

Bushaltestellen

Planung – Projektierung – Finanzierung



Präsentation vom 4. Oktober 2022

Michel Vonlanthen (MobA)
Sektionschef
Öffentlicher Verkehr und Monitoring

Anita Pugin (MobA)
Sektionschefin
Planung und Mobilität

Alain Broye (TBA)
Sektionschef
Überwachung Strassennetz

Überblick

—

1. Planung des öffentlichen Verkehrs
2. Planung – Mobilitätsaspekte
3. Projektierung
4. Finanzierung
5. Ihre Fragen

MobA

Sektion Öffentlicher Verkehr und Monitoring



1. Planung des öffentlichen Verkehrs



Bestellerinnen und Besteller

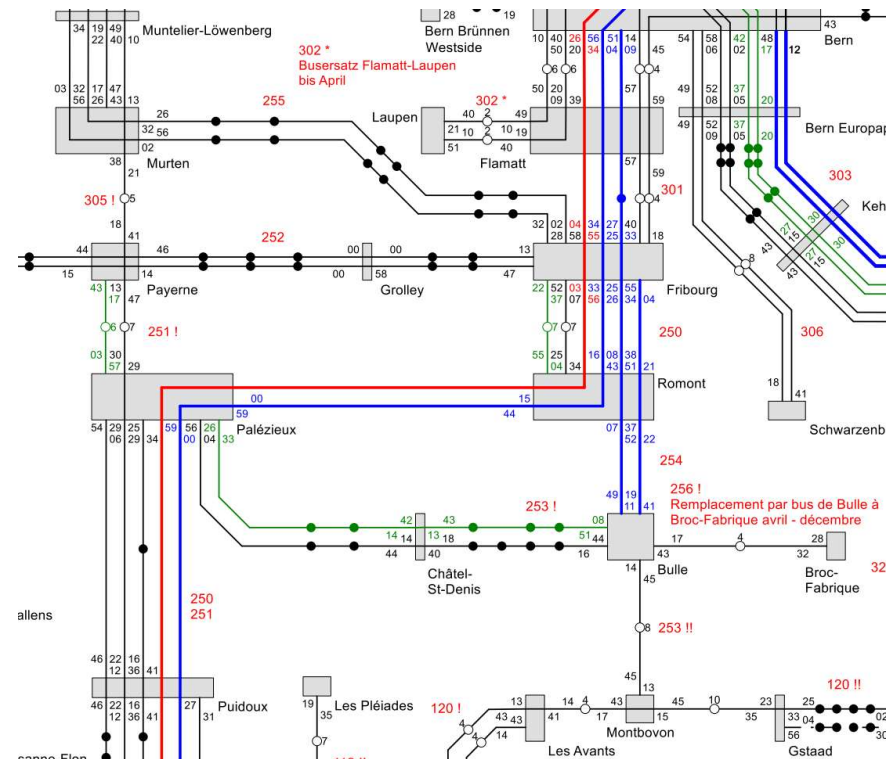
- > Regionaler Personenverkehr (RPV)
 - Bund und Kanton
- > ÖV-Netze in den Agglomerationen
 - Agglomeration Freiburg (+ Kanton laut MobG)
 - MOBUL (+ Kanton laut MobG)
- > Anträge für Angebotsänderungen sind zunächst nicht an den Betreiber, sondern an den Besteller zu richten:
 - Amt für Mobilität für den RPV
 - Agglomeration Freiburg oder MOBUL für die städtischen Netze

1. Planung des öffentlichen Verkehrs



Einige Grundsätze

- > Anschlüsse an das übergeordnete Netz
- > Taktfahrplan
- > Systematik
- > Optimierung des Betriebs
 - Kurze Wendezeit oder Umlaufverbund
- > Integration der Bedürfnisse der Schulen (Sekundarstufe I und II)
- > Analyse des Gesuchs
 - Erschliessungsniveau
 - Hauptströme

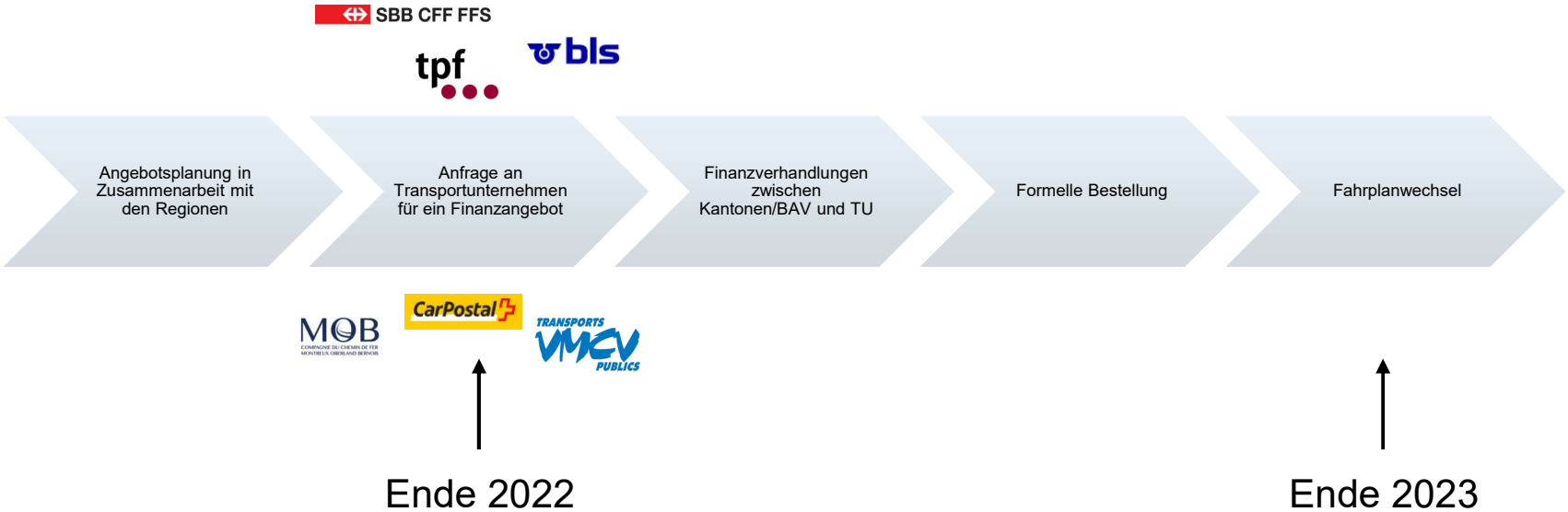


1. Planung des öffentlichen Verkehrs



Bestellprozess Regionalverkehr

> Zweijährliche Bestellung: nächstes Verfahren 2024–2025



1. Planung des öffentlichen Verkehrs



Bushaltestellen – welche Auswirkungen?



MobA

Sektion Planung und Mobilität





2. Planung – Mobilitätsaspekte

—

Bushaltestellen – Absichtskatalog

- > Für den Bau, die Verlegung oder den Rückbau einer Bushaltestelle ist die vorherige Genehmigung des MobA erforderlich
- > Der Absichtskatalog enthält und aktualisiert bestimmte Elemente des OP für die betreffende(n) Haltestelle(n)
- > Festlegung durch das MobA der Kategorie einer Haltestelle



2. Planung – Mobilitätsaspekte

—

Bedürfnisse der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer

Buspassagiere

Die Haltestelle muss sich in der Nähe ihres Ursprungs- oder Zielorts befinden und leicht erkennbar sein. Die Zugänglichkeit muss gegeben und der Wartebereich und das Ein- und Aussteigen müssen sicher und einfach sein. Der Wartebereich muss eine ausreichende Kapazität haben (1,6 Pers/m²).

Das Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs

Der Betrieb muss störungsfrei ablaufen und die Fahrtzeiten müssen eingehalten werden. Die Fahrerin oder der Fahrer muss eine gute Sicht auf Verkehr, Fussgänger und Fahrzeugtüren haben.

Individualverkehr

Der Verkehr darf durch den haltenden Bus nicht übermässig behindert werden und die dadurch verursachten Zeitverluste müssen akzeptabel sein.



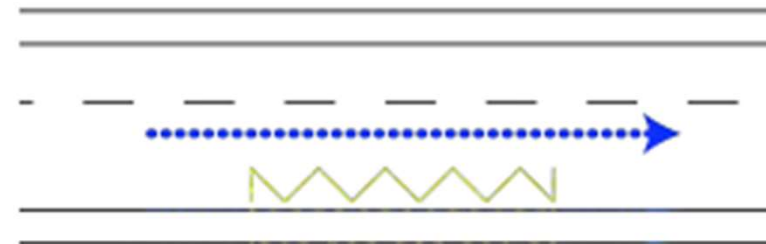
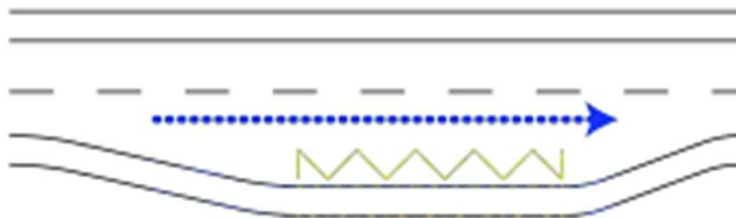
2. Planung – Mobilitätsaspekte

—

Bushaltestellentypologie

Haltestellen des Typs I

- > Ausserorts
- > Innerorts auf verkehrsorientierten Strassen
- > Für Endstationen
- > Nach Möglichkeit bei Anwesenheit von Schulkindern, da der Wartebereich auf der Breite des Haltebereichs von der Fahrbahn getrennt ist





2. Planung – Mobilitätsaspekte

—

Bushaltestellentypologie

Haltestellen des Typs II

- > Zu vermeiden, weil das Überholen des haltenden Busses zu Konflikten führt (unzureichende Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr).
- > Nur wenn nicht genügend Platz für einen anderen Haltestellentyp vorhanden ist





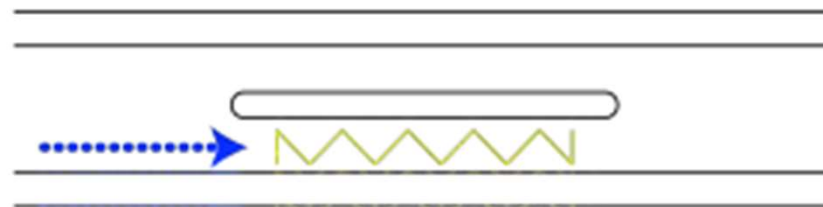
2. Planung – Mobilitätsaspekte

—

Bushaltestellentypologie

Haltestellen des Typs III

- > Innerorts für Ortsdurchfahrten, für die ein Valtraloc-Konzept erstellt wurde
- > Innerorts, wenn die örtlichen Gegebenheiten keine Haltestelle des Typs I zulassen
- > Wenn eine Priorisierung des Busses wünschenswert ist, um eine angemessene effektive Geschwindigkeit zu gewährleisten



TBA

Sektion Überwachung Strassennetz (UeS)



3. Projektierung



Projektierungsgrundlagen

Um sicherzustellen, dass die Bushaltestellen dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechen, müssen sich die beauftragten Planer unter anderem auf die folgenden vom Tiefbauamt (TBA) erstellten Dokumente stützen:

- > Richtlinie 1100d «Erreichbarkeit der Haltepunkte für Bushaltestellen gemäss BehiG – Haltekantenhöhe»
- > Anleitung 633_12d «Bushaltestellen»

Diese Dokumente stehen auf der Website des TBA zur Verfügung.

3. Projektierung



Prioritäten für die Verwirklichung

Priorität	Lösung	Erreichbarkeit	Beschreibung
Priorität 1	Standard	Niveaugleicher Einstieg bei allen Türen	Kantenhöhe von 22 cm über die gesamte Länge
Priorität 2	Verschiebung (Standard)	Niveaugleicher Einstieg bei allen Türen	Verschiebung der Haltestelle Kantenhöhe von 22 cm über die gesamte Länge
Priorität 3	Verkürzte Haltekante	Niveaugleicher Einstieg bei den Türen 1 und 2	Kantenhöhe von 22 cm bei den Türen 1 und 2, sonst 16 cm
Priorität 4	Kissen	Niveaugleicher Einstieg bei Tür 2	Kantenhöhe von 22 cm bei der Tür 2, sonst 16 cm
Priorität 5	Mit Niveauunterschied	Einstieg mit Rampe bei Tür 2	Durchgehende Haltekante mit 16 cm Anschlag und breitere Manövrierfläche bei Tür 2

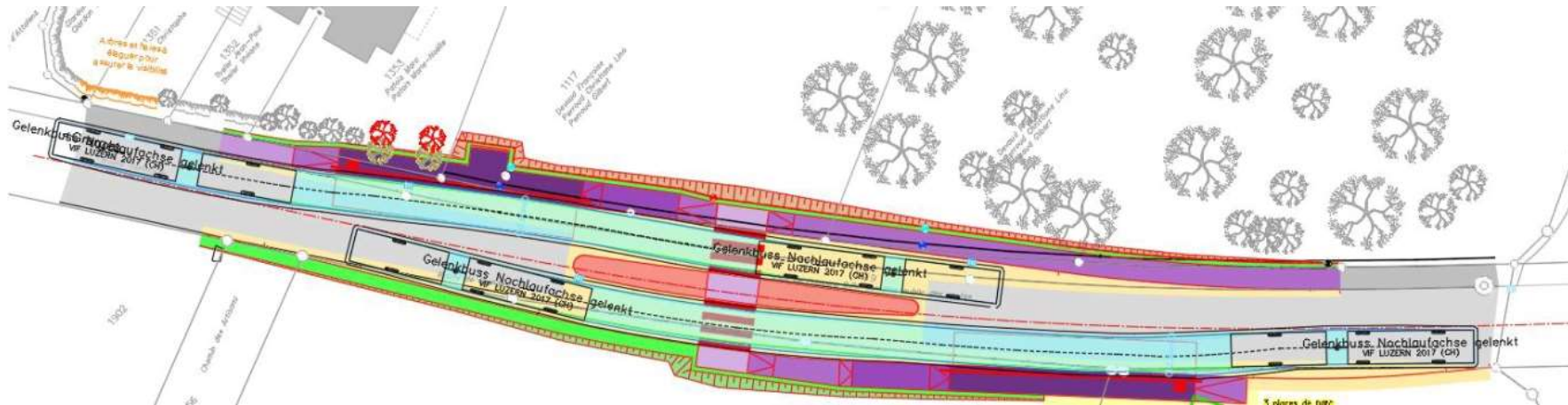
Nachvollziehbare Begründung im technischen Bericht der Variantenwahl (Prioritätenordnung 1 bis 5) oder einer Abweichung von der Prioritätenordnung

3. Projektierung



Prüfung der Befahrbarkeit

Die Praktikabilität des Anlegens von Bussen muss mithilfe von Schleppkurven nachgewiesen werden. Ausserdem muss der entsprechende Plan die Höhe der Randsteine darlegen.



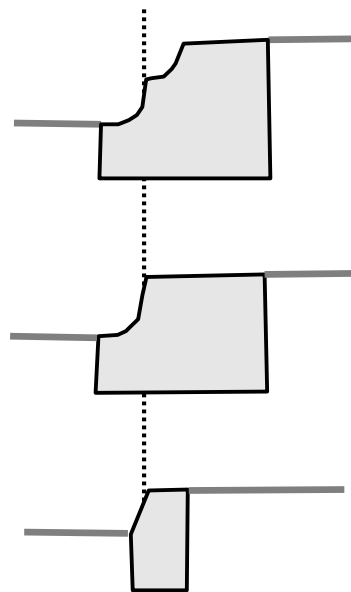
3. Projektierung



Prüfung der Befahrbarkeit

Der Übergang der Randsteine ist relativ komplex und muss für einen bestimmungsgemässen Betrieb sorgfältig geplant werden.

← Fahrbahn Kante →



4. Finanzierung

—

Neuheiten ab 2023

Kantonsstrassen:

Keine Änderungen im Vergleich zur bestehenden Situation.

Bushaltestellen werden vom Staat finanziert, mit Ausnahme von den städtebaulichen Elementen

Gemeindestrassen:

Bushaltestellen werden vom Staat finanziert, mit Ausnahme von den städtebaulichen Elementen



4. Finanzierung



Bushaltestellen auf Gemeindestrassen (ab 2023)

Die staatliche Finanzierung deckt Folgendes ab: *(vorbehaltlich MobRValidierung)*

- > die Realisierung und Standardausstattung der Haltestelle
- > die Bushaltestelle / Bushaltebucht
- > die Haltekante und der Anfahrtsbereich, einschliesslich der Randsteine
- > die Einrichtungen, die verhindern, dass der Bus an der Haltestelle überholt wird (falls erforderlich)
- > die Markierung der Haltestelle
- > die Kosten des Landerwerbs für die Haltestelle und die Haltekante
- > die Honorare im Zusammenhang mit den oben genannten Punkten
- > die MWST im Zusammenhang mit den oben genannten Punkten

4. Finanzierung



Bushaltestellen auf Gemeindestrassen (ab 2023)

Vom Staat NICHT finanziert werden:

- > die Fussgängerstreifen
- > die Schutzinseln (gilt auch für die Kosten einer allfälligen Verbreiterung)
- > die Beleuchtung
- > die Unterstände und ihre Fundamente
- > die Parkierungsanlagen für die sanfte Mobilität
- > die Trottoirs und Fusswege, die den Zugang zu den Haltekanten ermöglichen

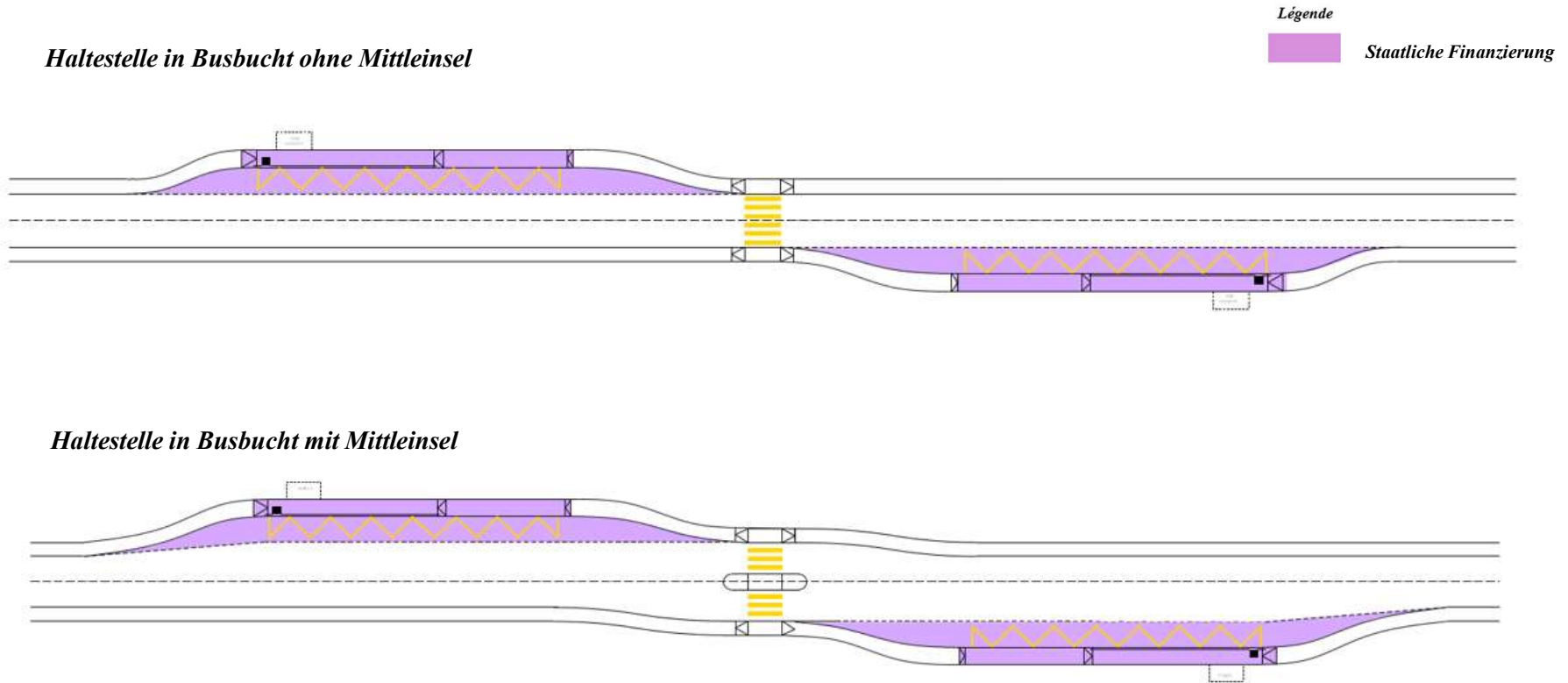
Finanzierungsprozess

- > Wird nach der Validierung des Mobilitätsreglements (MobR) festgelegt
- > Wird Gegenstand einer Anleitung des TBA sein

4. Finanzierung



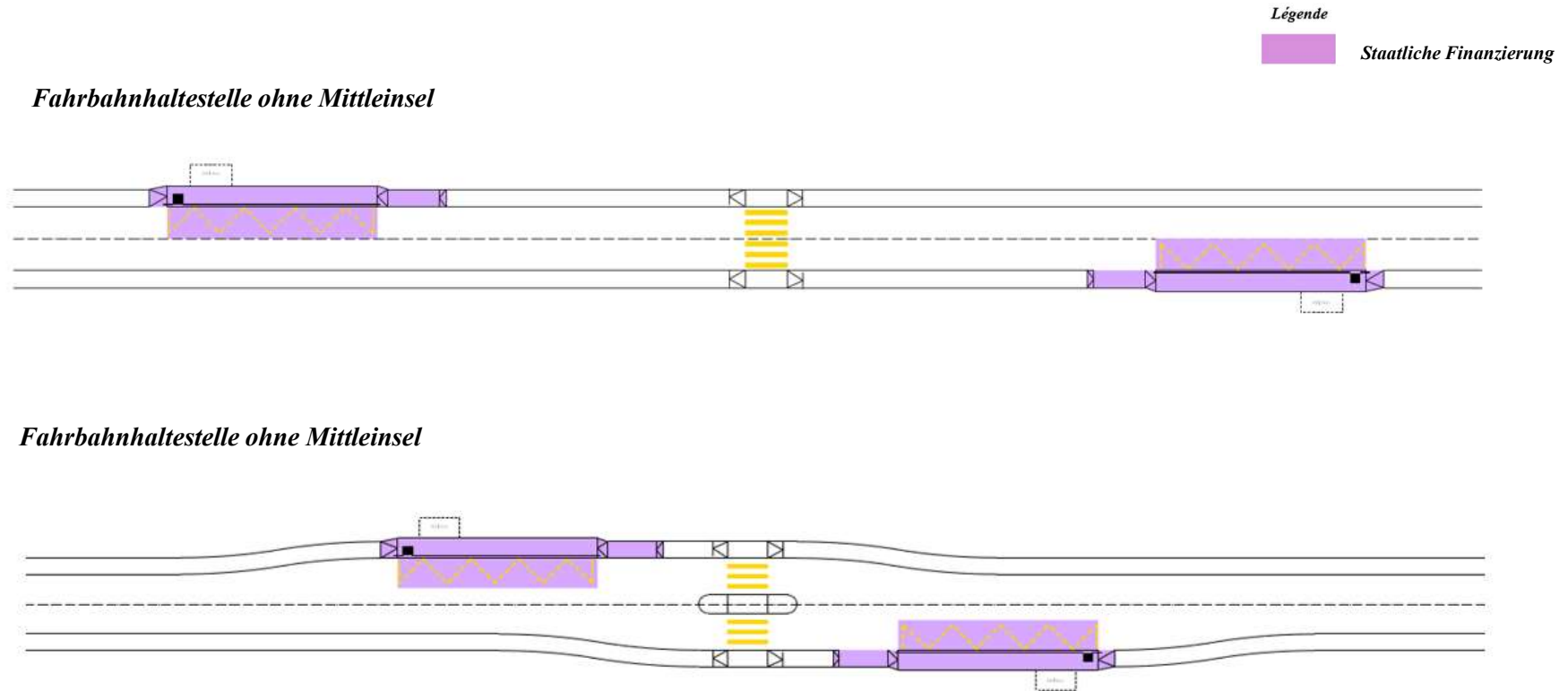
Bushaltestellen auf Gemeindestrassen (ab 2023)



4. Finanzierung



Bushaltestellen auf Gemeindestrassen (ab 2023)



5. Fragen?

—



Danke für Ihre Aufmerksamkeit