

Dieser Leitfaden richtet sich an Gemeinden, in denen eine oder mehrere Buslinien ihre Endstation haben oder die von Reise- und Fernbussen angefahren werden.

# P 08

## BUSPARKPLÄTZE

### Oft gestellte Fragen (FAQ)

- > Warum sind Warteplätze für Linienbusse notwendig?
- > Wo können Warteplätze eingerichtet werden?
- > Gibt es Synergien mit Parkplätzen für Reise- und Fernbusse?

### Themen

Die Wendezeit als Beitrag zur Pünktlichkeit .....	3
Warteplätze oder Leerfahrten? .....	4
Ausstattung von Warteplätzen .....	6
Parkplätze für Reise- und Fernbusse .....	7
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen .....	8

### Auf einen Blick

An der Endstation einer Buslinie ist für die Busse zwischen dem Ausstieg der Passagiere und dem Antritt der nächsten Fahrt eine Wendezeit von mindestens 5 Minuten vorgesehen. Kann der Busbahnhof der Endstation nicht groß genug gestaltet werden, um auch die wartenden Linienbusse aufzunehmen, so liegt es im Ermessen der Gemeinde, ob diese leeren Busse ihre Wendezeit auf einem eigens dafür vorgesehenen Warteplatz in der Nähe der Endstation verbringen können, oder ob sie in Erwartung ihrer nächsten Abfahrt durch die Ortschaft fahren und ggf. an unerwünschten Stellen (z. B. in Wohngebieten) parken. An touristisch attraktiven Orten müssen auch Reisebusse zwischen dem Abladen ihrer Reisegruppe und deren Wiedereinstieg irgendwo warten. Dasselbe gilt für Fernbusse.

### Glossar

<b>Linienbus</b>	Bus zur fahrplanmäßigen Beförderung von Personen zwischen den Haltestellen einer Buslinie im öffentlichen Verkehr (ÖV).
<b>Reisebus</b>	Bus für längere, vor allem touristische Reisen, der nur über Sitzplätze verfügt.
<b>Fernbus</b>	Bus, der im Linienverkehr, typischerweise über hunderte von Kilometern, Städte miteinander verbindet und nur über Sitzplätze verfügt.
<b>Buskante</b>	Bauliche Einrichtung, die dem Ein- und Ausstieg dient. Auch „Bussteig“ genannt.
<b>Bushaltestelle</b>	Ort auf einer Linie des öffentlichen Verkehrs, der von Bussen fahrplanmäßig bedient wird.
<b>Busbahnhof</b>	Verkehrsanlage mit mehreren Buskanten zur Verknüpfung mehrerer Buslinien.
<b>Nutzfahrt</b>	Fahrt zur Beförderung von Personen zwischen den Haltestellen einer Buslinie.
<b>Leerfahrt</b>	Fahrt, die nicht zur Beförderung von Fahrgästen vorgesehen ist, etwa vom Busdepot zur ersten Haltestelle oder während der Wendezeit an der Endstation (Gegenteil von Nutzfahrt).
<b>Wendezeit</b>	Die Zeit, die ein Linienbus zwischen dem Ausstieg seiner Fahrgäste an der Endstation und dem Beginn seiner nächsten Fahrt hat.
<b>Warteplatz für Linienbusse</b>	Parkplatz, der für das Abstellen von Linienbussen während ihrer Wendezeit vorgesehen ist.

## OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

### *Warum sind Warteplätze für Linienbusse notwendig?*

Um **Verspätungen auffangen** zu können > [siehe Seite 3](#) und den Fahrern zwischen zwei Fahrten eine kurze Pause zu ermöglichen, wird an der Endstation **eine Wendezeit von 5 bis 15 Minuten** eingeplant. Während dieser Zeit, in der keine Passagiere an Bord sind, muss der Bus irgendwo stehen. Wenn keine Warteplätze vorgesehen sind, bleibt dem Fahrer keine andere Wahl, als sich selber bei einer **Leerfahrt** durch die Ortschaft einen Platz zu suchen, an dem er den Bus abstellen kann > [siehe Seite 4](#). Sowohl die Leerfahrt als auch das Busparken innerhalb eines Wohngebiets wird von den Anwohnern oft als störend empfunden.

### *Wo können Warteplätze eingerichtet werden?*

Im Idealfall werden die Warteplätze **in den Busbahnhof integriert** > [siehe Seite 4](#). So können Leerfahrten durch die Ortschaft gänzlich vermieden werden. Ist dies aus Platzmangel nicht möglich, dann sollte möglichst nahe an der Endstation ein Warteplatz pro Buslinie eingerichtet werden. Das reduziert die **Leerfahrten auf ein Minimum**. Warteplätze brauchen keine Buskanten und können wie ein normaler Parkplatz gestaltet werden. Die Gemeinde sollte für die Busfahrerinnen und Busfahrer eine **Sanitär-anlage** vorsehen. Letztere wird vom Staat mit **bis zu 50 % bezuschusst** > [siehe Seite 6](#).

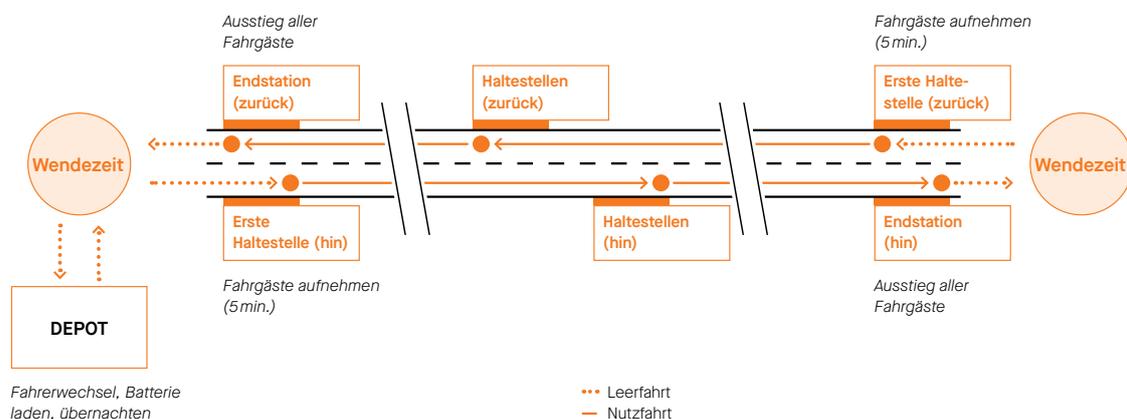
### *Gibt es Synergien mit Parkplätzen für Reise- und Fernbusse?*

Da **Reise- und Fernbusse** viel längere Wendezeiten haben (von ein paar Stunden, bis zu mehreren Tagen), können sie weiter vom Ausstiegspunkt ihrer Passagiere entfernt geparkt werden. Falls bei den Warteplätzen der Linienbusse noch Platz ist (etwa an Wochenenden), können sie auch dort abgestellt werden. Andernfalls sind **Synergien mit bestehenden Parkflächen** (etwa P&R-Anlagen) am Stadtrand zu suchen > [siehe Seite 7](#).

# Die Wendezeit als Beitrag zur Pünktlichkeit

Zwischen dem Ausstieg der Fahrgäste an der Endstation und der fünfminütigen Aufnahme von Fahrgästen vor seiner nächsten Abfahrt steht dem Linienbus eine Wendezeit zur Verfügung. Diese ist zum einen als Pufferzeit eingeplant, damit eine etwaige Verspätung auf der Hinfahrt aufgefangen und die Rückfahrt fahrplanmäßig angetreten werden kann. Zum anderen erlaubt diese Wendezeit dem Fahrer, eine Pause einzulegen.

## Die Stationen eines Linienbusses



Busse werden über Nacht üblicherweise im **Depot des Busbetreibers** abgestellt. Dort wird die Batterie geladen, der Bus gewartet und gewaschen. Laut RGTR-Vertrag muss der Busfahrer (außer wenn dies wegen der Verspätung der vorherigen Fahrt unmöglich ist) an der **ersten Haltestelle** mindestens fünf Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt die Liniennummer anzeigen, die Tür öffnen und Fahrgäste einsteigen lassen. Unterwegs fährt er die im Fahrplan vorgesehenen Haltestellen an. Zu den Hauptverkehrszeiten kann es

wegen der Verkehrslage zu Verspätungen kommen. Zu den Nebenverkehrszeiten hingegen kommt es vor, dass der Fahrer die Fahrt verlangsamen oder an einer Buskante warten muss, um die Haltestellen nicht zu früh anzufahren. An der **Endstation** müssen alle Fahrgäste aussteigen und die Liniennummer wird ausgeblendet. Es gibt mehrere Möglichkeiten, wo und wie der Bus die restliche Zeit bis zur nächsten Abfahrt (Wendezeit) verbringen kann > [siehe Seite 4](#).

## Attraktive Bushaltestellen

Das Einrichten und die Ausstattung von Bushaltestellen ist **Aufgabe der Gemeinden**. Die empfohlene Mindestausstattung kann man der Broschüre *Recommandations pour l'aménagement d'arrêts de bus* auf > [www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu) entnehmen. Nutzerfreundliche, geräumige und architektonisch ansprechende Bushaltestellen, an denen sich die Fahrgäste informieren (Aushangfahrpläne, Echtzeitinformationen) und ihr Fahrrad sicher abstellen können, bieten der Gemeinde die Gelegenheit, den hohen Stellenwert, den sie dem öffentlichen Verkehr einräumt, auf sichtbare Art und Weise kundzutun.

# Warteplätze oder Leerfahrten?

Die Wendezeit verbringt der Bus entweder am Busbahnhof oder, mangels eigens dafür vorgesehener Warteplätze, mit einer Leerfahrt. Während dieser suchen die Busfahrer notgedrungen irgendeinen Platz zum Abstellen des Busses auf, damit sie sich ausruhen, etwas essen und Sanitäreinrichtungen aufsuchen können.



## Warten am Busbahnhof

Dies beschreibt den **Idealfall**. Am Busbahnhof können die Fahrer eine Pause einlegen und es entstehen **weder Leerfahrten noch „Wildparken“** in den umliegenden Wohnvierteln.



## Warten auf ausgewiesenen Warteplätzen

Diese befinden sich möglichst **in der Nähe der Endstation**, um die Leerfahrten so kurz wie möglich zu halten.



## Leerfahrten während der Wendezeit

Stehen weder am Busbahnhof noch in unmittelbarer Nähe Warteplätze zur Verfügung, so hat der Fahrer **keine andere Wahl**, als seine Wendezeit mit einer **Leerfahrt** zu verbringen. Dies wird sowohl von den Anwohnern als auch von den anderen Verkehrsteilnehmern als unnützlich oder gar als Belästigung empfunden.



## „Wildparken“ während der Wendezeit

Zwischen zwei bis zu 90-minütigen Fahrten hat die Fahrerin oder der Fahrer das Bedürfnis, **sich auszuruhen**, ggf. etwas zu essen oder **Sanitäreinrichtungen** aufzusuchen. Wenn es keine ausgewiesenen Warteplätze an der Endhaltestelle gibt, sind die Fahrerinnen und Fahrer gezwungen, den Bus woanders abzustellen.

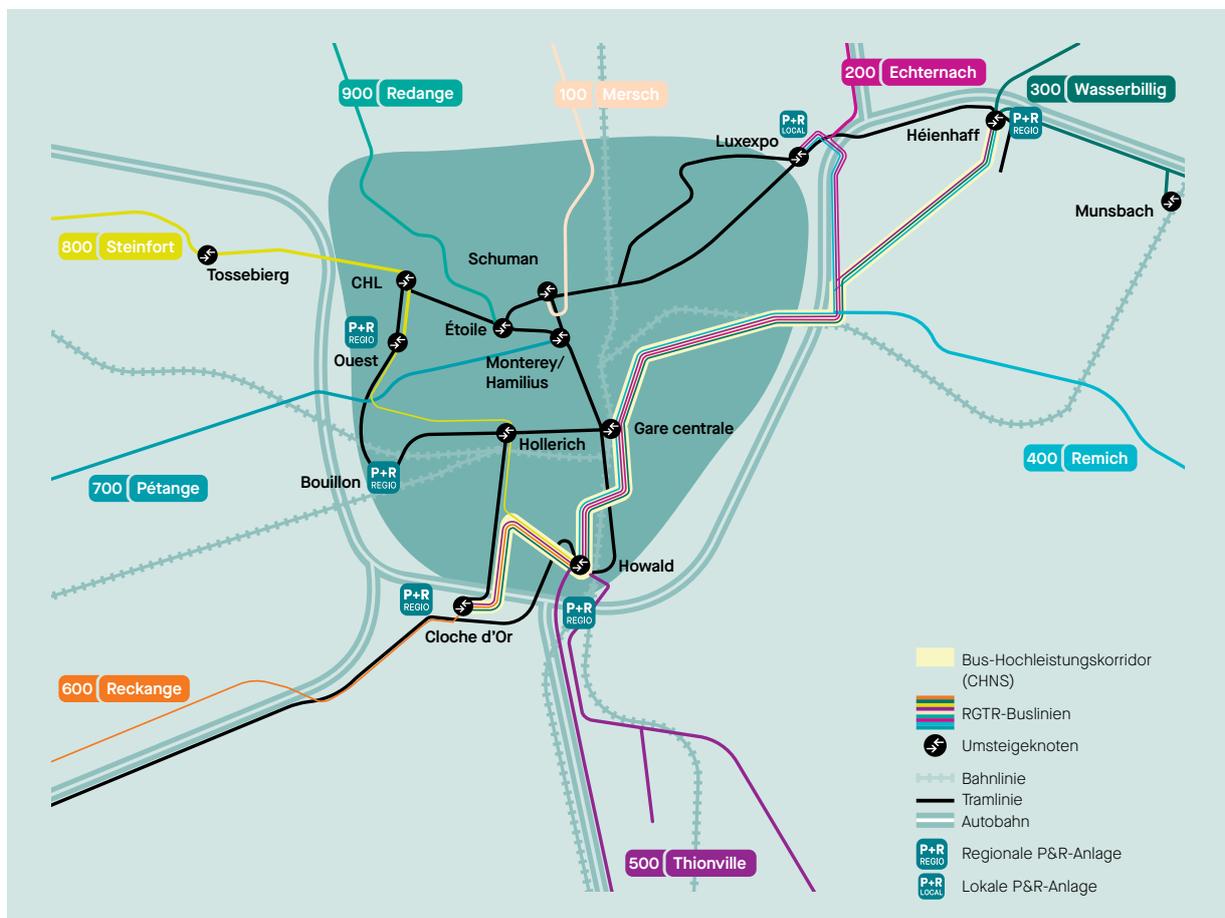
## Endstationen nur am Stadtrand?

Was Endstationen von Regionalbuslinien angeht, so gibt es zwei legitime Sichtweisen.

Aus Sicht der Stadt und ihrer Einwohner sind Regionalbusse nicht „ihre“ Busse. Am liebsten würde man sie an den Stadtrand verdrängen. Dort könnten die Fahrgäste aus anderen Gemeinden auf städtische Buslinien oder – falls vorhanden – die Tram umsteigen. Der Stadt bleiben sowohl Nutz- als auch Leerfahrten erspart, die Busbahnhöfe stünden allein den städtischen Bussen zur Verfügung und es gäbe in den Stadtvierteln kein Wildparken von Regionalbussen. Aus der Sicht eines auf nationaler Ebene attraktiven öffentlichen Verkehrs verlieren Buslinien, die den ländlichen Raum mit den Ballungszentren verbinden, pro Umstieg aber rund ein Drittel der potenziellen Fahrgäste an den motorisierten Individualverkehr. Bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Auto (Luxmobil 2017) ersetzt ein vollbesetzter Bus mit 54 Sitzplätzen 45 Privatautos, also zweimal täglich eine 500 bis 1 000 m lange Fahrzeugschlange und 45 belegte Parkplätze in der Stadt. Deshalb sind attraktive Regionalbuslinien sowohl im Interesse der Stadt als auch des ländlichen Raums.

Der Nationale Mobilitätsplan PNM 2035 löst dieses Problem für alle drei Ballungsgebiete (Stadt Luxemburg und Vorortgürtel, Esch & Belval und urbaner Süden, Nordstad). Was die Stadt Luxemburg betrifft, so sollen einerseits die städtischen Hauptbuslinien den Vorortgürtel, also die Nachbargemeinden, zusätzlich erschließen. Dadurch wird Busfahren für die Einwohner dieser Gemeinden attraktiver. Die Regionalbuslinien, deren Fahrgäste oft im ländlichen Raum bereits einmal umgestiegen sind, durchqueren den Vorortgürtel schneller und bedienen entweder mehrere Umsteigepunkte mit der Tram am Stadtrand oder nur einen in Zentrumsnähe. So wird der öffentliche Verkehr für alle Gegenden umstiegsärmer, da in der Nähe des Zentrums nur noch die Regionalbuslinien ihre Wendezeit verbringen müssen, die wegen der Konfiguration des Straßennetzes über keine attraktive Alternative verfügen. > Siehe [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | Seiten 63–69

## RGTR-Korridore und Tram-Umsteigeknoten im Jahr 2035



> Siehe [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | Seite 67

# Ausstattung von Warteplätzen

An der Endstation ist pro Buslinie im Durchschnitt (abhängig von der Taktfrequenz) ein Warteplatz notwendig.



Buswarteplätze (Stadt Luxemburg, Glacis)

## Anforderungen an Warteplätze

- > Sollen so konzipiert sein, dass kein wartender Bus einen anderen **an der Abfahrt** hindert
- > Da hier keine Fahrgäste ein- oder aussteigen, sind keine **Buskanten** notwendig. Die Busse können wie auf einem normalen Parkplatz abgestellt werden
- > Im Idealfall: **Sanitäranlagen** für die Fahrerinnen und Fahrer. Diese werden von der Verwaltung für öffentlichen Transport (ATP) **bezuschusst**

---

## Subventionen für Sanitäranlagen an Endstationen von Regionalbussen

Gemeinden, die im Bereich einer Endstation einer oder mehrerer Regionalbuslinien (RGTR) eine für die Busfahrer frei zugängliche Sanitäranlage einrichten möchten, können bei der Verwaltung für öffentlichen Transport (ATP) einen auf **25 000 Euro pro Anlage** gedeckelten und **maximal 50 % der Baukosten** deckenden Zuschuss beantragen. [> atp@atp.etat.lu](mailto:atp@atp.etat.lu)

---

---

## Ladestationen für Elektrobusse?

Für Regionalbusse (RGTR) obliegt die **Planung der Ladevorgänge** den Busbetreibern. Von der öffentlichen Hand sind keine Ladestationen vorzusehen. Den **Busbetreibern** ist freigestellt, ob sie zusätzlich zu ihrem Depot noch andere Flächen für Ladestationen anmieten.

---

# Parkplätze für Reise- und Fernbusse

Auch Reisebusse müssen zwischen dem Ausstieg und dem Wiedereinstieg ihrer Reisegruppe abgestellt werden. Da die Wartezeit mehrere Stunden betragen kann und die wenigen verfügbaren Flächen im Stadtzentrum prioritär Linienbussen vorbehalten werden sollen, ist es akzeptabel, solche Busse am Stadtrand zu parken. Die internationalen Fernbusse haben die gleichen Anforderungen, sodass vorwiegend Synergien mit P&R-Anlagen am Stadtrand gesucht werden sollten.



Warteplatz für Reisebusse  
(Stadt Luxemburg, Glacis)

## Anforderungen an Parkplätze für Reise- und Fernbusse

- > Sollten entsprechend **ausgeschildert** sein (siehe Beispiel links)
- > **Sanitäranlagen** (ggf. mit Duschkabinen für die Fahrerinnen und Fahrer)
- > Möglichkeit für die Fahrer, von dort aus mit dem **öffentlichen Verkehr** zur Reisegruppe zu gelangen, etwa für die Übernachtung im gemeinsamen Hotel
- > **Mülleimer** wegen dem Putzen der Busse
- > Idealerweise eine **Entsorgungsstation** mit Frischwasser für Bordtoiletten
- > **Stromanschlüsse** (z. B. für Staubsauger)
- > **Beleuchtung** (ggf. mit Kameraüberwachung), da die Busse in der Regel nachts unbeaufsichtigt sind
- > Sollten so gestaltet sein, dass sie auch von **Doppelstockbussen** angefahren werden können
- > Sollten über **Lademöglichkeiten** für (zukünftige) E-Reisebusse verfügen
- > Falls die Parkplätze kostenpflichtig sind, müssen auch die umliegenden Parkplätze **bewirtschaftet** werden, um zu vermeiden, dass die Busse an einem nicht dafür vorgesehenen Ort abgestellt werden. > [Siehe P 02](#)

## Mögliche Standorte

- > **Synergien mit bestehenden Warteplätzen** für Linienbusse bzw. mit P&R-Anlagen suchen
- > **Freiflächen am Stadtrand**, die gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind

# Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

---

## EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

---

- > Für jede Buslinie soll an ihrer Endstation ein Warteplatz vorgesehen werden.
- > Es ist sinnvoll, diese Warteplätze zu bündeln. Wenn auf dem Busbahnhof selbst kein Raum für solche Parkplätze ist, sollten sie möglichst nahe sein, um Leerfahrten durch die umliegenden Stadtviertel auf ein Minimum zu reduzieren.
- > Es ist wichtig, die Warteplätze mit einer Sanitäreinrichtung für die Fahrerinnen und Fahrer auszustatten.
- > Auch für Reise- und Fernbusse sollen in der Stadt oder am Stadtrand Warteplätze ausgewiesen werden. Von dort aus können die Fahrer mit dem öffentlichen Verkehr ins Zentrum gelangen.

## KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

---

- > Für Linienbusse nicht ausreichend Warteplätze (am Busbahnhof selbst, oder in unmittelbarer Nähe) zu schaffen, führt unweigerlich zu Leerfahrten durch die umliegenden Stadtviertel und zum Abstellen der Busse an Orten, die dafür nicht vorgesehen sind.
- > Reise- und Fernbusse, die ihre Wendezeit in den Busbahnhöfen des regionalen oder städtischen Linienbusverkehrs verbringen, stören unter Umständen den Betrieb und drängen Linienbusse zu Leerfahrten.
- > Wenn Warteplätze für Reise- und Fernbusse kostenpflichtig gemacht werden, müssen auch die umliegenden Parkmöglichkeiten bewirtschaftet werden. Sonst stellen diese Unternehmen ihre Busse an dafür nicht vorgesehenen Orten kostenlos ab. > [Siehe P 02](#)