

## **Anlage 1 zur RiLi ÖPNV Invest des Landkreises Potsdam-Mittelmark**

### **Mindestanforderungen an den Bau und Ausbau von Haltestellen, Zentralen Omnibusbahnhöfen, Omnibuswendeschleifen, Mobilstationen, P+R-Anlagen, B+R-Anlagen, Bahnhofsvorplätzen und Leit- und Informationssysteme sowie weitere ergänzende Angaben zu zuwendungsfähigen Kosten**

Bei nicht nur den ÖPNV betreffenden Maßnahmen sind nur die dem ÖPNV dienenden Ausgabenbestandteile förderfähig.

Bereits bei der Vorbereitung bzw. in der Planungsphase sind insbesondere bei Haltestellen durch die bzw. den „Beauftragte(n) für Menschen mit Behinderungen“ des Landkreises Potsdam-Mittelmark und die zuständigen Verkehrsunternehmen jeweils eine Stellungnahme vorzulegen. Die Anhörungen werden durch die Bewilligungsbehörde vorgenommen.

Bei der Planung und Gestaltung der Haltestellen sind die im Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ getroffenen Festlegungen zu beachten. Diese sind in der Checkliste „Barrierefreie Haltestellen in PM“ zusammengefasst. Die ausgefüllte Checkliste ist wesentlicher Bestandteil des Antrages auf Förderung.

Die Förderung von Zusatzeinrichtungen (z.B. barrierefreie Ausstattung, Beleuchtung, Zuwegung als Anschluss an vorhandene Anlagen z.B. Gehweg usw.) bei allen Haltestellenkategorien ist möglich.

Einnahmen aus der Vermarktung als Werbeträger sind zweckgebunden für den ÖPNV zu verwenden.

#### **1. Haltestelleneinrichtungen**

Haltestelleneinrichtungen sind Anlagen, die zum Benutzen eines Verkehrsmittels des öffentlichen Personennahverkehrs benötigt werden sowie dem Schutz, der Information und der Sicherheit der Fahrgäste und des Verkehrs dienen.

Die Anforderungen an eine Haltestelle und deren Ausstattungen sind im Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ dargestellt. Für die Beantragung von Fördermitteln ist das Einhalten und Ausfüllen der Checkliste Haltestellen zwingend erforderlich.

#### **2. Zentrale Omnibusbahnhöfen (ZOB) und wichtige ÖPNV-Knotenpunkte**

Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige ÖPNV-Knotenpunkte dienen der Verknüpfung mehrerer Omnibuslinien untereinander oder mit den Netzen anderer öffentlicher Verkehrsmittel. Hier müssen auch Umstiegsrelationen und Platzbedarf für Haltezeiten von Bussen berücksichtigt werden.

##### **Mindestanforderungen:**

- Nachweis der Haltestellenanzahl einschließlich etwaigen Abstellbedarfs (Linienverknüpfung, Frequentierung, Haltestellenbelegungsplan)
- verkehrstechnisch einwandfreie Lösung durch ausreichende Fahr- und Haltespuren
- Minimierung der Fahrbahnquerungen durch den ÖPNV-Nutzer (direktes Umsteigen, kurze Wege, schnelle Anschlüsse)
- barrierefreie Anschlüsse an öffentlichen Zuwegungen und Übergängen (Behindertentoilette, Wartezone für Rollstuhlfahrer, Blindenleitstreifen, Aufzüge/Rampen bei unterschiedlichen Verkehrsebenen)
- Anlagen für Vertriebstechnik
- Erschließung (Wasser, Abwasser, Energie)
- Fahrgastunterstände, auch als ganzheitliche Überdachung
- Fahrgastinformationen mit optischen und/oder akustischen Leiteinrichtungen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten, Informationen mit Haltestellenübersicht und touristischen sowie anderen wichtigen Zielen im Einzugsbereich
- Standortoptimierung des ZOB (städtebauliche Einbindung, auch an etwaige schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel)

- die Umsetzung von Mobilstationen ist ratsam und soll im Rahmen des Planungsverfahrens geprüft werden

Vorrangig wird die Längsaufstellung bzw. die Sägezahnaufstellung ohne Fahrbahnquerung für die Nutzer empfohlen.

Für die Planung derartiger Einrichtungen ist der/ die „Beauftragte für Menschen mit Behinderungen“, die bedienenden Verkehrsunternehmen, der Straßenbaulastträger sowie ggf. die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei frühzeitig miteinzubinden. Optimalerweise findet ein 1. Vor-Ort-Termin bereits vor Beginn der Planungen statt. Näheres regelt der Planungsleitfaden barrierefreie Haltestellen PM.

### **3. Buswendeschleifen**

Buswendeschleifen sind Fahrbahnanlagen, die dem gefahrlosen Umlenken der Omnibusse an den Anfangs- und Endpunkten bzw. an Zwischenhalten einer Omnibuslinie dienen.

#### Mindestanforderungen:

- angemessene Befestigung der Fahrbahnanlage
- verkehrstechnisch einwandfreie Lösung durch ausreichenden Fahrbahnquerschnitt und ausreichenden Kurvenradius

### **4. B+R-Anlagen**

B+R-Anlagen sind Fahrradabstellanlagen, die dem Übergang auf Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs dienen.

#### Mindestanforderungen:

- Umsteigeeinrichtung zum ÖPNV/SPNV (Kapazität/ Bedarfsnachweis)
- Anlagenteile
  - o befestigte Abstellfläche
  - o Überdachung/ Beleuchtung
  - o Anlagen gemäß DIN 79008, z.B. Reihenbügelhalter mit Querholm
  - o Orientierungshilfen/ Ausschilderung
- Ggf. Überdachungssystem
- Direkte Zuwegung (kurze Wege zum ÖPNV/SPNV)

### **5. P+R-Anlagen**

P+R-Anlagen sind Parkanlagen, die dem Übergang vom individuellen Verkehr auf Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs dienen.

#### Mindestanforderungen:

- Umsteigeeinrichtung zum ÖPNV/SPNV (Kapazität/ Bedarfsnachweis)
- ebenerdige Anlagen, Parkhäuser in peripherer Lage zu Ballungsräumen und Oberzentren, an wichtigen Umsteigeanlagen des ÖPNV und Haltepunkten des SPNV
- Anbindung an vorhandenes Straßennetz/ vorhandene Leiteinrichtungen
- Beleuchtung von Parkflächen und Bauten
- städtebauliche Einbindung, Grüngestaltung und Wegweisung/ Orientierung
- Ordnungs- und Sicherheitsmaßnahmen (Wartung, Pflege, ...)
- Anschließende Bewirtschaftung der P&R-Anlage, begründete Ausnahmen sind möglich

### **6. Mobilstationen**

Verknüpfen die Mobilitätsformen des Umweltverbundes in Form von (gesicherten) Abstellanlagen und Sharing-Systemen.

#### Mindestanforderungen:

- Verwendung eines einheitlichen Corporate-Designs

- Einhaltung der in Nr. 1,4 und 5 aufgeführten Anforderungen

## **7. Bahnhofsvorplätze**

Bahnhofsvorplätze sind Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen unterschiedlicher Verkehrsträger in Verbindung mit Bahnhofsanlagen.

Mindestanforderungen:

- städtebauliche Einbindung (Tor zur Stadt)
- Realisierung koordinierter Planungen für barrierefreie attraktive und kundenfreundliche Verknüpfungspunkte im Bereich von SPNV und übrigen ÖPNV
- Errichtung von Mobilstationen prüfen
- Zubringerverkehre und Anschlusssicherung
- kurze Verknüpfungswege/Leiteinrichtungen

Anlagenteile:

- alle unter den Nummern 1. bis 6. genannten Fördertatbestände
- Berücksichtigung aller Zuwegungen (barrierefrei) von und zu Bushaltestellen, Bahnsteigen, Parkflächen (P+R), Fahrradabstellanlagen (B+R) einschließlich Bahnhofsvorflächen, die unter Einbeziehung von Grünanlagen und befestigten Flächen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Realisierung kurzer Wege erforderlich sind
- Service und Orientierungshilfen, dynamische, visuelle Anzeigen, Fahrgastinformationen für die Anschlusssicherung. Bevorrechtigung des ÖPNV mit Signalbeeinflussung, Blindenleitstreifen und sonstige in der Praxis bewährte taktile Orientierungshilfen

### 7.1 Förderung von Bahnhofsanlagen und Bahnhofsvorplätzen

#### Externe Planungsleistungen:

- Bei besonderem Kreisinteresse können, abweichend von den sonstigen Festlegungen dieser Richtlinie, Planungsleistungen für Verknüpfungs- und Umsteigeeinrichtungen an Bahnhofsanlagen und Bahnhofsvorplätzen gefördert werden. Die Schwerpunkte der Planung sind auf die funktionellen Maßnahmen der Verknüpfung und deren Effektivität bei der Benutzung des ÖPNV/SPNV zu lenken (Übersichtlichkeit, Kundenservice, kurze Wege).

#### Fördervoraussetzungen:

- Die Planung durch ein qualifiziertes Unternehmen ist für eine qualitätsverbessernde Investition dringend erforderlich.
- Planungen, die im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verknüpfung SPNV/ÖPNV erfolgen und zeitgleich mit Maßnahmen der DB AG oder anderen Verkehrsträgern des ÖPNV durchgeführt werden, werden vorrangig berücksichtigt.
- Der Bahnhof wird mindestens für den Zweckbindungszeitraum nicht stillgelegt.
- Die Maßnahme soll grundsätzlich innerhalb von 2 Jahren nach der Planung begonnen werden, sofern die Förderung der dazugehörigen Baumaßnahme gesichert ist.
- Zuwendungen für Leistungen nach Nummer 2.2 Buchstabe b werden als Pauschale gewährt (Planungskostenpauschale). Sie beträgt bis zu 15 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben, falls keine gesonderte Förderung der Planung erfolgt ist. Basis für die Berechnung der Planungskosten ist die Auftragssumme der zuwendungsfähigen Bauleistungen (ohne Nachträge). Kostenerhöhungen nach Beauftragung sollen nur für Baukosten berücksichtigt werden.

#### Förderverfahren:

- Die Förderung der Planung erfolgt nach gesondertem Antrag gemäß den Planungsstufen 1 - 7 Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Diese ist

mit der Auflage verbunden, innerhalb von 2 Jahren mit der Realisierung der zu fördernden Maßnahme zu beginnen.

- Förderung der Planung im Rahmen der Antragstellung für die Vorhabenrealisierung in den Planungsstufen 1 - 9 HOAI, wenn diese zeitnah zu einem Fördertatbestand erfasst werden kann.
- Die Ermittlung der zuwendungsfähigen Planungskosten erfolgt auf der Grundlage der Mindestsätze der Honorare gemäß § 47 HOAI. Darüber hinausgehende Ausgaben werden nicht anerkannt.

## **8. Leit- und Informationssysteme im ÖPNV**

Hierunter sind zu verstehen:

- rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme von öffentlichen Nahverkehrssystemen, die durch automatische Überwachung und Steuerung den Betriebsablauf wesentlich verbessern und dadurch die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs steigern
- Informationssysteme an Verknüpfungspunkten des ÖPNV zur Anschlusssicherung und Vermeidung von Zeitverlusten sowie Leiteinrichtungen, die den Fahrgästen, insbesondere denen mit Sinnesbehinderungen, eine Orientierung im gebrochenen Linienverkehr oder beim Wechsel der Verkehrsart erleichtern

Mindestanforderungen:

- Das zum Einsatz kommende System sollte in der Praxis hinsichtlich Betrieb und Einsatzgebiet erfolgreich erprobt sein.
- Bei Antragstellung auf Förderung ist sowohl für das geplante rechnergesteuerte Betriebsleitsystem als auch für die kundenorientierte Ausstattung von dynamischen, statischen, visuellen und akustischen Informations- und Serviceeinrichtungen an wichtigen Haltestellen und Umsteigeanlagen sowie die für den ÖPNV vorrangige Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ein Gesamtkonzept vorzulegen.

## **9. Weitere zuwendungsfähige Kosten:**

Zu den Baukosten zählen ergänzend:

- Ausführungsstatik einschließlich der dazugehörigen Ausführungsunterlagen
- Vermessungsarbeiten während der Baudurchführung/ Bestandsaufnahme
- Freimachungen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung
- Baugrunduntersuchung während der Baudurchführung
- Baustoffprüfungen
- Gutachten, wenn erforderlich (z.B. durch Sige-Koordinator)
- Brand- und Wasserschutzanlagen
- Lichtzeichenanlagen und deren Steuerung
- Beleuchtungsanlagen
- Maßnahmen der Verkehrssicherheit
- Sicherung und Absperrung der fertig gestellten Anlage
- Auflagen aus Belangen des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Denkmalschutzes nach Einzelfallprüfung

Weitere Erläuterungen sowie Ausführungsskizzen sind in der Anlage 5 „Planungsleitfaden“ enthalten.