

# Bus-Haltestellenleitfaden im Verkehrsverbund Vogtland

für Städte und Gemeinden im Vogtlandkreis

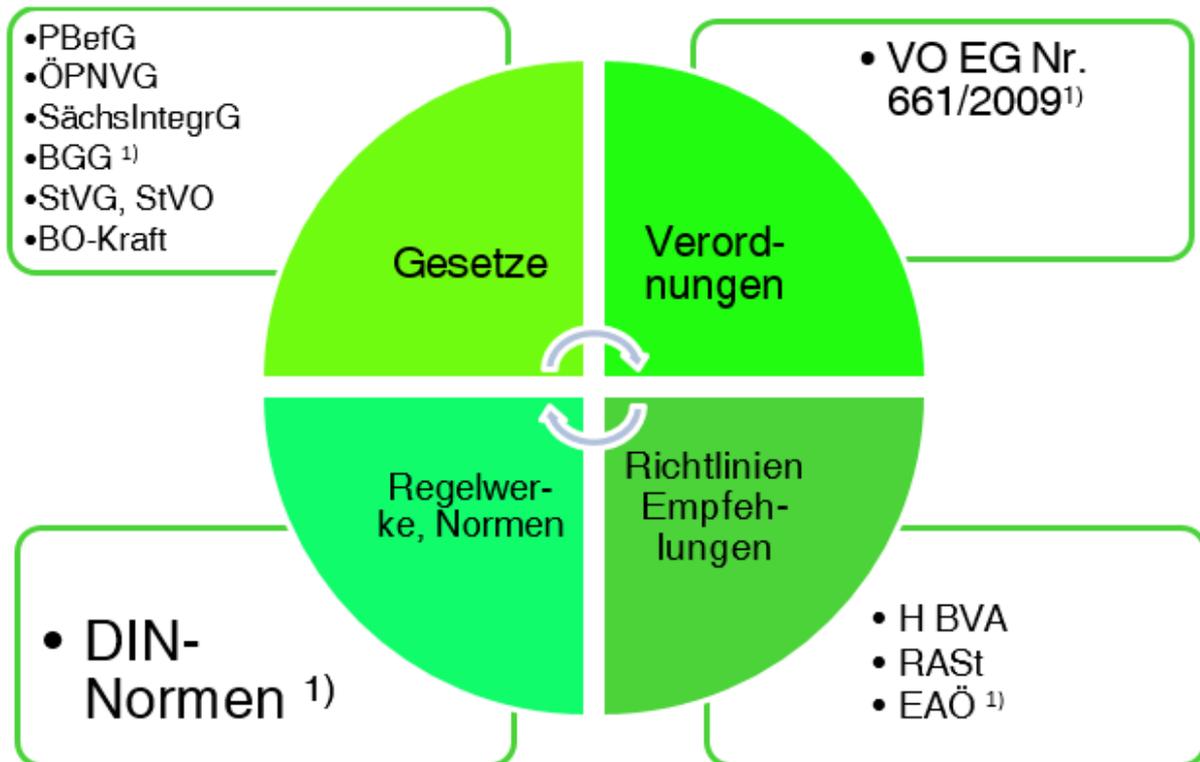
Stand: April 2023, 1.update

<b><u>Inhaltsverzeichnis</u></b>	<b>Seite</b>
Tabellenverzeichnis	2
1. Gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen	3
2. Zuständigkeiten	4
3. Planungskriterien (Haltestellenlage und –dichte)	6
4.1 Kategorisierung und Ausstattung	8
4.2 Gestaltung barrierefreier Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	9
5. Priorisierung	16
6. Haltestellen - Errichtung, Verlegung, Auflösung und Formen	19
7. Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten bei Neu-, Aus- und Umbau von barrierefreien Haltestellen	22
8. Wartung und Pflege der Haltestellen	23
9. Anlagenverzeichnis	24
<b><u>Anhang: Bus-Haltestellenleitfaden in Wort und Bild (handout)</u></b>	
Muster-Aufbau einer Haltestelle in Teilflächen und Maßen	1
Einsatz von Bodenindikatoren	4
Bilder von Beispiel-Haltestellen	7

---

<b><u>Tabellenverzeichnis</u></b>	<b>Seite</b>
Tabelle 1: Baulastträger	5
Tabelle 2: Zuständigkeit bei der Ausstattung von Bushaltestellen	5
Tabelle 3: Haltestellenkategorien	8
Tabelle 4: Ausstattung nach Haltestellenkategorie	9
Tabelle 5: Punktevergabe bei Haltestellenpriorisierung	16
Tabelle 6: Zusammenfassung der Priorisierung (Stand: 2019)	17
Tabelle 7: Verdichtung des Ergebnisses pro Haltestellensteig	19
Tabelle 8: Einteilung der Haltestellen nach Erhebung des IST-Ausbau-Zustandes	19
Tabelle 9: Haltestellenname	20
Tabelle 10: Haltestellenformen – Vor- und Nachteile	22
<b><u>Anhang: Bus-Haltestellenleitfaden in Wort und Bild (handout)</u></b>	
Tabelle 11: Grundfunktionen barrierefreier Haltestellen	2
Tabelle 12: Arten von Bodenindikatoren	4
Tabelle 13: Bodenindikatoren - Bauelemente	5

## 1. Gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen



**Sächsisches Straßengesetz (§44 SächsStrG)** regelt die Zuständigkeit für den Haltestellenbau.

**Straßenverkehrsgesetz (§ 6 StVG) und Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs.3 StVO)** sind Rechtsverordnungen zur Regelung des Straßenverkehrs. Sie definieren die Kennzeichnung einer Haltestelle mittels Haltestellenschild (Vorschriftszeichen 224).

**Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (§32 BO-Kraft)** definiert die Mindestinformationen an einer Haltestelle auf dem Haltestellenschild sowie die Ausstattung mit einem Papierkorb. Dies umfasst Haltestellenbezeichnung (Name), Liniennummer, und Namen des bedienenden Unternehmers bzw. des zuständigen Verkehrsverbundes.

**Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)** fordert die Gleichstellung der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen u.a. zum ÖPNV. Der ÖPNV soll seine Nutzbarkeit durch einen weitestgehend eigenständigen Zugang dieser Personengruppe zu seinem Angebot gewährleisten.

**Sächsisches Integrationsgesetz Sachsen (SächsIntegrG)** ist ein Gesetz zur Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen im Freistaat Sachsen.

**Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (§5 ÖPNVG)** legt fest, dass die Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV für den Nahverkehrsraum einen verbindlichen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben haben und dessen Inhalte.

**Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (§8, §13, §40 PBefG)** schreiben vor: Voraussetzung für eine die Genehmigung von Linienverkehr ist, dass der Verkehr auf Straßen durchgeführt wird, die sich in Punkto Verkehrssicherheit und Bauzustand dafür eignen. Ein Fahrplan muss den Linienverlauf, Ausgangs- und Endpunkt sowie Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

Die Gleichstellung der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zum ÖPNV wird in der Novelle von 2013 mit der zeitlichen Zielsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis 2022 definiert.

### **Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland 4. Fortschreibung (08.10.2020)**

Der Nahverkehrsplan (NVP NVR Vogtland) definiert unter Punkt „5.2 Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV“ (5.2.2 Haltestelleninfrastruktur) die Anforderungen an die Barrierefreiheit bei Haltestellen und Ausnahmen.

### **Technische Regelwerke und DIN-Normen**

Die fachliche Konkretisierung zu den Standards der Barrierefreiheit im ÖPNV/SPNV liefern die allgemein anerkannten Regeln der Technik in Verbindung mit aktuellen Regelwerken, Normen und Veröffentlichungen.

Derzeit anerkannte Standard-Regelwerke für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen sind Schriften der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) sowie des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011 (FGSV)
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2012 (FGSV)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06 (FGSV)
- Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (VDV)

Im öffentlichen Raum gelten für die Ausgestaltung der Barrierefreiheit, als Exzerpt einer Vielzahl, folgende DIN-Normen:

- DIN 18040-3 (zu Information, Orientierung, Oberflächenanforderungen)
- DIN 32975 (sicherheitsrelevante Ausstattungen, Gestaltung visueller Informationen)
- DIN 32984 (Bodenindikatoren und Leitelemente)
- DIN 32986 (Taktile Schrift)

## **2. Zuständigkeiten**

Für die Errichtung von Bushaltestellen ist ein Zusammenwirken von mehreren Beteiligten mit unterschiedlichen Zuständigkeiten erforderlich.

### **2.1 Kommune und Straßenbaulastträger.**

Der Straßenbaulastträger ist für die Herstellung der Busspur bzw. -bucht sowie die Aufstellflächen außerhalb von Ortsdurchfahrten verantwortlich. Die Kommune, welche auch gleichzeitig Straßenbaulastträger sein kann, ist für die Ausstattung der Haltestelle zuständig.

Sächsisches Straßengesetz (§44 SächsStrG) regelt die Zuständigkeit für den Haltestellenbau wie folgt:

- (1) Der Freistaat Sachsen ist Träger der Straßenbaulast für die Staatsstraßen. Die Landkreise und kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen und der öffentlichen Feld- und Waldwege. ....*
- (5) Soweit dem Freistaat Sachsen oder dem Landkreis die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, erstreckt sich diese auch auf gemeinsame Geh- und Radwege, .....; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast. ....*

### **2.2 Verkehrsunternehmen**

Dem bedienenden Verkehrsunternehmen bzw. dem zuständigen Verkehrsverbund obliegt die Errichtung des Haltestellenschildes gemäß BO-Kraft.

Tabelle 1: Baulastträger

Straßenbaulastträger / Baulastträger			
BUND	Freistaat	Landkreis	Stadt/Gemeinde
Bundesfernstraßen	Staatsfernstraßen	Kreisfernstraßen	Gemeindestraßen
			öffentliche Feld- und Waldwege
Ausnahme: Ortsdurchfahrten in Städten > 80.000 Einwohner	Ausnahme: Ortsdurchfahrten in Gemeinden > 30.000 Einwohner	Ausnahme: Ortsdurchfahrten in Gemeinden < 30.000 Einwohner	Bundesfernstraßen in Kommunen mit > 80.000 Einwohner Staats-/ Kreisfernstraßen in Kommunen mit > 30.000 Einwohner
§5 FStrG	§44 SächsStrG	§44 SächsStrG	Ortsdurchfahrten in Kommunen mit 10.000-30.000 Einwohner nach Zustimmung

**Zusammenfassung:**

Für Kreisstraßen in Ortschaften <30.000 Einwohner ist der Landkreis Vogtlandkreis Träger der Straßenbaulast und dort für Busspur und -bucht zuständig. Die jeweiligen Kommunen sind für die Gehwege bzw. Zuwegung an Kreisstraßen und die Ausstattung der Bushaltestelle zuständig. Außerhalb von Ortsdurchfahrten sind die Aufstellflächen vom jeweiligen Straßenbaulastträger zu errichten. Die jeweiligen Kommunen sind für die Zuwegung und die Ausstattung der Bushaltestelle zuständig.

Tabelle 2: Zuständigkeit bei der Ausstattung von Bushaltestellen

	Ausstattung der Bushaltestelle	
	Straßenbaulastträger / Kommune	Verkehrsunternehmen
	Infrastruktur	Information
	Planung & Bau	
<b>Ausstattung</b>	Wetterschutz Beleuchtung Sitzgelegenheit Abfallbehälter	Haltestellenschild Fahrplaninformation Tarifinformation
<b>Wartung/Pflege</b>	Fahrbahn Zuwegung Wartefläche für Fahrgäste Reinigung Winterdienst	Aktualisierung aller Informationen  Reinigung

## 3. Planung von Haltestellen – Lage und Dichte

Bei der Überprüfung bzw. Festlegung der Haltestellenlage ist auf kurze Wege sowie auf eine Lage in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte bzw. Nähe zu Versorgungs- und Dienstleistungszentren zu achten. Bezüglich der verkehrlichen, betrieblichen und straßenverkehrstechnischen Aspekte sind Abstimmungen mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde zu treffen.

Lokale bauliche Situation:

Flächenverfügbarkeit:	Klärung von Eigentumsverhältnissen
	Dimensionierung entsprechend Fahrgastaufkommen, Anzahl Steige, Funktionalität (z.B. Verknüpfungsstelle), geplante Fahrzeugkategorie (z.B. Gelenkbus)
	Räumliche Gegebenheiten für Fahrgastunterstand und andere Ausstattungen (z.B. Fahrradständer, Beleuchtung, Ticketautomat)
	Betrachtung zu perspektivischer Erweiterung der Haltestelleneinrichtung
Verkehrssituation:	Sicherung Zuwegung in Form von kurzen, möglichst direkten Fußwegen, Beleuchtung, Sicherheitsabstand bzw. Trennung von der Fahrbahn, Befestigung der Oberfläche, Sauberkeit, z.B. Geländer vor großen Schulen
	Querungsstellen je nach Verkehrsaufkommen mit Bordabsenkung auf 3 cm in der Nähe der Haltestelle, damit diese zügig erreicht werden kann. Beachten einer ausreichenden Aufstellfläche für Personen mit Kinderwagen, Fahrrad o.ä.
Topografie:	Möglichst geringe Höhenunterschiede zwischen und an Haltestellen (Steigung/Gefälle)

## Umgebungsstruktur

Art der angrenzenden Bebauung	Lage in den Räumen, mit der jeweils höheren Besiedlungs-, Bebauungsdichte
	Zuordnung zu Versorgungs-, Dienstleistungs-, Bildungs-, Freizeit, medizinischen Einrichtungen, P+R oder B+R-Anlagen
	Nutzung durch verschiedene potentielle Kundengruppen anstreben (Berufstätige, Schüler, Menschen mit Einschränkung, Touristen, etc.)
	Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (z.B. neue Wohn-, Gewerbegebiete) durch Abstimmung mit Bauleitplanung

## Sicherheit

	Direkt angrenzende Lage an bewohnten Gebäuden vermeiden
	Nähe zu Beleuchtungsanlage nutzen, Vermeiden dunkler Ecken
	Gute Einsehbarkeit der Straße sichern (z.B. keine Kurvenlage)
	Geh- bzw. Radweg sollten vorhanden sein
	Beleuchtung bei einer Lage außerorts

## Linienführung

	Fahrbarkeit der Verkehrswege für die geplante Fahrzeugkategorie, Abbiege- und Wendemöglichkeiten in Abstimmung mit Verkehrsverbund bzw. -unternehmen

## Haltestellendichte

Die Haltestellendichte entspricht den Zielvorgaben bzw. Inhalt des NVP NVR Vogtland 4. Fortschreibung. Kleine Siedlungseinheiten (ca. <200 Einwohner) können meist nicht angemessen angeschlossen werden. Hier sollte ein Wert von 2,0 km zu Grunde gelegt werden. Dieser leitet sich aus der geltenden Schülerbeförderungssatzung ab, da für Schüler der Klassen 1-4 maximal eine Fußweglänge von 2,0 km zwischen Wohnung bzw. Schule und Ein- bzw. Ausstiegshaltestelle zulässig sind. Ausnahmen bilden Menschen mit amtlichem Ausweis und Merkzeichen G (Gehbehinderung) und aG (außergewöhnliche Gehbehinderung). Die Schaffung einer sicheren Zuwegung ist stets als Begleitmaßnahme vorzusehen.

		Kernetz				
		SPNV	SNV, PlusBus	Regional-netz	Schüler-linien	Alternativ-netz
Ortskategorie		Haltestelleneinzugsbereich in Metern				
<b>Oberzentrum</b>	<b>Plauen</b>					
Kernzone	zentrales Gebiet der Stadt mit hoher Verdichtung	500	300	300	300	300
Kernrandzone	an die Kernzone angrenzendes Gebiet mit noch relativ geschlossener Bebauung	600	400	400	400	400
Außenzone	städtisch strukturiertes Außengebiet mit überwiegend offener Bebauung, das zum Teil über die Stadtgrenzen hinausreicht	800	600	600	600	600
Ortsteile	isoliert gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen, die aufgrund ihrer Verwaltungszugehörigkeit oder Lagegunst dem Oberzentrum verkehrlich zuzuordnen sind	1000	800	800	800	800
			<b>Kernetz</b>	<b>Regional-netz</b>	<b>Schüler-linien</b>	<b>Alternativ-netz</b>
<b>Mittelzentren</b>	<b>Reichenbach, Oelsnitz und der Städteverbund „Göltzschtal“ (Auerbach, Ellefeld, Falkenstein und Rodewisch)</b>					
Kernzone	zentrales Gebiet der Stadt mit hoher Verdichtung		400	400	400	400
Außenzone	städtisch strukturiertes Außengebiet mit überwiegend offener Bebauung, das zum Teil über die Stadtgrenzen hinausreicht		-	600	600	600
Ortsteile	isoliert gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen, die aufgrund ihrer Verwaltungszugehörigkeit oder Lagegunst dem Mittelzentrum verkehrlich zuzuordnen sind		-	1000	1000	1000
<b>Grundzentren</b>						
Zentraler Bereich	weitgehend geschlossenes Siedlungsgebiet mit zum Teil städtischem Charakter		<u>800[1]</u>	600	600	600
Ortsteile	isoliert gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb des zentralen Bereichs, die aufgrund ihrer Verwaltungszugehörigkeit oder Lagegunst einem Grundzentrum verkehrlich zuzuordnen sind		-	1000	1000	1000
			<b>Kernetz</b>	<b>Regional-netz</b>	<b>Schüler-linien</b>	<b>Alternativ-netz</b>
<b>Gemeinden</b>						
mit besonderer Funktion	zentraler Siedlungsbereich mit Grundversorgungsaufgaben		1200	1000	1000	1000
Sonstige Gemeinde			-	1000	1000	1000

## 4.1 Kategorisierung und Ausstattung

Die Festlegung der Ausstattung von Haltestellen sollte sich an deren Kategorie orientieren. Starke Fahrgastfrequentierung, eine Verknüpfungs- bzw. Umsteigefunktion oder die Lage zu einem „Point of Interest“ (siehe Anlage 1 / entspricht Anlage 7 des NVP) benötigen eine höherwertige Haltestellenausstattung im Vergleich zu Haltestellen mit einer geringen Gesamtbewertung bzw. -funktionalität.

Tabelle 3: Haltestellenkategorien

	Haltestellen - KATEGORIEN			
	MINI	STANDARD1	STANDARD2	PREMIUM
	Mindestausstattung	Standardausstattung	erweiterte Standardausstattung	Zentrale Busbahnhöfe / Schnittstellen
	Lage außerhalb von Siedlungen, (geringer Erschließungsgrad), reines Gewerbegebiet oder sehr geringe Einsteigerwerte	Lage innerhalb von Siedlungen oder höhere Einsteigerwerte	Lage innerhalb vom Ortszentrum bzw. Stadtkern oder Verknüpfungsstelle	zentrale Verknüpfungs-/ Schnittstellen von Bus zu Bus, Bahn oder TRAM
Bedienung	maximal 2 Linien	zwei bis vier Linien	vier bis sechs Linien	eins bis sechs Linien
Verknüpfungsfunktion	-	-	x	x
Zentrum	-	-	x	x
Siedlungsgebiet	-	x	x	x
Einsteiger $\geq 10$ /d	-	x	x	x
Abfahrten pro Richtung $\geq 3$ /d	-	x	x	x

Alle Haltestellen im Verbundraum bzw. im Vogtlandkreis sollen mit einheitlich gestalteten Haltestellenschildern zur Fahrgastinformation ausgestattet werden. Das Erneuerungsprogramm für die Haltestellenschilder hat in 2020 begonnen und soll bis 2024 abgeschlossen sein. Das Projekt koordiniert der Verkehrsverbund Vogtland (VVV). Bei künftigen Maßnahmen zu Haltestellenneubau, -verlegung, -ausbau) sind die Anforderungen an das Schilderfundament, Einbau der Bodenhülse sowie die Mastposition gemäß „Gestaltungsleitfaden für Haltestellen im Verkehrsverbund Vogtland“ zu berücksichtigen (siehe Anlage 2).

Tabelle 4: Ausstattung nach Haltestellenkategorie

	Haltestellen - KATEGORIEN			
	MINI	STANDARD1	STANDARD2	PREMIUM
	Mindestausstattung	Standardausstattung	erweiterte Standardausstattung	Zentrale Busbahnhöfe / Schnittstellen
Haltestellenschild	x	x	x	x
Haltestellenmast	x	x	x	x
Aushangkasten	x	x	x	x
Aushangfahrplan	x	x	x	x
Bedienform	x	x	x	x
barrierefreie Zuwegung	x	x	x	x
barrierefreie Wartefläche	x	x	x	x
gute Sichtverhältnisse	x	x	x	x
Beleuchtung	-	x	x	x
Fahrgastunterstand	-	○	x	x
Sitzgelegenheit	-	○	x	x
Abfallbehälter	-	-	x	x
Informationsvitrine/Übersichtspläne	-	-	○	x
Fahrradstellplätze (Bike&Ride)	-	-	-	x
Haltestellenwegweisung	-	-	-	*

\* zusätzliche Ausstattung nach Bedarf

○ empfohlen Ausstattung

Bei ländlichen Haltestellen kann durch die Bereitstellung von vor Vandalismus schützenden Fahrradstellplätzen die ÖPNV-Nutzung unterstützt werden. Hinsichtlich der steigenden Nutzung von E-Bikes ist die perspektivische Ausstattung mit Fahrradboxen und Ladestation prüfenswert. Fahrgastunterstände sollten aus Gründen der Sicherheit beleuchtet, transparent und kontraststark gestaltet sein, wobei eine Beklebung oder eine ortstypische Bauart möglich sind. Sie sollten jedoch mindestens folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Zwei mindestens 8 cm hohe Sicherheitsmarkierung in Form von Streifen oder aus Einzelelementen (DIN 32975) im Wechselkontrast hell/dunkel
- Bei Ganzglasflächen muss die kontrastreiche Sicherheitsmarkierung über die gesamte Glasfront unten zwischen 40-70 cm und oben zwischen 1,20 – 1,60 m ab Oberkante Fußsteig angebracht werden.

## 4.2 Hinweise zur Gestaltung barrierefreier Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Es gelten die in Kapitel 1 gelisteten Regelwerke. Die zu realisierenden Ausbauförmungen sind unter Beachtung der vor Ort bestehenden Bedingungen abzustimmen.

Barrierefreiheit erfordert das Zusammenspiel von Haltestelle und eingesetzten Fahrzeugen. Das bedeutet, es bedarf:

- Dem Auffinden des Haltestellen- sowie Einstiegsbereiches,
- Eines stufenfreien Haltestellenzugangs,
- Eines ausreichend einbaufreien Bewegungsraums innerhalb der Haltestelle,
- Der barrierefreien Nutzungsmöglichkeit aller Elemente der Haltestellenausstattung,
- Visueller, taktiler, akustischer Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip,
- Eines niveaugleichen Einstiegs.

Unter Beachtung des Zwei-Sinne-Prinzipes.

Die technischen Anforderungen (unter Berücksichtigung der DIN 18040-3) für den Haltestellenausbau im VVV sind hier zusammengestellt.

### **Bord:**

Anhebung der Wartefläche einschließlich Randbegrenzung auf eine Bordhöhe von

- 18 cm gegenüber der Oberkante der Fahrbahn bei allen Haltestellen

mit dem Ziel der Verringerung der Reststufenhöhe auf max. 5 cm zur Gewährleistung barrierefreier Einstiegsverhältnisse.

### **Haltestellenlänge**

- stets abstimmsbedürftig mit ÖPNV in Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeugkapazitäten (z.B. Gelenkbus)
- mindestens 12 m

### **Leitsystem / Bodenindikatoren (nach DIN 32984 Neuauflage 12/2020):**

Die DIN 32984 ermöglicht für Blinde und sehbehinderte Menschen eine eigenständige Teilhabe.

- Abgrenzung Haltestelle – Fahrbahn durch mind. Sonderbordstein taktil und optisch kontrastierend zur Wartefläche und Fahrbahn

- mindestens „Bushammer“ bei Einstiegstür vorn mit Auffindestreifen und Einstiegsfeld sowie Begleitstreifen bei ungenügenden Kontrasten

Beachte: einheitliche Ausgestaltung im Verbund; zutreffende Literatur: Handbuch „Im Detail – Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum“ (ISBN 978-3-00-048276-2).

### **Fahrgastunterstand:**

- dreiseitig geschlossen mit ausreichend (mind. 2) Sitzen und Stellfläche für Rollstuhl/Rollator/ Kinderwagen (Platzbedarf für eine Stellfläche: B x T 150 x 150 cm)
- barrierefrei (schwollen- und stufenfrei) erreichbar
- Auffindbarkeit optisch/taktil kontrastierend sichern
- Anwendung von Glasflächenmarkierung für Menschen und u.a. Vögel (*Handlungsleitfaden – Artenschutz an Glasflächen zur Vermeidung von Vogelkollisionen NABU Dresden-Meißen e. V.*)

### **Stellflächen:**

- Breite der Wartefläche (Bussteigtiefe entlang der gesamten Bussteigkante): 2,50 m – mindestens jedoch vor Einstiegstüren für Rollstuhlfahrer; generell keine Unterschreitung von 1,5 m vor allen Türen
- vor einer aktivierten Einstiegshilfe ist horizontale Stellfläche als Rangier- und Wendefläche mit L x B von 150 x 150 cm erforderlich
- Länge: 12,00 bis 15,00 m; bei Einsatz von Gelenkbussen bis 18 m
- Kopffreiraumhöhe: 2,25 m
- Oberflächenbeschaffenheit: bei jeder Witterung erschütterungsarm, eben und rutschhemmend, gefahrlos begeh- und befahrbar (z. B. Asphalt, Betonsteinpflaster ohne/sehr schmale Fugen)
- alle Bewegungsflächen müssen frei von Aufbauten sein (beispielsweise Witterungsschutz, Schilder, Papierkorb, Beleuchtungsmasten etc. außerhalb der notwendigen Bewegungsflächen anordnen)

### Fahrgastinformationen:

- Fahrplan- und Tarifinformationen sind auf ca.1,30 m Höhe anzubringen
- Bewegungsfläche B x T 150 x 150 cm, stufen- und schwellenfrei und ohne Hindernisse anfahrbar; (Bestuhlung vor der Fahrplaninformation ist als Hindernis anzusehen)
- Fahrpläne müssen für Sehbehinderte gemäß DIN 32975 lesbar gestaltet werden.
- optisch ansprechendes Haltestellenschild mit Angabe des Haltestellennamens, der haltenden Linien, deren Fahrtziele sowie des zuständigen Verkehrsunternehmens bzw. -verbundes
- Beleuchtung und Blendungsfreiheit berücksichtigen
- dynamische Fahrgastinformationssysteme sind nach dem 2-Sinne-Prinzip zu gestalten (Text sehen und hören) mit blendfreier Abdeckung

### Zuwege und Abgänge:

- Stufenloser Verkehrsweg zum Steig
- Gehwege und Gehweggestaltung:
  - Stufenlose Gestaltung der nutzbaren Gehwegbreite
  - $\geq 1,80$  m (B) Gehwege für die Begegnung von zwei Rollstuhlnutzern
  - $\geq 1,50$  m (B) Gehwege für die Begegnung Rollstuhlnutzer / Gehender; Richtungswechsel, Rangiervorgänge
  - einbau- und hindernisfreie Gehwegbreite
  - Längsneigung: grundsätzlich max. 3%; Ausnahme: maximal 6% und Zwischenpodesten zum Ausruhen und Abbremsen
  - Querneigung von max. 2%
  - Oberflächen eben und erschütterungsarm
- Wegebegrenzung:
  - Für blinde Personen sind Borde und Bordsteinkanten zur Längsorientierung eine der wichtigsten Orientierungshilfen im öffentlichen Verkehrsraum. So grenzen z.B. Borde mit ihrem vertikalen Niveauunterschied den sicheren Gehwegbereich von der gefahrenreichen Fahrbahn ab. Eigenschaften von Borden sind.
  - Ausreichend hoch, Bordkante vorzugsweise im rechten Winkel zur Fahrbahn, Bordsteinkante möglichst wenig abgerundet, visueller Kontrast zwischen angrenzenden Belag
  - Borde dürfen nicht mit Bodenindikatoren ersetzt werden
  - Borde als äußere Abgrenzung  $\geq 6$  cm (Höhe)

### Querungsstellen:

- Überquerungsstellen (rechtwinklig zur Fahrbahn) so nah wie möglich im Anschluss an den jeweiligen Haltestellenbereich vorsehen
- Immer beidseitig zur Fahrbahn
- Querungsstellen sind mit einheitlicher Bordhöhe (auf 3 cm abgesenkt, Ausrundung der Bordkante  $r = 20$  mm) oder differenzierter Bordhöhe (0 und 6 cm) ausführbar
- Leitsystem/Bodenindikatoren nach DIN 32984: Auffindestreifen, Richtungsfeld und Begleitstreifen
- Abdeckungen von Entwässerungs- und Revisionschächten u.ä. dürfen nicht im Überquerungsbereich liegen
- Sichthindernisse (z.B. Bepflanzung) nicht höher als 50 cm

Bitte generell beachten: Die infrastrukturelle Erschließung in Verbindung mit dem ÖPNV inkludiert ggf. zudem Zielpunkte, die zur Nutzung der Anlage unerlässlich sind, wie beispielsweise sanitäre Anlagen, Unterstellmöglichkeiten, Rastplätze und andere.

Dazu ein Auszug der technischen Forderungen unter Berücksichtigung der DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen- Planungsgrundlagen- Teil 3.“

### Ausstattungen, Möblierungen im Verkehrs- und Freiraum

#### **Für Personen mit Mobilitätshilfen**

Anordnung der Möblierungs- und Ausstattungselemente:

- außerhalb des Gehbereiches
- gleiches Anordnungssystem im gesamten Planungsbereich
- stufenlos erreichbar
- keine Anordnung an Querungsstellen und auf Bewegungs- und Begegnungsflächen
- punktuelle Anordnung von Bänken mit und ohne Arm- und Rückenlehnen
- punktuelle Anordnung von Bänken mit Sitzhöhe 30 (T) x 30 cm (B)

#### **Für blinde Personen**

- Anordnung mit Wechsel des Oberflächenbelages vor dem Hindernis  $\geq 60$  cm (T) x Breite des Elements
- Taktile erfassbares Bauteil vor dem Hindernis (i.S. DIN 18040-1)
- Bodenindikatoren vor dem Hindernis (i.S. DIN 32984)
- Gleiche Anordnung bei gleicher Hindernisanzeige

#### **Für sehbehinderte Personen**

- Visuell kontrastreiche Gestaltung (i.S. DIN 32984)
- Kontrastreiche Glasflächenmarkierungen/Sicherheitsmarkierungen  $\geq 8$ cm (B) Streifen, über die gesamte Glasbreite
- Positionierung der Glasmarkierungen zw. 40 – 70 cm und 1,20 m -1,60 m Höhe OKF

#### **Anforderung an Bedienelemente**

- barrierefrei erkennbar, erreichbar, nutzbar und auffindbar
- im Sinne des Zwei-Sinne-Prinzips visuell und taktil kontrastreich gestaltet und/oder akustisch wahrnehmbar
- Sensortaster, Touchscreen oder berührungslose Bedienelemente mit Zusatzeinrichtung für blinde und sehbehinderte Personen
- Funktionsauslösung sollte immer eindeutig mit Rückmeldung erfolgen
- Bedienelemente ohne Drehfunktion
- Bedienelemente ohne Doppelbewegung zur Funktionsbestätigung (z.B. gleichzeitiges Drücken und Drehen)
- Bewegungsfläche davor  $\geq 1,50$  m (B) x 1,50 m (L) mit Wendemöglichkeit
- Bewegungsfläche davor  $\geq 1,20$  m (B) x 1,50 m (L) ohne Wendemöglichkeit, bei seitlicher Anfahrt
- $\geq 50$  cm seitlicher Abstand zu Einbauten
- $\geq 15$  cm unterfahrbar bei frontaler Anfahrt
- Achsmaß Bedienelement: 85 cm OKF

#### **Anforderung an Lesbarkeit von Schriften und Zeichen**

- Schriften ohne Serifen, fett oder halbfett
- mit Groß- und Kleinschreibung
- keine Kursivschriften, 90 Grad Aufwinkel auf der üblichen Leserichtung
- Buchstaben sollten sich nicht berühren
- Verwendung standardisierter Piktogramme
- Piktogramme müssen untereinander deutliche Konturen aufweisen
- Positionierung von Aushanginformationen: auch aus geringem Abstand lesbar und frei zugänglich (Position zw. 1,00 m – 1,60 m (H))

- Informationen hinter transparenten Abdeckungen möglichst nah an der Scheibenfront positionieren
- Abdeckungen sollten möglichst nicht aus spiegelndem Material bestehen

### Gehwege und Gehweggestaltung

- 1,80 m (B) Gehwege für die Begegnung von 2 Rollstuhlnutzern
- 1,50 m (B) x 1,50 m (L) bei Begegnung Rollstuhlnutzer / Gehender; Richtungswechsel, Rangiervorgänge
- $\geq 2,25$  m LH nutzbarer Gehwegraum
- einbau- und hindernisfreie Gehwegbreite
- Wegebegrenzung durch Borde und Bordsteinkanten, vorzugsweise im rechten Winkel zur Fahrbahn, visueller Kontrast zwischen angrenzenden Belag. Bordhöhe der inneren Leitlinie 3cm.

### Parkplätze (soweit erforderlich)

- $\geq 3,50$  m (B) x 5,00 m (L) für Pkw-Stellplätze mit Seitenausstieg; Kennzeichnungspflicht für Behindertenparkplätze
- $\geq 2,00$  m (B) x 5,00 m (L) für Pkw-Stellplätze mit Heckausstieg zuzüglich Bewegungsflächen im Heckbereich  $\geq 2,00$  m (B) x 2,50 m (T)
- eindeutige Kennzeichnung der Stellplätze; Behindertenparkplätze gesondert ausweisen
- max. 3 % Längsneigung der nutzbaren Gehwegbreite
- max. 2 % Querneigung (lotrecht zur Gehrichtung gemessen)
- ebene und erschütterungsarme Oberflächen
- ebene Oberfläche bei Pflaster- und Plattenbelägen

### Grundanforderungen für Hauptwege

- eben und erschütterungsarm
- $\geq 1,80$  m (B) Gehwegbreite für die Begegnung von zwei Rollstuhlnutzern
- $\geq 1,50$  m (B) x 1,50 m (L) Gehwegbreite für die Begegnung Rollstuhlnutzer / Gehender; Richtungswechsel, Rangiervorgänge
- 0,90 m (B) bei Durchgängen
- nutzbarer Gehwegraum LH 2,25 m
- Anordnung Trennstreifen bei niveaugleichen Geh- und Radwegen  $\geq 30$  cm (B), eindeutig sind 50 cm (B)
- Trennstreifen wahrnehmbar mit Füßen und dem Langstock sowie kontrastreich gestaltet
- Gehwegbegrenzung zur Fahrbahn:  $\geq 6$  cm hoher Bord
- Gehwegbegrenzung zu anderen Flächen  $\geq$  cm hoher Kanten- oder Rasenstein oder eindeutig taktil erfassbarer Materialwechsel

### Grundanforderungen für Wege außerhalb von Hauptwegen

- $\geq 90$  cm (B) Gehwegbreite mit  $\geq 1,50$  m x 1,50 m Bewegungsflächen in Sichtweite

### Grundanforderungen für Ausstattungen

- taktiler und visueller Übersichtsplan
- barrierefreie Auffindbarkeit von notwendigen Zielen (Sanitäreinrichtungen, Automaten, Parkplätzen, etc.)
- Orientierungshilfen: Bodenindikatoren und Leitsysteme i.S. DIN 32984

### Praxisprobleme bei der Umsetzung

In der Praxis kann es aus baulichen, topographischen oder funktionalen Gründen zu Schwierigkeiten bei der Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen kommen, wenn:

- Keine ausreichende Gehwegbreite möglich ist bzw. diese nur mit einem unverhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z.B. durch Grunderwerb);
- Unbefestigte Seitenstreifen (Bankette) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz vorhanden sind;
- Hanglage, d.h. die maximale zulässige Neigung kann nicht eingehalten werden;
- Temporäre Ersatzhaltestellen z.B. durch Straßenbaumaßnahmen bedingte Umleitungen oder Schienenersatzverkehr (SEV),
- Haltestellen im Probetrieb; Bei deren Einrichtung ist zu prüfen, ob Aspekte der Barrierefreiheit für die Probezeit provisorisch umgesetzt werden können. Bei Dauerbetrieb sind die Mindeststandards umzusetzen.

Bei baulich und topografisch erschwerten Umfeldbedingungen sollte in jedem Falle eine der vom Freistaat finanzierten, kostenfreien Beratungsstellen frühzeitig in die Planungen einbezogen werden.

### Schulbushaltestellen <sup>1)</sup>

Alle Schüler sind besonders schutzbedürftig und in ihrer Eigenschaft zeitweise durch u.a. viel oder schweres, sperriges Gepäck mobilitätseingeschränkt. Ein Anteil von Schülern unterliegt dauerhaft einer Behinderung mit Mobilitätseinschränkung. Daher gelten im Schülerverkehr besonders die Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit. Folglich sollten Schüler möglichst reguläre Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, da diese grundhaft den wichtigsten Sicherheitsanforderungen genügen.

Gesonderte Schulbushaltestellen sind nur da zu errichten, wo es aufgrund fehlender Alternativen oder aus Gründen eines besonderen Sicherheitsbedarfes notwendig ist. Folgende Aspekte sind dabei zu beachten:

Lage

- an wenig befahrenen Straßen bzw. abseits von Straßen
- vermeiden von dem Überqueren stark befahrener Straßen, ggf. sind gesicherte Überquerungsstellen zu errichten
- gute Sichtverhältnisse sowohl für Wartende, als auch für Vorbeifahrende (vermeiden von Kuppen- oder Kurvenlagen)

Dimensionierung

- Anzustreben ist eine Dimensionierung gemäß den Forderungen zur Barrierefreiheit (Bordhöhe, Wartefläche). Ausnahmen sind sorgfältig abzuwägen (langfristiger Bedarf, zu erwartendes Aufkommen (Entwicklung der Schülerzahl), Platz- und Eigentumsverhältnisse).
- Bei hohen Schülerzahlen gilt für die Wartefläche als Faustregel pro wartendem Schüler 0,5 m<sup>2</sup>

<sup>1)</sup> siehe Schulwegsicherung der GDV



### **Kostenfreie Beratungsstellen für barrierefreies Bauen:**

Sozialverband VdK Sachsen e.V.

Koordinierungs- und Beratungsstelle für barrierefreies Planen und Bauen

Elisenstraße 12

09111 Chemnitz

Tel.: 0371-334013

Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfenetzwerk e. V.

SELBSTHILFENETZWERK SACHSEN

KOMPETENZ- UND BERATUNGSSTELLE FÜR BARRIEREFREIES PLANEN UND BAUEN

Michelangelostr. 2/EG 01217 Dresden

Telefon: 0351/ 479350-15

Fax: 0351/ 479 350-17

naumann@selbsthilfenetzwerk-sachsen.de info@lag-selbsthilfe-sachsen.de

www.selbsthilfenetzwerk-sachsen.de

Adressen von Architekten und Gutachtern zum Thema "barrierefreie Planungen, Bauten und Produkte" sind bei den jeweiligen Architektenkammern oder bei der DIN CERTCO erhältlich:

DIN CERTCO Gesellschaft für Konformitätsbewertung mbH

Burggrafenstr. 6

10787 Berlin

Telefon: 030/ 2601-2108

Fax: 030/ 2601-1610

zentrale@dincertco.de

## 5. Priorisierung

Um den Prozess des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV im Vogtland effizient und bedarfsgerecht zu gestalten, wird im Folgenden eine priorisierende Einstufung der vorhandenen, noch nicht ausgebauten Haltestellen des ÖSPV vorgenommen. Ziel ist es, die Haltestellen in einer absteigenden Reihenfolge gemäß der jeweiligen Dringlichkeit eines barrierefreien Ausbaus zu erhalten und Ausnahmen von diesem Ausbauprogramm zu definieren. Hierfür werden pro Haltestelle auf Grundlage verschiedener Kriterien Punkte vergeben. Aus der Summe der Punkte einer Haltestelle ergibt sich die jeweilige Dringlichkeit bzw. Priorität eines barrierefreien Ausbaus der zugehörigen Haltestellensteige (siehe Anlage 1).

Unabhängig von der hier durchgeführten Priorisierung sollte zukünftig jedoch bei einer an Haltestellen durchgeführten Baumaßnahme stets der Aspekt der Barrierefreiheit mitbetrachtet und in der gestalterischen Planung der Steige berücksichtigt werden.

### Die Priorisierung umfasst folgende Kriterien:

- Fahrgastaufkommen
- Netzfunktion der Haltestelle
- Einrichtungen mit Erschließungsfunktion für mobilitätseingeschränkte Personen in der näheren Umgebung der Haltestelle
- Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle (Zuwegung)

Die Punktevergabe gilt wie folgt:

Tabelle 5

Kriterien	Punkte	Fahrgäste pro Jahr
Fahrgastaufkommen	5	über 50.000
	4	25.001 – 50.000
	3	10.001 – 25.000
	2	5.001 – 10.000
	1	2.501 – 5.000
	0	0 – 2.500
Netzfunktion	2-3	Je nach Wichtigkeit
Erschließungsfunktion (Nähe zu relevanten Einrichtungen)	bis max. 3	
Barrierefreie Erreichbarkeit		
<i>Spalte Gesamtwertung</i>	-1	auf absehbare Zeit keine Zuwegung, d.h. ohne Fußweg

### Netzfunktion der Haltestelle

Haltestellen mit Netzfunktion sind wichtige Knoten- oder Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Linien des ÖPNV/SPNV im Untersuchungsraum. Um einen barrierefreien Übergang im Zuge eines Linienwechsels seitens des Fahrgasts zu erreichen, werden diese Haltestellen mit einer höheren Priorität versehen. Haltestellen mit Netzfunktion erhalten daher im Bewertungssystem in Abhängigkeit der Wichtigkeit 2 bzw. 3 Punkte.

### Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen (Erschließungsfunktion)

Liegen Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen, welche u.a. für mobilitätseingeschränkte Personen und für die Erschließung von besonderer Relevanz sind, so wird dies in der Priorisierung der Haltestelle mit bis zu 3 Punkten gewertet. Betrachtet wurden Haltestellen, welche maximal 700 Meter von der jeweiligen Einrichtung entfernt sind. Bei mehreren Haltestellen im Radius der Einrichtung wurde die jeweils nächste Haltestelle priorisiert.

Solche Einrichtungen sind:

- Seniorenwohnheim (betreutes Wohnen)
- MVZ, Krankenhaus, Ärztehaus, Gemeinschaftspraxis
- Behindertenwerkstatt/ Behindertentreffpunkte
- Behindertenwohnheim (betreutes Wohnen)
- Pflegeeinrichtung in Verbindung mit betreutem Wohnen bzw. Kurzzeitpflege
- Bildungseinrichtung (Kita, Hort, Schule, Hochschule,...)
- Verwaltungseinrichtung (u.a. Behörden) mit Besucherverkehr
- niedergelassene Ärzte (Einzelpraxen, wenn barrierefreier Zugang gewährleistet)
- Seniorenfreizeitzentrum
- Freizeiteinrichtung (Kino, Schwimmhalle)
- touristische Attraktionen (Sehenswürdigkeiten)
- Supermarkt/ Einkaufs-, Versorgungszentrum

### Barrierefreie Erreichbarkeit von Haltestellen

Haltestellen, die auf absehbare Zeit keine Zuwegung erhalten, werden in der Priorisierung zunächst mit -1 Punkten gewertet, ungeachtet dessen, welche Punktzahlen bei den anderen Kriterien erreicht werden. Dies betrifft diejenigen Haltestellen, welche in den zur Verfügung gestellten Daten als Zugangsstellen ohne Fußweg gekennzeichnet sind. Sollte in naher Zukunft eine Zuwegung eingerichtet werden, so sind diese Haltestellen entsprechend im weiteren Verlauf des barrierefreien Ausbaus gemäß ihrer dann erreichten Punktzahl zu berücksichtigen. Auch bei diesen Haltestellen ist jedoch das Ziel, eine zeitnahe Umsetzung der Barrierefreiheit zu gewährleisten. Hier muss daher eine eingehende Prüfung der Zuwegung und der notwendigen Maßnahmen erfolgen. Eine Liste dieser Haltestellen kann der Anlage 1 entnommen werden (alle Haltestellen mit Gesamtwertung -1).

Tabelle 6: Zusammenfassung der Priorisierung (Stand: 2019)

Priorisierung Stufe	Punkte gesamt	Anzahl Haltestellen	Zielsetzung
12	12	1	vordringlich
11	10	2	vordringlich
10	9	1	vordringlich
9	8	5	vordringlich
8	7	14	vordringlich
7	6	24	vordringlich
6	5	51	mittelfristig
5	4	40	mittelfristig
4	3	42	mittelfristig
3	2	93	mittelfristig
2	1	89	mittelfristig
1	0	721	nachrangig bzw. bei konkretem Bedarf
Ausnahmen	-1	130	Zuwegung als Voraussetzung schaffen

Es ist zu erkennen, dass in die Prioritätsstufen 12-7 verhältnismäßig wenige Haltestellen fallen, welche jedoch durchweg wichtige Verkehrsknoten sind und daher einen zeitnahen Ausbau unverzichtbar machen. Dagegen fallen 721 Haltestellen, das entspricht 59 %, in Priorisierungsstufe 1 und zeichnen sich mit keinem Kriterium aus.

### Für die Ausnahmen gilt:

130 Haltestellen sind im Datenbestand ohne Zuwegung markiert und werden daher zunächst als Ausnahme definiert. Sie sind zunächst aus der Priorisierung der Ausbauplanung zurückgestellt. Hier muss im ersten Schritt eine eingehende Prüfung (z.B. durch die Gemeinde) hinsichtlich der Zuwegung vor Ort erfolgen, um die Haltestellen anschließend in die Priorisierung aufnehmen zu können.

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist also zuerst an zentralen Umsteigeknoten und bei der Erschließung von wichtigen Fahrtzielen, mit entsprechend hohen Einsteigerzahlen vorzunehmen. In den Stadtgebieten sollte gemäß Prioritätenliste ein zeitnaher Ausbau vorangebracht werden. Es ist zu beachten, dass eine angebotsorientierte Maßnahmenplanung Unterschiede zwischen den ländlichen und den urbanen Räumen (insbesondere Plauen) aufweist.

Entscheidend für die Barrierefreiheit ist ein realistischer Ausbaugrad, der dennoch eine möglichst flächendeckende barrierefreie Erreichbarkeit sichert.

In Plauen ist ein Großteil der Haltestellen bereits teilweise behindertengerecht ausgebaut, besonders im Hinblick auf die Befahrbarkeit mit einem Rollstuhl.

Jedoch im ländlichen Raum finden sich viele Haltestellen mit niedrigen Prioritätsstufen. Hier ist mit dem Ausbau vor allem entlang wichtiger Achsen zu beginnen, sodass jede bediente Siedlung mindestens eine barrierefreie Zugangsstelle hat. Diese Haltestelle ist je nach verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten vor Ort so zu wählen, dass eine rasche Umsetzung einer gut erreichbaren Haltestelle innerhalb der Siedlung gewährleistet werden kann. Hiernach sollte in der Prioritätenliste weitergearbeitet werden.

Der Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) schlägt vor, je Maßnahme eine Einzelfallprüfung wie folgt vorzunehmen:

- Aufnahme des aktuellen Ausbauzustandes (IST-Zustand) der gesamten Haltestellenanlage mittels Anlage 3 „Checkliste Abstimmungskriterien beim Haltestellenausbau“,
- Kategorie bestimmen an Hand dieses Leitfadens,
- Prioritätsstufe feststellen gemäß Anlage 1
- Realisierung der Maßnahme in den Schritten Abstimmung und Planung, der Ausbauziele im Detail nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten mit allen Beteiligten (Baulastträger, Kommune, Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsunternehmen, ZVV, Behindertenvertreter) sowie Umsetzung und Finanzierung.

Über Mindestanforderungen hinausgehende optionale Hilfsmittel und Einrichtungen müssen die Baulastträger selbst befinden.

Bei der Beantragung von Fördermitteln steht der ZVV ebenso beratend zur Verfügung.

### **IST-Ausbau-Zustand bestimmen**

Aufnahme des aktuellen Ausbauzustandes (IST-Zustand) der gesamten Haltestellenanlage mittels Anlage 3 „Checkliste Abstimmungskriterien beim Haltestellenausbau“

Tabelle 7: Verdichtung des Ergebnisses pro Haltestellensteig

Merkmal / bauliche Ausführung			eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei
Ausschlusskriterien				
Zuwegung	Breite	< 90 cm		X
	Längsneigung	> 6%		X
	Oberflächen- gestaltung	Stufen / Schwellen vorhanden rutschig/ uneben/ große Fugen		X
	Höhe Bord	<18 cm		X
Bordabsenkung auf 3 cm fehlt				X
taktile Bodenindikatoren fehlen/ Auffindbarkeit der Haltestelle ist nicht gewährleistet				X
Standortmarkierung der Haltestelle durch angehobenen Bordstein mit taktil profilierter Kopfseite			X	
	Bewegungsfläche	< 150 x 150 cm		X
Wartefläche	nutzbare Breite	90 bis 150 cm	X	
	ab Bordsteinkante	< 90 cm		X

Tabelle 8: Einteilung der Haltestellen nach Erhebung des IST-Ausbau-Zustandes

Beschreibung IST-Ausbauzustand	Haltestellen - Kategorie				Handlungsbedarf
	Premium	Standard1	Standard2	Mini	
<b>Haltestelle ist barrierefrei</b>					
davon vollständig barrierefrei ohne Mängel	A	A	A	A	bereits barrierefrei
davon vollständig barrierefrei mit geringen Mängeln	C	D	D	D	Vordringlich
<b>Haltestelle ist teilweise barrierefrei</b>					
davon baulich barrierefrei, taktil eingeschränkt	B	B	C	D	mittelfristig (bis 2024)
davon baulich (eingeschränkt) barrierefrei	B	B	C	D	
<b>Haltestelle ist nicht barrierefrei</b>					nachrangig / im Bedarfsfall
davon mit Bordanschlag > 18 cm	B	B	C	D	
davon sonstige	B	B	C	D	

## 6. Haltestellen - Errichtung, Verlegung, Auflösung und Formen

### Genehmigung Fahrplan und Haltestelle

Die Aufnahme einer Haltestelle in den Fahrplan kann erst nach Herstellung der erforderlichen Infrastruktur (mindestens Bussteig, Wartefläche, Zugang) durch den zuständigen Baulastträger erfolgen. Der Verkehrsverbund erstellt den Fahrplan und das Verkehrsunternehmen reicht den Genehmigungsantrag beim LASuV ein. Es beantragt mit seinem Fahrplan die vorgesehenen Haltestellen (§ 12 Abs. 1 Nr. 3 as, § 40 Abs 1 6 PBefG). Die Genehmigungsbehörde prüft, ob die Einrichtung einer Haltestelle im öffentlichen Interesse liegt. Im Freistaat Sachsen ist die zuständige Behörde für die Erteilung von Genehmigungen für die Durchführung öffentlicher Linienverkehre das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV). Die für die Zustimmung bzw. Genehmigung erforderlichen Stellungnahmen werden durch das LASuV innerhalb des i.d.R. dreimonatigen Prüfverfahrens eingeholt.

### Beteiligung

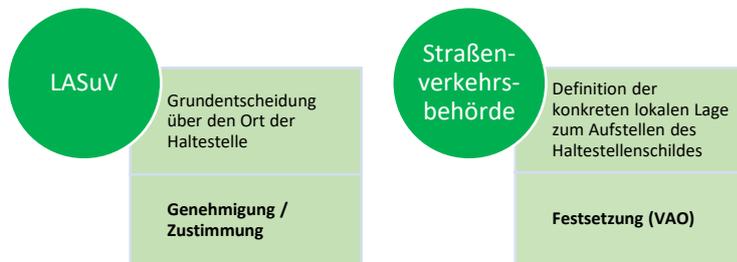
Bei allen Vorgängen wie Neuanlage oder Verlegen von Haltestellen sind alle Beteiligten (Kommune, Straßenbaulastträger, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, Straßenverkehrsbehörde, ggf.

weiterer Initiator) in den Prozess der Festlegung der örtlichen Lage einzubeziehen. In einer Vor-Ort-Begehung sind die örtlichen Verhältnisse und die Notwendigkeit der Neuanlage oder Verlegung zu erörtern. Die Festlegung der konkreten örtlichen Lage geschieht vordergründig unter dem Aspekt der Sicherheit der zu- und abgehenden wie auch wartenden und den Haltestellenbereich passierenden Verkehrsteilnehmer, sowie unter der Maßgabe der Herstellung einer gemäß den Kriterien als weitgehend barrierefrei geltenden Haltestelle. Die während der örtlichen Begehung unter der Voraussetzung der verkehrlichen Sicherheit getroffenen Festlegungen bilden die Grundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung der Haltestelle.

### Festsetzung

Die konkrete örtliche Festsetzung einer Haltestelle erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde nach § 32 Abs. 1 Satz 1 BO-Kraft im Rahmen eines Vor-Ort-Termins und einer verkehrsrechtlichen Anordnung zur Aufstellung des Haltestellenschildes (Zeichen 224 nach StVO).

Die Verkehrsfreigabe erfolgt mit der verkehrsrechtlichen Anordnung. Anschließend kann die Montage der Haltestellenbeschilderung umgesetzt werden. Für die Anbringung der erforderlichen Fahrgastinformationen ist grundhaft das zuständige Verkehrsunternehmen zuständig. Im Vogtlandkreis hat diese Aufgabe der VVV übernommen.



### Haltestellenbezeichnung neu definieren

Tabelle 9: Haltestellenname

	Empfehlung	Beispiele
Grundsätze der Namenswahl	Name einer abzweigenden Straße nächstgelegene Sehenswürdigkeiten oder Plätze öffentliche Einrichtungen Name des Ortes (wenn nur eine Haltestelle im Ort)	z.B. Gemeindeamt, Polizei, Schule mit Präzisierung der Schulform bspw. Grundschule, Oberschule, Gymnasium, Berufsschulzentrum (BSZ), bei Bündelung mehrerer Schulformen „Schulzentrum“
Forderung an den Namen	- kurz, möglichst 1 Wort - eindeutig - einprägsam - einfache Formulierung	
Abkürzung in Namen	nur Abkürzungen verwenden, wenn diese auch im offiziellen Namen einer Straße oder Einrichtung verwendet werden Einheitlichkeit der Abkürzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abzweigung= Abzw.</li> <li>• Bahnhof= Bhf.</li> <li>• Straße = Str.</li> </ul>

Kurzlebige Namen z. B. von Einzelhandelsgeschäften oder Gaststätten sind nur in Ausnahmefällen zu wählen. Haltestellensteige in der Gegenrichtung sollten bis zu einer Entfernung von 100 m - 150 m voneinander die gleiche Bezeichnung erhalten.

## Auflösung einer Haltestelle

Vor der Auflösung sind die Beteiligten (Straßenbaulastträger, bedienendes Verkehrsunternehmen, VVV, ggf. benachbarte Kommunen bei Nutzungsinteresse) anzuhören und zur Stellungnahmen zu bitten.

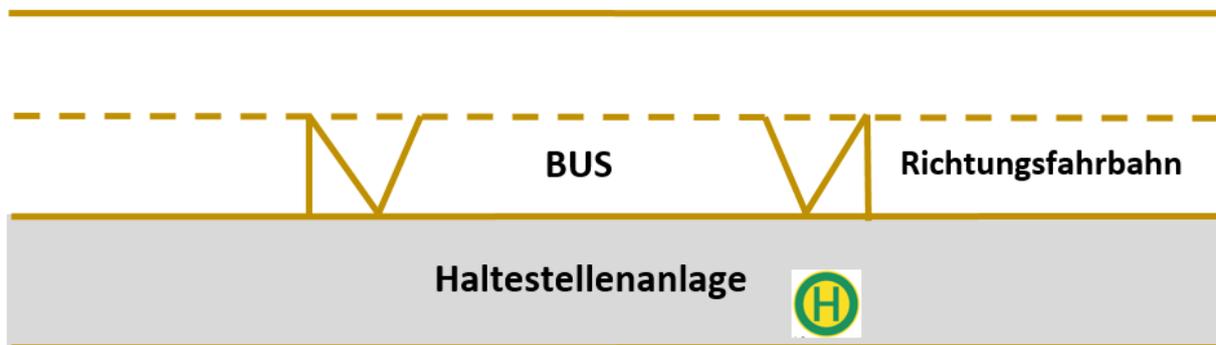
Danach erfolgt die Beantragung der Anordnung zur Entfernung der Haltestelle bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde.

Die Auflassung der Haltestelle wird durch den Verkehrsverbund bzw. das zuständige Verkehrsunternehmen bei der Genehmigungsbehörde angezeigt und im Fahrplan berücksichtigt.

Abschließend kann der Rückbau durch die Kommune und VVV veranlasst werden.

## Haltestellenformen

1. Haltestelle am Fahrbahnrand = Vorzugsvariante (im VVV empfohlen)



2. KAP-Haltestelle



3. Bus-Bucht-Haltestelle

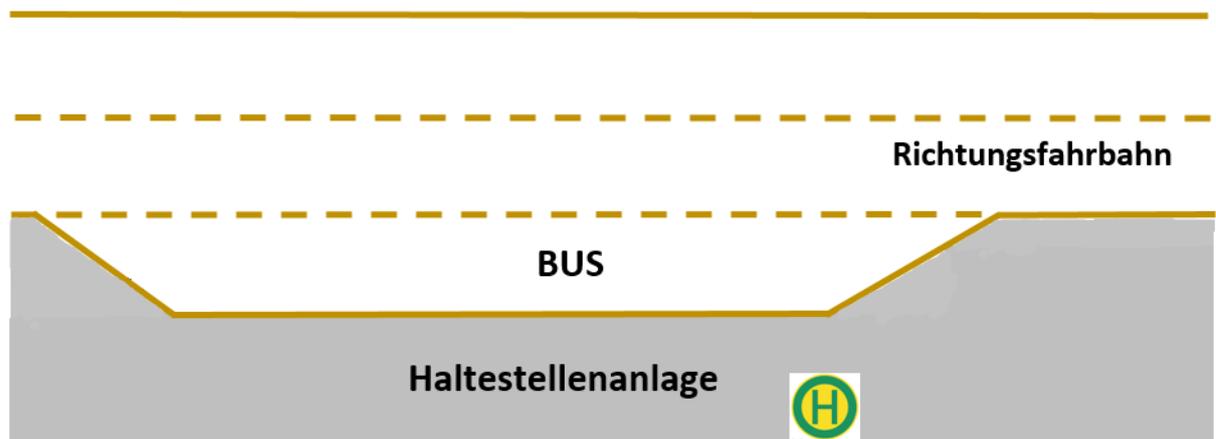


Tabelle 10: Haltestellenformen – Vor- und Nachteile

	Vorteile	Nachteile
<b>Haltestelle am Fahrbahnrand</b>	geringer baulicher Aufwand gute Erkennbarkeit für den MIV geradliniges Anfahren, geringer Restspalt, 18 cm Bord herstellbar einfache Einordnung des Busses in den fließenden Verkehr Verkehrsberuhigung durch haltenden Bus	eingeschränkter Seitenraum (Wartefläche) schlechte Sichtbeziehung zu querenden Fahrgästen vor und hinter dem Bus Risiko Störung durch Falschparker
<b>KAP-Haltestelle</b>	geringe Länge erforderlich geradliniges Anfahren, geringer Restspalt, 18 cm Bord herstellbar i.d.R. ausreichend Fläche im Seitenraum (Wartebereich, Geh-, Radweg) gute Erkennbarkeit für den MIV einfache und sichere Einordnung des Busses in den fließenden Verkehr Verkehrsberuhigung durch haltenden Bus geringere Kosten als Busbucht	Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs (Einsatzgrenze bei bestimmten Verkehrsstärken) schlechte Sichtbeziehung zu querenden Fahrgästen vor und hinter dem Bus
<b>Busbucht</b>	Abstand zwischen wartenden und fließenden Verkehr	großer Flächenbedarf, verminderte Fläche im Seitenraum erhöhtes Konfliktpotential zwischen Verkehrs- teilnehmern (insb. ÖV-Nutzer vs. Radfahrer) keine geradlinige Anfahrt (Restspalt) überstreichen des Haltestellenbords beim Ein- und Ausfahren (18 cm Bord) Wiedereinfädeln in fließenden Verkehr Sturzgefahr für Fahrgast bei Seitenbeschleunigungen beim Anfahren und Verlassen

## 7. Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten bei Neu-, Aus- und Umbau von barrierefreien Haltestellen

Im Folgenden werden die wesentlichen Schritte bei der Beantragung von Zuwendungen der entstehenden Planungs- und Baukosten beim Freistaat Sachsen sowie bei dem Verkehrsverbund Vogtland (VVV) benannt.

Alle erforderlichen Formulare, Checklisten, Informationen und gesetzlichen Grundlagen zu den Fördermitteln des Freistaates finden Sie als Pdf-Dateien unter

[www.lasuv.sachsen.de](http://www.lasuv.sachsen.de)

- Anträge und Formulare
- Personen- und Güterverkehr

Fördermittelanträge beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr sind bis spätestens 15. Oktober des Vorjahres der geplanten Baudurchführung einzureichen. Unterstützung bei der Fördermittelbeantragung kann das Straßen- und Tiefbauamt des Vogtlandkreises leisten.

Für die Beantragung dieser Fördermittel ist zwingend eine Stellungnahme zum Bauvorhaben bei der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung im Vorfeld anzufordern.

Förderfähig sind Vorhaben

- zur Verbesserung des ÖPNV im Freistaat Sachsen, insb. Investitionen in Infrastruktur, die die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung nach dem Grundsatz der Barrierefreiheit (§ 4 BGG) berücksichtigen.
- die die Zielsetzungen des Nahverkehrsplanes beachten.
- die noch nicht begonnen wurden.

Bei Baumaßnahmen gelten Planung, Baugrunduntersuchungen, Grunderwerb und Herrichten des Grundstücks (zum Beispiel Gebäudeabbruch, Planieren) nicht als Beginn des Vorhabens, es sei denn, sie sind alleiniger Zweck der Zuwendung.

Durch den Freistaat sind insbesondere die Kosten für Bau oder Ausbau von Haltestellen, Haltestelleneinrichtungen und Wendeschleifen bzw. Wendepätzen zuwendungsfähig.

Inwieweit eine Beteiligung der Stadt- bzw. Gemeinderäte an Entscheidungen über Maßnahmen zum Aus- oder Neubau bzw. dem Auflösen von Haltestellen bei Zuständigkeit der jeweiligen Kommune zu erfolgen hat, regeln die Festlegungen in den Gemeindefestsetzungen. In der Regel richtet sich eine entsprechende Beteiligung nach dem Wertumfang des Investitionsvorhabens.

Im Zuge der Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen wird den Städten und Gemeinden darüber hinaus empfohlen, eine Überplanung des Haltestellennetzes im Gemeindegebiet vorzunehmen. D.h. ein „Grobkonzept“ für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen mit Ausbauprioritäten und einer zeitlichen Einordnung der Maßnahmen zu erarbeiten und vom Stadt- bzw. Gemeinderat bestätigen zu lassen. Ein entsprechender Beschluss unterstreicht die Absicht der Kommune, der Forderung einer weitgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV nachzukommen.

Im Haushaltsplan der Kommune sollten die erforderlichen finanziellen Mittel für Planungs- und Bauleistungen eben dieser Maßnahmen eingeplant und beschlossen werden, um eine Verbindlichkeit für den schrittweisen Ausbau zu erwirken.

### 8. Wartung und Pflege der Haltestellen

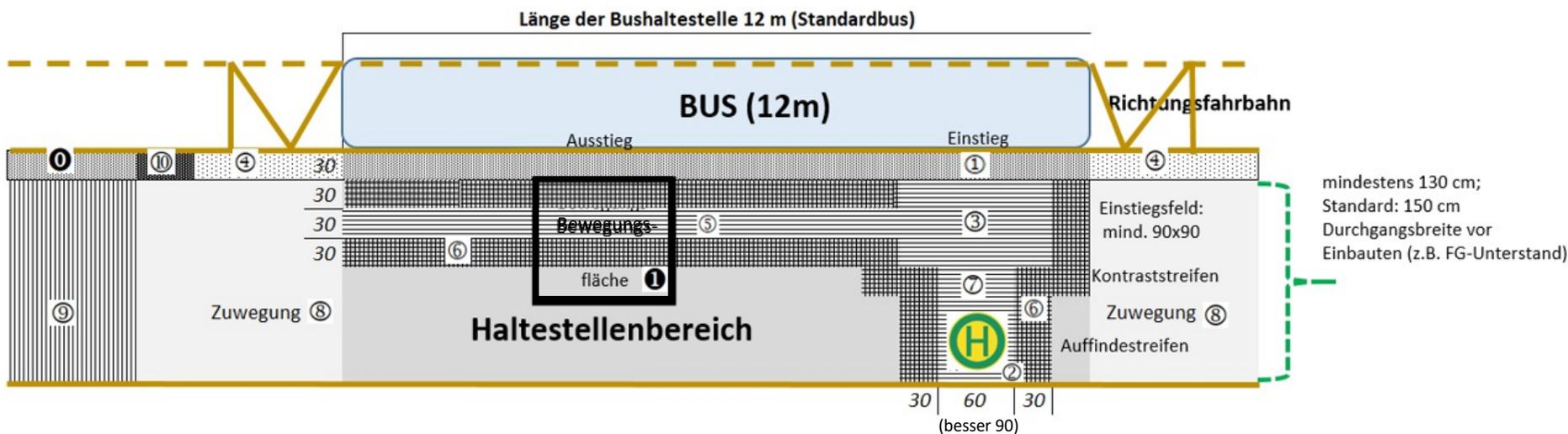
Saubere und sichere Haltestellen tragen wesentlich zur Attraktivität des ÖPNV bei, daher sind Mängel frühzeitig zu beseitigen. Die Verantwortlichkeiten bei der Beseitigung von Mängeln richtet sich nach Zuständigkeiten gemäß Kapitel 2.

Fahrgastinformation:	Erneuerung, wenn er fehlt oder nicht lesbar ist
Fahrplankasten:	Reparatur/ Erneuerung, wenn er fehlt oder schadhaft ist
Haltestellenschild:	Erneuerung, wenn Schild fehlt oder schadhaft ist Erneuerung, wenn Elemente fehlen oder schadhaft sind
Haltestellenbereich:	Reinigung Winterdienst
Fahrgastunterstand:	Reinigung Beschädigungen beseitigen Schmierereien beseitigen Plakate erneuern
Beleuchtung:	Reparatur, wenn diese nicht intakt ist
Vitrine:	Reparatur/ Erneuerung, wenn diese fehlt oder schadhaft ist
Sitzgelegenheiten:	Reparatur/ Erneuerung, wenn diese beschädigt sind
Abfallbehälter:	Reparatur/ Erneuerung, wenn dieser fehlt oder nicht nutzbar ist

### 9. Anlagenverzeichnis

- |          |  |
|----------|--|
| Anlage 1 | „Haltestellenpriorisierung barrierefreier Ausbau Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Vogtland “<br>(entspricht Anlage 7 des NVP) |
| Anlage 2 | Gestaltungsleitfaden für Haltestellen im Verkehrsverbund Vogtland“ zu berücksichtigen  |
| Anlage 3 | „Checkliste Abstimmungskriterien beim Haltestellenausbau“<br>(entspricht Anlage 9 des NVP)                                       |
| Anlage 4 | Richtlinie des SMWA über die Gewährung von Fördermitteln im ÖPNV (RL-ÖPNV)   |

## Muster-Aufbau einer Haltestelle in Teilflächen und Maßen



- ① Kasserbord: Einstiegshöhe 18 cm x mindestens 12 m \*
- ② Standort Haltestellenschild \*
- ③ Einstiegsfeld (Mindestmaße): 90cm x 90cm \* (besser 120cm x 90cm)
- ④ Übergangsstein an Anfang u. Ende (Absenkung) 18 cm auf 12 cm \*
- ⑤ taktile Orientierungsleitstreifen längs; parallel im Abstand von 60 cm zum Kasserbord \*
- ⑥ Kontraststreifen (Asphalt erfüllt die Anforderung bereits)
- ⑦ Auffindestreifen (Fahrplan, Schild) \*
- ⑧ absatzfreie Zuwegung (mindestens auf einer Seite zur Haltestelle)
- ⑨ stufenloser Zugang für Rollstuhl (in Nähe der Haltestelle / mindestens auf einer Seite zur Haltestelle)
- ⑩ Übergangsstein (Absenkung) 12cm auf 6/3/1 cm
- Flachbord / Querungsbord Höhe 1-3 cm
- Bewegungsfläche zum Rangieren bzw. Richtungswechsel mindestens 150 cm<sup>2</sup> auf der Position der 2. Tür
- \* notwendige Mindestausstattung

Tabelle 11: Grundfunktionen barrierefreier Haltestellen

<b>Raumfunktion</b>	<b>Gestaltung</b>	<b>Zielgruppe</b>
Teilflächen schaffen:	Durchgängiger Verkehrsraum, ohne Einbauten, hindernisfrei, rutschhemmende, griffige Oberfläche, möglichst eben, berollbar, erschütterungsarm, ohne Fugen	Gehbehinderte, rollstuhlfahrende, Rollator nutzende, blinde, sehbehinderte Personen
Nivellieren:	Glatte, fugenfreie Oberfläche und stufenlose Übergänge mit taktilen und visuellen Kontrasten; generell keine Kanten höher als 3 cm im Gehweg	Gehbehinderte, rollstuhlfahrende, Rollator nutzende Personen
Leitlinien:	Zur eindeutigen Orientierung und Erkennbarkeit von durchgängigen Wegen: taktile, visuelle Linienführung	blinde, sehbehinderte Personen (insbesondere mit Langstock)
Kontraste:	Visuell, taktil, akustisch kontrastreiche Gestaltung mit Leit- und Warnfunktion zur Abgrenzung gegenüber Gefahrenbereichen	blinde, sehbehinderte, hörgeschädigte Personen und Personen mit Orientierungsschwierigkeiten

### **Haltestellenform (Typ):**

Die Vorzugsvariante im Verbundraum bei einem Neubau der Haltestelle ist die Haltestelle am Fahrbahnrand.

### **Aufbau der Bordkante:**

Es empfiehlt sich die Verwendung der Kassler Sonderborde im Grundtyp auf eine Länge von 12 m bei einer Standardhaltestelle, d.h. beim Einsatz eines 12 m- Standardbusses. Die Kassler Sonderborde soll eine Höhe von 18 cm haben, weißer Beton und als Auftrittsfläche rutschhemmend genoppt. Die Borde haben als besonderes Merkmal einen Anfahrschutz für Fahrzeugreifen. Daher kommen keine scharfkantigen Granitborde zum Einsatz. Borde mit einer Hohlkehle sind nicht zwingend erforderlich.

Im Anschluss daran, also zuzüglich, bedarf es Anfangs- und End-Übergangsteine/Borde zum Anheben/Absenken zwischen der Aufstellfläche der Haltestelle und dem normalen Gehweg. Darüber hinaus sollte sich eine Anrampung und eine gesicherte Querungsstelle anschließen, dass als stufenloser, niveaufreier Zugang für Rollstuhlfahrer erforderlich ist. Die Querungsstelle sollte möglichst direkt anschließen oder in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle liegen, damit nur geringe Umwege entstehen.

### **Aufbau des Haltestellenbereiches:**

Auf der Höhe der Einstiegstür bzw. bevorzugten Einstiegsposition befindet sich ein Aufstell- bzw. Einstiegsfeld mit der Mindestgröße 90 cm x 90 cm.

Zur Orientierung und zum Auffinden des Haltestellenbereiches sowie des Einstiegsfeldes dient ein taktiler Leitstreifen, welcher parallel zum Bord im Abstand von 60 cm verläuft.

Auch zum Auffinden der Fahrplaninformationen dient ein taktiler Auffindestreifen.

Ergänzend dazu kann eine farblich kontrastierte Gestaltung in Form eines Kontraststreifens erfolgen.

Es ist eine ausreichende Mindestdurchgangsbreite von 1,30 m einzuhalten bzw. sicherzustellen. Dieser Bereich ist von jeglichen Aufbauten oder Hindernissen frei zu halten.

Weitere Ausstattungselemente sollten ggf. Beleuchtung, Wetterschutz/Fahrgastunterstand bzw. Sitzgelegenheiten sein.

### **Standort des Haltestellenschildes:**

Das Schild ist an der Rückseite, dem Ende des Auffindestreifens aufzustellen. Das ist die vom Bord abgewandte Seite des Haltestellenbereiches.

Dadurch wird die Mindestdurchgangsbreite von 1,30 m (lichte Breite) eingehalten, da sonst die Durchfahrt eines Rollstuhles nicht gewährleistet ist. Regulär ist jedoch eine Durchgangsbreite von 1,50m empfohlen (→ 90 cm Durchgang zuzüglich 60 cm Breite des Leitstreifens).

Im Bauablauf ist der VVV frühzeitig zur Standortbestimmung und Montage der Bodenhülse mit einzubinden. Die Montage der Bodenhülse erfolgt im Zuge der Verlegung der Borde jeweils vor Einbringung des Bodenbelages. Vom VVV werden die genormten Einbauhülsen für den Haltestellenmast bereitgestellt, selbst montiert und der Haltestellenmast installiert.

**Einsatz von Bodenindikatoren**

Das bedeutet die Verwendung von standardisierten Bodenelementen mit Rippen- oder Noppenprofil zur Information, Orientierung, Leitung und Warnung für blinde und sehbehinderte Menschen mit einem hohen taktilen, visuellen und gegebenenfalls akustischen Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag.

Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Funktion, ihres Profils, ihrer Größe und des Verlegeortes, der Verlegeausrichtung und der Kombination unterschiedlicher Profile.

Als taktile Orientierungshilfen müssen sie sich vom Umfeld deutlich unterscheiden, z. B. durch Form, Material, Härte und Oberflächenrauigkeit, so dass sie sicher mit dem Langstock und dem Schuhwerk ertastet werden können.

Vor Gefahrenstellen, Hindernissen und Richtungsänderungen müssen Bodenindikatoren rechtzeitig einen Warn- oder Aufmerksamkeitshinweis signalisieren. Gefahrenstellen und Hindernisse, auch vorübergehende, z.B. Baustellen, sind durch ertastbare Absperrungen zu kennzeichnen.



Quelle: Broschüre VNV Barrierefreie Haltestellen 2010.pdf

Tabelle 12: Arten von Bodenindikatoren

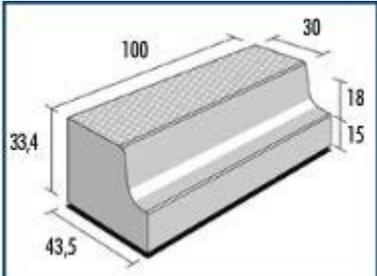
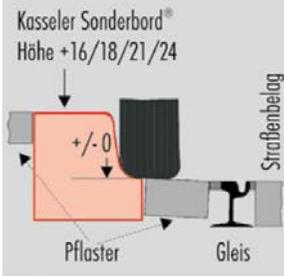
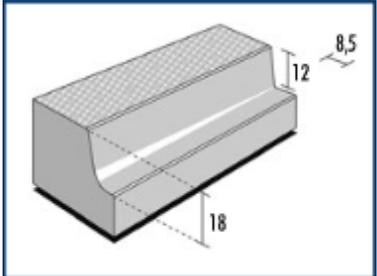
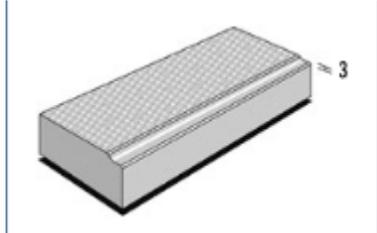
Begriff	Beschreibung	
Abzweigefeld:	quadratische Fläche mit Noppenstruktur, die in der Regel in Verbindung mit Leitstreifen oder Auffindestreifen zu verwenden ist und auf Verzweigungen und Abknickungen hinweist	
Abschlussstreifen:	zur Begrenzung eines bodenindikator-basierten Leitsystems	
Auffindestreifen:	<b>Rippenstruktur parallel zum Bord</b> ; Fläche aus Bodenindikatoren zum Auffinden von hauptsächlich seitlich gelegenen Zielen, die über die Breite des Gehwegs verlegt wird zum Auffinden der Fahrplaninformationen	*
Auffangstreifen:	begrenzen begehbbare Flächen, z. B. auf Bahnsteigen	
Aufmerksamkeitsfeld:	Fläche/Streifen mit Noppenstruktur, die auf Niveauwechsel, das Ende des Gehbereiches, Gefahren und Hindernisse hinweist und erhöhte Aufmerksamkeit fordert	
Einstiegfeld:	<b>Rippenstruktur parallel zum Bord</b> ; der bevorzugten Einstiegsposition z. B. an Bushaltestellen	*
(Blinden)Leitstreifen:	Streifen aus Bodenindikatoren mit in <b>Längsrichtung</b> dieses Streifens angeordneter Rippenstruktur, zum Auffinden des Haltestellenbereiches und des Einstiegfeldes.	*
Richtungsfeld:	Fläche mit Rippenstruktur zur Anzeige der Gehrichtung an (Über)Querungsstellen, wobei der Verlauf der Rippen in Gehrichtung der Querung weist und somit richtungsgleich der gegenüberliegenden Querung ist.	
Sperrfeld:	Fläche mit Rippenstruktur parallel zum Bord zur Absicherung eines niveaugleichen Übergangs (Kennzeichnung von Nullabsenkungen) einschließlich des gesamten Bordabschnitts unter 3 cm Höhe	

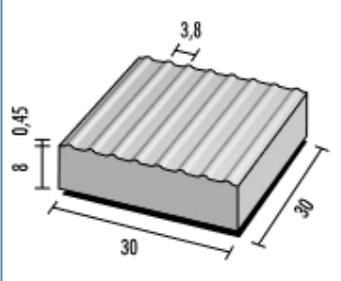
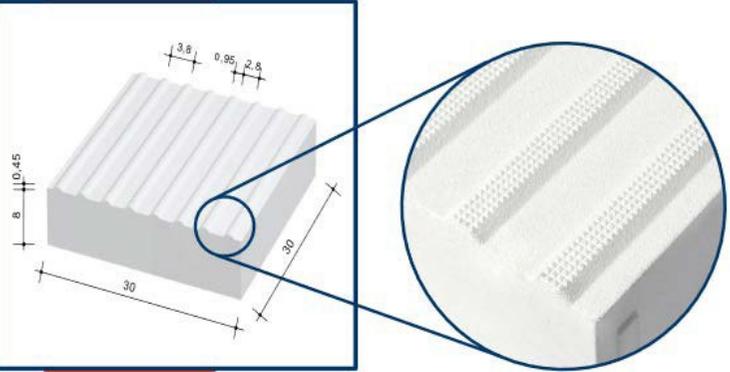
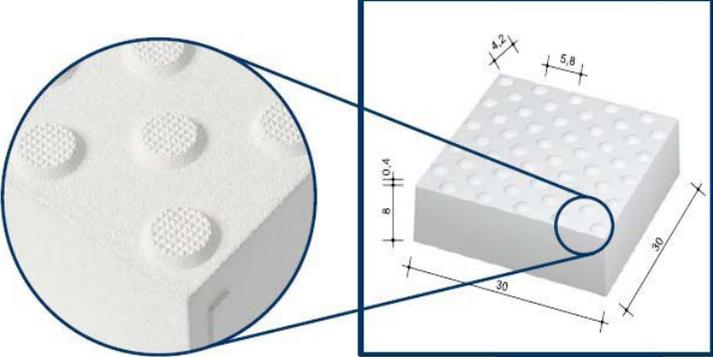
\* notwendige Mindestausstattung

**Sonstiges:**

Der Lichtraum einbau- und hindernisfrei für den BUS ist einzuhalten.

Tabelle 13: Bodenindikatoren - Bauelemente

Bauelemente	Bezeichnung / Maße	
	<p>Grundform: (Anfahrtschutz für Reifen)</p> <p>Einstiegshöhen: 18 cm Standardlänge: 100 cm</p>	
	<p>Rampenstein (unterster Rampenstein)</p> <p>Anschlusshöhe: 3 cm (auch in 1 cm erhältlich) Gefälle: max. 6 % bei einer Rampenlänge von 300 cm</p>	
	<p>Flachbord / Querungsbord</p> <p>Der Flachbord eignet sich für Absenkungen im Bereich von Übergängen und Grundstückseinfahrten. Anschlusshöhe: 3 cm (auch in 1 cm) erhältlich. Im Bereich von Querungen und Überwegen ist als Nullabsenkung ein spezieller Querungsbord möglich.</p>	
<p>Quellennachweis <a href="https://www.profilbeton.de/downloads.php">https://www.profilbeton.de/downloads.php</a></p>		

	<p>Bodenindikatoren (Rippen- oder Noppenplatten aus Weißbeton)</p> <p>Standardabmessung: 30/30/8 cm</p>	
	<p><b>Blindenleitplatte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Symmetrisches Profil</li> <li>• 38 mm Abstand von Rippe zu Rippe</li> </ul>	
	<p><b>Noppenplatte</b></p> <p>Noppen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagonale Anordnung</li> <li>• Durchmesser Noppen im Tal: 25 mm</li> </ul> <p>Wichtig: kantige Form der Noppen</p>	
<p>Quellennachweis <a href="https://www.profilbeton.de/downloads.php">https://www.profilbeton.de/downloads.php</a></p>		



**Bilder von Beispiel-Haltestellen**

richtig gestaltet:

- Zuwegung vorhanden
- Niveauabsenkung vorhanden für Rollstuhl
- Aufmerksamkeitsfeld, welches auf den Niveauwechsel (z.B. Nullabsenkung) am Anfang der Haltestelle, Gefahren und Hindernisse hinweist und erhöhte Aufmerksamkeit fordert;
- Dunkelgrauer Kontraststreifen neben dem Haltestellenbord
- Weißer Blindenleitstreifen parallel zum Haltestellenbord
- Aufstellfläche bzw. Einstiegsfeld vor der empfohlenen Einstiegstür
- Haltestellenschild steht am Rand für einen durchgängigen Verkehrsraum, ohne Einbauten, hindernisfrei, möglichst eben, berollbar, erschütterungsarm, ohne Fugen

Mangel:

- Kein Kasseler Sonderbord
- Bordhöhe der inneren Leitlinie beträgt nicht 3 cm
- Einstiegsfeld als Noppenplatte statt als Rippenplatte
- Weiterführung des Orientierungstreifens über das Einstiegsfeld hinaus **X**



richtig gestaltet:

- Zuwegung vorhanden
- Niveauabsenkung für Rollstuhl vorhanden
- Dunkelgrauer Kontraststreifen neben dem Haltestellenbord
- Weißer Blindenleitstreifen parallel zum Haltestellenbord
- Aufstellfläche bzw. Einstiegsfeld vor der empfohlenen
- Auffindestreifen zum Auffinden der Fahrplaninformationen
- Kasseler Bord

Mangel:

- Zum Teil nicht gut berollbar, nicht erschütterungsarm, nicht ohne Fugen
- Glasflächenmarkierungen am Fahrgastunterstand fehlt
- Bordhöhe der inneren Leitlinie beträgt nicht 3cm
- Weiterführung des Orientierungsstreifens über das Einstiegsfeld hinaus