DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Ergebnisniederschrift

(FBR/5./H)

**über die Sitzung des Fahrgastbeirates
der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation**

**am Mittwoch, 30.08.2017, 17:00 Uhr bis 19:30 Uhr,
Europasaal, 2. Ebene,
bahnGALERIE, Europaplatz 1,
64293 Darmstadt**

- - -

Tagesordnung

TOP	Betreff
	Öffentlicher Teil
1.	Begrüßung
2.	Regularien
2.1.	Kenntnisnahme der Niederschrift FBR/4.H Vorlage: 1058-2017/DDN
2.2.	Neue Adressliste Vorlage: 1059-2017/DDN
3.	Sachstand: Anträge und Anfragen Vorlage: 1067-2017/DDN
4.	Bericht
5.	Anträge
5.1.	15-Minuten-Takt Weiterstadt Vorlage: 1060-2017/DDN
5.2.	DFI-Haltestellenposition Vorlage: 1061-2017/DDN
5.3.	Tarif AirLiner Vorlage: 1062-2017/DDN
5.4.	Türschließung an Haltestellen Vorlage: 1066-2017/DDN
6.	Anfragen

6.1.	DADINA-Zuschußanteil ÖPNV Vorlage: 1063-2017/DDN
6.2.	Sitzplatzangebot Vorlage: 1064-2017/DDN
6.3.	DFI-Anzeiger Vorlage: 1065-2017/DDN
6.4.	Bedienkonzept Haltestelle "Lincoln" Vorlage: 1068-2017/DDN
7.	Schwerpunktthema: Stationsum- und -ausbaumaßnahmen im Gebiet der DADINA
8.	Verschiedenes

Anwesende	
Mitglieder	
Heinrich Boller	
Hannelore Fuchs	
Abdullahi Gabow	
Marcus Gottsleben	
Ralf Gunkel	
Arno Hecker	
Detlef Kummer	
Dieter Lange	
Maria Lienert	
Eva Ludwig	
Bernd Meyer	
Giulio Mollo	
Bernd Rohrmann	FBR-Vorsitzender
Ines Schader	
Frank Schäfer	
Robert Schäfer	
Jürgen F. Schaldach	
Thomas Wende	
Verwaltung	
Matthias Altenhein	DADINA
Ilona Jäger	DADINA
Dejan Petkov	Stadt Darmstadt
Verkehrsunternehmen	
Saskia Jungermann	Firma Jungermann
Marc Sternitzky	Firma Winzenhöler

Gäste	
Benjamin Schmidt	DB Bahnhofsmangement Darmstadt

DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Protokoll
des öffentlichen Teils

Beschluss zu TOP 1.

Vorlage-Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Begrüßung**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

Vorsitzend Bernd Rohrmann begrüßt die Anwesenden. Seine Grüße gehen ferner an die Vertreter/innen der Verkehrsunternehmen und der Verwaltung. Als neue Mitglieder sind erstmals Ines Schader, Vertreterin der Eltern Stadt Darmstadt, und Eva Ludwig, Vertreterin der Senioren Stadt Darmstadt, dabei.
Weitere Änderungen bei Teilnehmern sind der aktualisierten Adressliste zu entnehmen (siehe TOP 2.2.).

Beschluss zu TOP 2.

Vorlage-Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Regularien**

Beschluss:

Beschluss zu TOP 2.1.

Vorlage-Nr.: 1058-2017/DDN

Verfasser: DADINA

Az./Antrag:

Betreff: **Kenntnisnahme der Niederschrift FBR/4.H**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

Vorsitzender Bernd Rohrmann stellt fest, dass es keine Einwände zur Niederschrift der FBR/4.H-Sitzung gibt.

Beschluss zu TOP 2.2.

Vorlage-Nr.: 1059-2017/DDN

Verfasser: DADINA

Az./Antrag:

Betreff: **Neue Adressliste**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

Eine aktualisierte Adressliste ist den Sitzungsunterlagen beigefügt.

Beschluss zu TOP 3.

Vorlage-Nr.: 1067-2017/DDN

Verfasser: DADINA

Az./Antrag:

Betreff: **Sachstand: Anträge und Anfragen**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

In der Aussprache:

Es gibt Nachfragen zum Sachstand der Anträge 7.H, 8.H, 9.H und 10.H, die die DADINA-Geschäftsstelle wie folgt beantwortet:

7.H : Wieviel Dosto pro Zug werden als Vergleich mit 3-fach-Itino herangezogen?

- 3 Doppelstockwagen, wegen der Bahnsteiglänge.

8.H : Wenn der RMV den Halbstundentakt ablehnt, wie soll sonst der Schienenverkehr auf der Odenwaldbahn zwischen 2018 und 2027 tagsüber attraktiver werden? Hält die DADINA den RE-Stundentakt für durchführbar auf der heutiger Infrastruktur?

- Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2017 werden vier zusätzliche Fahrzeuge auf der Odenwaldbahn eingesetzt. Für den Zeitraum nach 2027 läuft eine Untersuchung zusammen mit dem RMV, in der auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen RE-Stundentakt geprüft werden. Falls in der Zwischenzeit Kapazitätsprobleme auftreten, werden wir dies mit dem RMV besprechen.

9.H : Die Abfahrt um 18 Uhr ab DA nach WI mit zwei Wagen. Fahrgäste stehen auch in 1. Kl. Ist das der DADINA bekannt? Hält DADINA das für "vergleichsweise schwächer nachgefragt"?

- Um diese Fahrt mit drei Wagen fahren zu können, müsste die Durchbindung Aschaffenburg – Wiesbaden aufgegeben werden. Es ist davon auszugehen, dass für das letzte Betriebsjahr der DB Region keine größeren Änderungen im Fahrplan mehr erfolgen. Ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2018 werden dann mehr Kapazitäten bereit stehen.

10.H : B-26-Auslastung zeigt hohes Potenzial für Ost-West-Verbindung.
30-Min.-Takt ohne Infrastrukturausbau möglich, ggf. auch nur bis Babenhausen. Hält DADINA 30-Min.-Takt für sinnvoll?"

- Prinzipiell halten wir einen durchgehenden 30-Minutentakt auf der Linie 75 für sinnvoll, aus Kostengründen kann dies aber nur gemeinsam mit dem RMV umgesetzt werden. Es ist dann auch im neuen Nahverkehrsplan festzulegen, ob die Priorität bei einem durchgehenden Halbstundetakt oder eher bei schnelleren Verbindungen liegen soll.

FBR-Vertr. Lange möchte gerne eine Antwort vom RMV zu seinem Antrag 5.H. Auf Nachfrage der DADINA-Geschäftsstelle hat der RMV wie folgt geantwortet: Der RMV gibt im-

mer eine Fußwegverbindung an, wenn keine ÖPNV-Verbindung zwischen zwei Haltestellen besteht. Der RMV wird deshalb die Anregung des FBR nicht umsetzen.

Beschluss zu TOP 4.

Vorlage-Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Bericht**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

4.1. DADINA-Geschäftsstelle
Geschäftsführer Altenhein berichtet:

- Einer Wiedereinführung der Grenzhaltestellen „Mittelschneise" und „Marienhöhe" stimmt der RMV für diesen Fahrplanwechsel nicht zu.
- Zum Fahrplanwechsel am 10.12.2017 gibt es folgende Verbesserungen im Zugverkehr für das DADINA-Gebiet:

Linie S3:

- Stündlicher Nachtverkehr in den Wochenendnächten (Fr/Sa, Sa/So sowie Nächte vor Wochenfeiertagen)
- Frühfahrt Mo-Sa um 4:05 Uhr ab Darmstadt Hbf (Erreichbarkeit Flughafen vor 5 Uhr)

Linien RE60, RB67/68:

- RE von/nach Mannheim ganztägig und auch am Wochenende im 2h-Takt
- RE von/nach Frankfurt ganztägig und am Wochenende im 2h-Takt, Verdichtung zum Stundentakt Mo-Fr und Sa
- Flügelung der RB in Neu-Edingen/Friedrichsfeld, so dass stündliche Direktverbindung auch nach Mannheim gegeben ist
- Halbstundentakt tagsüber Mo – Fr zwischen Darmstadt und Frankfurt
- Mehr Sitzplatzkapazität bei stark nachgefragten Zügen in der HVZ (800 Plätze)
- Nachtfahrten in den Wochenendnächten (Fr/Sa, Sa/So sowie Nächte vor Wochenfeiertagen)

Linie RB66:

- Taktdrehung mit Anschluss von/zum RE60 und S-Bahn in Darmstadt Hbf (Halbstündliche Verbindung Frankfurt nach Darmstadt Süd und Darmstadt-Eberstadt)
- Kürzere Standzeiten in Darmstadt Hbf
- Stundentakt auch an Sonn- und Feiertagen nachmittags
- Zusatzfahrten morgens und abends

Linie RB75:

- Keine Änderung (letztes Betriebsjahr DB Regio)

Linien RE80, RB81, RB82:

- Neue tägliche Spätfahrt mit Ankunft in Darmstadt Hbf um 21:18 Uhr (passend zu Schichtbeginn Merck)
- Spätfahrt Erbach - Frankfurt in den Wochenendnächten (Fr/Sa, Sa/So sowie Nächte vor Wochenfeiertagen)

Linien RE85, RB86:

- Spätfahrt Wiebelsbach - Hanau in den Wochenendnächten (Fr/Sa, Sa/So sowie Nächte vor Wochenfeiertagen)

- Bei der europaweiten Ausschreibung der Linienbündel Reinheim und Darmstadt/Ober-Ramstadt wurde als Gewinner die Firma FS Omnibus aus Esslingen ermittelt. Die Firma gehört zur Fischle-Gruppe, die im Raum Esslingen Busverkehr betreibt. Sie wird den Busverkehr zum 10.12.2017 von der Firma SLB übernehmen. Die DADINA geht davon aus, dass FS Omnibus auch mit dem Altbetreiber wegen der Übernahme von Fahrpersonal in Kontakt tritt.
- Zum Fahrplanwechsel führen die DADINA und der RMV neue Linienbezeichnungen ein.

Lokales Busangebot:

- **K55** wird zur **RH**
- **K56** wird zur **MO1**
- **K57** wird zur **MO2**
- **K58** wird zur **MO3**
- **K85** wird zur **NH**
- **K87** wird zur **RHX**

Regionales Busangebot:

- **681** wird zur **X71**
- **682** wird zur **X78**
- **684** wird zur **X74**

- Die Ausschreibung des Linienbündels Groß-Umstadt ist veröffentlicht, die Verkehre sollen zum 09.04.2018 neu vergeben werden.
- Zu diesem Zeitpunkt soll auch die Umsetzung der Durchbindung der Linie F/U erfolgen.
- Zum Fahrplanwechsel im Dezember müssen die Fahrpläne im Bereich Pfungstadt wegen den Fahrplanänderungen auf der Odenwaldbahn angepasst werden und weil es noch Änderungswünsche der Stadt Pfungstadt gibt.
- Der A-Bus fährt seit Mitte August auch sonntags.
- Die Diskussion um die Fahrradmitnahme und möglichen Ausschlusszeiten wird zurzeit

wieder geführt.

- Das Schülerticket Hessen, das seit 01.08.2017 verkauft wird, hat einen guten Start gehabt.

- Zurzeit laufen die Verhandlungen über die vertriebliche Umsetzung für das Jobticket für Angestellte und Beamte des Landes Hessens (LandesTicket). Dies wurde als Bestandteil der jüngsten Tarifverhandlungen beschlossen.

- Die DADINA beteiligt sich mit Ständen an der 9. Darmstädter Seniorenmesse am 02.09.2017 im Darmstadtium und am Fahrradaktionstag in der Darmstädter Innenstadt am 03.09.2017.

Beschluss zu TOP 5.1.

Vorlage-Nr.:	1060-2017/DDN
Verfasser:	DADINA
Az./Antrag:	12.H
Betreff:	**15-Minuten-Takt Weiterstadt**
Beschluss:	**ungeändert beschlossen**

Beschluss:
Die DADINA Geschäftsführung wird beauftragt, die Taktlücken auf den Linien 5515/6 Weiterstadt - Darmstadt v.v. ab Jahresfahrplan 2018 zu schließen und einen einprägsamen 15 Minuten Takt einzurichten.

Abstimmungsergebnis:
X einstimmig

Beschluss zu TOP 5.2.

Vorlage-Nr.: 1061-2017/DDN

Verfasser:

Az./Antrag: 13.H

Betreff: **DFI-Haltestellenposition**

Beschluss: **ungeändert beschlossen**

Beschluss:

Die DADINA Geschäftsführung veranlaßt, bei Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) an Haltestellen mit nur einer DFI Anlage für mehrere Haltepositionen, diese nummerisch zu kennzeichnen und im Display und der Haltestelle selbst zweifelsfrei darzustellen.

Abstimmungsergebnis:
X einstimmig

DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 5.3.

Vorlage-Nr.: 1062-2017/DDN

Verfasser: DADINA

Az./Antrag: 14.H

Betreff: **Tarif AirLiner**

Beschluss: **geändert beschlossen**

Beschluss:

Der FBR bittet den DADINA-Vorstand zu prüfen:

a) welche Verspätungen bei der Flughafenbuslinie AIR pro Tag durch den Fahrkartenverkauf beim Fahrer an den Flughafenhaltestellen entstehen,
b) welche Entschädigungsforderungen der 10-Min.-Garantie hieraus resultieren,
c) einen Fahrscheinautomaten an oder nahe der Flughafenhaltestellen aufzustellen, der den Air-Sondertarif sowie den RMV-Tarif verkauft,
d) mit DB Fernverkehr über einen Tarif zu verhandeln, der durchgehende Fahrkarten zu deutschen und internationalen Zielen im Schienenfernverkehr ermöglicht,
e) bis 31.03.18 einen tragfähigen Vorschlag vorzulegen, der den anachronistischen Zuschlag für diese Buslinie im 23. RMV-Jahr beseitigt, z. B. durch Anwendung der Preisstufe 5 sowie eine dauerhafte Zuweisung des RMV in Höhe der bisherigen Zuschlagseinnahmen,
f) Die Begründungen sind dem Vorstand mit vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:
X einstimmig

Beschluss zu TOP 5.4.

Vorlage-Nr.: 1066-2017/DDN

Verfasser: DADINA

Az./Antrag:

Betreff: **Türschließung an Haltestellen**

Beschluss: **geändert beschlossen**

Der Antrag wird in eine Anfrage mit folgendem Text umgewandelt:

Anfrage (5H/2017):

Die Bus- und Straßenbahnunternehmen werden um Auskunft gebeten, ob es betriebliche Regelungen gibt, die das Schließen der Fahrzeugtüren an Endhaltepunkten mit längerem Aufenthalt regeln und wie diese sich gestalten.
Die der Anfrage beigefügte Begründung (siehe ursprünglicher Antrag) soll in die Anfrage übernommen werden.

Begründung:

An den Anfangs- und Endhaltstellen, z.B. Böllenfalltor, lassen die meisten Busfahrer fast alle Türen offen. Im Winter kühlen die Busse aus. Im Sommer heizen sie sich auf. Es ist ausreichen, eine Tür geöffnet zu halten.

Beschluss zu TOP 6.1.

Vorlage-Nr.:	1063-2017/DDN
Verfasser:	DADINA
Az./Antrag:	1H/2017
Betreff:	**DADINA-Zuschußanteil ÖPNV**
Beschluss:	**Kenntnis genommen**

In der Aussprache:

Geschäftsführer Altenhein kennt den entsprechenden Bericht und teilt mit, dass es sich um eine in der Planung eingestellte Summe bei der HEAG mobilo handelt, die tatsächlich nicht vollumfänglich benötigt wird. Die Beantwortung ist damit erledigt.

DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 6.2.

Vorlage-Nr.:	1064-2017/DDN
Verfasser:	DADINA
Az./Antrag:	2H/2017
Betreff:	**Sitzplatzangebot**
Beschluss:	**Kenntnis genommen**

Die Anfrage wird zur Beantwortung an die HEAG mobilo weitergeleitet.

Beschluss zu TOP 6.3.

Vorlage-Nr.:	1065-2017/DDN
Verfasser:	DADINA
Az./Antrag:	3H/2017
Betreff:	**DFI-Anzeiger**
Beschluss:	**Kenntnis genommen**

Die Anfrage wird zur Beantwortung an die HEAG mobilo weitergeleitet.

DADINA
Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 6.4.

Vorlage-Nr.:	1068-2017/DDN
Verfasser:	DADINA
Az./Antrag:	4H/2017
Betreff:	**Bedienkonzept Haltestelle "Lincoln"**
Beschluss:	**Kenntnis genommen**

Die Beantwortung erfolgte bereits direkt an den Vorsitzenden und wurde von ihm an den Fragesteller weitergegeben. Sie ist damit erledigt.

FBR/5./**H**	30.08.2017	
Gremium	Niederschrift	20/22

DADINA
Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation

Beschluss zu TOP 7.

Vorlage-Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Schwerpunktthema:** Stationsum- und -ausbaumaßnahmen im Gebiet der DADINA

Beschluss: **Kenntnis genommen**

Benjamin Schmidt, Leiter Bahnhofsmanagement Darmstadt und Landeshauptstadt Wiesbaden, berichtet von allen Stationsum- und –ausbaumaßnahmen im Gebiet der DADINA und beantwortet Fragen.

Vorsitzender Bernd Rohrmann begrüßt die von **Herrn Schmidt** vorgestellten laufenden Aktivitäten und Planungen z.B. an den Bahnhöfen/Haltepunkten Bickenbach, Eberstadt, DA-Süd, Weiterstadt.

Im Fall der seit 6 Jahren laufenden Planung der Sanierung von DA-Nord wird die von der DB favorisierte Variante mit den Außenfahrstühlen (Durchlader) zwischen der Straßenbrücke und den Bahnsteigen vom FBR-Vorsitzenden ausdrücklich unterstützt. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Stadt Darmstadt stur an der von ihr favorisierten Variante innerhalb des Gebäudes festhält. Dadurch wird die Sanierung des zweitwichtigsten Bahnhofes im DADINA-Gebiet weiterhin verschleppt, so Rohrmann.

Die Sanierung des Bahnsteiges 1 in DA-Kranichstein – als HP in beiden Fahrtrichtungen - wird begrüßt, allerdings sollte weiterhin die Verlegung des HP zur Straßenbahnwendeschleife angestrebt werden.

Meinungsverschiedenheiten zwischen **Herrn Schmidt** und **Herrn Rohrmann** werden beim Thema „Querbahnsteig im Hbf-Darmstadt" deutlich. **Benjamin Schmidt** möchte das Provisorium der Mitbenutzung des Fahrradparkhauses „Fürstensteg", welches wegen der Sanierung der Fahrstühle eingerichtet wurde, weiter betreiben. Mit „Millionenaufwand" soll das vorhandene Fahrradparkhaus so umgebaut werden, dass der Durchgang auf Dauer getrennt machbar wird. **Vorsitzender Rohrmann** hält diese Lösung für nicht zielführend. Die Erreichbarkeit des Fürstenstegs hinter den überlasteten Treppenanlagen ist kaum gegeben und der Betrieb des Fahrradparkhauses würde unnötig erschwert. Eine zukunftsfähige Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnsteige - und damit Entzerrung der Umsteigeverbindungen - sei nur durch den Bau eines neuen Querbahnsteiges nördlich der vorhanden denkmalgeschützten Bahnsteigüberdachungen mit Zugang zum Bahnhofsvorplatz und Westufer (EFH) möglich.

Beschluss zu TOP 8.

Vorlage-Nr.:

Verfasser:

Az./Antrag:

Betreff: **Verschiedenes**

Beschluss: **Kenntnis genommen**

In der Aussprache:

- **FBR-Vertr. Meyer** bemängelt, dass er noch immer keine ausführliche Stellungnahme zu den Spaltmaßen beim behindertengerechten Ausbau von Haltestellen erhalten hat.
  Die DADINA legt entsprechendes Infomaterial dem Protokoll bei.
- **FBR-Vertr. Mollo** fragt nach dem Erfahrungsbericht über die Neukonzeption der Linie K 50. Die DADINA wird hierzu der Gemeinde antworten.
- **FBR.Vertr. Schaldach** bemängelt das Fehlen einer Toilettenanlage am Endpunkt der Buslinie H in Kranichstein.

Anlage:

- Informationsblatt für Haltestellen

FBR-Vorsitzender Bernd Rohrmann schließt die Sitzung um 19:30 Uhr.

\- - -

Ende der Niederschrift

\- - -

Darmstadt, den 10. Oktober 2017

-gez.-

Bernd Rohrmann
FBR-Vorsitzender

Ilona Jäger
Schriftführung

Anlage zu TOP 8.

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

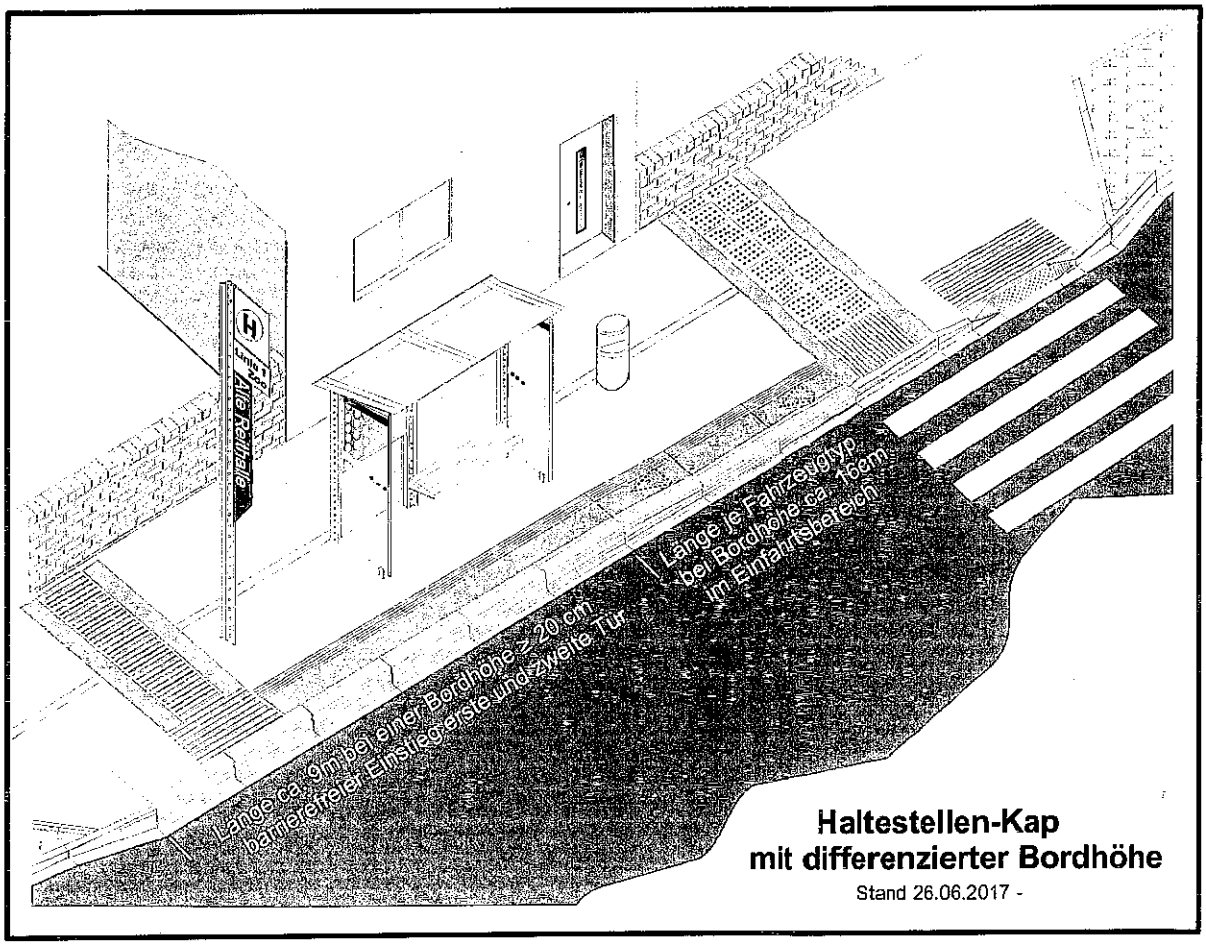
HESSEN

Verkehrsinfrastrukturförderung

Informationsblatt für Haltestellen
Aktualisierung der Regelungen für Förderanträge

Die Aktualisierung 2016 wird geprägt durch die Neuregelungen im Personenbeförderungsgesetz (vgl. §8 PBefG). Anstelle der bisherigen gesetzlichen Vorgabe "weitgehend barrierefrei" ist das Leitziel "vollständig barrierefrei" getreten. Die hessischen Förderregeln wurden an die neuen Anforderungen angepasst.

Als Planungshilfe zur Herstellung einer barrierefreien Haltestelle wird die unten abgebildete Musterzeichnung mit einer differenzierten Bordhöhe empfohlen. Durch eine gestufte Bordhöhe im Einfahrtbereich kann der Busfahrer so nah wie möglich an den Bord heranfahren, ohne dass Schäden am Fahrzeug entstehen. Im Bereich der ersten beiden Türen sollen dagegen spurführende, über 20cm hohe Hochborde den Fahrgästen einen weitgehend niveaugleichen Ein- und Ausstieg erlauben.



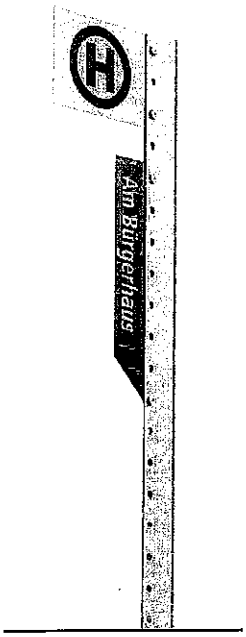
Haltestellen-Kap
mit differenzierter Bordhöhe
Stand 26.06.2017 -

Fördertatbestände des Landes Hessen

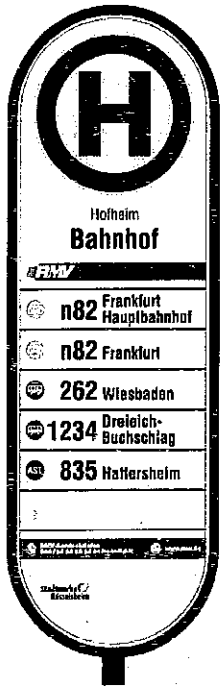
Haltestellen tragen mit ihrer Lage, dem Erscheinungsbild, dem Umfang und der Qualität der Ausstattung wesentlich zur Gestaltung des Straßenraumes, des Stadtbildes und zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Moderne Haltestellen verbessern das Image des ÖPNV und steigern die Attraktivität des Gesamtsystems. Sie sind barrierefrei zu gestalten, um mobilitätsbehinderten Menschen die eigenständige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Sinne des Leitziels „Mobilität für Alle" zu ermöglichen.

Deshalb fördert das Land Hessen im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturförderung den Neu- und Umbau von Haltestellen sowie die Verbesserung der Haltestellenausstattung.

Folgende Einrichtungselemente werden in Hessen als Standardausstattung einer Haltestelle angesehen und sind förderfähig:
Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten, Haltestellenschild, Informations- und Fahrplantafeln, Beleuchtung mit Netzanschluss oder Solarbetrieb, Abfallbehälter, Fahrkartenautomaten, überdachte Fahrradstellplätze sowie eine angemessene Begrünung im Haltestellenbereich.



© Nordhessischer Verkehrs-Verbund NVV



© Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV

RMV-Haltestelle mit Logo LNO

Darüber hinaus können an verkehrswichtigen Umsteigeanlagen des Regionalverkehrs im Einzelfall zuwendungsfähig sein: Vorrichtungen für Lautsprecheranlagen, dynamische Fahrgastinformation, Uhren, öffentliche und behindertengerechte Toiletten (keine Fahrertoiletten) und Notrufeinrichtungen.
Fördermittel können <u>nicht</u> gewährt werden für Haltestellenmaßnahmen,

- die ausschließlich dem freigestellten Schülerverkehr dienen. Voraussetzung für eine Förderung ist der genehmigte Linienbetrieb gemäß §42 Personenbeförderungsgesetz (PbefG),
- bei denen lediglich eine Erneuerung bestehender Einrichtungen und Anlagen vorgesehen ist, ohne dass eine deutliche Verbesserung für den Fahrgast eintritt,
- für Wartehallen von Werbeunternehmen, wie z.B. der Firma Stroer-Deutsche Städte-Medien (Stroer-DSM) und
- wenn die zuwendungsfähigen Kosten unterhalb der derzeit gültigen Bagatellgrenze von 100.000 € pro Antrag liegen. Da einzelne Haltestellenprojekte unter diese Bagatellgrenze fallen, empfiehlt es sich, mehrere Maßnahmen in einem Antrag zusammenzufassen oder mit anderen Trägern einen gemeinsamen, strecken- oder raumbezogenen Antrag zu stellen, sofern diese im gleichen Zeitraum fertiggestellt und abgerechnet werden (Vorlage Verwendungsnachweis).
- Erfahrungen bei Sammelanträgen zeigen, dass Qualität und Effizienz der Antragsvorbereitung/ -stellung steigen, wenn ein Aufgabenträger (LNG) für die Kommunen die Antragstellung übernimmt und Planungsleistungen in einer Hand liegen.

Antragstellung

Hessen Mobil hat die Prüfung und Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastrukturförderung auf zwei Kompetenzcenter (KC VIF) konzentriert:

Für die Verkehrsinfrastrukturförderung zuständige Kompetenzcenter (KC VIF)	
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement - Kompetenzcenter Verkehrs- infrastrukturförderung Nord- Untere Königsstraße 95 34117 Kassel Ansprechpartner: Herr Anders Leiter des Kompetenzcenters Tel: 0561/ 7667 –500 <u>Räumliche Abgrenzung:</u> Landkreise Waldeck-Frankenberg, Kassel, Werra-Meißner, Hersfeld-Rotenburg, Schwalm- Eder, Marburg-Biedenkopf, Fulda, Vogelsberg sowie Stadt Kassel	Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement - Kompetenzcenter Verkehrs- infrastrukturförderung Süd- Groß-Gerauer Weg 4 64295 Darmstadt Ansprechpartner: Herr Witt Leiter des Kompetenzcenters Tel.: 06151/ 3306 –3330 <u>Räumliche Abgrenzung:</u> Landkreise Lahn-Dill, Gießen, Limburg-Weilburg, Wetterau, Hochtaunus-, Main-Taunus, Main-Kinzig, Rheingau-Taunus, Groß-Gerau, Darmstadt-Dieburg, Bergstraße, Odenwald, Offenbach sowie die Städte Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach, und Darmstadt

Bewilligungsbehörde ist die Zentrale von Hessen Mobil (Wilhelmstraße 10, 65185 Wiesbaden).

Bei den Verkehrsverbünden stehen Ihnen beratend und unterstützend zu Verfügung:		
Nordhessischer Verkehrsverbund NVV, Frau Schauf 0561/ 70949-53	Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV, Herr Kranz: 06192/ 294-213	Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN, Herr Ulas 0621/ 10770-341

Ablauf eines Förderantrages

Generell wird schon im Vorfeld der Antragstellung eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit dem zuständigen KC VIF und Verkehrsverbund empfohlen, damit die Fördergrundsätze schon bei Konzeption und Entwurf des geplanten Vorhabens einfließen können.

Vor dem eigentlichen Förderantrag ist über das KC VIF eine Programmanmeldung zur Aufnahme des Projektes in das mehrjährige Planungsprogramm vorzunehmen. Die Programmanmeldung sollte eine Kurzbeschreibung des Vorhabens, Übersichtslagepläne, Entwurfspläne, Angaben zu den Gesamtkosten, Aussagen zum geplanten Beginn des Vorhabens sowie den voraussichtlichen Jahresausgaberaten enthalten. Ein Rechtsanspruch auf Förderung entsteht durch die Aufnahme in das Planungsprogramm allerdings nicht.

Bis spätestens zum 1. Juni des dem Bau vorausgehenden Jahres ist dann ein prüffähiger, vollständiger Antrag beim zuständigen Standort bzw. Kompetenzcenter von Hessen Mobil vorzulegen. Der Baubeginn muss spätestens 4 Monate nach Erhalt des Bewilligungsbescheides erfolgen,

anderenfalls verfällt der Bescheid. Als Baubeginn zählt hierfür die erste Auftragsvergabe. Die Förderung der Maßnahmen setzt eine VOB/VOL -gerechte Ausschreibung und Vergabe – entsprechend den Förderregeln - voraus.

Weitere Informationen zu den aktuellen Förderregeln und zu Formularen eines Antrages erhalten Sie zum Herunterladen auf unserer Homepage unter www.mobil.hessen.de (siehe letzte Seite).

Förderobergrenzen bei Bushaltestellen

Neben der einzelfallbezogenen Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten durch das prüfende Kompetenzcenter gelten die vom Land Hessen festgelegten Förderhöchstgrenzen.

Fahrgastunterstände sollten eine Mindestgröße mit einer Nutzfläche von 5m² aufweisen, damit sie ihrer Funktion als Wetterschutzeinrichtung gerecht werden können. Bis zu einer Nutzfläche von 10m² ist kein Nachweis des Fahrgastaufkommens erforderlich. Für Fahrgastwartehallen mit mehr als 10m² überdachter Grundfläche (inklusive Dachüberstand) ist der Flächenbedarf der Wartehalle über das Fahrgastaufkommen gesondert nachzuweisen (maximal 1,5m²/Fahrgast, bezogen auf die Aufkommensspitze). Die Obergrenze der zuwendungsfähigen Kosten beträgt z. Zt. 1.000 € pro m² überdachter Grundfläche.

Für weitere Informationen, z.B. zur Förderung von Fahrradständern an Haltestellen, stehen die Kompetenzcenter im Rahmen der Antragsberatung zu Verfügung.

Kostenträger bei Busbuchten; Haltestellen außerorts

Sofern Bund und Land Straßenbaulastträger sind, wird der Bau von Busbuchten aus Bundes– oder Landesmitteln finanziert. Ergänzend können allerdings Fördermittel aus den GVFG-Kompensationsmitteln für die im Gehwegbereich befindlichen Haltestelleneinrichtungen und -anlagen (z.B. Anhebung des Wartebereiches, Bordsteineinbau) gewährt werden. Ist dagegen die Kommune selbst Straßenbaulastträger, wird auch der Neu- oder Umbau der Busbucht förderfähig.

An Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerorts gehören auch der Bordstein und die Wartefläche zur Straßenbaulast, wenn anders die Sicherheit der Wartenden nicht gewährleistet werden kann, weil hinreichender Platz für Wartende, Aus- und Zusteigende zum regelmäßigen Verkehrsbedürfnis gehört. Liegt dieser Sachverhalt vor, ist die Maßnahme nicht förderfähig. Die Haltestellenausstattung ist hingegen Angelegenheit der Kommune bzw. Verkehrsgesellschaft (förderfähig).

Baurecht

Die Änderung von Bundes- Landes- oder Kreisstraßen bedarf grundsätzlich der Erteilung eines Baurechtes nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) oder § 33 Hessisches Straßengesetz (HStrG). Auch der Umbau einer Haltestelle kann eine solche Änderung der Straße darstellen, wenn beispielsweise Haltestellenbuchten neu angelegt oder normgerecht ausgebaut werden sollen und der Straßenraum hierdurch erweitert wird. Üblicherweise wird in diesen Fällen ein Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung bei Hessen Mobil beantragt (siehe Leitfaden "Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung" von Hessen Mobil zum Herunterladen www.mobil.Hessen.de, siehe letzte Seite).

Wird lediglich der Wartebereich erhöht, der Bordstein geändert oder der Wartebereich räumlich in den Fahrbahnbereich erweitert (Haltestellenkap), ist grundsätzlich **nicht** von einer Änderung der Straße auszugehen, so dass für diese Umbaumaßnahmen kein formales Baurecht erforderlich ist.

Kommt es durch den Umbau einer Haltestelle jedoch zu Beeinträchtigungen eines Dritten (beispielsweise durch Veränderung der Grundstückseinfahrt), so ist in jedem Fall dessen schriftliche Zustimmung zu der Maßnahme einzuholen. Wird die Zustimmung verweigert, so ist über eine Alternativplanung nachzudenken und ggf. ein Planfeststellungs- / Plangenehmigungsverfahren einzuleiten.

Ob in der konkreten Situation aufgrund der ortsspezifischen Besonderheiten oder Betroffenheiten (neues) Baurecht erforderlich ist, muss stets einzelfallbezogen durch die Kommune entschieden

werden. Die Einstufung soll durch die Tabelle "Haltestellentypen und Nachweis Baurecht" auf der folgenden Seite erleichtert werden.

Der Zuwendungsempfänger hat dafür Sorge zu tragen, dass für die einzelnen Maßnahmen Baurecht vorliegt. Schon bei der Erstellung des Förderantrages sollte eine Klärung erfolgen, bei Sammelanträgen in Hinblick auf die Zusammenstellung des Antrages. Bei Antragstellung, spätestens vor Abschluss der Antragsprüfung von Hessen Mobil ist ein entsprechender Nachweis vorzulegen.

Insbesondere bei Sammelanträgen mit mehreren Haltestellen ist das Baurecht einzelner Haltestellenpositionen schon im Vorfeld der Antragstellung herzustellen. Maßnahmen, bei denen ein Plangenehmigungsverfahren / Planfeststellungsverfahren notwendig wird, sind ggf. in Anträge der Folgejahre zu verschieben, um die übrigen Maßnahmen zeitnah realisieren und abrechnen zu können (z.B. Aufnahme der Maßnahme in einen nachfolgenden Bauabschnitt).

Tabelle Haltestellentypen und Nachweis Baurecht

	Haltestellentyp		Baurecht	Hinweise
	bestand	Gestaltung		
1	Busbucht	Halt am Fahrbahnrand	nicht erforderlich, siehe A)	Abschluss einer Verwaltungs-vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger (SBT)
		Kap (1)	nicht erforderlich, siehe A)	Abschluss einer Verwaltungs-vereinbarung mit SBT
		Ausbau Busbucht (4)	erforderlich, siehe B)	Abstimmung mit SBT (formlose Zustimmung)
		Sonstige H-Typen	erforderlich, siehe B)	einzelfallabhängige Abstimmung
2	Halt am Fahrbahnrand	Halt am Fahrbahnrand	nicht erforderlich, siehe A)	Abstimmung mit SBT (formlose Zustimmung)
		Kap (1)	nicht erforderlich, siehe A)	Abschluss einer Verwaltungs-vereinbarung mit SBT
		Ausbau Busbucht (4)	erforderlich, siehe B)	Abschluss einer Verwaltungs-vereinbarung mit SBT
		Sonstige H-Typen	erforderlich, siehe B)	einzelfallabhängige Abstimmung
3	Haltestellen-kap	Halt am Fahrbahnrand	nicht erforderlich, siehe A)	Abschluss einer Verwaltungs-vereinbarung mit SBT
		Kap (1)	nicht erforderlich, siehe A)	Abstimmung mit SBT (formlose Zustimmung)
		Ausbau Busbucht (4)	erforderlich, siehe B)	Abschluss einer Verwaltungs-vereinbarung mit SBT
		Sonstige H-Typen	erforderlich, siehe B)	einzelfallabhängige Abstimmung
4	Sonstige Halte-stellentypen	Halt am Fahrbahnrand	einzelfallabhängig	
		Kap (1)	einzelfallabhängig	
		Ausbau Busbucht (4)	einzelfallabhängig	

Erläuterungen zur Tabelle s. nächste Seite

Erläuterungen zur Tabelle

Allgemein

(1) Zur Definition des Begriffs Haltestellenkaps unter baurechtlichen Gesichtspunkten: Hier werden als Umwandlung in ein Haltestellenkap nur diejenigen Maßnahmen bezeichnet, bei denen der bestehende Fahrbahnbereich eingeengt (verschmälert) wird, um den Wartebereich zu vergrößern und ein geradliniges Anfahren zu erleichtern (= "echtes Kap").
(2) Zur Vorgehensweise siehe Orientierungshilfen auf dieser Seite unten.
Ansprechpartner bei Hessen Mobil sind die zuständigen Dezernate Planung
(3) Abstimmungsbedarf mit dem Straßenbaulastträger (SBT), entweder Landkreis oder Hessen Mobil. Ansprechpartner bei Hessen Mobil sind die zuständigen Dezernate Betrieb. Ist die Kommune selbst Baulastträger der Straße, entfällt die externe Abstimmung.
(4) Innerorts ist eine Förderung von Busbuchten nur unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich. Das Erfordernis zum Neu- oder Umbau muss vom Zuwendungsempfänger nachgewiesen werden.

Spalte Baurecht

A.) Für Maßnahmen, bei denen neues Baurecht <u>nicht</u> erforderlich ist, sind ggf. folgende Zustimmungen, Genehmigungen usw. einzuholen und zu beachten:

- Einzelgenehmigungen (z.B. Denkmalschutz)
- Ausnahmen von Verordnungen
- Satzungen (z.B. Baumsatzungen)
- Zustimmungserfordernis bei Betroffenheiten (z.B. Zugänge, Zufahrten, private Stellplätze, Vorplätze etc.)
- Zustimmungen bei vorübergehenden Inanspruchnahmen (Bau- und Lagerflächen)
- Kaufverträge bei Grunderwerb
- Abstimmungen mit Betreibern von Telekommunikationsanlagen, Ver- und Entsorgungsanlagen
- Zustimmung Behindertenbeauftragter
- Zustimmende politische Beschlüsse (z.B. Ortsbeirat)
- Verwaltungsvereinbarungen müssen grundsätzlich abgeschlossen werden, wenn sich der Straßenquerschnitt der klassifizierten Straße (inkl. Busbuchten) ändert. Die Kommune legt dabei die Planung Hessen Mobil (oder dem Kreis) zur Abstimmung vor und schließt auf Grundlage der abgestimmten Pläne eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Straßenbaulastträger ab.
- Bei einer reinen Bordanpassung ist eine schriftliche Zustimmung seitens des Baulastträgers ausreichend (formlose Zustimmung des Straßenbaulastträgers).

B.) Für Maßnahmen, bei denen Baurecht erforderlich ist, sollte beachtet werden:

- Wahl des Baurechtsverfahren (FStrG, HStrG)
- Nach Straßengesetz unter Beachtung der Vorgaben für Planfeststellung- und Plangenehmigungsverfahren, bzw. des Leitfadens für Entfallen der Planfeststellung und Plangenehmigung von Hessen Mobil
- Insbesondere bei Verlegung und Neubau das Immissionsschutzrecht
- Verwaltungsvereinbarungen müssen grundsätzlich abgeschlossen werden, wenn sich der Straßenquerschnitt der klassifizierten Straße (inkl. Busbuchten) ändert.

Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen

Die Rahmenbedingungen der Förderung sind den Kapiteln 4.9.5.1 1 und 12 im Zentralen Handbuch von Hessen Mobil mit Angaben zur Einhaltung der Standards barrierefreier Anlagen zu entnehmen (Homepage unter www.mobil.hessen.de, siehe letzte Seite).

Prinzipiell sollte anstelle isolierter Maßnahmen die Realisierung eines flächenhaften Haltestellenkonzeptes angestrebt werden, das in den lokalen Nahverkehrsplan und/ oder in ein vergleichbares ÖPNV-Konzept eingebunden ist.

Empfehlungen zum Entwurf und Gestaltung von Haltestellen sind in den einschlägigen Regelwerken und Normen zu entnehmen, darunter insbesondere folgende Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:

- *„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, EAÖ", Ausgabe 2013; u.a.: Kapitel 6 Entwurf und Gestaltung von Haltestellen*
- *„Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt06, Ausgabe 2006" (in Verbindung mit dem Einführungserlass des HMWEVL vom 31.10.2007)*
- *"Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL, Ausgabe 2012 (Kapitel 6.9)*
- *„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA", Ausgabe 2010 (Kapitel 3.11)*
- *„Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS ", (Kapitel 9)*
- *"Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen" HBVA, Ausgabe 2011 (Kapitel 3.4)*
- *DIN-Normen, insbesondere 32984 Bodenindikatoren und DIN 18040 Planungsgrundlagen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum in der jeweils aktuellen Version*

sowie der Leitfaden des VRN:

- *"Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim 2016*

Barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten

Beim Bau barrierefreier Verkehrsanlagen sind verschiedene Anforderungen zu beachten. Gemäß den gesetzlichen Leitzielen sollen die Einrichtungen für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Hierbei sind die Vorgaben zu beachten, die sich aus dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG und HessBGG) sowie dem Personenbeförderungsgesetz PBefG ergeben.

Um die Anforderung der Barrierefreiheit zu erfüllen, sind jedoch nicht nur bauliche Maßnahmen vorzunehmen. Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrzeuge durch Hersteller, entsprechende Vorgaben bei Ausschreibungen der Aufgabenträger bis hin zur Disponierung des Fahrzeugeinsatzes durch die Verkehrsbetriebe haben Einfluss auf das Gelingen. Nicht zuletzt muss das Anfahren von Haltestellen mit Hochborden sowie spurführenden Sonderborden erlernt werden. Der Schulung des Fahrpersonals kommt daher eine besondere Rolle zu.

Nur im wechselseitigen Zusammenspiel baulicher und betrieblicher Maßnahmen ist das Ziel einer "vollständigen Barrierefreiheit" im Sinne einer "Mobilität für Alle" realisierbar.

Die Anforderungen bedeuten konkret für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so zu verbessern, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveaugleich, mindestens aber unter 5cm bleibt. Dies erlaubt Rollstuhlfahrern den Einstieg ohne fremde Hilfe vorzunehmen, im Sinne einer selbstbestimmten Lebensführung. Der Abstand zum Fahrzeug (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5cm betragen. Planungsziel ist die Herstellung einer ausreichend langen und geradlinigen Anfahrmöglichkeit, verbunden mit einer optimalen Abstimmung baulicher und betrieblicher Belange. Für das möglichst nahe Heranfahren der Busse an Haltestellen wurden spezielle Formsteine entwickelt, so dass Reifenschäden durch Berührung vermieden werden.

Die europäischen Normen zur Konstruktion von Bussen sehen vor, dass die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn 25cm an einer Tür, bzw. 27cm an zwei Türöffnungen nicht überschritten werden darf. Da Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Gepäck in Bussen aus Platzgründen meist in der zweiten Tür einsteigen, ergibt sich bei der vorgegebenen maximalen Spalthöhe von 5cm eine notwendige Bordhöhe von 22cm bis 25cm über Fahrbahnniveau. Mindestens ist jedoch eine Bordhöhe von 20cm vorzusehen. Empfohlen wird deshalb der Bau einer differenzierten Haltestelle. Bei dieser Anordnung ist im Anfahrtsbereich eine niedrigere Bordhöhe angeordnet, die ein „Überstreichen" des Fahrzeuges ohne Schäden ermöglicht. Auf diese Weise kann der barrierefreie Ein- und Ausstieg für die erste und zweite Tür gewährleistet werden.

Konvexe und konkave Haltestellen sind zu vermeiden, da der Spalt zwischen Wartebereich und Bus zu groß wird. Zudem kann es bei konvexen Formen im Bordbereich schon bei einer Höhe von 18cm zu Schäden am Fahrzeug kommen.

Eine Anhebung der Warteflächen auf ein Niveau von (lediglich) 18cm sollte nur dort erfolgen, wo infolge bleibender ungünstiger Rahmenbedingungen bei Bau und Betrieb eine Anhebung auf 20cm noch nicht machbar ist. Der Nachweis der Notwendigkeit ist vom Zuwendungsempfänger zu erbringen.
Bei flexiblen Bedienungsformen mit Kleinbussen ist die Abstimmung zwischen Bau und Betrieb möglichst optimal zu gestalten und die Förderfähigkeit im Einzelfall zu entscheiden.

Bei Neubaumaßnahmen von stark frequentierten Haltestellen, zentralen Einrichtungen und Umsteigeanlagen sollten grundsätzlich Orientierungshilfen für Mobilitätsbehinderte vorgesehen werden:

- Einbau eines taktilen Leitsystems für Sehbehinderte, ggf. markierte Einstiegsstellen. Die Ausstattung sollte mit optisch kontrastierenden Merkmalen versehen sein.
- Behindertengerechter Ausbau der Wege im Nahbereich, dabei Ausführung mit einer maximalen Neigung von 6%. Ausreichend Rangierfläche im Wartebereich vor der Einstiegstür für Rollstuhlfahrer.
- Ggf. zusätzliche Informationseinrichtungen. Kantenfrei gestaltete Haltestellenschilder.

Weitere Informationen zur Gestaltung der Bodenindikatoren an Straßen und Haltestellen enthält der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität" 2006 in Verbindung mit dem gleichnamigen Bericht 2010 (→ www.mobil.hessen.de, siehe letzte Seite").

Tiefe der Wartefläche in Abhängigkeit von der Bordhöhe

Die Wartefläche sollte eine Breite von mindestens 2,50m aufweisen (vom Bordstein bis zum Geh- bzw. Radweg). Bei Mischflächen sollten größere Breiten angestrebt werden, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.

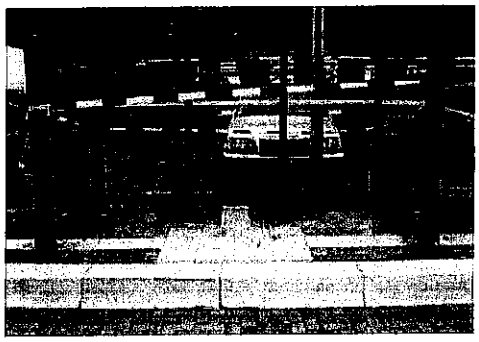
Zu den Belangen der Barrierefreiheit gehört auch die Berücksichtigung ausreichende Bewegungsräume, auch in Abhängigkeit von der Frequentierung. Vor Einbauten und Fahrzeugrampen ist eine Rangierfläche von mindestens 1,50m x 1,50m erforderlich.

In engen Ortsdurchfahrten reicht der Straßenquerschnitt oft nicht aus, um – wie in der Musterzeichnung auf Seite 1 dargestellt – einen eigenen Wartebereich zusätzlich zum Gehweg anzulegen. Nicht selten sind sogar die Gehwege schmaler als 2,50m. Sofern sich bei einem Ausbau keine Standortverlegung anbietet, sind für Haltestellenwarteflächen mit Gehwegfunktion folgende Randbedingungen zu beachten:

Wartefläche unter 1,50m
Keine ausreichende Breite. Die Anforderungen der Fußgänger und ÖPNV-Fahrgäste sind nicht erfüllt.

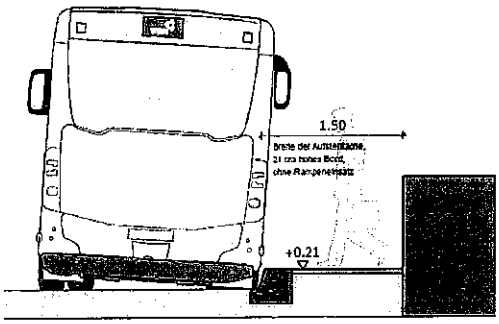
Die Haltestelle ist nicht förderfähig.

→ Einen anderen Standort finden



Wartefläche 1,50m bis < 2,50m
Die Minderbreite verhindert den hilfsweisen Einsatz der Klapprampe. weil für Rollstühle dann keine ausreichende Fläche zum Rangieren mehr zu Verfügung steht.

Um die Minimalanforderungen für die Barrierefreiheit bei diesen Gegebenheiten herstellen zu können, sind Bordhöhen von 22 cm in Höhe der ersten und zweiten Bustür notwendig (in Ausnahmen 21cm).

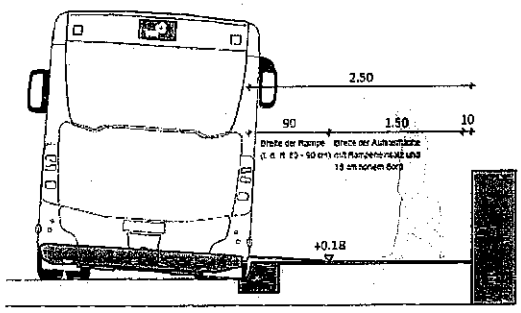


© Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN
s. "Barrierefreie Bushaltestellen..." a.a.O.

Wartefläche ab 2,50m
Hier kann die Regellösung entsprechend dem Haltestellen-Kap mit differenzierter Bordhöhe angewendet werden. Der Rangierraum ist für Rollstuhlfahrer ausreichend, sofern keine Einschränkungen durch den Fahrgastunterstand u.a. bestehen.

Bordhöhen ≥ 20cm: In der Regel ist der Einsatz technischer Hilfsmittel zur Überbrückung des Spaltes nicht notwendig.

Bordhöhen 18 bis 20 cm: Der Einsatz der Klapprampe wird bei Bedarf notwendig und führt zu Zeitverlusten im Linienbetrieb.



© Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN,
s. "Barrierefreie Bushaltestellen..." a.a.O.

Länge der Haltestelle

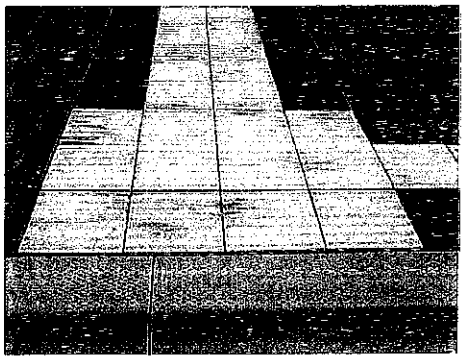
Die Länge ergibt sich aus der betrieblich notwendigen Anzahl gleichzeitig haltender Busse, aus den Fahrzeuglängen, aus Sicherheitsabständen und ggf. sonstigem Raumbedarf.
Bei den meisten standardisierten Fahrzeugtypen befindet sich die erste Tür im Bereich von 0,50 – 1,90m, die zweite Tür im Bereich von 4,80m bis 8,00m hinter der Fahrzeugfront. Nimmt man einen angrenzenden Bereich hinzu, ergibt sich eine Soll-Länge von rund 9m für den Bereich, der eine Höhe von mindestens 20 cm über Fahrbahnniveau aufweist (siehe Musterzeichnung auf Seite 1). Die im Einfahrbereich der Haltestelle empfohlene niedrigere Höhe der differenzierten Haltestelle dient dazu, dass geübte Busfahrer an spurführende Borde heranfahren können, ohne Gefahr der Beschädigung des Fahrzeugbodens.

Verhindern Grundstückseinfahrten eine regelkonforme Länge, ist eine Anpassung der Länge vertretbar, sofern die zweite Bus-Tür der eingesetzten Fahrzeuge noch im angehobenen Bereich liegt. In diesem Fall sollte die Haltestelle schon im Vorfeld geradlinig anfahrbar sein, damit der Busfahrer ohne größere Lenkbewegung die Haltestelle anfahren kann. Anderenfalls sollte eine Standortverlegung der Haltestellenposition geprüft werden.

Zur Gestaltung der Bodenindikatoren im Wartebereich

Für Sehbehinderte und Blinde ist das Auffinden der Haltestelle und die Unterscheidung der Einstiegsstelle zu einer Querungsstelle von großer Bedeutung. Die Regelwerke und Normen lassen bei der Gestaltung der Bodenindikatoren verschiedene Lösungsmöglichkeiten zu. Um Unsicherheiten zur Ausgestaltung der Bodenindikatoren zu vermeiden, sollten folgende Anhaltspunkte beachtet werden:
In Hessen förderfähig sind Maßnahmen mit einem Einstiegsfeld mit einer Breite von 1,20m mit Rippenprofil parallel zum Bord. Wird auf ein besonderes Einstiegsfeld verzichtet, muss der Auffindestreifen eine Breite von 0,90m aufweisen (vgl. Lösung HBVA).

Als Standardlösung hat sich die DIN 32984 in Verbindung mit einem kontrastierenden Begleitstreifen durchgesetzt. Sie wird auch von Sehbehinderten- und Blindenverbänden favorisiert.



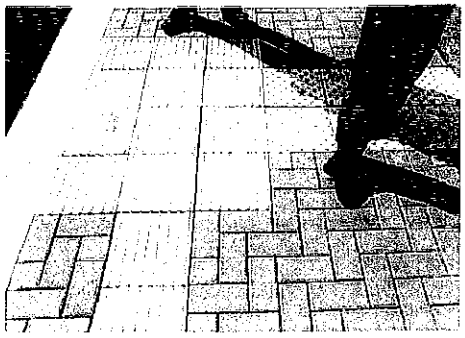
Ausführung nach DIN 32984

Dargestellt ist ein Einstiegsfeld mit dahinterliegendem Auffindestreifen als Rippenprofil. Dieser hat eine Tiefe von 0,60m und ist von einem Begleitstreifen eingerahmt.
Hinweis: Die DIN empfiehlt für den Auffindestreifen vorzugsweise eine Tiefe von 0,90m, was jedoch bautechnisch nicht optimal zum 1,20m breiten Einstiegsfeld passt.

Als Alternativlösungen sind ebenfalls förderfähig:

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA, Seite 69, Bild 61, Quelle s.o.

Bevorzugte Anwendungsbereiche:
- Gut geeignet bei schmalen Wartebereichen ohne separaten Gehweg.
- In städtebaulich sensiblen Bereichen ist mitunter eine Gestaltungsform sinnvoller, die optisch zurückhaltender ist.



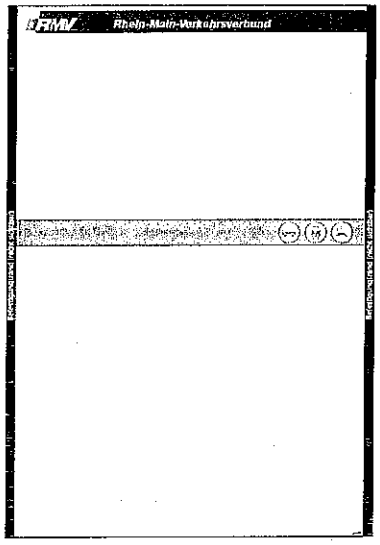
Leitfaden Unbehinderte Mobilität (Grundtyp 3.1, Seiten 92 und 93), s.u.

Bevorzugte Anwendungsbereiche:
- In einem fugenreichen Umfeld sind Noppen besser zu ertasten als Rippenplatten.
- Beibehaltung der Ausbauform dort, wo bisher standardmäßig diese Variante ausgeführt wurde.

Ausstattungselemente, Scheibengestaltung und Fahrgastinformation

Haltestellen prägen das äußere Erscheinungsbild des öffentlichen Nahverkehrs. Bei der Planung und Gestaltung der Haltestellen sind die Standards der Verkehrsverbünde und die Festlegungen in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger zu beachten.

Der Fahrgastunterstand sollte über eine ausreichende Größe (in Abhängigkeit zur Frequentierung) verfügen und weitestgehend transparent sein. Die Wartehalle sollte keine breiten Ritzen zwischen Stützen, Dach und Scheiben aufweisen und auch seitlich ausreichend Witterungsschutz bieten. Es sollte zudem auf Sonnenschutz geachtet werden. Daher sollte das Dach der Wartehallen nicht transparent sein, ggf. dieses mit einer entsprechenden Sonnenschutzfolie beschichtet werden.



© Rhein-Main-Verkehrsverbund, RMV-Logo und -Schriftzug

Bei der Gestaltung der Scheiben sind die Belange der Sehbehinderten (kontrastierende, waagerechter Streifen) und des Vogelschutzes (geometrische Figuren mit maximal 4cm Abstand) zu berücksichtigen (s. RMV-Abbildung links).
Die Mehrkosten sind förderfähig.

Kontaktieren Sie hierzu die Ansprechpartner der Verkehrsverbünde (Seite 3). Die Leitlinien der Verbünde und Aufgabenträger enthalten in der Regel differenziert nach festgelegten Kategorien Vorgaben zu Ausstattungsstandards, Beleuchtung, Fahrgastinformation und Empfehlungen zur Haltbarkeit/ Langlebigkeit, Vandalismus-Resistenz, Scheibengestaltung und Wartungsfreundlichkeit sowie Aussagen zu Mindeststandards und ergänzenden Komponenten.

Weitere Planungshilfen zu diesem Thema:
RMV-Leitfaden für Haltestellen und Wartehallen, Stand November 2016

Weitere Informationen Internetportal Hessen Mobil unter www.mobil.hessen.de/...

Förderregeln Verkehrsinfrastrukturförderung
.../VERKEHR/ Verkehrsinfrastrukturförderung/ Aktuelle Förderregeln/ Downloads

Formulare Verkehrsinfrastrukturförderung
.../ ÜBER UNS/ Downloads & Formulare/ Infrastrukturförderung

Leitfaden "Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung"
.../ ÜBER UNS/ Downloads & Formulare/ Planung & Ausschreibung

Leitfaden und Bericht "Unbehinderte Mobilität"
.../ PLANUNG/ Unbehinderte Mobilität

Herausgeber:

HESSEN

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

Wilhelmstraße 10
65 185 Wiesbaden
www.mobil.hessen.de
Tel. 0611/ 366 0
info@mobil.hessen.de

Stand Juli 2017