



Empfehlungen zur Gestaltung von Bushaltestellen

für Gemeinden, staatliche Instanzen und
Studienbüros, ausgearbeitet in einer
multidisziplinären Arbeitsgruppe unter der
Federführung des Verkéiersverbonds



verkéiers
verbond

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	05
1	Einleitung	07
2	Welche Haltestellen sind prioritär barrierefrei zu gestalten?	08
2.1	Kategorisierung nach Fahrgastzahlen und Busverbindungen	08
2.2	Kategorisierung nach Lage der Haltestellen	08
3	Grundlagen der Gestaltung und Ausstattung der Bushaltestellen	10
3.1	Mindestausstattung	10
3.2	Grundausrüstung	12
3.3	Zusätzliche Ausstattungsoptionen	13
4	Allgemeine Vorschriften laut dem Code de la Route	14
5	Finanzierung und Instandhaltung	15
6	Aktuelle Gesetzgebungen	16

Pour
un développement
durable



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Département des Transports

Pour
un développement
durable



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET À LA GRANDE RÉGION



Wir bedanken uns bei den Vertretern der Stadt Luxemburg, Stadt Esch/Alzette und der Gemeinde Sanem für ihr Engagement.

Unterstützung: Schroeder & Associés S.A.

Vorwort

Im Rahmen einer kohärenten Mobilitätspolitik sollen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsträger optimal aufeinander abgestimmt sein. Den Bushaltestellen wird in den kommenden Jahren eine tragende Rolle als „Eingangstür zum Öffentlichen Personennahverkehr“ (ÖPNV) zukommen. In der im April 2012 vorgestellten Mobilitätsstrategie MoDu - mobilité durable - ist die Förderung und Stärkung des ÖPNV ein unverzichtbarer, zentraler Bestandteil. Der schienengebundene Nahverkehr als Rückgrat des ÖPNV soll durch ein gut vernetztes nationales Busnetz mit Schnellbuskorridoren und regionalen Zubringerlinien optimal ergänzt werden. Um der steigenden Nachfrage der Kunden gerecht zu werden, müssen die Kapazitäten des öffentlichen Transportes erhöht werden. Dies kommt allerdings nicht nur mit einem Mehrangebot, sprich der Vergrößerung des Fuhrparks und einer Verbesserung der Infrastrukturen einher, sondern ebenfalls mit der Notwendigkeit intelligenter Betriebskonzepte den ÖPNV besser zu vernetzen.

Mit gezieltem Umsteigen auf nationalen, regionalen und lokalen Umsteigeplattformen wurden im Ausland bereits viele Erfolge erzielt, indem der Kunde schneller seine jeweilige Zielhaltestelle erreicht. Die Anforderungen der Kunden an diesen echten Mobilitätsdrehscheiben zwischen Nutzern und dem ÖPNV sind vielseitig. Haltestellen müssen nah, barrierefrei, sauber, funktional, komfortabel und vor allem als „Visitenkarten der Städte und Gemeinden“ begriffen werden. Dieses Arbeitsdokument bietet den betroffenen Akteuren dabei die erforderliche Informationsgrundlage.

In diesem Sinne wünsche ich eine angenehme Lektüre.

C. Wiseler
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

Unter der Federführung des Verkéiersverbonds wurde eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe damit beauftragt, nationale Standards zur Planung und Gestaltung von Bushaltestellen für einen attraktiven ÖPNV zu definieren. Ziel ist es ebenfalls den mobilitätseingeschränkten Personen einen autonomen, barrierefreien Zugang zu den Bussystemen anzubieten. Die Erfahrungen öffentlicher und privater Instanzen lassen erkennen, dass eine übersichtliche Darstellung der Anforderungen an Bushaltestellen wünschenswert ist und die Planungsarbeit wesentlich erleichtert.

Die folgende Arbeitsunterlage soll den verschiedenen Akteuren und Entscheidungsträgern auf der lokalen Ebene der Gemeinden dienen. Planungs- und Architektenbüros, sowie vor allem die technischen Abteilungen der Gemeinden profitieren von einem solchen kompakten, abgestimmten Nachschlagewerk in ihrer täglichen Arbeit. Die dargelegten Standards sollen nur eine Hilfestellung und keine reglementarische Norm darstellen.

An dieser Stelle bedanke ich mich herzlichst bei allen Mitgliedern der Arbeitsgruppe für ihre produktive Anteilnahme an der Ausarbeitung dieser Empfehlungen zur Gestaltung von Bushaltestellen.

R. Diederich
Président du Conseil d'Administration
du Verkéiersverbond

Nach den in diesem Handbuch dargestellten Empfehlungen, sollen in Zukunft landesweit alle Bushaltestellen einem gewissen Standard nach gestaltet werden und somit ein weiterer Schritt in Richtung Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum ermöglicht werden.

Basierend auf dem nationalen Gesetz der „accessibilités des lieux ouverts au public“ (2011), sowie der Ratifizierung der UN-Konvention für Menschen mit Behinderungen (2011), muss der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert werden, damit auch Menschen mit einer Behinderung gleichberechtigt an unserer Gesellschaft teilnehmen können. Dem Mobilitätsbedarf von allen Bürgern, ob jung oder alt, behindert oder nicht behindert, soll weitgehend entsprochen werden.

Damit mobilitätseingeschränkte Personen den Öffentlichen Personennahverkehr nutzen können, genügt es nicht nur die Fahrzeuge barrierefrei auszustatten, sondern ebenfalls die Wege zu den Haltestellen sowie die Gestaltung der Haltestellen selbst.

Aus dem Bericht 2010 über die Sozialversicherung in Luxemburg geht eindeutig hervor, dass die Anzahl an Personen welche eine Pflegeversicherung beziehen sich in den letzten 10 Jahren auf rund 11.700 verdoppelt hat. Hierbei ist vor allem wichtig zu erläutern, dass die Zahl der Personen die weiterhin zu Hause wohnen bleiben doppelt so hoch ist als derer die eine Dienstleistungen einer Institution für Personen mit einer mobilen oder körperlichen Einschränkung in Anspruch nehmen. Somit waren im Jahr 2012 3.870 Personen in einer für ihre Einschränkung spezifischen Institution und 7.836 Personen weiterhin zu Hause. Im Hinblick auf diese Zahlen sowie der alternden Bevölkerung, ist es um so wichtiger den Zugang und das Nutzen vom ÖPNV allen Personen zugänglich zu machen.

Eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Experten unter der Leitung des Verkehrsverbundes hat hierauf aufbauend Mindeststandards für die Zugänglichkeit und die Ausstattung der Infrastrukturen von Bushaltestellen ausgearbeitet.

Die hohe Anzahl der bestehenden Haltestellen wird es nicht erlauben in naher Zukunft flächendeckend eine barrierefreie Gestaltung umsetzen zu können. Bei Neuprojekten wird jedoch eine barrierefreie Gestaltung einfach und ohne nennenswerten Mehrkostenaufwand realisierbar sein. Da es sich in den meisten Fällen jedoch um eine Umgestaltung bestehender Haltestellen handeln wird, schlägt der Verkehrsverbund den Gemeinden vor sich ein mehrjähriges Investitionsprogramm und klare Richtlinien zu geben.

Die Entscheidung welche Haltestellen in welcher Priorität den Mindeststandard erhalten sollen, bleibt den Gemeinden selbst vorbehalten. Die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste, die Anzahl der Umsteigebeziehungen sowie die Lage der Haltestellen gegenüber Institutionen vorrangig für mobilitätseingeschränkte Personen sind wichtige Entscheidungshilfen in Bezug auf die Prioritäten. In Kapitel 3 werden die einzelnen Elemente die zu einem Mindeststandard einer Bushaltestelle gelten aufgezählt und abschließend graphisch dargestellt.

2

Welche Haltestellen sind prioritär barrierefrei zu gestalten ?

Generell sollen alle neu geplanten Haltestellen sowie Haltestellen die im Rahmen von Infrastrukturarbeiten umgebaut werden eine Grundausstattung erhalten, die es ermöglicht barrierefrei einzusteigen.

Die bestehenden Haltestellen sollen somit in einem mittel- bis langfristigen Zeitraum den in Kapitel 3 vorgegebenen Kriterien angepasst werden, wobei Probleme wie Platzmangel, zusätzlicher Grundstückserwerb und Nutzung der Haltestelle Faktoren sind, die ein Abweichen vom idealen Baumuster bewirken können.

Dies kann dazu führen, dass bestehende Haltestellen in einer ersten Phase nur punktuell angepasst werden, um bei späteren Arbeiten komplett umgestaltet zu werden.

Um eine Hierarchie festlegen zu können, welche Bushaltestellen vorrangig neugestaltet werden sollten, hat der Verkehrsverbund landesweit alle Bushaltestellen analysiert. Diese Analyse wird in den folgenden Kapiteln übersichtlich dargestellt. Das Endergebnis kann auf der Internetseite des Verkehrsverbundes unter folgendem Link aufgerufen werden:
www.mobiliteit.lu/verkeiersverbond/communiques

2.1 Kategorisierung nach Fahrgastzahlen und Busverbindungen

In einem ersten Schritt wurden die landesweit rund 2.400 bestehenden Haltestellen nach ihren Fahrgastzahlen und ihren Umsteigebeziehungen kategorisiert. In der bestmöglichen Kategorie „AA“ befinden sich dabei die Haltestellen mit mindestens 500 Fahrgästen pro Tag sowie mehreren Linienangeboten mit einer hohen Vertaktung.

Diese 17 kategorisierten Haltestellen der Kategorie „AA“ gilt es natürlich prioritär zu behandeln, d.h. nach ihrer derzeitigen Ausstattung zu analysieren und falls notwendig dem Mindeststandard anzupassen.

Hierzu gehören vor allem Bushaltestellen aus dem Oberzentrum Luxemburg sowie den Mittelzentren Ettelbruck/Diekirch und Esch/Alzette.

Bei gleichen Fahrgastzahlen jedoch weniger Umsteigeverbindungen, ändert die Kategorie auf „AB“ oder „AC“. Falls die Fahrgastzahl unter 500 pro Tag fällt, die Umsteigeverbindungen jedoch sehr gut sind, ändert die Kategorie auf z.B. „BA“ oder „CA“.

Umsteigeverbindungen		hoch	mittel	gering	Total Haltestellen
Fahrgastzahl		A	B	C	
≥ 500	A	17	24	42	83
≥ 100-499	B	4	24	245	273
≥ 20-99	C	2	17	714	733
< 20	D	1	16	1308	1325
Total Haltestellen		24	81	2309	2414

Statistische Daten ohne Schulbusverkehr und City-Busse

2.2 Kategorisierung nach Lage der Haltestellen

Neben den reinen Fahrgastzahlen und der Anzahl der Umsteigebeziehungen kann die Lage der Bushaltestelle als Entscheidungshilfe bei der Priorisierung von Haltestellen herangezogen werden. Hierzu wurden aus dem nationalen Datensatz RESOLUX¹ 305 von insgesamt 2.089 Einrichtungen in welchen sich regelmäßig mobilitätseingeschränkte Personen und/oder Personen mit einem anderen Defizit welcher, ihnen den Zugang zum öffentlichen Transport einschränkt unterschieden. Unter Mobilitätseinschränkung werden generell körperliche, sensorische, geistige, altersbedingte, psychische und

zeitweilige Einschränkungen verstanden. Deswegen handelt es sich bei den 305 Institutionen unter anderem um Krankenhäuser, Alters- und Pflegeheime, Tagesstätten und Weiterbildungszentren für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung.

Diese Institutionen wurden mit einem Radius von 300m (dies gilt als Standardeinzugsgebiet einer Bushaltestelle) respektiv 100m (dies gilt für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung als zumutbare Distanz zur nächsten Haltestelle) eingekreist um die Haltestellen herauszufiltern, welche in unmittelbarer Nähe von einer dieser Institutionen liegen.

Im städtischen Bereich² sollten somit die Bushaltestellen die in einem Umkreis von 100m zu einer dieser Institutionen liegen vorrangig barrierefrei umgebaut werden. Im ländlichen Raum, wo allgemein weniger Einrichtungen vorhanden sind und weniger Buslinien fahren, soll zusätzlich der Radius von 300m in Betracht gezogen werden.

Die Analyse hat ergeben, dass 69 der 166 Einrichtungen im städtischen Raum mindestens 1 Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe (im 100m Radius) haben. Im ländlichen Raum befindet sich bei 100 von 139 Institutionen eine Haltestelle im 300m Radius.

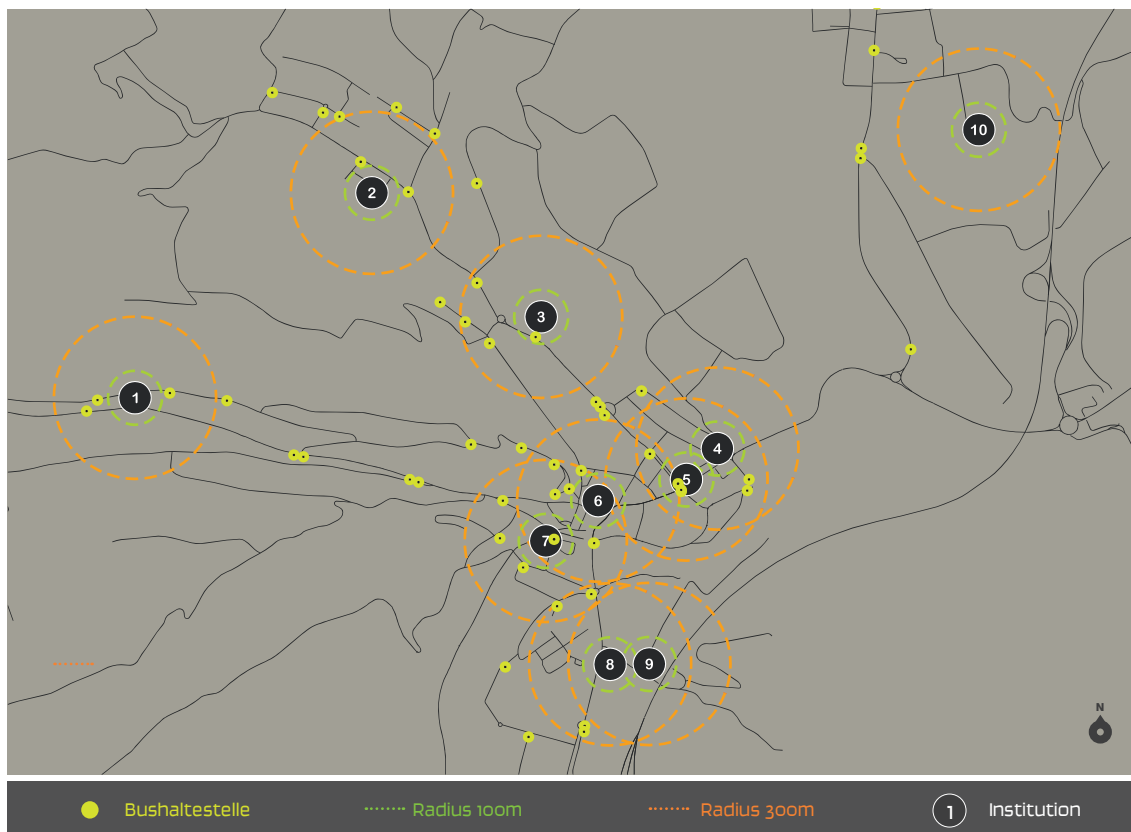
Die nachfolgende Karte zeigt schematisch die Verortung von Institutionen für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung (schwarz), das Einzugsgebiet im Radius von 100m (grün) und 300m (orange) sowie den Haltestellen (gelb).

Eine nationale Übersicht aller Haltestellen und Institutionen wird auf der Homepage des Verkehrsverbundes zur allgemeinen Einsicht unter folgendem Link zur Verfügung gestellt:
www.mobilitat.lu/verkehrsverbund/communiques

Auf Anfrage beim Verkehrsverbund kann die detaillierte Kategorisierung auf Gemeindeebene den Gemeindeverantwortlichen übermittelt werden.

¹REseau 50cial LUXembourg

²Zentrale-Orte-Konzept nach dem IVL - Oberzentrum; Mittelzentren und regionale Zentren



3

Grundlagen der Gestaltung und Ausstattung der Bushaltestellen

Im folgenden Kapitel werden die Gestaltungselemente erläutert, welche bei der Neu- und Umgestaltung von Bushaltestellen berücksichtigt werden sollen.

Die Menschen verfügen über 5 Sinne wobei für das 2-Sinne Prinzip vor allem die Sinne Sehen - Hören - Tasten entscheidend sind. So können Informationen wie Leit- und Orientierungssysteme im öffentlichen Raum von mindestens 2 Sinnen aufgenommen werden. Mit dem Tastsinn ist es somit z.B. möglich die Rillen- und Noppenplatten, die den Sehbehinderten und Blinden die Orientierung vereinfachen, taktil zu erfassen.

Die Gestaltungs- und Ausstattungselemente für Bushaltestellen werden in 3 Gruppen aufgeteilt:

- _ **Mindestausstattung;**
- _ **Grundausrüstung;**
- _ **zusätzliche Ausstattungsoptionen.**

(Grafisch sind diese Elemente im Plan in der Mitte dieses Handbuches wiedergegeben.)

3.1 Mindestausstattung

1

Jede Haltestelle muss nach dem „Code de la Route“ mit dem **Schild E,19** ausgeschildert und reglementiert sein. Zusätzlich soll der Haltestellenname unter dem Schild auf einer **Mindesthöhe von 2,0m** angebracht werden.

2

Um die Sauberkeit an einer Haltestelle zu gewährleisten, sollte ein **Mülleimer** zur Verfügung stehen. Ideal soll dieser am gleichen Pfosten wie die Beschilderung angebracht werden, um kein zusätzliches Hindernis darzustellen. Die Öffnung des Mülleimers sollte zur Straße hin orientiert sein, um von allen Personengruppen gut erreichbar zu sein.

3

Der **Bordstein** soll eine **minimale Höhe von 16 und maximal 20cm** haben, um einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg zu gewährleisten. Des Weiteren soll dieser über eine genoppte und besonders breite Trittfläche verfügen. Eine Höhe von 16-18cm ist von Vorteil für Haltestellen im städtischen Raum, die bevorzugt mit Niederflurbussen mit Neigetechnik angefahren werden. In den Gemeinden im ländlichen Raum kann die Höhe bis maximal 20cm variieren (vermehrter Einsatz von Überlandbussen). Damit der Busfahrer möglichst nah an die Haltestelle heranfahren kann und somit den **horizontalen Abstand (max. 5cm**, möglichst 2cm da es Rollstühle gibt deren Vorderräder einen Durchmesser von 5cm haben können) zum Bordstein verringert, soll dieser über ein Kurven-Profil verfügen. Hier wird der Bordstein vom Typ „Kasseler-Sonderbord“ oder Ähnliches empfohlen.

4

Alle Haltestellen sollen mit einem **Überdach** ausgestattet werden damit die Fahrgäste bei schlechtem Wetter einen Witterungsschutz haben. Dieser soll mit der **offenen Seite zur Straße orientiert** werden. Die Überdachung soll über Sitzgelegenheiten verfügen, mit einer **Sitzhöhe von 46-48cm** und es sollte mindestens eine Armlehne vorhanden sein, damit gehbehinderten oder älteren Personen das Aufstehen erleichtert wird.

5

Der **Aushangfahrplan** soll unter dem Überdach auf einer Höhe (Mitte Fahrplan) von 1,35m angebracht werden. Die Haltestelle soll über eine **Beleuchtung von 25-50 lux** verfügen, somit ist der Fahrplan auch bei Dunkelheit gut sichtbar und lesbar. Außerdem soll der Fahrplan nicht über den Sitzmöglichkeiten angebracht werden, damit Personen im Rollstuhl oder mit einer Sehschwäche sich so nah wie möglich dem Aushangfahrplan annähern können um die Informationen zu lesen. Zusätzlich soll die Distanz zwischen Fahrplan und Schutzscheibe maximal 2,5cm betragen, so dass Personen mit einer starken Sehschwäche den Plan mit Hilfe einer Lupe lesen können. Auf eine ausreichende Belüftung ist zu achten, damit die Scheibe nicht beschlägt. Falls durch Platzmangel keine Überdachung möglich ist, soll der Fahrplan am Beschilderungspfeilen, auf 1,35m Höhe (Mitte Fahrplan) angebracht werden. In diesem Fall ist darauf zu achten, dass der Mülleimer um 90° gedreht wird, damit die Zugänglichkeit und freie Sicht auf den Fahrplan gegeben sind.

6

Die Überdachung muss eine **freie Kopfhöhe von 2,20m** zum Boden haben.

7

Zusätzlich sollen **Glaswände** durch zwei sichtlich gut erfassbare Streifen (Kontrast 0,7) auf einer Höhe von **0,50 - 0,90 und 1,20 - 1,60m** gekennzeichnet sein. Die Streifen sollten eine Höhe von 10cm haben. In Fahrtrichtung sollte eine Glaswand vorhanden sein um Sicht auf den heranfahrenden Bus zu haben.

8

Der **Gehweg** ist auf einer Breite von **1,50m** zwischen Straßenrand und Haltestelle von jeglichem Mobiliar freizuhalten.

Beschilderung, Mülleimer und sonstiges **Mobiliar** sind hinter diesem frei zu bleibendem Bereich **in einer Fluchtlinie aufzustellen**.

Das Gesetz „accessibilité des lieux ouverts au public“ verweist auf Zugänglichkeitsansprüche, welche auch beim Gestalten von Bushaltestellen zwingend eingehalten werden sollen. Somit ist vorgegeben, dass:

9

der **Höhenunterschied** zwischen der Straße und dem Bürgersteig am **Zebrastrreifen 3cm** betragen muss,

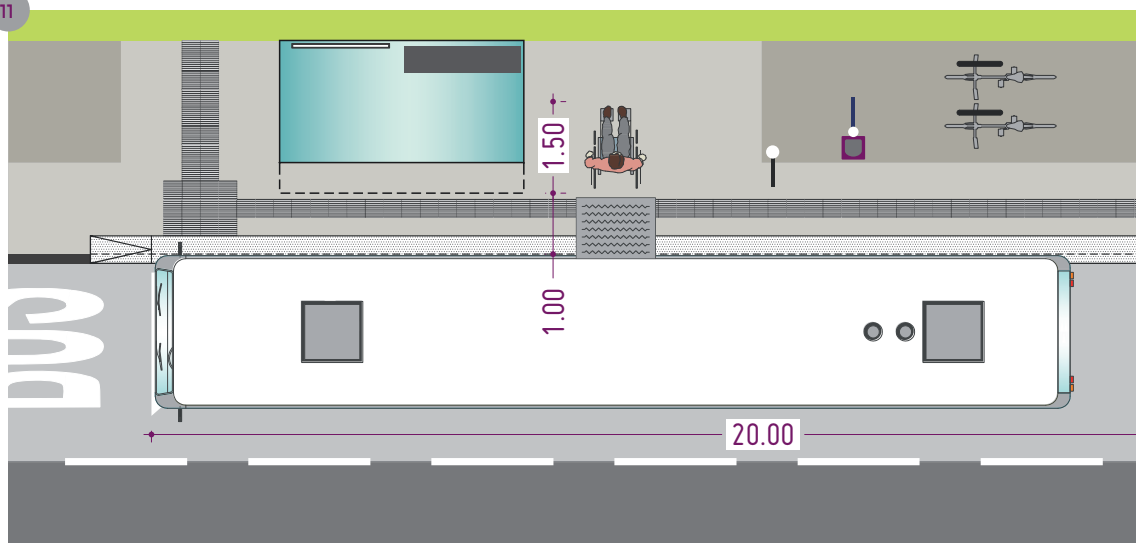
10

die maximale **Längsneigung** vom Gehweg bis **max. 6%** betragen darf, um den Höhenunterschied zwischen einem 3cm Bordstein (Zebrastrreifen) auf die 16-20cm (Haltestellplattform) zu überbrücken,

11

der Radius der **Wartefläche mindestens 1,50m breit** sein muss, damit Rollstuhlfahrer genügend Platz zum Manövrieren auf der Wartefläche haben. Zusätzlich muss neben der Überdachung genügend Platz zur Verfügung stehen, um eine **Rampe**, mit einer Durchschnittslänge von **1m**, aus dem Bus auszufahren. Zusätzlich sollte der Rollstuhlfahrer vor der Rampe einen Radius von **1,50m** zum Manövrieren und Einsteigen zur Verfügung haben. (siehe Grafik)

11



3.2 Grundausrüstung

Um dem landesweit angestrebten Standard zu entsprechen, sollen bei der Neu- und Umgestaltung von Bushaltestellen, die in diesem Kapitel beschriebenen Elemente berücksichtigt werden. Diese verstehen sich als zusätzlich zu den vorzusehenden Elementen (3.1) der Mindestausstattung.

Innerorts sollen vorzugsweise

12

Randhaltestellen gebaut werden (ohne Einbuchtung). Diese sollen auf den Staatsstraßen sowie auf Gemeindestraßen mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50km/h so angelegt werden, dass beide Richtungshaltestellen möglichst räumlich nah zueinander liegen und

13

mit einem **Zebrastreifen** in der Mitte getrennt sind. Der Zebrastreifen soll so angelegt sein, dass die Fußgänger die Straße, aus Sicherheitsgründen und zwecks besserer Sichtbarkeit, hinter dem Bus überqueren. Die Haltestelle soll mindestens 5m vom Zebrastreifen entfernt auf der Fahrbahn eingezeichnet werden. (siehe Grafik)
Bei Bushaltestellen in verkehrsberuhigten Wohngebieten (zone 30km/h, zone résidentielle) kann auf Zebrastreifen verzichtet werden.

Um sehbehinderten Personen den Zugang zu den Bushaltestellen zu erleichtern, sollen der Zebrastreifen sowie die Haltestelle mit einem taktilen Leitsystem ausgelegt werden. Falls podo-taktile Platten eingebaut werden, muss

14

der **Leitstreifen** mindestens **60cm Abstand zur Bordsteinkante** und eine **Breite von 30cm** haben sowie

15

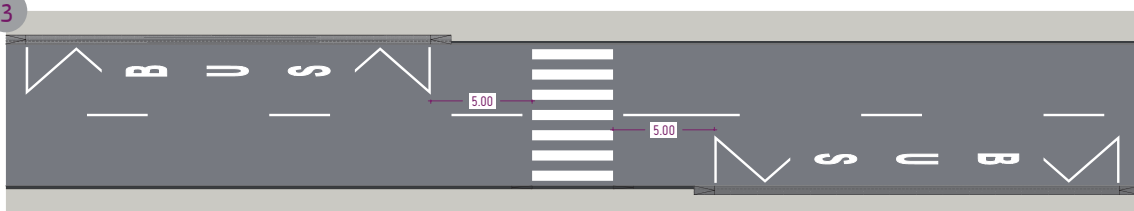
ein **Einstiegsfeld** vorgesehen werden um die vordere Eingangstür des Busses zu kennzeichnen. (siehe Grafik)

Bei mehreren Haltestellen hintereinander wird nur das Einstiegsfeld der vordersten Haltestelle gekennzeichnet, da durch unterschiedliche Buslängen keine genaue Halteposition der folgenden Busse definiert werden kann.

16

Da nur in einer **Hälfte** des Bushaltestellendaches **feste Sitzplätze** angebracht werden haben gehbehinderte Personen, welche einen Rollstuhl oder ähnliches Hilfsgerät benutzen genügend Unterstellplatz.

13



17

Zusätzlich sollen an wichtigen Haltestellen mit weiten Einzugsradien für Kunden, **Fahrradständer** angebracht werden.

Dadurch, dass die Haltestellen nicht nur zu Fuß, sondern auch mit dem Fahrrad erreichbar sind, erhöht sich der Erreichbarkeitsradius von 300m auf 3km.

Mit diesen Ausbauelementen wird die Haltestelle benutzerfreundlicher und gewinnt an Attraktivität.

3.3 zusätzliche Ausstattungsoptionen

Die Nutzerfreundlichkeit der Haltestellen kann zusätzlich durch folgende Maßnahmen verbessert werden.

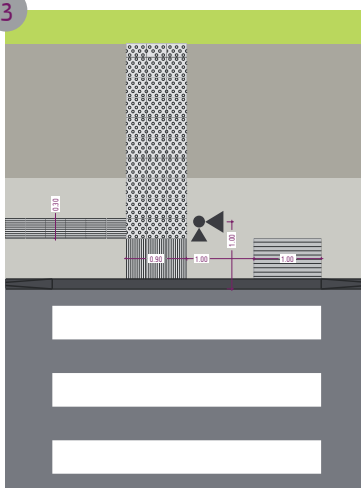
18

Elektronische Fahrgastinformationsanzeige.

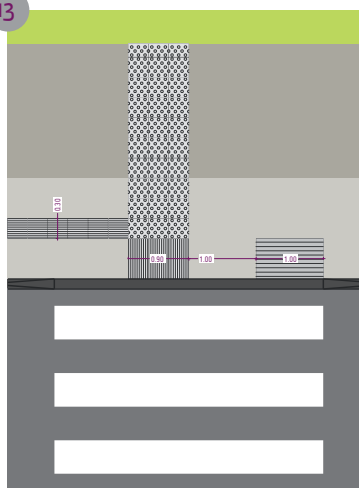
Mit der Fahrgastinformationsanzeige können dem ÖPNV-Nutzer Informationen in Echtzeit zur Ankunft und Abfahrt der Busse mitgeteilt werden. Da der Kostenfaktor ziemlich hoch ist und diese vor allem einen größeren Nutzen an stark nachgefragten Haltestellen haben, an welchen in regelmäßigem Abstand verschiedene Buslinien halten, sind elektronische Fahrgastinformationsanzeigen vorrangig in städtischen Gebieten zu empfehlen.

Beim Neu- und Umbau von Haltestellen soll auch an die Busfahrer gedacht werden. Diesbezüglich sollen an Endhaltestellen den Busfahrern Sanitäreinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Es ist den Gemeinden frei gestellt ob die Nutzung für die allgemeine Bevölkerung oder nur für Busfahrer vorbehalten wird.

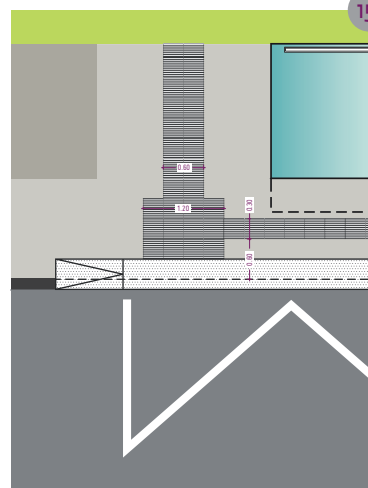
13



13



15



4

Allgemeine Vorschriften laut Code de la Route

Art. 110.

Le marquage sur la voie publique comporte des marques de couleur blanche et de couleur jaune.

1. Les marques de couleur blanche comprennent :

n) Les lignes en zigzag sur le côté de la chaussée ; elles indiquent qu'il est interdit de stationner sur la longueur de ces lignes du côté concerné de la chaussée. A la hauteur des arrêts d'autobus, la ligne en zigzag peut être remplacée par les amorces de cette ligne, à condition que le marquage soit complété par l'inscription longitudinale «Bus».

Art. 158.

1. Il est interdit aux conducteurs d'autobus de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts d'autobus et les gares routières signalés comme tels. ... Il est interdit aux voyageurs de monter dans un autobus ou un tramway ou d'en descendre avant l'arrêt complet du véhicule et à des endroits autres que les arrêts d'autobus, les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels.

2. Il est interdit aux conducteurs d'autobus et de tramways de laisser ou de faire monter plus de voyageurs que le véhicule ne comporte de places assises et de places debout.

Art. 164.

2. L'arrêt des véhicules ou animaux est interdit :

d) à moins de 12 mètres de part et d'autre des points d'arrêt signalés comme tels des autobus et des tramways, sauf signalisation ou marquage dérogatoires ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire ; cette interdiction ne s'applique pas aux autobus, tramways et voitures de location ayant plus de 5 places assises, y compris celle du conducteur, qui desservent ces points d'arrêt, aux taxis ainsi qu'aux véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement et le déblaiement de ces points d'arrêt ou de la voie publique, pour autant que le service de ces derniers l'exige et à condition que leur intervention soit signalée au moyen d'un ou de deux feux jaunes clignotants.

Art. 166.

Le stationnement des véhicules ou animaux est interdit :

e) à moins de 12 mètres de part et d'autre des points d'arrêt signalés comme tels des autobus et des tramways, sauf signalisation ou marquage au sol dérogatoires.

5

Finanzierung und Instandhaltung

Bezogen auf den Art.20.2 des Gesetzes vom 29. Juni 2004 über den öffentlichen Verkehr obliegt es den Gemeinden die Gestaltung und Wartung der Haltestellen auf ihrem jeweiligen Gemeindegebiet zu finanzieren, inbegriffen das Aufstellen und die Wartung der Beschilderung.

Art. 20.

2. «L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, sont à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci.»

6

Aktuelle Gesetzgebungen

_Loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

_Loi du 29 mars 2001 et le texte coordonné du 17 mars 2008 du règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 2001 sur l'accessibilité des lieux ouverts au public (nächste grundlegende Änderung im Jahr 2013, folgende Empfehlungen tragen dem neuen Gesetzestext bereits Rechnung)

_Projet de loi portant approbation de la Convention relative aux droits des personnes handicapées (Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juli 2011)

_Code de la Route

Zusätzliche Informationen

_Bodenindikatoren im öffentlichem Raum - DIN32984

_Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen - DIN32981

_Handbuch Barrierefrei im Verkehrsraum
www.barrierefreie-mobilitaet.de

_Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung,
Hrsg. Sozialverband VdK Deutschland e. V., 2008