

#### Anmerkung:

\* Ausnahmen sind kurze Gehweg-Engstellen bis ca. 20 m Länge (z.B. durch in den Straßenraum ragende Hauskanten) und nutzbare Breiten  $\geq 1,20\text{m}$  (so dass Rollstuhlfahrer nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen), sofern das Fußgängeraufkommen und der KFZ-Verkehr gering ist und das Wechseln auf die andere Straßenseite möglich und sicher ist. In diesen Fällen sind die Gehwegflächen zuwendungsfähig.

#### 4.9.5.11 Barrierefreie Planung von Verkehrsanlagen

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt sind, die beantragten Maßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen und bei der Vorhabensplanung die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte auf Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) angehört worden sind.

Zur frühzeitigen Einbindung der Betroffenen ist bei VIF-Fördermaßnahmen eine Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten vorzunehmen.

Eine Liste der kommunalen Behindertenvertreter in Hessen führt die Landesarbeitsgemeinschaft Hessen „Selbsthilfe behinderter und chronisch kranker Menschen e. V.“ mit Sitz in Marburg mit folgender Anschrift:

Landesarbeitsgemeinschaft Hessen  
Selbsthilfe behinderter und chronisch kranker Menschen e. V.  
Raiffeisenstraße 18  
35043 Marburg/Lahn  
Tel.: 06421/ 94840-60

Fax: 06421/ 94840-61

info@lagh-selbsthilfe.de

Die Landesarbeitsgemeinschaft Hessen „Selbsthilfe behinderter und chronisch kranker Menschen e. V.“ hat sich bereit erklärt, die Fortschreibung der Liste vorzunehmen und an weiterzuleiten. Bei Bedarf können Sie bei ihr den aktuellen Stand abfragen.

Die Vorgaben zur Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit gelten für den Neu- oder Ausbau von Straßen und öffentlichen Verkehrsanlagen. Es können jedoch auch eigenständige Maßnahmen in der Baulast der Kreise und Kommunen gefördert werden, sofern die übrigen Fördervoraussetzungen (z.B. Bagatellgrenzen) vorliegen.

Die baulichen Maßnahmen können umfassen:

- Absenkung von Bordsteinen an Fußgängerquerungsstellen,
- Herstellung der Rutschfestigkeit von Wegeoberflächen,
- Anlage von Leit- und Orientierungssystemen für Sehbehinderte und Blinde,
- Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen und anderen Einrichtungen,
- kontrastierende Markierungen,
- Anlage von Rampen bzw. Wegeführungen zur Verringerung von Steigungen,
- Reliefpläne für blinde ÖPNV-Nutzer zur Fahrgastinformation an Bahnhöfen und stark frequentierten Umsteigeanlagen

Im Hinblick auf das Ziel der Schaffung durchgängiger Wegeketten ist die Planung in ein flächenhaftes Ziel-Konzept bzw. Programm einzubetten. Zumindest ist das Umfeld der Maßnahme vom Zuwendungsempfänger dahingehend zu untersuchen, ob die Realisierung durchgängiger barrierefreier Wege zu den nahegelegenen Zielen kurz- oder mittelfristig beabsichtigt ist.

#### Anwendung Leitfaden "Unbehinderte Mobilität"

Bei der Ausgestaltung der barrierefreien Anlagen im öffentlichen Verkehrsraum ist der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ zu beachten. Dieser steht auf der Homepage von Hessen Mobil unter der Startseite "Informationen für Sie" / Infomaterial zum Herunterladen zu Verfügung. Der Leitfaden stimmt inhaltlich bezüglich der in Hinblick auf die Anordnung von den Bodenindikatoren mit den Regelungen der DIN 32984 (2011-10), DIN 32975 "Kontraste" (2009), DIN 18040-3 "Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum" (z. Zt. in Aufstellung befindlich) sowie den "Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA (2011)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) überein und präzisiert deren Ausführungen in Hinblick auf eine einheitliche Gestaltung der barrierefreien Anlagen für das Bundesland Hessen.

Der im 2006 herausgegebene Leitfaden und die inzwischen gewonnenen Praxiserfahrungen wurden untersucht und 2010 in einem Bericht "Unbehinderte Mobilität" - Erfahrungen und Untersuchungen" (siehe Anhang) ausgewertet. Ergebnis:

1. Die Musterzeichnungen des Leitfadens 2006 haben sich prinzipiell bewährt. Ausnahme bildet die Haltestellenvariante 3.1a, die nicht in die Regelwerke aufgenommen wurde und deshalb nicht anzuwenden ist.
2. Die Nullabsenkungen werden von den Betroffenen angenommen. Videoaufzeichnungen an Kreuzungen haben gezeigt, dass Gehbehinderte diese nutzen, selbst wenn damit kleinere Wegeverlängerungen verbunden sind. Daher bleibt die getrennte Führung von Seh- und Gehbehinderten in Hessen die Vorzugsvariante, da nur so für alle Beteiligten eine gefahrlose und bequeme Querung angeboten werden kann.
3. Die Kritik der Betroffenen und Behindertenverbände entzündet sich an der konkreten Ausführung (z.B. falsche Anordnung von Rippenplatten, schlechter Kontrast zum Umfeld der Bodenindikatoren, Nichteinhaltung der Mindestbordhöhe bei den Querungsstellen für Blinde, fehlendes Sperr-/Warnfeld für Blinde vor Nullabsenkung etc.).
4. An gefährlichen Stellen, die nicht für eine Querung für Seh- oder Gehbehinderte geeignet sind, dürfen keine Bodenindikatoren eingebaut werden oder Bordabsenkungen gemacht werden. Diese müssen ggf. einen Umweg in Kauf nehmen, um an sicherer Stelle die Fahrbahn queren zu können.
5. Insgesamt entspricht der Leitfaden mit den o.g. Änderungen dem heutigen Stand der Technik.

Der Leitfaden "Unbehinderte Mobilität" bleibt in Verbindung mit dem Erfahrungs-Bericht (2010) somit die maßgebende Richtschnur in Hessen. Die in 2011 neu herausgegebenen DIN-Normen 32984 (2011) und DIN 18040-3 (2013 in Aufstellung) sowie die "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA" der FGSV dienen ebenfalls als Grundlage für den Straßenentwurf und ergänzen sich. Sie stehen grundsätzlich nicht in Widerspruch zum Hessischen Leitfaden. Der Leitfaden "Unbehinderte Mobilität" bildet in Hessen das wirkungsvollste Instrument für die einheitliche Gestaltung.

Zu einzelnen Unterschieden zwischen den Regelwerken / Leitfaden:

- Die Anordnung von Richtungsfeldern vor dem Bordstein (DIN, H BVA) sind notwendig, wenn eine Ausrichtung am Bord nicht möglich ist (z.B. im Kurvenbereich). Bei geraden Borden und gerader Querungsrichtung zum gegenüberliegenden Gehweg ist das Richtungsfeld nicht notwendig (insbesondere bei schmalen Gehwegen, gestalterisch sensiblen Bereichen). Gleich welche Lösung gewählt wird: Die Funktion Ausrichtung muss stets präzise gewährleistet werden.
- Sperrfelder vor der Nullabsenkung sind stets anzuordnen vorzunehmen (Warnfelder mit Rippenplatten parallel zum Bord).
- Die in DIN 32984 und H BVA (Bild 40, Seite 51, rechtes Bild) dargestellten Lösungen einer "ungesicherten Überquerung" sind in Hessen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht anzuwenden. Es besteht Verwechslungsgefahr mit Aufmerksamkeitsfeldern, die den Beginn einer Leitlinie für die nächste Seitenstraße "ankündigen", aber an dieser Stelle keine Fahrbahnquerung (der Hauptstraße) darstellen.
- Bei Haltestellen bleiben die im Hessischen Leitfaden dargestellten Grundtypen 3.1 und 3.1c gültig. Sie entsprechen der DIN und H BVA.
- Außerorts erfolgt die Entscheidung zur Anordnung von Bodenindikatoren im Einzelfall. Als Musterlösung wird auf die H BVA (Bilder 56 und 57, Seite 65) verwiesen.

Die im Detail differenzierten Ausführungen und inhaltlichen Schwerpunkte der Regelwerke und des Hessischen Leitfadens sind nicht wesentlich. Die Zielrichtung ist die Gleiche. Geringe Unterschiede und regionale "Vorlieben" für die Präferenz bestimmter Musterlösungen werden von den Betroffenen in der Regel schnell begriffen. Insgesamt bieten die neuen Regelwerke ausreichende Orientierungshilfen für den Straßenentwurf. Entscheidend für die Qualität der Planung ist die Übertragung auf die ortsangepasste Situation.

#### **Barrierefreie Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte**

Die Modernisierung von Bahnhöfen wird oftmals von mehreren Vorhabensträgern durchgeführt. Um das Umsteigen von der Bahn zu anderen Verkehrsmitteln zu erleichtern und durchgängig barrierefreie Wege zu schaffen, sollten die Planungen aufeinander abgestimmt sein.

Für Bahnhöfe und Stationen hat die DB AG Kategorien gebildet, deren Ausstattungsniveau entsprechend der verkehrlichen Bedeutung, den Kundenbedürfnissen und der Wirtschaftlichkeit angepasst sind.

#### **Nicht förderfähige Bahnhöfe und Haltepunkte**

Beim Neu- oder Ausbau von Stationen niedriger Kategorie kann es vorkommen, dass vonseiten der DB AG keine akustischen Informationseinrichtungen vorgesehen sind. Damit wäre die Ansage einfahrender bzw. verspäteter Züge per Lautsprecher nicht möglich und das "Zwei-Sinne-Prinzip" als wesentliche Grundvoraussetzung der Barrierefreiheit nicht eingehalten. Dies hätte zur Folge, dass die gesamte Maßnahme nicht zuwendungsfähig ist. Eine Förderung können Bahnhöfe und Haltepunkte nur dann erhalten, wenn eine geeignete akustische Anlage entweder vorhanden oder geplant ist.

Beim Neu- oder Ausbau von Stationen wie z. B. der Kategorie Nahverkehrshalt, sind akustische Informationen der Reisenden nicht geplant. Somit ist z.B. die Ansage einfahrender Züge per Lautsprecher oder Verspätungsansagen nicht mehr möglich. Mit dem Fehlen des Zwei-Sinne-Prinzips fehlt eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Barrierefreiheit. Dies hat zur Folge, dass Maßnahmen dieser Kategorie grundsätzlich nicht förderfähig sind (es sei denn, akustische Ansagen sind vorhanden oder es erfolgt eine Nachrüstung), weil die Barrierefreiheit nicht gegeben ist.

#### **Förderfähigkeit von RFID-Technik als Orientierungshilfe für Sehbehinderte und Blinde**

RFID-Technik (Radiofrequenzidentifizierung) basiert auf der Idee der Verwendung von passiven Transpondern (elektronischer Datenspeicher), um einen Pfad in Form von eingebauten "Funkchipwegen" zu schaffen, der sehbehinderten bzw. blinden Menschen eine Führungshilfe bietet. Das System ergänzt die Informationen durch Bodenindikatoren in der Wegeoberfläche, die einer bloßen Warn- und Richtungsfunktion dienen. Ein Systemvorteil der RFID-Wegeführung besteht darin, dass er keine elektronische Versorgung benötigt und somit in Gehwegen, Parks, Fußgängerzonen oder auch in Gebäuden installiert werden kann. Handybenutzer können mit Hilfe der Bluetooth-Technologie (mittlerweile Standard) sich künftig durch das Einlesen von Daten per Chip gut zurechtfinden, ohne ständig nach dem Weg fragen zu müssen. Der Nutzen der neuen Technik besteht im Erhalt ergänzender Informationen, wie z.B. "hier Abzweig zum Bahnsteig 8", Hinweise auf Dienstleistungen in der Umgebung oder andere Meldungen), was die Bodenindikatoren nicht leisten können.

Die RFID-Technik kann als Modellprojekt als Teil

- einer örtlichen Infrastrukturmaßnahme (KSB, ÖPNV) oder
- eines Maßnahmenbündels mit dem Ziel, durchgängige barrierefreie Wegeketten in einem Stadt- oder Gemeindegebiet zu schaffen,

... als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Förderfähig ist dabei allerdings nur der Einbau der Funkchips in die Wegeoberfläche von Gehwegen als investiver Teil der RFID-Technik im öffentlichen Verkehrsraum (Funkchips ohne Ausgaben für Software, Funkverbindungskosten etc.).

#### **4.9.5.12 Bushaltestellen**

Zu Planung und Bau von Haltestellen wird auf die Vorgaben und Empfehlungen der FGSV-Regelwerke "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST06", die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ 2013" und die "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA 2011" hingewiesen.

#### **Bordsteinhöhe Wartefläche**

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält die Bestimmung mit der Zielvorgabe, "...für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen..." (vgl. Novelle PBefG zum 1.1.2013, §8 Abs. 3).

Im Sinne dieser gesetzlichen Zielvorgabe sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Um an einer Haltestelle des öffentlichen Linienverkehrs mobilitätseingeschränkten Menschen das Ein- und Aussteigen ohne fremde Hilfe zu ermöglichen, ist prinzipiell ein niveaugleicher Einstieg und ein möglichst kleiner Spalt zwischen Ein-/ Ausstiegs-Trittkante und Haltestellen-Bordstein anzustreben. Damit gehbehinderte Menschen den Höhenunterschied und Spalt leicht und sicher überwinden können, müssen **Reststufenhöhe und Spaltbreite unter 5 cm** bleiben. Diese Maße ergeben sich aus den Anforderungen der Barrierefreiheit.
- Auf Basis der geltenden europäischen Normen für Niederflur Omnibusse ergibt sich als Basishöhe über Fahrbahnniveau ein Richtwert von 32 cm Wagenbodenhöhe und mit Kneeling 25 cm an mindestens einer Betriebstür (alternativ 27cm an zwei Türöffnungen). Diese normativ vorgegebene Basishöhe kann fahrzeugseitig aufgrund technisch bedingter Toleranzen, unterschiedlicher Türsysteme, Faltenbalg (begehbare Verbindungselement beim Gelenkbus zwischen Vorder- und Hinterwagen), Federung, Bereifung etc. in der Praxis jedoch nicht generell eingehalten werden. Das individuelle Fahrverhalten der Busfahrer beim Anfahren der Haltestelle bildet eine weitere Einflussgröße, die den zu überwindenden Spalt in Höhe und Breite erschweren kann.

Aus den o.g. Punkten ergibt sich, dass die bisher geförderte Standardhöhe der Sonderborde von 18 cm an Bushaltestellen infolge der zu hohen Differenz bei der Einstiegshöhe nicht geeignet ist, um die Belange der Barrierefreiheit ausreichend zu berücksichtigen. Andererseits lässt sich eine Anhebung der Standards auf das anzustrebende Zielniveau von 25 cm über der Fahrbahn unter den heutigen Gegebenheiten nicht ohne Weiteres durchsetzen. Die Gefahr der Beschädigung von Fahrzeugen an Karosserie und Tür durch Kollision mit den Bordkanten steigt bei Bordhöhen von mehr als 18 cm. Bis zur konsequenten Weiterentwicklung der Fahrzeuge durch die Hersteller, entsprechenden Vorgaben bei Ausschreibungen der Aufgabenträger und vollständigem Einsatz einer barrierefrei optimierten Fahrzeuggeneration werden Übergangsregelungen zugelassen, um das technisch

erreichbare Maß an Barrierefreiheit umzusetzen.

Für die Interimszeit werden die Förderregeln wie folgt angepasst:

- Mischbetrieb verschiedener Fahrzeugtypen

Im Regionalverkehr und bei Mischbetrieb von Stadt- und Regionalbussen sind Haltestellen grundsätzlich förderfähig, wenn die Höhe der Wartefläche an den ersten beiden Türen mindestens 18 cm über Fahrbahnniveau liegt. Die Modernisierung entspricht einem bedingt barrierefreien Zwischenausbau, solange der Betriebs- und Fahrzeugeinsatz höhere Borde technisch nicht zulassen. Ist dieser in den Nahverkehrsplänen als temporäre Lösung dargestellt, kann die Bewilligungsbehörde im Einzelfall eine Ausnahme von der allgemeinen 15-jährigen Zweckbindungsfrist erteilen, wenn eine nachträgliche Anhebung der Wartefläche beabsichtigt ist.

- Stadt- und Regionalverkehr mit Niederflurfahrzeugen

An Haltestellen, die ausschließlich mit Niederflurbussen angefahren werden, sind Bordsteinhöhen von 20 bis 25 cm als Regellösung grundsätzlich förderfähig. Niedrigere Bordhöhen sind nur an einzelnen Standorten in besonderen Fällen mit entsprechendem Nachweis förderfähig.

Für ältere Planungen mit bereits vorliegendem Baurecht wird im Einzelfall über die Förderfähigkeit entschieden (Übergangsregelung).

Um Schäden an den Fahrzeugen zu vermeiden, wird daher bei der Planung von Haltestellen eine differenzierte Höhe des Wartebereiches empfohlen. Im Bereich der Anfahrt sollte eine niedrige Höhe mit ca. 16cm vorgesehen werden, die maximale Bordsteinhöhe mit einem Niveau von möglichst mehr als 20 cm über FOK im Bereich des Halts an der zweiten Tür erreicht werden. Zur Verringerung des vertikalen Spalts ist die Anlage von Haltestellenkaps mit Hereinragen des Wartebereiches in die Fahrbahntrasse am besten geeignet. Den Fahrern wird das zielgenaue Anfahren erleichtert, wenn Sonderborde mit Spurführung vorhanden sind.

#### **Straßenbahn- und U-Bahn-Haltestellen**

An Straßenbahn- und U-Bahn-Haltestellen ist die Höhe der Bordsteinkante einheitlich so festzulegen, dass die Standardhöhe der eingesetzten Fahrzeuge darauf abgestimmt ist (mittlere Höhe des Fahrzeugbodens bzw. des Schiebeeintritts am Niederflureinstieg bei Normalbeladung). Grundsätzlich ist der niveaugleiche Einstieg in das Fahrzeug zu gewährleisten.

Bei Strecken im Mischbetrieb wie Straßenbahn / RegioTram sind optimale Ein- und Ausstiegsbedingungen an den Haltestellen aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeugtypen nicht gleichzeitig machbar. Höhe und Lage der Bahnsteigkante sollten deshalb so gestaltet werden, dass bei beiden Betriebssystemen akzeptable Ein- und Ausstiegsverhältnisse geschaffen werden.

Sofern es die räumlichen Gegebenheiten und betrieblichen Belange ermöglichen, können an einem Bahnsteig auch getrennte Einstiegshöhen vorgesehen werden.

#### **Busbuchten**

Busbuchten weisen mit einer Regellänge von 88,70 m und der Aufweitung im Straßenraum einen wesentlich höheren Platzbedarf als andere Haltestellen auf. Ihre durchschnittlichen Bau- und Betriebskosten liegen weit über denen anderer Haltestellentypen. Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit schneiden Busbuchten schlecht ab. Untersuchungen belegen, dass die Unfallkosten bei Busbuchten innerörtlich mehr als doppelt so hoch liegen wie bei Fahrbahnhaltestellen.

Aus diesen und weiteren Gründen (Fahrodynamik, Barrierefreiheit, Winterdienst u.a.) kommen innerörtlich im Regelfall Fahrbahnhaltestellen und Haltestellenkaps zur Umsetzung<sup>4</sup>.

Außerorts hingegen gehört die Einrichtung von Busbuchten zur Regel: Höhere Geschwindigkeiten und längere Bremswege erhöhen außerorts die Gefahr, dass ein fahrender Pkw auf einen haltenden Bus auffährt. Im Falle eines Unfalls nimmt die Unfallschwere zu. Insbesondere Überholmanöver auf der Gegenfahrbahn bei gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeugen können zu Unfällen mit Verletzungen und Todesfolge führen. Zudem wird während des Haltestellenvorgangs außerorts der Verkehrsfluss des Individualverkehrs stärker als in bebauten Gebieten behindert, weil Brems- und Beschleunigungsvorgänge für alle Beteiligten länger andauern. Der Überholmöglichkeit kommt auf freier Strecke und bei anbaufreien Straßen eine wesentlich größere Bedeutung als im Innerortsverkehr zu.

Es gibt allerdings auch außerorts Situationen, bei denen unter bestimmten Rahmenbedingungen ein Verzicht auf den Bau der Busbucht möglich ist, beispielsweise: am Ortsrand oder im Übergangsbereich zwischen Bebauung und Landschaft.

Mitunter kann beim Ausbau von Straßen auf den Bau von Busbuchten verzichtet werden, wenn eine räumliche Verlegung von Haltestellen akzeptabel ist. Dabei sollten jedoch die Belange der ÖPNV-Nutzer (Nähe zu den Fahrtzielen und -quellen, sichere und komfortable Erreichbarkeit der Haltestelle, soziale Sicherheit etc.) gewahrt bleiben.

Die Wahl des Haltestellentyps bei der Planung von Bushaltestellen muss jedoch stets eine Einzelfallentscheidung auf

Grundlage der örtlichen Rahmenbedingungen bleiben.

#### **Busbuchten an Bundes- und Landesstraßen**

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

#### **Barrierefreie Zuwegung zu Bushaltestellen**

Bushaltestellen sind nur dann förderfähig, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe erreichbar und nutzbar sind.

Die Gehwege an Haltestellen müssen in beiden Richtungen bis zum nächstgelegenen Knotenpunkt den Anforderungen nach Kapitel 4.9.5.10 entsprechen.

Die Gehwege müssen mindestens 1,50 m, an kurzen Engstellen bis ca. 20 m Länge mindestens 1,20 m, breit sein und sich in einem verkehrssicheren Zustand befinden.

An Stellen, an denen Rollstuhlfahrer drehen müssen, etwa an Überwegen, ist auf jeden Fall eine Breite von 1,50 m einzuhalten.

Bestehen keine den vorstehenden Anforderungen entsprechenden Wegeverbindungen zur Haltestelle, so ist die gesamte Haltestelle nicht förderwürdig.

#### **Merkblatt Haltestelleninfo**

Zur Förderung, Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen ist neben den einschlägigen Regelwerken das Merkblatt "Förderung von Haltestellen" (Haltestelleninfo) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Es enthält Grundsätze für Bushaltestellen, ist jedoch sinngemäß auch auf Straßenbahnhaltestellen übertragbar. Im Internet ist es unter [www.mobil.hessen.de](http://www.mobil.hessen.de) in der Rubrik "Verkehrsinfrastrukturförderung" an gleicher Stelle wie das Zentrale Handbuch zu finden.

### **4.9.5.13 Besondere Fahrspuren für Busse, Maßnahmen zur Beschleunigung**

#### **Busstraßen**

Besondere Busstraßen zur Beschleunigung des ÖPNV sind grundsätzlich förderfähig. Liegt eine Busstraße unmittelbar neben einer MIV KFZ-Fahrspur, so ist sie ÖV- und IV-Fahrspuren durch entsprechende Einbauten baulich abzutrennen.

#### **Busspuren**

Die Anlage von Busspuren als Bestandteil der Planung zum Neu- oder Ausbau von Straßen sowie der baulichen Neugestaltung des Straßenraumes ist grundsätzlich förderfähig.

Maßnahmen, die ausschließlich eine Abmarkierung von Busspuren beinhalten, bilden keinen eigenständigen Fördertatbestand und sind deshalb nicht förderfähig.

#### **Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV**

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV gliedern sich in bauliche (z.B. Anlage von Busspuren, Einrichtung besonderer Gleiskörper) und betriebliche Maßnahmen. Ziel ist die Gewinnung von kürzeren Reisezeiten und die Erhöhung der Pünktlichkeit. Aus Sicht der Verkehrsunternehmen dienen die Maßnahmen auch als Beitrag zur Einsparung von Betriebskosten.

Die förderfähigen Maßnahmen eines Gesamtkonzeptes zur Beschleunigung sind oftmals mit hohen Kosten verbunden. Deshalb sollte im Rahmen der Prüfung der Förderwürdigkeit einer Maßnahme besonders darauf geachtet werden, ob den Maßnahmen ein angemessener Nutzen gegenübersteht. Der Nutzen der Maßnahme sollte insgesamt auch dann noch spürbare Vorteile bieten, wenn diese durch künftige Änderungen im Straßennetz oder Schwankungen des Verkehrsaufkommens beeinflusst werden.

Bei dieser Abwägung sollte zudem darauf geachtet werden, dass die angestrebten Zeitvorteile für die Fahrgäste die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer nicht unangemessen beeinträchtigen.

#### **Ausschlusskriterien für die Förderung**

Maßnahmen, die die angestrebte Wirkung von Busspuren, Busstraßen oder ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen einschränken, können zur Versagung bzw. Rückforderung von Zuwendungen führen. Hierzu zählen:

- Die Beschränkung des Einstiegs auf die vordere Tür (Vorneeinstieg) bei Bussen, die Busspuren bzw. Einrichtungen zur ÖPNV-Beschleunigung nutzen, außerhalb der Schwachverkehrszeit.
- Die Zulassung von Fahrradverkehr auf Busspuren, wenn dadurch der Busverkehr behindert wird, oder andere regelmäßige Behinderungen.

#### **Diskriminierungsfreie Infrastrukturnutzung**

Geförderte ortsfeste Einrichtungen zur Busbeschleunigung (v.a. Busspuren, Busstraßen, Betriebleit- und Signaltechnik) müssen den ÖPNV-Linien aller Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zugänglich sein.

### **4.9.5.14 Park + Ride, Kiss + Ride, Bike + Ride- Anlagen, Mitfahrerparkplätze**



anerkannt.

### **Radabstellanlagen/ Überdachung**

Förderfähig sind Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen im ÖPNV. Im Bereich Kommunaler Straßenbau können Radabstellanlagen grundsätzlich an Rastplätzen für Radrouten, in Zusammenhang mit dem Neu- oder Ausbau von Straßen sowie zur flächenhaften Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gefördert werden.

Radabstellanlagen sollen bequeme und standsichere Einstellmöglichkeiten bieten. Dazu ist ein ausreichender Bügelabstand erforderlich. Zur Gewährleistung eines effektiven Diebstahlschutzes muss eine Rahmenbefestigung möglich sein. Gut geeignet sind ein- oder beidseitige Rahmenhalter. Weitere Hinweise enthalten der Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R-/B+R-Anlagen und die "Hinweise zum Fahrradparken" [5] der FGSV.

Die Überdachung von Abstellanlagen ist grundsätzlich erwünscht. Sie ist aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen (Flächenverfügbarkeit, Gestaltung) jedoch in bebauten Gebieten nicht immer möglich. Als Fördervoraussetzung ist eine Überdachung nur an B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Stationen erforderlich, um den Wetterschutz bei langzeitigem Parken über viele Stunden sicherzustellen bzw. attraktiv zu machen.

Zu beachten sind die Festlegungen zu den Förderobergrenzen (vgl. Kapitel 4.9.7 Fördergrenzen für die Antragsprüfung ).

#### **Anmerkungen:**

[1] Schutzstreifen sind deshalb nicht zugelassen. Radfahrstreifen können im Ausnahmefall eingesetzt werden. (Näheres siehe "Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" in Verbindung mit dem Einführungsbeschluss des HMWV vom 02.03.09, Az. V3-A 63a-12-81).

[2] Vgl. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“, Schreiben des BMVBS vom 17.10.2008, Az.: S11/7123.10/6-1-891608.

[3] Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. DWA, Arbeitsblatt DWA-A 904 Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Oktober 2005. Dabei handelt es sich um die 2. redaktionell korrigierte Neuauflage der DVWK-Regel 137 mit gleichlautendem Titel.

[4] Einschließlich Grunderwerb.

[5] HSVV –Schriftenreihe, Heft 46 – 2001, "Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R-/ B+R-Anlagen sowie FGSV "Hinweise zum Fahrradparken".

### **4.9.5.10 Gehwege und Seitenstreifen**

Die Anforderungen an die Gehwegbreite sind in den Regelwerken der FGSV beschrieben. Die Bestimmungen zu Anliegerbeiträgen sind zu beachten.

#### **Gehwegbreiten**

##### **Innerorts und im Vorfeld bebauter Gebiete:**

Die in den Querschnitten der RAS06 angegebenen **Mindest-Gehwegbreiten von 2,50 m** orientieren sich an der Forderung nach der Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgänger einschließlich Sicherheitsraum, so dass Fußgänger nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Um örtliche Besonderheiten sowie die Funktion der Straße zu berücksichtigen, sind die Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf im Seitenraum zu beachten (vgl. Tabelle 25 in der RAS06, weitere Hinweise enthält die EFA 2002 (FGSV: Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Anlagen des Fußgängerverkehrs, EFA 2002 ).

Gehwege sind förderfähig, wenn sie mindestens 1,50m breit sind (bzw. auf kurzen Engstellen bis ca. 20m Länge 1,20m breit\*) und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Von Fußgängern nutzbare oder genutzte Flächen mit Minderbreiten, die den Mindestquerschnitt nicht erreichen, sind gemäß der Definition der Regelwerke keine Gehwege und daher nicht förderfähig. Die Ausgaben ~~Kosten~~ für diese Flächen im Seitenstreifen sind ~~den nicht zuwendungsfähigen Kosten zuzuordnen~~.

Wenn in einer Straße mit Bebauung beidseitig keine Gehwege geplant sind und für Fußgänger keine sicheren Wegeverbindungen bestehen, ist die gesamte Fördermaßnahme nicht förderwürdig. In diesen Fällen ist zu prüfen, ob z.B. geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen oder in Abschnitten die Anlage von Mischflächen, Gestaltung mit „weicher Separation“ sinnvoll sind, um die Sicherheit für Fußgänger und die Barrierefreiheit herzustellen.

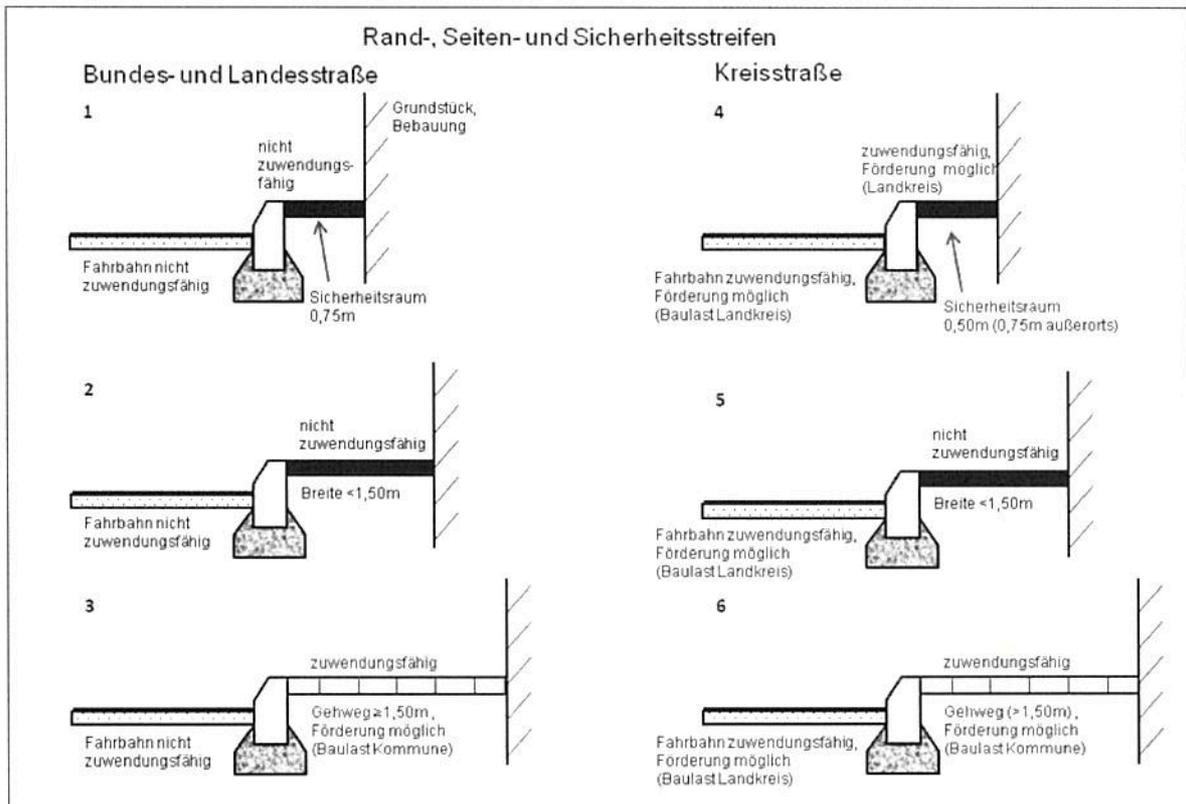
#### **Rand-, Seiten- und Sicherheitsstreifen**

Bei Maßnahmen mit Kostenteilung nach den Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen -ODR Stand 2008- (siehe ARS 14/2008), die in Hessen auch bei Landes- und Kreisstraßen anzuwenden sind (wobei die Unterschiede des Hessischen Straßengesetzes zum Fernstraßengesetz beachtet und bei der Anwendung der ODR bedacht werden müssen), ist der Streifen neben der Fahrbahn dem Baulastträger der Gehwege zuzuordnen, wenn die Streifenbreite mindestens 0,75m beträgt. Diese kommunale Fläche erfüllt jedoch nicht zwingend die Anforderungen an einen Gehweg. Dabei ist unerheblich, ob dieser Streifen z.B. gepflastert oder als Grünstreifen angelegt ist. Erst wenn es sich um einen funktionsfähigen Gehweg handelt, der die o. g. Mindest- oder Regelbreite erfüllt, können die ~~Ausgaben Kosten~~ zur Herstellung des Gehweges als förderfähig anerkannt

werden.

Ein Streifen neben der Fahrbahn ist dem Baulastträger der Fahrbahn zuzuordnen, wenn die Streifenbreite kleiner als 0,75m beträgt. In diesem Fall stellt der Streifen keinen geeigneten Gehstreifen dar und dient daher ausschließlich als Rand-, Seiten- oder Sicherheitsstreifen der Fahrbahn. Dieser Streifen deckt dabei auch den Sicherheitsraum ab, der in Ortsdurchfahrten gemäß RAST06 in der Regel 0,50m breit ist. Der Baulastträger der Straße hat zu prüfen, in welcher Ausführung der Rand-, Seiten- oder Sicherheitsstreifen benötigt wird (z.B. als Bankett oder als ein mit Bordstein abgetrennter Streifen).

#### Systemskizze Seitenstreifen



Entsprechend der Richtlinie für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen (Allgemeines Rundschreiben des BMVBS Nr. 14/2008 vom 14.08.2008, Sachgebiet 14.3 Straßenrecht, Ortsdurchfahrten – S 15/7163.1/4) darf der Bund nicht mit Kosten belegt werden, die eigentlich durch die Gemeinden zu tragen wären. Künftig kommt ein gemeinsamer Geh- und Radweg bei Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen nur in Betracht, wenn mit der Gemeinde eine Vereinbarung zur hälftigen Kostenteilung bei Bau und Unterhaltung des Sonderwegs getroffen wird. Bei Gehwegen auf Brücken und in Unterführungen gilt folgender Grundsatz: Wird auf Wunsch der Gemeinde der Gehweg breiter als 1,50 m angelegt, geht dies zu Lasten der Gemeinde. Dieser kann anteilig gefördert werden, soweit die übrigen Fördervoraussetzungen erfüllt sind.

#### Außerorts:

Nach der RAL 2012 werden Geh- und Radwege in der Regel auf einer Straßenseite als gemeinsame Geh- und Radwege für Zweirichtungsverkehr angelegt. Ihre Breite beträgt 2,50 m zzgl. Bankette bzw. Seitentrennstreifen (vgl. RAL 2012, Kap. 4.2 und 6.8). Gemeinsame Geh- und Radwege unter 2,50 m Breite sind nicht förderfähig.

#### Über- und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer

Der Bau von Über- oder Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer dient dem Abbau von Barrierewirkungen. Sie sind jedoch nur dann förderfähig, wenn die Einrichtung plangleicher Kreuzungen und Überwege nicht möglich oder nicht annähernd gleichwertig herzustellen sind. Der Nutzen der Maßnahme und die Vorteile für Fußgänger und Radfahrer sind im Einzelfall nachzuweisen. Es ist zu prüfen, ob die Belange der Barrierefreiheit sowie der subjektiven und objektiven Sicherheit gewahrt werden.

Der Aus- oder Umbau vorhandener Fußgänger- und Radfahrerüber- oder Unterführungen ist förderfähig, wenn diese der Verbreiterung und Erhöhung subjektiver und objektiver Sicherheit sowie dem barrierefreien Ausbau dient.