend alle für den Standort relevanten verkehrenden Fahrten des ÖPNV, möglichst mit Prognosedaten, angezeigt werden. Werden als Rückfallebene Soll-Daten angezeigt, ist eine Uhr auf oder in der Nähe der DFI zu implementieren/aufzustellen. Die Dimension/Zeilenanzahl der DFI sollte so gewählt werden, dass jede regelmäßig fahrende Linie einmal angezeigt wird. Ist eine Linie aufgrund der dichten Taktung überdurchschnittlich oft vertreten, kann die Anzeige auf eine begrenzte Anzahl der Abfahrten einer Linie je Richtung limitiert werden. Ist eine Anzeige mehrere Gehminuten von der Haltestelle bzw. den Steigen entfernt, sollten nur solche Abfahrten angezeigt werden, die noch erreicht werden können, auf die Entfernungen zur Haltestelle (Meter und Gehminuten) und auf abweichende Systematiken sollte hingewiesen werden. Der DFI-Anzeiger ist mit einer Text-to-Speech Funktion auszustatten, die mittels Taster aktiviert werden kann.						
Verortung	Der Sammelanzeiger ist im Zulauf, an Zugängen und zentralen Punkten von größeren ÖPNV-Anlagen mit mehreren Abfahrtspositionen aufzustellen. Zudem kann ein Sammelanzeiger auch in der Wegeleitung z.B. in Fußgängerzonen mit Verweis auf die nächste Haltestelle und an Einfahrtsstraßen mit Verweis auf P+R Möglichkeiten, sowie in öffentlichen Einrichtungen oder Geschäften für die nächstgelegene Haltestelle eingesetzt werden.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	X	X		XXX	X		

5.5.13 DFI-Steiganzeiger/Zug-Ankündiger

Definition/ Aufgabe	DFI-Steiganzeiger sind DFI-Anzeigen, die an einen Steig gebunden sind. Sie zeigen die Abfahrten an diesem Steig an und geben so einen Überblick über die nächsten Abfahrten und aktuelle Informationen an dem Steig. DFI-Steiganzeiger an Bahn- und Bussteigen informieren über die Abfahrtszeit (in Minuten) der an diesem Bahn-/Bussteig verkehrenden Bahnen und Busse. Die Anzeiger können darüber hinaus unmittelbar vor der Einfahrt des Fahrzeuges über das Ziel und die Zwischenziele des Fahrzeuges informieren. In besonderen Situationen, z. B. bei größeren Betriebsstörungen, können Informationstexte auf den Anzeigern dargestellt werden.						
Ausgestaltung	DFI-Steiganzeiger zeigen die Liniennummer, das Fahrtziel wie in der EFA und den Abfahrtscountdown (in Minuten) mit Prognose-Daten der Fahrt möglichst inkl. Ausfälle an. Zusätzlich ist eine Zeile für fahrgastrelevante (Betriebs-) Informationen vorzusehen. Bei Einfahrt/Anfahrt eines Fahrzeuges können weitere linien- und fahrzeugspezifische Informationen angezeigt werden. (z.B. „über-Haltestellen“ oder Zugbildung), dabei sollen Folgefahrten an dieser Abfahrtsposition weiterhin (im Wechsel/durch eine zweite Anzeige) angezeigt werden. Bei ausreichender Dimensionierung der Anlage, können auch relevante Umstiegsverbindungen an anderen Steigen angezeigt werden. Ersetzt der Zugzielanzeiger die analogen Linien- und Richtungskennzeichnungen, ist als Rückfallebene mindestens die Liniennummer der an der Abfahrtsposition verkehrenden Linien anzubringen. Die analogen Angaben sind auch dann relevant, wenn aufgrund der geringen Taktung nicht alle Linien angezeigt werden können. DFI-Anzeiger sind mit einer Text-to-Speech Funktion auszustatten, die mittels Taster aktiviert werden kann.						
Verortung	DFI-Steiganzeiger sind an den Abfahrtspositionen im 90°-Winkel zur Straße/Trasse in geeigneter Höhe aufzustellen/anzubringen bzw. in das Haltestellenschild zu integrieren.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XX	X	XX	X	X	

5.5.14 Automatische Ansagen (Steig)

Definition/ Aufgabe	Über Lautsprecher erhalten Fahrgäste automatisch akustische Informationen. Diese automatischen Ansagen dienen dem Zwei-Sinne-Prinzip und ermöglichen Sehbeeinträchtigten den Zugang zu Informationen.						
Ausgestaltung	Die automatischen Ansagen geben die Informationen des Steiganzeigers über Text-to-Speech kurz vor oder bei An-/Einfahrt des Fahrzeuges wieder. Störungsinformationen sollten bei Bedarf in regelmäßigen Abständen wiedergegeben werden.						
Verortung	Die Lautsprecher sollten so angebracht werden, dass alle Fahrgäste in einer ausreichenden Lautstärke die Informationen erhalten. Mögliche Taster sind gut zugänglich in der Nähe der Anzeiger zu verorten.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XX	X						

5.5.15 Linienverlauf/Linienperlschnur (großflächig)

Definition/ Aufgabe	Der Linienverlauf ist ein Schild, auf dem das Linienband mit allen Haltestellen der an der Station verkehrenden Linien angezeigt wird.						
Ausgestaltung	Auf der Linienverlaufstafel sind alle Haltestellen der am Steig verkehrenden Linien darzustellen. Haltestellen, die vor der spezifischen Haltestelle liegen, sollten schwächer/ in einer anderen Farbe dargestellt sein als Haltestellen, die von der Steigposition erreicht werden. Falls definiert, sollten möglichst verschiedene Farben je Linie verwendet werden. An der Linienperlschnur können Umsteigemöglichkeiten inkl. Nennung der Linien/Produkte, Angebote der Vernetzten Mobilität z.B. P+R, B+R und POI angezeigt werden. Verkehren Linien weitestgehend parallel, können diese auch auf einer Tafel dargestellt werden, es ist aber darauf zu achten, dass für jede Linie eine Übersichtlichkeit erhalten bleibt. Digitale Lösungen sind möglich, wenn der Linienverlauf dauerhaft angezeigt wird.						
Verortung	Die Linienverlaufstafeln sind im Zulauf zum jeweiligen Bahnsteig oder an Tunnelwänden bzw. zwischen den Gleisen anzubringen bzw. aufzustellen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XX	X				

5.5.16 Haltestellenplan

Definition/ Aufgabe	Der Haltestellenplan ist eine Karte, die den Haltestellenbereich mit allen Bahn- und Bussteigen, Ein- und Ausgängen und Aufzügen und der entsprechenden Bezeichnung aufzeigt.						
Ausgestaltung	In der Legende der Karte sollten die an den Steigen abfahrenden Linien und die Fahrtrichtungen der Linien aufgeführt sein. Es soll auf einen Wiedererkennungswert mit der Umgebung geachtet werden und der Standort des Haltestellenplans muss auf dem Plan gekennzeichnet werden.						
Verortung	An den Zugängen und zentralen Punkten der Haltestelle sowie in der Nähe der Aushangfahrpläne.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XX	XX	XX	XXX	XX	X	X

5.5.17 Umgebungsplan

Definition/ Aufgabe	Der Umgebungsplan dient den Fahrgästen zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Er stellt die nähere Umgebung der Haltestellen mit wichtigen Punkten, Plätzen oder Straßen dar.						
Ausgestaltung	Der Umgebungsplan enthält die umliegenden ÖPNV-Einrichtungen, Straßennamen und POI. Mehrere Ebenen werden dabei berücksichtigt, bei Auf- bzw. Abgängen ist die Benennung dieser aufzuzeigen. Auf den Umgebungsplan kann ein QR-Code zu entsprechenden digitalen Angeboten verlinken.						
Verortung	Der Umgebungsplan sollte gut zugänglich in der Nähe der Aushangfahrpläne ausgehängt werden.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XX	XX	X	X	XX	X	X	X

5.5.18 Linienplan Stadt

Definition/ Aufgabe	Der lokale Linienplan enthält die in der Stadt verkehrenden Verkehrsmittel und gibt Orientierung im ÖPNV-Angebot der Stadt/Region.						
Ausgestaltung	Der Linienplan zeigt die Linienverläufe der in der Stadt verkehrenden Linien auf. Die Ausführung kann auf Grundlage eines Stadtplans oder schematisch erfolgen. Zudem sollten wichtige Umsteigepunkte, SPNV-Stationen und POI besonders gekennzeichnet werden. Auf den Linienplänen kann ein QR-Code zu entsprechenden digitalen Angeboten verlinken.						
Verortung	Der Linienplan sollte gut erreichbar und ausgeleuchtet ausgehängt sein.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XX	X	X	XX	X	X	

5.5.19 Linienplan Schnellverkehr

Definition/ Aufgabe	Der Linienplan Schnellverkehr enthält eine schematische Darstellung aller SPNV-Linien und ausgewählte Angebote an den Stationen (z.B. Anschlüsse zur Stadtbahn und zum XBus sowie zu P+R, B+R Angeboten) im VRR.						
Ausgestaltung	Der Linienplan wird vom VRR erstellt und zeigt schematisch und barrierearm alle SPNV-Linien im Verbundgebiet. Er gibt Hinweise zum SPNV-Angebot sowie zu B+R, P+R Anlagen sowie zu Umstiegs-Möglichkeiten zur Stadtbahn oder zum XBus an den Bahnhöfen und Haltepunkten. Auf den Linienplänen kann ein QR-Code zu entsprechenden digitalen Angeboten verlinken.						
Verortung	Der Linienplan Schnellverkehr sollte gut erreichbar und ausgeleuchtet an allen unterirdischen Stadt- und Straßenbahnstationen und an SPNV-Verknüpfungspunkten ausgehängt sein.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
X	X	X					

5.5.20 Uhrzeit

Definition/ Aufgabe	Die Uhrzeit ermöglicht den Fahrgästen sich zeitlich zu orientieren und im Zusammenhang mit den Fahrplaninformationen die Abfahrt zu planen.						
Ausgestaltung	Die Uhrzeit ist in gängiger Form, möglichst als Funkuhrzeit dazustellen. Sie kann auch in DFI-Anzeigen integriert werden, vor allem dann, wenn auch Soll-Angaben bei Abfahrtsanzeigen gemacht werden.						
Verortung	Die Uhrzeit sollte möglichst zusammen mit Abfahrtsinformationen verortet sein.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XX	XX	X	X	XX	X		

5.6 Kennzeichnung/Wegweisung

Die Wegweisung stellt sicher, dass sich Fahrgäste einfach und schnell orientieren können und ihr Ziel ohne Umwege erreichen und dies auch im Vorfeld planen können. Besonders bei unterirdischen Stationen ist dies zu gewährleisten.

5.6.1 Wegweisung innerhalb der Haltestelle

Definition/ Aufgabe	Schilder und Aufkleber sowie Bodenbeschriftungen weisen den Weg innerhalb einer Haltestelle aus. Das Wegeleitsystem dient den Fahrgästen zur Orientierung innerhalb der Haltestellenanlage bis zur Abfahrtsstelle der betroffenen Linie (auch beim Umsteigevorgang) oder bei Ankunft bis zum Erreichen des Ausganges.						
Ausgestaltung	In die Wegweisung sind Informationen zu den Verkehrsmitteln, Linien und Ausgängen mit einzuarbeiten, sodass eine lückenlose Wegweisung zu möglichst allen Bahn- und Bussteigen gegeben ist. Eine eindeutige Benennung von Aus-, Auf- und Abgängen, sowie von Aufzügen (z.B. mit Buchstaben), die das Beauskunften und die Kennzeichnung von Wegen erleichtert, sollte vorgenommen werden. Diese Benennung soll in der Wegeleitung der App integriert werden. Eine gesonderte Wegeleitung für barrierefreie Wegebeziehungen kann die Orientierung erleichtern.						
Verortung	Wegweisungen sind an allen unübersichtlichen Haltestellen in geeigneter Form vorzuhalten.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XX		XX	X		

5.6.2 Wegweisung zur Haltestelle

Definition/ Aufgabe	Die Wegweisung zur Haltestelle sind Schilder im Straßenraum, die den Weg zu einer Haltestelle weisen und an geeigneten Stellen gut sichtbar angebracht sind.						
Ausgestaltung	Auf den Schildern sind (VRR-)Piktogramme der Verkehrsmittel, die Richtung und die Entfernung zur Haltestelle anzuzeigen. Ergänzt werden können die Angaben durch Linienkennzeichnungen, Fahrziele und Taktung der dort fahrenden Linien sowie DFI-Sammelanzeiger.						
Verortung	Die Wegweisung zu Haltestellen sollte an geeigneter Stelle im Straßenraum, besonders da wo die Haltestelle nicht ersichtlich ist, vorhanden sein. Auch möglich sind Hinweise im Zulauf zu einer Haltestelle, in Einkaufszentren, in Freizeiteinrichtungen und in Geschäften, ggf. auch an Zufahrten zu P+R Stellplätzen oder Zufahrtsstraßen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
							

5.6.3 Zugangskennzeichnung

Definition/ Aufgabe	Die Zugangskennzeichnung sind gut sichtbare Schilder zur Kenntlichmachung von Zu- bzw. Abgängen von Verkehrsanlagen.						
Ausgestaltung	Die Kennzeichnung sollte das verkehrende Verkehrsmittel, die Linien und Richtungen, die Zugangsart (Treppe/Aufzug), sowie die Bezeichnung des Zuganges mit Buchstaben beinhalten. In die Zugangskennzeichnung sollte ein DFI-Sammelanzeiger integriert sein.						
Verortung	Die Zugangskennzeichnung ist an den Zugängen anzubringen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
							

5.6.4 Wegweisung von der Haltestelle

Definition/ Aufgabe	Wegweiser sind Schilder, die den ankommenden Fahrgästen dabei helfen, sich schnell zu orientieren. Sie geben Hinweise auf Ausgänge, Anschlüsse (zu anderen Verkehrsmitteln) und POI, die sich im Einzugsbereich der Haltestelle befinden. Durch eine geschlossene Wegweisung auch nach dem „Auf-/Ausgang“ und der Angabe der Entfernung ist ein leichtes Auffinden des POI möglich.						
Ausgestaltung	Bei der Ausgestaltung der Wegweisung ist darauf zu achten, dass eindeutige Angaben gemacht werden, die auch in den Auskunftsmitteln z.B. einer Navigation integrierbar sind. Dabei ist eine eindeutige Kennzeichnung von Ausgängen und Aufzügen (z.B. mit Buchstaben) anzustreben. Die Wegweisung soll möglichst im öffentlichen Straßenraum fortgeführt werden, daher sollte auch an den Haltestellen/Wartehäuschen/Stelen die Möglichkeit geschaffen werden, eine entsprechende (städtische) Wegweisung anzubringen. Besonders bei Umsteigehaltestellen sollten DFI-Sammelanzeiger auf die Umsteigemöglichkeiten hinweisen.						
Verortung	Die Wegweisungen sollten konsistent im gesamten Haltestellenbereich und Umfeld angebracht sein.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
							

5.6.5 Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs

Definition/ Aufgabe	Die Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs ist eine Markierung, die anzeigt, wo Kurzzüge (Bahnen mit verminderter Länge z.B. Einzeltraktionen) halten. Somit wird für die Fahrgäste sichergestellt, dass an dieser Stelle in jedem Fall ein Fahrzeug hält. Dies beschleunigt den Fahrgastwechsel. Die Kennzeichnungen sind an Haltestellen anzubringen, an denen (regelmäßig) Bahnen mit unterschiedlichen Traktionen fahren.						
Ausgestaltung	Die Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs ist analog als schwarz-weiß gestreifte Markierungen auszugestalten und mit der Beschriftung „Kurzzug“ zu kennzeichnen. Digitale Lösungen z.B. auf den Anzeigetafeln, können davon abweichen und ggf. auch genauere Informationen, wie z.B. den Haltebereich von Türen ausweisen.						
Verortung	Die Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs ist für den Fahrgast gut sichtbar anzubringen.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
							

5.6.6 Kennzeichnung des Bahnsteigbereichs (bei geteilten Bahnsteigen)

Definition/ Aufgabe	Schilder oder Aufkleber, die auf unterschiedliche Bereiche eines Bahnsteiges hinweisen. Die Beschilderung zeigt schon vor Eintreffen einer Bahn, an welcher Position die Bahn halten wird, und beschleunigt so den Fahrgastwechsel.						
Ausgestaltung	Die Schilder an den Gleisen sollen gut sichtbar angebracht werden. Bei festen Linienaufteilungen sind die Liniennummern und die Fahrtrichtung aufzuführen. Eine unterschiedliche Benennung der Bahnsteigbereiche (z.B. 1a und 1b) ist sinnvoll, um diese in den DFI-Anzeigern beauskunften zu können.						
Verortung	Die Kennzeichnung des Bahnsteigbereiches muss bei geteilten (Hoch- und Niederflur) oder besonders langen Bahnsteigen mit ggf. zwei Haltepositionen angebracht werden.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XXX	XXX	XXX	XXX				

5.6.7 Ein-/Ausgangsbenennung (inkl. Aufzüge)

Definition/ Aufgabe	Die Ein-/Ausgangsbenennung sind Buchstaben, die die Ein- und Ausgänge kennzeichnen. Die Benennung der Ein- und Ausgänge und Aufzüge hilft bei der Orientierung und Wegeleitung vor allem bei unterirdischen Stationen.						
Ausgestaltung	Die Buchstaben der Ein- und Ausgangsbenennung sind in geeigneter Größe auf Hinweisschildern aufzudrucken. Zudem sollte ein Hinweis z.B. „Eingang X“, „Ausgang Y“ oder „Aufzug Z“ die Buchstaben erklären. Ergänzende Angaben wie Hinweise auf Straßen, Plätze, POI und Umsteigemöglichkeiten sollten im Zusammenhang mit den Buchstaben aufgezeigt werden. Die Benennung der Ein- und Ausgänge ist in Onlinemedien einzupflegen.						
Verortung	Die Buchstaben der Ein- und Ausgangsbenennung sind an den Zugangsschildern und Ausgangsschildern anzubringen und in die Wegeleitung in Onlinekarten und Haltestellen- und Umgebungspläne einzuarbeiten.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
XX	XX			X			

5.6.8 Kennzeichnung des Zuganges zum Fahrzeug

Definition/ Aufgabe	Die Kennzeichnung des barrierefreien Zuganges ist eine Markierung des Bahnsteigbereichs, der angibt, wo sich die Tür für einen barrierefreien Zugang und der Zugang zum Mehrzweckbereich befindet. Dies erleichtert die Orientierung und beschleunigt den Fahrgastwechsel.						
Ausgestaltung	Auf dem Boden oder gegenüber dem Bahnsteig wird eine (dynamische) Markierung angebracht, die den Haltebereich der Türen bzw. den barrierefreien Einstieg kennzeichnet.						
Verortung	Kennzeichnungen des barrierefreien Zuganges zum Fahrzeug können auf dem Bahnsteigboden oder gegenüber dem Bahnsteig angebracht werden.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
ⓧⓧ	ⓧ	ⓧ	ⓧ				

5.6.9 Kennzeichnung der Halteposition beim Bus in einzelnen Fällen

Definition/ Aufgabe	Durch eine Kennzeichnung der Halteposition eines Busses (Markierungsnagel oder einen Strich auf der Straße oder am Bordstein) wird der Standort der Fahrzeugspitze/der ersten Tür zum Einstieg angezeigt. Diese Kennzeichnung dient dem Fahrpersonal zur Orientierung. Das Halten der 2. oder 3. Tür an einem Hindernis soll damit möglichst verhindert werden.						
Ausgestaltung	Bei barrierefrei ausgebauten Haltestellen dient das Aufmerksamkeitsfeld der taktilen Bodenindikatoren als Markierung für den Halt der ersten Tür, bei noch nicht umgebauten Haltestellen kann eine Markierung oder z. B. die Position des Haltestellenmastes diese Aufgabe übernehmen.						
Verortung	Diese Kennzeichnung ist an jeder Bushaltestelle möglich, besonders aber dort, wo es zu Behinderungen beim Fahrgastwechsel kommen kann. Ggf. muss zwischen verschiedenen Bustypen unterschieden werden. Auf eine solche Markierung ist zu verzichten, wenn die Gegebenheiten an der Steigkante so sind, dass das Fahrpersonal je nach Situation eine individuelle Halteposition finden muss.						
Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
				ⓧⓧ	ⓧ	ⓧ	ⓧ

5.7 Vernetzte Mobilität

Vernetzte Mobilität bezeichnet ein integriertes Verkehrssystem, das verschiedene Verkehrsmittel und -angebote miteinander kombiniert, um den Nutzenden eine nahtlose und effiziente Fortbewegung zu ermöglichen. Ziel ist es, unterschiedliche Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen, Fahrräder, Carsharing und Fußwege so zu verknüpfen, dass Reisende einfach und flexibel zwischen ihnen wechseln können.

Mobilstationen

Mobilstationen sind der Startpunkt der vernetzten Mobilität. Sie sind dabei zentrale Knotenpunkte innerhalb eines vernetzten Mobilitätssystems, an denen verschiedene Verkehrsmittel und -angebote zusammengeführt werden. Mobilstationen erleichtern so die Kombination verschiedener Verkehrsmittel und ermöglichen individualisierte Wegeplanungen. Sie werden als multi- und intermodale Verknüpfungspunkte an zentralen Verkehrsknotenpunkten oder in Wohnquartieren errichtet und ermöglichen einen einfachen Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten.

Gerade an ÖPNV-Haltepunkten sind Mobilstationen besonders wertvoll, da sie dort die Qualität des Umstiegs und des Aufenthalts steigern sowie wertvolle Zubringerfunktionen erfüllen.

Ihre Wiedererkennbarkeit sowie eine intuitive Orientierung zu den Angeboten sind essenziell für die Nutzerfreundlichkeit und liegen im Fokus ihrer Gestaltung. Sollte eine Haltestelle bereits die Mindestanforderungen einer Mobilstation seitens der Verkehrsangebote erfüllen, kann eine Qualifizierung zur Mobilstation über die Ergänzung einer Stele, Wegweisung und Beschilderung der verschiedenen Angebote erfolgen. Dabei wird die Anwendung des mobil.nrw-Designs empfohlen.

Zur Gestaltung von Mobilstationen hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr einen Gestaltungsleitfaden entwickelt.

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sind bauliche Einrichtungen zum kurz- oder längerfristigen Parken von Fahrrädern. An ÖPNV-Haltestellen besteht ein regelmäßiger Bedarf zum Abstellen von Fahrrädern. Zudem erhöhen sichere Fahrradabstellmöglichkeiten das Einzugsgebiet um eine Haltestelle signifikant.

Qualität und Ausgestaltungsform von Fahrradabstellanlagen sind unterschiedlich und können je nach Bedarf sowie örtlicher Begebenheit stark variieren. Die niederschwelligste Ausführungsform sind Abstellbügel, die das Abstellen von Fahrrädern am Oberrohr ermöglichen. Doppelstockparkanlagen erhöhen die Anzahl der verfügbaren Plätze und können optional um eine Überdachung ergänzt werden. Sammelabstellanlagen oder Fahrradboxen mit digitalem Zugangssystem (im VRR-Raum DeinRadschloss) bieten zusätzlich Schutz gegen Vandalismus und Diebstahl.

Fahrradabstellanlagen sind möglichst so zu planen, dass Nutzer einen kurzen und sicheren Weg zum Abfahrtssteig zurücklegen müssen.

Grundsätzlich empfiehlt es sich, jede Haltestelle mit geeigneten Fahrradabstellanlagen auszustatten, besonders aber solche Haltestellen, die nicht direkt im Siedlungsgebiet liegen oder von einer beschleunigten Linie mit größerem Haltestellenabstand bedient werden. Dabei soll vor Ort situativ und den Bedarfen angemessen geprüft werden, welche Art von Abstellmöglichkeit sich eignet. Faktoren dabei sind die Nutzerzahlen an der jeweiligen Haltestelle sowie ihre raumplanerische Bedeutung.

Leihsysteme

E-Scooter- und Leihrad-Sharing-Systeme können den ÖPNV sinnvoll ergänzen, indem sie die Flexibilität und Reichweite erhöhen und somit eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellen. Sie tragen zur Optimierung der gesamten Reisekette bei, indem sie sowohl die erste als auch die letzte Meile abdecken, fördern die Multimodalität und erweitern das Einzugsgebiet des ÖPNV.

P+R Anlagen

Park-and-Ride-Anlagen (P+R) sind wichtige Bausteine zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und zur Reduzierung des Individualverkehrs. Sie bieten den Fahrgästen die Möglichkeit, ihr Auto an einem gut angebundenen Parkplatz abzustellen und von dort aus bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihre Reise fortzusetzen. P+R-Anlagen sollten als integrierte Bestandteile des Verkehrssystems betrachtet werden. Sie müssen gut erreichbar und in ausreichender Zahl vorhanden sein, um die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu fördern und gleichzeitig den Parkdruck in städtischen Gebieten zu verringern. Eine strategische Platzierung an verkehrsreichen Umsteige- und Verkehrsknotenpunkten ist entscheidend, um eine nahtlose Anbindung und eine hohe Akzeptanz der Nutzer zu gewährleisten.

6 Zuordnungstabelle

Ausstattungsmerkmale								
Sicherheit	Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Notrufsäule	(xxx)	(xxx)	(xx)	(x)	(x)			
Videokamera/Videoüberwachung	(xxx)	(xxx)	(xx)		(x)			
Sicherheitsinsel	(xx)	(x)	(x)		(x)			
Beleuchtung	(xxx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(xx)
Automatisierter externer Defibrillator (AED)	(x)	(x)			(x)			
Service & Komfort	Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Fahrgastunterstand	(xxx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(x)
Sitzgelegenheiten	(xxx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(x)
Anlehnhilfen								
Aufzug	Aufzüge sind überall da einzurichten, wo die Barrierefreiheit nicht durch Rampen hergestellt werden kann.							
Fahrtreppe	(xxx)	(xx)						
Mitfahrwunschnsignal	Das Mitfahrwunschnsignal kann an Haltestellen an Land- und Bundesstraßen, die aufgrund der Gegebenheiten nur schlecht oder nicht beleuchtet sind, bzw. dort, wo ein Fahrzeitgewinn durch Auslassen von einzelnen Haltestellen erzielt werden kann, eingerichtet werden.							
Abfallbehälter	(xxx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(xxx)	(xxx)	(xx)	(xx)
Ticketautomat	Das Aufstellen von Ticketautomaten ist dann notwendig, wenn die Vertriebsstrategie keinen Fahrzeuggebundenen Ticketverkauf vorsieht. An stark frequentierten Haltestellen können sie zudem als Vorverkaufsstellen dienen.							
Entwerter	Das Aufstellen von Entwertern ist dann notwendig, wenn die Vertriebsstrategie keinen fahrzeuggebundenen Entwerter vorsieht.							

Informationsträger								
Hinweistafel/Haltestellenschild	Die in diesem Kapitel beschriebenen Ausstattungsgegenstände sind Informationsträger, die dazu dienen, die im Kapitel beschriebenen Informationen in geeigneter Form bereit zu stellen. Eine Einteilung und Zuordnung dieser Elemente zu den Haltestellenkategorien findet daher nicht statt.							
Vitrine								
Fahrplankasten								
Aushänge								
Infoterminal/Multifunktionsanzeiger								
Uhr								
Anzeiger für dynamische Fahrgastinformationen (DFI-Anzeiger)								
Anzeiger für Fahrgastinformationen (ePaper)								
Lautsprecher								
Informationen	Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Zeichen 224 StVO	Das Verkehrszeichen 224 StVO kennzeichnet die Haltestelle im öffentlichen Verkehrsraum mit allen Rechten und Pflichten (z. B. Parkverbot). Es dient auch den Fahrgästen als Kennzeichnung der Haltestelle.							
Haltestellenname	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Linienkennzeichnung	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Richtungskennzeichnung/ Zielbezeichnungen	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Gleis- oder Steigbezeichnung	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Tarifstandort	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
Kennzeichnung des VU	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Verbundkennzeichnung	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Fahrplaninformation (Aushangfahrplan)	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Tarif- und Preisinformation	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Zentraler Informationspunkt	xxx	⊗	⊗		xxx	⊗		
DFI-Sammelanzeiger	xxx	⊗	⊗		xxx	⊗		
DFI-Sammelanzeiger/Zug-Ankündiger	xxx	xxx	xx	⊗	xx	⊗	⊗	
Automatische Ansage (Steig)	xx	⊗						

Linienverlauf/Linienperlschnur (großflächig)	xxx	xxx	xx	x				
Haltestellenplan	xxx	xx	xx	xx	xxx	xx	x	x
Umgebungsplan	xx	xx	x	x	xx	x	x	x
Linienplan Stadt	xxx	xx	x	x	xx	x	x	
Linienetzplan Schnellverkehr	x	x	x					
Uhrzeit	xx	xx	x	x	xx	x		
Kennzeichnung/Wegweisung	Schiene 1	Schiene 2	Schiene 3	Schiene 4	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4
Wegweisung innerhalb der Haltestelle	xxx	xxx	xx		xx	x		
Wegweisung zur Haltestelle	xx	xx	x	x	x	x		
Zugangskennzeichnung	xxx	xxx	x	x	x			
Wegweisung von der Haltestelle	xxx	xxx	x	x	xx	x		
Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs	xxx	xxx	x	x				
Kennzeichnung des Bahnsteigbereichs bei geteilten Bahnsteigen	xxx	xxx	xxx	xxx				
Ein-/Ausgangsbenennung	xx	xx			x			
Kennzeichnung des Zuganges zum Fahrzeug	xx	x	x	x				
Kennzeichnung der Halteposition beim Bus					xx	x	x	x
Weitergehendes								
Barrierefreiheit	Wird textlich erwähnt in Kapitel 5.1							
Vernetzte Mobilität	Wird textlich erwähnt in Kapitel 5.7							

Herausgeber:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastraße 1 · 45879 Gelsenkirchen
Telefon: 0209/1584-0
E-Mail: info@vrr.de
www.vrr.de

Fotos/Bildnachweis:

Titel: ©Petair – stock.adobe.com

