



Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“

Anlage 5 zur RiLi ÖPNV Invest des Landkreises Potsdam-Mittelmark

Herausgeber

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Fachbereich Sicherheit, Ordnung und Verkehr
Fachdienst Verkehrsmanagement
Niemöller Straße 1
14806 Bad Belzig

in Zusammenarbeit mit der AG Barrierefreiheit

Sandra Leue (Fachdienst Verkehrsmanagement LK PM; Mobilitätsmanagerin)
Martin Grüschow (regiobus Potsdam-Mittelmark GmbH)
Mariana Siggel/ Lisa Weyhrich / Udo Zeller† (Behindertenbeauftragte/r)

Bearbeitung durch

inno2grid GmbH / Interlink GmbH
Daniela Sachwitz, Susanne Thomaier, Robert Hänsch mit Unterstützung durch Friedrich Bledl

Bad Belzig, April 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis	3
1. Hintergrund für diesen Leitfaden	4
2. Haltestellentypen und Ausstattung	6
2.1 Haltestellenkategorien und Funktionen	6
2.2 Haltestellennetz und Haltestellentypen	7
3. Die Gestaltung der Haltestelle	11
3.1 Abmessungen der Haltestelle	11
3.2 Taktiles Leitsystem	15
3.3 Wartefläche und Möblierung	16
3.4 Beleuchtung und Sicherheitseinrichtungen	19
3.5 Fahrgastinformation und Vertrieb	20
3.6 Werbung an Haltestellen	22
3.7 Ausnahmen zu den vorgenannten Vorgaben	23
3.8 Detailskizze	26
4. Intermodale Funktionen	27
4.1 Umsteigeanlagen	27
4.2 Zuwegung, Wegeleitung	28
4.3 Anlage von Radwegen	30
4.4 Bike + Ride	30
4.5 Park + Ride	33
5. Organisatorische Aspekte und Förderung	34
5.1 Verantwortlichkeiten/Zuständigkeiten	34
5.2 Unterhaltung der Infrastruktur	35
5.3 Haltestellenkataster im Landkreis	36
5.4 Zeitliche und räumliche Ausbauprioritäten	36
6. Finanzierung und Förderung von Haltestellen	38
6.1 Finanzierung der erforderlichen Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen	38
6.2 Zuwendungsfähige Ausgaben – Stichwortverzeichnis	40
7. Anhänge	45
Anhang 7.1 Ausstattungsmerkmale der Haltestellen	45
Anhang 7.2 Planungshilfe Halstellenauswahl (welcher Haltestellentyp ist richtig)	47
Anhang 7.3 Prüfschema zur Bestimmung der Haltestellenlänge	48
Anhang 7.4 Weitere Arbeitshilfen	49
Anhang 7.5 Verzeichnisse	50

1. HINTERGRUND FÜR DIESEN LEITFADEN

„Öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“, so sieht es das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) im § 8 Abs. 5 vor. Mit der **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013** wurden zudem die ÖPNV-Aufgabenträger verpflichtet, die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen stärker zu berücksichtigen. Hierdurch werden Verkehrsunternehmen und Baulastträger zunehmend in die Verantwortung genommen. Erklärtes Ziel der Novellierung ist die **vollständige Barrierefreiheit** der Verkehrsangebote, wobei der Begriff „vollständig“ nicht abschließend definiert ist. Auch die Zuständigkeiten ergeben sich nicht eindeutig aus dem Gesetz. Alle Akteure sind deshalb aufgerufen hier dennoch gemeinsam zu handeln um die grundsätzlich sinnvollen Vorgaben umzusetzen. Im weiteren Sinne sind Straßenbaulastträger auch Aufgabenträger für den ÖPNV – nur bezogen auf die Haltestelleninfrastruktur.

Der vorliegende Planungsleitfaden dient dem entsprechend den Straßenbaulastträgern, insbesondere den Kommunen, im Landkreis Potsdam-Mittelmark als Unterstützung bei der Planung von **Haltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte**. Dafür werden geltende technische Vorschriften und Richtlinien zusammengefasst und verständlich für die Anwendung im Landkreis aufgearbeitet. Zudem dienen die hier enthaltenen Prüfschemata und Checklisten (siehe Anlage) als Hilfestellung bei der Beantragung entsprechender Fördermittel, u. a. der RiLi ÖPNV-Invest. Die

Priorisierung der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau im Rahmen der Förderung erfolgt nach den Vorgaben des Nahverkehrsplan und dieses Leitfadens (siehe Kapitel 5.4).

Der Leitfaden adressiert im Gesamten drei Handlungsaspekte:

1. Die **einheitliche** und attraktive **Außendarstellung** des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark mit hohen Ansprüchen an Information und sicherem Aufenthalt für die Nutzenden.
2. Den Ausbau einer **barrierefreien Zugangsinfrastruktur** zum ÖPNV für alle Nutzergruppen.
3. Die Definition von **Ausstattungs-Mindeststandards**.

Neben den Aspekten der Barrierefreiheit werden auch gestalterische Hinweise und Angaben zur Mindestausstattung gegeben, sodass am Ende das Bild einer optimalen Haltestelle skizziert werden kann. Dabei werden die Aspekte der Barrierefreiheit in allen Planungs- und Gestaltungsbereichen zwingend mitgedacht.

Im Leitfaden findet sich eine Detailskizze für die optimale barrierefreie Haltestelle im Sinne einer Förderfähigkeit durch den Landkreis. Weiterhin sind verschiedene Auswahlhilfen und Checklisten enthalten, die als wegweisende Dokumente zur Haltestellenentwicklung dienen und als Bestandteil des Bewilligungsprozesses für den geförderten Umbau der Haltestelle genutzt werden.

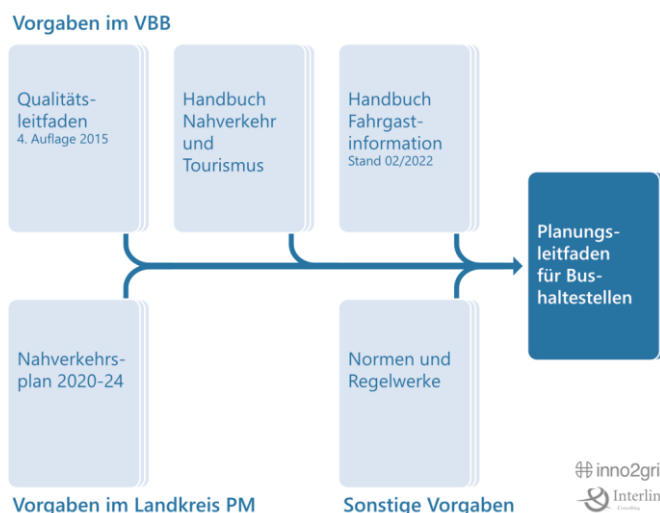


Abbildung 1: Relevante Vorgaben für den Handlungsleitfaden

Barrierefreiheit als Grundidee einer attraktiven ÖPNV-Gestaltung

Haltestellen und Bahnhöfe sind das Aushängeschild des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Sie sind nicht nur dauerhaft sichtbare Zeichen und Zugangsstruktur für ein dynamisches Mobilitätsangebot, sie übernehmen auch Erstinformationen für (potenzielle) Kundinnen und Kunden und verantworten mit ihrer Gestaltung und Pflege einen wichtigen Ersteindruck für die Attraktivität und Qualität der gemeinschaftlichen Verkehrsangebote. Somit kommt den Haltestellen im ländlichen Raum eine besondere Rolle zu, denn mit weiten Taktangeboten sind die Anforderungen an Sichtbarkeit, Information und sicheren Aufenthalt noch stärker zu betonen als in den, im dichten Takt fahrenden, Angeboten der Innenstadträume. Je mehr Menschen durch eine barrierefreie Ausgestaltung erreicht werden, desto größer ist die Akzeptanz des Systems ÖPNV und somit auch die potenzielle Kundengruppe.

Barrierefreiheit bedeutet nicht ausschließlich das Nichtvorliegen von physischen Hindernissen, wie Schwellen, Stufen oder unbefestigten Wegen. Vielmehr werden damit sensorische und motorische Hindernisse angesprochen. Darüber hinaus ist es ratsam, den Begriff noch weiter zu fassen und auch kognitiv eingeschränkten Menschen eine barrierefreie Mobilität zu gewährleisten. So ist es möglich mit leichter Sprache oder Piktogrammen auch Kindern und Menschen mit geringen Sprachkenntnissen die benötigten Informationen zur Nutzung des ÖPNV zu vermitteln.

Eine barrierefreie Gestaltung dient im Sinne eines „**Designs für Alle**“ auch anderen Personengruppen wie bspw. Menschen mit Gepäck, Menschen mit Kinderwagen, älteren Menschen oder Kindern und bietet damit einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen.



Abbildung 2: Barrierefreiheit nach dem Prinzip „Design für Alle“

2. HALTESTELLENTYPEN UND AUSSTATTUNG

Die Haltestelle stellt keine zufällige Infrastruktur im städtebaulichen Umfeld von Siedlungsbereichen dar. Sie muss als **zentraler Teil des Mobilitätsangebots** integriert und somit auch bei der Planung von Verkehrsangeboten mitgedacht werden. So ist die Häufigkeit und Lage der Haltestellen ein zentraler Aspekt für die Qualität der öffentlichen Verkehrsangebote.

Bevor im Kapitel 3 konkrete bauliche Umsetzungsvorgaben ausgeführt werden, werden hier grundsätzliche Fragen der Haltestellenanlage und der Ausstattungsmerkmale thematisiert. Die Anlage von neuen Haltestellen oder die Anpassung bestehender Haltestellen muss dabei selbstverständlich die grundsätzlichen rechtlichen und normierten Vorgaben einhalten; dies ist bei der Ausführungsplanung zu beachten.

2.1 Haltestellenkategorien und Funktionen

Die Haltestellen unterscheiden sich bzgl. ihrer Funktionen und der an sie gestellten Anforderungen erheblich, je nach Fahrgastaufkommen und räumlicher Lage. Der VBB bzw. der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat deshalb die bestehenden Haltestellen kategorisiert (siehe Abb. 3). Daraus resultieren unterschiedliche Ausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie.

Die Kategorisierung einer gänzlich neuen Haltestelle erfolgt durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger im ÖPNV in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, der Kommune und falls abweichend ggf. dem Straßenbaulastträger (vgl. Kapitel 5).

A	• ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit hohem Fahrgastaufkommen
B	• ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit regionaler Bedeutung
C 1	• Haltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Aufenthaltsqualität
C 2	• Haltestelle ohne Verknüpfung
C 3	• Haltestelle ohne Verknüpfung bis zu 15 Ein-/Aussteigern

Abbildung 3: Haltestellenkategorien nach dem Nahverkehrsplan (NVP PM 2020-24, S. 154)

Haltestellen in der Nähe von folgenden Einrichtungen bzw. Angeboten haben, auch unabhängig von reinen Fahrgastzahlen, eine besondere Funktion:

- **Freizeit- und Tourismusstandorte**
- **Gesundheitseinrichtungen**
- **Schulstandorte**

Die besonderen Anforderungen dieser Standorte sind ergänzend zur jeweiligen Grundausstattung zu berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan sind die Ausstattungsmerkmale für die o.g. Haltestellenkategorien A bis C3 aufgelistet. Zusätzlich werden für ausgewählte Einzelaspekte über die NVP-Vorgaben hinaus sowie für Haltestellen mit lokalen Besonderheiten in der Umgebung ergänzende Ausstattungsmerkmale empfohlen (siehe Tabelle 5 im Anhang 7.1):

Standorte mit Bedeutung für Freizeit und Tourismus:

- Kulturstandorte, Freizeitangebote mit regionaler Bedeutung etc.
- Touristische Sonderbedarfe o.ä. spiegeln sich in den vergebenen Kategorien bislang nicht wider. Ausgehend von einer beabsichtigten stärkeren Einbeziehung des ÖPNV – vor allem auch am Wochenende – für die Nutzergruppe der Touristen erfordert die Ausstattung eine gesonderte Betrachtung. Die Haltestelle soll als Ausgangspunkt für Aktivitäten in die weitere Umgebung dienen. Dort soll über Angebote wie Sehenswürdigkeiten, Wanderwege, Fahrradausleih- und Einkehrmöglichkeiten informiert werden – z.B. abrufbar über einen QR-Code. Dies setzt eine entsprechende Infrastruktur (beispielsweise Fahrgastunterstand mit Vitrine und/oder zusätzliche Schaukästen) voraus.
- Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat im Jahr 2021 ein Konzept zur stärkeren Vermarktung des Wochenendnetzes aufgestellt und dabei insbesondere die Aspekte des Tourismus adressiert. In diesem Planwerk wurden Haltestellen der Kategorie 1 definiert, die prioritär entsprechend ausgestattet werden sollen. Auf diese Kategorisierung bezieht sich hier der Haltestellenleitfaden.

Gesundheitseinrichtungen

- Ärztezentren, Krankenhaus, Reha-Klinik etc.
- Hier können aufgrund einer höheren Anzahl älterer oder erkrankter Menschen zusätzliche Sitzgelegenheiten, ein Wetterschutz oder auch eine umfassende Beleuchtung erforderlich sein.

Schulen

- An Schulen kommt es u.U. zu den Schulanfangs- und Endzeiten punktuell zu einem sehr hohen Fahrgastaufkommen. Hier sollen insbesondere an den Abfahrthaltestellen entsprechend (besonders) große Aufstellflächen und Fahrgastunterstände vorgesehen werden.

Die jeweiligen Besonderheiten gelten für eine Haltestelle, wenn sich ein entsprechender Standort in der Nähe befindet. Sind mehrere Haltestellen im entsprechenden Umkreis vorhanden, kann die besondere Funktion auch nur einer zentralen oder ausgewählten Haltestelle zugeordnet werden. Aufgrund der Vielfältigkeit der besonderen Anforderungen kann die Zuordnung der Haltestellen diesbezüglich nicht zentral erfolgen. Die Beachtung der Anforderungen erfolgt in Abstimmung zwischen Gemeinden und Verkehrsunternehmen. Auch Bürgerinnen und Bürger sowie betroffene Einrichtungen können die Prüfung der Relevanz von besonderen Anforderungen begründet einfordern. Der genaue Umfang der aufgeführten Ausstattungsmerkmale ist dabei im Abgleich mit dem Einzelfall zu prüfen und gilt ggf. auch nur für ausgewählte Fahrtrichtungen (Lastrichtungen).

Im vorliegenden Leitfaden werden auch Empfehlungen für Ausstattungselemente gegeben, die im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen liegen, wobei die Aufgaben der Verkehrsunternehmen in den vertraglichen Regelungen mit dem Landkreis klar definiert sind. Daher ist, zumindest im Rahmen der aktuell geltenden Verträge, nicht mit einer verbindlichen Realisierung der hier empfohlenen Ausstattungsmerkmale (z.B. bei der Fahrgastinformation) zu rechnen. Sie werden hier dennoch benannt, um zu verdeutlichen, dass eine Gewährleistung dieser Anforderungen langfristig anzustreben ist und sie in entsprechende Planwerke bzw. Verträge Eingang finden sollten.

2.2 Haltestellennetz und Haltestellentypen

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Potsdam-Mittelmark sieht vor, dass alle Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnern erschlossen werden müssen. Für Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens

100 Arbeitsplätzen soll dies analog erfolgen. Die Haltestelleneinzugsbereiche sollen bei 500 m bzw. 8 Minuten Fußweg im Berliner Umland (inkl. Mittelzentren) und 600 m bzw. 10 Minuten im weiteren Metropol-

raum liegen (vgl. NVP, Kapitel 4.2). Die Wahl des richtigen Standorts und die grundsätzliche bauliche Ausformung der Haltestellen bilden die Basis für eine attraktive und barrierefreie Haltestelle. Heute werden dabei Haltestellentypen bevorzugt, die sowohl eine sichere spaltfreie Anfahrbarkeit als auch eine zügige Betriebsweise ermöglichen. Dabei gilt die sogenannte

Kaphaltestelle als bestmögliche Bauform, sofern nicht relevante Gründe dagegensprechen. Im Folgenden werden die Kaphaltestelle und weitere mögliche Bauformen erläutert. Zur Auswahl der passenden Bauform findet sich im Anhang eine Planungshilfe.

2.2.1 Kaphaltestelle (empfohlene Ausbauf orm)

Die Kaphaltestelle ist eine bauliche Sonderform der Haltestelle am Fahrbahnrand und stellt eine bevorzugte Haltestellenform dar. Hier wird die Haltestellenkante bis an den Fahrstreifen vorgezogen, was insbesondere im Zusammenhang mit Längsparken am Fahrbahnrand ein geradliniges Heranfahren ohne Verschwenkungen und verkürzte Haltevorgänge ermöglicht. Auch aus Fahrgastsicht bietet das Kap einen hohen Komfort durch einen größeren Wartebereich und

– bei ausreichend Platz – eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs. Weiterhin wirken Haltestellenkaps durch ihre leichte Einengung des Seitenbereichs verkehrsberuhigend und, durch ihre auffällige Bauform, als Werbeträger für den eher unsichtbaren ÖPNV. Durch die gradlinige Anfahrt wird der praktischen Sicherstellung der Barrierefreiheit im besonderen Maße Rechnung getragen.

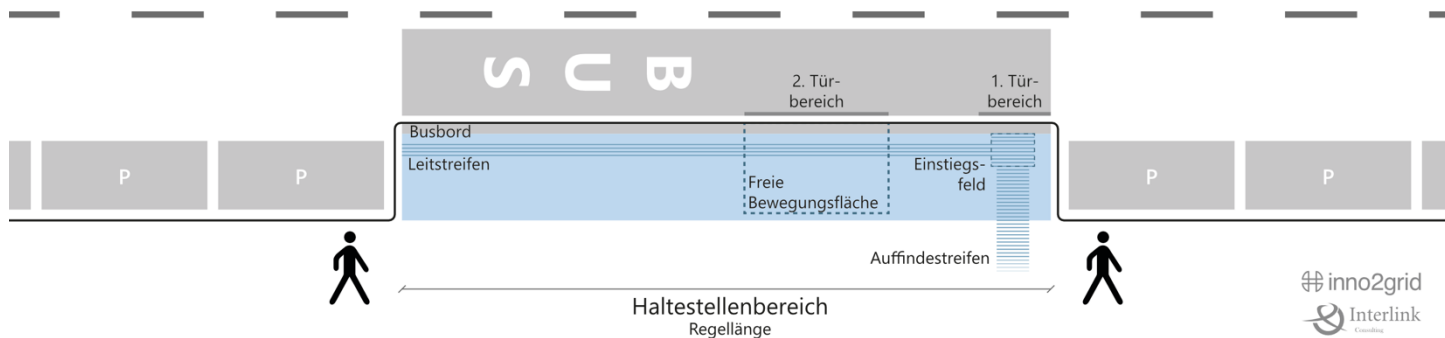


Abbildung 4: Skizze einer Kaphaltestelle

2.2.2 Haltestelle am Fahrbahnrand

Diese Haltestellenform kann optimal angefahren werden und erlaubt ein problemloses Einordnen in den fließenden Verkehr, sofern Parkstreifen rechtzeitig enden. Haltestellen am Fahrbahnrand ermöglichen daher einen beschleunigten, und für Mitfahrende komfortablen, Busverkehr. Meist sind nur geringe bauliche Maßnahmen zur Realisierung dieses Haltestellentyps und zur Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs nötig. Wenn am Fahrbahnrand vor und nach der Haltestelle **Längsparkstreifen** vorhanden sind, ist zu prüfen, ob an diesem Standort vorzugsweise die Anlage eines Haltestellenkaps zielführend ist. Ist dies nach

Abwägung belastbarer Argumente nicht der Fall, muss vor der Haltestelle ausreichend Platz sichergestellt werden, um ein gradliniges Anfahren der Haltestelle zu gewährleisten. Dies setzt entsprechend dimensionierte **Park-/ bzw. Halteverbotszonen** oder eine bauliche Trennung voraus. Dabei ist zu beachten, dass das Haltestellenzeichen nach StVO (Zeichen 224) ein Parkverbot 15 Meter vor und nach dem Zeichen beinhaltet. Zur Sicherstellung der geradlinigen Anfahrt bietet sich insbesondere auch die Nutzung des Zeichens 299 nach StVO (Grenzmarkierung Parkverbot in Form einer Zickzacklinie auf dem Straßenbelag an (vgl. Kapitel 2.1.5)

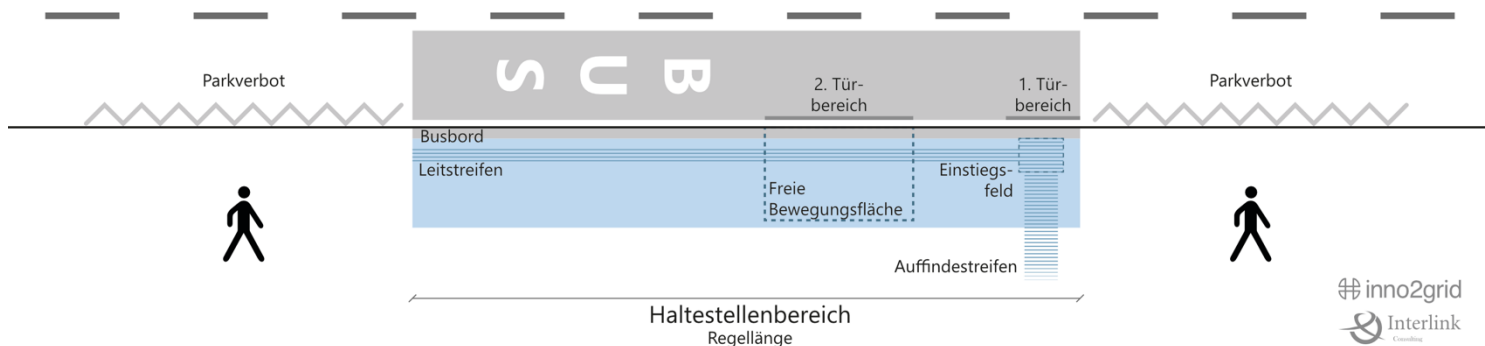


Abbildung 5: Skizze einer Haltestelle am Fahrbahnrand (ohne Längsparkstreifen)

2.2.3 Haltestellenbucht

Eine häufig existierende Haltestellenform ist die Busbucht, die – wenngleich bzgl. Fahrgastkomfort und Barrierefreiheit nicht optimal – noch weiter Bestand haben wird. Sie ermöglicht, dass der übrige Verkehr neben dem stehenden Bus ungehindert fließen kann. Damit geht jedoch einher, dass sich der Bus nach dem Halt wieder in den Verkehr einfädeln muss. Verkehrlich einwandfreie Busbuchten haben enormen Platzbedarf, um ordnungsgemäß angefahren werden zu können (gemäß EAÖ und RAS 06 beträgt die Länge 88,70 m). Die Bucht muss so anfahrbar sein, dass ein Bus barrierefrei, d. h. bordsteinparallel, mit max. 5 cm Abstand zum Hochbord halten kann.

Für die Fahrgäste kann das Einfahren in die Busbucht unangenehme Verschwenkungen mit sich bringen. Die Gewährleistung der Barrierefreiheit in Busbuchten ist kritisch zu bewerten, da in der Realität häufig mehr als 5 cm große Lücken zwischen Bus und Bordsteinkante entstehen und überbrückt werden müssen. Im

Winter können die von der Fahrs pur abgeräumten Schneereste die Einfahrt in die Haltestellenbucht bzw. die gewünschte Anfahrt an das Haltestellenbord erschweren. Zudem werden Haltestellen oft zum Halten von PKWs genutzt und behindern so den Busverkehr. Entsprechend sollte diese Form gemäß EAÖ 2013 (Abschnitt 6.2.1., S.67) nur dann gewählt werden, wenn es betriebsbedingte Aufenthaltszeiten (Anschlüsse, Wartepositionen etc.) gibt oder wenn die Haltestelle an einer anbaufreien Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h angelegt wird.

Eine Sonderform der Haltestellenbucht ist die Haltestellenbucht mit Nase, die das spaltfreie Heranfahren an die Bordkante erleichtert und mit rund 60 m eine geringere Gesamtlänge als die einfache Busbucht erfordert.

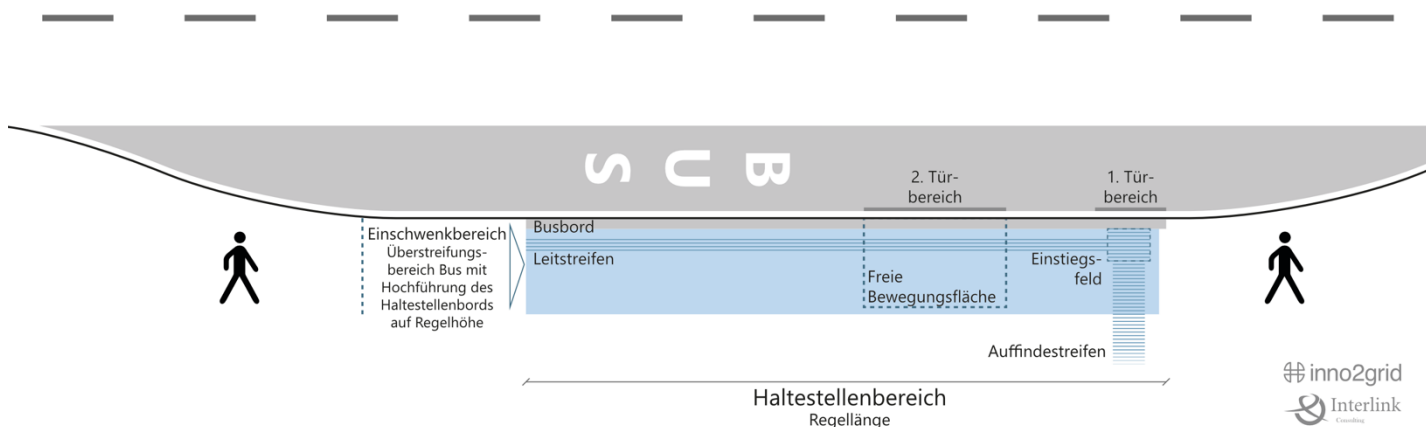


Abbildung 6: Skizze einer Haltestellenbucht

2.2.4 Haltestelleninsel

Die Anlage von Haltestelleninseln ist bei ausreichendem Platz insbesondere in Seitenlage des Straßenraums möglich, eine Anlage in Mittellage breiter Straßen wird im Kreis weniger von Relevanz sein. Diese Variante ist besonders dann anzustreben, wenn Umsteigeknoten attraktiv ausgebaut werden sollen. Somit ergibt sich für die Fahrgäste die Möglichkeit, ohne Querung von Straßen Anschlussfahrten zu erreichen bzw. den Weg zum Siedlungsbereich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzusetzen. Diese Lösung ist im Landkreis schon mehrfach genutzt worden und wird zukünftig noch häufiger in Erwägung gezogen werden. Die Haltestelleninsel ermöglicht dabei einen **direkten, sicheren und barrierefreien Umstieg** und eine gute Übersichtlichkeit für die Fahrgäste. Die Fahrgäste müssen zum Erreichen der Haltestelleninsel von den Gehbereichen zumindest von einer Straßenseite die Fahrbahn überqueren. Daher muss auch diese Querungs-

möglichkeit – sofern in der räumlichen Situation gegeben – barrierefrei gestaltet sein. Bei der Anlage von Haltestelleninseln sind zwingend betriebliche Belange wie Fahr- und Sichtbeziehungen zu beachten. Die Anlage einer Haltestelleninsel kann für die Ein- und Ausfahrt eine LSA mit Busbevorrechtigung erforderlich machen.



Abbildung 7: Ansicht einer innerörtlichen Haltestelleninsel (Grünigen)

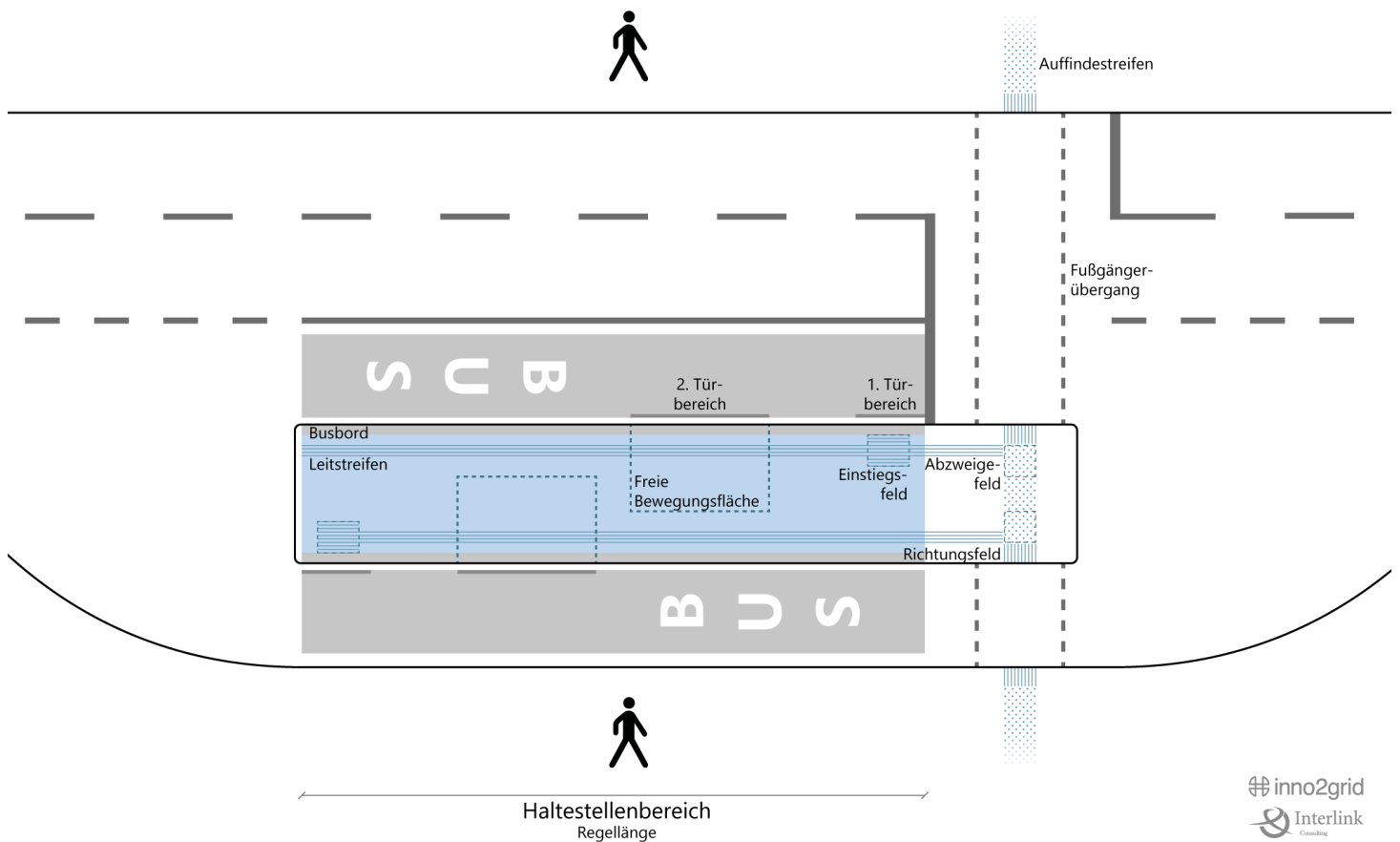


Abbildung 8: Skizze einer Haltestelleninsel

3. DIE GESTALTUNG DER HALTESTELLE

Bei der baulichen Umsetzung einer Haltestelle sind die einschlägigen rechtlichen Vorgaben und Normen zu beachten.

Dies sind insbesondere die in Abbildung 9 aufgeführten Normen und Regelwerke:

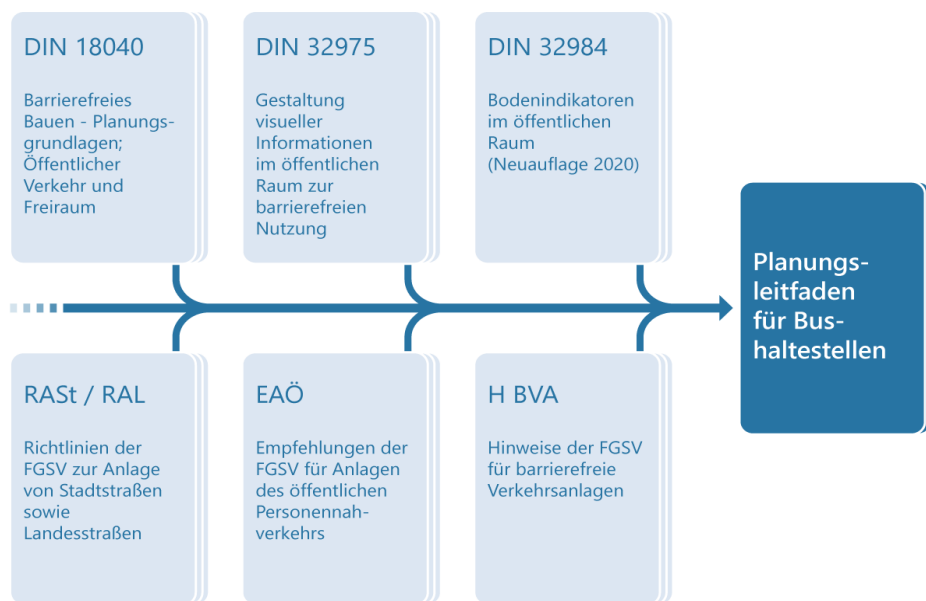


Abbildung 9: Für den Planungsleitfaden besonders relevante Normen und Regelwerke

3.1 Abmessungen der Haltestelle

3.1.1 Haltestellenlänge

Die Regellänge von Haltestellen entlang der Straße und die sich daraus abgeleitete Anordnung von taktilen Leitelementen steht in engem Zusammenhang mit den eingesetzten Fahrzeugtypen. Maßgeblich sind hier insbesondere die Fahrzeuglängen und die Anordnung der Türen. Je nach typischem Fahrzeugeinsatz an der Haltestelle ergeben sich daraus Anforderungen für die Nutzlänge (vgl. Abbildung 10). Welche Nutzlänge für eine konkrete Haltestelle relevant ist, kann in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen bestimmt

werden. Zur Bestimmung der jeweiligen Regellänge ist ein Prüfschema erstellt worden, das in den Anlagen dieses Leitfadens zur Verfügung gestellt wird (vgl. Anhang 7.3).

Nachfolgend sind die grundsätzlich vorzusehenden Nutzlängen entlang der Straße aufgeführt.

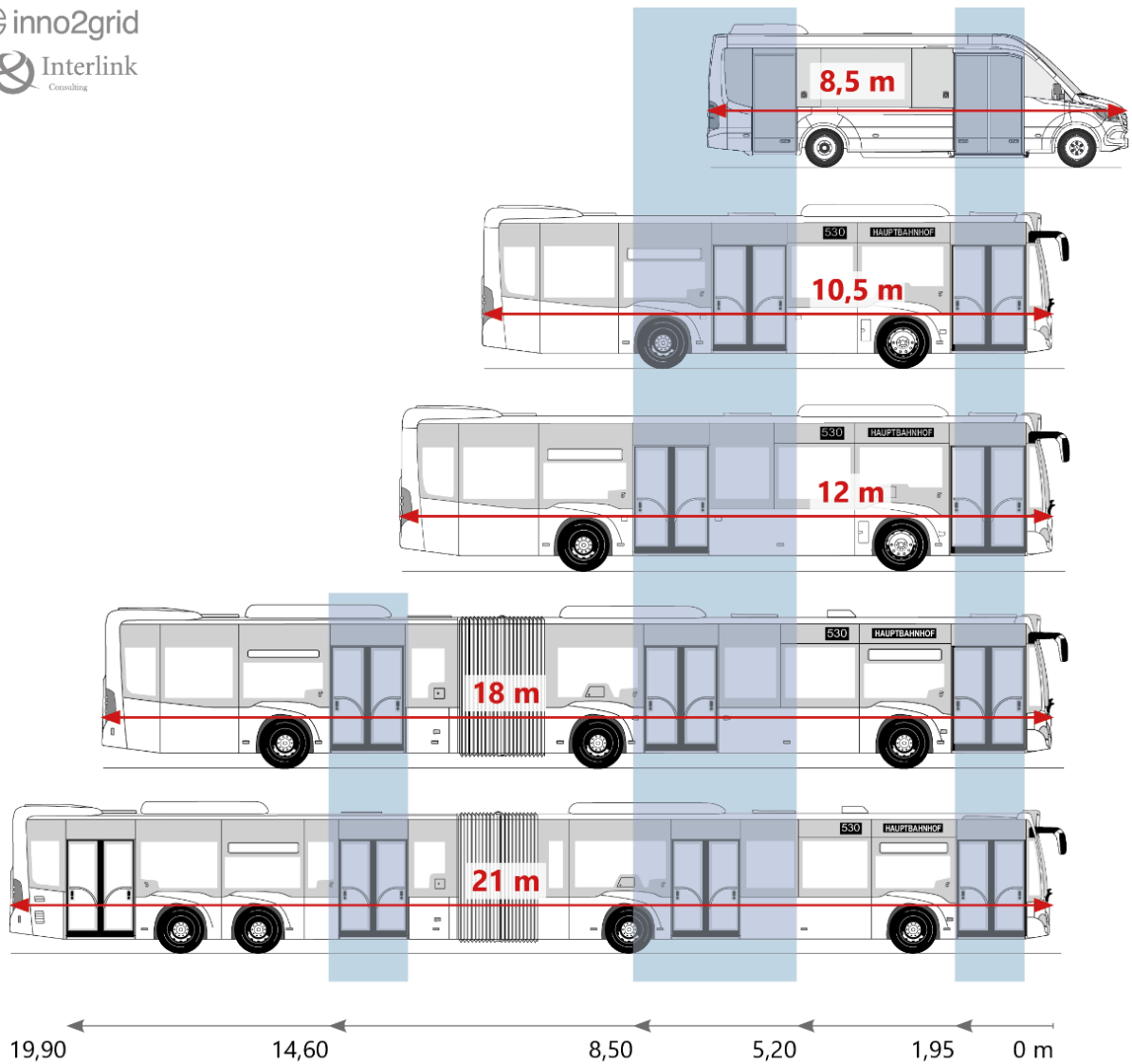


Abbildung 10: Verschiedene Fahrzeugtypen und relevante Haltestellenbereiche (Beispieldarstellung)

Die gesamte bauliche Länge der Haltestelle (Entwicklungslänge) inkl. Absenkungen oder Einfädelungen kann nach Bestimmung der Nutzlänge der Haltestelle (l_w) entsprechend den Werten in Tabelle 1 abgeschätzt werden. Ist der Ausbau entsprechend der Entwicklungslänge am bestehenden oder geplanten

Standort nicht möglich, ist ein alternativer Standort zu prüfen. Sofern kein alternativer Standort möglich ist, kommen ggf. die Ausnahmeregelungen zur Anwendung, die unten im Abschnitt 3.7 ausgeführt sind. Die Prüfung von Alternativstandorten ist zu dokumentieren.

Haltestellentyp (vgl. Kapitel 2)	Räumliche Einbindung	Zuschlag	Entwicklungslänge
Kaphaltestelle	Mit Gehweg	ca. 0,5m davor/danach	$l_w + 1 \text{ m}$
	Alleinlage	3 m davor/danach	$l_w + 6 \text{ m}$
Haltestelle am Fahrbahnrand	mit vorhandenem Straßenbordstein	1 m davor/danach	$l_w + 2 \text{ m}$
	Alleinlage	3 m davor/danach	$l_w + 6 \text{ m}$
Haltestellenbucht		ca. 40 m davor + ca. 20 m danach (Schätzung nach EAÖ)	$l_w + 60 \text{ m}$
Haltestelleninsel	individueller Entwurf		

Tabelle 1: Entwicklungslänge je Haltestellentyp, aufbauend auf der Nutzlänge l_w

Vorgaben zur Haltestellenlänge (Nutzlänge)

- Die Regellänge von Haltestellen beträgt 18 m. Dies ist bei den Haltestellen der Kategorie A, B und C1 sowie bei allen Haltestellen des Hauptnetzes nach NVP anzustreben.
- Die erweiterte Regellänge von Haltestellen beträgt 21 m. Das betrifft Haltestellen der Kategorie A, B und C1, die (perspektivisch) mit Langgelenkbussen angefahren werden.
- Die reduzierte Regellänge beträgt bei Einsatz von Gelenkbussen 15 m, sonst 12 m.
- Die Mindestlänge von (barrierefreien) Haltestellen beträgt 9 m, diese ist bei Haltestellen der Kategorie A bis C1 nur möglich, wenn die Prüfung eines alternativen Standorts wie in Abschnitt 3.7 beschrieben erfolgt ist..
- Sind regelmäßig Anschlussvorgänge an Haltestellen vorgesehen (Umsteigehaltestellen) und somit der Halt mehrerer Fahrzeuge zu erwarten, ist eine Doppelhaltestelle von i.d.R. 30 m Länge zu errichten. Sofern ein Einsatz von Langgelenkbussen erfolgt, sind i.d.R. 45 m anzustreben. Die verbindlichen Maße sind in diesem Fall mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen.
- Der Bereich der 1. Tür umfasst den Abschnitt 0-2,0 m, für die 2. Tür den Abschnitt 4,5-8,5 m.

3.1.2 Haltestellenbreite

Bei der Breite von Haltestellen quer zur Fahrbahn ist einerseits der komfortable und sichere Aufenthalt während der Wartezeit auf die Busse zu beachten, im Besonderen aber auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Die Regelbreite einer Haltestelle beträgt über die gesamte Nutzlänge der Haltestelle 2,5 m. Ist der Ausbau entsprechend der vorgenannten Breite am

bestehenden oder geplanten Standort nicht möglich, ist ein alternativer Standort zu prüfen. Sofern kein alternativer Standort möglich ist, kommen ggf. die Ausnahmeregeln in Anwendung, die unten im Abschnitt 3.7 ausgeführt sind. Die Prüfung von Alternativstandorten ist zu dokumentieren.

Vorgaben zur Haltestellenbreite

- Die Regelbreite über die gesamte Nutzlänge beträgt min. 2,5 m. Ist dies nicht über die gesamte Länge zu realisieren, sind die 2,5 m mindestens im Bereich der 2. Fahrzeugtür herzustellen.
- Über die gesamte Länge ist ein freier Bewegungsbereich von min. 1,5 m zwischen Bord und Ausstattungselementen sicherzustellen.
- Kann die Mindestbreite und auch die Ausnahmen nach Abschnitt 3.7 nicht hergestellt werden, ist dennoch eine feste Auftrittsfläche anzustreben.

3.1.3 Haltestellenhöhe

Für die Wahl der Höhe der Auftrittsfläche einer Haltestelle ist einerseits der einfache und angenehme Zustieg zum Fahrzeug zu berücksichtigen, und andererseits die Anforderungen der Betriebsführung. Durch aktuell gängige Bauelemente wird die nahezu spaltlose Anfahrt an die Haltestelle reifenschonend sichergestellt. Die hier benannten Regelhöhen der Auftrittsfläche stellen einen Kompromiss zwischen den Anforderungen der Befahrbarkeit (Schutz der Fahrzeuge vor Beschädigungen bei Bordberührungen) und denen der Barrierefreiheit dar. Bei einer Bordhöhe von 18 cm wird auch bei Einsatz der „Kneeling-Funktion“ der Fahrzeuge ein Höhenunterschied von mehr als 5 cm zwischen Fahrzeug und Haltestellenfläche bestehen bleiben. Dies stellt beim Einstieg mit einem Rollstuhl oder Rollator in den Bus eine Hürde dar. Daher ist zusätzlich der Einsatz von Klapprampen als Ausstattungselement der Fahrzeuge notwendig, um die Barrierefreiheit herzustellen. Für den Einsatz der Klapprampe ist eine freie Breite an der zweiten Fahrzeugtür von 2,50 m nötig.



Abbildung 11: Detailansicht eines 18 cm-Bords mit Ausformung zur reifenfreundlichen Anfahrt

Bei der „Kneeling-Funktion“ handelt es sich um eine seit einigen Jahren übliche Einrichtung an Bussen, die eine leichte Absenkung des Fahrzeugs zur Reduktion des Abstands zwischen Fahrzeugboden und Auftrittsfläche ermöglicht. In der Regel erfolgt eine einseitige Absenkung der Türseite, so dass das Fahrzeug optisch wahrnehmbar „in die Knie geht“.

Die grundsätzlich vorzusehende Höhe eines Bords liegt bei 18 cm. Sollte eine Breite von 2,50 m an der 2. Fahrzeugtür nicht umsetzbar sein kann – in Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen – ein 21/22 cm-Bord verbaut werden. Der maximal erlaubte Abstand von 5 cm zwischen Fahrzeug und Bord wird so auch ohne Rampe erreicht. Allerdings führt dies oft zu Beschädigungen an den Fahrzeugen und sollte deshalb eine Ausnahme darstellen.

Ist die Herstellung dieser Höhen *oder* die Absenkung auf das Umgebungsniveau nicht möglich, kann kein barrierefreier Ausbau erfolgen. Eine Förderung ist ausgeschlossen. Es ist dennoch ein möglichst guter Standard der Bordhöhe anzustreben.



Abbildung 12: Darstellung einer Absenkung an das Umgebungsniveau

Vorgaben zur Haltestellenhöhe

- Die Regelhöhe des Bords beträgt 18 cm. Diese Höhe für gilt die gesamte Nutzlänge der Haltestelle.
- Ist die Breite der Haltestelle nicht entsprechend der Vorgabe möglich, gibt es u.U. eine Ausnahmelösung (Bord 21/22 cm).
- Die Haltestelle muss mit Bussonderborden (mit baulicher Ausrundung zur reifenschonenden Anfahrt) nach aktuellem Stand der Technik ausgestattet werden.
- Vom Haltestellenbereich ist eine bauliche Absenkung auf das Umgebungsniveau (ggf. Fahrbahnebene) herzustellen (vgl. Auch Abschnitt 4.2).
- Der Haltestellenbereich ist mit einer max. Querneigung von 2 % und einer max. Längsneigung von 3 % herzustellen.

3.2 Taktiler Leitsystem

Taktile Leitsysteme sind wesentlicher Bestandteil einer barrierefreien Haltestelle. Bedeutung haben diese aber auch für alle anderen Fahrgäste. Die Elemente des Leitsystems unterstützen die Orientierung an der Haltestelle, sie schaffen für das Fahrpersonal eine klare Vorgabe zum korrekten Fahrzeughalt und dienen den Wartenden – besonders Kindern – als optische Gefahrgrenze zur Straße.

Bodenindikatoren helfen sehbehinderten Menschen, sich mithilfe eines Langstocks in ihrer Umwelt zu orientieren. Da sie eine Form der Blindenschrift sind, ist eine einheitliche Verwendung der Indikatoren von großer Bedeutung. Als maßgebliche Norm ist dabei die DIN 32984 zu beachten, in der die technischen Anforderungen für Bodenindikatoren festgelegt werden. Weitere Vorrichtungen an den Haltestellen wie Schilder mit Blindenschrift oder akustische Ansagen oder verbindliche EDV-lesbare Codes an Fahrzeugen können die selbstständige Mobilität weiter unterstützen, werden hier aber nicht vertiefend behandelt.

Wichtig für das Verständnis des Systems der Orientierung von Sehbehinderten ist das Konzept der „Inneren Leitlinie“. Diese Orientierungslinie befindet sich am Gehwegrand der fahrbahnabgewandten Seite (bspw.

Hauswand, Gartenzaun, ertastbare Grenzen zu Grünbereichen). Leitsysteme müssen immer von der „Inneren Leitlinie“ aus ertastbar sein bzw. dorthin zurückführen. Befinden sich Hindernisse auf der Leitlinie im Haltestellenbereich (z.B. zurückgesetzte Fahrradbügel) ist im Leitsystem dafür Sorge zu tragen, dass sehbehinderte Menschen um diese herumgeführt werden.

Die Auswahl von baulichen Elementen muss so erfolgen, dass das Leitsystem zur weiteren Oberfläche des Haltestellenbereichs einen Kontrastwert von mind. 0,4 aufweist. Nähere Informationen zu Kontrastwerten sind in den DIN 32975 und 32984 zu finden. Wird durch Auswahl der Bauelemente der Kontrastwert nicht erreicht, sind die Elemente des Leitsystems mit zusätzlichen Kontraststreifen (auch Begleitstreifen genannt) zu ergänzen, die allseitig angeordnet werden müssen.

Ist die Verlegung sämtlicher Elemente des Leitsystems nicht möglich, ist eine Haltestelle nicht barrierefrei ausbaubar. Eine Förderung ist somit ausgeschlossen. Werden Haltestellen ohne Förderung hergestellt, sind die aufgeführten Vorgaben dennoch so weit wie möglich umzusetzen, wobei ein alleiniger Leitstreifen nicht als sinnvoll eingeschätzt wird.



Abbildung 13: innere Leitlinie



Abbildung 15: Auffindestreifen mit Einstiegsfeld



Abbildung 14: Leitelemente mit Rippen (links) und Noppen

Vorgaben zum taktilen Leitsystem

- Der Auffindestreifen von 0,90 m Breite (quer zur Straßenachse) führt von der Inneren Leitlinie bis zum Einstiegsfeld.
- Wird ein Radweg gekreuzt, wird der Auffindestreifen durch diesen unterbrochen.
- Bei kombinierten Rad- und Gehwegen gilt der Weg als Gehweg und ein Auffindestreifen ist durchgehend umzusetzen.
- Die Verlegerichtung der Rippenplatten ist – auch über die gesamte Gehwegbreite – parallel zum Haltestellenbord vorzusehen.
- Sind im Bereich der Haltestelle zusätzliche Ausstattungselemente im Bereich der Inneren Leitlinie, so ist bereits im hinteren Bereich der Haltestelle ein zusätzlicher Auffindestreifen vorzusehen, der bis zur inneren Leitlinie führt.
- Im Bereich der ersten Tür ist ein Einstiegsfeld mit einer Breite von 1,20 m quer zum Bord und einer Tiefe von 0,90 m direkt angrenzend an das Haltestellenbord vorzusehen. Das Einstiegsfeld markiert entsprechend die Halteposition des Busses. Es werden auch hier ausschließlich Rippenplatten verwendet.
- Beginnend am Einstiegsfeld und über die gesamte Nutzlänge der Haltestelle ist ein Leitstreifen von 0,30 m Breite in einem Abstand von 0,60 m zur Bordkante vorzusehen.
- Sofern die Errichtung einer Haltestelle in Form einer Busbucht erfolgt, endet der Leitstreifen 2,00 m vor Ende der Nutzlänge, um Konflikte zwischen Wartenden und einem einschwenkenden Bus zu vermeiden.
- Zwischen Ausstattungselementen und dem Leitsystem wird ein Abstand von mindestens 0,60 m eingehalten.

3.3 Wartefläche und Möblierung

Aus Gründen des Aufenthaltskomforts sind zusätzlich zur reinen baulichen Form der Haltestelle weitere Ausstattungselemente vorzusehen. In Kapitel 2.3 sind dazu Vorgaben ausgeführt, die ausdrücklich als Mindeststandards zu verstehen sind. Ein Mehr an Ausstattung (z. B. weitere Sitzgelegenheiten oder zusätzliche Fahrgastinformationen) ist ausdrücklich erwünscht. Dabei ist zu beachten, dass nur für den Haltestellenmast und die daran befindlichen Informationen (auch in daran angebrachten Informationstafeln) die Verkehrsunternehmen Verantwortung tragen.

Alle weiteren Ausstattungselemente liegen in der Verantwortung der Gemeinden (vgl. auch Abschnitt 5.1). Das Design der Haltestellenausstattung soll so ausgeführt werden, dass ein Wiedererkennungseffekt entsteht. Im Sinne eines landesweit einheitlichen Erscheinungsbildes sollen sich individuelle Designs der Kommunen oder Ortsteilen, von Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträgern (Landkreis) dem Corporate Design des VBB unterordnen. Im Anhang zum Leitfaden stehen Ausschreibungsvorlagen zur Verfügung, um dieses Ziel zu unterstützen.

Abbildung 16: Die Sichtbeziehung zwischen Wartenden und dem Fahrzeug ist von besonderer Bedeutung. Daher sind transparente Seitenwände und das Freihalten der Sichtachse zu beachten.



Wünscht eine Kommune ausdrücklich ein eigenes Design, ist zu beachten, dass das Erscheinungsbild einheitlich im Gemeindegebiet umgesetzt wird. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit und baulichen Dimensionierung sind unabhängig davon zwingend zu beachten. Nur dann sind diese Haltestellen ebenfalls förderfähig, allerdings gegenüber der Standard-Ausführung nur zu einem geringeren Fördersatz.

Die Seitenwände der Haltestellen sollen transparent ausgeführt werden (i.d.R. durch Sicherheitsglas), um die Sichtbeziehung zwischen Wartenden und kommandem Fahrzeug zu gewährleisten. Weitere Einrichtungen oder Anpflanzungen im Haltestellenbereich dürfen diese Sichtbeziehung nicht behindern.

Nach sorgfältiger Abwägung empfiehlt der Landkreis die Ausstattung der Sitzelemente mit Holz. Diese bieten gegenüber den Sitzen aus Metall (insbesondere mit Gitterstruktur) zahlreiche Vorteile. Holz ist angenehmer zum Sitzen – auch bei Kälte und Hitze. Die glatte Holz-Oberfläche lässt sich zudem leichter reinigen. Bei Beschädigungen können die Holzbohlen zunächst einmal gewendet und so zweifach genutzt werden. Die Gitterstruktur hinterlässt zudem Abdrücke auf Haut und Kleidung. Zudem unterliegt auch Metall der Gefahr einer Beschädigung und Verunreinigung. Diese können jedoch nicht ohne Weiteres beseitigt werden. Auf den folgenden Seiten sind die Vorgaben zur Möblierung aufgeführt.

Vorgaben zu Wartefläche, Fahrgastunterstand und Möblierung

Dimension und Lage

- Der Fahrgastunterstand (FGU) hat eine überdachte Fläche von mind. 4,50 qm aufzuweisen. Größere FGU sind bei entsprechender Fahrgastfrequenz sehr empfehlenswert.
- Im FGU ist ein freier und überdachter Aufstellbereich von mind. 1,50 x 1,50 m für Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator vorzusehen.
- An allen Bereichen der Haltestellen ist eine freie Breite von 1,50 m zu gewährleisten. Zwischen einzelnen Ausstattungselemente genügen auch 0,90 m. Die Durchgangsbreiten werden vom am weitesten in den Raum ragenden Bauteil bestimmt (z.B. Griff, Abfallbehälter etc.). Die Breite von 1,50 m ermöglicht Menschen im Rollstuhl die eigenständige Bewegung inkl. Wendevorgängen.
- Der FGU ist i.d.R. hinter dem Einstiegsbereich der 2. Tür zu platzieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im gesamten Bereich der 2. Tür eine freie Bewegungsfläche von 2,50 m Breite sicherzustellen ist.

Gesamtgestaltung des FGU

- Das Tragegerüst ist in VBB-Grau (Dach) bzw. VBB-Grau 40 % oder VBB-Rot (Ständer) auszuführen. Farbvorgaben finden sich im Corporate-Design-Manual des VBB (Anhang 7.1 zur VBB-Richtlinien Fahrgastinformation) und in der Anlage 6 der RiLi ÖPNV Invest.
- Die Seitenwand in Richtung ankommender Bus ist in transparenter Bauweise, i.d.R. aus Sicherheitsglas, auszuführen. Durch die transparente Bauweise ist eine direkte Sichtbeziehung zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal gegeben. Somit können beide Parteien den Haltevorgang des Fahrzeugs rechtzeitig berücksichtigen. Die übrigen Seitenwände können in Holzbauweise ausgestaltet werden.
- Soweit möglich sind zwei Seitenwände und eine Rückwand vorzusehen. Werden nicht-transparente Materialien verwendet, können ggf. einzelne Seitenwände (in Richtung kommender Verkehr) entfallen.
- Die transparenten Wände sind mit kontrastreichen, nicht entfernbaren Sichtstreifen (Kontraststreifen) in zwei Höhen („Kniehöhe“: 0,40 bis 0,70 m und „Augenhöhe“ 1,20 bis 1,60 m) auszustatten. Die Vorgaben zu Höhe und Breite der Kontraststreifen finden sich in der DIN 18040-1 wieder. Diese Markierungen müssen jeweils eine Höhe von mind. 0,80 m haben und über die gesamte Glasbreite reichen. Die Kontraststreifen helfen insbesondere sehbehinderten Menschen und schützen zudem vor unerwünschtem „Vogelschlag“. Passfähige Ausführungen sind z.B. kratzfester Siebdruck (auch Muster oder Schriftzüge sind möglich) oder Gravuren. Bei abweichenden Materialien (nicht-transparent) kann auf diese verzichtet werden. Die VBB-Vorgaben entsprechen den Normen vollumfänglich.

- An der Frontseite des Daches ist in Richtung ankommender Bus der Name der Haltestelle in der VBB-Standardschrift („Transit“) anzubringen. Die VBB-Standardschrift ist im Dokument *VBB-Richtlinien Fahrgastinformation* (Abschnitt 1.1) definiert.
- Nähere Ausführungen sind in der Anlage 7 zur RiLi ÖPNV Invest zu finden

Dach des FGU

- Das Dach ist in nicht-transparenter Bauweise und optimalerweise als Flachdach (ggf. Pultform) mit glatter, abwischbarer Oberfläche an der Dachunterseite auszuführen.
- Zwischen der äußeren Dachkante und dem Bordstein (Anfahrbereich Fahrzeug) sind mind. 1,00 m Abstand einzuhalten.
- Die Unterkante des Daches ist mit einer Mindesthöhe von 2,25 m über der Wartefläche auszuführen.
- Die Ableitung von Regen- und Schmelzwasser hat so zu erfolgen, dass kein Wasser in Richtung der wartenden Fahrgäste im FGU abfließt.

Beleuchtung des FGU

- Fahrgastunterstände sollen eine eigene Beleuchtung aufweisen. Ausnahmen sind bei Haltestellen der Kategorie C2 und C3 möglich.
- Die Beleuchtung kann auch als eigenständige Solarlösung vorgesehen werden. Bewegungsmelder oder fahrplanabhängige Abschaltungen (Zeitschaltung) sind möglich.

Sitzgelegenheiten

- Ist ein Fahrgastunterstand vorhanden, soll dieser auch Sitzgelegenheiten für etwa 2-4 Personen bieten.
- Sitzgelegenheiten sollen eine Höhe von etwa 46-48 cm aufweisen und sind stufenlos erreichbar zu errichten.
- Die Sitzgelegenheit ist möglichst in Holzbauweise auszuführen. Armlehnen sind erwünscht. Rückenlehnen bei einzelnstehenden Objekten sind zumindest teilweise vorzusehen.
- Sitzgelegenheiten sind auch außerhalb von Fahrgastunterständen erwünscht und bei Haltestellen der Kategorie A und B und bei Sonderbedarfen nach Kapitel 2.1 grundsätzlich vorzusehen.

Abfallbehälter

- Haltestellen sind mit Abfallbehältern auszustatten. Ausnahmen sind bei Haltestellen der Kategorie C2 und C3 möglich.
- Im Sinne der Barrierefreiheit sollen sie stufenlos erreichbar, taktil erfassbar und kontrastreich gestaltet sein.
- Die Abfallbehälter sind außerhalb von Fahrgastunterständen und nicht am Haltestellenmast anzubringen.
- Bei der Positionierung ist außerdem zu berücksichtigen, dass im gesamten Bereich der 2. Tür eine freie Bewegungsfläche von 2,50 m Breite sicherzustellen ist (zur Position der 2. Tür vgl. Abschnitt 3.1.1). Zu Bodenindikatoren ist ein Abstand von mind. 0,60 m zu wahren.
- Die Bauhöhe (Einwurfbereich) soll max. 85 cm betragen und die Unterkante soll weniger als 10 cm über der Wartefläche liegen. Eine zusätzliche Vorrichtung für die Entsorgung von Zigarettenresten wird empfohlen.



Abbildung 17: Details nach VBB-Vorgaben: 3-Felder-FGU transparent oder in Holzbauweise, Seitenwand mit Kontraststreifen, Abfallbehälter (dargestellt ist eine Variante)

3.4 Beleuchtung und Sicherheitseinrichtungen

Alle Haltestellen sollen grundsätzlich eine Beleuchtung aufweisen, welche den Aufenthalt attraktiv und sicher gestaltet sowie die Fahrgastinformation (Lesbarkeit der Aushänge zu Fahrplan, Tarife etc.) sicherstellt. Zudem muss die Beleuchtung so angelegt sein, dass der Fahrer des ankommenden Busses wartende Fahrgäste möglichst frühzeitig erkennt. Hierfür ist zu prüfen, inwieweit die vorhandene Straßenbeleuchtung ausreicht oder ob diese versetzt bzw. durch weitere ergänzt werden muss. Auch beleuchtete Fahrgastunterstände können sinnvoll sein, um ungenügende Ausleuchtung zu ergänzen. Gerade bei separat beleuchteten Haltestellen ist Augenmaß zu bewahren. Wenn diese zwischen 21 und 5 Uhr nicht bedient wird, ist zu dieser Zeit ggf. keine Beleuchtung erforderlich. Auch ökologische Aspekte (Stromverbrauch, Lichtverschmutzung, Schädigung von Flora und Fauna) können gegen eine zu intensive Beleuchtung sprechen. Daher wird hier eine Kompromisslösung empfohlen.

Neben der Beleuchtung können Haltestellen weitere Einrichtungen zum sicheren Aufenthalt aufweisen (z. B. Trenngitter zum dahinter geführten Radweg). Trenngitter an der Fahrbahnkante sollten aus Gründen der Barrierefreiheit, Fahrzeug- und Verkehrssicherheit nicht eingesetzt werden.

Sicherheitseinrichtungen

Drängelgitter zwischen Fahrbahn und Wartefläche stellen für Fahrzeuge eine Beschädigungsgefahr dar und hindern den barrierefreien Übergang zwischen Wartefläche und Fahrzeugen. Zudem besteht die Gefahr, dass insbesondere Kinder zwischen Drängelgitter und Fahrbahn unter das Fahrzeug gedrängt werden.



Abbildung 18: Ausleuchtung eines Haltestellenbereichs durch die öffentliche Straßenbeleuchtung

Vorgaben zur Beleuchtung der Haltestelle

- Eine Beleuchtung von begleitenden Gehwegen oder der Straße im direkten Bereich der Haltestelle sind an Haltestellen der Kategorien C2 und C3 als ausreichend zu betrachten.
- Beleuchtungen in Fahrgastunterständen allein stellen keine ausreichende Beleuchtung der gesamten Haltestelle dar.
- Die technische Ausführung soll als blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung erfolgen. Die Abstrahlung in den Himmel ist zu vermeiden.
- Bemessung und Berechnung der individuell notwendigen Beleuchtungsstärke regelt die DIN EN 13201.
- An Straßen ohne Stromversorgung sind Solarleuchten als Alternative zur herkömmlichen Beleuchtung empfehlenswert. Diese sind ebenfalls förderfähig.
- Bewegungsmelder oder fahrplanabhängige Abschaltungen (Zeitschaltung) sind möglich.

Vorgaben zu Sicherheitseinrichtungen

- Befindet sich die Haltestelle als Insel in Straßenlage sind Trenngitter zu installieren. Diese sollen über mind. 50 % der Haltestellenlänge mit Spritzschutz ausgeführt werden.
- Wird hinter der Haltestelle ein Radweg geführt, ist eine Gefahrenabschätzung vorzunehmen und sind ggf. Trenngitter zu errichten.
- Ggf. vorgesehene Trenngitter sind hinter der vorgegebenen Haltestellenbreite anzubringen.
- Trenngitter sollen eine Höhe (Oberkante) von 0,90-1,00 m aufzuweisen.
- Trenngitter („Drängelgitter“) zwischen Wartefläche und Fahrbahn sind nicht zulässig.
- Besteht ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis, so sind die Haltestellen breiter als mindestens gefordert auszuführen (zur Haltestellenbreite vgl. Abschnitt 3.1.2.)

3.5 Fahrgastinformation und Vertrieb

Das Thema Fahrgastinformation an Haltestellen obliegt vorrangig den Verkehrsunternehmen. Dies bezieht sich bspw. auf die Fahrpläne und Tarifinformationen. Der NVP enthält abschließende Vorgaben dazu.

Zuständig sind die Verkehrsunternehmen auch für die Ausstattung der Haltestellen mit Echtzeitinformationen. Die an der Haltestelle vorhandenen Fahrgastinformationen tragen dazu bei, das Nahverkehrsangebot bekannt zu machen und die Orientierung zu erleichtern. Dabei richten sich die Informationen ausdrücklich auch an Menschen, die bisher das Nahverkehrsangebot nicht nutzen. Bei entsprechender Ausstattung können Haltestellen auch die Funktion eines zentralen lokalen Informationspunktes einnehmen (z.B. durch Ortspläne / Umgebungsinformationen) und dabei mittelbar neue KundInnen für das öffentliche Mobilitätsangebot gewinnen. Dabei spielt die Aktualität der Informationen eine große Rolle, so dass eine regelmäßige Überprüfung notwendig ist. Für das Anbringen von Fahrgastinformationen am Haltestellen-

mast ist ausschließlich das Verkehrsunternehmen zuständig. Gegebenenfalls reicht der Platz dort nicht aus, um neben Fahrplänen auch Liniennetzplan oder Tarifinformationen auszuhängen. Der Mindestumfang von Informationen wird in Abhängigkeit von der Haltestellenkategorie festgelegt und ist der Übersicht im Anhang 6.1 dargestellt.

Weitere Fahrgastinformationen vor Ort sind ausdrücklich erwünscht und zulässig. Dabei ist zu beachten, dass die verkehrlichen Informationen der Verkehrsunternehmen klar zu erkennen sind. Sollen ergänzende lokale Informationen vorgehalten werden (z.B. zu touristischen Highlights in der Umgebung), wird eine Trennung der Aushangbereiche empfohlen. An Haltestellen mit touristischer Bedeutung sollte, entsprechend ein separater Schaukasten vorgesehen werden. Vorgaben zur Haltestellenbenennung finden sich auch im Dokument VBB-Richtlinien zur Fahrgastinformation im Abschnitt 2.2. Die Zuständigkeit dafür liegt ebenfalls bei den Verkehrsunternehmen.

Der Verkauf von Fahrausweisen erfolgt überwiegend im Fahrzeug beim Fahrpersonal. Einrichtungen direkt an den Haltestellen (Fahrausweisautomaten) sind im Landkreis Potsdam-Mittelmark nicht vorhanden. Darüber hinaus können die Fahrscheine online über die VBB-App erworben werden.

Der Haltestellenmast mit den Haltestellenzeichen nach StVO (Zeichen 224) regelt auch ein Parkverbot 15 m

davor und dahinter. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand mit Längsparken vor dem Haltebereich ist ein ergänzendes Parkverbot einzurichten. Ein ergänzendes Parkverbot vor der Haltestelle zur Sicherstellung einer gradlinigen Anfahbarkeit ist beispielsweise mittels Markierung des Zeichens 299 nach StVO (Zickzack-Linie) möglich. Die Aufstellung der Haltestellenmasten liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen.



Abbildung 19: Beispiele für Belegungen in Schaukästen nach VBB-Richtlinien

Vorgaben zu Fahrgastinformation und Vertrieb

Fahrgastinformation

- Bei touristischer Bedeutung der Haltestellen sollen zusätzliche Schaukästen angebracht werden.
- Alle Fahrgastinformationen sollen stufenlos erreichbar sein.
- Die schriftlichen Informationen sind so zu gestalten, dass eine barrierearme Lesbarkeit gegeben ist. Dies bedeutet u.a., dass alle Informationen möglichst in Schriftgröße 12 pt. dargestellt werden.
- Informationen zur Gestaltung von Verkehrsinformationen sind der VBB-Richtlinien Fahrgastinformation (Abschnitt 4.1) zu entnehmen.
- Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sind sehr erwünscht. Aktuell sind diese an den Haltestellen der Kategorie A und B vorzuhalten. An den Haltestellen der Kategorie C1 ist eine Bedarfsprüfung vorzunehmen. Einrichtungen der DFI müssen die Abstandsflächen (Durchgangsbreite, Abstände Bodenindikatoren, Kopffreiheit Unterkante 2,25 m) einhalten. Eine Integration in den FGU (ggf. als Teil der Vitrine) ist möglich, sofern die Sichtbeziehung zum Fahrzeug sichergestellt ist. Zuständig sind die Verkehrsunternehmen.
- An Haltestellen der Kategorie A ist eine Uhr zu installieren. An Haltestellen der Kategorie B sowie an Haltestellen mit Sonderbedarf Freizeit und Tourismus ist eine Bedarfsprüfung vorzunehmen. Uhren können auch durch Integration in DFI sichergestellt werden.

Haltestellenmast

- Der Haltestellenmast soll im vorderen Bereich (zwischen 1. und 2. Tür) der Haltestelle positioniert werden und 1,50 m Mindestabstand vom Haltestellenbord aufweisen.
- Dabei muss sichergestellt sein, dass das am Mast befestigte Haltestellenschild aus ausreichender Entfernung erkennbar ist.
- Bei Haltestellen am Fahrbahnrand mit Längsparken vor dem Haltebereich ist ein ergänzendes Parkverbot einzurichten.

- Zwischen Haltestellenmast bzw. Vitrine und anderen Objekten sind Durchgangsbreiten von 1,50 m sicherzustellen und Abstände zu Bodenindikatoren von 0,60 m zu wahren.

Schaukästen

- Die Schaukästen sind so anzubringen, dass sich die darin befindlichen Informationen in einer mittleren Höhe von 1,30 m mit Abstand nach oben und unten von max. 0,30 m befinden.
- Zum Umfang der Informationen vgl. Kapitel 3.5 dieses Leitfadens. Eine Standardbelegung für Schaukästen lässt sich dem Dokument VBB-Richtlinien zur Fahrgastinformation (Abschnitt 4.1) entnehmen.
- Befinden sich an der Haltestelle Fahrgastunterstände, sind bei Haltestellen der Kategorie A und B vorzugsweise dort Schaukästen zur Fahrgastinformation zu installieren. Schaukästen in Fahrgastunterständen sind in frei erreichbaren Bereichen anzubringen, d.h. nicht über Sitzgelegenheiten.
- Schaukästen können jedoch auch außerhalb eines Fahrgastunterstandes aufgestellt werden. Dies adressiert insbesondere Schaukästen mit zusätzlichen touristischen Informationen.
- Alle Schaukästen müssen über ein „einfaches“, einheitliches Schließsystem verfügen, welches sowohl der Kommune (für touristische Informationen) als auch dem VU die Nutzung gewährleistet. Dies ist durch ein Dreikant-Verschließsystem zu gewährleisten.
- Nähere Informationen sind in der Anlage 7 zur Rili ÖPNV Invest enthalten.

3.6 Werbung an Haltestellen

Im Landkreis ist es in einzelnen Kommunen üblich, Werbeflächen an den Fahrgastunterständen vorzusehen. In der Regel sind dafür darauf spezialisierte Werbefirmen zuständig. Innerhalb des Landkreises erhalten die Kommunen dafür kein Geld. Die Werbefirma übernimmt jedoch die Wartung und Pflege der Haltestelle inklusive der Müllentsorgung. Teilweise ist auch der Ersatz von beschädigten Scheiben Teil der Leistung des Unternehmens. Insofern kann Werbung dazu beitragen, den Aufenthalt für Fahrgäste attraktiver zu gestalten.

Dennoch ist Werbung grundsätzlich zurückhaltend einzusetzen. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit, zum Sicherheitsempfinden und zum Fahrgastkomfort dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Sollten durch Werbung Einnahmen bei den Kommunen akquiriert werden sind diese anteilig bezogen auf den Fördersatz von erhaltenen Fördermitteln für den Zeitraum der Zweckbindungsfrist abzuziehen.

Sollen FGUs ausgetauscht werden in denen sich Werbung befindet wird den Kommunen empfohlen, sich vorher mit der zuständigen Werbefirma in Verbindung zu setzen.

Vorgaben zu Werbung an Haltestellen

- Werbung am Haltestellenmast und im Bereich der Fahrgastinformation sind nicht zulässig. In Vitrinen können aber klar abgegrenzte Bereiche für Angebote von Kommunen oder Verkehrsunternehmen vorgesehen werden.
- Fahrgastinformationen haben gegenüber werbenden Informationen (dies umfasst auch touristische Informationen) immer Priorität
- Werbende Einrichtungen an den Haltestellen sind so anzulegen, dass die Sichtbeziehung zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal jederzeit sichergestellt ist. Insbesondere ist dies bei Seitenwänden von Fahrgastunterständen zu beachten.
- Dauerhaft werbende Einrichtungen sind im Bereich der Haltestelle möglich, sofern der Gesamteindruck davon nicht dominiert wird. Dies gilt insbesondere für öffentlich nutzbare Angebote in der nahen Umgebung der Haltestelle (Kultureinrichtung, Ausflugslokal, Behörde o.ä.).
- Werbung mit akustischen oder dynamischen Anzeigen ist nicht zulässig.

3.7 Ausnahmen zu den vorgenannten Vorgaben

Aufgrund vielfältiger besonderer Situationen wird es nötig sein, abweichend von den zuvor ausgeführten Regelvorgaben für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Sonderlösungen zu finden. Dazu werden hier mögliche angepasste Lösungen ausgeführt. Es wird dabei nicht auszuschließen sein, weiterhin Einzelfallentscheidungen zu treffen. Mögliche Ausnahmebestände sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt. Ob

besondere Ausnahmesituationen vorliegen, kann einerseits durch die Akteure in der Kommune bestimmt werden oder wird im Verlauf der Ausführungsplanung durch Beteiligung der Träger öffentlicher Belange TÖB (z.B. Untere Denkmalschutzbehörde oder Untere Naturschutzbehörde) angemerkt. Im Ergebnis müssen dann die verschiedenen Anforderungen untereinander abgewogen werden. Die nachfolgenden Ausführungen geben dafür Entscheidungshilfen.

Regelungsbedarf	... ist gegeben, wenn:
Ungenügende Platzverfügbarkeit	Die Länge oder Breite der Haltestelle am Bestandsstandort oder Wunschstandort nicht herstellbar ist oder ein Ausstattungsmerkmal nicht platzierbar werden kann.
Denkmalpflege	Ein Baudenkmal/Industriedenkmal befindet sich in Sichtbeziehung zur Haltestelle oder ein Gartendenkmal befindet sich direkt angrenzend. Dies kann auch zutreffen, wenn die Haltestelle in einem Flächendenkmal liegt oder sich direkt angrenzend ein Bodendenkmal befindet. Die Untere Denkmalschutzbehörde ist dann einzubeziehen. Die daraus eventuell resultierenden Auflagen sind zusätzlich förderfähig.
Naturschutz	Die Haltestelle befindet sich in einem Schutzgebiet, es bestehen Vorgaben aus Planwerken (z.B. Lage in einer baurechtlichen Ausgleichsfläche) oder es befindet sich ein geschütztes Einzelobjekt im Bereich der Haltestellenfläche (z. B. Baum entsprechend Baumschutzsatzung oder Naturdenkmal). Auch jede Form von Neuversiegelung ist anzuzeigen. Die Untere Naturschutzbehörde ist dann einzubeziehen. Die daraus eventuell resultierenden Auflagen sind zusätzlich förderfähig.

Tabelle 2: Mögliche Gründe für Ausnahmeerfordernisse

3.7.1 Ungenügende Platzverfügbarkeit

An wenigen Orten, insbesondere in innerörtlichen Lagen, können die im Leitfaden benannten Vorgaben nicht vollumfänglich eingehalten werden. Um dennoch die Anforderungen an attraktive und barriere-

freie Haltestellen einzuhalten sind mögliche Abweichungen möglich. Dabei gilt die Grundposition, dass ungenügende Platzverfügbarkeit i.d.R. kein Grund ist, auf einen normgerechten Ausbau zu verzichten.

Folgendes Vorgehen ist dabei vorgesehen:

1. Ein alternativer Standort für die Haltestelle mit ausreichend Entwicklungsplatz und vergleichbarer Erschließungsfunktion ist zu suchen. Die Prüfung von Alternativstandorten ist zu dokumentieren.
2. Ist kein alternativer Standort verfügbar, sind die nachfolgend ausgeführten reduzierten Ausbaustandards möglich. Für dort nicht benannte Vorgaben, insbesondere zu Bodenindikatoren, sind keine Abweichungen möglich.
3. Ist auch mit diesen reduzierten Standards am Bestandsstandort kein Ausbau möglich, ist eine Förderung über die Richtlinie des Kreises *nicht* möglich. Eine Verbesserung der Ausstattung der Haltestellen ist dennoch ausdrücklich gewünscht.
4. Die Aufgabe eines Haltestellenstandortes aus Gründen des nicht möglichen Ausbaus ist ausdrücklich nicht vorgesehen.



Abbildung 20: Schmale Haltestelle

Anpassungsoptionen bei ungenügender Platzverfügbarkeit

- Die Länge der Haltestelle kann kürzer ausfallen als regelhaft vorgegeben, muss aber die Mindestlänge von 9 m aufweisen. Dabei ist zunächst die jeweils nächstkürzere Ausbaulänge zu prüfen (vgl. Abschnitt 3.1.1). Als Hilfe dient das „Prüfschema zur Überprüfung der Haltestellenlänge (Kapitel 6.3).
- Die Breite der Haltestelle kann an einigen Abschnitten der Haltestelle zwischen 1,50 und 2,50 m betragen, sofern der Bereich der 2. Tür die Regelbreite von 2,50 m aufweist. Zur Lage der 2. Tür vgl. Abschnitt 3.1.1.
- Im Bereich der 2. Tür kann– in Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen – die Breite der Haltestelle zwischen 1,50 und 2,50 m betragen, sofern dann mindestens in diesem Bereich ein passender Hochbord von 21 bis 22 cm eingebaut wird. Der Einsatz von Hochborden ist nur möglich, wenn die Haltestelle baulich so ausgeformt ist, dass ein Überstreifen durch den Bus vermieden wird.
- Ist eine Busbucht vorhanden und die Platzverfügbarkeit ungenügend ist der Rückbau der Busbucht und die Nutzung der entsprechenden Breite für die Haltestelle zu favorisieren.

- Der Fahrgastunterstand kann an einem anderen Standort im Haltestellenbereich platziert werden, sofern dies in direkter räumlicher Nähe zur Haltestelle geschieht und die störungsfreie Sichtbeziehung zum Fahrzeug gegeben ist. Der Fahrgastunterstand kann entfallen, sofern eine andere Platzierung nicht möglich ist.

3.7.2 Denkmalpflegerische Aspekte

Zum optischen Schutz eines baulichen Ensembles oder einer gestalteten Grünanlage kann es den Wunsch nach einem zurückhaltenden Erscheinungsbild geben. Gegebenenfalls stehen dem Wunsch aktuelle zeitgenössische Anforderungen (Öffentlicher Personenverkehr) und individuelle Anforderungen (Barrierefreiheit) entgegen. Eine Abwägung ist notwendig, eine alleinige Priorisierung des Denkmalschutzes ist allerdings nicht akzeptabel. Zu beachten ist dabei insbesondere auch die Regelung aus § 1 Abs. 4 des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes: „Denkmal-

schutz und Denkmalpflege berücksichtigen die Belange von Menschen mit Behinderung im Rahmen der geltenden Gesetze“. Für den Verzicht auf geeignete bauliche Maße (z.B. Höhen) besteht keine Notwendigkeit. Diese werden grundsätzlich als optisch anpassbar angesehen. Denkbare Anpassungen sind in nachfolgend aufgeführt. Im Fall von Haltestellen im Bereich von Denkmalen wird empfohlen, sich frühzeitig mit der Unteren Denkmalschutzbehörde über deren Belange auszutauschen. Eine Förderung ersetzt nicht die notwendige denkmalrechtliche Erlaubnis.

Anpassungsoptionen bei besonderen denkmalpflegerischen Aspekten

- Für den Haltestellenbelag und die Bodenindikatoren können abweichende Materialien und Farbvarianten gewählt werden. Dabei sind die Vorgaben zur visuellen Erkennbarkeit (Kontrastwerte) einzuhalten. Die Bodenindikatoren sind zwingend DIN-gerecht auszugestalten (Profilierung). Hinweise zur Profilierung der Bodenindikatoren finden sich in DIN 32984. Abweichende Materialien sind insbesondere Granit statt Beton.

3.7.3 Naturschutzaspekte

Bei Anlage oder Umbau einer Haltestelle in geschützten Bereichen, können besondere Anforderungen des Naturschutzes gegeben sein. Dabei geht es i.d.R. um

die umweltverträgliche Verbindung baulicher Maßnahmen bzw. deren Minimierung. Der Erhalt von Bestandsbäumen ist unbedingt anzustreben.

Anpassungsoptionen bei besonderen Anforderungen des Naturschutzes

- Die Breite der Haltestelle kann abschnittsweise zwischen 1,50 und 2,50 m betragen, sofern der Bereich der 2. Tür die Regelbreite von 2,50 m aufweist. Zur Lage der 2. Tür vgl. Abschnitt 3.1.1.
- Der feste Haltestellenbelag kann auf den Bereich der Haltestellenmindestlänge von 9 m beschränkt werden (Reduktion Versiegelung).
- Der Leitstreifen kann entfallen, wenn der Mindestabstand zu Objekten (z. B. Bestandsbäumen) von 0,60 m nicht eingehalten werden kann. Der Auffindestreifen kann an einer anderen Stelle vorgesehen werden.
- Der Fahrgastunterstand kann in reduzierter Form errichtet werden oder ganz entfallen.



Abbildung 21: Reduzierte Pflasterung bei schützenswertem Baumbestand

3.8 Detailskizze

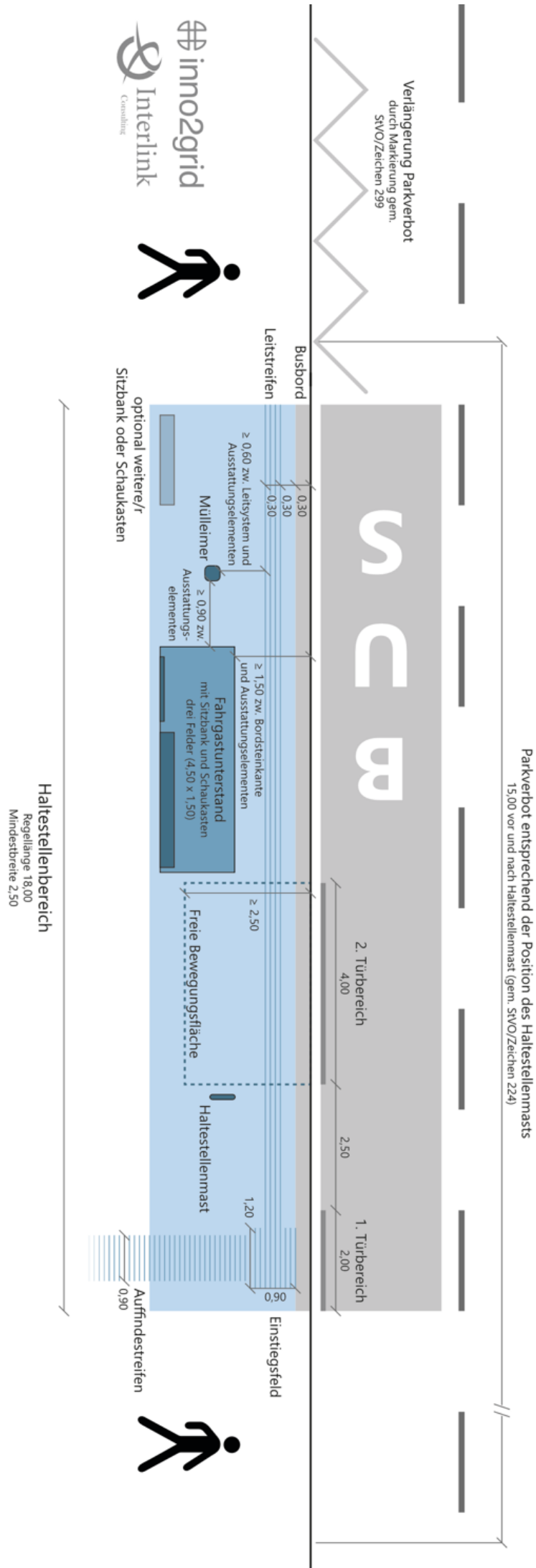


Abbildung 22: Detailskizze einer Haltestelle am Fahrbahnrand

4. INTERMODALE FUNKTIONEN

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfügt über starke Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises und ins Umland z.B. nach Berlin. Dies wird sich in den kommenden Jahren verstärken, da der Trend der Suburbanisierung weiter anhält. Um die daraus erwachsenden Pendlerverkehre im Sinne der Nachhaltigkeit nicht allein mit dem Motorisierten Individualverkehr zu bewältigen, braucht es einen starken und attraktiven ÖPNV. Und es braucht Anschlusspunkte zu anderen

Verkehrsmitteln, um die sogenannte „letzte Meile“ (Weg zum/vom ÖPNV) individuell und nach Wunsch verfügbar begehen zu können. Dies ist vor allem für die weniger gut angeschlossenen Gebiete in peripherer Lage wichtig, in denen der ÖPNV als alleiniges Angebot oft nicht ausreichend ist. Hier können on-demand Angebote als Ergänzung zum klassischen Linienverkehr helfen, den ÖPNV als das Rückgrat des regionalen Mobilitätssystems zu stützen.

4.1 Umsteigeanlagen

Die Realisierung des Leitgedankens intermodaler Mobilität spiegelt sich in der Einrichtung von Mobilitätsstationen wider. Mobilitätsstationen bündeln verschiedene Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Car- und Bike-sharing) an einem Ort und erleichtern so den Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel. Sie werden bevorzugt an ÖPNV-Knotenpunkten bzw. Endhaltestellen als Angebotserweiterung errichtet. Mobilitätsstationen stellen gut sichtbar und leicht zugänglich Mobilität für alle Nutzergruppen zur Verfügung und sind nach dem Gedanken des „**Design für alle**“ ebenfalls im Sinne der Barrierefreiheit zu gestalten.

Neben den reinen Mobilitätsangeboten können die Stationen auch als zentrale Anlaufstellen für weitere Dienstleistungsangebote dienen. Die Bereitstellung z.B. einer Paketstation an einer Mobilitätsstation kann einen hohen Mehrwert für Pendlerinnen und Pendler bieten und dazu beitragen, (Um)Wege einzusparen.

Die genaue Ausgestaltung von Mobilitätsstationen und ihrer einzelnen Stationselemente wird derzeit im Rahmen des separaten Projektes „Mobilstationen in PM“ betrachtet und ist im Detail nicht Bestandteil dieses Leitfadens.



Abbildung 23: Radabstellanlage in räumlicher Nähe



Abbildung 24: Radabstellanlage an der Haltestelle

4.2 Zuwegung, Wegeleitung

Im Sinne der barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen müssen, neben der Haltestelle selbst, auch das **Auffinden** und die **Erreichbarkeit** der Haltestelle barrierefrei möglich sein. Dies verhilft beeinträchtigten Personengruppen zu selbstbestimmter Mobilität.

Um eine Haltestelle frühzeitig als Haltestelle zu erkennen, sollte es feste Wiedererkennungsmerkmale geben. So ist jede Haltestelle mit einem Haltestellensymbol (Verkehrszeichen 224) zu kennzeichnen, auf dem auch der Haltestellenname erkennbar ist. Gibt es an der Haltestelle einen Fahrgastunterstand, soll auch hier der Haltestellenname gut sichtbar sein.

Für die Erreichbarkeit ist grundsätzlich zu beachten, dass die Haltestelle in mindestens einer Richtung an ein barrierefreies Wegenetz angeschlossen ist. Hierfür muss der Hochbord einer Haltestelle wieder auf Gehwegniveau abgesenkt werden. Sofern kein Gehweg vorhanden ist, muss eine Absenkung auf Straßenniveau ermöglicht werden.

Hindernisse und Gefahrenstellen im Umfeld der Haltestelle sollten stark kontrastierend gestaltet sein. Zudem sollte das Umfeld der Haltestelle mit einem **rutschfesten Bodenbelag** ausgestattet sein, da vor allem ältere Menschen einen eher unsicheren Gang haben. Für z.B. RollstuhlfahrerInnen, SeniorInnen mit Gehhilfe und Eltern mit Kinderwagen ist zudem eine

erschütterungsarme, berollbare und **stufenlose Zuwegung** für einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV-System zwingend erforderlich. Zudem ist diesen Nutzergruppen bei Durchgängen eine **lichte Durchgangsbreite von mindestens 1,5 m** zu gewähren, um ihnen vollen Bewegungsspielraum beim Wenden zu bieten. In der H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) von 2011 stehen unter 3.1.2 weitere Vorgaben zur Gestaltung von Gehwegen, die hier aufgegriffen werden:

- Längsneigung max. 3 %
- Längsneigung >3 % → alle 6 m neigungsfreie Bereiche einrichten
- Querneigung max. 2 %
 - Rampen, zur Überwindung von Höhenunterschieden max. 6 % Steigung, ohne Querneigung

Die angrenzenden und zur Haltestelle führenden Gehwege sollen sich an den Vorgaben der RAS 06 orientieren, aber die Vorgaben der DIN 18040-3 nicht unterschreiten.

Für alle Nutzergruppen ist die Möglichkeit einer **barrierefreien Querung** von angrenzenden Straßen elementar für eine barrierefreie Haltestellengestaltung. Dabei ist v.a. auch auf eine **konfliktfreie Radwegführung** zu achten, die ggf. durch den Einsatz unterschiedlicher Bodenbeläge unterstützt wird (siehe Kapitel 4.2.1).

4.2.1 Radwegführung an Haltestellen

Wird der Radverkehr im Seitenraum (Radweg, Geh-/Radweg) geführt und befindet sich in diesem Bereich eine Bushaltestelle, so ist die Führung des Radverkehrs über die Wartefläche **nicht barrierefrei** und daher **zu vermeiden**. Der Interessenkonflikt zwischen wartenden Fahrgästen und Radfahrenden ist zu groß. Der Konflikt resultiert vor allem aus den unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden und Zufußgehenden. Darüber hinaus muss auf die Einhaltung einer guten Sichtbeziehung zwischen den Nutzergruppen geachtet werden. Vor allem während des Ein- und Aussteigevorgangs ist die Gefahr einer Kollision am größten. Für die Planung und Realisierung von barriere-

freien Haltestellen sind daher dringend die **Bedürfnisse der ein- und aussteigenden Fahrgäste** zu berücksichtigen.

Während die Straßenverkehrsordnung (StVO) Vorgaben zum gegenseitigen Verhalten von Radfahrenden und Fahrgästen des ÖPNV macht, findet man in der DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen) bauliche Hinweise zur Reduzierung von Konflikten zwischen Ein- und Aussteigenden und Radfahrenden im Haltestellenbereich. Nach StVO §20 Abs. 2 dürfen Radfahrende an ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen lediglich mit Schrittgeschwindigkeit und mit ausreichendem Ab-

stand vorbeifahren. Die DIN 18040-3 gibt vor, dass **sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen** der verschiedenen Funktionsbereiche vorhanden sein müssen. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark empfiehlt die konfliktfreie Führung der Radwege im Haltestellenbereich, bevorzugt im Seitenraum (z.B. hinter der Wartefläche

und einem etwaigen Fahrgastunterstand) oder auf der Straße. Querungen von stark frequentierten Radwegen durch Zufußgehende sind an Haltestellen mit Fußgängerüberwegen (Verkehrszeichen 350) zu markieren. Ein markierter Radweg im Bereich der Wartefläche ist grundsätzlich nicht akzeptabel.

Bei der eigenständigen Führung von Geh- und Radweg...

- darf es keine Radwegführung **über den Warte- und Einstiegsbereich** geben.
- ist der Radweg **bevorzugt hinter der Wartefläche** zu führen. Bei geringer Platzverfügbarkeit ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg anzulegen.
- soll der Abstand zwischen Wartefläche und dahinterliegendem Radweg min. 0,30 m betragen.
- ist der Auffindestreifen im Radwegbereich zu unterbrechen.
- sind **Sichtbeziehungen** zu den Wartenden **freizuhalten** (keine dichte Bepflanzung, keine hohen Sichthindernisse).
- ist **eine bauliche Trennung von Rad- und Gehweg** (z. B. durch Grünstreifen, Pflastersteine etc.) durchzuführen. Hierfür dürfen jedoch keine Bodenindikatoren genutzt werden. Dies könnte sehbeeinträchtigte Menschen irritieren.
- Wird hinter der Haltestelle ein Radweg geführt, ist eine Gefahrenabschätzung vorzunehmen und sind ggf. Trenngitter zu errichten.
- sollen **verschiedene Bodenbeläge** bzw. farbliche Markierungen (mindestens im Haltestellenbereich) zur Trennung von Geh- und Radweg genutzt werden („baulich angelegter Radweg“) und Markierung auf dem Radweg auf Zufußgehende aufmerksam machen.

Bei geringer Platzverfügbarkeit hinter der Wartefläche soll der Radweg vor dem Haltestellenbereich – mit entsprechenden Schutzeinrichtungen zum fließenden Verkehr (Bake, Poller, Bord o.ä.) – auf die Fahrbahn geführt und anschließend wieder hochgeführt werden. In dem Fall, dass ein Radfahrstreifen ohnehin niveaugleich zur Fahrbahn geführt wird, wird dieser im Haltestellenbereich unterbrochen und anschließend weitergeführt (Abb. 26).

Vor dem Haltestellenbereich von A, B und C1-Haltestellen sollen farbliche Markierungen bzw. Piktogramme zu finden sein, um die Aufmerksamkeit der Radfahrenden auf den Haltestellenbereich und damit mögliche ein-/aussteigende Fahrgäste zu lenken. Dies kann potenzielle Gefahrensituationen beim Überqueren des Radfahrstreifens minimieren.

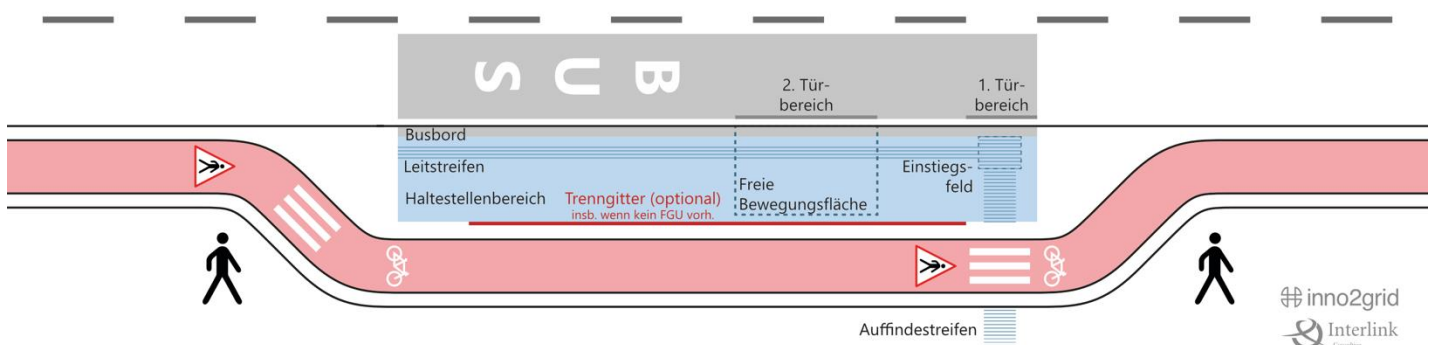


Abbildung 25: Skizze einer Haltestelle mit Radwegführung hinter dem Haltestellenbereich

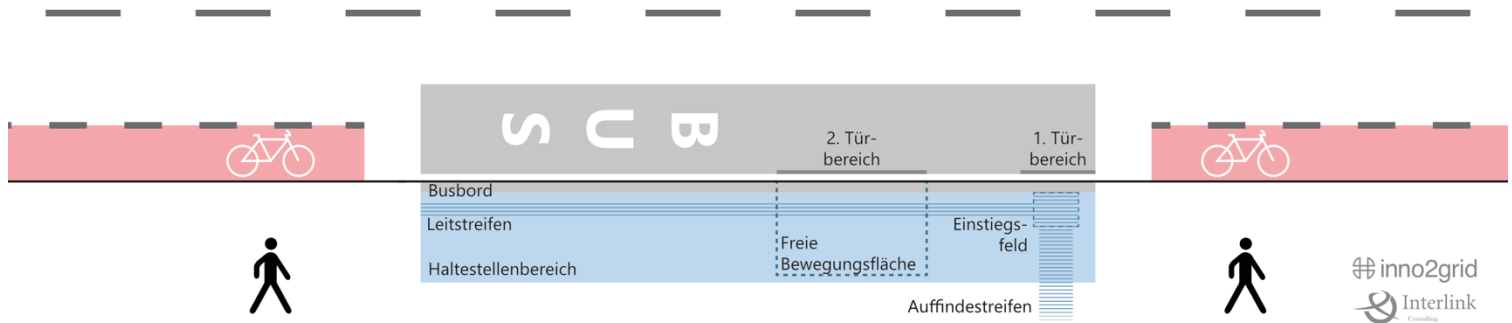


Abbildung 26: Skizze einer Haltestelle mit Radwegführung vor dem Haltestellenbereich

4.3 Anlage von Radwegen

Die geltenden baulichen Empfehlungen und Vorgaben für die Umsetzung von Radwegen finden sich vor allem in der RAST 06, der Empfehlung für Radverkehrslagen (ERA) und der DIN 18040-3 und müssen bei der Planung Beachtung finden.

Ob ein Radweg im Straßenraum oder im Gehwegbereich angelegt ist, hängt u.a. von der Flächenverfügbarkeit im Seitenraum ab. Nach Angaben der RAST 06 sind straßenbegleitende Radwege mit einer Regelbreite von 2,0 m anzulegen (bei geringer Verkehrsstärke mind. 1,6 m), sowie mit einem taktil und optisch kontrastierten Begrenzungsstreifen von mindestens 0,3 m zum Gehweg und einem Schutzstreifen zur Fahrbahn von mind. 0,5 m abzugrenzen. Ein baulicher Radweg ist demnach erst ab einer Fläche von mindestens 2,40 m realisierbar. Die Führung des Radweges hinter

dem FGU ist die zu bevorzugende Form der Radwegführung, da sie das geringste Konfliktpotenzial mit wartenden Fahrgästen birgt. Wegen des hohen Platzbedarfs ist diese Form aber nicht immer realisierbar.

Für die **gemeinsame Nutzung** von Rad- und Gehweg ist nach den Angaben der ERA innerorts ein Mindestmaß von 2,5 m einzuhalten. Die Umsetzung sollte aufgrund von hohem Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden innerorts eine Ausnahme bleiben und wird nur bei geringem Rad- und Fußverkehrsaufkommen empfohlen. Außerorts beträgt das Regelmaß eines gemeinsamen Geh- und Radweges 2,0 m (inkl. Sicherheitsraum zur Fahrbahn von 0,5 m).

Der Schutzstreifen für Radfahrende im Straßenraum sollte eine Mindestbreite von 1,5 m (ggf. zzgl. Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr) aufweisen.

4.4 Bike + Ride

Der Trend zum Radfahren wächst. Die positive Entwicklung im Bereich der Elektrofahräder vergrößert zudem die Zielgruppe der Radfahrenden, da nun auch SeniorInnen länger und häufiger das Fahrrad nutzen. Immer mehr Arbeitgeber fördern das Radfahren über das sogenannte „Jobrad-Programm“ und so wächst die Zahl der PendlerInnen, die das eigene Fahrrad für die bereits beschriebene „letzte Meile“ – den Weg zum ÖPNV-Haltestellenpunkt nutzen und so auf ihrem Arbeitsweg multimodal unterwegs sind.

Diesen multimodalen Ansatz gilt es zu fördern, u.a. indem geeignete und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Punkten bereitgestellt werden. In Tabelle 5 (Anhang 7.1) sind die Mindestausstattungsmerkmale einer Haltestelle nach den Vorgaben des VBB und des NVP PM je Haltestellenkategorie aufgeführt. Ergänzend zum aktuellen NVP sind B+R-Anlagen an Haltestellen der Kategorie A bis C1 empfohlen und werden gefördert, in den Kategorien C2 und C3 ist die Einrichtung von B+R-Anlagen anzustreben. Zudem müssen diese Anlagen bestimmte

Qualitätskriterien erfüllen, um Akzeptanz und damit Auslastung zu erhöhen.

Dabei ist nicht nur wichtig, das Fahrrad abstellen zu können, es soll nach Möglichkeit **wettergeschützt**, in **direkter Nähe** zur Haltestelle und **barrierefrei zugänglich** sein (z.B. stufenlos, hell beleuchtet, gut einsehbar). Bei der Ausgestaltung von Radabstellanlagen sind ggf. weitere Trends der Fahrradnutzung zu berücksichtigen, wie z. B. die Zunahme an Fahrradtypen (z. B. Lastenräder, E-Bikes) und Fahrradzubehör (Anhänger, Kindersitze etc.). Hieraus resultiert deutlich mehr

4.4.1 Abstellmöglichkeiten im Vergleich

Vorderradhalter sind aufgrund der geringen Standfestigkeit für Fahrräder und einer unbequemen Haltung beim Anschließen nicht zu empfehlen und entsprechend nicht förderfähig.

Anlehnbügel mit Knieholm bieten einen sicheren Stand für Fahrräder und Kinderfahrräder und ermöglichen ein bequemes Anschließen an einem festen Gegenstand. Der Anlehnbügel sollte zwischen 0,8-1,2 m lang und 0,7-0,8 m hoch sein. Bei einer Reihenaufstellung darf der Abstand zwischen zwei Bügeln nicht weniger als 1,0 m betragen. In Ausnahmefällen, bei beengten Platzverhältnissen, sollte jedoch mindestens ein Abstand von 80 cm eingehalten werden. Anlehnbügel sind platzsparend und sollten zur erweiterten Grund-Ausstattung einer Haltestelle gehören. Eine **Überdachung** der Anlehnbügel ist für die Haltestellen der Kategorien A und B vorzusehen und für die Kategorie C1 anzustreben, denn Fahrradunterstände schützen Räder, Elektrofahrräder und Fahrradanhänger vor Witterungseinflüssen. Der Nahverkehrsplan und der VBB empfehlen, zur Förderung des Umwelt-

Platzbedarf als beim Abstellen gängiger Fahrradmodelle. Aus diesem Grund sollte der Abstand zwischen zwei Fahrradbügeln großzügig dimensioniert sein.

Der VBB hat für das Land Brandenburg den Leitfaden „Parken am Bahnhof“ mit Formeln zur Bedarfsermittlung und konkreten Gestaltungsvorgaben von B+R-Anlagen herausgegeben. Die Empfehlungen des VBB zur Gestaltung der B+R-Abstellanlagen finden sich in diesem Kapitel wieder.

verbundes, die Aufwertung bestehender Radabstellanlagen durch z.B. eine Überdachung der Rahmenhalter. Seitenwände sind nicht zwingend notwendig werden im Rahmen dieses Leitfadens aber empfohlen.

Fahrradboxen (abschließbar) schützen Elektrofahrräder, Fahrradanhänger und hochwertige Räder vor Witterungseinflüssen und verringern das Diebstahlrisiko. Sie benötigen jedoch deutlich mehr Platz als Fahrradunterstände und sind teurer, da sie zusätzlich mit einem (digitalen) Schließsystem ausgestattet werden müssen.

Der VBB empfiehlt ab einer Anlagengröße von 36 Stellplätzen für Fahrräder mindestens 50 % sichere Abstellplätze vorzuhalten. Dieser Forderung schließt sich der Leitfaden an und empfiehlt, an ÖPNV-Haltestellen an Bahnhöfen der Kategorie A mit dem genannten Stellplatzbedarf die Errichtung von überdachten **Fahrradparkhäusern oder Sammelschließanlagen**. Weitere Standorte ergeben sich aus dem Projekt „Mobilstationen in PM“. Hier sollten Hoch-Tief-Einsteller aus platzsparenden Gründen zum Einsatz kommen.



Abbildung 27: Gängige Maße eines 28" Fahrrads



Abbildung 29: Anlehnbügel Hoch-Tief



Abbildung 28: Anlehnbügel

4.4.2 Lage von B+R Anlagen

Der (barrierefreie) Zugang zu den Abstellanlagen (z.B. keine Treppen) und der ebenso barrierefreie Zugang zum ÖPNV-System sind entscheidend für die Nutzung. Daher ist die Lage einer B+R-Anlage ein wichtiges Kriterium für den (barrierefreien) Ausbau von Haltestellen und sollte unbedingt Beachtung finden.

Grundsätzlich gilt: Je näher die Anlagen zur Haltestelle sind, desto höher die tatsächliche Inanspruchnahme. Deshalb sind die Abstellanlagen in **geringer Laufweite** (ohne Überdachung <20 m; mit Überdachung <50 m) zu den Haltestellenzugängen zu platzieren

4.4.3 Beleuchtung

Im Sinne der Barrierefreiheit sollten B+R-Anlagen, vor allem wenn sie überdacht sind, **gut beleuchtet** sein. Dies kann, je nach Standort, mittels Straßenbeleuchtung ausreichend erfüllt sein. Ist eine hinlängliche Ausleuchtung nicht gegeben, sollen feste Beleuchtungselemente verbaut werden, die mit Bewegungssensoren ausgestattet sind, um so eine dauerhafte Beleuchtung bei Nichtnutzung der Anlage v.a. in den Nachtstunden zu vermeiden.

Eine gute Beleuchtung von Radabstellanlagen dient u.a. dem Schutz vor Vandalismus, dem Diebstahlschutz und dem (subjektiven) Sicherheitsempfinden der Nutzer. Zudem wird das Abstellen des Fahrrades in den Dämmerungs- und Nachtstunden vereinfacht. Bei der Realisierung fester Beleuchtungselemente in den Radabstellanlagen soll auf eine insektenfreundliche Beleuchtung geachtet werden.



Abbildung 30: Überdachte Radabstellanlage mit Beleuchtung in Kleinmachnow

Für B&R-Anlagen gelten grundsätzlich die Einhaltung der DIN 79008 sowie folgende Mindeststandards:

Radabstellplatz ein- und mehrgeschossige Anlagen	Radabstellplatz in Samschließanlage	Fahrradbox	Radabstellplatz in Fahrradparkhaus/ Radstation
<ul style="list-style-type: none"> - Bodenbefestigung - Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller - Beleuchtung - ggf. Überdachung 	<ul style="list-style-type: none"> - Bodenbefestigung - Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller - Überdachung - Umzäunung der Abstellanlage - Beleuchtung - Zugangssystem 	<ul style="list-style-type: none"> - Radabstellplatz mit kompletter Einhausung - Überdachung - Beleuchtung - Bodenbefestigung - Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller - Zugangssystem 	<ul style="list-style-type: none"> - Ein- und mehrgeschossige Anlagen - Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller - Beleuchtung - Zugangssystem - Weitere Elemente sind möglich

Tabelle 3: Mindeststandards für B&R-Anlagen

Abweichungen von den Mindeststandards sind vom Antragsteller besonders zu begründen und können insbesondere bei der Kofinanzierung von Förderprogrammen zugelassen werden.

4.5 Park + Ride

Park+Ride-Anlagen sind Teil der Förderung multimodaler Mobilität und können die Nutzung des ÖPNV auf einzelnen Abschnitten von Wegen erleichtern und damit attraktiver machen. Sie bieten z.B. Berufspendlern die Möglichkeit, den größten Teil des Arbeitsweges mit dem ÖPNV zurückzulegen. Die Akzeptanz dieser Anlagen ist jedoch erheblich von ihrer Gestaltung, Dimensionierung und Nutzerfreundlichkeit abhängig. Daher sollten die in diesem Leitfaden aufgeführten Anforderungen an eine P+R-Anlage erfüllt sein.

Grundsätzlich sollten P+R-Anlagen die gleichen Standards einhalten, die für reguläre Parkplätze gelten (siehe EAR 05). Darüber hinaus haben P+R-Anlagen einige Besonderheiten, wie z.B. das zeitgleiche Ankommen vieler Pkw in den Morgen- und Abendstunden und den Zeitdruck der Pkw-FahrerInnen bei Ankunft, um den Bus oder die Bahn pünktlich zu erreichen. Daher empfiehlt es sich, Parkplätze gut sichtbar zu markieren und ausreichend groß zu dimensionieren (2,5 m). Mindestens zwei Prozent der Parkplätze sollen Behindertenstellplätze sein und einen barrierefreien Zugang zum System bieten. Behindertenstellplätze haben eine Breite von 3,5 m. P+R-Anlagen sollen im Sinne der Sicherheit und Barrierefreiheit gut ausgeleuchtet sein und keine schlecht einsehbaren Bereiche

aufweisen. Bei der Planung der Anlage sollte auf kurze Wege und eine stufenlose Wegeverbindung geachtet werden.

P+R-Anlagen sind mit einem festen und glatten Untergrund (Asphalt, Beton) anzulegen. Die Bereiche Fußwege und Fahrraum sollen baulich oder farblich voneinander getrennt sein, um den Zufußgehenden maximale Sicherheit zu gewähren.

Das Auffinden von P+R-Anlagen sollte so einfach wie möglich sein, daher ist auf eine frühzeitige Beschilderung zu achten. Mit Blick auf die Barrierefreiheit ist hierfür u.a. die Verwendung von Piktogrammen zu empfehlen.

Aufgrund des steigenden Anteils an Elektrofahrzeugen, sollten ausreichend öffentliche Lademöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Eine Bewirtschaftung von P+R-Anlagen wird ausdrücklich empfohlen – auch um mögliche Kannibalisierungseffekte beim ÖPNV zu vermeiden. Diese Aspekte sind Bestandteil des Leitfadens „Mobilstationen in PM“.

5. ORGANISATORISCHE ASPEKTE UND FÖRDERUNG

5.1 Verantwortlichkeiten/Zuständigkeiten

Die in diesem Leitfaden ausformulierten Vorgaben für Haltestellen stellen die Zielqualität der Haltestelleninfrastruktur aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger für den ÖPNV dar. Zur Erreichung dieser Qualität dient die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittel-

mark“ mit dem entsprechenden Förderprogramm des Landkreises. Diese parallel mit der Erstellung des Leitfadens neu aufgelegte Richtlinie ist als Unterstützung für die Kommunen bei der Umsetzung und für die finanziell notwendigen Investitionen gedacht. Die Kommunen selbst bleiben unbeschadet davon die Baulastträger für die Infrastruktur.

Folgende Ansprechpartner sind im Zusammenhang mit der Haltestelleninfrastruktur beteiligt:

- Für die Belange der **Angebotsplanung, Haltestellenstruktur und -kategorisierung:**
 - Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fachbereich 2 – Sicherheit, Ordnung und Verkehr, Fachdienst 26 - Verkehrsmanagement
 - Als Aufgabenträger ÖPNV, Kontakt: FB2@Potsdam-Mittelmark.de
 - Die Kategorisierung, z.B. einer neuen Haltestelle, erfolgt durch den Fachdienst 26 in Abstimmung mit dem/ den Verkehrsunternehmen und dem zuständigen Straßenbaulastträger.
- Für die Belange der **Förderung der Haltestelleninfrastruktur, insbesondere des barrierefreien Ausbaus:**
 - Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fachdienst 26, Kontakt wie oben.
- Für die Anordnung von **Haltestellen und weitere Maßnahmen nach der Straßenverkehrsordnung** (Genehmigung Beschilderungsplan, d. h. Halteverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Markierungen, etc.):
 - Für Teltow, Kleinmachnow und Werder (Havel) die jeweilige kommunale Straßenverkehrsbehörde
 - Für alle anderen Kommunen: Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fachbereich 2 – Sicherheit, Ordnung und Verkehr, Fachdienst 22 – Straßenverkehrsbehörde, Kontakt wie oben.
- Für die **Pflege der Warteflächen** und **sonstigen Haltestellenausstattung** sowie für **ergänzende Informations- und Werbeangebote** entsprechend der hier im Leitfaden benannten Umfänge sind die jeweiligen Gemeinden zuständig.
- Für die Pflege **von Haltestellenmast und Fahrgastinformationen** ist nach Regelungen des Nahverkehrsplans das jeweils beauftragte Verkehrsunternehmen zuständig. Wird eine Haltestelle von mehreren Verkehrsunternehmen bedient und eines dieser Unternehmen ist die regiobus Potsdam-Mittelmark (kurz: regiobus), so ist diese für die Sicherstellung der Grundausrüstung und Fahrgastinformation verantwortlich. Wird eine Haltestelle von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, ohne dass regiobus beteiligt ist, so liegt die Verantwortlichkeit bei demjenigen Verkehrsunternehmen mit der höchsten Anzahl an Abfahrten.
 - Verkehrsunternehmen im Landkreis Potsdam-Mittelmark:
 - Omnibusverkehr Arnim Glaser
 - A. Reich GmbH
 - Behrendt Touristik GmbH
 - Lange Tours
 - regiobus Potsdam-Mittelmark GmbH, Verkehrsplanung
 - Sabinchen Touristik GmbH

5.2 Unterhaltung der Infrastruktur

Bushaltestellen können noch so gut durchdacht errichtet worden sein und alle Voraussetzungen für eine optimale Nutzerfreundlichkeit baulich aufweisen. Doch wenn sie nicht regelmäßig gereinigt werden, ist

die positive Wirkung als „Eingangstor zum ÖPNV“ dahin. Deshalb sollten die Straßenbaulastträger einen regelmäßigen Reinigungs- und Pflegeturnus einführen. Dieser kann gestaffelt nach Kategorien erfolgen und wird wie folgt empfohlen (Mindestangaben):

Hst.-kategorie	Scheibenreinigung	Boden fegen, Sitzbänke abwischen	Unkrautentfernung	Abfallbehälter leeren	Sitzbänke pflegen/ reparieren
A	wöchentlich	täglich	monatlich	täglich	regelmäßig, mindestens eine Überprüfung im Quartal
B	monatlich	mindestens 3x wöchentlich	monatlich	mindestens 3x wöchentlich	regelmäßig, mindestens eine Überprüfung im Quartal
C1	quartalsweise	wöchentlich	monatlich	wöchentlich	regelmäßig, mindestens halbjährliche Überprüfung
C2	jährlich	monatlich	quartalsweise	14-tägig	regelmäßig, mindestens jährliche Überprüfung
C3	jährlich	monatlich	quartalsweise	monatlich	regelmäßig, mindestens jährliche Überprüfung

Tabelle 4: Mindestempfehlungen zu Reinigung und Pflege nach Haltestellenkategorie

Neben den Empfehlungen nach Haltestellenkategorie werden folgende Reinigungs- und Pflegearbeiten für **alle Haltestellen** empfohlen:

- **Kontrolle der Holzbohlen** (Sitzbänke): **jährlich**
Der VBB und der Landkreis Potsdam-Mittelmark empfehlen die Verwendung von Holzbohlen für Sitzbänke im FGU. Diese können leichter gereinigt werden als Sitzbänke aus Metallgitter. Sicherlich wird es auch hier zu Beschädigungen des Holzes kommen. Die in der in der Anlage beigefügten Leistungsbeschreibung aufgeführten Bohlen sind so konstruiert, dass sie einmal gedreht werden können. Dies kann im Bedarfsfall mit einfachem Werkzeug praktiziert werden.
- **Jährliche Entfernung von Aufklebern**: mindestens einmal **jährlich**
Dies ist jedoch sofort notwendig, wenn dadurch Fahrgastinformationen verdeckt werden.
- **Dachreinigung**: mindestens einmal **jährlich**
Bei transparenten Dächern ist die Reinigung sogar mindestens einmal im Quartal erforderlich.

o **Pflege von Gründächern**

Gründächer erfordern in der Regel nur in der Anwuchsphase eine regelmäßige zusätzliche Bewässerung. Ebenfalls im ersten Jahr ist es notwendig, Gräser, die durch Flugbesamung auf dem Dach anwachsen, zu entfernen. Danach sollten diese einmal im Jahr (Frühjahr oder Herbst) gedüngt werden. Dafür sollte organisch-mineralischer Langzeitdünger verwendet werden. Je nach Art der Dachbegrünung ist die Dachfläche jährlich nach dort keimenden Bäumen zu untersuchen, welche bei Bedarf herauszuziehen sind.

o **Langfristige Pflege**

Die Zweckbindungsfrist für Fahrgastunterstände beträgt 10 Jahre. Jedoch können nicht alle zehn Jahre neue FGU errichtet werden. Dennoch sollte die Optik der Haltestelle nicht mit der Zeit verwittert wirken. Ein Neuanstrich des FGU und des Abfallbehälters sollte entsprechend spätestens nach 10 Jahren erfolgen.

5.3 Haltestellenkataster im Landkreis

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat im Jahr 2019 ein umfangreiches Haltestellenkataster angelegt. Es dient der Darstellung des baulichen Zustandes und der Ausstattung. Insbesondere sind auch alle barrierefreien Indikatoren erfasst worden. Ende 2021 wurden die Katasterdaten in eine neue VBB-Haltestellen-Datenbank überspielt. Dadurch ist eine Auswertung möglich. Für die Kommunen und die übrigen Straßenbaulastträger wird danach eine Übersicht zur Verfügung stehen, welche ihrer Haltestellen bereits barrierefrei sind. Der Landkreis bietet so eine maximal mögliche Unterstützung zur Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung der vollständigen Barrierefreiheit an.

Sinnvoll ist ein Haltestellenkataster jedoch nur, wenn es aktuell gehalten wird. Dafür zeichnet sich aus-

schließlich der Landkreis verantwortlich. Die Bedienung und Pflege der Daten ist nicht selbsterklärend und erfordert entsprechendes Fachwissen.

Deshalb ist es notwendig, dass der FD 26 nachrichtlich über alle Baumaßnahmen an Haltestellen informiert wird. Durch den Landkreis wird der neue Ausbauzustand dokumentiert und bewertet. Sollte dies erst nach Fertigstellung geschehen, kann die Einschätzung der Barrierefreiheit erst dann erfolgen. Gern gibt der LK, unter Einbeziehung der AG Barrierefreiheit, auch sich erst in der Planungsphase befindlichen Bauvorhaben eine Stellungnahme ab.

Für die VBB-Datenbank ist vorgesehen, allen Straßenbaulastträgern ein Leserecht einzurichten. So behalten diese den Überblick über den Ausbau- und Ausstattungszustand ihrer Haltestellen.

5.4 Zeitliche und räumliche Ausbauprioritäten

5.4.1 Priorisierung

Durch den FD 26 wird eine kommunen- bzw. straßenbaulastträgerscharfe Prioritätenliste erstellt. Die Priorisierung der Haltestellen für den barrierefreien Ausbau richtet sich nach der Bedeutung, d.h. nach der Kategorisierung der Haltestellen (A, B, C1-3) und weiteren nachfolgend aufgeführten Kriterien.

Der NVP sieht vor, dass kurzfristig zunächst alle Zugangsstellen der Haltestellenkategorie A und B sowie die Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C1 barrierefrei auszubauen sind (lt. NVP bis 2022). Mittel- bis langfristig erfolgt die Fortführung des Ausbaus sowie

der Ausbau von Zugangsstellen der Haltestellenkategorien C2 und C3.

Der aktuelle NVP hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2024. Für A- und B-Haltestellen gilt entsprechend zunächst diese Übergangsfrist für den barrierefreien Ausbau. Inwieweit diese Frist noch einmal verlängert werden kann, ist derzeit nicht absehbar. Aktuell wird vom Gesetzgeber darüber nachgedacht, das PBefG hinsichtlich der Barrierefreiheit zu verschärfen. Insofern ist nicht auszuschließen, dass A- und B-Haltestellen, die noch nicht umgebaut wurden, zum 01.01.2025 als

nicht barrierefrei gelten. Entsprechend wird der Bedarf von Seiten des Landkreises als sehr hoch eingestuft und es besteht ein besonderes kreisliches Interesse (siehe Kap. 5.4.2).

Für eine weitere Konkretisierung der **Ausbauprioritäten**, insbesondere der C-Haltestellen, sollten **folgende zusätzliche Kriterien** hinzugezogen werden (vgl. auch NVP):

- Anzahl Ein-, Aus- und Umsteiger
- Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitäts-ingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.)
- Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzerfrequenz (z.B. Bildungsstandorte, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte/ Gewerbestandorte, Freizeit-/Kultureinrichtungen, Verwaltungsstandorte etc.)
- Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Hauptnetz I sowie Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr, 2. Hauptnetz II, 3. Ergänzungsnetz)
- Aktueller Ausbaustatus der Haltestelle gemessen an den in diesem Leitfaden definierten Standards.

Maßgebend für die Beurteilung des Ausbaustatus und des Handlungsbedarfs sind die in diesem Leitfaden definierten Standards. Daraus ergibt sich folgende **Zuordnung der Haltestellen**:

- Vordringlicher Bedarf: Alle Haltestellen der Kategorie A, B und C1
- Dringender Bedarf: Räumliche Nähe der Haltestellen zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Hoher Bedarf: Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzerfrequenz
- Weiterer Bedarf: Die weiteren priorisierenden Kriterien sind gleichrangig zu beachten und der Ausbau, entsprechend den verfügbaren Mittel, mit dem Ziel einer gleichmäßigen räumlichen Verteilung im Landkreis einzusetzen.

5.4.2 Besonderes kreisliches Interesse

Die Richtlinie ÖPNV Invest des Landkreises bezieht sich bezüglich der Förderfähigkeit und –höhe auf das Vorliegen eines „besonderen kreislichen Interesses“. Grundsätzlich besteht dieses am barrierefreien Aus- bzw. Umbau aller A- und B-Haltestellen. Hierfür ist dementsprechend eine Förderung der Planungskosten gem. Ziffer 5.4.1.2 in Verbindung mit 2.2 b der

Richtlinie ÖPNV Invest möglich. In Einzelfällen bestehen jedoch weitere Bedarfe des Landkreises. Dies sind in der Regel Anlagen des ÖPNV die für die grundsätzliche Bedienung durch ÖPNV-Fahrzeuge benötigt wird, die für die Kommunen selbst jedoch keine oder geringe Bedeutung hat. Beispiele sind Omnibuswendeschleifen oder die Schaffung von Knotenpunkten und Aufenthaltsflächen für Omnibusse.

6. FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG VON HALTESTELLEN

6.1 Finanzierung der erforderlichen Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen

Die in diesem Leitfaden dargestellte Barrierefreiheit und Intermodalität an Haltestellen baulich herzurichten ist teilweise sehr kostenintensiv. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark möchte jedoch seine Kommunen bei der Umsetzung größtmöglich unterstützen. Dies betrifft auch die Finanzierung. Für jede Baumaßnahme besteht deshalb die Möglichkeit eines informellen Gespräches mit der zuständigen Sachbearbeitung des Landkreises. Hier kann individuell die optimale Finanzierung der Maßnahme unter Einbeziehung verschiedener Fördertöpfe besprochen werden. Optimal ist hier eine Kumulierung von Fördertöpfen, so dass – bei

Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen – lediglich eine Eigenbeteiligung von 10% bei den Kommunen verbleibt.

Für die Umsetzung von investiven Maßnahmen erhält der Landkreis Zuweisungen vom Land. Diese stockt der Landkreis mit eigenen Mitteln auf, so dass in den vergangenen Jahren zwischen 400 Tausend und 1 Million Euro jährlich dafür über die Richtlinie ÖPNV Invest des Landkreises zur Verfügung standen. Grundsätzlich gilt deshalb Landkreisförderung vor Landesförderung. Nachfolgend ist stichpunktartig die Standard-Herangehensweise für die Beantragung von Fördermitteln für ÖPNV-Infrastruktur aufgeführt:

1. Mitteilung an den FD 26 des Landkreises, dass eine Haltestelle ausgebaut werden soll. Optimal ist die Erstellung einer 5-Jahres-Planung. Diese Auflistung wird dem auch dem LBV übermittelt und dort im Rahmen der Landesförderung einer ersten Einordnung im Mittelfristprogramm unterzogen. Der Landkreis setzt sich darüber hinaus damit mit den Verkehrsunternehmen, der UNB und der UDB in Verbindung mit der Frage, ob hier Besonderheiten zu berücksichtigen sind und teilt dies dem jeweiligen Antragssteller mit. Die Förderung bzw. Umsetzung sich kurzfristig ergebender Maßnahmen sind dennoch in Einzelfällen möglich.

2. Anmeldung der Fördermaßnahmen

2.1 beim Landkreis Potsdam-Mittelmark

- Ausfüllen des Antragsformulars (abrufbar unter: [Potsdam-Mittelmark: Dienstleistungen Suche](#)), optimal ist auch die telefonische Kontaktaufnahme unter 03327 – 739248 vorab.
- Fristen: bis 31.03. des Jahres, das der Maßnahme vorausgeht
Aber: Wenn noch Mittel vorhanden sind, können Anträge auch außerhalb dieser Fristen gestellt werden. Deshalb unbedingt auch telefonisch Kontakt aufnehmen.
- Folgende Unterlagen müssen eingereicht werden:
 - kurzer Erläuterungsbericht inklusive Darstellung der verkehrlichen Verbesserung
 - überschlägige Kostenschätzung

2.2 beim Land (Landesamt für Bauen und Verkehr)

- Ausfüllen des Anmeldeformulars (abrufbar unter: <https://lbv.brandenburg.de/612.htm>), optimal ist auch telefonische Kontaktaufnahme unter 03342 4266-2202 vorab
- Einreichungsfrist: bis 31.01. des Jahres, das der Maßnahme vorausgeht
Aber: In Ausnahmefällen und bei Vorliegen eines Landesinteresses sowie der Mittelverfügbarkeit können Anträge auch außerhalb dieser Fristen gestellt werden. Deshalb wird eine vorherige telefonische Kontaktaufnahme empfohlen.

- Folgende Unterlagen müssen eingereicht werden:
 - Erläuterungsbericht
 - Darstellung der zu erwartenden Kosten entsprechend DIN 276 bzw. AKVS
 - Übersichtsplan auf Grundlage einer topografischen Karte
 - Maßnahmenplan
 - Stand der Bauvorbereitungen und Abstimmung mit anderen verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen
 - Angaben über die zu erwartende Bauzeit

Hier dienen die Unterlagen vor allem der Orientierung für den Fördermittelgeber, um einschätzen zu können um was für eine Maßnahme es sich handelt. Die Kostenschätzung kann für den Antrag noch überschlägig erfolgen.

Sollte die angemeldete Maßnahme kurzfristig oder über das Jahresprogramm bestätigt worden sein, muss beim LBV ein Antrag auf Landeszuwendung innerhalb der Frist nach RiLi ÖPNV-Invest gestellt werden. In jedem Fall empfiehlt es sich, vorab telefonisch Kontakt mit dem LBV aufzunehmen.

3. Ausschreibung/ Beauftragung eines Planungsbüros

Hinweis: Für Anträge (für den Ausbau von C-Haltestellen), die nur beim Landkreis Potsdam-Mittelmark gestellt werden, **ist nach vorheriger Absprache**, kein Planungsbüro erforderlich, wenn die Skizze aus Kapitel 3.8 verwendet wird.

- 4. **ggf. Vor-Ort-Treffen** mit Vertretern der Kommune, dem Planungsbüro und der AG Barrierefreiheit (regiobus, Landkreis PM FD 26, Behindertenbeauftragte/r), ggf. weitere betroffene Verkehrsunternehmen, dort Prüfung der Möglichkeiten unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange und der Barrierefreiheit
- 5. **Planung (Lage- und Kostenplanung) der Haltestelle** anfertigen, für C-Haltestellen kann die Anlage 6 zur RiLi ÖPNV Invest – d.h. ein Vordruck eines Erläuterungsberichtes und der Maßnahmenbeschreibung – verwendet werden, bei Verwendung ist ein Planungsbüro für die Beantragung von Förderung beim Landkreis nicht erforderlich

6. Beantragung der entsprechenden Fördermittel

a. beim Landkreis Potsdam-Mittelmark

- Ausfüllen des Antragsformulars (abrufbar unter www.potsdam-mittelmark.de)
- Fristen: 30.09. des Jahres, das der Maßnahme vorausgeht
- Folgende Unterlagen müssen eingereicht werden:
 - Fördermittelantrag inklusive Erläuterungsbericht (es kann die Anlage 6 zur RiLi ÖPNV Invest verwendet werden)
 - Lageplan oder angepasste Vorlage des Landkreises
 - ausgefüllte Checkliste (Anlage 4 zur RiLi ÖPNV Invest)

b. beim Land (Landesamt für Bauen und Verkehr)

- Ausfüllen des Antragsformulars (abrufbar unter <https://lbv.brandenburg.de/612.htm>)
- Fristen: 31.03. des Jahres, das der Maßnahme vorausgeht
- Folgende Unterlagen müssen eingereicht werden:
 - => siehe Anlage 2 zur RiLi ÖPNV Invest des Landes Brandenburg (Anlagen zum Antrag auf Zuwendungen für Investitionen nach Nummer 2.1)

7. **Beteiligung der TÖB** zur Finalisierung der Planung

AG Barrierefreiheit (Behindertenbeauftragte/r, regiobus (ggf. andere Verkehrsunternehmen), FD 26), ggf. weitere Beteiligte: Straßenbaulastträger (Landesstraßenbetrieb, Kreisstraßenbetrieb), Untere Naturschutzbehörde, Untere Denkmalschutzbehörde, Straßenverkehrsbehörde, Polizei

8. **Fördermittelbewilligung** und anschließender Bau

9. **Mitteilung des Baubeginns** an den/ die Fördermittelgeber

10. **Mittelabforderungen**, Mitteilung der Fertigstellung der Baumaßnahme an Fördermittelgeber

11. **Einreichung des Verwendungsnachweises** spätestens 6 Monate nach Ende der Baumaßnahme

6.2 **Zuwendungsfähige Ausgaben – Stichwortverzeichnis**

Die Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeugen des ÖPNV sowie Nachrüstungen von Fahrzeugtechnik im Landkreis Potsdam-Mittelmark 2022 (RiLi ÖPNV-Invest LK PM) ergänzend, sind folgende Positionen förderfähig:

Abnahmekosten

Ausgaben für bauaufsichtliche Abnahmen sind nicht gesondert zuwendungsfähig, weil sie unter Planungskosten zu rechnen sind.

Archäologische Begleitausgaben

Nach § 6 des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes können abgegrenzte Flächen, die bekannte oder nach begründeter Vermutung Bodendenkmale von besonderer Bedeutung bergen, zu Grabungsschutzgebieten erklärt werden. Soweit in ein Denkmal eingegriffen wird, hat der Veranlasser des Eingriffs die Ausgaben zu tragen. Die in diesem Rahmen beim Vorhabenträger anfallenden erforderlichen Ausgaben sind zuwendungsfähig, soweit sie durch die ÖPNV-Maßnahme veranlasst und dringend erforderlich sind sowie keine Alternativen bestehen.

Ausbaumaßnahmen

Erfolgt eine Erweiterung von Verknüpfungsanlagen durch Ergänzung von Anlagen beziehungsweise Anlagenteilen einschließlich Verkehrsflächen und eine Optimierung der Nutzbarkeit oder eine Verbesserung des Verkehrswertes des Verkehrsweges, liegt ein zuwendungsfähiger Ausbau vor.

Ausgleichsflächen und -maßnahmen

Voraussetzung für die Förderung von Ausgleichsmaßnahmen einschließlich Grunderwerb beziehungsweise Ausgleichsabgaben ist der Nachweis der Notwendigkeit und des Umfangs der Maßnahmen durch planungsrechtliche Festlegungen im Zusammenhang mit der Schaffung des Baurechts. Sofern die Ausgleichsmaßnahmen auch ohne Grunderwerb durch Nutzungsvereinbarungen sichergestellt werden können (rentierliche, verbleibende wirtschaftliche Nutzung der Ausgleichsflächen, zum Beispiel Wald), ist die kostengünstigere Lösung zu wählen.

Barrierefreiheit

Die Kosten für die Herstellung der Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 und DIN 32984 sind zuwendungsfähig.

Bau-/Planungskosten

Baukosten für Maßnahmen gem. Ziffer 2.2 b) der RiLi ÖPNV Invest LK PM sind als Leistungen der DIN 276 Kostengruppen 100 bis 500 und 610 zuwendungsfähig, wenn sie für den Verwendungszweck, die verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den baurechtlichen Bestimmungen sowie für die wirtschaftliche und sparsame Durchführung des Vorhabens erforderlich sind. Baukosten der Kostengruppe 620 sind nicht förderfähig.

Beleuchtungsanlagen

Beleuchtungsanlagen an Zugangsstellen und Verknüpfungsanlagen und deren Zuwegung sind im Zusammenhang mit Neu-/Ausbaumaßnahmen im notwendigen Umfang zuwendungsfähig.

Bepflanzung

Die erstmalige Bepflanzung und Begrünung einschließlich der im Durchführungszeitraum erbrachten Fertigstellungspflege nach DIN 18916 und DIN 18917 im Rahmen der Maßnahme ist grundsätzlich zuwendungsfähig. Eine Kombination mit den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist anzustreben. Entwicklungspflege ist nicht zuwendungsfähig, auch wenn sie im Zusammenhang mit der Erstellung beauftragt wird.

Bike&Ride-Anlagen (B&R-Anlagen)

Die zuwendungsfähigen Ausgaben für die B&R-Stellplätze umfassen die Anlagenflächen, die Zu- und Abgangsbereiche und die Ersatzpflanzungen.

Bodenindikatoren

Das nachträgliche Versehen von ÖPNV-Zugangsstellen mit Bodenindikatoren ist zuwendungsfähig. Die Zuwendungsfähigkeit erstreckt sich auch auf Bodenindikatoren im engeren Einzugsbereich von ÖPNV-Zugangsstellen, besonders von Zugängen zu unterirdischen Verkehrsanlagen.

Brand- und Wasserschutzanlagen

Brand- und Wasserschutzanlagen sind, soweit sie im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme stehen, zuwendungsfähig.

Bus- beziehungsweise ÖPNV-Spuren

Busspuren zur Privilegierung von ÖPNV-Verkehr sind im Zusammenhang von mit dem Bau von Haltestellenanlagen förderfähig. Die Vorteile für den üÖPNV sind zu begründen.

Car-Sharing-Anlagen

Anlagen für Car-Sharing sind zuwendungsfähig, soweit sie funktionell die Anforderungen an Park&Ride-Anlagen erfüllen.

Entschädigungsleistungen

Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke zählen zu den zuwendungsfähigen Baukosten.

Erhaltungsmaßnahmen (bauliche)

Bauliche Erhaltungsmaßnahmen sind Instandsetzungsmaßnahmen zur Verbesserung, Erneuerung oder zum Erhalt eines bestehenden Zustandes. Sie sind nicht zuwendungsfähig.

Ersatzinvestitionen

Eine Ersatzinvestition ist eine Investition, bei der vorhandene Investitionsobjekte durch neue ersetzt werden, und bedeutet zumeist eine Anlagenerneuerung.

Ersatzinvestitionen umfassen ausschließlich Reinvestitionen zur Aufrechterhaltung der betrieblichen Leistungsfähigkeit und sind keine Neu-/Ausbaumaßnahmen, bei denen die betriebliche Leistungsfähigkeit erhöht wird. Sie sind als selbstständige Vorhaben nicht förderfähig.

Ersatzmaßnahmen für durch das förderfähige Vorhaben untergehende Anlagen(-teile) sind im notwendigen Umfang zuwendungsfähig, hierbei ist der Vorteilsausgleich zu berücksichtigen.

Fahrgastbezogene Informations- und Vertriebssysteme

Liegen in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen und sind entsprechend nur für diese zuwendungsfähig.

Gelegenheitsverkehre

Baumaßnahmen für Gelegenheitsverkehre, wie zum Beispiel Taxi und Fern- sowie Reisebusse, sind nicht zuwendungsfähig.

Die Nutzung von geförderten Anlagen durch Gelegenheitsverkehre ist jedoch nicht förderschädlich, solange sie die zweckgebundene Nutzung nicht behindern und eine untergeordnete Bedeutung haben.

Mehrausgaben, die aus einer Mitbenutzung herrühren, sind nicht zuwendungsfähig.

Gepäckschließfächer

siehe Serviceanlagen.

Grunderwerb

Als Grunderwerbsausgaben (gemäß DIN 276-1, 2008) gelten:

- Grundstückswert
- Grundstücksnebenkosten (Ausgaben, die im Zusammenhang mit dem Erwerb des Grundstücks stehen; unter anderem Umschreibungsausgaben des Grundbuchamtes, Ausgaben für Lagepläne und Grundbuchauszüge)
- Vermessungsgebühren
- Gerichtsgebühren
- Notariatsgebühren
- Grunderwerbsteuer
- Wertermittlungen, Untersuchungen (zu Altlasten und deren Beseitigung)
- Genehmigungsgebühren (Bodenverkehrs-genehmigungsausgaben)
- Bodenordnung, Grenzregulierung

Bei Grundstücken, die für das Vorhaben dringend erforderlich sind, sind die Gestehungskosten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und

Sparsamkeit zuwendungsfähig, dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr nutzbar sind.

Grunderneuerung

Grunderneuerung ist - in Abgrenzung zur Wartung und Reparatur im Rahmen der Unterhaltung von Anlagen - die wesentliche Verbesserung des Gebrauchswertes ortsfester Verkehrsanlagen durch größere Instandsetzungen, Erneuerung oder Austausch einzelner oder mehrerer Komponenten.

Sie ist im begrenzten Rahmen von Neu-/Ausbaumaßnahmen förderfähig, wenn sie gegenüber dem Zweck des Vorhabens von untergeordneter Bedeutung ist.

Instandsetzungsmaßnahmen

-> siehe Erhaltungsmaßnahmen.

Kiss&Ride-Anlagen

Kiss&Ride-Anlagen zum Kurzzeitparken an Verknüpfungsanlagen sind zuwendungsfähig.

Haltestellen des üÖPNV

Der barrierefreie Aus- und Umbau von Haltestellen des ÖPNV sind grundsätzlich zuwendungsfähig.

Künstlerische Maßnahmen

Ausgaben für die künstlerische Ausgestaltung sind nicht zuwendungsfähig. Ausnahme ist die Bedruckung und Beklebung des VBB-Designs am FGU und den Seitenwänden.

Leit- und Sicherungstechnik

Für die Investitionsmaßnahme angemessene Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik nach dem Stand der Technik einschließlich notwendiger Zusammenhangsinvestitionen (Kabelleitungen, -kanäle, Erdverlegungen) sind zuwendungsfähig. Gleiches gilt auch für die durch die Maßnahme erforderlichen Leitungsverlegungen. Telekommunikationsleitungen sind in der Regel nicht zuwendungsfähig.

Leitungsverlegungen

Ausgaben, die aufgrund der notwendigen Verlegung von Versorgungsleitungen im Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben entstehen, sind zuwendungsfähig. Entschädigungen, die aufgrund von zuwendungsfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbstständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht. Hierbei sind Konzessionsverträge der beteiligten Betriebe vom jeweiligen Zuwendungsgeber einer besonderen Prüfung zu unterziehen. Ein Vorteilsausgleich ist zu berücksichtigen.

Mängelbeseitigung

Mängelbeseitigung gehört noch zum Bau oder Ausbau, da der Bau oder Ausbau nicht als abgeschlossen angesehen werden kann, solange noch Mängel in der Ausführung bestehen. Durch Mängelbeseitigung zusätzlich entstehende Ausgaben, weil die bauausführende Firma in Konkurs gegangen ist oder aus anderen Gründen nicht zur Gewährleistung herangezogen werden kann, sind zuwendungsfähig.

Mobilstationen

Die Errichtung von Mobilstationen in modularer Bauweise ist förderfähig. Dazu zählen die Anlage selbst, die Zu- und Abgangsbereiche, Ersatzpflanzungen oder Ähnliches.

Neubaumaßnahmen

Durch eine Neubaumaßnahme wird fehlende leistungsfähige ÖPNV-Infrastruktur, die bisher an dem geplanten Standort nicht existiert, geschaffen. Durch sie sollen unter anderem Defizite im Bereich der Erreichbarkeit, Barrierefreiheit, Beschleunigung und Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Die Ausgaben sind zuwendungsfähig.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der zuwendungsfähige ÖPNV im Sinne dieser Richtlinie umfasst den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV), der auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) durchgeführt wird.

Park&Ride-Anlagen (P&R-Anlagen)

Die Schaffung von P&R-Anlagen ist förderfähig. B&R-Anlagen sind jedoch in attraktiverer Lage vorzusehen. Die anschließende Bewirtschaftung der Parkplätze wird dringlich empfohlen. Entsprechende technische Vorrichtungen sind förderfähig. Zuwendungsfähig sind die Anlagenfläche, die Zu- und Abgangsbereiche, Ersatzpflanzungen oder Ähnliches.

Die Einrichtung von Eltern-Kind-Stellplätzen einschließlich der notwendigen Kennzeichnung ist im Rahmen der rechtlichen und baulichen Voraussetzungen und unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten förderfähig.

Der Bedarf an P&R-Stellplätzen an Bahnhöfen ist entsprechend dem Leitfaden Parken an Bahnhöfen im Land Brandenburg nachzuweisen und vom VBB zu bestätigen.

Parkstreifen

Parkstreifen einschließlich notwendiger Gehwege sind zuwendungsfähig, soweit sie Bestandteil einer Verknüpfungsanlage sind.

Es bleibt dem Antragsteller überlassen, die lokal geeignete Form (Längs-, Schräg- oder Senkrechtaufstellung) zu wählen.

Planungskostenpauschale

Mit der Planungskostenpauschale für Maßnahmen nach Nr. 2.2 b der Richtlinie ÖPNV Invest LK PM sind sämtliche HOAI-Leistungen sowie die übrigen Baunebenkosten der Kostengruppe 700 bei Kostengliederung entsprechend DIN 276, soweit diese Richtlinie nichts anderes bestimmt (siehe Bauausgaben), abgegolten (siehe auch Bau-/Planungskosten).

Provisorien

Provisorien während der Bauausführung sind weitgehend zu vermeiden und gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten.

Restbuchwert

Der Restbuchwert oder Erlös der Altanlage ist von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen und gesondert auszuweisen.

Restflächen

Werden beim Grunderwerb kleine, nicht nutzbare Restflächen mitgekauft, so sind die Ausgaben hierfür zuwendungsfähig.

Solaranlagen

Für die Beleuchtung von Haltestellen sind Solaranlagen förderfähig. Dazu gehören auch die Befestigung, Anlagen des Diebstahlschutzes und weitere zum Betrieb notwendige Anlagen.

Rückbau

Rückbau ist förderfähig, wenn an derselben Stelle ein förderfähiger Neubau erstellt wird. Darüber hinaus ist im Rahmen einer funktionellen Betrachtung angemessener Rückbau betriebsfähiger Anlagen im Sinne der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich förderfähig, wenn im Rahmen einer Gesamtmaßnahme ein förderfähiger Neubau mit einem räumlichen Bezug erstellt wird. Der Neubau kann auch durch einen Dritten, zum Beispiel Land, finanziert werden. Für die Flächen des Rückbaus gilt die Zweckbindungsfrist des zugeordneten Neubaus. Änderungen innerhalb der vorgenannten Zweckbindungsfrist sind gegenüber der Bewilligungsbehörde anzuzeigen.

Schutzmaßnahmen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Schutzmaßnahmen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind zuwendungsfähig, soweit die Umsetzung der geplanten Maßnahme diese erforderlich machen.

Serviceanlagen

Zu den zuwendungsfähigen Serviceanlagen gehören insbesondere Notrufanlagen, Toiletten, Schließfächer im erforderlichen Umfang.

Software

Die Anschaffung neuer beziehungsweise zusätzlicher Software ist grundsätzlich nicht zuwendungsfähig. Zum Gerät zugehörige Software kann im Rahmen einer Baumaßnahme gefördert werden. Bei der Einreichung der Unterlagen zur Förderung ist eine Aufschlüsselung der einzelnen Ausgaben bezüglich der Software vorzunehmen.

Umsatzsteuer

Die Umsatzsteuer ist zuwendungsfähig, soweit diese nicht im Vorsteuerabzug absetzbar ist.

Video-Anlagen

Zur Vorbeugung von Vandalismus und Erhöhung der sozialen Sicherheit sind Videoanlagen an Umsteigeanlagen und deren unmittelbaren Zuwegungen im notwendigen Umfang förderfähig.

Wiederherstellungsarbeiten

Wiederherstellungsarbeiten (zum Beispiel bauliche Anlagen, Grünanlagen) sind unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs zuwendungsfähig.

Winterbaumaßnahmen

Ausgaben für Winterbaumaßnahmen sind zuwendungsfähige Baukosten.

Zentrale Omnibusbahnhöfe

Neue Omnibusbahnhöfe oder die Erweiterung bestehender Anlagen sind förderfähig, insoweit der Bedarf aufgrund von zusätzlichen Verkehren der Bewilligungsbehörde durch Belegungspläne beziehungsweise Betriebskonzepte nachgewiesen wurde. In der Regel liegt bei ZOB ein kreisliches Interesse vor.

7. ANHÄNGE

Anhang 7.1 Ausstattungsmerkmale der Haltestellen

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorien VBB					Zusätzlich zur Grundausrüstung		
	A	B	C1	C2	C3	Freizeit- / Tourismusstandort	Gesundheitsstandort	Schule
Grundausrüstung								
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	■	■	■	■	■			
Haltestellenschild	■	■	■	■	■			
Haltestellenname	■	■	■	■	■			
Verkehrsunternehmen	■	■	■	■	■			
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	■	■	■	■	■			
VBB-Logo	■	■	■	■	■			
Fahrgastinformation								
Liniennummern und Fahrtziele/ Produktsignet	■	■	■	■	■			
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeit	■	■	■	■	■			
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	■	■	■	■	□			
Linienetzplan	■	■	□			■	□	
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	■	■	□			□	□	
Fahrgastinformation (akustisch)	■	■					□	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, ggf. Wegeweisung POI	■	■	□			■	□	
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, Auskunft bei Störungen/ Internet	■	■	■	■	■			
Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	■	■	■	■	■			
Vertriebseinrichtungen								
Personalbediente Vertriebsstelle	□	□	□					
Stationärer Fahrausweisautomat/ Entwerter	■	□	□					
Kundencenter	□	□						

Fortsetzung nächste Seite

Ausstattungsmerkmal	Haltestellen-kategorien VBB					Zusätzlich zur Grundausstattung		
	A	B	C1	C2	C3	Freizeit- / Tourismusstandort	Gesundheitsstandort	Schule
Aufenthaltskomfort								
Befestigte Wartefläche	■	■	■	■	■			
Extrabreite Wartefläche						□		■
Eigenständige Beleuchtung	■	■	■	□	□	□	■	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	■	■	■	■	■	■	■	■
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	■	■	□	□		■	■	■
Sitzgelegenheit	■	■	□	□		■	■*	■
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	■	■	■					
Abfallbehälter	■	■	■	□	□	■	■	■
Info- und Notrufsäule	■						□	
Uhr	■	□				□	□	
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	■	□						
Systemverknüpfungen								
P+R-Anlage	■	□	□					
Haltezone	■	■						
B+R-Anlage	■	□	□					
Taxi-Stellplätze	■	□						
Einkaufs- und Dienstleistungsangebote	□	□	□					
<p>■ Mindeststandard □ anzustreben</p> <p>■ / □ Über NVP und VBB Qualitätsstandards hinausgehende Empfehlungen</p> <p>■ / □ Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen; Vorgaben sind im Rahmen des geltenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht umsetzbar</p> <p>* an Gesundheitsstandorten ggf. zusätzliche Sitzgelegenheiten</p>								

Tabelle 5: Ausstattungsmerkmale für Haltestellen
(nach NVP PM und VBB Qualitätsstandards, ergänzt um eigene Angaben)

Anhang 7.2 Planungshilfe Haltestellenauswahl (welcher Haltestellentyp ist richtig)

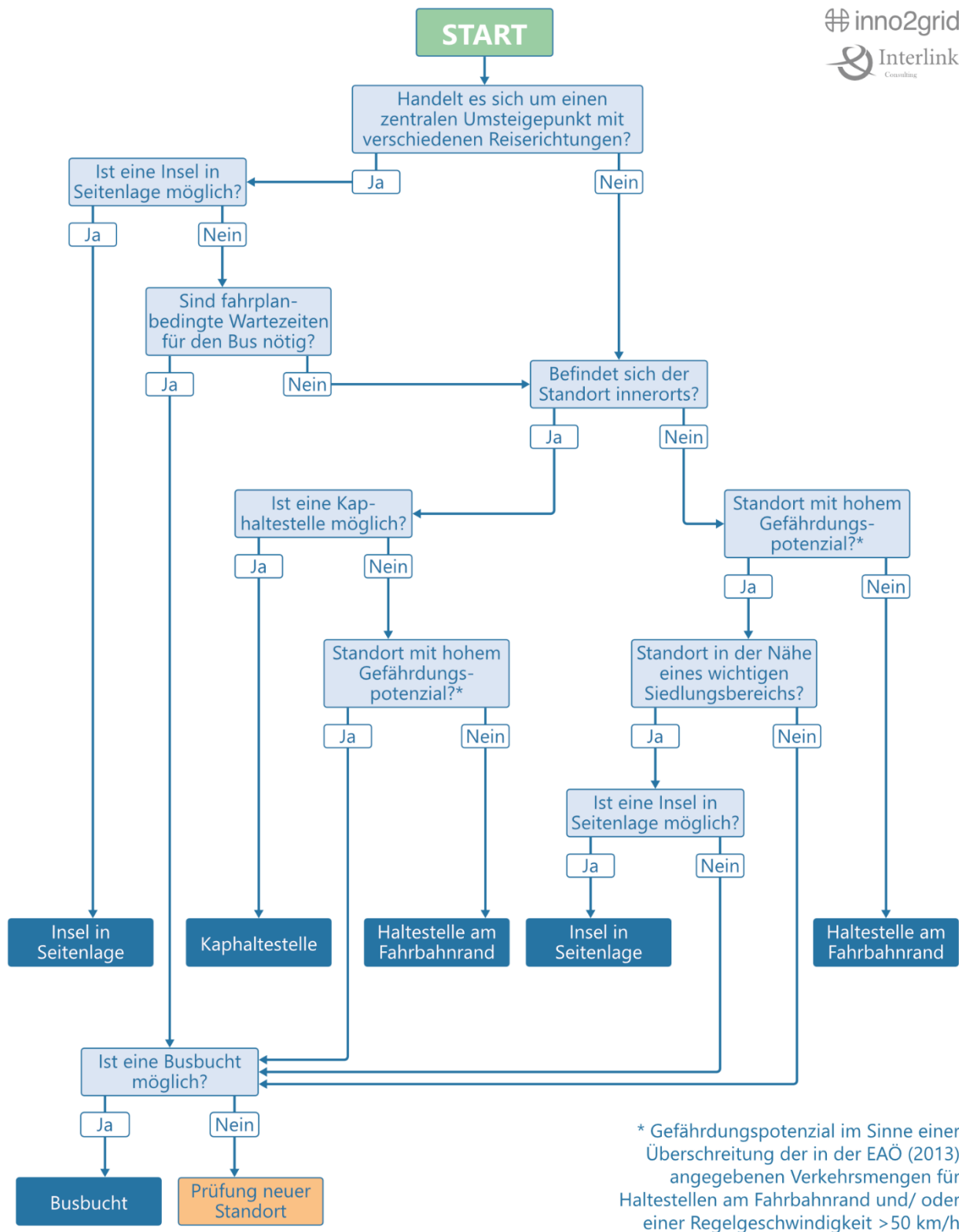
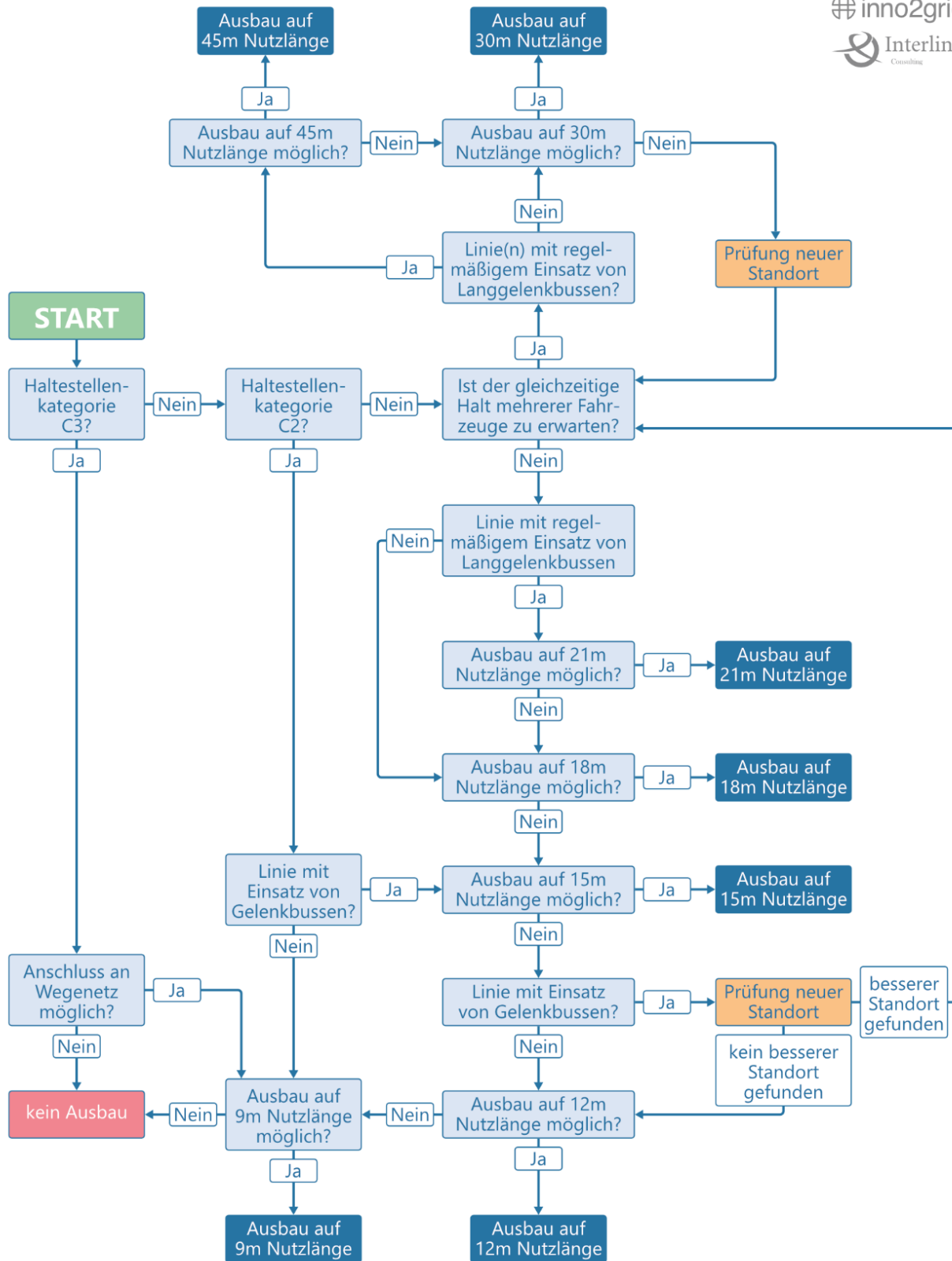


Abbildung 31: Prüfschema zur Bestimmung der Haltestellenlänge.

Anhang 7.3 Prüfschema zur Bestimmung der Haltestellenlänge

Bei Haltestellen der Kategorien A und B kann es vorkommen, dass dieses Prüfschema nicht passend angewendet werden kann.



Anhang 7.4 Weitere Arbeitshilfen

Der Richtlinie ÖPNV Invest LK PM sind als Anlage Arbeitshilfen beigefügt. Sie dienen dazu im Bedarfsfall den jeweiligen Sachbearbeitenden „an die Hand“ zu nehmen und durch die Antragsstellung zu leiten.

- i. Anlage 6 zur RiLi ÖPNV Invest – Arbeitshilfe zum Antragsformular
Unter Nr. 8 des Antrages auf Gewährung einer Zuwendung (Zuwendungsantrag) sind verschiedene Anlagen gefordert, die mit dem Antrag einzureichen sind. Das Excel-Dokument führt diese auf und leistet Hilfestellung bei der Zusammenstellung. Auch inkludiert ist eine Kostenschätzung nach DIN 276, die ausgefüllt werden kann.

Folgende Felder zum Befüllen sind darin enthalten:

- Titel – Allgemeines
- Ist-Zustand
- Maßnahme
- Ausführung
- Intermodale Angebote
- Bauzeitplan
- Materialien
- Kosten
- Berechnung der Förderung
- Angaben zur Ausschreibung
- Sonstiges

Das Ausfüllen kann durch Mitarbeitende der Kommunen erfolgen. Alternativ sind die Angaben durch ein Planungsbüro zu tätigen. Der Vordruck muss nicht verwendet werden. Wichtig sind jedoch, dass die darin enthaltenen Daten und Angaben dem Antrag beigefügt werden.

- ii. Anlage 7 zur RiLi ÖPNV Invest - VBB-Fahrgastunterstand

Der VBB empfiehlt im "VBB-Richtlinien Fahrgastinformation" die Verwendung eines einheitlichen Fahrgastunterstandes (FGU) im VBB-Gebiet. Dieser ist vollumfänglich barrierefrei. Die Anlage 7 enthält folgende Dokumente für die Auswahl und Ausschreibung des FGUs:

- 7.1 - Auszug VBB-Richtlinien Fahrgastinformation
- 7.2 – Auswahlhilfe Fahrgastunterstand
- 7.3 – VBB FGU Seitenwände
- 7.4 – VBB FGU Folierung Glastrennwand
- 7.5 – Leistungsverzeichnis VBB FGU

Anhang 7.5 Verzeichnisse

Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
B+R	Bike + Ride
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	DIN-Norm (Deutsches Institut für Normung e.V.)
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der FGSV
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGU	Fahrgastunterstand
EN	Europäische Norm
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
l_w	Nutzlänge der Haltestelle
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM	Potsdam-Mittelmark
POI	Points of Interest
P+R	Park + Ride
RAL	Richtlinie zur Anlage von Landstraßen der FGSV
RASt	Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen der FGSV
StVO	Straßenverkehrsordnung
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UD	Untere Denkmalschutzbehörde
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Bildquellen

Landkreis Potsdam-Mittelmark: Titelbild und Abbildungen 2, 7, 11, 12-15, 20, 21, 23, 24, 28-30

regiobus Potsdam-Mittelmark GmbH: Vorlage für Abbildung 32

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH: Abbildung 17, 19

inno2grid GmbH / Interlink GmbH: Abbildungen 1, 3-6, 8-10, 16, 22, 25-27, 31, 32

Amt Beetzsee/Voss: Abbildung 18

Verweise

- VBB-Richtlinien Fahrgastinformation:
https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/vbb-fgi-handbuch.pdf
- Richtlinie ÖPNV-Invest Landkreis Potsdam-Mittelmark: www.potsdam-mittelmark.de