

HALTESTELLENLEITFADEN

für die Städte und Gemeinden des
Landkreises Bautzen

Stand Mai 2022

Grußwort

Sehr geehrte Herren Oberbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren Bürgermeister,

als wichtigstes Aushängeschild für einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr kommt den Haltestellen eine besondere Bedeutung zu. Neben dem Fahrplanangebot sind die Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen bedeutende Kriterien über die Entscheidung zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) fordert die Barrierefreiheit von Haltestellen bis zum 01.01.2022. Die Städte und Gemeinden sowie die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen stehen vor der Aufgabe, den ÖPNV barrierefrei zu gestalten und für jedermann nutzbar zu machen.

Auf dem Gebiet des Landkreises Bautzen befinden sich ca. 1.400 Haltestellenbereiche mit über 2.600 Haltestellensteigen. Ein Ausbau der Haltestellen im Landkreis kann daher nur schrittweise erfolgen. Zur Festlegung des stufenweisen Ausbaus werden durch die Verbände Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) in Zusammenarbeit mit den Kommunen bereits Prioritätenlisten erarbeitet.

Dieser Leitfaden soll der Unterstützung der Kommunen des Landkreises Bautzen bei der Planung und Umsetzung der Forderungen an einen barrierefreien ÖPNV dienen.

Mein besonderer Dank richtet sich an die Modellkommunen Lauta und Neukirch/Lausitz, sowie die Behindertenbeauftragte des Landkreises Bautzen, Frau Pohling, mit deren Unterstützung die individuellen Herausforderungen und Perspektiven der Städte, Gemeinden und Betroffenen Eingang in den Leitfaden finden konnten, wie auch an die Firma E. ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH für Ihre Anregungen für eine attraktive Haltestellenausstattung.

Birgit Weber
Beigeordnete

Inhalt

Grußwort.....	1
---------------	---

Teil 1 Grundlagen bei der Planung von Haltestellen im Gemeindegebiet

1	Gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen.....	4
2	Zuständigkeiten.....	6
3	Planungskriterien.....	7
3.1	Lage von Haltestellen.....	7
3.2	Haltestellendichte.....	8
4	Kategorisierung und Ausstattung.....	9
4.1	Kategorisierung.....	9
4.2	Ausstattung.....	10
4.3	Barrierefreie Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs.....	13
4.4	Sonderform: Schulbushaltestelle.....	11
5	Priorisierung zur Herstellung der Barrierefreiheit.....	17
5.1	Leitfaden zur Ermittlung der Ausbauprioritäten.....	18
5.2	Bestimmen des Ausbaustatus (Ist-Zustand).....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6	Errichtung, Verlegung und Auflösung von Haltestellen.....	20
6.1	Neubau und Verlegung.....	20
6.2	Auflassung einer Haltestelle.....	21
6.3	Haltestellenform.....	22
7	Gremienbeteiligung.....	23
8	Empfohlene Begleitmaßnahmen.....	24

Teil 2 Fördermöglichkeiten zur Herstellung barrierefreier Haltestellen im Landkreis Bautzen

9	Antragsverfahren für Zuwendungen zur Realisierung barrierefreier Haltestellen im ÖPNV.....	26
10	Hinweise des SMWA zu Anträgen und Anmeldungen nach dem LIP.....	27
11	Finanzierungsgrundsätze der Verkehrsverbünde.....	29
12	Literaturverzeichnis.....	30

Teil 1

Grundlagen bei der Planung von Haltestellen im Gemeindegebiet

1 Gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen

Gesetzliche Vorgaben	Gesetzliche Rahmenbedingungen (Normen, Richtlinien, Empfehlungen)
rechtsverbindliche Beachtung	Beinhalten den aktuellen Stand der Technik und stehen jedermann zur Anwendung frei. Rechtsverbindlichkeit tritt erst durch Bezugnahme oder Einführung in Gesetze und Verordnungen ein.
StVG, StVO, PBefG, BO-Kraft	DIN, H BVA, EAÖ, RAST, ...

Straßenverkehrsgesetz (§ 6 StVG) und Straßenverkehrsordnung (§ 45 Absatz 3 StVO)
Rechtsverordnungen zur Regelung des Straßenverkehrs. Kennzeichnung für Haltestellen durch das Vorschriftszeichen 224 (Haltestellenschild).

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Absatz 3 PBefG)

Forderung der Gleichstellung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen durch weitestgehend eigenständigen Zugang und Nutzbarkeit des ÖPNV. Die PBefG-Novelle 2013 definiert die zeitliche Zielsetzung der „vollständiger Barrierefreiheit“ bis 2022.

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen unter Nutzung behinderungsbedingter Hilfsmittel in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

Personenbeförderungsgesetz (§ 13 und § 40 PBefG)

Voraussetzung für die Genehmigung von Linienverkehr ist, dass der Verkehr auf Straßen durchgeführt wird, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit und ihres Bauzustandes dafür eignen.

Der Fahrplan muss die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (§ 32 BO-Kraft)

Die Informationen an der Haltestelle umfassen mindestens Liniennummer, Name des Unternehmers und/oder Verkehrsverbund, Haltestellebezeichnung, Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs.

Nahverkehrspläne der Verbünde

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind in den Nahverkehrsplänen der Verbünde zu berücksichtigen und mit dem Ziel, innerhalb der üblichen Modernisierungszyklen eine weitgehende Barrierefreiheit bis 2022 herzustellen, zu konkretisieren. Ausnahmen von dieser Umsetzung sind im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und zu begründen.

Technische Regelwerke

Die fachliche Konkretisierung zur Barrierefreiheit liefern die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie aktuelle Regelwerke, Normen und Veröffentlichungen.

Als Standard-Regelwerke für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen gelten folgende Schriften der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) und des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011 (FGSV)
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013 (FGSV)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAST 06 (FGSV)
- Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (2. Auflage, VDV)

Für die Ausgestaltung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gelten im Wesentlichen die folgenden DIN-Normen:

- DIN 18040-3 (u.a. Bemaßung, Information und Orientierung, Oberflächenanforderungen)
- DIN 32975 (Gestaltung visueller Informationen, sicherheitsrelevante Ausstattungen)
- DIN 32984 (Bodenindikatoren und Leitelemente)
- DIN 32986 (Taktile Schriften)

Für den Landkreis Bautzen wurden darüber hinaus örtliche Standards zur Barrierefreiheit durch die Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen definiert:

- **Barrierefreie Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs – Forderungen zum Haltestellenausbau**

Dieser Leitfaden konzentriert sich auf die Herausforderungen der barrierefreien Gestaltung der ÖPNV-Zugangsstellen. Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV beinhaltet nicht zuletzt jedoch eine Betrachtung der gesamten Wegekette und schließt dementsprechend den Verkehrsweg von und zur Haltestelle ein.

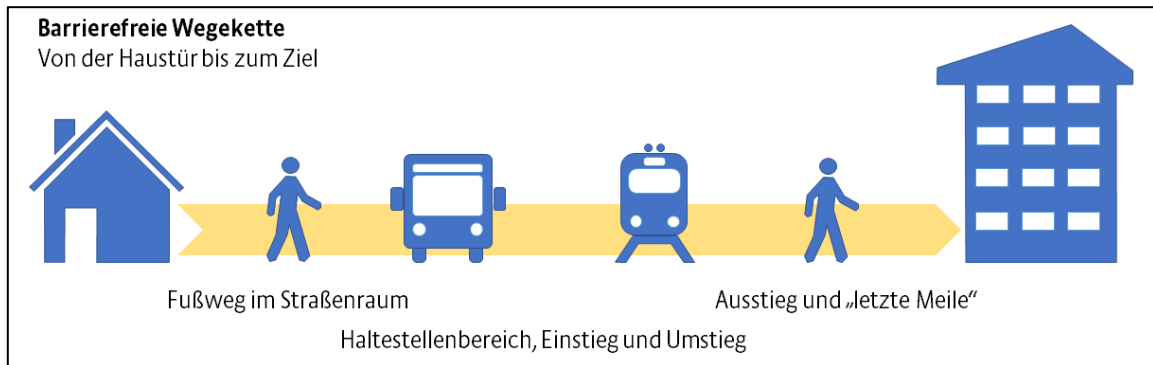


Abbildung 1 Barrierefreie Wegekette von der Haustür bis zum Ziel

Der Landkreis Bautzen ermutigt dahingehend, auch unter dem Aspekt der demografischen Entwicklung, die Städte und Gemeinden, ein über den Haltestellenbereich hinausgehendes, barrierefreies Wegesystem in ihrem Gemeindegebiet weiterzuentwickeln und zu erhalten.

2 Zuständigkeiten

Die Ausstattung der Bushaltestelle obliegt der Kommune. Der Straßenbaulastträger ist für die Herstellung der Busspur bzw. Busbucht sowie für die Aufstellflächen außerhalb von Ortsdurchfahrten verantwortlich. Die Zuständigkeit für den Haltestellenbau regelt § 44 des Sächsischen Straßengesetzes (SächsStrG):

(1) Der Freistaat Sachsen ist Träger der Straßenbaulast für die Staatsstraßen. Die Landkreise und die Kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. **Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen und der öffentlichen Feld- und Waldwege.** Der Träger der Straßenbaulast für andere öffentliche Straßen wird auf seinen Antrag hin durch Widmungsverfügung der Straßenaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der jeweiligen Gemeinde bestimmt. [...]

(5) Soweit dem Freistaat Sachsen oder den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, erstreckt sich diese auch auf gemeinsame Geh- und Radwege, **nicht jedoch auf Gehwege und Parkplätze; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast.** [...]

Bund	Freistaat	Landkreise/ Kreisfreie Städte	Stadt/ Gemeinde
→ Bundesfernstraßen Ausnahme: Ortsdurchfahrten in Städten > 80.000* Einwohner § 5 FStrG	→ Staatsfernstraßen Ausnahme: Ortsdurchfahrten in Gemein- den > 30.000* Einwohner § 44 SächsStrG	→ Kreisfernstraßen Ausnahme: Ortsdurchfahrten in Gemein- den < 30.000* Einwohner § 44 SächsStrG	öffentliche Feld- und Wald- wege Bundesfernstraße in Kom- munen mit > 80.000* EW Staats-/Kreisstraßen in Kom- munen > 30.000* EW Ortsdurchfahrten in Kom- munen 10T-30T EW mit Zu- stimmung**

Tabelle 1 Straßenbaulastträger

*Maßgebend ist die vom Statistischen Landesamt zum 31. Dezember 2006 und anschließend alle zehn Jahre festgestellte Einwohnerzahl.

**mit Zustimmung der Rechtsaufsichtsbehörde (§ 44 Abs. 4 SächsStrG)

Der Landkreis Bautzen ist Baulastträger für Kreisstraßen in Ortslagen von < 30.000 EW. Für die Gehwege an Kreisstraßen ist die jeweilige Kommune zuständig, der Straßenbaulastträger ist hier nur für die Busspur bzw. Busbucht verantwortlich. Die Ausstattung der Bushaltestellen obliegt der jeweiligen Gemeinde.

Aufstellflächen außerhalb der Ortsdurchfahrt werden vom jeweilige Straßenbaulastträger errichtet und unterhalten. Auch hier ist die Kommune für die Ausstattung zuständig.

Aufgabenträger	Aufgaben
Kommune / Straßenbaulastträger	Die Infrastruktur betreffende Aufgaben: <ul style="list-style-type: none"> • Planung & Bau unter Berücksichtigung PBefG § 8 (3) • Ausstattung mit Unterstand, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter, Umgebungs-, Wanderkarte • Wartung und Pflege von Fahrbahn, Zuwegung und Aufstellfläche für ÖV-Nutzer (Reinigung, Winterdienst, Abfallbehälter leeren)
Verkehrsunternehmen	Die Information betreffende Aufgaben: <ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung mit Haltestellenschild, Fahrplaninformation, Tarifinformation • Aktualisierung der Fahrpläne und Linienbezeichnungen

Tabelle 2 Zuständigkeit an Haltestellen

3 Planungskriterien

Lage von Haltestellen

Bei der Überprüfung bzw. Festlegung der Haltestellenlage sind verschiedene Aspekte entscheidend bzw. zu berücksichtigen. Bei der Anordnung von Haltestellen ist insbesondere auf kurze Wege zu achten. Begünstigend ist die Lage in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte und der Nähe zu Versorgungs- und Dienstleistungszentren. Abstimmungsbedarf besteht hinsichtlich verkehrlicher, betrieblicher sowie straßenverkehrstechnischen Gesichtspunkte mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde.

Flächenverfügbarkeit

- Klärung von Eigentumsverhältnissen
- Ermöglichen einer ausreichenden Dimensionierung (entsprechend Fahrgastaufkommen und Anzahl erforderlicher Haltepositionen, insb. bei Verknüpfungspunkten, Berücksichtigung eingesetzter Busse)
- Berücksichtigung des Platzbedarfs für Fahrgastunterstand und zusätzliche Ausstattung (Radabstellanlagen)
- Berücksichtigung potentieller, zukünftiger Erweiterungen der Haltestelleneinrichtung

örtliche Verkehrssituation

- Sicherstellung der Zuwegung (kurze/möglichst direkte Fußwege, Nutzung vorhandener Beleuchtung, Gehwege mit ausreichend Sicherheitsabstand bzw. Trennung von der Fahrbahn, ausreichende Dimensionierung, Befestigung der Oberfläche, Sauberkeit)
- Querungsstellen (Nutzung ggf. bereits vorhandener Bordabsenkungen auf 3 cm, Dimensionierung entsprechend Verkehrsaufkommen, Beachtung einer ausreichenden Aufstellfläche für Personen mit Kinderwagen/Fahrrädern o.ä., Ermöglichen einer zügigen Querung der Fahrbahn insb. an LSA)

Topografie

Beschränkung der Überwindung von Höhenunterschieden, ggf. über eine höhere Haltestellendichte

Art und Nutzung der angrenzenden Bebauung und Flächen

- Haltestelle in der Nähe höherer Bebauungsdichte
- Günstige Zuordnung zu Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen
- Berücksichtigung verschiedener Interessengruppen (Tourismus/Freizeit, Pendler, Schüler, Menschen mit Behinderungen)
- Abstimmung mit der Bauleitplanung (Berücksichtigung künftiger Entwicklungen wie geplante Erweiterungen von Gewerbe und Wohngebieten)
- Integration in P+R und B+R-Anlagen

Verkehrs-/Sicherheit

- Unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden
- Vermeiden dunkler Ecken, Nähe zu vorhandenen Straßenlaternen
- Ausreichend Sichtverhältnisse, vermeiden von Haltestellen in bzw. in unmittelbarer Nähe von Straßenkrümmungen
- Konfliktarme Gestaltung (Geh- und Radwegführung entlang der Haltestelle)
- Beleuchtungsmöglichkeiten an Haltestellen außerorts

Linienführung

Fahrroute der Busse (Fahrbarkeit der Verkehrswege, Abbiege- und Wendemöglichkeiten der eingesetzten Busse - unter Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen) Konfliktarme Gestaltung (Geh- und Radwegführung entlang der Haltestelle)

Haltestellendichte

Die Haltestellendichte ist unter Berücksichtigung der genannten Kriterien zur Festlegung der Lage von Haltestellen festzulegen. Zielvorgaben für den Landkreis Bautzen wurden in der Buslinienkonzeption 2018/2019 definiert und entsprechen den Empfehlungen des VDV¹ zur Erschließungsqualität.

Haltestelle	Einzugsbereich der Haltestelle
Bahnhöfe und Bahnhaltdepunkte	1.000 m
Haltestelle im ländlichen Raum	600 m
Haltestelle im städtischen Raum	400 m

Tabelle 3 Haltestelleneinzugsbereiche

Kleine Siedlungseinheiten (ca. < 200 Einwohner) können über diese Erschließungsradien zum Teil nicht angemessen erschlossen werden. Hier soll ein Grenzwert von 2,0 km herangezogen werden. Dieser Grenzwert leitet sich aus der geltenden Schülerbeförderungssatzung (maximale Fußweglänge zwischen Wohnung und Einstiegshaltestelle bzw. Ausstiegshaltestelle und Schule von insgesamt 2,0 km für Schüler der Klassenstufen 1 bis 4) ab. Diese Regelung gilt nicht für Menschen mit Behinderung mit amtlichen Ausweis und eingetragenen Merkzeichen G (Gehbehinderung) und aG (außergewöhnliche Gehbehinderung).

Die Ausschöpfung des Grenzwertes von 2,0 km entspricht der **minimalen Haltestellendichte** und sollte nur in (begründeten) Ausnahmefällen zugelassen werden. Zu berücksichtigen ist insbesondere die Sicherheit der Fußwege bzw. die Minimierung der Gefährdung durch Kraftfahrzeuge. Die Schaffung einer sicheren Zuwegung ist als Begleitmaßnahme vorzusehen.

Optimierung der Haltestellendichte

In Anbetracht des Aufwands für die Herstellung und den Erhalt barrierefreier Haltestellen, unter Berücksichtigung einer zumutbaren Erreichbarkeit von den Wohnstandorten heraus, empfiehlt sich eine Überprüfung und Überplanung der Haltestellenstandorte. Eine vorgeschlagene Vorgehensweise ist die Zuhilfenahme von definierten Grenzwerte für die Einzugsbereiche²:

- Bei kurzen Fußweglängen von bis zu 1,2 km zwischen benachbarten Haltestellen können diese sinnvoll und entsprechend oben genannter Kriterien zusammengefasst werden.
- Bei Fußwegen deutlich über 1,2 km sollten die vorhandene Haltestellenstandorte weitgehend beibehalten werden.

¹ (VDV-Schriften, 2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV

² in Anlehnung an (Kirchhoff & Tsakarestos, 2007), S. 16

4 Kategorisierung und Ausstattung

Kategorisierung

Zur Festlegung der Ausstattungsmerkmale einer Haltestelle ist es sinnvoll sie anhand ihrer Bedeutung einzuordnen. Stark frequentierte Haltestellen benötigen einen höheren Ausstattungsstandard als gering frequentierte. Als Anhaltspunkt können die Kriterien Frequenz der Bedienung, Lage, Siedlungsstruktur und Fahrgastzahlen herangezogen werden.

Haltestellen mit geringem Einsteigerpotential

Grundsätzlich soll eine **Standardausstattung** für alle Haltestellen gelten. Diese ist vor allem für Haltestellen außerhalb von Siedlungen beziehungsweise innerhalb von Siedlungen mit einem geringen Einsteigeranteil oder mit einem geringen Bedienungsangebot zu empfehlen.

Zentrale Haltestellen und Haltestellen mit einer Verknüpfungsfunktion

Haltestellen mit einer **Verknüpfungsfunktion** zwischen Stadt-, Regionalbuslinien und dem Schienenverkehr oder in einem **Ortsteil-/Zentrum** sind höherwertiger auszustatten und entsprechend ihrer Nutzeranzahl zu dimensionieren.

Haltestellen im Bushauptnetz (PlusBus- und TaktBus-Haltestellen)

Haltestellen entlang von Plus- und TaktBus-Linien (im Weiteren als PlusBus-Haltestelle bezeichnet) sind in ihrer besonderen Funktion als intermodale Verknüpfungspunkte auszugestalten. Sie sollen innerhalb einer Reisekette den Umstieg zwischen ÖPNV und individueller Fortbewegung (Fahrrad, Pkw, Krad, zu Fuß) ermöglichen und entsprechende Infrastrukturen bereitstellen (bspw. Fahrradboxen, Park+Ride, Carsharing).

Für diese gelten verfeinerte Vorgaben in Bezug auf die Dichte und Einzugsbereiche. Als straßengebundene Ergänzung des Schienenverkehrs in der Fläche soll sich der Zugang zum Bushauptnetz an den Vorgaben für den SPNV orientieren.

- Einzugsbereich von 1.000 m als zentraler Verknüpfungspunkt mit hohem Ausstattungsstandard (im Besonderen geeignet sind Bahnhofspunkte).
- In Ortschaften mit mehreren, durch eine Hauptlinie angefahrenen Haltestellen Festlegung einer PlusBus-Haltestelle mit hochwertiger Ausstattung.
- In Abhängigkeit der ortsspezifischen Situation (bspw. Topografie) ggf. eine weitere hochwertige PlusBus-Haltestelle entlang des Linienwegs in einer Entfernung von ca. 2.000 bis 2.500 m.
- Innerhalb einer Ortschaft können bei hoher Nutzungsintensität (städtischer/verdichteter Raum) und einer erwarteten hohen Auslastung des Ausstattungsangebotes (bspw. Fahrradboxen) geringere Abstände dieser Haltestellenkategorie sinnvoll sein, um die Kapazitäten zu erhöhen.
- Die Entscheidung über eine hochwertige Ausstattung als PlusBus-Haltestelle ist auch unter Berücksichtigung der abseits der Linie von der Haltestelle erschlossenen Ortschaften zu treffen. Der Einzugsbereich wird faktisch über die Möglichkeiten intermodaler Verknüpfung erweitert, insbesondere sichere Radabstellanlagen sind daher vorzusehen.

Das Merkmal „Haltestelle im Bushauptnetz“ soll kein Ausschlusskriterium für Hauptnetzlinien darstellen, auch an Haltestellen einer niedrigeren Kategorie zu halten.

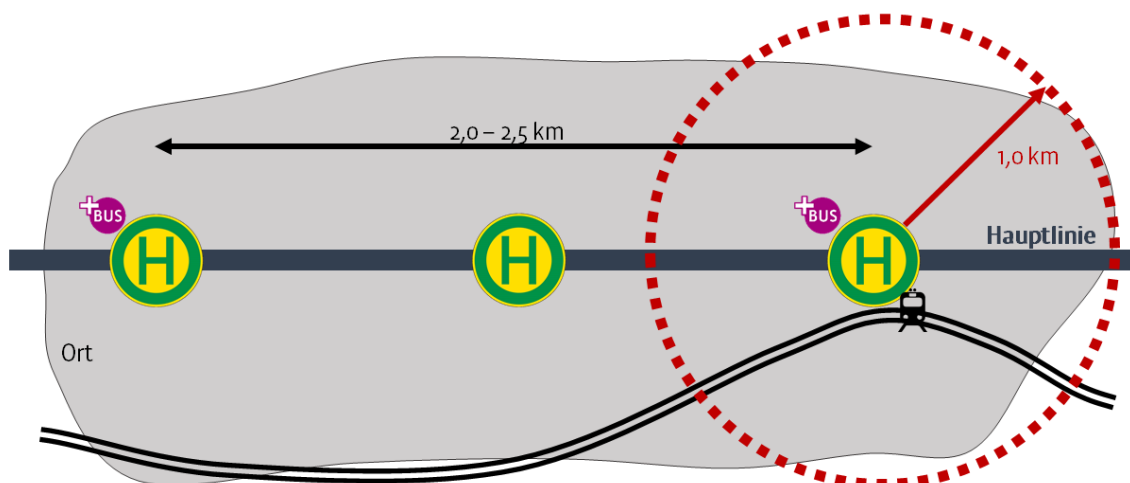


Abbildung 2 Darstellung der Einzugsbereiche und Abstände von PlusBus-Haltestellen

Ausstattung

Die Ausstattungsmerkmale stellen ein Mindestangebot dar und sind bei Bedarf erweiterbar.

Standardausstattung

- **Fahrgastinformation:** Haltestellenschild, Aushangfahrplan, Informationen (bspw. Bedienform), Linienübersichtsplan, Fahrpreise, Tarifplan
- **Haltestellenanlage:** Mast, Aushangkasten, barrierefreie Wartefläche und Zuwegung, gute Sichtverhältnisse, Beleuchtung, Fahrgastunterstand*, Sitzgelegenheit* (*Fahrgastunterstände und Sitzgelegenheiten sind vor allem an dem Haltestellensteig vorzusehen, der überwiegend zum Einstieg genutzt wird.)
- **zusätzliche Ausstattung bei Bedarf:** Haltestellenwegweisung, Stadtteil-/Umgebungsplan, Telefon/Notruf, Postkästen

Erweiterte Ausstattung, PlusBus-Haltestellen, ZOB

- **Fahrgastinformation:** Haltestellenschild, Aushangfahrplan, Informationen (bspw. Bedienform), Linienübersichtsplan, Fahrpreise, Tarifplan
- **Haltestellenanlage:** Mast, Aushangkasten, barrierefreie Wartefläche und Zuwegung, gute Sichtverhältnisse, Beleuchtung, Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheit, Informationsvitrine, Fahrradabstellmöglichkeit, Abfallbehälter
- **zusätzliche Ausstattung bei Bedarf:** Haltestellenwegweisung, Stadtteil-/Umgebungsplan, Telefon/Notruf, Postkästen

Die Erreichbarkeit insbesondere ländlicher Haltestellen kann über die Bereitstellung vandalismussicherer **Radabstellmöglichkeiten** gefördert werden (bspw. App-gesteuert). Gerade im Hinblick auf eine zunehmende Nutzung von E-Bikes sollte Wert auf Fahrradboxen mit Ladestationen gelegt werden.

Fahrgastunterstände sollten im Sinne der sozialen Sicherheit beleuchtet (bspw. bedarfsgesteuert, mittels solar) und transparent gestaltet sein. Sie können unter Berücksichtigung der hier genannten Anforderungen an die Barrierefreiheit und soziale Sicherheit individuell gestaltet werden, beispielsweise durch Beklebung der Seitenflächen oder Ausgestaltung in ortstypischer Bauart.

Sofern keine gesonderte Gestaltung der Wände des Fahrgastunterstandes erfolgt, sind im Sinne der Barrierefreiheit zwei mindestens 8 cm hohe Sicherheitsmarkierungen in Streifenform bzw. aus einzelnen Elementen (DIN 32975) mit Wechselkontrast (jeweils dunkle und helle Anteile) zu setzen. Bei Ganzglasflächen muss die Sicherheitsmarkierung über die gesamte Glasbreite unten zwischen 40 und 70 cm und oben zwischen 1,20 m bis 1,60 m über Oberkante Fußboden mit starken Kontrasten gesetzt werden

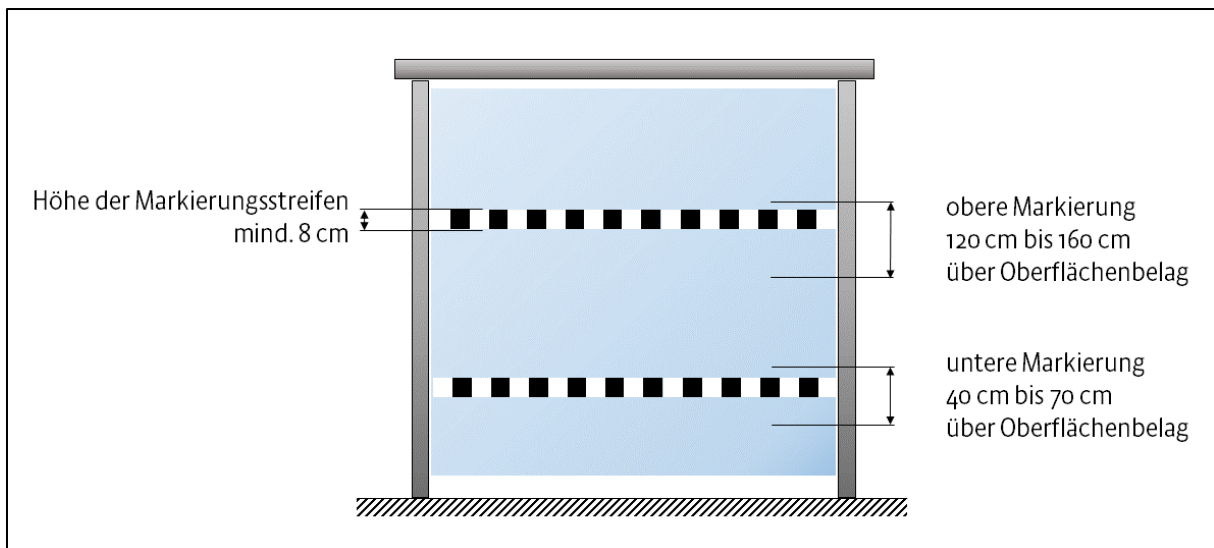


Abbildung 3 Barrierefreie Gestaltung des Fahrgastunterstandes

Innerhalb der Verbundräume des ZVON und VVO wird ein einheitliches Fahrgastinformationssystem gefordert. Die Umrüstung der Haltestellen mit neuen Haltestellenschildern erfolgt kommunenweise im Zeitraum 2019 bis 2024. Das Projekt wird koordiniert von der vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH. Bei baulichen Maßnahmen (Haltestellenneubau, -verlegung, -ausbau) sind die Anforderungen an das Schilderfundament, inklusive des Einbaus der Bodenhülse, und an die Mastposition zu berücksichtigen. Die Fundamentpläne sowie ein Lageplan der Mastposition werden von vci bereitgestellt und sind im Anhang abgebildet bzw. bei vci zu erfragen.

Bei der Standortwahl des Mastes ist auf die Barrierefreiheit (z.B. Gewährleistung der verbleibenden Gehwegmindstdurchgangsbreite von 90 cm sowie der Fahrplankastenerreichbarkeit mit einem vorzugsweisen Rangierfeld von 1,50 m x 1,50 m) zu achten. Weiterhin ist der freizuhalten Lichtraum einzuhalten: der Schildabstand zur Straße beträgt mindestens 0,50 m, so dass der Mast bei zweiflügliger Schildausführung mindestens 1,00 m von der Straße entfernt steht.

Organisation	Ansprechpartner	Kontakt
Projektkoordinator vci Dresden	Frau Pfundt	E-Mail: anne.pfundt@vcidresden.de Tel.: 0351 31407-55
für den VVO	Herr Liebig	E-Mail: andreas.liebig@vvo-online.de Tel.: 0351 85265-34
für den ZVON	Frau Hunger	E-Mail: i.hunger@zvon.de Tel.: 03591 3269-36

Tabelle 4 Ansprechpartner in diesem Projekt

Grundsätzlich ist bei der Ausstattung und Möblierung des Haltestellenbereichs auf Hindernisfreiheit und Erkennbarkeit zu achten. Im Folgenden werden die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung konkretisiert.

Sonderform: Schulbushaltestelle³

Alle Schüler sind besonders schutzbedürftig und in ihrer Eigenschaft zeitweise mobilitätseingeschränkt (großer Ranzen/Rucksack, Sportbeutel). Für einen Teil der Schüler mit Behinderung besteht die Mobilitätseinschränkung dauerhaft. Im Schülerverkehr gelten daher im Besonderen die Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit. Folglich sollten Schüler möglichst reguläre Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, da diese regulär den wichtigsten Sicherheitsanforderungen genügen. Gesonderte Schulbushaltestellen sind nur da zu errichten, wo es aufgrund fehlender Alternativen oder aus Gründen der Sicherheit notwendig ist.

Grundsätze für die Lage von Schulbushaltestellen

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

Dimensionierung von Schulbushaltestellen

- 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 m².

³ aus dem Planerheft Schulwegsicherung der GDV

Barrierefreie Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs

Allgemeine Festlegungen

Es gelten die in Kapitel 1 aufgelisteten Regelwerke, vor allem die Bestimmungen aus dem Merkblatt **Barrierefreie Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs** der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen des Landkreises Bautzen auf den folgenden Seiten. Die zu realisierenden Ausbauförmungen sind mit den Vorortbedingungen abzustimmen.

Bei der Ausgestaltung von Haltestellen im Zusammenspiel mit den Fahrzeugen sind insbesondere folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- niveaugleicher Einstieg
- stufenfreier Haltestellenzugang
- Auffindbarkeit des Haltestellen- und Einstiegsbereichs
- ausreichender und einbaufreier Bewegungsraum auf Haltestellen
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche sowie Bewegungs- und Begegnungsflächen
- barrierefreie Nutzbarkeit aller Elemente der Haltestellenausstattung
- visuell und taktil erfassbare Hindernisse
- visuelle, akustische und taktile Informationen (mind. 2 Kriterien müssen erfüllt sein)

Als barrierefrei gilt, in Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge, in der Regel eine Bordhöhe von 21 cm, diese ist in jedem Falle an gerade anfahrbaren Haltestellen umzusetzen. Andere Haltestellen (bspw. Busbuchten) sind mit 18 cm Bordhöhe zu dimensionieren. Der barrierefreie Haltestellenbereich gewährleistet einen weitgehend selbständigen Ein- und Ausstieg an jeder Tür des bedienenden Busses, die Haltestellenlänge ist entsprechend auszuführen.

Grundsätzlich ist eine Mindestlänge von 18 m vorzusehen, bei Haltestellen mit schwierigen Umfeldbedingungen (Einfahrten, Quer- und Längsneigungen) ist eine verkürzte Ausbaulänge möglich. Diese sollte 12 m zuzüglich Absenker nicht unterschreiten.

	grundsätzlich	Ausnahme
Bordhöhe	21 cm	18 cm bei nicht gerade anfahrbaren Haltestellen
Haltestellenlänge	18 m	12 m zzgl. Absenker bei erschwerenden Umfeldbedingungen

Tabelle 5 Bemaßung der Bordhöhe und Haltestellenlänge

Merkblatt der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen

Forderungen zum Haltestellenausbau

Im Nahverkehrsplan sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§8 Abs. 3 PBefG).

Aus diesem Grund beteiligt sich der Landkreis Bautzen aktiv an der Initiative „ÖPNV für alle in Sachsen“ - die eine barrierefreie Nutzung der Verkehrsmittel zum Ziel hat. Die technischen Forderungen unter Berücksichtigung der DIN 18040-3 für den Haltestellenausbau sind:

Bord

Anhebung der Wartefläche einschließlich Randbegrenzung auf eine Bordhöhe von mindestens 21 cm bei gerade anfahrbaren und 18 cm bei allen anderen Haltestellen (Ziel: Verringerung der Reststufenhöhe auf max. 5 cm zur Gewährleistung barrierefreier Einstiegsverhältnisse)

Leitsystem / Bodenindikatoren (i.S: DIN 32984)

- 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

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 (schwellen- und stufenfrei) erreichbar
- Auffindbarkeit optisch/taktil kontrastierend sichern

Stellfläche

- Breite der Wartefläche (Bussteigtiefe entlang der gesamten Bussteigkante): 2,50 m – mindestens jedoch vor der/den Einstiegstür/en 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

- mittlere Lesehöhe für Fahrplan- und Tarifinformationen ca. 1,30 m
- 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
- Beleuchtung und Blendfreiheit berücksichtigen

Zu- 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 ≥ 6 cm (H)

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 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 Revisionsschächten u.ä. dürfen nicht im Überquerungsbereich liegen
- Sichthindernisse (z.B. Bepflanzung) nicht höher als 50 cm

Allgemeines

DIN 32984 - "Bodenindikatoren im öffentlichen Raum" ermöglicht für blinde und sehbehinderte Menschen eine eigenständige Teilhabe. Mit den betroffenen Behindertenverbänden im Landkreis haben wir uns auf das Handbuch "IM DETAIL-Taktils Leitsystem im Verkehrsraum" verständigt. Dieses Handbuch kann Sie in Ihrem Bauvorhaben unterstützen, begleiten und beraten und ist unter der ISBN 978-3-00-048276-2 im freien Handel erhältlich. Die Anwendung durch alle Träger ermöglicht ein einheitliches Gestaltungssystem innerhalb des Landkreises Bautzen und erleichtert die Zugänglichkeit für die Zielgruppe.

Kontaktdaten der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen

Franziska Pohling
 Macherstraße 57
 01917 Kamenz
 Telefon: 03591 5251-87300
 Fax: 03591 5250-87300
 E-Mail: behindertenbeauftragte@lra-bautzen.de

Praxisprobleme bei der Umsetzung

Aus vielfältigen Gründen kann die Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen erschwert sein. Ursachen hierfür können sein:

Bauliche Gründe

- Keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z.B. durch Grunderwerb).
- Unbefestigte Seitenstreifen (Bankett) ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz.

Topografische Gründe

- Hanglage, das heißt die maximale zulässige Neigung kann nicht eingehalten werden.

Funktionale Gründe

- Temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr (SEV), Umbauarbeiten oder verkehrsbedingten Umleitungen.
- Haltestellen im Probebetrieb. Bei der Einrichtung ist zu prüfen, ob Aspekte der Barrierefreiheit für die Probezeit provisorisch umgesetzt werden können. Bei Dauerbetrieb sind die Mindeststandards umzusetzen.
- Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten oder ähnlich gearteten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

Kostenfreie Beratungsstellen für barrierefreies Bauen:

Beratungszentrum für barrierefreies Planen und Bauen

Architektenkammer Sachsen, Haus der Architekten
Goetheallee 37
01309 Dresden
Telefon: 0351 317460
E-Mail: dresden@aksachsen.org
www.aksachsen.org

Selbsthilfenetzwerk Sachsen

Kompetenz- und Beratungsstelle für barrierefreies Planen und Bauen
Michelangelostraße 2/EG
01217 Dresden
Telefon: 0351 479 350-15
Fax: 0351 479 350-17
E-Mail: naumann@selbsthilfenetzwerk-sachsen.de
www.selbsthilfenetzwerk-sachsen.de

5 Priorisierung zur Herstellung der Barrierefreiheit

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit wird vorgeschlagen, im ersten Schritt in allen baulich eigenständigen Ortslagen und Siedlungen mindestens eine barrierefreie Haltestelle zu errichten. Langfristig sind im Sinne der Anforderung aus dem PBefG alle Haltestellen barrierefrei auszugestalten.

Der Vorzug sollte insbesondere den Haltestellen gelten, in deren Einzugsbereich sich Einrichtungen befinden, die für Menschen mit Behinderungen relevant sind, sowie stark frequentierte Ziele. Auch Verknüpfungspunkte sind vorrangig auszubauen, um einen bequemen und schnellen Umstieg zu ermöglichen.

Parallel dazu sollten mögliche Synergieeffekte durch Kombination mit anderen Baumaßnahmen (Straßenbau, Leitungserneuerung,...) geprüft als auch bei allgemeiner Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z. B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen) gehandelt werden.

1. Eine barrierefreie Haltestelle je Ortslage bzw. Siedlungseinheit.

Bei mehreren möglichen Haltestellen sollte eine Auswahl entsprechend der Netzfunktion (bspw. PlusBus-Haltestelle, Anzahl der bedienenden Linien, Häufigkeit des Taktverkehrs) getroffen werden.

2. Einrichtungen im Einzugsbereich der Haltestelle mit besonderer Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen.
 - Wohn-/ Pflegeheime
 - Kranken-/Ärztelhäuser
 - Werkstätten für Menschen mit Behinderungen
 - öffentliche Einrichtungen
 - Bildungseinrichtungen
3. Haltestellen mit Umsteigefunktion.
4. Sonstige wichtige Ziele im Einzugsbereich der Haltestelle (Freizeiteinrichtungen, touristische Attraktionen).
 - Haltestellen mit geringem Erschließungsgrad.
 - in Ortsrandlage
 - außerhalb von Ortschaften und Siedlungsbereichen
 - in reinen Gewerbegebieten

Grundsätzlich sind alle Zugangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr entsprechend ihrer Bedienform und den genutzten Fahrzeugen barrierefrei herzustellen.

Gerade in äußerst kleinen Siedlungseinheiten kann die barrierefreie Herrichtung von Haltestellen unverhältnismäßig sein. Die Nutzung der nächstgelegenen Haltestelle stellt aufgrund der Entfernung gegebenenfalls keine Alternative dar. In diesen Fällen können perspektivisch alternative, flexible Bedienformen zur Anwendung kommen.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger des ÖPNV ist der Bestand derartiger Haltestellen bzw. die zukünftige Bedienform der Ortschaft zu hinterfragen. Bis zur Umsetzung entsprechender Angebotsformate ist ein Beibehalten dieser Haltestellen zu empfehlen, sofern keine wesentlichen Sicherheitsdefizite bestehen.

Unterstützung bei der Ermittlung der Bedeutung einer Haltestelle bietet auch der folgende Leitfaden zur Ermittlung der Ausbauprioritäten der Verkehrsverbände.

Leitfaden zur Ermittlung der Ausbauprioritäten

Stufe	Hilfsmittel
1. Bestandsanalyse Haltestelleninfrastruktur	→ Haltestellendatenbank www.halte-info.de
2. Haltestellenkategorisierung	→ Ermittlung der Bedeutung einer Haltestelle
3. Ableitung von Ausbauprioritäten	→ Ausbaupriorität bestimmen
4. Realisierungsphase (sukzessive Planung & Umsetzung, Finanzierung)	→ Finanzierungsgrundsätze der Verbünde

Tabelle 6 Vorgehen bei der schrittweisen Umsetzung des Haltestellenausbaus

Ausbauprioritäten

Charakteristik des Ausbauzustands	Haltestellenbedeutung			
	sehr wichtig	wichtig	durchschnittlich	weniger wichtig
barrierefreie Haltestelle				
davon vollständig barrierefrei ohne Mängel	bereits barrierefrei	bereits barrierefrei	bereits barrierefrei	bereits barrierefrei
davon vollständig barrierefrei mit geringen Mängeln	mittelfristig	nachrangig	nachrangig	nachrangig
eingeschränkt barrierefreie Haltestelle				
davon baulich barrierefrei, taktil eingeschränkt	vordringlich	vordringlich	mittelfristig	nachrangig
davon baulich (eingeschränkt) barrierefrei	vordringlich	vordringlich	mittelfristig	nachrangig
nicht barrierefreie Haltestelle				
davon mit Bordanschlag > 16 cm	vordringlich	vordringlich	mittelfristig	nachrangig
davon sonstige	vordringlich	vordringlich	mittelfristig	nachrangig

Tabelle 7 Einordnung der Ausbaupriorität einer Haltestelle

Ermittlung der Bedeutung einer Haltestelle

(aus dem Leitfaden der Verbünde mit Anpassungen für den Busverkehr im Landkreis Bautzen)

Merkmalskategorie	Ausprägung	Punkte	
Verkehrliche Bedeutung	Verdichtungsnetz im Regelfall Taktfolge höchstens 15 min (nur SPNV)	4	
	Hauptnetz bestehend aus Plus- und TaktBus-Linien Taktfolge bis 60 min	3	
	Nebennetz Taktfolgen bis 120 min	2	
	Neben- und Ergänzungsnetz Taktfolge > 120 min bzw. vereinzelte Fahrten	1	
+			
Bedeutung für Erschließung des Ortes (Ortsteils) fußläufig im 400 m Umkreis	besonders relevant für Mobilitätseingeschränkte <ul style="list-style-type: none"> Seniorenwohnheim (betreutes Wohnen) Ärztehaus / Krankenhaus, Gemeinschaftspraxis Behindertenwerkstatt / Behindertentreffpunkte Behindertenwohnheim (betreutes Wohnen) Pflegeeinrichtung in Verbindung mit betreutem Wohnen bzw. Kurzzeitpflege Seniorenfreizeitzentrum 	4	
	Verknüpfungsstellen <ul style="list-style-type: none"> Übergangsstelle SPNV – Bus Übergangsstelle Bus – Tram zentraler Busbahnhof (ZOB) Haltestelle mit Umsteigefunktion Haltestelle an P+R-Standorten 	4	
	Erschließungsfunktion 1 <ul style="list-style-type: none"> Bildungseinrichtung (Kita, Hort, Schule, Hochschule,...) Verwaltungseinrichtung mit Besucherverkehr niedergelassene Ärzte (Einzelpraxen, wenn barrierefreier Zugang gewährleistet) 	3	
	Erschließungsfunktion 2 <ul style="list-style-type: none"> Freizeiteinrichtung (Kino, Schwimmhalle) touristische Attraktionen (Sehenswürdigkeiten) Supermarkt / Einkaufszentrum 	2	
	Erschließungsfunktion 3 Haltestellen mit geringem Erschließungsgrad / geringer Bedeutung: <ul style="list-style-type: none"> in Ortsrandlage außerhalb von Siedlungsbereichen / Ortschaften in reinen Gewerbegebieten 	1	
siedlungsstrukturell	sehr hoch vollausgestatteter Versorgungsort oder mehr als 2.500 Einwohner	3	
	hoch teilausgestatteter Versorgungsort oder Einwohnerzahl zwischen 500 und 2.500 Einwohner	2	
	nachrangig keine Ausstattung mit Versorgungsinfrastruktur und weniger als 500 Einwohner	1	

Haltestellenbedeutung	Punkte
Sehr wichtig Haltestellen mit hoher Netzbedeutung in verdichteten Räumen und sehr hoher Erschließungsfunktion	9 – 11
Wichtig Haltestellen mit Linien des Hauptnetzes und hoher bis sehr hoher Erschließungsfunktion	7 – 8
Durchschnittlich Haltestellen mit Linien des Nebennetzes und mittlerer Erschließungsfunktion	4 – 6
Neben- und Ergänzungsnetz Haltestellen im Neben- und Ergänzungsnetz (Bedarfsnetz) mit geringer Erschließungsfunktion	1 – 3

6 Errichtung, Verlegung und Auflösung von Haltestellen

Die Genehmigungsbehörde fällt die Grundentscheidung über den Ort der Haltestelle und erteilt ihre Genehmigung/Zustimmung.

Das Verkehrsunternehmen beantragt mit seinem Fahrplan die vorgesehenen Haltestellen (§ 12 Abs. 1 Nr. 3 a⁴, § 40 Abs. 1⁵ 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 Straßenverkehrsbehörde bestimmt die konkrete Stelle der Anbringung des Haltestellenzeichens und setzt die Haltestelle fest.

Die konkrete örtliche Festsetzung einer Haltestelle erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde nach § 32 Abs. 1 Satz 1 BOKraft⁶ im Rahmen eines Vor-Ort-Termins und einer verkehrsrechtlichen Anordnung zur Aufstellung des Haltestellenschildes (Zeichen 224 nach StVO).

Neubau und Verlegung

1. Abstimmung zur Örtlichkeit

Die Neuanlage wie auch das Verlegen einer bestehenden Haltestelle geschieht in der Praxis überwiegend, aber nicht ausschließlich, auf Initiative der Kommune. In den Prozess der Festlegung der örtlichen Lage sind alle Beteiligte (Kommune, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Straßenverkehrsbehörde, ggf. weiterer Initiator) 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.

2. Genehmigungs- / Zustimmungsverfahren

Die Aufnahme der Haltestelle in den Fahrplan erfolgt nach Herstellung der erforderlichen Infrastruktur (mindestens Bussteig, Wartefläche, Zugang) durch den zuständigen Baulastträger. Das Verkehrsunternehmen erstellt den Fahrplan und reicht den Genehmigungsantrag beim LASuV ein. Die für die Zustimmung bzw. Genehmigung erforderlichen Stellungnahmen werden durch das LASuV innerhalb des i.d.R. dreimonatigen Prüfverfahrens eingeholt.

3. Verkehrsfreigabe

Die Verkehrsfreigabe erfolgt mit der verkehrsrechtlichen Anordnung und Montage der Haltestellenbeschilderung. Für die Anbringung der erforderlichen Fahrgastinformationen sind die Verkehrsunternehmen zuständig.

⁴ § 12 Abs. 1 Nr. 3a PBefG *Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten [...] eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen [...] eingezeichnet sind*

⁵ § 40 Abs. 1 PBefG *Der Fahrplan muß die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.*

⁶ § 32 Abs. 1 Satz 1 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) *Bei der Bestimmung über die Anbringung der Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 StVO ist dem genehmigten Fahrplan entsprechend den Erfordernissen des Betriebs und des Verkehrs Rechnung zu tragen.*

⁷ § 45 Abs. 3 StVO *Im Übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind [...].*

Grundsätze für die Festlegung der Haltestellenbezeichnung

- Forderung an den Namen: kurz (möglichst 1 Wort), eindeutig, einprägsam, einfache Formulierung
- Sinnvoller örtlicher Bezug:
 - Name einer abzweigenden Straße
 - nächstgelegene Sehenswürdigkeiten oder Plätze
 - öffentliche Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt, Polizei, Schule mit Präzisierung der Schulform bspw. Grundschule, Oberschule, Gymnasium, Berufsschulzentrum, bei Bündelung mehrerer Schulformen „Schulzentrum“)
 - Name des Ortes, wenn es nur eine Haltestelle im Ort gibt
- im Gesamtnamen sollen nur Abkürzungen verwendet werden, wenn diese auch im offiziellen Namen einer Straße oder Einrichtung verwendet werden
- Einheitlichkeit der Abkürzungen
 - Abzweigung = Abzw.
 - Bahnhof = Bf.
 - Straße = Str.
 - kurzlebige Namen z. B. von Einzelhandelsgeschäften oder Gaststätten sind nur in Ausnahmefällen zu wählen
- Haltestellensteige in Gegenrichtung in einem gewissen örtlichen Zusammenhang (etwa bis zu einer Entfernung von 100 m – 150 m voneinander) sollen die gleiche Bezeichnung erhalten

Auflassung einer Haltestelle

1. Abfrage von Stellungnahmen

Anhörung des Straßenbaulastträgers, die Haltestelle bedienende Verkehrsunternehmen, ggf. benachbarte Kommunen mit Nutzungsinteresse.

2. Beantragung der Auflassung

Beantragung der Anordnung zur Entfernung der Haltestelle bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde.

3. Anzeige bei der Genehmigungsbehörde

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


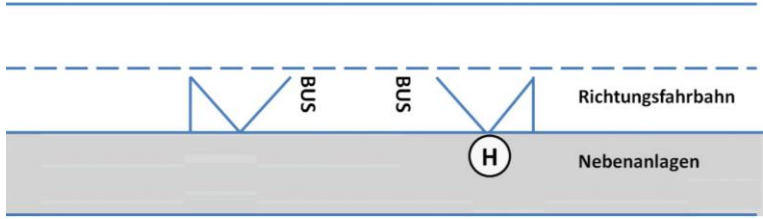
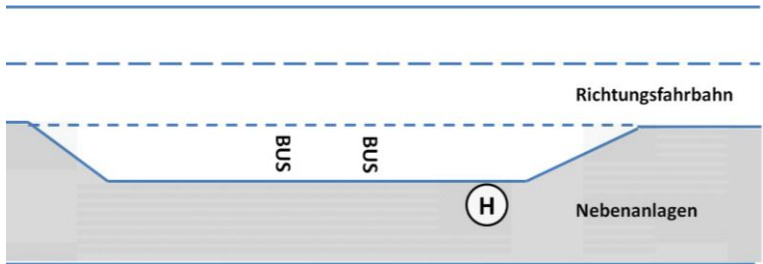
4. Rückbau

Veranlassung des Rückbaus durch den Baulastträger.

Im Hinblick auf die Fortführung der sächsischen Straßendatenbank ist die Beseitigung der Haltestelle dem LASuV, NL Bautzen zwei Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Sämtliche Arbeiten an der klassifizierten Straße sind im Benehmen der Straßenmeisterei auszuführen als auch Beginn und Beendigung der Bauarbeiten rechtzeitig anzuzeigen.

Haltestellenform

Die Anlage einer Bushaltestelle am Fahrbahnrand bzw. mit einem Buskap ist zu bevorzugen, da hierbei für den Fahrgast der Fahrkomfort erhöht und die Sicherheit stehender Fahrgäste am besten gewährleistet ist.

Form	Vorteile	Nachteile
Haltestellenkap	<ul style="list-style-type: none"> geringe Länge erforderlich geradliniges Anfahren, geringer Restspalt, 21 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 	<ul style="list-style-type: none"> Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs (Einsatzgrenze bei bestimmten Verkehrsstärken) schlechte Sichtbeziehung zu querenden Fahrgästen vor und hinter dem Bus
 <p>Abbildung 4 Haltestellenkap</p>		
Haltestelle am Fahrbahnrand	<ul style="list-style-type: none"> geringer baulicher Aufwand gute Erkennbarkeit für den MIV geradliniges Anfahren, geringer Restspalt, 21 cm Bord herstellbar einfache Einordnung des Busses in den fließenden Verkehr Verkehrsberuhigung durch haltenden Bus 	<ul style="list-style-type: none"> eingeschränkter Seitenraum (Wartefläche) schlechte Sichtbeziehung zu querenden Fahrgästen vor und hinter dem Bus Risiko Störung durch Falschparker
 <p>Abbildung 5 Haltestelle am Fahrbahnrand</p>		
Busbucht	<ul style="list-style-type: none"> Abstand zwischen Wartenden und fließenden Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> großer Flächenbedarf, verminderte Fläche im Seitenraum erhöhtes Konfliktpotential zwischen Verkehrsteilnehmern (insb. ÖV-Nutzer vs. Radfahrer) keine geradlinige Anfahrt (Restspalt) Überstreichen des Haltestellenbords beim Ein- und Ausfahren (18 cm Bord) Wiedereinfädeln in fließenden Verkehr Seitenbeschleunigungen beim Anfahren und Verlassen (Sturzgefahr Fahrgast)
 <p>Abbildung 6 Busbucht</p>		

7 Gremienbeteiligung

Eine Beteiligung der Stadt- bzw. Gemeinderäte an Entscheidungen über Maßnahmen zum Aus- oder Neubau bzw. dem Auflösen von Haltestellen in Zuständigkeit der jeweiligen Kommune hat gemäß den Festlegungen in den Gemeindefestsetzungen zu erfolgen. 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 und ein „Grobkonzept“ für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen, samt Festlegung von 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 Planerleistungen und die bauliche Umsetzung eben dieser Maßnahmen eingeplant und durch das Gremium beschlossen werden, um eine Verbindlichkeit für den schrittweisen Ausbau zu erwirken.

8 Empfohlene Begleitmaßnahmen

Wartung und Pflege

Saubere und sichere Haltestellen tragen wesentlich zur Attraktivität des ÖPNV bei, daher sind Mängel frühzeitig zu beseitigen. Als Richtwert für die Behebung eines Mangels werden die folgenden Fristen vorgeschlagen. Insbesondere Sicherheitsdefizite sind sofort zu beheben.

Die Verantwortlichkeiten bei der Beseitigung von Mängeln richtet sich nach Zuständigkeiten in Kapitel 2.

Mangel	Behebung spätestens nach	Zuständigkeit
sicherheitsbeeinträchtigende Schäden	sofort	Baulastträger Kommune
fehlende / nicht lesbare Fahrgastinformation	drei Tagen	Verkehrsunternehmen
fehlendes / schadhafte Haltestellenschild	1 Woche provisorisch 4 Wochen endgültig	Verkehrsunternehmen
nicht lesbare / fehlende Elemente des Haltestellenschildes	1 Woche reinigen bzw. erneuern	Verkehrsunternehmen
Reinigung des Haltestellenbereiches	regelmäßig (möglichst monatlich) bei grober Verschmutzung kurzfristig (max. 1 Woche)	Baulastträger
Winterdienst für Haltestellenbereich	möglichst sofort	Baulastträger
Reinigung des Fahrgastunterstandes	regelmäßig (möglichst monatlich) 1 Woche (bei grober Verschmutzung)	Kommune
nicht intakte Beleuchtung	1 Woche	Kommune
zerstörter Fahrplankasten/Vitrine	1 Woche	Verkehrsunternehmen Kommune
Schäden am Fahrgastunterstand	2 Wochen	Kommune
Schäden an den Sitzgelegenheiten	2 Wochen	Kommune
Beschmierungen / Plakate am Fahrgastunterstand	1 Woche	Kommune
fehlender / unnutzbarer Abfallbehälter	2 Wochen	Kommune
Reinigung der P+R und B+R-Anlage	regelmäßig (möglichst monatlich)	Baulastträger

Ergänzende Maßnahmen

Um Konfliktsituationen präventiv entgegenzuwirken und den ÖPNV grundlegend zu fördern, können weitere Maßnahmen hilfreich sein. Diese sind in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten wie Straßentyp, zulässige Geschwindigkeit, Verkehrsdichte, Sichtzone und Nutzungssituation zu ergreifen.

- Zusätzliche Verkehrsschilder als frühzeitiger Hinweis auf Gefahrensituation
- Geschwindigkeitsbegrenzungen an Haltestellen außerorts und innerorts
- Zusätzliche Straßenmarkierungen
- Überwachung und Durchsetzung des Parkverbots
- Querungshilfen entsprechend der Verkehrs- und örtlichen Gefahrensituation (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage, Querunginsel, Schülerlotsendienst, Leitsysteme)
- Sicherstellung der barrierefreien Zuwegung während Baumaßnahmen
- Monitoring zur regelmäßigen Kontrolle der aktuellen Situation, ggf. Einleiten von anpassenden Maßnahmen

Teil 2

Fördermöglichkeiten zur Herstellung barrierefreier Haltestellen im Landkreis Bautzen

Im Folgenden werden die wesentlichen Schritte bei der Beantragung von Zuwendungen von insgesamt bis zu 90 % der entstehenden Planungs- und Baukosten beim Freistaat Sachsen sowie bei den Verkehrsverbänden ZVON und ZVOE dargestellt.

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 Landkreises Bautzen 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.

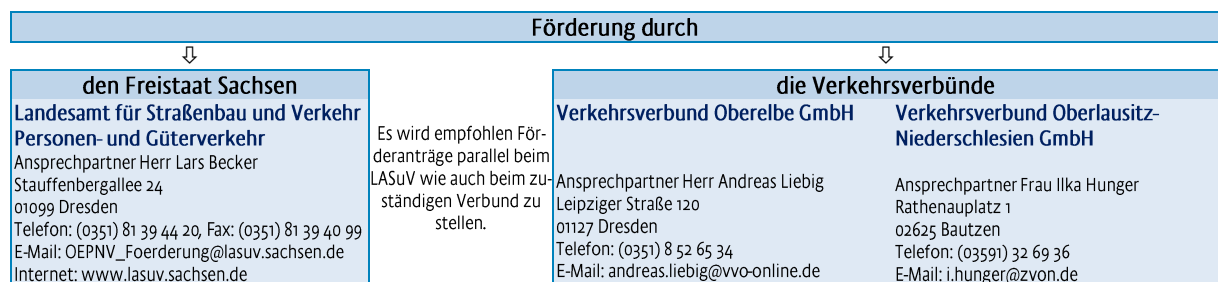
9 Antragsverfahren für Zuwendungen zur Realisierung barrierefreier Haltestellen im ÖPNV

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 insb. die Kosten für Bau oder Ausbau von Haltestellen, Haltestelleneinrichtungen und Wendeschleifen bzw. Wendeplätzen zuwendbar. Durch die Verkehrsverbünde können zudem die Planungskosten gefördert werden. Es empfiehlt sich eine Antragstellung sowohl beim Freistaat als auch beim jeweiligen Verkehrsverbund.



Verfahrensablauf für Zuwendungen vom Freistaat Sachsen (RL-ÖPNV)		Verfahrensablauf für Zuwendungen vom Verkehrsverbund
Antragsverfahren	<p style="text-align: center;">schriftlicher Antrag auf Zuwendung beim LASuV (bis 15.10. des Vorjahres der geplanten Baudurchführung)</p> <p>Unterlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formular Antrag auf Gewährung einer Zuwendung (Muster 1a § 44 SÄHO) • ausführliche Beschreibung und Begründung des Vorhabens (zu erwartender Nutzen und Zielstellung) • Übersichtspläne des Vorhabens (u.a. Lagepläne, Längs- und Regelquerschnitte, Grunderwerbspläne) • detaillierte Investitionsausgaben • Folgekostenberechnung • Finanzierungsplan • Checkliste <i>Einzureichende Unterlagen bei Antragstellung nach RL-ÖPNV</i> 	<p style="text-align: center;">formloser Antrag beim Verkehrsverbund</p> <p>Unterlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planungsangebot bzw. • Auszüge aus der Entwurfsplanung <ul style="list-style-type: none"> • Vorhabenbeschreibung • Lageplan • Kostenberechnung
↓		↓
Bewilligungsverfahren	<p style="text-align: center;">Bewilligung und Zuwendungsbescheid durch das LASuV</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Umsetzung</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Auszahlungsantrag an das LASuV Formblatt nach Muster 3a zu § 44 SÄHO</p> <p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">Bewilligungsbescheid und zeitl. Einordnung durch den Verkehrsverbund Übernahme Planungskosten Bewilligung Baukostenzuschuss</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Ggf. weitere Schritte in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund</p> <p style="text-align: center;">↓</p>
Verwendungsverfahren	<p style="text-align: center;">Verwendungsnachweis an das LASuV (innerhalb eines Jahres nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formblatt nach Muster 4 zu § 44 SÄHO • Sachbericht, ggf. mit Berichten technischer Dienststellen • zahlenmäßiger Nachweis (Einnahmen und Ausgaben entsprechend Gliederung Finanzierungsplan) 	<p style="text-align: center;">Verwendungsnachweis gemäß Förderrichtlinien des Freistaates Sachsen</p>

10 Hinweise des SMWA zu Anträgen und Anmeldungen nach dem LIP (Stand 15. Juni 2021)

Hinweise des Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) für Anträge von Neuvorhaben und Anmeldung von geplanten Vorhaben zur jährlichen Fortschreibung des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms (LIP)

1. Anträge für neue Fördervorhaben

Für Vorhaben ist vom Maßnahmeträger ein **Fördermittelantrag im Original** in einfacher Ausfertigung beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr **bis spätestens 15. Oktober des Vorjahres der geplanten Baudurchführung bzw. Realisierung** einzureichen. Die Einreichung per E-Mail wahrt nicht die Frist, da eine elektronische Antragstellung im LASuV noch nicht möglich ist. Für eine objektive Einordnung in das LIP wird eine entsprechende Planungsreife vorausgesetzt. Das bedeutet, dass die Anträge möglichst vollständig eingereicht werden müssen. Für Ihre Fragen steht Ihnen unsere allgemeine E-Mail-Adresse OEPNV_Foerderung@la-suv.sachsen.de zur Verfügung.

Alle erforderlichen Formulare, Checklisten, Informationen und gesetzlichen Grundlagen finden Sie unter: www.lasuv.sachsen.de unter **Informationen, Formulare, Bekanntmachungen → Personen- und Güterverkehr → ÖPNV/SPNV-Förderung → Förderung nach dem Landesinvestitionsprogramm (LIP)** als interaktive .pdf-Dateien.

Folgende Unterlagen werden für die Prüfung von jedem Vorhaben benötigt:

- **vollständig ausgefüllter Antrag** auf Vordruck Muster 1a zu § 44 SÄHO (Formular)
- **Erläuterungsbericht**
ausführliche Beschreibung und Begründung des Vorhabens insbesondere der zu erwartende Nutzen einschließlich Erläuterung der Zielstellung und der damit verbundenen Verbesserung des ÖPNV
- **Kostenermittlung/Kostenschätzung**
einschließlich der Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben unter Anwendung der AKS 85 bzw. AKVS 14 oder DIN 276
- **Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten** (Formular)
- **Nachweis von Drittmitteln**
(z. B. Stellungnahme des ÖPNV-Zweckverbandes zur Mitfinanzierung des Vorhabens)
- **Stellungnahme des Behindertenbeauftragten oder des Behindertenbeirates**
des Landkreises bzw. der Kreisstadt im Sinne § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (formlose Textausführung)
- **Objektiver Vorbereitungsstand / Bauzeitenplan / Terminkette**
 - Plausible Darstellung des Vorhabens unter Beachtung des Planungsstandes
 - wichtig ist die Angabe eines Datums zur geplanten Ausschreibung und Auftragsvergabe damit wir die Bearbeitung Ihres Antrages zeitlich und personell einplanen können
- **Stellungnahme der betroffenen Nahverkehrsunternehmen**
bei Bauvorhaben insbesondere Erläuterung zur Einbindung in das ÖPNV-Liniennetz (Anschlussbeziehungen)

Weitere Unterlagen nur bei Bauvorhaben

- **Nachweis über die Eigentumsverhältnisse**
zur Liegenschaft bzw. ausführliche Erläuterung (Grundbuchauszug/Sachstand zu Verträgen)
- **Übersichtsplan**
Aus diesem müssen die Lage der Baustelle zur Umgebung sowie die Verkehrsanbindungen und alle sonstigen für die Baustelle oder den Bau seiner Lage nach wichtigen Umstände ersichtlich sein.

- **Lageplan**
des Bauvorhabens, mind. im Maßstab 1:1000, in dem die gewählte Lösung für die bauliche Aufgabe und deren Beziehung zum vorhandenen Bestand und ggf. zu weiteren geplanten Baumaßnahmen dargestellt ist.
- **Vorentwurfs- und/oder Entwurfszeichnungen**
- **Vorbescheid oder sonstige Nachweise**
über die baurechtliche Zulässigkeit (ggf. ausführliche Erklärung) z. B.
 - Freistellung von Zwecken des Eisenbahnverkehrs (bahnrechtliche Entwidmung) gemäß § 23 AEG durch das Eisenbahnbundesamt
 - Bauvoranfrage, Bauvorbescheid, falls bereits erteilt z. B.:
 - Baugenehmigung, Befreiungsregelungen
 - Umweltverträglichkeitsbescheinigung

Sämtliche Pläne müssen in einem prüfbaren Maßstab vorgelegt werden, dem letzten Planungsstand entsprechen und mit dem Aufstellungsdatum und Unterschrift versehen sein. Bitte kopieren Sie keine Pläne auf A3- oder A4-Format herunter. Sollten für Ihr Vorhaben bestimmte Punkte nicht erforderlich sein, so teilen Sie uns das bitte mit, damit wir diese Unterlagen bei Ihnen nicht als „fehlend“ nachfordern. **Planungs- und Projektierungsleistungen sowie Eigenleistungen werden nicht gefördert.**

[...2. Anträge zur Busförderung...]

3. Anmeldung für Fördervorhaben

Zur Ermittlung des weiteren Förderbedarfs sind Planungsvorstellungen von Vorhaben der Verkehrsunternehmen, Kommunen und ÖPNV- Aufgabenträger zwei Kalenderjahre vor geplanter Bauausführung bzw. Realisierung (jeweils **bis spätestens 15. November**) anzumelden.

Bitte senden Sie die Anmeldung Ihrer Fördervorhaben unter Verwendung der Excel-Datei „Anmeldung-LIP“ ausschließlich per E-Mail an unsere allgemeine Postfachadresse

OEPNV_Foerderung@lasuv.sachsen.de

Hierfür sind folgende Angaben für jedes vorgesehene Fördervorhaben erforderlich:

- Antragsteller
- Vorhaben (kurze Beschreibung der Maßnahme)
- Gesamtkosten
- Zuwendungsfähige Kosten
- Förderbetrag gesamt und in Jahresscheiben
- Aktueller Sachstand, Risiken usw.

Bitte geben Sie die Geldbeträge in T€ an!

11 Finanzierungsgrundsätze der Verkehrsverbände zur Unterstützung bei der Realisierung barrierefreier Haltestellen im ÖPNV

Die finanzielle Unterstützung seitens der Zweckverbände ZVOE und ZVON besteht aus einem nicht rückzahlbaren Zuschuss, der in Form einer Anteilsfinanzierung zweckgebunden gewährt wird.

Unterstützt werden insbesondere Vorhaben zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen von örtlicher Bedeutung. Für diese ist in Abstimmung mit dem Freistaat Sachsen vorgesehen, dass durch die Zweckverbände die Finanzierung der Planungs- und Baukosten grundsätzlich erfolgt, wenn

- die relevanten Baukosten 300 TEUR nicht übersteigen,
- die Haushaltslage es gestattet,
- damit eine beschleunigte Realisierung erreicht wird und
- das Vorhaben den Förderrichtlinien des Freistaates Sachsen entspricht.

Bezuschusste Kosten	Zuschusshöhe
Planungskosten Lph 1-9	bis zu 90 %
Baukosten	bis zu 90 % unter Anrechnung Förderungen Dritter z. B. Freistaat Sachsen
abweichende Beteiligung	gesonderte Abstimmung mit Aufgabenträger

Prozedere

Die Finanzierung für ein Vorhaben soll zweckgebunden in zwei Etappen erfolgen:

1. Übernahme der Planungskosten; Basis entsprechend ausgewähltes Angebot
2. Zuweisung der Mittel zur Finanzierung der Baukosten, wenn die Haushaltslage des Verbundes es gestattet, Basis fertiggestellte Entwurfsplanung

Die finanzielle Unterstützung ist beim ZVOE bzw. ZVON unter Einreichung folgender Unterlagen formlos zu beantragen:

- Planungsangebot bzw.
- Auszüge aus der Entwurfsplanung
 - Vorhabenbeschreibung
 - Lageplan
 - Kostenberechnung

Nach Prüfung erfolgen die Zusage der Finanzmittel und die zeitliche Einordnung mittels Bescheid. In Abstimmung mit ZVOE bzw. ZVON erfolgt ggf. die Beantragung eines Baukostenzuschusses beim Freistaat Sachsen (Landesamt für Straßenbau und Verkehr – LASuV).

Der Nachweis über die Mittelverwendung erfolgt gemäß den Förderrichtlinien des Freistaates Sachsen.

Verkehrsverbund	Ansprechpartner	Kontaktdaten
ZVON	Ilka Hunger Mitarbeiterin Angebotsplanung	Telefon: 03591 – 32 69 36 E-Mail: i.hunger@zvon.de
VVO	Andreas Liebig Mitarbeiter Betriebskonzepte	Telefon.: 0351 – 8 52 65 34 E-Mail: andreas.liebig@vvo-online.de

12 Literaturverzeichnis

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.; Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2010). Planerheft.
Schulwegsicherung.

Kirchhoff, P., & Tsakarestos, A. (2007). Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen. *Ziele - Entwurf - Realisierung(1)*. Wiesbaden: B.G. Teubner Verlag / GWV Fachverlage GmbH.

Spitzenverbände, a.-h.-A. d. (26. September 2014). Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. *Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG.*

VDV-Schriften. (2001). *Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 4*. Köln: Verband Dt. Verkehrsunternehmen (VDV) .

Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen, Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen mbH. (Januar 2009).
Haltestellenkonzept für Nord-Ost-Niedersachsen. Niedersachsen.

13 Anlagen

- Kurzanleitung zur Bedienung der Haltestellendatenbank www.halte-info.de
- Richtlinie des SMWA (RL-ÖPNV)
- Finanzierungsgrundsätze des ZVOE und Handling Infrastrukturprogramm (Arbeitsschritte zur projektweisen Umsetzung)
- Förderantragstellung nach RL-ÖPNV beim LASuV
 - Checkliste einzureichender Unterlagen
 - Formular zur Ermittlung zuwendungsfähiger Kosten
- Fundamentplan für ein- und zweiflüglige Schilder
- Haltestellenplan mit Vorzugsvarianten für den Maststandort

Haltestellendatenbank der Verkehrsverbünde Oberelbe (VVO) und Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) www.halte-info.de

Kurzanleitung

Im Auftrag von VVO und ZVON wurden durch die vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH die steigkonkreten Haltestellendaten erhoben. Die Bereitstellung dieser Datenbank soll den Städten und Gemeinden helfen, die künftige Haltestellenstruktur im Sinne der Nutzer des ÖPNV zu gestalten.

Die erfassten Daten zu den Haltestellen in Ihrer Gemeinde können Sie in dieser Datenbank abrufen. Bitte nutzen Sie Ihre persönlichen Zugangsdaten für die Einsicht in die Datenbank auf der Internetseite www.halte-info.de.

Übersicht

Über den Menüpunkt „Übersicht“ gelangen Sie zu den aufgelisteten Steigen. Die Steige lassen sich einfach mit den rechts unten angeordneten Filtern eingrenzen. Kombinationen sind möglich.

- Suche (Textfilter für Name, Nummer, Fahrtziel der Streckenführung usw.)
- Gruppierung (bestehend aus Kreis- und Gemeindegürzel sowie Baulos-Einordnung)
- Landkreis
- Gemeinde
- Ortsteil

Die ausgewählten Haltestellen werden in einer Liste angezeigt. Für alle Steige stehen detailliertere Informationen zur Verfügung:

- Anzeige in der Karte. Auswählbar sind Kartenhintergründe von OpenStreetMap, Hydda, Google und MapBox. Die angezeigten Standorte basieren auf den Koordinaten im Datenpool der Verbünde. Wenn während der Erhebung größere Abweichungen aufgefallen sind, werden diese schrittweise aktualisiert.
- Anzeige der Fotos der Haltestelle.
- Anzeige der zur Haltestelle erhobenen Daten.

Bauinfo

In dem Menüpunkt „Bauinfo“ können Sie sich einen Einblick zum Bauzustand des jeweiligen Steiges verschaffen:

- der aktuell noch abzustimmende Schildentwurf
- die finale Druckvorlage für das neue Haltestellenschild
- Leistungserfassungsbogen mit allen Schild-Komponenten sowie allen bauseitig notwendigen Informationen pro Mast
- Fertigstellungsfotos bei abgeschlossenem Bau

Unter den Registerblättern Ausstattung, Kommunikation, Zeitplan, Schild sowie Dokumente befinden sich eventuell weitere Informationen, welche ebenfalls für die Umsetzung des Baus relevant sein könnten.

Downloadarchiv

Im „Downloadarchiv“ finden Sie mehrere allgemeingültige Dokumente zur Information.

- Musterschilder mit Maßen
- Einbauplan Bodenhülse
- Fundamentpläne
- Haltestellenplan mit Maststandort
- Zeitplan der Haltestellenausrüstung

Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV)

Vom 24. August 2010

I. Allgemeine Förderung

- 1. Zuwendungszweck; Rechtsgrundlagen**
- 1.1. Die Förderung nach dieser Richtlinie dient der Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Freistaat Sachsen.
- 1.2. Der Freistaat Sachsen gewährt für diese Zwecke nach den §§ 23, 44 der Haushaltsordnung des Freistaates Sachsen (Sächsische Haushaltsordnung – SäHO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. April 2001 (SächsGVBl. S. 153), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Dezember 2008 (SächsGVBl. S. 866) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen zur Sächsischen Haushaltsordnung (VwV-SäHO) vom 27. Juni 2005 (SächsABl. SDR. S. S 225), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 14. Juli 2010 (SächsABl. S. 1111), in der jeweils geltenden Fassung, des § 8 Abs. 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871) geändert worden ist, des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986, 2998), des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), zuletzt geändert durch Artikel 10a des Gesetzes vom 29. Januar 2008 (SächsGVBl. S. 102, 133), der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) vom 29. April 2009 (SächsGVBl. S. 232), geändert durch Verordnung vom 21. Dezember 2010 (SächsGVBl. S. 444) und dieser Richtlinie Zuwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Freistaat Sachsen.
- 1.3. Im Rahmen der Gewährung von Fördermitteln nach Maßgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gelten die hierzu erlassenen Vorschriften in der jeweils geltenden Fassung unter Beachtung der in dieser Richtlinie vorgenommenen Konkretisierungen.
- 1.4. Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet über Förderfähigkeit, Art, Umfang und Höhe der Zuwendung aufgrund pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.
- 1.5. Die Bewilligungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in besonders begründeten Einzelfällen Ausnahmen von den Bestimmungen dieser Richtlinie machen.
- 2. Gegenstand der Förderung**
- 2.1. Förderfähig sind Vorhaben, die der Verbesserung des ÖPNV dienen, insbesondere Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Dabei können jedoch grundsätzlich nur solche Vorhaben gefördert werden, die den Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024, 3034) geändert worden ist, entsprechen. Nach Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder der zuständigen Behindertenbeiräte können im Einzelfall auch Fahrzeuge ohne barrierefreie Ausstattung gefördert werden. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die Verbände, die nach § 13 Abs. 3 BGG anerkannt sind, anzuhören.
- 2.2. Nicht förderfähig sind Vorhaben der Unterhaltung und Instandsetzung.
- 2.3. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind insbesondere förderfähig:
 - der Bau oder Ausbau der eisenbahntechnisch und -technologisch erforderlichen Infrastruktur sowie der grundlegende Ausbau von SPNV-Strecken (Oberbau, Unterbau, Ingenieurbauwerke, Betriebsstellen, Sicherungstechnik),
 - der Bau oder Ausbau von Verkehrsstationen und Bahnhöfen,
 - der Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und Werkstätten für Fahrzeuge des SPNV,
 - die Beschaffung von Fahrzeugen für den SPNV.
- 2.4. Im straßengebundenen ÖPNV sind insbesondere förderfähig:
 - der Bau oder Ausbau von Straßenbahntrassen auf besonderem Bahnkörper sowie deren grundlegender Ausbau (Grunderneuerung),
 - der Bau oder Ausbau von Bahnen besonderer Bauart,
 - der Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten für Straßenbahnen und Omnibusse,
 - der Bau oder Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB),
 - der Bau oder Ausbau von Haltestellen und Wendeschleifen beziehungsweise Wendepunkten,
 - der Bau oder Ausbau von Haltestelleneinrichtungen,
 - der Aufbau von Leit-, Service- und Beschleunigungssystemen insbesondere rechnergestützte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen,
 - die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen,
 - die Beschaffung von Linienomnibussen.

Die Bewilligungsbehörde kann auf Antrag des Zuwendungsempfängers die Verwendung anderer Standards zur Erreichung des Zweckes zulassen, soweit diese unter funktionalen und wirtschaftlichen Aspekten gleichwertig sind.

- 2.5. Darüber hinaus sind förderfähig:
- der Bau und Ausbau von Verknüpfungsstellen,
 - der Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (zum Beispiel PPlätze, BAnlagen) die dem Übergang zum SPNV und straßengebundenen ÖPNV dienen sollen,
 - der Bau oder Ausbau von Fähranlagen,
 - die Beschaffung von Fährschiffen,
 - Fahrgastabfertigungs- und Informationstechnik,
 - die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen mit Sicherheitstechnik, soweit sie ausschließlich dem Schutz der ÖPNV-Nutzer dient,
 - Planungs- und Projektierungsleistungen (alle Leistungsphasen der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen [Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI] vom 11. August 2009 [BGBl. I S. 2732]), Abnahme- und sonstige Kosten,
 - investitionsvorbereitende Maßnahmen (Studien).

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungen können folgenden Antragstellern gewährt werden:

- 3.1. Nahverkehrsunternehmen und Schieneninfrastrukturunternehmen, deren Schienenwege von Nahverkehrsunternehmen genutzt werden,
- 3.2. kommunalen Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüssen nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzungen für die Gewährung einer Zuwendung sind:

- 4.1. Allgemeine Zuwendungsvoraussetzungen
- 4.1.1. Der Antragsteller muss nachweisen, dass:
 - mit dem Vorhaben eine Verbesserung des ÖPNV im Freistaat Sachsen erreichbar ist,
 - die Zielsetzungen des Nahverkehrsplanes gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 Abs. 21 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2258, 2272) geändert worden ist, in Verbindung mit § 5 ÖPNVG beachtet wurden,
 - Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt werden und das Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weit reichend entspricht,
 - bei der Vorhabensplanung die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte gehört wurden. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die

entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 BGG anzuhören.

- 4.1.2. Der Antragsteller hat anzugeben, ob er für die beantragte Maßnahme bereits andere Fördermittel beantragt oder erhalten hat.
- 4.1.3. Bei Zuwendungen an kommunale Gebietskörperschaften oder deren Zusammenschlüsse nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG ab 2,5 Millionen EUR ist eine landesplanerische Stellungnahme bei der höheren Raumordnungsbehörde einzuholen. Liegt diese innerhalb von sechs Wochen nach Antragstellung nicht vor, wird von einer Zustimmung ausgegangen.
- 4.1.4. Sofern Zuwendungen für Maßnahmen an kommunale Gebietskörperschaften oder deren Zusammenschlüsse nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG ausgereicht werden sollen, ist eine positive gemeindefachbereichliche Stellungnahme der zuständigen Rechtsaufsichtsbehörde gemäß § 112 Abs. 1 der Gemeindeordnung für den Freistaat Sachsen (SächsGemO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2003 (SächsGVBl. S. 55, 159), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juni 2009 (SächsGVBl. S. 323, 325) geändert worden ist, erforderlich.
- 4.1.5. Anträge kommunaler Gebietskörperschaften oder deren Zusammenschlüsse nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG auf Zuwendung sind spätestens am 1. Dezember vor Beginn des Haushaltsjahres, in dem das Vorhaben begonnen werden soll, der zuständigen Rechtsaufsichtsbehörde vorzulegen.
- 4.2. Besondere Zuwendungsvoraussetzungen
Die in Nummer 2 dieser Richtlinie aufgeführten förderfähigen Fahrzeuge sollen neu sein. Bei der Fahrzeugbeschaffung ist nur der Kauf zuwendungsfähig. Bei der Beschaffung von Linienomnibussen wird ein für den Linienverkehr nach § 42 PBefG erforderlicher Standard vorausgesetzt. Abweichend zur Förderung von neuen Fahrzeugen können bei der Beschaffung von Linienomnibussen auch Vorführgewerke, die nicht länger als sechs Monate und ausschließlich auf den Fahrzeughersteller zugelassen waren und eine Maximallaufleistung von 10 000 km aufweisen, gefördert werden.

5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- 5.1. Zuwendungsart
Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung nach Nummer 2.1 VwV zu § 23 SÄHO.
- 5.2. Finanzierungsart
Die Zuwendung wird ausschließlich zur Teilfinanzierung des zu erfüllenden Zwecks bewilligt, und zwar:
 - 5.2.1. grundsätzlich nach einem bestimmten Vomhundertsatz oder Anteil der zuwendungsfähigen Ausgaben (Anteilfinanzierung),
 - 5.2.2. oder im Einzelfall im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit einem festen Betrag an den zuwendungsfähigen Ausgaben (Festbetragsfinanzierung).
- 5.3. Form der Zuwendung
Die Zuwendung erfolgt als nicht rückzahlungspflichtiger Zuschuss beziehungsweise als Zuweisung.
- 5.4. Bemessungsgrundlage
- 5.4.1. Zuwendungsfähige Ausgaben
Bemessungsgrundlage der Zuwendung sind grundsätzlich die zuwendungsfähigen Ausgaben. Unter Beachtung der Nummer 13a VwV zu § 44 SÄHO können im Einzelfall auch die zuwendungsfähigen Kosten Bemessungsgrundlage der Zuwendung sein. Dabei tritt soweit zulässig an die Stelle des Wortes „Ausgaben“ in

dieser Richtlinie das Wort „kosten“. Zuwendungsfähig sind die Ausgaben, die im Rahmen der in Nummer 2 dieser Richtlinie aufgeführten förderfähigen Vorhaben anfallen. Dies sind insbesondere die Ausgaben für den Verkehrsweg, die dazugehörigen Betriebsanlagen sowie die Ausgaben der erstmaligen Bepflanzung und Begrünung und die Ausgaben für planungsrechtlich erforderliche Begleitmaßnahmen. Beim Grunderwerb sind nur die Ausgaben für Gesteungskosten zuwendungsfähig. Vorteile, die dem Träger des Vorhabens neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entstehen, sind angemessen auszugleichen. Bei Hochbaumaßnahmen sind die Kostengruppen der DIN 276 zugrunde zu legen (vergleiche Muster 5 zu § 44 SÄHO).

Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere:

- Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist (zum Beispiel Kostenanteile nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht, Erschließungsbeiträge),
- Umsatzsteuerbeträge, die der Träger des Vorhabens als Vorsteuer nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 3. August 2010 (BGBl. I S. 1112, 1124) geändert worden ist, als Abzug geltend machen kann,
- Finanzierungsausgaben,
- Ausgaben für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind, sowie von Grundstücken oder Grundstücksteilen, die vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind.

5.4.2. Höhe der Zuwendung

Die Höhe der Zuwendung beträgt für Infrastrukturmaßnahmen bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens. Die Höhe der Zuwendung beträgt für Fahrzeuge bis zu 50 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben. Abweichend davon beträgt die Höhe der Zuwendung für Fahrzeuge ohne barrierefreie Ausstattung bis zu 40 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Zuwendung je Linienomnibus, beträgt jedoch höchstens:

- für zweiachsige Standard-Linienomnibusse mit einer Gesamtlänge von mindestens 10 m (SL) bei nicht barrierefreier Ausstattung
95 000,00 EUR,
76 000,00 EUR,
- für Standard-Großlinienomnibusse mit einer Gesamtlänge von über 14 m (SGL) bei nicht barrierefreier Ausstattung
120 000,00 EUR,
96 000,00 EUR,
- für Standard-Linienomnibusse mit einer Gesamtlänge zwischen 8 und 10 m (Midibusse/MD) bei nicht barrierefreier Ausstattung
75 000,00 EUR,
60 000,00 EUR,
- für Standard-Gelenkomnibusse (SG), Doppelstockbusse und O-Busse bei nicht barrierefreier Ausstattung
145 000,00 EUR,
116 000,00 EUR,
- für Kleinbusse bei nicht barrierefreier Ausstattung

50 000,00 EUR,

40 000,00 EUR.

Ausgaben für Planung und Projektierung können bis maximal 75 vom Hundert bezuschusst werden. Bei Großprojekten der Deutschen Bahn AG können Ausgaben für Planung und Projektierung nach den zu diesem Zeitpunkt bundesweit üblichen Vereinbarungen bezuschusst werden (derzeit werden 7 vom Hundert der zuwendungsfähigen Investitionskosten des Projektes als Ansatz für die Bemessung des Förderbetrages herangezogen).

Investitionsvorbereitende Maßnahmen können bis zu 75 vom Hundert bezuschusst werden.

In begründeten Einzelfällen kann im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr der Fördersatz auf bis zu 90 vom Hundert erhöht werden.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

- 6.1. Die Dauer der Zweckbindung geförderter Vorhaben – mit Ausnahme der Förderung von Linienomnibussen – ergibt sich aus der aktuellen AfA-Tabelle (Absetzung für Abnutzung) des Bundesministeriums für Finanzen für die Personen- und Güterbeförderung im Schienen- und Straßenverkehr.
- 6.2. Bei der Förderung von Linienomnibussen hat die Einsatzdauer grundsätzlich mindestens acht Jahre, überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG zu betragen. Diese kann durch eine Laufleistung von mehr als 600 000 km überwiegend in dieser Verkehrsart ersetzt werden. Abweichend davon hat bei der Förderung von Midi- und Kleinbussen die Einsatzdauer mindestens sechs Jahre, überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG zu betragen. Diese kann bei Midibusen durch eine Laufleistung von mehr als 500 000 km und bei Kleinbussen durch eine Laufleistung von mehr als 400 000 km überwiegend in dieser Verkehrsart ersetzt werden.
- 6.3. Rollendes Material ist nur zuwendungsfähig, wenn es im Freistaat Sachsen eingesetzt wird. Bei Einsatz von rollendem Material auf grenzüberschreitenden Linien soll der Einsatz überwiegend im Freistaat Sachsen erfolgen.

7. Verfahren

7.1 ÖPNV-Landesprogramm

Ein Vorhaben, das gefördert werden soll, ist bei der Bewilligungsbehörde zur Aufnahme in das ÖPNV-Landesprogramm anzumelden. Die Anmeldung für die Busförderung ist nach Muster der Anlage 1* bei der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Für andere Vorhaben sind unter anderem folgende Unterlagen beizufügen:

- Beschreibung des Vorhabens,
- vereinfachte Ausgabenberechnung,
- Übersicht über beabsichtigte Finanzierung,
- Darlegung, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Bedingungen im ÖPNV dringend erforderlich ist.

Über die Aufnahme in das Landesprogramm entscheidet das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf der Grundlage von Vorschlägen der Bewilligungsbehörden. Das Programm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren und wird vom Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr jährlich unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eingetretener Ausgabenänderungen aufgestellt und fortgeschrieben.

7.2. Antragsverfahren

- 7.2.1. Allgemeines
Die Zuwendung wird auf schriftlichen Antrag gewährt. Mit der Antragstellung zur Gewährung von Fördermitteln sind stets folgende Unterlagen einzureichen:
- ausführliche Beschreibung und Begründung des Vorhabens insbesondere der zu erwartende Nutzen einschließlich Erläuterung der Zielstellung,
 - Übersichtsplan des Vorhabens (zum Beispiel Lagepläne, Längs- und Regelquerschnitte, Grund-erwerbspläne),
 - detaillierte Investitionsausgaben,
 - Folgekostenberechnung,
 - der Finanzierungsplan, aus dem der Finanzierungsanteil des Antragstellers und die gesicherte Gesamtfinanzierung (einschließlich Folgekosten) erkennbar sind.

Für den Antrag ist ein Vordruck nach Muster 1a zu § 44 SächsHO zu verwenden. Bei Anträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542, 2574) geändert worden ist, ist dem Antrag die Kopie der Genehmigung zur Erbringung von Verkehrsleistungen beizufügen, bei Anträgen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kopie der Genehmigung für das Betreiben der Infrastruktur. Die Bewilligungsbehörde kann weitergehende Unterlagen, die zur Feststellung der zuwendungsfähigen Ausgaben oder generell zur Beurteilung des Vorhabens erforderlich sind, beim Antragsteller nachfordern.

- 7.3. Bewilligungsverfahren
- 7.3.1. Bewilligungsbehörde ist die gemäß der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Zuständigkeiten zur Durchführung von Förderprogrammen und Fördermaßnahmen (Förderzuständigkeitsverordnung SMWA – SMWAFördZuVO) vom 20. Dezember 2005 (SächsGVBl. S. 378), zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. Dezember 2010 (SächsGVBl. 2011 S. 37), in der jeweils geltenden Fassung, für die Förderung zuständige Behörde.
- 7.3.2. Die Zuwendung wird erst nach vorheriger Aufnahme in das ÖPNV-Landesprogramm bewilligt.
- 7.3.3. Zuwendungen werden bei Vorliegen aller Zuwendungsvoraussetzungen nur für solche Vorhaben bewilligt, die noch nicht begonnen worden sind. Die Bewilligungsbehörde kann im Einzelfall auf Antrag Ausnahmen zulassen.
- 7.4. Verwendungsnachweisverfahren
- 7.4.1. Die Verwendungsnachweisprüfung obliegt der Bewilligungsbehörde. Das Kontrollverfahren erstreckt sich insbesondere auf die Überprüfung der Einhaltung der in der Antragstellung formulierten Ziele, auf Art und Umfang des Vorhabens sowie das Vorliegen einer Doppelförderung.
- 7.4.2. Bei der Förderung von Linienomnibussen ist der Verwendungsnachweis nach Muster der Anlage 2* zu führen. Nach Ablauf des vierten und achten auf die Förderung folgenden Jahres ist jeweils bis zum 1. März der Nachweis nach Muster der Anlage 3 vorzulegen. Die Bewilligungsbehörde legt dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bis zum 1. März eines Jahres eine Aufstellung über die im Vorjahr erfolgte Förderung vor.

- 7.5. Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendungen gelten die VwV zu § 44 SächsHO, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

* Die Anlagen dieser Richtlinie können bei den Bewilligungsbehörden angefordert werden.

[... II. Förderung der Wiederherstellung der vom Augusthochwasser 2010 geschädigten verkehrlichen Infrastruktur

...]

III.

Schlussbestimmungen

19. Inkrafttreten und Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag der Unterzeichnung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) vom 6. April 2004 (SächsABl. S. 498) außer Kraft.

Dresden, den 24. August 2010

Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Sven Morlok

Richtlinie des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe zur Förderung von Investitionen in den ÖPNV (RL-ZVOE)

Ihr Ansprechpartner:
VVO GmbH
Andreas Liebig
Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel.: 0351/85265-34
Mail: andreas.liebig@vvo-online.de

1 Allgemein

- (1) Diese Richtlinie regelt die finanzielle Unterstützung des ZVOE bei der Umsetzung von Vorhaben zur schrittweisen Verbesserung der ÖPNV-Zugangsbedingungen im Nahverkehrsraum Oberelbe.
- (2) Die Vorhaben sind in der Regel im Infrastrukturprogramm verankert und erfüllen die Voraussetzungen zur Förderung durch den Freistaat Sachsen im Rahmen des Landesinvestitionsprogramms (LIP) gemäß sächsischem ÖPNVG.
- (3) Nach dieser Richtlinie zuwendungsfähig sind Vorhaben, die vorrangig der Verbesserung der vom ÖPNV genutzten Infrastruktur dienen und grundsätzlich den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen, d. h., wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
- (4) Zuwendungsfähig sind von einem Vorhaben nur die ÖPNV-relevanten Planungs- und Baukosten.
- (5) Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind insbesondere folgende Vorhaben zuwendungsfähig:
 - der Bau oder Ausbau der eisenbahntechnisch und -technologisch erforderlichen Infrastruktur sowie der grundhafte Ausbau von SPNV-Strecken (Oberbau, Unterbau, Ingenieurbauwerke, Betriebsstellen, Sicherheitstechnik),
 - der Bau oder Ausbau von Verkehrsstationen (Haltepunkte und Bahnhöfe),
 - der Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und Werkstätten für Fahrzeuge des SPNV,
- (6) Dabei sind Maßnahmen an der SPNV-Infrastruktur erst zuwendungsfähig, wenn deren Betrieb für die Dauer der Zweckbindung gewährleistet ist.
- (7) Im straßengebundenen ÖPNV sind insbesondere diese Vorhaben zuwendungsfähig:
 - der Bau oder Ausbau von Straßenbahntrassen auf besonderem Bahnkörper sowie deren grundhafter Ausbau (Grunderneuerung),
 - der Bau oder Ausbau von Bahnen besonderer Bauart,
 - der Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten für Straßenbahnen und Omnibusse,
 - der Bau oder Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB),
 - der Bau oder Ausbau von Haltestellen und Wendeschleifen beziehungsweise Wendepunkten,
 - der Bau oder Ausbau von Haltestelleneinrichtungen (Fahrgastunterstände etc.),
 - der Aufbau von Leit-, Service- und Beschleunigungssystemen insbesondere rechnergestützte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen
- (8) Darüber hinaus sind zuwendungsfähig:
 - der Bau und Ausbau von Verknüpfungsstellen,
 - der Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (zum Beispiel P+R-Plätze, B+R-Anlagen) die dem Übergang vom MIV/IV zum SPNV und straßengebundenen ÖPNV dienen sollen,
 - der Bau oder Ausbau von Fähranlagen,
 - Fahrgastabfertigungs- und Informationstechnik,
 - die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen mit Sicherheitstechnik, soweit sie ausschließlich dem Schutz der ÖPNV-Nutzer dient,
 - investitionsvorbereitende Maßnahmen für Infrastrukturvorhaben im ÖPNV (Studien).
- (9) Nicht zuwendungsfähig sind Vorhaben, die ausschließlich der Unterhaltung und Instandsetzung dienen. Des Weiteren nicht zuwendungsfähig sind insbesondere:

- Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist (zum Beispiel Kostenanteile nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht, Erschließungsbeiträge),
- Umsatzsteuerbeträge, die der Träger des Vorhabens als Vorsteuer nach geltendem Umsatzsteuergesetz als Abzug geltend machen kann,
- Finanzierungsausgaben,
- Ausgaben für Verwaltung beim Zuwendungsempfänger
- Werbung
- Mehrwertsteuer, für die die Möglichkeit des Vorsteuerabzuges nach § 15 Umsatzsteuergesetz (UStG) gegeben ist
- Ausgaben für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind, sowie von Grundstücken oder Grundstücksteilen, die vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind.

2 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- (1) Die Zuwendung des ZVOE erfolgt als Projektförderung wird ausschließlich zur Teilfinanzierung des zu erfüllenden Zwecks bewilligt.
- (2) Die Zuwendung richtet sich grundsätzlich nach dem folgenden Vomhundertsatz bzw. Anteil der zuwendungsfähigen Ausgaben (Anteilfinanzierung)

•	Planungskosten	bis zu 90 %
	- maximale Zuwendung	300.000 EUR
•	Baukosten, ÖPNV-relevant	
	- mit Förderung des Freistaates Sachsen	bis zu 15 %
	- ohne Förderung des Freistaates Sachsen	bis zu 90 %
	- maximale Zuwendung	300.000 EUR
- (3) Übersteigt die Höhe der Zuwendung die im Folgenden aufgeführten Grenzwerte, kann die Zuwendung aus einem festen Betrag an den zuwendungsfähigen Ausgaben (Festbetragsfinanzierung) bestehen.
- (4) Die Höhe der Zuwendung des ZVOE für Planungskosten ist je Vorhaben begrenzt auf 90 % des sich aus zuwendungsfähigen Kosten und Honorarzone ergebenden oberen Tabellenwertes der HOAI.
- (5) Die Höhe der Zuwendung des ZVOE für Baukosten ist je Infrastrukturelement begrenzt auf:

•	Bahnsteigneubau je m ² Bahnsteig (Höhe: 55 cm):	1.800 EUR
•	Busbahnhof (pro Halteplatz):	30.000 EUR
•	Einzelhaltestelle (für Standardlinienbus, inkl. Wetterschutz):	25.000 EUR
•	Busbucht (für Standardlinienbus, inkl. Wetterschutz)	50.000 EUR
•	P+R-Platz (pro Stellplatz)	15.000 EUR
•	B+R- Anlage (pro Fahrradstellplatz):	2.000 EUR
•	Fahrradgarage (pro Fahrradstellplatz):	5.000 EUR
•	Fähranleger inkl. Zugang:	80.000 EUR
•	Fahrgastinformation, zentral:	20.000 EUR
•	Fahrgastinformation, dezentral pro Standort:	5.000 EUR
- (6) Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel sind zur Finanzierung des Vorhabens stets auch Zuwendungen Dritter (z. B. des Freistaates Sachsen) zu akquirieren.

3 Erhalt der Zuwendung

- (1) Die Zuwendung erfolgt als nicht rückzahlungspflichtiger Zuschuss beziehungsweise als Zuweisung.
- (2) Eine Auszahlung der Zuwendung ist vom Zuwendungsempfänger spätestens bis zum 31.10. des Jahres, für das die Zuwendung bereitgestellt wurde, beim ZVOE zu beantragen.
- (3) Die Zuwendung kann grundsätzlich erst nach Ablauf der Rechtsbehelfsfrist ausgezahlt werden. Eine frühere Auszahlung ist möglich, wenn die schriftliche Mitteilung erfolgt, dass auf einen Rechtsbehelf verzichtet wird.
- (4) Wenn Zuwendungen nicht oder nur zum Teil für den Zuwendungszweck verwendet wurden, sind diese ganz oder teilweise zurückzuzahlen.

- (5) Werden Zuwendungen nicht innerhalb von zwölf Monaten nach der Auszahlung zur Erfüllung des Zuwendungszweckes verwendet, kann der ZVOE die Zuwendung ganz oder teilweise widerrufen.

4 Bemessungsgrundlage

- (1) Bemessungsgrundlage der Zuwendung sind grundsätzlich die zuwendungsfähigen Ausgaben. Im Einzelfall können auch die zuwendungsfähigen Kosten Bemessungsgrundlage der Zuwendung sein. Dabei tritt soweit zulässig an die Stelle des Wortes „Ausgaben“ in dieser Richtlinie das Wort „Kosten“. Zuwendungsfähig sind die Ausgaben, die im Rahmen dieser Richtlinie aufgeführten, förderfähigen Vorhaben anfallen.
- (2) Dies sind insbesondere
- die Ausgaben für den Verkehrsweg,
 - die dazugehörigen Betriebsanlagen sowie
 - die Ausgaben der erstmaligen Bepflanzung und Begrünung und
 - die Ausgaben für planungsrechtlich erforderliche Begleitmaßnahmen
 - beim Grunderwerb nur die Ausgaben für Gestehungskosten
 - Planungs- und Projektierungsleistungen (alle Leistungsphasen der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276),
 - Baukosten nur ÖPNV relevant
 - Abnahme- und sonstige Kosten.
- (3) Vorteile, die dem Träger des Vorhabens neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entstehen, sind angemessen auszugleichen.
- (4) Mögliche Skonti oder Rabatte sind in Anspruch zu nehmen.
- (5) Sofern Mittel für die Planung eines Vorhabens zur Verfügung gestellt werden, ist die Planung auf Anforderung dem Zuwendungsgeber zur Kenntnis zu geben.
- (6) Bei Hochbaumaßnahmen sind die Kostengruppen der DIN 276 zugrunde zu legen.

5 Zweckbindung

- (1) Die Dauer der Zweckbindung ergibt sich aus der aktuellen AfA-Tabelle (Absetzung für Abnutzung) des Bundesministeriums für Finanzen für die Personen- und Güterbeförderung im Schienen- und Straßenverkehr.
- (2) Eine ausnahmsweise kürzere zeitliche Bindung bedarf der Zustimmung des ZVOE und ist rechtzeitig, mindestens jedoch 3 Monate vorher, zu beantragen.
- (3) Die Zweckbindungsfrist beginnt am 1. Januar des Jahres, das auf die Fertigstellung/ Abnahme folgt.
- (4) Der Zuwendungsempfänger ist Eigentümer der Anlagen, an denen die vorgesehenen Baumaßnahmen durchgeführt werden und wird Eigentümer der Sachanlagen und Ausstattungen, die im Rahmen der Baumaßnahmen installiert bzw. geändert werden.
- (5) Der Zuwendungsempfänger ist gegenüber dem ZVOE für die Einhaltung des Zuwendungszweckes für die gesamte Zeit der Zweckbindung verantwortlich.
- (6) Kann die Nutzung vor Ablauf der Zweckbindungsfrist nicht mehr zweckentsprechend erfolgen, ist der auf die verbleibende Bindefrist zeitanteilig entfallenden Zuwendungsanteil zu erstatten.

6 Verwendungsnachweis

- (1) Die Verwendung der Zuwendung ist dem ZVOE spätestens nach Ablauf von sechs Monaten nach Abschluss der geförderten Maßnahme nachzuweisen.
- (2) Die Einnahme- und Ausgabebelege, die Vertragsunterlagen und die Vergabeunterlagen können als Kopie der digitalisierten Originalbelege auf einem geeigneten Speichermedium vorgelegt werden.

7 Antragsverfahren

- (1) Die Gewährung von Zuwendungen für ein Vorhaben erfolgt zweckgebunden, in der Regel in zwei Etappen:
1. Zuwendung für Planungskosten

2. Zuwendung für Baukosten

- (2) Die Zuwendung wird auf formlosen schriftlichen Antrag gewährt. Mit der Antragstellung zu 1. sind stets folgende Unterlagen einzureichen:
- Beschreibung und Begründung des Vorhabens insbesondere der zu erwartende Nutzen einschließlich Erläuterung der Zielstellung,
 - Angebot des zu beauftragenden Planungsbüros
- (3) Bei der Beantragung einer Zuwendung für Baukosten sind einzureichen:
- Auszüge aus der Entwurfsplanung
 - Erläuterungsbericht
 - Übersichtsplan (z.B.: Lagepläne, Längs- / Regelquerschnitte, Grunderwerbspläne),
 - Kostenberechnung
 - detaillierte Investitionsausgaben Folgekostenberechnung,
 - der Finanzierungsplan, aus dem der Finanzierungsanteil des Antragstellers und die gesicherte Gesamtfinanzierung (einschließlich Folgekosten) erkennbar sind,
 - Nachweis der Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, möglichst weitreichende Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit,
 - Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bei der Vorhabenplanung. Gibt es keine Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte ist anzuhören der
- Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. (LSKS)
c/o SELBSTHILFENETZWERK SACHSEN
Michelangelostr. 2/Erdg.
01217 Dresden
- (4) Nach Prüfung des Antrags erfolgen die Gewährung der Zuwendung und die zeitliche Einordnung mittels Bescheid. Die Zuwendung des Z-VOE beträgt insgesamt je Vorhaben prinzipiell nicht mehr als 600 TEUR (Planungs- und komplementäre Baukosten).
- (5) Wird die Zuwendung unter Einhaltung dieser Richtlinie gewährt, so ist der Geschäftsführer des ZVOE ermächtigt, für im Infrastrukturprogramm gelistete Vorhaben den Bescheid zu erlassen. Für Vorhaben, die noch nicht Bestandteil des Infrastrukturprogramms sind, ist ermächtigt, den Bescheid zu erlassen:
- der Geschäftsführer bis zu Gesamtkosten von brutto 100 TEUR
 - der Verbandsvorsitzende bis zu Gesamtkosten von brutto 150 TEUR
- (6) Höhere Zuwendungen und Abweichungen von dieser Richtlinie im Einzelfall bedingen einer gesonderten Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat des ZVOE.
- (7) Der Nachweis über die Mittelverwendung erfolgt gemäß den Förderrichtlinien des Freistaates Sachsen.
- (8) Damit die Umsetzung der Vorhaben kontinuierlich erfolgen kann, werden entsprechend Mittel für Infrastrukturmaßnahmen im Haushalt des ZVOE eingestellt.

Laut Beschluss vom 03.06.2020

Handling Infrastrukturprogramm

Arbeitsschritte zur projektweisen Umsetzung

1. Schritt - Realisierungsstudie:

- Aufgabenstellung erarbeiten in Abstimmung mit der jeweiligen Kommune und den andienenden Verkehrsunternehmen (Festlegung der standortbezogenen Ausbaustandards/ Funktionselemente)
- Angebotsabfrage geeigneter Planungsbüros durch die Kommune
- Abstimmung zur Finanzierung der Studie
 - o formloser Antrag auf Zuwendung auf Basis Angebot an ZVOE – ZVOE erlässt Bescheid
- Beauftragung des besten Angebotes durch Kommune
- Erarbeitung einer Realisierungsstudie durch das beauftragte Planungsbüro
 - Festlegung Gestaltungsprinzip
 - Ermittlung Flächenbedarf
 - Entbehrlichkeit evtl. benötigter Bahnflächen
 - Kostenschätzung
- Beschluss der Vorzugsvariante durch die Kommune
- Abstimmung der weiteren Finanzierung (2. Finanzausgabe durch Z-VOE)

2. Schritt - Herstellen der Förderfähigkeit:

- Vorstellung beim LaSuV
- Vertiefung der Vorzugsvariante bis zur Genehmigungsfähigkeit
 - Entwurfsplanung
 - Kostenermittlung
 - Klären der Grundstücksfragen
 - Genehmigungsplanung
- Abstimmung der weiteren Finanzierung (3. Finanzausgabe durch Z-VOE)

3. Schritt – Fördermittelbeantragung/Herstellen Baurecht:

- Antragstellung auf Fördermittel durch den Grundstückseigner als Bauträger d. R. die Kommune)
 - Fördermittelantrag mit Entwurfsplanung an LASuV
- Erwirken des Baurechts
- Abstimmung mit LASuV zur zeitlichen Einordnung

4. Schritt - Realisierung:

- Realisierung
 - Ausführungsplanung
 - Ausschreibung
 - Bau

Einweihung, Inbetriebnahme

Praktiziertes Abstimmungsprozedere mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)

Zeitraum	Tätigkeiten
Aug./Sept. d. Vorjahres	hausinterne Einordnung der im Folgejahr realisierbaren Vorhaben im Rahmen der Haushaltsplanung
Okt. für das Folgejahr	Damit erfolgt die Einordnung der Vorhaben für das Folgejahr. Es ist ein Fördermittelantrag einzureichen.
Nov. für 5 Folgejahre	Die Grobeinordnung der Vorhaben für die nächsten Jahre erfolgt mit der Anmeldung zum Landesinvestitionsprogramm.
Jan.-Feb. d. J.	Abstimmung der in dem Jahr realisier- und finanzierbaren Vorhaben bei der Aufstellung des Jahresinvestitionsprogramms der LASuV
i.d.R. Mrz. d. J. meist später	Beschluss des Jahresinvestitionsprogramms durch den Freistaat
ab Mrz. d.J.	Erstellung des Zuwendungsbescheides (Vergabeverfahren förderunschädlich) vor Zuschlagserteilung muss Bescheid vorliegen

Förderantragstellung nach RL-ÖPNV beim LASuV

Checkliste einzureichender Unterlagen

Einzureichende Unterlagen bei Antragstellung nach RL-ÖPNV

jeweils in einfacher Ausfertigung

Ort, Datum:

Vorhaben:

Antragsteller:

1. Allgemeine Unterlagen

beigefügt	wird nachgereicht bis	
<input type="checkbox"/>		Antrag auf Vordruck Muster 1a zu § 44 SäHO (Formular) vollständig ausgefüllt, mit Finanzierungsplan, vorgesehenen Jahresscheiben bei mehrjährigen Vorhaben
<input type="checkbox"/>		Erläuterungsbericht ausführliche Beschreibung und Begründung des Vorhabens insbesondere der zu erwartende Nutzen einschließlich Erläuterung der Zielstellung und der damit verbundenen Verbesserung des ÖPNV
<input type="checkbox"/>		Kostenschätzung/-berechnung (z. B. nach AKS 85 bzw. AKVS 14 oder DIN 276)
<input type="checkbox"/>		Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten (Formular)
<input type="checkbox"/>		Nachweis über Finanzierungssicherheit der Eigenmittel inkl. Folgekostenrechnung <ul style="list-style-type: none"> • bei Kommunen ⇒ Gemeindefinanzierungsplanung (GWS) bzw. • bei Unternehmen ⇒ z.B. Wirtschaftsplan
<input type="checkbox"/>		Nachweis von Drittmitteln z. B. Stellungnahme des ÖPNV-Zweckverbandes zur Förderung
<input type="checkbox"/>		Stellungnahme Behindertenbeauftragter oder Behindertenbeirat des Landkreises/Kreisstadt im Sinne des § 4 Behindertengleichstellungsgesetzes (formlose Textausführung)
<input type="checkbox"/>		Objektiver Vorbereitungsstand/Bauzeitenplan Plausible Darstellung des Vorhabens unter Beachtung des Planungsstandes
<input type="checkbox"/>		Erklärung Subventionsbetrug nicht bei Kommunen (Formular)

2. zusätzliche Unterlagen bei Bauvorhaben

beigefügt	wird nachgereicht bis	
<input type="checkbox"/>		Stellungnahme der betroffenen Nahverkehrsunternehmen insbesondere Erläuterung zur Einbindung in das ÖPNV-Liniennetz (Fahrplan, Anschlussbeziehungen)
<input type="checkbox"/>		Nachweis über die Eigentumsverhältnisse zur Liegenschaft bzw. ausführliche Erläuterung (Sachstand)
<input type="checkbox"/>		Übersichtsplan Aus ihm müssen die Lage der Baustelle zur Umgebung sowie die Verkehrsanbindungen und alle sonstigen für die Baustelle oder den Bau seiner Lage nach wichtigen Umstände ersichtlich sein.
<input type="checkbox"/>		Lageplan des Bauvorhabens mind. im Maßstab 1:1000, in dem die gewählte Lösung für die bauliche Aufgabe und deren Beziehung zum vorhandenen Bestand und ggf. zu weiteren geplanten Baumaßnahmen dargestellt ist.
<input type="checkbox"/>		Vorentwurfs- und/oder Entwurfszeichnungen
<input type="checkbox"/>		Vorbescheid oder sonstige Nachweise über die baurechtliche Zulässigkeit (ggf. ausführliche Erklärung) Freistellung von Zwecken des Eisenbahnverkehrs (bahnrechtliche Entwidmung) gemäß § 23 AEG durch das Eisenbahnbundesamt Bauvoranfrage, Bauvorbescheid, falls bereits erteilt: <ul style="list-style-type: none"> - Baugenehmigung, Befreiungsregelungen - Umweltverträglichkeitsbescheinigung

Förderantragstellung nach RL-ÖPNV beim LASuV

Förderung von ÖPNV-Vorhaben (nach RL-ÖPNV)

Antrag - Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten

Antragsteller: <input type="text"/>	Dieses Formblatt ist Anlage zum: <input checked="" type="checkbox"/> Antrag
Bezeichnung des Vorhabens: <input type="text"/>	vom: <input type="text"/>

Anmerkung: Alle Kostenfelder sind auszufüllen. Fallen die Kosten nicht an, so ist in das entsprechende Feld der Wert 0 (Null) einzutragen.

Gesamtkosten

gemäß Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung (z. B. nach AKVS 14 bzw. DIN 276)

alle Kosten in EUR

Planungsleistungen gemäß HOAI	Grunderwerb (einschl. Gestehungskosten)	Baukosten/ Lieferleistungen	sonstige Kosten	Gesamtkosten
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="0,00"/>

1. Kosten, die ein anderer zu tragen verpflichtet ist
2. Wertausgleich Ver- und Entsorgungsleistungen
3. Wertausgleich Telekommunikationsleistungen
4. Vorteilsausgleich Mitnutzung der Straßenbahngleisanlagen durch MIV (50 % Deck- und Binderschicht)
5. Eigenleistungen
6. Planungs- und Projektsteuerungsleistungen gemäß HOAI
7. Verwaltungskosten und Gebühren
8. Umsatzsteuerbeträge, die nach UStG geltend gemacht werden können
9. Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke/-teile, die nicht unmittelbar oder nicht dauerhaft für das Vorhaben benötigt werden
10. Sonstige Kosten
11.

<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>
<input type="text"/>

Nicht zuwendungsfähige Kosten	=	<input type="text" value="0,00"/>
Zuwendungsfähige Kosten	=	<input type="text" value="0,00"/>

Die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben werden durch den Antragsteller bestätigt:

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Ort, Datum	Unterschrift	Dienststempel/Firmenstempel

Fundamentplan für einflügelige Schilder

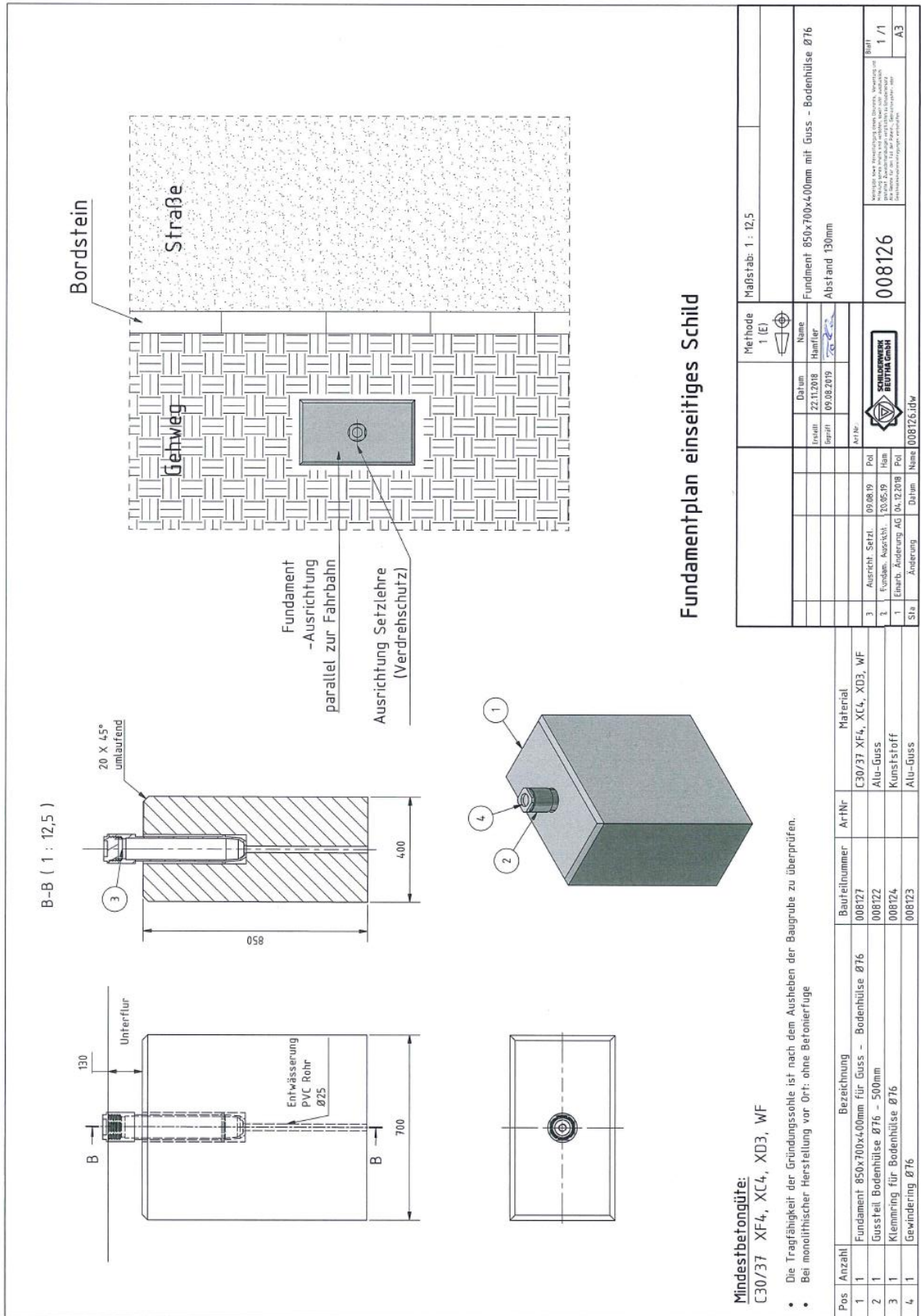


Abbildung 8 Fundamentplan für einflügelige Schilder

Fundamentplan für zweiflügelige Schilder

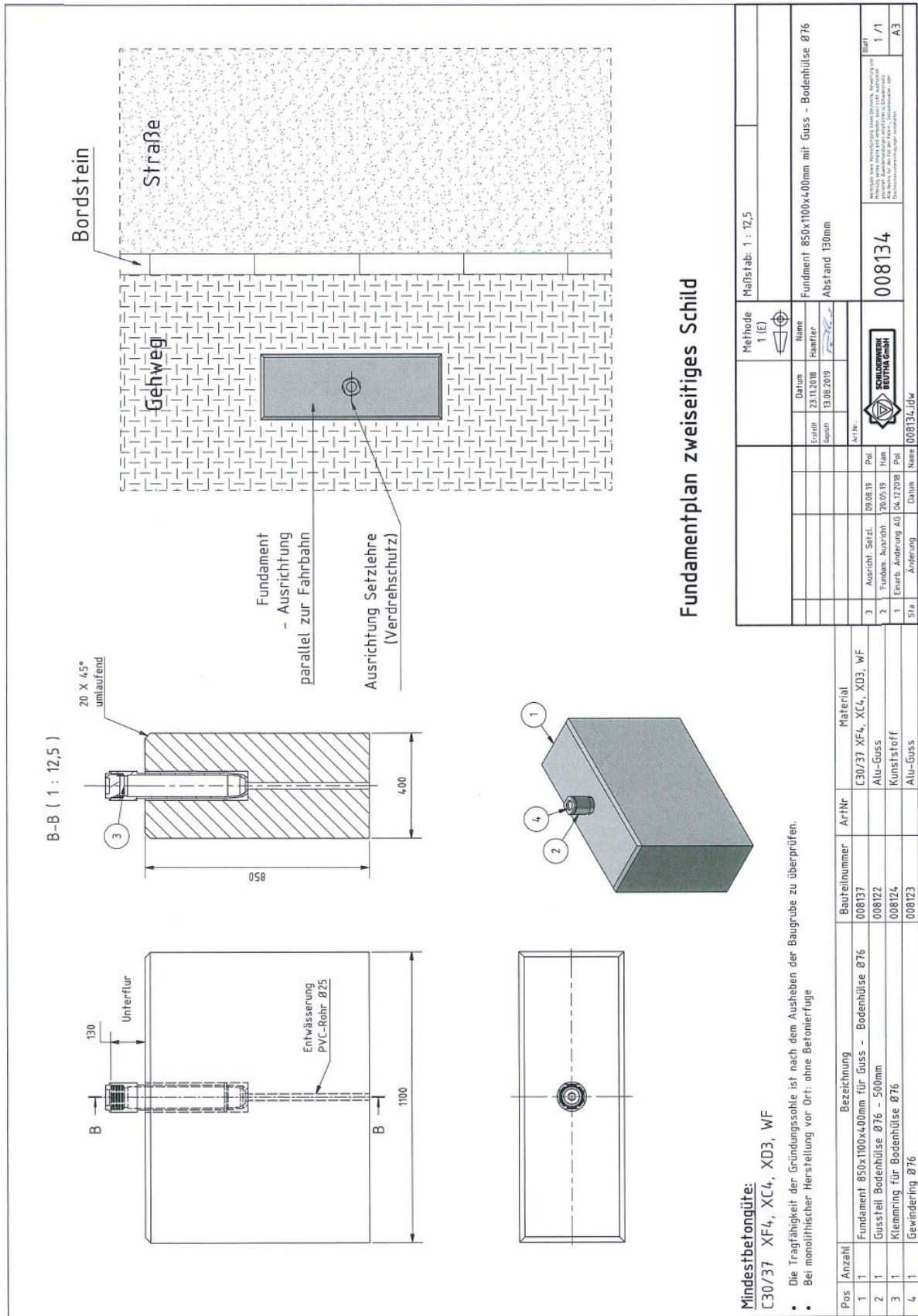


Abbildung 9 Fundamentplan für zweiflügelige Schilder

Haltestellenplan mit Vorzugsvarianten für den Maststandort

Allgemeiner Haltestellen-Lageplan

Mast- bzw. Schildposition unter Beachtung barrierefreier Kriterien
(stets unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten sowie unter verkehrsrechtlicher Anordnung)

Position Haltestellenmast mit Haltestellenschild (Positionen 1-5 absteigende Priorität)

- 1 Vorzugsvariante Mastposition im Grünstreifen
 - 2 optionale Variante Mastposition im Gehwegbereich (Bebauungsrand)
 - 3 Ausnahmevariante Mastposition im Gehwegbereich (Straßenrand, z.B. bei Sicht Einschränkung durch Fahrgastunterstand)
 - 4 Vorzugsvariante Mastposition im Grünstreifen bei Vorhandensein eines Fahrgastunterstandes
 - 5 optionale Variante Mastposition im Gehwegbereich (Bebauungsrand) bei Vorhandensein eines Fahrgastunterstandes
- Mastposition nie auf Leitelemente!**

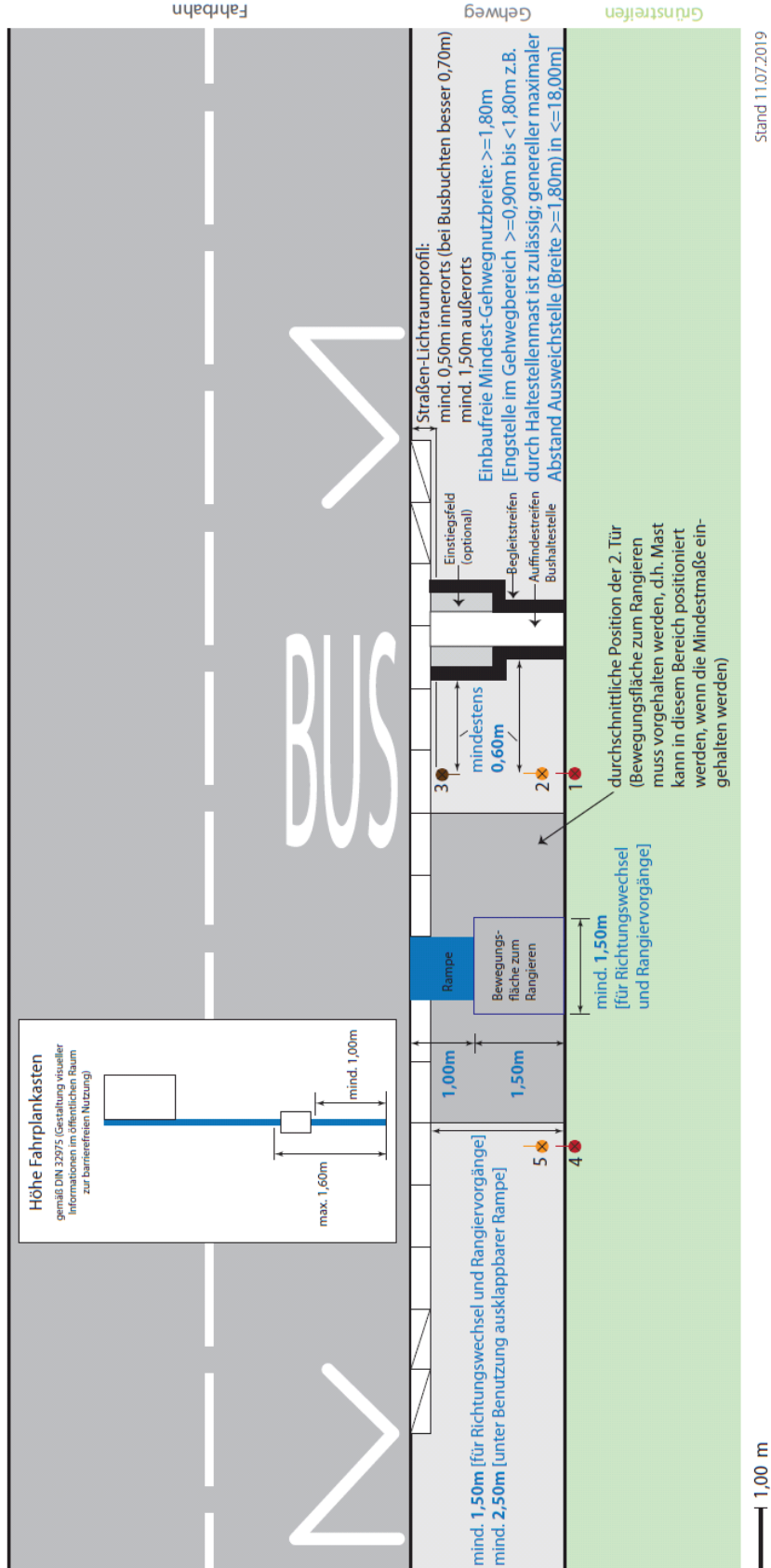


Abbildung 10 Haltestellenplan mit Vorzugsvarianten für den Maststandort

Kontaktübersicht

Barrierefreiheit	
Landkreis Bautzen Beauftragte für die Belange für Menschen mit Behinderungen Frau Franziska Pohling	Macherstraße 57 01917 Kamenz Telefon: 03591 5251 87300 Fax: 03591 5250 87300 behindertenbeauftragte@lra-bautzen.de
Architektenkammer Sachsen Beratungszentrum für barrierefreies Planen und Bauen	Goetheallee 37 01309 Dresden Telefon: 0351 317460 dresden@aksachsen.org www.aksachsen.org
Selbsthilfenetzwerk Sachsen Kompetenz- und Beratungsstelle für barrierefreies Planen und Bauen	Michelangelostraße 2/EG 01217 Dresden Telefon: 0351 479350-15 Fax: 0351 479350-17 naumann@selbsthilfenetzwerk-sachsen.de www.selbsthilfenetzwerk-sachsen.de

Fördermittelbeantragung	
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Referat Personen- und Güterverkehr Herr Lars Becker	Stauffenbergallee 24 01099 Dresden Telefon: 0351 813944-20 Fax: 0351 813940-99 OEPNV_Foerderung@lasuv.sachsen.de Internet: www.lasuv.sachsen.de
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH Herr Andreas Liebig	Leipziger Straße 120 01127 Dresden Telefon: 0351 85265-34 andreas.liebig@vvo-online.de
Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH Frau Ilka Hunger	Rathenauplatz 1 02625 Bautzen Telefon: 03591 3269-36 i.hunger@zvon.de

Unterstützung bei der Fördermittelbeantragung	
Landkreis Bautzen Straßen- und Tiefbauamt	Bahnhofstraße 4 02625 Bautzen Telefon: 03591 5251-66000 Fax: 03591 5250-66000 sta@lra-bautzen.de

Fahrgastinformationssystem	
vci Dresden Frau Anne Pfundt (Projektkoordination)	Brucknerstraße 9 01309 Dresden Telefon: 0351 31407-55 anne.pfundt@vcidresden.de
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH Herr Andreas Liebig	Leipziger Straße 120 01127 Dresden Telefon: 0351 85265-34 andreas.liebig@vvo-online.de
Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH Frau Ilka Hunger	Rathenauplatz 1 02625 Bautzen Telefon: 03591 3269-36 i.hunger@zvon.de

Stand der Veröffentlichung Mai 2022

Impressum

Landratsamt Bautzen
Straßenverkehrsamt
Macherstraße 55
01917 Kamenz
E-Mail: verk-amt@lra-bautzen.de
<https://www.landkreis-bautzen.de/landratsamt/organisation/strassenverkehrsamt/57>

Angela Ulmer
Ansprechpartnerin für den Personen- und Schülerverkehr
Telefon: 03591 5251-36400
Email schueler@lra-bautzen.de