

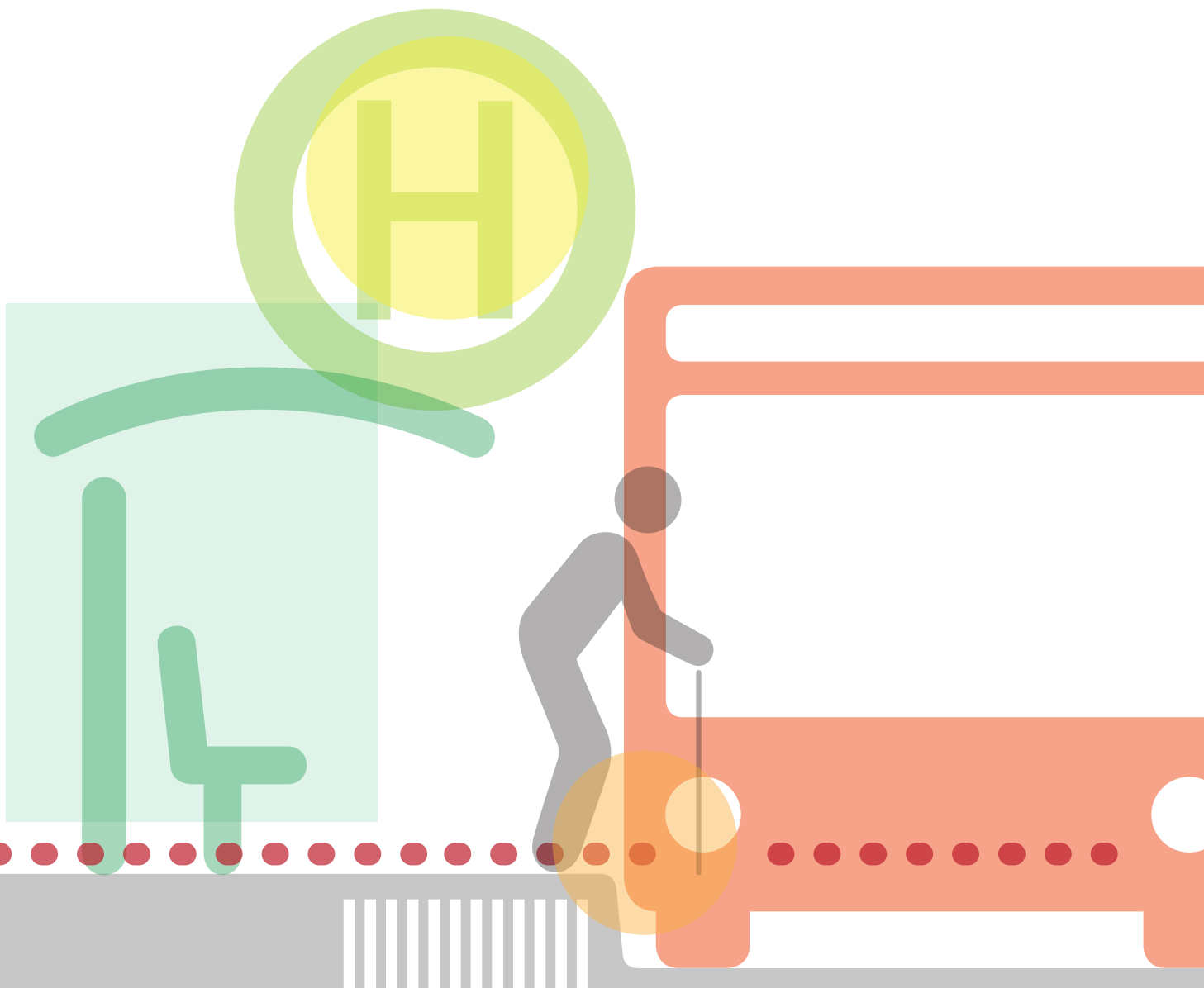


Verkehrsinfrastrukturförderung

Barrierefreie Haltestellen

Informationsblatt für Nahverkehrspläne

Hinweise zur Aufstellung von Investitionsprogrammen



Barrierefreie Haltestellen –

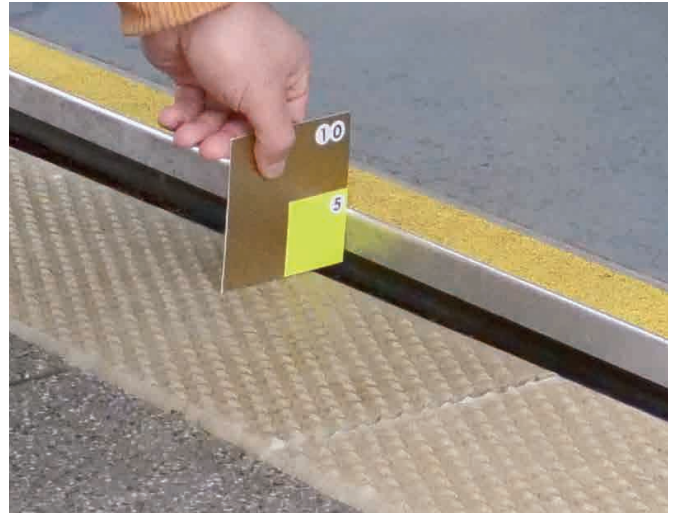
Hinweise zur Aufstellung von Investitionsprogrammen in Nahverkehrsplänen

Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) haben sich in den letzten Jahren erheblich verändert. So haben die Nahverkehrspläne (NVP) seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2013 „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8 (3) PBefG).

Anstelle der bisherigen gesetzlichen Vorgabe „weitgehend barrierefrei“ ist mit der Novellierung das Leitziel „vollständige Barrierefreiheit“ getreten, womit die Vorgabe der flächenhaften Ausdehnung auf das gesamte Linienangebot im ÖPNV anstelle der bisherigen punktuellen bzw. projektbezogenen baulichen Verbesserung tritt.

Die hessischen Förderregeln sind bereits an die neuen Anforderungen angepasst. Hierzu verweisen wir auf das „Informationsblatt für Haltestellen“, in dem die neuen Standards und Hilfen zur Umsetzung beschrieben sind.

Das Erreichen des Ziels der „vollständigen“ Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 unter Einbeziehung aller Anlagen, Fahrzeuge und sonstigen betrieblichen Maßnahmen erfordert ein entsprechend konkretes Investitionsprogramm (§ 14 HÖPNVG).



22 cm Hochbord in Kassel mit Fahrzeug der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft

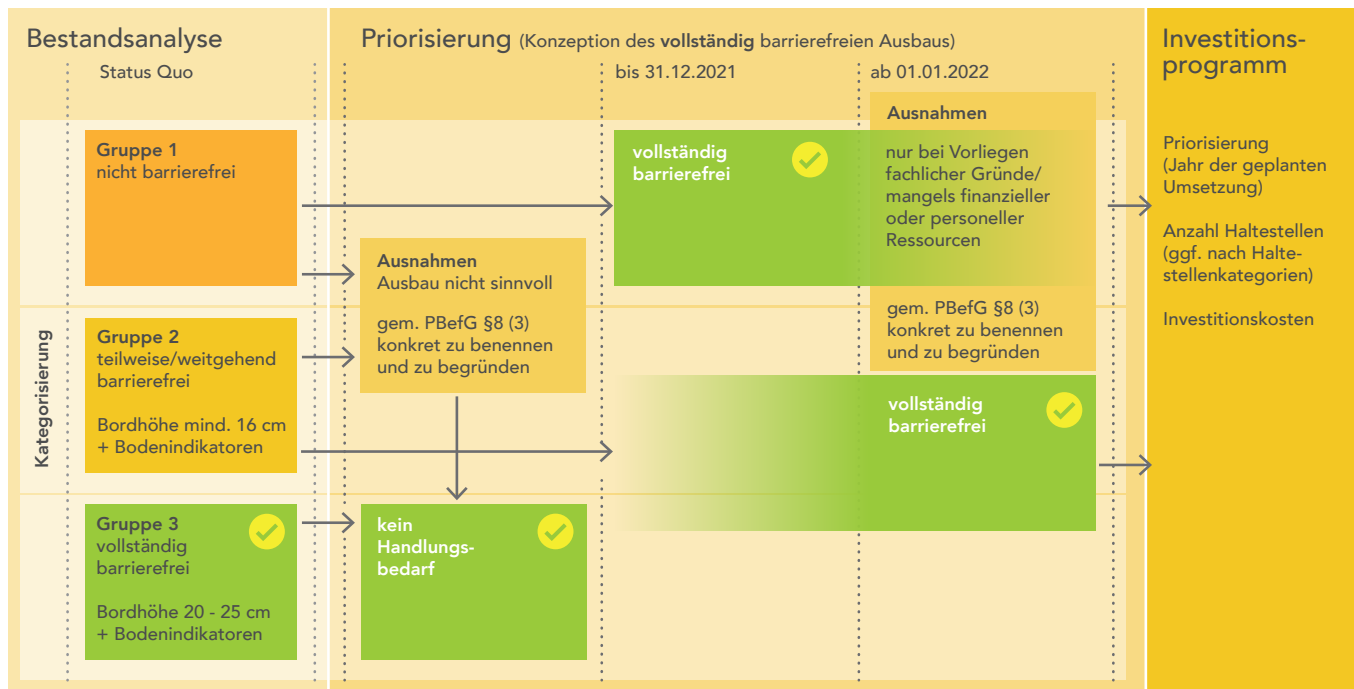
Dessen Volumen sollte auf einer fundierten Grundlage möglichst frühzeitig erfasst und realistisch auf einzelne Jahresscheiben verteilt werden.

Dieses Informationsblatt, das mit den Verkehrsverbänden in Hessen abgestimmt wurde, soll hierzu eine Orientierungshilfe geben. Es soll auch dazu beitragen, dass das Thema Barrierefreiheit in den NVP in Hessen stärker und einheitlicher berücksichtigt und die vollständige Barrierefreiheit im hessischen ÖPNV schneller erreicht wird.



Übersicht zur vorgeschlagenen Vorgehensweise

Die folgende Grafik zeigt die vorgeschlagene Vorgehensweise zur Erstellung des Investitionsprogramms. Diese Vorgehensweise wird weiter unten erläutert.



1. Schritt: Bestandsanalyse

In einem ersten Schritt ist es erforderlich, als Grundlage für das Investitionsprogramm die Qualität aller Haltestellen und Stationen im Bestand bezüglich der Barrierefreiheit zu analysieren und darzustellen.

Im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise sollen die vorhandenen Haltestellen im NVP wie folgt nach dem Ausbauzustand differenziert werden:

Gruppe 1 (nicht barrierefrei)	Alle Haltestellen, die noch nicht barrierefrei ausgebaut wurden.
Gruppe 2 (teilweise bzw. weitgehend barrierefrei)	Haltestellen, die als Mindeststandard eine Bordhöhe von mindestens 16 cm aufweisen und über Grundelemente von Bodenindikatoren (Auffindestreifen und Einstiegsfeld) nach den früher geltenden Standards verfügen.
Gruppe 3 (vollständig barrierefrei)	Haltestellen, die bereits vollständig barrierefrei ausgebaut sind, für die folglich kein Ausbaubedarf besteht. Dies ist gegeben, wenn die Vorgaben der hessischen Förderregeln ab 2016 erfüllt sind.

Weiterhin bildet die Kategorisierung der Haltestellen eine wichtige Grundlage der zeitlichen Priorisierung für den vollständig barrierefreien Ausbau. Sie sollte eine ausreichende Differenzierung der Haltestellentypen aufweisen, möglichst auf Grundlage der Empfehlungen der Verkehrsverbünde erfolgen und die Lage der Haltestelle, die Verkehrsfunktion und die Frequentierung berücksichtigen. Die Kategorisierung dient der mittel- und langfristigen Haltestellenentwicklungsplanung. Sie empfiehlt sich für alle Haltestellen.

Als Ergebnis von Schritt 1 erfolgt eine Bewertung der Ist-Situation der Haltestellen in Hinblick auf den barrierefreien Zustand mit Vorsortierung in drei Gruppen, deren Handlungsbedarf sich qualitativ unterscheidet.

2. Schritt: Priorisierung (Konzeption des vollständig barrierefreien Ausbaus)

In einem zweiten Schritt ist der vollständig barrierefreie Ausbau zu konzipieren. Gemäß § 8 (3) PBefG sind bei der Aufstellung des NVP und der Konzeption des barrierefreien Ausbaus nicht nur die Unternehmer frühzeitig zu beteiligen, sondern auch, soweit vorhanden, Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sowie Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sowie weitere relevante Akteure frühzeitig einzubinden.

Ergebnis von Schritt 2 ist ein zeitlich **differenziertes Ausbaukonzept (Priorisierung)** für die vorhandenen nicht barrierefreien (Gruppe 1) sowie die *teilweise* bzw. *weitgehend* barrierefreien Haltestellen (Gruppe 2). Ziel sollte sein, zum 01.01.2022 einen hohen Realisierungsgrad erreicht zu haben.

Das PBefG lässt **Ausnahmen** von dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine *vollständige* Barrierefreiheit zu erreichen, zu, „sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“ (§ 8 PBefG).

- **Haltestellen, deren Ausbau nicht sinnvoll ist.**

Im Nahverkehrsplan sind entsprechende Ausnahmen zu definieren (z.B. Haltestellen mit sehr geringer Frequenzierung). Bei deren Festlegung sollten vorliegende Orientierungshilfen der Verkehrsverbände berücksichtigt werden. Diese Haltestellen sind namentlich aufzulisten. Für deren Ausbau besteht **kein Handlungsbedarf**.

- **Haltestellen der Gruppe 1, deren Ausbau aus fachlichen Gründen bis 2022 nicht umsetzbar ist.**

Falls Haltestellen aus fachlichen Gründen nicht bis zum 01.01.2022 ausgebaut werden können, sind diese zwingenden Gründe für die betroffenen Haltestellen zu benennen (z.B. Zeitrahmen Baurechtschaffung, Zusammenhangsmaßnahmen mit anderen Bauprojekten ab 2022). Der Ausbau dieser Haltestellen sollte erfolgen, sobald die fachlichen Voraussetzungen vorliegen.

Grundsätzlich hat der Nahverkehrsplan das Ziel zu verfolgen, die vollständige Barrierefreiheit bis Ende 2021 zu erreichen. Daher sollte ein schnellstmöglicher Ausbau erkennbar vorangetrieben werden. Um Rechtssicherheit zu schaffen, können ausnahmsweise auch in folgenden Fällen übergangsweise Ausnahmen begründet und benannt werden:

- **Haltestellen der Gruppe 1, deren Ausbau mangels finanzieller oder personeller Ressourcen bis 2022 nicht umsetzbar ist.**

Falls auch bei nachweislich verstärkten Bemühungen zur Verfügung stehende finanzielle und personelle Ressourcen nicht ausreichen, um Haltestellen aus Gruppe 1 bis 2022 auszubauen, sollten die verschobenen Vorhaben mit Angabe der Gründe kenntlich gemacht und den folgenden Jahresscheiben zugeteilt werden.

Haltestellen der **Gruppe 2** können beim barrierefreien Ausbau **mit niedrigerer Priorität** eingestuft werden, wenn andere Kriterien der Priorisierung keinen frühzeitigen Ausbau nahelegen. Sie sind bereits *teilweise* bzw. *weitgehend* barrierefrei ausgebaut und *vollständig* barrierefrei auszubauen, sobald die Vorhaben mit höherer Priorität abgeschlossen sind.

Besteht in Einzelfällen ein Ausbaubedarf, sind diese im nächsten Schritt in das NVP-Investitionsprogramm aufzunehmen und in diejenigen Jahre einzuordnen, in denen die Realisierung geplant ist. Dies sind z.B. Vorhaben, die infolge geplanter Straßenumbauten oder Haltestellenverlegungen oder Erweiterungen der vorhandenen Anlagen umgebaut werden sollen und dabei auf den Standard der vollständigen Barrierefreiheit angehoben werden sollen.

Zudem sollten die Projekte dieser Gruppe dahingehend bewertet werden, ob ggf. durch Kleinmaßnahmen eine Nachrüstung einzelner Haltestellen möglich ist. So können im Rahmen eines Sonderprogrammes zum Beispiel durch Nachrüsten von Bodenindikatoren oder ergänzende bauliche Maßnahmen Verbesserungen erfolgen und somit ohne großen Aufwand und Ausgaben bestehende Mängel beseitigt oder vermindert werden.

Bei **Gruppe 3** besteht aus Gründen der Barrierefreiheit **kein Handlungsbedarf**. Sollte aus anderweitigen Gründen ein Ausbau notwendig werden, sind diese in das Investitionsprogramm in den jeweiligen Jahresscheiben zuzuordnen.



Selbstbestimmtes Leben: Auf jeden Zentimeter kommt es an.

3. Schritt: Investitionsprogramm

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und der Priorisierung ist schließlich ein Investitionsprogramm zu erstellen mit mindestens folgenden Angaben:

- Angabe der geplanten zeitlichen Umsetzung
- Anzahl der Haltestellenpositionen, ggf. nach Haltestellenkategorien unterschieden
- voraussichtliche Investitionskosten

Sofern die Kostenabschätzung auf Durchschnittswerten für verschiedene Haltestellentypen basiert, sollten die zugrundeliegenden Annahmen dargestellt werden. Für Großvorhaben über 1 Mio. EUR Investitionskosten sollten einzelfallbezogen die voraussichtlichen Ausgaben mit Angabe zur jeweiligen Planungsphase/Kostenermittlung angegeben werden.

Auf dieser Grundlage ist ein Investitionsprogramm zu entwickeln, ggf. differenziert nach Stadtbahn, Straßenbahn- und Busbetrieb. Dieser sollte entsprechend folgendermaßen aufgebaut sein:

Investitionsprogramm

Maßnahme/Ziel	geplante zeitliche Umsetzung	Anzahl der Haltestellenpositionen, ggf. nach Haltestellenkategorien (beispielhaft*)					Investitionskosten
		A	B	C	D	E	
Haltestellen, vollständig barrierefreier Ausbau	1. Jahr						
	2. Jahr						
	3. Jahr						
	4. Jahr						
	5. Jahr						
	gesamt						

* Die Haltestellenkategorisierung sollte eine ausreichende Differenzierung der Haltestellentypen aufweisen und möglichst auf Grundlage der Empfehlungen der Verkehrsverbünde erfolgen.

Haltestellen, deren *vollständig* barrierefreier Ausbau zum Zeitpunkt der Fortschreibung des NVP bereits vorbereitet ist oder sich in Umsetzung befindet und vor dem Gültigkeitszeitraum des NVP fertiggestellt sein wird, sowie neue Haltestellen sind mit Jahresangabe

der voraussichtlichen Realisierung nachrichtlich ergänzend darzustellen. Des Weiteren empfiehlt sich für eine langfristige Abschätzung des Finanzbedarfs, aber auch des Zielerreichungsgrads in Hinblick auf die Umsetzung der Barrierefreiheit ein Ausblick auf die Folgejahre.

Ausblick: Verbleibender Ausbaubedarf

Maßnahme/Ziel	geplante zeitliche Umsetzung	Anzahl der Haltestellenpositionen, ggf. nach Haltestellenkategorien (beispielhaft)					Investitionskosten
		A	B	C	D	E	
Haltestellen, vollständig barrierefreier Ausbau	Bedarf nach Gültigkeitszeitraum des NVP						

Weitere Informationen

zum Informationsblatt für Bushaltestellen sowie zu Förderregeln Verkehrsinfrastrukturförderung:

mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturforderung-vif

Herausgeber:



Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden
Tel. 06 11-366 0
info@mobil.hessen.de
mobil.hessen.de

Gestaltung
studio cg, Darmstadt
studiocg.de

Druck
printmedia solutions GmbH
printmedia-solutions.de

Stand: Juli 2019

