

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0001	Portal	07.01.2022	Regionaler Nahverkehrsverb and Marburg-Biedenkopf	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Unsere Stellungnahme	wir haben Ihre Teilfortschreibung zur Kenntnis genommen. Wir haben keine Bedenken bzw. Anmerkungen.	./.	./.
0002	Portal	04.01.2022	Stadt Diemelstadt	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?		Es bestehen von Seiten der Stadt Diemelstadt keine Einwendungen gegen die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans.	./.	./.
0003	Portal	02.02.2022	RegioTram Gesellschaft mbH	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	2.2.5.2 Anforderungen	Die Beschreibung der Verlagerung des Rollstuhlplatzes im Mehrzweckbereich von RegioTram Fahrzeugen kann nur umgesetzt werden, wenn der Klappprampenschrank funktional so geändert wird, dass er stabil genug ist, entstehende Kräfte bei Unfällen o.ä. standzuhalten. Das ist derzeit nicht gegeben. Folglich kann die unter I. beschriebene Verlagerung des Platzes unter den derzeitigen Bedingungen nicht umgesetzt werden. In diese vorgesehene Anforderung wurde meines Wissens weder die RT-Werkstatt noch der Fahrzeughersteller vorab eingebunden. Die Anforderungen II. bis VI. werden im Rahmen des geplanten Refits umgesetzt. - bitte unter 2.2.5.3 im letzten Satz den Verweis in 2.2.5.2 korrigieren - bitte unter 2.4.4.3 unter I. die Jahreszahl korrigieren	Refit RT	Anforderung entspricht den Abstimmungen in der AG Fahrgastraum der RT-Fahrzeuge und soll beibehalten werden; Bestimmung ergänzt durch "Sofern technisch im Rahmen des Refit umsetzbar"
0004	Portal	03.02.2022	Kreis- und Hansestadt Korbach	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen im Bereich der Hansestadt Korbach	Hiermit möchten wir Ihnen den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus in Korbach mitteilen: Die Haltestellen in Eppe, Lengefeld und Meininghausen wurden im Jahr 2021 barrierefrei ausgebaut. Hier kann Vollzug gemeldet werden. Die Haltestellen in Hillershausen, Alleringhausen, Goldhausen, Lelbach, Nieder-Ense, Strothe und Ober-Ense sind für das laufende Jahr 2022 vorgesehen. Hier laufen die letzten Planungen und Abstimmungsgespräche. Die Haltestellen in Nordenbeck wurden aufgrund der Gesamtplanungen für die Ortsdurchfahrt zunächst zurückgestellt. Der Umbau ist nunmehr für das Jahr 2023 vorgesehen	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0005	Portal	02.02.2022	Magistrat der Stadt Immenhausen	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Anlage 01	NVV Hst.-Pos. 20344302 = barrierefrei Standart 2016 20345901 = Kasseler Bord vorhanden, Takt. Leitsystem fehlt noch 20344702 = Kasseler Bord vorhanden, Takt. Leitsystem fehlt noch 20345101 + 20345102 = Haltestelle existiert nicht mehr	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0006	Portal	07.02.2022	Gemeinde Ludwigsau	3.4 Beschlussfassung	Allgemeine Stellungnahme zur "Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans - Vollständige Barrierefreiheit"	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Gemeindevorstandssitzung vom 27.01.2022 äußerte sich der der Gemeindevorstand der Gemeinde Ludwigsau positiv zur "Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans - Vollständige Barrierefreiheit". Der Beschluss lautete wie folgt: "Es erfolgt Kenntnisnahme. Das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird sukzessive weiterverfolgt."	./.	./.
0007	Portal	09.02.2022	Stadt Vellmar	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Barrierefreie Haltestellen	Stellungnahme der Stadtverwaltung Vellmar: Die im Entwurf für das Beteiligungsverfahren (Stand 21.12.2021) zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im Hinblick auf eine vollständige Barrierefreiheit dargestellten Ergebnisse für das Stadtgebiet Vellmar sind korrekt erfasst. Änderungswünsche ergeben sich keine. Die insgesamt empfohlenen Umbaumaßnahmen gemäß der Priorisierungsstufe 2 von zwei Haltestellen mit insgesamt vier Haltepunkten werden angestrebt, wobei die Umsetzungszeitpunkte zeitlich noch nicht bestimmt werden können.	./.	./.
0008	Portal	10.02.2022	Magistrat der Stadt Schwalmstadt	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Barrierefreiheit	Die Konfirmationsstadt Schwalmstadt bedankt sich für die Möglichkeit zur „Teilfortschreibung Nahverkehrsplan – Vollständige Barrierefreiheit“ Stellung nehmen zu können. Wir haben das Ziel unseren Bürgerinnen und Bürgern vollständig barrierefreie Zugänge zu Bus und Bahn gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu ermöglichen. Geplant ist auch im Jahr 2022 und 2023 weitere Maßnahmen zur Erreichung des Zieles umzusetzen. Um den gewünschten Qualitätsstandard zu erreichen und den Umfang an Haltestellen umsetzen zu können sind wir allerdings auf ausreichend Fördergelder angewiesen. Daher befürworten wir die geplante Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans des NVV.	./.	./.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0009	Portal	10.02.2022	Gemeindevorstand der Gemeinde Kaufungen	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Anlage 1 Ausbaustand	Guten Tag, zur NVV Hst.-Position 20348001 und 20348002 Haltestellen Kaufungen Oberkaufungen Höhenweg, dort wurde bei einer Begehung mit NVV und HessenMobil festgestellt, dass ein Ausbau technisch nicht möglich ist bzw. die Platzverhältnisse nicht gegeben sind. Daher ist kein Ausbau geplant. Die Aussage "< Ausbau in der 2. Stufe" unter den Bemerkungen ist daher eher optimistisch. Richtig wäre Ausbau technisch nicht möglich/wirtschaftlich nicht sinnvoll. Mit freundlichen Grüßen Harald Stückrad Gemeinde Kaufungen	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0010	Portal	14.02.2022	Gemeinde Allendorf (Eder)	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	NVV Hst.-Pos. 20500801 und 20500802, Waldeck-Frankenberg, Allendorf (Eder), Abzweig Osterfeld	Ein barrierefreier Ausbau der beiden Haltestellen an der B236, Abzweig Osterfeld, wäre aus Sicht der Gemeinde völlig nutzlos, da die Haltestellen aufgrund der Entfernung von 1,3 km zur Ortslage, so gut wie gar nicht mehr frequentiert werden. Es besteht überdies keine barrierefreie Wegeverbindung zwischen der Ortslage und den Haltestellen. Außer wenigen Schülern, die dort aussteigen müssen, weil der genutzte Linienverkehr nicht bis nach Osterfeld Mitte fährt, gibt es dort keine Fahrgäste mehr. Ein barrierefreier Ausbau dieser Haltestellen wird daher seitens der Gemeinde Allendorf (Eder) abgelehnt. Aufgrund der geringen Frequentierung regen wir an, die Haltestellen an der B236 aufzugeben.	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0011	Portal	14.02.2022	Gemeinde Allendorf (Eder)	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	NVV Hst.-Pos. 20500901, Waldeck-Frankenberg, Allendorf (Eder), Kämmersmühle	Die Haltestelle "Kämmersmühle" existiert nicht mehr. Die Beschreibung betrifft die Haltestelle Haine "Neue Straße".	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0012	Portal	14.02.2022	Gemeinde Allendorf (Eder)	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	NVV Hst.-Pos. 0, Waldeck-Frankenberg, Allendorf (Eder), Rennertehausen, Mitte	Die Bemerkungen zu dieser Position betreffen nicht die Haltestelle Rennertehausen "Mitte", sondern die Haltestelle Osterfeld "Mitte".	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0013	Portal	16.02.2022	Verein zur Förderung der Autonomie Behinderter (fab) e.V.	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Zu 2.2.2.1 auf Seite 12 Fristen	Zu 2.2.2.1 auf Seite 12 heißt es: „Bis zum Dezember 2027 wird in Nordhessen die Busflotte dann fast komplett ausgetauscht sein. Einzig im Bündel ‚409-Melsunger Umland‘ besteht noch eine Verlängerungsoption bis 2029.“ So sehr es zu begrüßen ist, dass es eine klare Perspektive gibt, dass die Busflotte in Nordhessen mit barrierefreien Fahrzeugen ausgestattet wird, so ist es angesichts einer gesetzlichen Verpflichtung zum 1.1.2022 aus unserer Sicht nicht akzeptabel, dass diese Frist noch so lange verlängert wird und im Bündel 409-Melsungen-Umland sogar bis ins Jahr 2029 reichen soll. Hier lohnt sich unseres Erachtens ein Blick in den Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP auf Bundesebene, wo es auf Seite 78 in Sachen barrierefreier öffentlicher Nahverkehr heißt: „Wir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen.“ Um diese Absicht wissend, ist es für uns und u.E. auch für einen Nahverkehrsplan nicht akzeptabel und zielführend, sich darauf nicht einzustellen und den bereits vorhandenen und von der Koalition geplanten gesetzlichen Anforderungen bewusst nicht nachzukommen.	Bündel 409	Ergänzung am Anfang von 2.2.2.2.: Zielstellung ist es, die Busflotte bis Dezember 2027 vollständig barrierefrei zu modernisieren. Ergänzung am Ende von 2.2.2.3: Sofern Verlängerungsoption dann Bedingungen
0014	Portal	16.02.2022	Verein zur Förderung der Autonomie Behinderter (fab) e.V.	2.2.4 Tram	Zu 2.2.4.1. Noch vorhandene Hochflurfahrzeuge	Zu 2.2.4.1 Auf Seite 20 heißt es: „Die KVG verfügt über 77 Niederflurstraßenbahnen, 10 Niederflurbeiwagen und drei Hochflurfahrzeuge als Reserve für die Morgenspitze. Bei den Niederflurfahrzeugen handelt es sich um Drehgestellfahrzeuge mit einem Niederfluranteil von 70 %. Das Durchschnittsalter der Niederflurstraßenbahnfahrzeuge im Aufgabenträgergebiet liegt bei 19,1 Jahren.“ Hier gilt es u.E. auch die noch drei vorhandenen Hochflurfahrzeuge durch barrierefreie Fahrzeuge zu ersetzen, um auch in Spitzenzeiten einen vollständig barrierefreien Straßenbahnverkehr sicherzustellen.	Tram Hochflur ersetzen	2.2.4.2 geändert: Es ist vor allem erforderlich, die noch drei vorhandenen Hochflurfahrzeuge durch barrierefreie Fahrzeuge zu ersetzen, um auch in Spitzenzeiten seitens der Fahrzeuge die Grundlagen für einen vollständig barrierefreien Straßenbahnverkehr sicherstellen zu können. Hinsichtlich der Anforderungen und Maßnahmen sei ansonsten auf die derzeit noch in Bearbeitung befindliche Teilfortschreibung vollständige Barrierefreiheit des Nahverkehrsplanes der Stadt Kassel verwiesen.
0015	Portal	16.02.2022	Verein zur Förderung der Autonomie Behinderter (fab) e.V.	2.2.5 RegioTram	Zu 2.2.5.1 Seite 22 unterschiedliche Bahnsteighöhe	Zu 2.2.5.1 auf Seite 22 Die Probleme mit den unterschiedlichen Bahnsteighöhen müssen angepackt und entsprechende Lösungen für die RegioTram gefunden werden, die eine gleichberechtigte barrierefreie Nutzung ermöglichen. Steigungen beim Ein- und Ausstieg von 14,1 % und 8,8 % sind viel zu hoch. Diese mögen als kurzfristige angemessene Vorkehrung im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention vielleicht gerade noch für einen gewissen Übergangszeitraum angewandt werden, sind auf mittlere und längere Sicht jedoch nicht akzeptabel. Solche Steigungen sorgen bei Rollstuhlnutzer*innen für Verunsicherung sowie zu Gefahren. Auch die damit verbundenen langen Einstiegszeiten belastet das Personal, die rollstuhlnutzende Person sowie die Mitreisenden.	Bahnsteighöhen RT/SPNV	Sowohl im Tramnetz (s. auch -> NVP-Teilfortschreibung Stadt Kassel) als auch im (Bundes-)Eisenbahnnetz werden entsprechende Konzepte zum Bahnsteigausbau verfolgt. Die nicht barrierefreien Rampenneigungen werden nur als Übergangskonzept angesehen, wobei der Ausbau im Eisenbahnnetz nur langfristig möglich sein wird.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0016	Portal	16.02.2022	Verein zur Förderung der Autonomie Behinderter (fab) e.V.	2.3.3 Bedienung von Haltestellen durch flexible Bedienungsformen	Zu 2.3.2.1 Seite 25ff nicht barrierefreie Bushaltestellen	<p>Zu 2.3.2.1 Seite 25ff</p> <p>Die Tatsache, dass außerhalb der Stadt Kassel nur 739 von 5.618 Bushaltestellen als barrierefrei bezeichnet werden können, macht die Versäumnisse in diesem Bereich während der letzten Jahre mehr als deutlich. Vor allem da schon zum 1. Januar 2013 die entsprechende Verpflichtung zur Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz mit dem Stichtag 1. Januar 2022 festgeschrieben wurde und Behindertenverbände schon seit Jahrzehnten einen barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr einfordern. Aufgrund dieses Versäumnisses kann bei einem solch geringen Anteil an barrierefreien Bushaltestellen in keiner Weise von einem barrierefreien Busverkehr gesprochen werden. Ein solch eklatantes Versäumnis erfordert schnelle konzertierte Maßnahmen mit einem viel umfassenderen Kurzfristprogramm zum Umbau der Haltestellen und der Verankerung angemessener Vorkehrungen zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen, um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Dies ist in den Ausführungen bisher nicht zu erkennen und kann von uns so nicht akzeptiert werden.</p> <p>Der Satz: „In eine Priorität 3 werden Haltestellen zumeist der Zielkategorie E eingeteilt, deren Ausbau aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist.“ auf Seite 30 kann unseres Erachtens so nicht stehen bleiben. Für uns ist verständlich, dass es eine Priorisierung der Maßnahmen gibt, aber im Sinne eines vollumfänglich barrierefreien Nahverkehrs muss es darum gehen, auch an solchen Haltepunkten nach Lösungen bzw. übergangsweise nach angemessenen Vorkehrungen zur gleichberechtigten Teilhabe am öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention zu suchen, wie ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist, statt dies aus Kostenerwägungen einfach außen vor zu lassen. Barrierefreiheit kann nicht einfach aus Kostenabwägungen verwehrt werden. Barrierefreiheit ist nach der UN-Behindertenrechtskonvention ein Menschenrecht. Daher müssen bei weiterhin nicht barrierefreien Haltestellen alternative barrierefreie Beförderungsangebote geschaffen werden, die dem Bedarf behinderter Menschen gleichberechtigt Rechnung tragen.</p> <p>In dieser Stellungnahme verzichten wir aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen auf die Situation einzelner Haltestellen einzugehen. Uns ist jedoch wichtig, auf das Partizipationsgebot der UN-Behindertenrechtskonvention hinzuweisen, so dass wir empfehlen, bei den entsprechenden Umbaumaßnahmen bzw. bei der Suche nach Lösungen oder angemessenen Vorkehrungen vor Ort die zuständigen Behindertenbeauftragten, -beiräte bzw. Gemeindevertretungen zu konsultieren und</p>	erst wenige Hst barrierefrei	<p>Weitere Ausbauplanungen werden in der NVP-Teilfortschreibung festgeschrieben; NVV berät die zuständigen Straßenbausträger (zumeist Kommunen) und weist sie auf die Verpflichtung hin. Planung und Realisierung der Einzelprojekte gestalten sich oft langwierig. Deshalb wird ein Konzept mit Ausbauprioritäten verfolgt, um möglichst schnell flächendeckend ein wachsendes Angebot an barrierefreier Mobilität bereitstellen zu können.</p> <p>Gründe für Nicht-Ausbau von Haltestellen wurden konkretisiert (Ziffer 2.3.2.3. lit. d)</p> <p>Die verstärkte Einbeziehung der Behindertenbeauftragten wird angestrebt.</p>
0017	Portal	16.02.2022	Verein zur Förderung der Autonomie Behinderter (fab) e.V.	2.3.3 Bedienung von Haltestellen durch flexible Bedienungsformen	Zu 2.3.2.1 Seite 25ff nicht barrierefreie Bushaltestellen	<p>Auf Seite 31 bleiben die Pläne für die Umsetzung der Maßnahmen in der Priorität 2 ohne konkreten Zeithorizont. Dies ist so nicht akzeptabel nachdem bereits die Umsetzung bis zum 1.1.2022 versäumt wurde und nun unseres Erachtens konkrete Umsetzungspläne mit entsprechenden Zeithorizonten nötig sind. Unsere Kritik an den Plänen für die Priorität 3 haben wir bereits dargelegt. Hier gilt es zumindest nach alternativen Möglichkeiten für einen barrierefreien Einstieg im Sinne von angemessenen Vorkehrungen nach der UN-Behindertenrechtskonvention zu suchen, bis ein Umbau möglich wird.</p> <p>Auf Seite 32 heißt es: „Bei ca. 1.300 Haltestellenpositionen ist auch mittel- und langfristig kein barrierefreier Ausbau vorgesehen.“ Diese Einschätzung und Haltung stößt auf unsere Ablehnung. Es kann schlichtweg nicht ernst gemeint sein, dass im Bereich des NVV mit 1.288 Bushaltestellen mehr als jede Fünfte der Bushaltestellen überhaupt nicht barrierefrei umgestaltet werden sollen. Wenn am Ende beispielsweise im Landkreis Waldeck-Frankenberg bei 485 von 1.314 Haltestellen kein barrierefreier Ausbau vorgesehen ist, also fast 37 Prozent, dann ist das eine massive Einschränkung für mobilitätsbehinderte Menschen. Dies kann nicht im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sein und stellt für uns eine weitere nachhaltige Diskriminierung dar. Hier gilt es zumindest in einem ersten Schritt mit angemessenen Vorkehrungen für eine gleichberechtigte Beförderung mobilitätsbehinderter Menschen an allen Haltepunkten zu sorgen.</p>	fehlender Zeithorizont	<p>Die zeitliche Staffelung des Umbaus der Haltestellen ist im Investitionsprogramm enthalten.</p> <p>Gründe für Nicht-Ausbau von Haltestellen wurden konkretisiert (Ziffer 2.3.2.3. lit. d) Besonders im ländlichen Raum gibt es zahlreiche Haltestellen gibt, bei denen die genannten Gründe zutreffen.</p>
0018	Portal	16.02.2022	Verein zur Förderung der Autonomie Behinderter (fab) e.V.	2.4.3 Fahrgastinformation in Fahrzeugen	Zu 2.4.3.3 Seite 45 Lautsprecherdurchsagen innerhalb und außerhalb der Fahrzeuge	<p>Zu 2.4.3.3 Seite 45</p> <p>Bei den Durchsagen in den Fahrzeugen ist eine gute Akustik sicherzustellen. Gerade für sehbehinderte Menschen, aber auch für Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen sind gut verständliche Durchsagen enorm wichtig, so dass deren Hörqualität und Lautstärke entsprechend verschiedener Lautstärkepegel im Bus immer wieder überprüft und bei Bedarf nachjustiert werden muss. Gerade bei den Ansagen per Außenlautsprecher bei Bussen und Bahnen stellen wir fest, dass diese oft nicht betätigt bzw. deren Lautstärke nicht gut angepasst ist. Hier bedarf es entsprechend besserer Ausrüstungen und Bewusstseinsbildung bei den Fahrer*innen. Es muss sichergestellt werden, dass die Fahrer*innen die Informationen per Lautsprecher und Schriftanzeige auch betätigen, denn dies wird oft vergessen bzw. man hat zuweilen den Eindruck, dass dies nach Lust und Laune der Fahrer*innen funktioniert bzw. bedient wird. Die zuweilen auftretende Folge, dass man eine Haltestelle oder einen Bus bzw. eine Bahn wegen schlechter oder fehlender Durchsagen verpasst und weiterfährt, ist nicht akzeptabel sowie die Unsicherheit der Fahrgäste, die durch schlechte oder nicht vorhandene Durchsagen entsteht.</p>	Durchsagen	<p>Diese und andere Belange der Barrierefreiheit müssen auch wiederkehrender Bestandteil von Fahrpersonalschulungen sein, ebenso im Falle von Qualitätskontrollen überprüft und ggfs. nachjustiert werden.</p> <p>Die Ziffern 2.4.6 Personalschulungen und 2.4.7 Qualitätskontrollen wurden im Textteil ergänzt. Auf Aspekte der Akustik wird besonders hingewiesen.</p>
0019	Portal	22.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	PBefG - Folgerungen für die Aufgabenstellung	<p>Die Teilfortschreibung ist eine Folge der Vorgaben des PBefG. Diese erfordern zunächst, den unbestimmten Rechtsbegriff "vollständige Barrierefreiheit" in Form von qualitativen und quantitativen Fähigkeitsanforderungen (Fähigkeitsprofil) auszufüllen. Hierauf aufbauend ist ein SOLL : IST - Vergleich (Fähigkeitsanforderungen vs. gegebenen Ausstattungsstand) anzustellen und die Maßnahmen zum Schließen der Fähigkeitslücke zu definieren. Zudem sind die gesetzlich eingeräumten Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit zu benennen und zu begründen. Diese Aufgabenlogik wird in der Fortschreibung mit der regelmäßigen Abfolge ("Dreiklang") von Bestand -Anforderungen - Maßnahmen auch grundsätzlich entsprochen. Demgegenüber findet sich diese Aufgabenlogik im Einführungsabsatz zu Abschnitt 2 nur teilweise wieder; die "Maßnahmen" und "Ausnahmen" werden hier nicht adressiert.</p> <p>Daher schlage ich folgende Fassung dieses Abschnitts vor: "Nachdem in Ziffer 1.1 bereits die Vorgabe des PBefG vorgestellt wurde, (Text beibehalten) analysiert und darauf aufbauend die Anforderungen, die MAßNAHMEN und die AUSNAHMEN formuliert, wie die Aufgabe im Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes umgesetzt werden soll</p>	Bestand - Anforderungen - Maßnahmen	Textvorschlag übernommen

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0020	Portal	22.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Aufgabenträgerschaft ? // Wie verhält sich die Teilfortschreibung zu den Festlegungen im bestehenden lokalen NVP?	1. Das Dokument ist eine Teilfortschreibung (Entwurf) des (u.a.) bestehenden lokalen NVP S-E-K/ Nahverkehrsplanes des Schwalm-Eder-Kreises. Dieser wurde in Zuständigkeit des Landkreises durch den Kreistag verabschiedet und zuvor durch die beauftragte "NSE / Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH" erarbeitet. Die Teilfortschreibung soll nunmehr offensichtlich ein "Produkt" des NVV / Nordhessischen Verkehrsverbundes werden. Der vorliegende Entwurf erteilt keine Auskunft über eine dementsprechende Zuordnung der Aufgabenträgerschaft. Es bedarf daher der Klarstellung, auf welcher Grundlage der NVV zur Teilfortschreibung des in der Verantwortung des Landkreises stehenden lokalen NVP befugt ist. Der im Anschreiben des NVV vom 21.12.2021 (Beteiligungsverfahren...) gegebene Hinweis auf die Absicht der Landkreise "... in ihren Beschlüssen zur Fortschreibung (der lokalen NVP) auf diese Teilfortschreibung zu verweisen", lässt zwar auf eine entsprechende Abstimmung auch mit dem Schwalm-Eder-Kreis schließen, er ist gleichwohl keine hinreichende Erklärung / Antwort auf die vorstehende Infragestellung. Hierzu empfehle ich eine Klarstellung im Dokument.	lokale NVP	Textergänzung Ziffer 1, 3. Absatz: "Diese beziehen sich insofern auf Angaben zu Haltestellen und Fahrzeugen lokaler Busverkehre wie auch auf Belange der Fahrgastinformation und Kommunikation auch auf die jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne der fünf nordhessischen Landkreise und schreiben diese hinsichtlich der Aussagen zu diesen Belangen fort. Auch Beteiligung und Beschlussfassung erfolgen entsprechend gleichermaßen auf lokaler und regionaler Ebene, so wird diese Teilfortschreibung des NVP gleichermaßen vom NVV-Aufsichtsrat wie auch von den Kreistagen beschlossen. "
0021	Portal	22.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Aufgabenträgerschaft ? // Wie verhält sich die Teilfortschreibung zu den Festlegungen im bestehenden lokalen NVP?	2. Die Teilfortschreibung lässt offen, ob und ggf. wie sich ihr Inhalt auf die im lokalen NVP des S-E-K (2014 - 2019), der bis zu einer Neuaufstellung wohl gültig bleibt, an mehreren Stellen getroffenen Aussagen zur Barrierefreiheit auswirken sollen/werden? Möglicherweise sollen sie mit Inkrafttreten der Teilfortschreibung ganz oder teilweise unwirksam werden? Allerdings würde eine vollständige Außerkraftsetzung auch Themen und Inhalte betreffen, die in der Fortschreibung nicht oder verkürzt behandelt werden, z. B. Teile des im Abschnitt des NVP - Anforderungsprofil, Nr. 3.4 "Barrierefreiheit" ausführlicher dargestellten rechtlichen Rahmens, z. B. die im selben Abschnitt, Nr. 7.2 aufgeführten Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG -zumal vorgesehen ist, die den Eisenbahnverkehr betreffenden Belange der Barrierefreiheit im Rahmen der späteren Aufstellung des NVP zu behandeln, z. B. die im Abschnitt - Schwachstellenanalyse, Nr. 2 "Vorgaben zur Barrierefreiheit". Demgegenüber wäre ein vollständiges Aufrechterhalten der Aussagen des NVP nicht vereinbar mit der Fortschreibung. Hierzu bedarf es der Klarstellung.	lokale NVP	siehe 0020
0022	Portal	22.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Aufgabenträgerschaft ? // Wie verhält sich die Teilfortschreibung zu den Festlegungen im bestehenden lokalen NVP?	3. Die in Ziff. 1. (Seite 4) getroffene Aussage: "Insofern werden..... die Themen behandelt, die zur ERFÜLLUNG DIESER VORGABE betrachtet werden müssen" ist (für mich) zumindest teilweise unverständlich und irritierend. Sie vermag m. E. zu suggerieren, dass ALLE Vorgaben noch zeitgerecht erfüllt werden könnten. Tatsache ist jedoch, dass die quantitativen und qualitativen Vorgaben (= vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖVP) zum Zeitpunkt der terminlichen Vorgabe (= 01. Januar 2022) überwiegend NICHT ERFÜLLT worden sind. Desgleichen wurde die zu derselben Terminvorgabe eingeräumte Möglichkeit, zur Abwendung der gesetzten Frist Ausnahmen im NVP konkret zu benennen und zu begründen, NICHT ERFÜLLT. Dieser gegebene Sachstand ist mit der o. g. Formulierung kaum in Einklang zu bringen. Ich empfehle, diesem Aspekt Rechnung zu tragen und schlage folgende Formulierung vor: " Insofern werden(wie bisher)..... die Themen behandelt, die - ungeachtet der bereits überschrittenen gesetzlichen Terminvorgabe - zur Erfüllung der inhaltlichen / funktionalen Vorgaben betrachtet werden müssen und insbesondere das konkrete Benennen und Begründen von Ausnahmen darlegen (Anmerkung des Verfassers: Auf den Punkt gebracht, geht es bei der Fortschreibung doch hauptsächlich um die Benennung und Begründung von Ausnahmen, weil die vollständige Barrierefreiheit in der Nutzung des ÖVPN noch auf Jahre hinaus nur schrittweise und langfristig zu erreichen sein wird. Würde die konkrete Benennung / Begründung von Ausnahmen nicht noch zeitnah zum 01.01.2022 nachgeholt, wäre gerade dieses Nichterfüllen der gesetzlichen Vorgaben juristisch anfechtbar. Nach fachkundiger Auffassung und Auskunft wären Verbandsklagen möglich und wohl auch naheliegend). Im Übrigen bleibt zu bedenken, ob aus Gründen der Transparenz (und Glaubwürdigkeit) der Fortschreibung an dieser Stelle (Ziff. 1) nicht auch eine kurze Begründung des Nichteinhaltens des gesetzlichen Termins (01. Januar 2022) gegeben werden	Zeitliche Vorgaben nicht erfüllt	Text Ziffer 1, 2. Absatz angepasst, auf Pflicht zur Benennung von Ausnahmen hingewiesen
0023	Portal	22.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.1 Einteilung der Busse in Fahrzeugkategorien	Ergänzung der Fahrzeugkategorien	Nach der in Ziffer 2.2.1 getroffenen Einteilung entsprechen die Busse der Kategorie "LAND" in Übereinstimmung mit der Klasse II gemäß UN ECE R107 den Fahrzeugen, die zusätzlich zum Fahrer mehr als 22 Fahrgäste befördern können. Demgegenüber werden in Ziffer 2.2.2.1 in der Auflistung der Bestandsfahrzeuge der Kategorie "LAND" u.a. auch 27 Klein- und Midibusse aufgeführt, obwohl sie mutmaßlich wohl den Fahrzeugen der Kategorie (gem. UN ECE R107) zuzuordnen sind, die zusätzlich zum Fahrer bis zu 22 Fahrgäste befördern können und in die Klassen A oder B eingeteilt sind. Dieser Widerspruch sollte aufgelöst werden, z. B. durch die Aufnahme der zusätzlichen Kategorie " Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer bis zu 22 Fahrgäste befördern können" und der zusätzlichen Fahrzeugklassen "A" und / oder "B" (soweit zutreffend) in die Ziffer 2.2.1 bei gleichzeitiger Zuordnung dieser Fahrzeuge zur Kategorie "LAND".	STADT/LAND	EU-Norm ergänzt (Text in Klammer)
0024	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.2 Anforderungen	1. Im Einführungsabsatz zu Ziffer 2.2.2.2 "Anforderungen" ist festgelegt, dass die Anforderungen in den Ausschreibungen des NVV definiert werden. Wie passt diese Festlegung mit der in Ziffer 2 - Einführungsabsatz - dargelegten Aufgabenbeschreibung zusammen, welche die Formulierung der Anforderungen ausdrücklich dieser Fortschreibung zuweist? Und ist es üblicherweise, ggf. einer Dokumentenhierarchie folgend, nicht so, dass die in einem NVP definierten Fähigkeitsanforderungen die Grundlage für die Ausschreibungen bilden sollte? Für den Fall einer Anerkennung dieses Einwands, schlage ich folgende Eingangsformulierung zur Ziffer 2.2.2.2 "Anforderungen" vor: (Beibehaltung der beiden ersten Sätzen)..... "Auf Basis weiterer gesetzlicher Vorgaben und der technischen Regelwerke werden folgende spezifische Fähigkeitsanforderungen für barrierefrei Busse definiert. Die Aufzählung der Ausstattungsmerkmale ist nicht endgültig und bedarf im Lichte der jeweils aktuellen Erkenntnisse der Anpassung. Sie bilden zugleich die Grundlage für die Ausschreibungen des zuständigen Aufgabenträgers. In den Ausschreibungen sind weitere Spezifizierungen möglich.	NVP als Vorgabe für VergabeV	Text geändert und Hinweis auf Ausschreibungsunterlagen in 2.2.2.3 verschoben.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0025	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.2 Anforderungen	2. Zu den in dieser Ziffer festgelegten Einzelanforderungen (I. bis XIII) wird keine Zuordnung zu den Fahrzeugkategorien vorgenommen. Als weitgehend sicher ist wohl anzunehmen, dass sie von den Fahrzeugen der Kategorie "Land", die mehr als 22 Fahrgäste befördern können, erfüllt werden sollen. Aber was ist mit den Fahrzeugen, die bis zu 22 Fahrgäste befördern können, also den Klein- und Midibussen? Ist für diese Fahrzeuge noch ein eigenes Anforderungsprofil vorzusehen? Oder soll im angestrebten Zielsystem gar ganz auf solche Fahrzeuge verzichtet werden? Hierzu ist eine Klarstellung erforderlich. Sofern diese Fahrzeuge nur noch als Übergangslösung dienen sollen oder im Zielsystem mit eingeschränkter Barrierefreiheit zum Einsatz kommen sollen, wären sie im Sinne des PBefG als Ausnahmen zu benennen und zu begründen.	STADT/LAND	Anforderungen gelten, wenn nicht anders angegeben, auch für Klein- und Midibusse
0026	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.2 Anforderungen	1. Den hier aufgelisteten Einzelanforderungen (I. bis XIII.) stimme ich grundsätzlich zu. 2. In Anlehnung an den Schlussbericht der STUVA e. V. (siehe Fußnote), Ziffer 4.2.2, Seite 70 ff, empfehle ich zu prüfen, ob die Einzelanforderung II. "Türen" ggf. durch weitere Spezifizierungen zum Türsystem (Ziffer 4.2.2.2 des genannten Berichtes) und / oder die Anbringung spezifischer Öffnungstaster zur Türbedienung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Ziffer 4.2.2.3 des genannten Berichtes) ergänzt werden sollten.	Türen	Spezifische Öffnungstaster sind in Anforderungen der Verdingungsunterlagen vorhanden
0027	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.2 Anforderungen	Nachtrag der Fußnote zur vorgeschlagenen Ergänzung der Türsysteme (Einzelanforderung II.): Schlussbericht "Vollständige Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN", Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen - STUVA e.V., Köln, März 2021.	Türen	Aussagen zu den Türsystemen wurden (neu) in 2.2.2.3 unter lit. e) ergänzt, hierbei ausdrücklich auf Schwenkschiebetüren abgestellt
0028	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.2 Anforderungen / Einsatz von Klapprampen	1. Die Adressierung der bezüglich des Einsatzes von Klapprampen geltenden Randbedingungen (Einzelanforderungen XIV. bis XVI.) im Zuge der Fähigkeitsanforderungen und die Zweckdienlichkeit dieser Randbedingungen vermag ich nicht nachzuvollziehen. Das Fähigkeitsprofil für Rampen ist in der Einzelanforderung VI. hinreichend beschrieben. Der erforderliche Einsatz von Rampen ist unstrittig und so auch in Ziffer 1.3.1 bereits ausreichend hergeleitet und begründet. 2. Die Randbedingungen XIV. und XV. sind im Kern eine Wiederholung von an anderer Stelle bereits getroffenen Aussagen und können entfallen. 3. Die Randbedingung XVI. beschreibt eine Situation, die den Einsatz von Rampen nicht erfordert und kann somit keine Randbedingung für den Einsatz von Rampen sein. Ich empfehle, diesen Passus zu streichen. 4. Die Einzelanforderung XIX. betrifft den Einsatz von Rampen. Ich empfehle, diesen Sachverhalt in die Einzelanforderung VI. aufzunehmen oder ihn daran anschließend zu platzieren. 5. Die Einzelanforderung XVIII. betrifft den Bau von Haltestellen und sollte dem Abschnitt 2.3 ... "Haltestellen" ... zugeordnet werden	Rampe	Angesichts der fehlenden Definitionen des Begriffs der vollständigen Barrierefreiheit wird auch die Eignung von Klapprampen thematisiert und ist Gegenstand von Diskussionen. Auch soll die Klapprampe nicht das Mittel der Wahl, sondern eher die Ausnahme zum Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit sein. Deshalb sehen wir es als erforderlich an, diese Punkte beizubehalten. Gleiches gilt für die weiteren Punkte der Aufzählung.
0029	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.2 Anforderungen / Einzelanforderung XVII. Busse ohne Kneeling oder Fahrzeugabsenkung	Zu Einzelanforderung XVII.: Der Zweck der BESCHAFFUNG von Bussen ohne Kneeling oder Fahrzeugabsenkung (nur) für begründete Fälle (Einzelfälle?) ist zunächst nicht nachvollziehbar. Es sei denn, die hier auch adressierten Fahrzeuge (Kleinbusse, PKW, Fahrzeuge ohne Luftfederung) bei denen Kneeling nicht möglich ist, würden in einem inneren Zusammenhang mit der vorstehenden Anforderung stehen, z. B. weil sie im Zielsystem weiterhin benötigt werden und zugleich das Gros der begründeten Fälle abbilden würden. Insofern wäre eine dementsprechende Präzisierung dieser Fähigkeitsanforderung angezeigt. Für den Fall, dass ein solcher innerer Zusammenhang nicht gegeben oder beabsichtigt ist, wären die eine BESCHAFFUNG von Bussen (ohne Kneeling oder Fahrzeugabsenkung) rechtfertigenden Fälle konkret zu benennen. Demgegenüber ist der EINSATZ von solchen Bestandsfahrzeugen in begründeten Fällen, z. B. als Übergangslösung, wohl geboten. Daher sollte der Begriff "Beschaffung" durch "Einsatz" ersetzt oder zumindest ergänzt werden. Wie auch immer - Busse ohne Kneeling oder Fahrzeugabsenkung entsprechen nicht dem Anforderungsprofil zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit und wären im Sinne des PBefG als Ausnahmen zu benennen und zu begründen.	kein Kneeling	Dies betrifft nur Pkw und Kleinbusse, andere Busse werden nicht mehr ohne Kneeling beschafft. Wir haben die Anmerkung zum Anlass genommen zu ergänzen, dass der Verzicht auf eine technisch mögliche Kneelingeinrichtung mit der Begründung, dass ersatzweise ein Klapprampe vorhanden sei, nicht zulässig ist.
0030	Portal	23.02.2022	Gemeindevorstand der Gemeinde Schrecksbach	3.2 Durchführung des Beteiligungsverfahrens	Allgemeine Stellungnahme	Sehr geehrte Damen und Herren, allgemein gesehen und unabhängig von der Thematik "Vollständige Barrierefreiheit" regt die Gemeinde Schrecksbach Folgendes an: Immer wieder erreichen uns Beschwerden seitens betroffener Einwohner/-innen aus dem OT Holzburg, dass die vorhandene Busanbindung unzureichend sei. Insbesondere weist der Ortsbeirat immer wieder hierauf hin. Diese Thematik wurde und wird nach wie vor in den kommunalen Gremien diskutiert. Aufgrund der gemachten Ausführungen bitten wir um Überprüfung der Gesamtsituation bezogen auf den OT Holzburg. Es wäre wünschenswert sich der Problematik anzunehmen und mit in die weiteren Planungen einzubeziehen.	NVP Schwalm-Eder	Nicht Gegenstand dieser Teilfortschreibung. Eingabe wird an die zuständige Stelle für die Planung der lokalen Busverkehre im Schwalm-Eder-Kreis weitergegeben.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0031	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.3 Maßnahmen / Corporate Design	<p>Gemäß der in Ziffer 2 für diese Teilfortschreibung skizzierte Abfolgelogik wären in diesem Abschnitt (2.2.2.2.3) die Maßnahmen zur Umsetzung der zuvor festgelegten Anforderungen zu beschreiben und zudem die Ausnahmen zu benennen und zu begründen. Stattdessen beschränken sich die derzeitigen Ausführungen zum einen auf den Hinweis, dass Busse in einem neuen Corporate Design bereits vorgestellt wurden und des Weiteren auf die Detailbeschreibung der Designmerkmale. Eine Einordnung dieser Informationen in den Gesamtzusammenhang des Zielsystems (= qualitatives und quantitatives Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit) wird nicht vorgenommen. Daher bleibt vorerst lediglich die Mutmaßung abzuleiten, dass in den Bussen mit / in diesem neuen Corporate Design wohlmöglich die zielführende Lösung der Aufgabe gefunden wurde.</p> <p>Ein derart festgelegtes Maßnahmenpaket hinterlässt jedoch offene Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ist das Corporate Design tatsächlich (nicht nur mutmaßlich) der festgelegte Lösungsweg? Wenn ja, wäre das klare Bekenntnis hierzu auch formal zum Ausdruck zu bringen. 2. Erfüllt das Corporate Design vollständig die festgelegten Fähigkeitsanforderungen? Eine gegebene Übereinstimmung oder auch Nichtübereinstimmung von SOLL (Anforderungen) und angestrebtem IST (Corporate Design) wäre in der Fortschreibung formal festzustellen. Bei nicht vollständiger Übereinstimmung wären die Maßnahmen zum Schließen der Lücke aufzuzeigen. <p>(Anmerkung: Dem Leser der Fortschreibung mag es ja zumutbar sein, durch seinen eigenen Vergleich der Anforderungen (2.2.2.2) mit den Maßnahmen (2.2.2.3) die Antwort selbst herauszufinden - dies kann, ja darf, jedoch keine offizielle Erwartung an den Adressatenkreis, an den sich die Fortschreibung richtet, sein).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Soll / kann das Corporate Design die Lösung für ALLE Fahrzeuge nach Art und Anzahl im Zielsystem sein? Wenn ja, wäre das offiziell festzulegen. Sofern dies nicht möglich oder beabsichtigt ist, wären für die davon nicht betroffenen Fahrzeuge alternative Lösungen in der Fortschreibung zu verankern. 4. Welche zeitliche und quantitative Realisierungsplanung zum Erreichen der Zielstandards ist vorgesehen? Die hierzu in Ziffer 2.2.2.1 gegebenen Informationen greifen viel zu kurz. Von einer Fortschreibung darf erwartet werden, dass sie eine Planung zum Aufwuchs der "Zielflotte" beinhaltet - nicht für jedes einzelne Fahrzeug, jedoch zumindest in Form von sog. Realisierungsmeilensteinen, z. B. eine jahresweise Entwicklungsplanung. Ein solcher Plan wäre dem derzeitigen Entwurfsstand der Fortschreibung noch hinzuzufügen. Zugleich wären die Fahrzeuge des Übergangsbetriebes als 	Corporate Design	Textergänzung vorgenommen, incl. Beschreibung von Ausnahmen, bei denen das neue Corporate Design (alleine) die Vorgaben nicht erfüllt und welche weiteren Verbesserungen geplant sind; Vergabezeitplan Bus wird als Anlage 01 (neu) beigefügt
0032	Portal	23.02.2022	Behindertenbeauftragter Schwalm-Eder-Kreis	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Ziffer 2.2.2.3 Maßnahmen / Benennung und Begründung von Ausnahmen	<p>Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des PBefG sollte, ja muss, die Teilfortschreibung belastbare Aussagen zu den möglichen "Ausnahmen" beinhalten. Für den Bereich der Fahrzeuge (Abschnitt 2.2.ff) sind diese bislang nicht konkret benannt und begründet worden.</p> <p>Da als sicher unterstellt werden kann, dass zumindest auf dem noch jahrelangen Weg bis zum Erreichen des Zielsystems und möglicherweise auch im Zielsystem selbst Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, die nicht oder nur eingeschränkt die gesetzten Zukunftsstandards erfüllen werden, ist deren Benennung und Begründung als Ausnahmen zwingend erforderlich. Ein solcher Ausnahmeplan wäre dem derzeitigen Entwurfsstand noch hinzuzufügen.</p> <p>Andernfalls wäre eine solche Unterlassung nach meiner Kenntnis nicht zuletzt auch juristisch anfechtbar.</p>	Ausnahmen	Vergabezeitplan Bus wird als Anlage 01 (neu) beigefügt
0033	Portal	23.02.2022	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	1.1 Die Regelung des Personenbeförderungsgesetzes	Abgrenzung zum Eisenbahnverkehr	Es wird aus unserer Sicht nicht deutlich dargestellt, dass sich die Anforderung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 gemäß Personenbeförderungsgesetz (§ 8 (3) PBefG) nicht auf den Eisenbahnverkehr bezieht (vgl. § 8 (1) PBefG). Dies sollte zur Klarstellung im Text erläutert werden. In diesem Zusammenhang weisen wir auch auf die Ausführungen in Kapitel 2.3 des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV hin.	Klarstellen: nicht Eisenbahn	wurde in Einleitung ergänzt
0034	Portal	23.02.2022	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	2.2.1 Einteilung der Busse in Fahrzeugkategorien	Fahrzeuganforderungen/Clean Vehicle Directive	<p>Im Zusammenhang mit unterschiedlichen Fahrzeugklassen wird in Ziffer 2.2.1 ausgeführt, dass „Busse der Kategorie STADT zumeist der Klasse I, Fahrzeuge der Kategorie LAND zumeist der Klasse II entsprechen“. Wir möchten darauf hinweisen, dass Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M3 und Aufbauart Klasse I und II – unabhängig von der Aufbauart im Stadtverkehr als auch im Regionalverkehr eingesetzt werden können. Die zulässigen Eigenschaften können den Einsatz der Fahrzeuge definieren. So ist z. B. eine Zulassung für 100 km/h ausschließlich mit der Aufbauart Klasse II möglich.</p> <p>Ferner möchten wir in Bezug auf die Beschaffung und Dienstleistungen rund um die Fahrzeuge auf das vom Bund beschlossene Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz) verweisen. Bei dem Gesetz handelt es sich weitgehend um eine 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Als öffentlicher Auftraggeber haben alle öffentlichen Auftraggeber die nach § 5 des SFBG die festgelegten Mindestziele insgesamt über den jeweiligen Referenzzeitraum einzuhalten, sofern die Vergaben und Fahrzeuge unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Hier ist zu berücksichtigen, dass der Anwendungsbereich von Omnibussen (Klasse M3) in der Aufbauart weiter differenziert wird. So fallen Stadtbusse (Aufbauart Klasse I) in den Anwendungsbereich, Überlandbusse (Aufbauart Klasse II) hingegen nicht. Im bisherigen Vergabedesign des RMV-Regionalbusverkehrs fallen faktisch die im Wettbewerb bietenden Verkehrsunternehmen nach betrieblichen und</p>	STADT/LAND	Die Fahrzeugklassen sind in 2.2.1 in ausreichender Tiefe beschrieben. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz ist nicht Gegenstand der Teilfortschreibung Barrierefreiheit.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0035	Portal	23.02.2022	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Abweichende Fahrzeuganforderungen des RMV	Die in Ziffer 2.2.2.2 dargestellten Anforderungen an die Fahrzeuge im BPNV sind weitestgehend deckungsgleich mit den Anforderungen gemäß Anlage 2 der Musterverdingungsunterlagen des RMV "Mindestanforderungen an die Fahrzeuge" (bezieht sich ausschließlich auf Fahrzeuge des Linienverkehrs, nicht auf Fahrzeuge im Gelegenheits- oder On-Demand-Verkehr bzw. für flexible Bedienungsformen). Wir möchten darauf hinweisen, dass folgende Abweichungen bestehen: IV: Mehrzweckfläche mindestens 1300 x 700 mm, in der Regel jedoch größer. - Hier fordert der RMV bereits seit 2018 eine große Sondernutzungsfläche mit den Maßen 2000mm x 900mm. VI: Es ist eine Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen an der Tür mit direktem Zugang zur Sondernutzungsfläche vorzuhalten. Diese/r ist an den Haltestellen auf Anforderung der mobilitätseingeschränkten Personen durch Fahrpersonal einzusetzen. Neben der Rampe sind weitere ggf. notwendige Hilfsmittel vorzuhalten, die den Zustieg für Personen in (Elektro-)Rollstühlen sicherstellen. - Es sind beim RMV keine weiteren Hilfsmittel, die den Zustieg für Personen in (Elektro-	RMV	Relevanz bei verbundübergreifenden Verkehren, wird im Einzelfall in den betreffenden Verkehrsverträgen berücksichtigt
0036	Portal	23.02.2022	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Maßnahmen Fahrzeuge	In Bezug auf die Maßnahmen unter 2.2.2.3 ist zu berücksichtigen, dass die Punkte III, IV, V und VI zu Buchstabe a) Innenraumgestaltung bereits heute vom RMV durchgängig gefordert werden.	RMV	Relevanz bei verbundübergreifenden Verkehren, wird im Einzelfall in den betreffenden Verkehrsverträgen berücksichtigt
0037	Portal	23.02.2022	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	2.2.5 RegioTram	Bahnsteighöhen	Die Erhöhung von Bahnsteigen im Eisenbahnverkehr auf die Regelbahnsteighöhe von 76 cm gemäß §13 (1) EBO stellt abweichend zur textlichen Ausführung keinen Diskussionsstand dar. Zu dieser Vorgabe sind Ausnahmen möglich, die auch für niedrigere Bahnsteige passend zur Regiotram angewendet werden können (siehe auch Kap.5.4.2 des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV). Für die verbundübergreifenden Verkehre zwischen NVV und RMV auf den Strecken Kassel – Gießen – Frankfurt, Kassel – Bebra – Fulda – Frankfurt und Brilon – Korbach – Marburg sind die Bahnsteighöhenkonzepte unter Berücksichtigung der Anforderungen der Regiotram abgestimmt.	Bahnsteighöhen RT/SPNV	Zum Teil sind 76 cm hohe Bahnsteige erforderlich bzw. werden bei Neuanlagen gefordert, wo Schienenfahrzeuge mit darauf abgestimmten Einstiegshöhen eingesetzt werden. Formulierung wurde jedoch geändert, da dies aktuell nicht für alle Stationen gefordert wird.
0038	Portal	24.02.2022	Gemeindevorstand der Gemeinde Oberaula	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Bushaltestellen in Oberaula	Der Gemeindevorstand der Gemeinde Oberaula hat beschlossen und bittet im NVP aufzunehmen, dass alle Haltestellen in den Ortslagen von Oberaula, Oberaula-Hausen, Oberaula-Ibra und Oberaula-Olberode in den nächsten ca. vier Jahren im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrten barrierefrei ausgebaut werden sollen. Dabei handelt es sich jeweils um Gemeinschaftsbaumaßnahmen der Gemeinde mit dem Bund (OD Oberaula), dem Land (OD Hausen und Ibra) bzw. dem Schwalm-Eder-Kreis (OD Olberode). Diese Ausbauplanungen sollten entsprechend in den NVP aufgenommen werden.	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0039	E-Mail	Mi 12.01.2022 14:04	DER GEMEINDEVORSTAND DER GEMEINDE HELSA			siehe Anlage: Ausbauplanungen Haltestellen Gemeinde Helsa	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0040	E-Mail	Di 25.01.2022 16:57	Der Magistrat der Stadt Bebra			der Magistrat der Stadt Bebra hat von den Inhalten der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes, die für den regionalen Nahverkehrsplan des NVV von Bedeutung sind, als auch alle Inhalte, die für die Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne der fünf nordhessischen Landkreise Kassel (Land), Waldeck-Frankenberg, Werra-Meißner, Hersfeld-Rotenburg und Schwalm-Eder, Kenntnis genommen. Die Stadt Bebra schließt sich hiermit dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg an, den beabsichtigten Beschluss zur Fortschreibung auf Grundlage dieser aktuellen Teilfortschreibung zu unterstützen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 14 ÖPNVG zur Unterrichtung und Aufforderung zur schriftlichen Stellungnahme der Stadt Bebra bezüglich der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes des NVV in Bezug auf die Maßnahmen zur Erreichung des Zieles der vollständigen Barrierefreiheit ab 01. Januar 2022 gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erteilt der Magistrat der Stadt Bebra der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplan in Bezug auf die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit hiermit sein Einvernehmen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 14 ÖPNVG zur Unterrichtung und Aufforderung zur schriftlichen Stellungnahme der Stadt Bebra bezüglich der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes des NVV in Bezug auf die Maßnahmen zur Erreichung des Zieles der vollständigen Barrierefreiheit ab 01. Januar 2022 gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erteilt der Magistrat der Stadt Bebra der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplan in Bezug auf die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit hiermit sein Einvernehmen. Im anhang	./.	

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0041	E-Mail	Mo 31.01.2022 13:54	Stadt Vellmar			<p>Nach Durchsicht der Anlage 01 der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans</p> <p>- Vollständige Barrierefreiheit -</p> <p>ist für das Stadtgebiet Vellmar folgendes aufgefallen:</p> <p>Die Haltestelle mit der NVV Hst-Pos. Nr. 20386101: Vellmar, Stadt – Schule ist m.E. der Zielkategorie „C“ zuzuordnen. Die Haltestelle mit der NVV Hst-Pos. Nr. 20386102: Vellmar, Stadt – Schule ist m.E. der Zielkategorie „C“ zuzuordnen. Die Haltestelle mit der NVV Hst-Pos. Nr. 20383601: Vellmar, Stadt – Adalbert-Stifter Straße ist doppelt verzeichnet (1. als A-Stifter-Straße und 2. als Adalbert-Stifter-Straße) Die Haltestelle mit der NVV Hst-Pos. Nr. 20383602: Vellmar, Stadt – Adalbert-Stifter Straße ist doppelt verzeichnet (1. als A-Stifter-Straße und 2. als Adalbert-Stifter-Straße) Die Haltestelle mit der NVV Hst-Pos. Nr. 20384001: Vellmar, Stadt – Sechssäcker befindet sich nicht außerorts Die Haltestelle mit der NVV Hst-Pos. Nr. 20382702: Vellmar, Stadt – Hamburger Straße weist ein taktiles Leitsystem auf</p> <p>Hiermit werden Sie höflich um Überprüfung gebeten.</p>	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0042	Briefpost		Gemeinde Hohenroda			(Korrekturen zu Anlage 01)	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0043	E-Mail		Gemeinde Wabern			<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>anbei erhalten Sie unsere Fortschreibung zum Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen in der Gemeinde Wabern.</p> <p>Die Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dorfgemeinschaftshaus“, Zennern - Bahnhof“, Zennern - Feuerwehr“, Wabern <p>wurden in 2021 barrierefrei ausgebaut und sind seit dem in Betrieb.</p> <p>Die Haltestelle „Kindergarten“, Uttershausen wurde ersatzlos gestrichen bzw. an die Haltestelle „Uttershausen“ in die Jägerstraße, Uttershausen verlegt (s. Anhang).</p> <p>Wir bitten um Aktualisierung Ihrer Haltestelleninformationen der o.g. Haltepunkte (im Anhang „NVP_NVV“ bei „Link zum NVV-Haltestelleninfo“ gelb markiert) z.B. Haltestelle „Dorfgemeinschaftshaus“, Zennern (https://haltestellen.nvv.de/hms-nvv/detailspage?dhid=de:06634:204743::2).</p> <p>Hier sind aktuelle Bilder hinterlegt, aber das taktile Leitsystem nicht in die Barrierefreiheit aufgenommen.</p> <p>Im HH 2022 sollen die Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitte“, Wabern - Jagdschloss“, Wabern <p>aus- bzw. umgebaut werden.</p> <p>Anbei erhalten Sie zu Ihrer Information die Lagepläne, welche z.Zt. bei HessenMobil zur Prüfung (Fördermittelbeantragung) vorliegen.</p> <p>Der Fördermittelbescheid soll uns voraussichtlich im 2. Quartal 2022 zugestellt werden. Danach erfolgt die Ausschreibung</p>	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0044	E-Mail		Stadt Allendorf (Eder)			<p>Wir sind im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Teilfortschreibung Nahverkehrsplan - Vollständige Barrierefreiheit – angeschrieben und um Stellungnahme gebeten worden.</p> <p>Die Gemeinde Allendorf (Eder) und die Gemeinde Bromskirchen sind hinsichtlich der Bushaltestellen im jeweiligen Gemeindegebiet betroffen.</p> <p>Wie ist die Umsetzung der in Anlage 02 (bisher 01) zu den einzelnen Haltestellen beschriebenen Maßnahmen geplant? Gibt es für die Maßnahmen mit Priorität 1, für die auch Aus- oder Umbaujahre genannt werden, bereits konkrete Umsetzungspläne?</p>	konkrete Umsetzungspläne?	<p>Die in Anlage 02 (bisher 01) genannten Ausbauprioritäten geben an, welche Haltestellen besonders dringlich oder in einer 2. Stufe ausgebaut werden sollen. Sofern eine Abstimmung mit der Kommune noch nicht erfolgt sein sollte, wird die Ausbaupriorität mit dem Zusatz "empfohlen" angegeben.</p> <p>Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen liegt in der Hand der Straßenbaulastträger. Der NVV berät diese gern in Fragen der Planung und Finanzierung.</p>

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0045	E-Mail		Nahverkehr Westfalen-Lippe			Guten Tag Sascha Derenek, vielen Dank für die Einbindung des NWL in die Teilfortschreibung des NVV zur vollständigen Barrierefreiheit. Wir entnehmen den Unterlagen, dass in dieser Teilfortschreibung ausschließlich der ÖPNV im Fokus steht, nicht der SPNV. Auch das Haltestellenausbauprogramm enthält keine Bahnstationen. Daher ist keine Zuständigkeit beim NWL erkennbar und wir verzichten auf die Abgabe einer Stellungnahme zu den bereitgestellten Unterlagen.	./.	./.
0046	E-Mail		Behindertenbeirat der Stadt Kassel			Der Behindertenbeirat stimmt dem Beteiligungsverfahren „Teilfortschreibung Nahverkehrsplan - vollständige Barrierefreiheit“ mehrheitlich und ohne weitere Anmerkungen zu. Freundliche Grüße aus der Geschäftsstelle des Behindertenbeirats Im Auftrag Selina Vier	./.	./.
0047	Briefpost		Eisenbahn-Bundesamt			Ihr Schreiben ist am 23.12.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange. Ihre Planungen für die barrierefreie Ausgestaltung des Nahverkehrs in der Region Nordhessen wurden durch das Eisenbahn-Bundesamt zur Kenntnis genommen.	./.	./.
0048	Portal	25.02.2022	Stadt Kassel	2.2.5 RegioTram	Korrektur zur Rampensteigung:	Die Rampensteigung RT beträgt bei 20 cm nachgerechnet nicht 14,1 %, sondern nur 11,7 %. Sie ist damit nach DIN 18040-3 barrierefrei.	Rampensteigung	Die Rampensteigung beträgt nur 11,7%, der Wert wird korrigiert. Auch wenn die Bahnsteighöhe von 20 cm angesichts der Einstiegshöhe von 35 cm nicht optimal ist, so ist eine Zugänglichkeit unter Inkaufnahme der Rampe gegeben auch wenn diese mit 1,285 m länger als die für diese Steigung nach DIN 18040-3 vorgesehenen 1 m ist.
0049	Portal	24.02.2022	Nahverkehrsverbund und Paderborn/Höxter	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Anlage 01 - Ausbauplanung	Sehr geehrte Damen und Herren, wir nehmen Stellung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Nordhessischen Verkehrsverbunds in Sachen Barrierefreiheit: Die Haltestelle 20564601 Volkmarsen Evangelische Kirche soll unseren Informationen zufolge spätestens ab dem 06.07.2022 entfallen aufgrund der nahen beidseitigen Haltestelle Krankenhaus. Das teilte uns die Stadt Volkmarsen mit. Die Haltestelle 20526201 und 20526201 Wrexen Bahnhof soll laut unserem Kenntnisstand nur bei dauerhaftem Busbetrieb barrierefrei ausgebaut werden. Dies wäre bei Bedienung durch die Linie 510 künftig gegeben und perspektivisch somit möglich. Diese liegen wie bereits angemerkt auf nordrhein-westfälischer Seite und damit in Verantwortung des nph. Eine Aufnahme der Haltestelle in die Listen des NVV ist somit nicht notwendig.	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0050	Portal	25.02.2022	Stadt Kassel	2.3.1 Haltestellen in der Stadt Kassel		Formulierungsvorschlag neu: „Die KVG hat Anfang der 90er Jahre begonnen, Haltestellen zu erhöhen. Die Haltestellen, die nach dem damaligen Standard umgebaut wurden, sind mit heutigem Betrachtungsstand als weitgehend barrierefrei zu bezeichnen. Die Ausrüstung der Haltestellen mit Bodenindikatoren wurde erst später ergänzt.“	Formulierung	Text geändert; Bordhöhen ebenfalls ergänzt
0051	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?		Vorbemerkung Zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans – Vollständige Barrierefreiheit des NVV nimmt die Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen gern Stellung. Die Stellungnahme beschränkt sich auf den Textteil. Zur Ausbauplanung (Anlage 1) wird zu Einzelmaßnahmen wegen des örtlichen Bezugs keine Stellung genommen. ... Abschließender Hinweis: Die Stellungnahme der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen geht Ihnen per E-Mail an info@nvv.de zu. Sie wird Ihnen auch über das Internetportal zur Verfügung gestellt. Sollte es zu inhaltlichen Abweichungen kommen, ist das PDF Dokument als Anlage der E-Mail maßgeblich. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag gez.	./.	

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0052	Portal	25.02.2022	Stadt Kassel	2.2.4 Tram		<p>Änderungshinweis: Ausfahrbare Spaltüberbrückungen und klappbare Bahnsteige à la Chicago sind nicht im Maßnahmenportfolio „Straßenbahn nach Baunatal“ enthalten. Diese Textbausteine sollten herausgenommen werden. Beschrieben werden sollte das Konzept der KVG mit den rückverlagerten Bahnsteigerhöhungen, auf die die Klapprampe aufgelegt werden kann, womit eine Fahrgastwechselhöhe von 21,5 cm entsteht. In Verbindung mit der Klapprampe und einer Rampensteigung < 12 % kann damit an den von EBO-Fahrzeugen überstrichenen Bahnsteigen einen barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglicht werden.</p>	keine Klappbahnsteige	Text geändert, Hinweis auf Zulässigkeit der Neigung von bis 12% bei kurzen Rampen bis zu 1 Meter Länge
0053	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	1.1 Die Regelung des Personenbeförderungsgesetzes	Ausführlichere Darstellung von §§ 12, 13 PBefG	<p>Der kurze Hinweis auf S.6 unten zu §§ 12 und 13 PBefG sollte um den entsprechenden Wortlaut ergänzt werden, um deutlich zu machen, welchen Einfluss die Einhaltung der Barrierefreiheit auf die Erteilung der Genehmigung hat. Bei einem Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs bestimmt § 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG folgendes: Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung (soll) enthalten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in allen Fällen (...) c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3) <p>Außerdem bestimmt § 13 Abs. 2 a PBefG Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht. (...) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabkennzeichnung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit.</p> <p>Neben den bereits im Entwurf genannten § 8 Abs. 3 und § 62 Abs. 2 PBefG vervollständigen § 12 Abs. 1 Nr. 1c und § 13 Abs. 2a das Instrumentarium, mit dem der Gesetzgeber vollständige Barrierefreiheit – wie in § 8 Abs. 3 gefordert – erreichen will.</p>	Zitat ergänzen	Zitate wurden ergänzt
0054	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	1.3.1 Annäherung über das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	Definition der Barrierefreiheit und Folgen bei Nichterfüllung	<p>§ 8 Abs. 3 PBefG sprach in der Vorgängerausfassung des Gesetzes von „möglichst weitreichender Barrierefreiheit“, jetzt von „vollständiger Barrierefreiheit“, ohne den Begriff im Personenbeförderungsgesetz näher zu bestimmen. Was bedeutet „vollständige Barrierefreiheit“? Ursprünglich wird der Begriff der Barrierefreiheit im Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG) definiert. Gemäß § 4 BGG sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.</p> <p>§ 8 Abs. 5 BGG bestimmt außerdem, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes i.S.d. § 8 Abs.5 BGG kann auch § 8 Abs. 3 PBefG sein. Wie in der Vorlage ausgeführt wird, hat der Gesetzgeber eine Definition der vollständigen Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz nicht vorgenommen. Da mit ist § 4 BGG die einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes zur Definition der Barrierefreiheit. Da nicht anzunehmen ist, dass der Gesetzgeber mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ über die Definition der Barrierefreiheit gemäß § 4 BGG hinausgehen wollte, ist „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG gleichbedeutend mit den Anforderungen an Barrierefreiheit, die § 4 BGG stellt.</p> <p>Die Folgen, wenn Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit nicht barrierefrei möglich sind müssen im Nahverkehrsplan beschrieben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gründe für Nichterfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit sind regel-mäßig zu überprüfen • die bestehenden Barrieren müssen so schnell wie möglich beseitigt werden, so-bald angemessene Vorkehrungen im Sinne von Artikel 2 UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) zur Verfügung stehen • noch vorliegende Barrieren müssen für Nutzende eindeutig kenntlich gemacht und die Gründe der Nichterfüllung benannt werden, • Alternativlösungen (alternative Routen und/oder Fahrten) müssen angegeben werden 	Formulierung	<p>Folgender Satz wurde übernommen:</p> <p>Da mit ist § 4 BGG die einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes zur Definition der Barrierefreiheit. Da nicht anzunehmen ist, dass der Gesetzgeber mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ über die Definition der Barrierefreiheit gemäß § 4 BGG hinausgehen wollte, ist „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG gleichbedeutend mit den Anforderungen an Barrierefreiheit, die § 4 BGG stellt.</p> <p>Folgende Auflistung wurde in 2. übernommen:</p> <p>Die Folgen, wenn Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit nicht barrierefrei möglich sind müssen im Nahverkehrsplan beschrieben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gründe für Nichterfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit sind regel-mäßig zu überprüfen • die bestehenden Barrieren müssen so schnell wie möglich beseitigt werden, so-bald angemessene Vorkehrungen im Sinne von Artikel 2 UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) zur Verfügung stehen • noch vorliegende Barrieren müssen für Nutzende eindeutig kenntlich gemacht und die Gründe der Nichterfüllung benannt werden, • Alternativlösungen (alternative Routen und/oder Fahrten) müssen angegeben werden

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0055	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	1.3.2 Annäherung über die allgemein anerkannten Regeln der Technik	Allgemein anerkannte Regeln der Technik, insbes. DIN 1840-3 Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel	<p>DIN 18040-3 „Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu Fahrgast-räumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen.“</p> <p>Stellungnahme Die DIN 18040-3 führt zu Überquerungsstellen im Straßenraum folgenden Hinweis als Kompromiss an: 3 cm Bordhöhe bedeuten für blinde und sehbehinderte Menschen, dass das Auffinden der Kante noch möglich, aber erschwert ist (taktile Wahrnehmung); für mo-torisch eingeschränkte Menschen und Rollstuhlfahrer (sichere Überrollbarkeit) kann das eigenständige Queren bereits bei mehr als 3 cm zum Problem werden, insbesondere, wenn die Kante nicht abgerundet ist. Der Hinweis in der DIN, dass bei öffentlichen Verkehrsmitteln geringere Werte anzustreben sind, ist der Gestalt ernst zu nehmen, das maximal 3 cm Höhenunterschied anzustreben sind, wie der Vergleich mit der Ausgestaltung bei Überquerungsstellen im Straßenraum in derselben DIN zeigt.</p> <p>Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel, § 4 BGG Ebenso wie die Entwurfsverfasser, vergl. S. 8 des Entwurfs, hält auch die Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen die Nutzung von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen für zulässig, um einen barrierefreien Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen werden von den Verbänden der Menschen mit Behinderungen schon seit langem gefordert. Sie sind aber letztendlich Beleg dafür, dass Barrierefreiheit nicht gegeben ist. Bei der Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel i.S.v. § 4 BGG ist eher an Rollstühle, Rollatoren oder Blindenhunde gedacht. Damit soll die Nutzung/Mitnahme des Hilfsmittels im ÖPNV sicher-gestellt werden. Hier sei noch darauf hingewiesen, dass geschultes Personal zur Verfügung stehen muss, damit der Einsatz der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe nicht daran scheitert, dass das Personal die -ie nach Art der Einstiegshilfe - notwendige</p>	Spaltmaß	<p>Angesichts der bestehenden Bestimmung, dass geringere Werte als 5 cm anzustreben sind, halten wir es nicht für zielführend, hier einen weiteren, nicht einschlägigen Schwellenwert vorzugeben.</p> <p>Es wird vorgesehen, den barrierefreien Zugang vorzugsweise ohne Benutzung der Klapp- oder Faltrampen herzustellen.</p> <p>Die falt- oder Klapprampe ist kein Hilfsmittel, sondern Teil der vom Personal zu bedienenden Fahrzeugausstattung. "Ohne fremde Hilfe" bedeutet nicht, dass eine Fahrzeugeinrichtung fernbedient oder automatisch wirksam sein muss.</p> <p>Personalschulungen sind neu in 2.4.6 aufgenommen worden.</p>
0056	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.2.1 Einteilung der Busse in Fahrzeugkategorien	Verlängerungsoption bis 2029	<p>„Bis zum Dezember 2027 wird in Nordhessen die Busflotte dann fast komplett ausge-tauscht sein. Einzig im Bündel ‚409-Melsunger Umland‘ besteht noch eine Verlänge-rungsoption bis 2029.“</p> <p>Stellungnahme Mit Blick darauf, dass das PBefG für Nahverkehrspläne das Ziel vorgibt, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sind die hier genannten Fristen aus Sicht der Menschen mit Behinderungen zu lang bemessen. Mit Blick darauf, dass die Verkehrsverbünde in Hessen die Bundesmittel für den Nahverkehr in vollem Umfang erhalten, sollte der NVV die Verlängerungsoption bis 2029 für das Melsunger Umland nicht in Anspruch nehmen. Das ist Menschen mit Behinderungen, die dort auf den Busverkehr angewiesen sind, nicht vermittelbar!</p>	Bündel 409	<p>Ergänzung am Anfang von 2.2.2.2.: Zielstellung ist es, die Busflotte bis Dezember 2027 vollständig barrierefrei zu modernisie-ren.</p> <p>Ergänzung am Ende von 2.2.2.3: Sofern Verlängerungsoption dann nur mit wenigen, klar umrissenen Ausnahmen von den Anforderungen. Text / Auflistungen wurde entsprechend ergänzt.</p>
0057	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Anforderungen	<p>VI. „Es ist eine Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen an der Tür mit direktem Zugang zur Sondernutzfläche vorzuhalten. Diese/r ist an den Haltestellen auf Anforderung der mobilitätseingeschränkten Personen durch Fahrpersonal einzusetzen. Ne-ben der Rampe sind weitere ggf. notwendige Hilfsmittel vorzuhalten, die den Zustieg für Personen in (Elektro-)Rollstühlen sicherstellen.“</p> <p>Stellungnahme Auch wenn in anderem Zusammenhang bereits angesprochen, vergl. S. 4 „Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel, zeigt sich auch hier, dass auf die Schulung des Personals sowohl im Umgang mit der Technik, als auch im Umgang mit hilfsbedürftigen Personen, großer Wert zu legen ist. Dies muss ein fester Bestandteil der Personalschulung sein und gehört auch bei der Vergabe an private Unternehmen zu den verbindlichen Qualitätsanforderungen.</p> <p>Zu XII „Fahrgastinformationssystem im Zwei-Sinne-Prinzip (z.B. Lawo Entertainment System oder gleichwertig), optische Information auch vom Rollstuhlplatz aus ohne Wen-den des Kopfes sichtbar.“</p> <p>Stellungnahme Die Regelung wird ausdrücklich unterstützt. Das Zwei-Sinne-Prinzip ist besonders auch für blinde Menschen oder hochgradig sehbehinderte Menschen generell bei Fahrgastinformationssystemen ein zwingend zu beachtender technischer Standard.</p> <p>Zu XVI Beim Neubau von Bushaltestellen können die Vorgaben für eine barrierefreie Verkehrsraumgestaltung auch im Sinne dieser Vorgabe dadurch erreicht werden, dass eine Bordhöhe von 22 cm in Kombination mit dem Einsatz von Kneeling oder Fahrzeugabsenkung nach UN ECE R107 im Fahrzeug auf 270 mm über Fahrbahnniveau vorgesehen wird.</p> <p>Stellungnahme Stimme dieser Regelung zu</p>	Rampe; FGI-System; Schulungen	Thema Personalschulungen neu aufgenommen als Ziffer 2.4.6

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0058	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.2.3 Fahrzeuge für flexible Bedienformen	Rollstuhlbus	Vor dem Hintergrund des § 64 c PBefG, ist die im Entwurf des Nahverkehrsplans vorgesehene Regelung, bei Neuausschreibungen mindestens einen Rollstuhlbus je ausgeschriebenem Verkehr vorzuhalten, der die Sitzendbeförderung in (Elektro-)Rollstühlen bzw. die Mitnahme von Elektromobilen analog den Vorgaben zum regionalen bzw. lokalen Busverkehr ermöglicht, ein positiver erster Schritt als untere Grenze des jedenfalls vorzuhaltenden Angebots. Auch bei diesen Verkehren muss durch Fahrgastzählungen regelmäßig geprüft werden, ob das Angebot den Bedarf deckt. Sowohl der Verkehr mit Taxen als auch der gebündelte Bedarfsverkehr nach § 64 c PBefG sind Verkehrsangebote, die für Menschen mit Behinderungen wichtig sind, weil dadurch in der öffentlichen Beförderungskette zusätzliche Mobilität und Teilhabe möglich wird.	Rollstuhlbus	Es handelt sich dabei um eine Mindestvorgabe. Dies wird auch durch die Formulierung deutlich: "Bei umfangreicheren Mobilfalt-Angeboten sind demzufolge ggf. mehrere derartige Fahrzeuge, ggf. auch an mehreren Standorten, vorzuhalten."
0059	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.2.4 Tram	Tram (Straßenbahn- und RegioTram) in Kassel und im Umland	Hierzu wird auf die Stellungnahmen der örtlichen Verbände/Organisationen der Menschen mit Behinderungen verwiesen.	./.	./.
0060	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Bushaltestellen, Ausbaustand, Angabe eines konkreten Umsetzungsziels mit Jahresangabe, örtliche Partizipation, auch langfristig kein Ausbau	Die Beschreibung des Bestandes ist ernüchternd. Der deutlichen Kritik der Menschen mit Behinderungen und ihrer Organisationen an diesem Zustand schließt sich die Beauftragte ausdrücklich an. Im Entwurf wird ausgeführt: „Im Gebiet des NVV existieren außerhalb der Stadt Kassel rd. 5.600 Bushaltestellenpositionen, von denen Ende 2021 ca. 700 barrierefrei oder zumindest gemäß dem ab 2016 gültigen Standard barrierefrei (mindestens 18 cm hoher Bord, Grundelemente taktile Bodenindikatoren: Einstiegsfeld, Leitstreifen) ausgebaut sind.“ Lediglich 12,5% aller Bushaltestellenpositionen (1/8 aller Haltestellen) sind barrierefrei gemäß dem ab 2016 gültigen Standard. Dieser geringe Ausbaugrad ist umso unverständlicher, weil die Frist zur vollständigen Barrierefreiheit zum 01.01.2022 seit dem 01.01.2013 – mithin seit 9 Jahren - in § 8 Abs. 3 PBefG geregelt ist. Es ist nur schwer erträglich, dass nach so langer Zeit der Entwurf des Nahverkehrsplans mit Stand vom 21.12.2021 auf Seite 30 ff. immer noch Ausbauprioritäten in so erheblichem Umfang auflisten muss. Die Beauftragte nimmt zur Kenntnis, dass es in Anbetracht dieser Faktenlage gar nicht anders geht, als Prioritäten zu setzen. Nachvollziehbar ist unter den gegebenen Umständen, die Zielkategorien A, B, C der Priorität 1 zuzuordnen. § 8 Abs.3 Satz 5 PBefG regelt, dass im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden. Für die Priorität 1 wird im Entwurf folgendes ausgesagt: „Angabe eines konkreten Umsetzungsziels mit Jahresangabe, entscheidend für Fördermittelantrag, bei Bedarf konkretere Beschreibung der Maßnahme, hier ist eine Umsetzung bis zum Zielhorizont 1. Januar 2022 (gemäß §8(3) PBefG) geplant (erweiterter Zielhorizont mit Jahresangabe möglich).“ Da der Zielhorizont 1. Januar 2022 schon heute, vor Inkrafttreten des Nahverkehrsplans, abgelaufen ist, fragt die Beauftragte an, ob bei der Benennung des Zielhorizonts ein Versehen	erst wenige Hst barrierefrei	Jahresscheiben der Umsetzung getrennt nach den Ausbauprioritäten sind in Anlage 03 Investitionsplanung enthalten.
0061	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Bushaltestellen, Ausbaustand, Angabe eines konkreten Umsetzungsziels mit Jahresangabe, örtliche Partizipation, auch langfristig kein Ausbau	In der Priorität 2 wird ausgeführt: Umbau in 2. Stufe vorgeschlagen, Umsetzungszeitpunkt teilweise zeitlich noch nicht bestimmt, weil baulich umfangreicher und Baurechtschaffung aufwendiger, Zusammenhangsmaßnahmen mit anderen Bauprojekten und personelle und finanzielle Ressourcen eine Verschiebung erforderlich machen. Die Beauftragte maß sich nicht an zu definieren, was der Gesetzgeber in § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG mit „Aussagen über zeitliche Vorgaben“ gemeint hat. Es fällt allerdings auf, dass der Nahverkehrsplan selbst dort, wo die Haltestellen bereits im Investitionsplan berücksichtigt sind, keine greifbaren Aussagen über zeitliche Vorgaben macht, auch nicht in den Tabellen, die Haltestellen auflisten und als Anlage dem Nahverkehrsplan beigefügt sind. Der Zeitrahmen für diese Investitionen wird unter Punkt 2.5.3 im Textteil lediglich vage mit „für die kommenden Jahre“ umschrieben. Wenn nicht doch der Eindruck entstehen soll - um die Worte des Entwurfs von Seite 5 zu zitieren - dass das Thema Barrierefreiheit „abmoderiert“ werden soll, präzisieren Sie bitte die Aussagen über die zeitlichen Vorgaben! Die Beauftragte empfiehlt bei Umbaumaßnahmen bzw. bei der Suche nach Lösungen oder angemessenen Vorkehrungen vor Ort die zuständigen Behindertenbeauftragten, -beiräte bzw. Gemeindevertretungen zu konsultieren und aktiv in die Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen. In der Vergangenheit hat sich immer wieder gezeigt, dass eine gute Partizipation nicht nur zu besseren Lösungen, sondern zum Teil sogar zur Einsparung von Kosten beigetragen hat. Die Beauftragte erkennt ausdrücklich an, dass die barrierefreie Neueinrichtung von ca. 50 Haltestellen außerorts geplant ist, vergl. S.35. Soweit der Entwurf allerdings vorsieht, mittel- und langfristig bei rund 1.300 Haltestellen – rund jede 5. Haltestelle - keinen barrierefreien Ausbau vorzusehen, vergl. S. 32, ist die Beauftragte nicht bereit, heute schon einem solchen Vorgehen zuzustimmen. Das steht einer vollständigen Barrierefreiheit entgegen bei wahrscheinlich insgesamt steigender Bedeutung des ÖPNV, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen.	fehlender Zeithorizont, Beteiligung	Umsetzungszeiträume gehen aus Anlage Investitionskalkulation hervor. Die Umsetzungszeiträume werden zusätzlich in den Textteil aufgenommen. (neue Ziffer 2.5.4). Bei der Umsetzung vor Ort werden wie beschrieben die zuständigen Behindertenbeauftragten beteiligt. Dies wurde in Ziffer 3.5 neu aufgenommen und dargestellt Die Gründe zum Nicht-Umbau von Haltestellen werden nunmehr in 2.3.2.3 lit. d) zusammengefasst und tlw. weiter konkretisiert.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0062	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Vorschlag der Beauftragten, Fahrgastbetreuung initiieren	Menschen mit Behinderungen muss ein Unterstützungsangebot gemacht werden, solange keine vollständige Barrierefreiheit im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG gegeben ist. Die Beauftragte weist auf das Angebot der Fahrgastbegleitung der VGF hin. Ähnliches sollte auch im NVV angesichts der zweifelsfrei bestehenden Barrieren möglich gemacht werden. Ein solches Angebot soll und kann Barrierefreiheit nicht ersetzen, ist aber ggf. eine Möglichkeit für Personen mit Hilfebedarf, die den ÖPNV nutzen wollen. Der Service der VGF richtet sich an alle Fahrgäste, die aktive Hilfe bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln benötigen, insbesondere Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen - auch vorübergehend - und alle Fahrgäste, die Unterstützung und Orientierungshilfe für die Fahrt mit Bus und Bahn benötigen. Der Fahrgast-Begleitservice ist ein kostenloses Angebot der VGF. Näheres unter: Fahrgastbegleitung VGF (vgf-ffm.de).	Fahrgastbegleitung	Das Thema „Angebote zum Ausgleich von Nachteilen nicht vollständig barrierefreier Reiseketten“ soll im Rahmen der derzeit in Bearbeitung befindlichen NVP-Neuaufstellung behandelt werden. Hierbei sollen Möglichkeiten entwickelt werden, wie bestehende Mängel im Sinne der vollen Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Menschen ausgeglichen werden können. Dies kann durch organisatorische, personelle und technische Maßnahmen geschehen und erfolgt u.a. im Vorgriff auf spätere Verbesserungen von Infrastruktur und Fahrzeugen im Sinne vollständiger Barrierefreiheit.
0063	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.4.2 Fahrgastinformation in Echtzeit an Haltestellen	Blinde Menschen	Insbesondere für blinde Menschen müssen Internetauftritte und elektronische Apps barrierefrei sein. Das gilt insbesondere auch für den NVV und seine Verkehrsunternehmen.	App/Website	neue Anlage 04 "Barrierefreiheit Fahrgastinformation und Kundenkommunikation (außer Fahrzeuge)" eingefügt
0064	Portal	25.02.2022	Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen	2.4 Fahrgastinformation, Kommunikationsmittel	Internetauftritt	Hinweis auf die Landesbeauftragte für barrierefreie IT Frau Prof. Dr. Meyer zu Bexten ist die Landesbeauftragte für barrierefreie IT und ist für die Umsetzung und Einhaltung der EU-Richtlinie 2016/2102 verantwortlich. Im Dezember 2016 ist die EU-Richtlinie 2016/2102 über den barrierefreien Zugang zu den Websites und mobilen Anwendungen öffentlicher Stellen in Kraft getreten. https://rp-giessen.hessen.de/%C3%BCber-uns/beauftragte-f%C3%BCr-barrierefreie-it	App/Website	neue Anlage XX einfügen "Übersicht barrierefreiheit FGI-Medien und Kundenkommunikation"
0065	Portal	26.02.2022	SiIn e.V.	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Zu 2.2.2.1 auf Seite 12 heißt es:	„Bis zum Dezember 2027 wird in Nordhessen die Busflotte dann fast komplett ausgetauscht sein. Einzig im Bündel ‚409-Melsunger Umland‘ besteht noch eine Verlängerungsoption bis 2029.“ Wir begrüßen es sehr, dass fast die komplette Busflotte in Nordhessen mit barrierefreien Fahrzeugen ausgestattet wird, allein der Zeitrahmen bis 2027 bzw. im Bündel „409-Melsunger-Umland“, erstaunt doch sehr, gibt es doch eine gesetzliche Verpflichtung zum 1.1.2022, die darüber hinaus seit Jahren bekannt ist. Aus unserer Sicht ist es nicht akzeptabel, dass diese Frist noch so lange verlängert wird und im Bündel 409-Melsungen-Umland sogar bis ins Jahr 2029 reichen soll und aus der Formulierung „fast komplett“ lässt sich vermuten, auch dann sind nicht alle Fahrzeuge barrierefrei. Hier lohnt sich unseres Erachtens ein Blick in den Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP auf Bundesebene, wo es auf Seite 78 in Sachen barrierefreier öffentlicher Nahverkehr heißt: „Wir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen.“ Um diese Absicht wissend, ist es für uns und u.E. auch für einen Nahverkehrsplan nicht akzeptabel und zielführend, sich darauf nicht einzustellen und den bereits vorhandenen und von der Koalition geplanten gesetzlichen Anforderungen bewusst nicht gerecht zu werden.	Bündel 409	Ergänzung am Anfang von 2.2.2.2.: Zielstellung ist es, die Busflotte bis Dezember 2027 vollständig barrierefrei zu modernisieren. Ergänzung am Ende von 2.2.2.3: Sofern Verlängerungsoption dann nur mit wenigen, klar umrissenen Ausnahmen von den Anforderungen. Text / Auflistungen wurde entsprechend ergänzt.
0066	Portal	26.02.2022	SiIn e.V.	2.2.4 Tram	Zu 2.2.4.1 Auf Seite 20 heißt es:	„Die KVG verfügt über 77 Niederflurstraßenbahnen, 10 Niederflurbeiwagen und drei Hochflurfahrzeuge als Reserve für die Morgenspitze. Bei den Niederflurfahrzeugen handelt es sich um Drehgestellfahrzeuge mit einem Niederfluranteil von 70 %. Das Durchschnittsalter der Niederflurstraßenbahnfahrzeuge im Aufgabenträgergebiet liegt bei 19,1 Jahren.“ Hier gilt es u.E. auch die noch drei vorhandenen Hochflurfahrzeuge durch barrierefreie Fahrzeuge zu ersetzen, um auch in Spitzenzeiten einen vollständig barrierefreien Straßenbahnverkehr sicherzustellen.	Tram Hochflur ersetzen	Text wurde ergänzt
0067	Portal	26.02.2022	SiIn e.V.	2.2.5 RegioTram	Zu 2.2.5.1 auf Seite 22	Die Probleme mit den unterschiedlichen Bahnsteighöhen müssen angepackt und entsprechende Lösungen für die RegioTram gefunden werden, die eine gleichberechtigte barrierefreie Nutzung ermöglichen. Steigungen beim Ein- und Ausstieg von 14,1 % und 8,8 % sind viel zu hoch. Diese mögen als kurzfristige angemessene Vorkehrung im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention vielleicht gerade noch für einen gewissen Übergangszeitraum angewandt werden, sind auf mittlere und längere Sicht jedoch nicht akzeptabel. Solche Steigungen sorgen bei Rollstuhlnutzer*innen für Verunsicherung sowie zu Gefahren. Auch die damit verbundene lange Einstiegszeit belastet das Personal, die rollstuhlnutzende Person, sowie die Mitreisenden.	Bahnsteighöhen RT/SPNV	Sowohl im Tramnetz (s. auch -> NVP-Teilfortschreibung Stadt Kassel) als auch im (Bundes-)Eisenbahnnetz werden entsprechende Konzepte zum Bahnsteigausbau verfolgt. Die nicht barrierefreien Rampenneigungen werden nur als Übergangskonzept angesehen, wobei der Ausbau im Eisenbahnnetz nur langfristig möglich sein wird.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0068	Portal	26.02.2022	SiIn e.V.	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Zu 2.3.2.1 Seite 25ff	<p>Die Tatsache, dass außerhalb der Stadt Kassel nur 739 von 5.618 Bushaltestellen als barrierefrei bezeichnet werden können, macht die Versäumnisse in diesem Bereich während der letzten Jahre mehr als deutlich. Vor allem da schon zum 1. Januar 2013 die entsprechende Verpflichtung zur Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz mit dem Stichtag 1. Januar 2022 festgeschrieben wurde und Behindertenverbände schon seit Jahrzehnten einen barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr einfordern. Aufgrund dieses Versäumnisses kann bei einem solch geringen Anteil an barrierefreien Bushaltestellen in keiner Weise von einem barrierefreien Busverkehr gesprochen werden. Ein solch eklatantes Versäumnis erfordert schnelle konzertierte Maßnahmen mit einem viel umfassenderen Kurzfristprogramm zum Umbau der Haltestellen und der Verankerung angemessener Vorkehrungen zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen, um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Dies ist in den Ausführungen bisher nicht zu erkennen und kann von uns so nicht akzeptiert werden.</p> <p>Der Satz: „In eine Priorität 3 werden Haltestellen zumeist der Zielkategorie E eingeteilt, deren Ausbau aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist.“ auf Seite 30 kann unseres Erachtens so nicht stehen bleiben. Für uns ist verständlich, dass es eine Priorisierung der Maßnahmen gibt, aber im Sinne eines vollumfänglich barrierefreien Nahverkehrs muss es darum gehen, auch an solchen Haltepunkten nach Lösungen bzw. übergangsweise nach angemessenen Vorkehrungen zur gleichberechtigten Teilhabe am öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention zu suchen, wie ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist, statt dies aus Kostenerwägungen einfach außen vor zu lassen. Barrierefreiheit kann nicht einfach aus Kostenabwägungen verwehrt werden. Barrierefreiheit ist nach der UN-Behindertenrechtskonvention ein Menschenrecht. Daher müssen bei weiterhin nicht barrierefreien Haltestellen alternative barrierefreie Beförderungsangebote geschaffen werden, die dem Bedarf behinderter Menschen gleichberechtigt Rechnung tragen.</p> <p>In dieser Stellungnahme verzichten wir aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen auf die Situation einzelner Haltestellen einzugehen. Uns ist jedoch wichtig, auf das Partizipationsgebot der UN-Behindertenrechtskonvention hinzuweisen, so dass wir empfehlen, bei den entsprechenden Umbaumaßnahmen bzw. bei der Suche nach Lösungen oder angemessenen Vorkehrungen vor Ort die zuständigen Behindertenbeauftragten, -beiräte bzw. Gemeindevertretungen zu konsultieren und aktiv in die Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen. In der Vergangenheit hat sich immer wieder gezeigt, dass eine gute</p>	erst wenige Hst barrierefrei	<p>Weitere Ausbauplanungen werden in der NVP-Teilfortschreibung festgeschrieben; NVV berät die zuständigen Straßenbausträger (zumeist Kommunen) und weist sie auf die Verpflichtung hin. Planung und Realisierung der Einzelprojekte gestalten sich oft langwierig. Deshalb wird ein Konzept mit Ausbauprioritäten verfolgt, um möglichst schnell flächendeckend ein wachsendes Angebot an barrierefreier Mobilität bereitstellen zu können.</p> <p>Gründe für Nicht-Ausbau von Haltestellen wurden konkretisiert (Ziffer 2.3.2.3. lit. d)</p> <p>Die verstärkte Einbeziehung der Behindertenbeauftragten wird angestrebt.</p>
0069	Portal	26.02.2022	SiIn e.V.	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Zu 2.3.2.1 Seite 25ff	<p>Auf Seite 31 bleiben die Pläne für die Umsetzung der Maßnahmen in der Priorität 2 ohne konkreten Zeithorizont. Dies ist so nicht akzeptabel nachdem bereits die Umsetzung bis zum 1.1.2022 versäumt wurde und nun unseres Erachtens konkrete Umsetzungspläne mit entsprechenden Zeithorizonten nötig sind. Unsere Kritik an den Plänen für die Priorität 3 haben wir bereits dargelegt. Hier gilt es zumindest nach alternativen Möglichkeiten für einen barrierefreien Einstieg im Sinne von angemessenen Vorkehrungen nach der UN-Behindertenrechtskonvention zu suchen, bis ein Umbau möglich wird.</p> <p>Auf Seite 32 heißt es: „Bei ca. 1.300 Haltestellenpositionen ist auch mittel- und langfristig kein barrierefreier Ausbau vorgesehen.“ Diese Einschätzung und Haltung stößt auf unsere Ablehnung. Es kann schlichtweg nicht ernst gemeint sein, dass im Bereich des NVV mit 1.288 Bushaltestellen mehr als jede Fünfte der Bushaltestellen überhaupt nicht barrierefrei umgestaltet werden soll. Wenn am Ende beispielsweise im Landkreis Waldeck-Frankenberg bei 485 von 1.314 Haltestellen kein barrierefreier Ausbau vorgesehen ist, also fast 37 Prozent, dann ist das eine massive Einschränkung für mobilitätsbehinderte Menschen. Dies kann nicht im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sein und stellt für uns eine weitere nachhaltige Diskriminierung dar. Hier gilt es zumindest in einem ersten Schritt mit angemessenen Vorkehrungen für eine gleichberechtigte Beförderung mobilitätsbehinderter Menschen an allen Haltepunkten zu sorgen.</p>	fehlender Zeithorizont	<p>Die zeitliche Staffelung des Umbaus der Haltestellen ist im Investitionsprogramm enthalten.</p> <p>Gründe für Nicht-Ausbau von Haltestellen wurden konkretisiert (Ziffer 2.3.2.3. lit. d) Besonders im ländlichen Raum gibt es zahlreiche Haltestellen gibt, bei denen die genannten Gründe zutreffen.</p>
0070	Portal	26.02.2022	SiIn e.V.	2.4.3 Fahrgastinformation in Fahrzeugen	Zu 2.4.3.3 Seite 45	<p>Bei den Durchsagen in den Fahrzeugen ist eine gute Akustik sicherzustellen. Gerade für sehbehinderte Menschen, aber auch für Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen sind gut verständliche Durchsagen enorm wichtig, so dass deren Hörqualität und Lautstärke entsprechend verschiedener Lautstärkepegel im Bus immer wieder überprüft und bei Bedarf nachjustiert werden muss. Gerade bei den Ansagen per Außenlautsprecher bei Bussen und Bahnen stellen wir fest, dass diese oft nicht betätigt bzw. deren Lautstärke nicht gut angepasst ist oder ganz fehlt. Hier bedarf es entsprechend besserer Ausrüstungen und Bewusstseinsbildung bei den Fahrer*innen. Es muss sichergestellt werden, dass die Fahrer*innen die Informationen per Lautsprecher und Schriftanzeige auch betätigen, denn dies wird oft vergessen bzw. man hat zuweilen den Eindruck, dass dies nach Lust und Laune der Fahrer*innen funktioniert bzw. bedient wird. Die zuweilen auftretende Folge, dass man eine Haltestelle oder einen Bus bzw. eine Bahn wegen schlechter oder fehlender Durchsagen verpasst und weiterfährt, ist nicht hinzunehmen. Die Haltestellen müssen über ein Blindenleitsystem verfügen, das sicherstellt, dass die Einstiegsmöglichkeiten in die Fahrzeuge sicher aufgesucht werden können. Außerdem muss an jeder Haltestelle in Anlehnung an eine visuelle elektronische Anzeige ebenfalls eine akustische Anzeige vorhanden sein. Bei der Planung und Ausführung im ÖPNV muss aus unserer Sicht stets die Einschränkung von Fahrgästen mitgedacht werden und bedarf nicht mehr einer weiteren Aufforderung des betroffenen Personenkreises. Umsteigezeiten müssen so bemessen sein, dass sie auch von Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen bewältigt werden können.</p>	Durchsagen	<p>Diese und andere Belange der Barrierefreiheit müssen auch wiederkehrender Bestandteil von Fahrpersonalschulungen sein, ebenso im Falle von Qualitätskontrollen überprüft und ggfs. nachjustiert werden.</p> <p>Die Ziffern 2.4.6 Personalschulungen und 2.4.7 Qualitätskontrollen wurden im Textteil ergänzt. Auf Aspekte der Akustik wird besonders hingewiesen.</p> <p>Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) werden grundsätzlich mit Tastern ausgerüstet, mit denen akustische Informationen abrufbar sind. Eine flächendeckende Ausrüstung der Haltestellen mit DFI ist nicht vorgesehen. Als Alternative sollen NVV-App und NVV-Fahrplanauskunft auf barrierefreie Nutzbarkeit hin überprüft werden, um möglichst flächendeckend Infos auch über Smartphone verfügbar zu machen.</p> <p>Umsteigezeiten lassen sich oft nicht verlängern. Der NVV arbeitet jedoch daran, die Anschlussicherung zu verbessern. In der NVV-Fahrplanauskunft lassen sich Umsteigezeiten auch individuell auswählen.</p>

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0071	E-Mail	28.02.2022	Gemeinde Niestetal		Projekt: Barrierefreie Haltestellen Betreff: Bestätigung der Gemeinde Niestetal Einbeziehung in den NVP	Hier unser Schreiben zur Bestätigung der barrierefreien Haltestellen im Gemeindegebiet, das wir auch dem LdKr. KS gesandt haben. Die Liste haben wir teilweise ergänzt und beigelegt. Die Originale gehen Ihnen noch per Post zu.	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0072	E-Mail	28.02.2022	KVG Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, sowie RBK Regionalbahn Kassel	2.3.1.1 Bestand	Berechtigte Kritik an vorliegender Formulierung	Hallo Sascha Derenek, wie gewünscht im Folgenden unsere Stellungnahme zum Entwurf der Fortschreibung („Barrierefreiheit“) des reg. NVP des NVV. Diese Fassung dürfen Sie auch als RBK-Antwort werten. KVG-Stellungnahme zum NVP-Entwurf: a) <input checked="" type="checkbox"/> Einzelaspekten 2.3.1.1 Bestand (Berechtigte Kritik an vorliegender Formulierung) Formulierungsvorschlag neu: „Die KVG hat Anfang der 90er Jahre begonnen, Haltestellen zu erhöhen. Die Haltestellen, die nach dem damaligen Standard umgebaut wurden, sind mit heutigem Betrachtungsstand als weitgehend barrierefrei zu bezeichnen. Die Ausrüstung der Haltestellen mit Bodenindikatoren wurde erst später ergänzt.“	Bahnsteighöhen Tram	Text geändert; allerdings: Bordhöhen müssen noch ergänzt werden
0073	E-Mail	28.02.2022	KVG Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, sowie RBK Regionalbahn Kassel	2.2.5.1 Bestand		Rampensteigung RT bei 20 cm beträgt nachgerechnet nicht 14,1 %, sondern nur 11,7 %. Sie ist damit nach DIN 18040-3 barrierefrei.	Rampensteigung	Die Rampensteigung beträgt nur 11,7%, der Wert wird korrigiert. Auch wenn die Bahnsteighöhe von 20 cm angesichts der Einstiegshöhe von 35 cm nicht optimal ist, so ist eine Zugänglichkeit unter Inkaufnahme der Rampe gegeben auch wenn diese mit 1,285 m länger als die für diese Steigung nach DIN 18040-3 vorgesehenen 1 m ist.
0074	E-Mail	28.02.2022	KVG Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, sowie RBK Regionalbahn Kassel	2.3.4.3 Maßnahmen		Ausfahrbare Spaltüberbrückungen sind genauso wenig im Maßnahmenportfolio „Straßenbahn nach Baunatal“ enthalten wie klappbare Bahnsteige à la Chicago. Diese fachlichen Sackgassen sollten unbedingt herausgenommen werden. Beschrieben werden sollte unser Konzept mit den rückverlagerten Bahnsteigerhöhungen, auf die die Klapprampe aufgelegt werden kann, womit eine Fahrgastwechselhöhe von 21,5 cm entsteht. In Verbindung mit der Klapprampe und einer Rampensteigung < 12 % können wir hiermit an den von EBO-Fahrzeugen überstrichenen Bahnsteigen einen barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglichen. Zu dem letzten Punkt könnte KVG-seitig Unterstützung angeboten werden, da es schon Zeichnungen gibt. Diese könnten ebenso zur Verfügung gestellt werden, wie auch ein Textbeitrag.	keine Klappbahnsteige	Text geändert, Hinweis auf Zulässigkeit der Neigung von bis 12% bei kurzen Rampen bis zu 1 Meter Länge
0075	E-Mail	28.02.2022	KVG Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, sowie RBK Regionalbahn Kassel	Insgesamt zusammenfassend:		Aus KVG-Sicht ist der NVP-Entwurf akzeptabel und entspricht den Anforderungen. Soweit finanzielle Festlegungen (Investitionen, etc.) angesprochen werden, gilt immer der Vorbehalt ausreichender Finanzmittel in den Haushalts- bzw. Wirtschaftsplanungen von KVG und Stadt Kassel.	Finanzierungsvorbehalt	Vgl. 2.5.2 c). Dort ist u.A. ein Hinweis auf die Abhängigkeit von Finanzmitteln enthalten.
0076	E-Mail	28.02.2022	Seniorenbeirat der Stadt Kassel			nachfolgend leite ich Ihnen die Stellungnahme des Seniorenbeirats der Stadt Kassel zu dem Beteiligungsverfahren „Teilfortschreibung Nahverkehrsplan - vollständige Barrierefreiheit“ weiter: „Der Seniorenbeirat stimmt der Teilfortschreibung zu.“ <u>Freundliche Grüße aus der Geschäftsstelle des Seniorenbeirats</u>	./.	
0077	Portal	28.02.2022	Gemeinde Lohfelden	2.5.3 Liste der Investitionen	Zeitliche Umsetzung von Maßnahmen - Anlage 01	Aufgrund der zeitlichen Abfolge von Fördermittelanträgen und Umsetzung - Antrag 31.03. Umsetzung im Folgejahr - können in 2022 geplante Maßnahmen der Gemeinde Lohfelden (siehe Anlage 01 - Ausbauplanung) nicht umgesetzt werden. Dies betrifft nicht die Haltestellen 20353501 und 20353502.	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0078	Portal	28.02.2022	Gemeinde Lohfelden	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Stellplätze für Fahrräder	Aufgrund der Trennung in den Fahrzeugen, ist grad im ländlichen Bereich die Mitnahme von Fahrrädern erschwert.	Fahrradmitnahme	In den Bussen sind Mehrzweckflächen vorhanden, die u.a. zur Fahrradbeförderung genutzt werden können. Darauf wurde beim neuen Corporate Design der Busse großer Wert gelegt.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0079	Portal	28.02.2022	BSBH	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Nahverkehrsplan des NVV	vielen Dank für die Möglichkeit, zu dem Entwurf des Nahverkehrsplans des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) Stellung nehmen zu können. Grundsätzlich stellen wir fest, dass die Belange insbesondere von blinden und sehbehinderten Menschen im Großen und Ganzen berücksichtigt sind. Dies gilt insbesondere für das - Prinzip der Informationsvermittlung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, - der Installation von Bodenleitsystemen an Haltestellen und Umsteigeknotenpunkten sowie - der Barrierefreiheit im Bereich der Internet- und Appangebote.	/.	
0080	Portal	28.02.2022	BSBH	2.2.2.1		Im Einzelnen möchten wir noch folgende Sachverhalte auführen: Zu 2.2.2.1 auf Seite 12 heißt es: „Bis zum Dezember 2027 wird in Nordhessen die Busflotte dann fast komplett ausgetauscht sein. Einzig im Bündel ‚409-Melsunger Umland‘ besteht noch eine Verlängerungsoption bis 2029.“ Wir begrüßen grundsätzlich, dass es eine klare zeitliche Perspektive gibt, dass die Busflotte in Nordhessen mit barrierefreien Fahrzeugen ausgestattet wird. Der angegebene Zeitraum bis 2027 bzw. 2029 widerspricht u. E. jedoch der Regelung nach § 8 Personenbeförderungsgesetz, wonach der ÖPNV grundsätzlich bereits bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein soll. Gerade im Bereich der Fahrzeugflotte im Linienbusverkehr ist u. E. eine schnellere Umsetzung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen umsetzbar. Zu 2.3.2.1 Seite 25ff: Die Situation, dass außerhalb der Stadt Kassel nur 739 von 5.618 Bushaltestellen als barrierefrei bezeichnet werden können, macht u. E. deutlich, dass hier die Anstrengungen im Vergleich zu den vergangenen Jahren deutlich gesteigert werden müssen. Zu berücksichtigen ist u. E. hierbei, dass schon zum 1. Januar 2013 die entsprechende Verpflichtung zur Barrierefreiheit in § 8 Personenbeförderungsgesetz mit dem Stichtag 1. Januar 2022 festgeschrieben wurde und Behindertenverbände schon seit Jahrzehnten einen barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr einfordern. Wir verzichten aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen auf die Situation einzelner Haltestellen einzugehen. Wir weisen jedoch auf das Partizipationsgebot der UN-Behindertenrechtskonvention hin, so dass wir dringend anregen, bei den entsprechenden Umbaumaßnahmen bzw. bei der Suche nach Lösungen oder angemessenen Vorkehrungen vor Ort die zuständigen Behindertenbeauftragten, -beiräte bzw. Gemeindevertretungen zu konsultieren und aktiv in die Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen. Dies führt erfahrungsgemäß zu guten und ggf. auch wirtschaftlichen Lösungen.	Bündel 409	Ergänzung am Anfang von 2.2.2.2.: Zielstellung ist es, die Busflotte bis Dezember 2027 vollständig barrierefrei zu modernisieren. Ergänzung am Ende von 2.2.2.3: Sofern Verlängerungsoption dann Bedingungen
0081	Portal	28.02.2022	BSBH	2.3.2.1		Zu 2.3.2.1 Seite 25ff: Die Situation, dass außerhalb der Stadt Kassel nur 739 von 5.618 Bushaltestellen als barrierefrei bezeichnet werden können, macht u. E. deutlich, dass hier die Anstrengungen im Vergleich zu den vergangenen Jahren deutlich gesteigert werden müssen. Zu berücksichtigen ist u. E. hierbei, dass schon zum 1. Januar 2013 die entsprechende Verpflichtung zur Barrierefreiheit in § 8 Personenbeförderungsgesetz mit dem Stichtag 1. Januar 2022 festgeschrieben wurde und Behindertenverbände schon seit Jahrzehnten einen barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr einfordern. Wir verzichten aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen auf die Situation einzelner Haltestellen einzugehen. Wir weisen jedoch auf das Partizipationsgebot der UN-Behindertenrechtskonvention hin, so dass wir dringend anregen, bei den entsprechenden Umbaumaßnahmen bzw. bei der Suche nach Lösungen oder angemessenen Vorkehrungen vor Ort die zuständigen Behindertenbeauftragten, -beiräte bzw. Gemeindevertretungen zu konsultieren und aktiv in die Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen. Dies führt erfahrungsgemäß zu guten und ggf. auch wirtschaftlichen Lösungen.	erst wenige Hst barrierefrei	Weitere Ausbauplanungen werden in der NVP-Teilfortschreibung festgeschrieben; NVV berät die zuständigen Straßenbaulastträger (zumeist Kommunen) und weist sie auf die Verpflichtung hin. Planung und Realisierung der Einzelprojekte gestalten sich oft langwierig. Deshalb wird ein Konzept mit Ausbauprioritäten verfolgt, um möglichst schnell flächendeckend ein wachsendes Angebot an barrierefreier Mobilität bereitstellen zu können. Gründe für Nicht-Ausbau von Haltestellen wurden konkretisiert (Ziffer 2.3.2.3. lit. d) Die verstärkte Einbeziehung der Behindertenbeauftragten wird angestrebt.
0082	Portal	28.02.2022	BSBH	2.4.3.3		Zu 2.4.3.3 Seite 45: Bei den Durchsagen in den Fahrzeugen ist eine gute Akustik sicherzustellen. Insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen, sind gut verständliche Durchsagen enorm wichtig, so dass deren Hörqualität und Lautstärke entsprechend verschiedenen Lautstärkepegeln in den Fahrzeugen immer wieder überprüft und bei Bedarf nachjustiert werden muss. Gerade bei den Ansagen per Außenlautsprecher bei Bussen und Bahnen stellen wir fest, dass diese oft nicht betätigt bzw. deren Lautstärke nicht gut angepasst ist. Hier bedarf es entsprechend besseren Ausrüstungen und Bewusstseinsbildung beim Fahrpersonal. Es muss sichergestellt werden, dass das Fahrpersonal die Informationen per Lautsprecher und Schriftanzeige auch betätigen, denn dies wird u. E. häufig nicht gemacht. Wir möchten aber auch noch einmal auf das zentrale zwei-Sinne-Prinzip hinweisen. Demnach müssen die Informationen optisch und akustisch übermittelt werden und bei der optischen Übermittlung, welche z. B. auch für Menschen mit Höreinschränkung sehr wichtig sind, ist auf eine gut lesbare Schrift (z. B. Schrifttyp Verdana) und auf gute Kontraste zwischen Hintergrund und Information zu achten. Insbesondere im Außenbereich müssen Blendungen und Reflexionen z. B. durch starke Sonneneinstrahlung verhindert werden.	Durchsagen	Diese und andere Belange der Barrierefreiheit müssen auch wiederkehrender Bestandteil von Fahrpersonalschulungen sein, ebenso im Falle von Qualitätskontrollen überprüft und ggfs. nachjustiert werden. Die Ziffern 2.4.6 Personalschulungen und 2.4.7 Qualitätskontrollen wurden im Textteil ergänzt. Auf Aspekte der Akustik wird besonders hingewiesen.
0083	Portal	28.02.2022	BSBH	2.2.5.3	e) Refit-Programm	Zu 2.2.5.3 e) Refit-Programm: Die Anforderungen für die Nachrüstung der vorhandenen Fahrzeuge mit Verweis auf aus 2.2.6.2 kann nicht nachvollzogen werden, dieser Abschnitt ist nicht enthalten.	Verweisfehler	Verweis wurde korrigiert, gemeint ist 2.2.5.2
0084	Portal	28.02.2022	BSBH	2.4.4.2		Zu 2.4.4.2: Es sollte geprüft werden, ob grundsätzlich eine Kommunikation zwischen Smartphon und Bus herzustellen ist. Zumindest an Haltestellen ohne DFI und ohne Mobilfunk-Empfang sollte Kontakt mit dem Bus gemäß 7.3 nach E DIN/TR 13278:2021-07 möglich sein.	Telefonkontakt	Die Mobilfunkausleuchtung soll verbessert werden. Fahrgäste haben dann im Falle von Fragen oder Problemen die Möglichkeit, das NVV-Service-Telefon als zentrale Servienummer anzusprechen. Direkte Kommunikationswege mit einzelnen Fahrzeugen sind hingegen nicht zielführend und werden nicht angestrebt.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0085	Portal	28.02.2022	Stadt Bad Arolsen, FB V	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Anlage 01; hier: Änderung der Ausbaupriorität und fehlende Haltestellen	<p>Hst.-Pos. 20503101 / 20503102 Der Haltepunkt in FRI Arobella ist bereits teilweise barrierefrei und müsste aus Sicht der Stadt Bad Arolsen in die Priorität 3 eingestuft werden. Der Haltepunkt in FRI Bahnhof ist richtig eingestuft und beschrieben.</p> <p>Hst.-Pos. ohne Nummer / Neubau Haltestelle Schloss Die Haltestelle fehlt in der Anlage 01. Sie müsste aus Sicht der Stadt Bad Arolsen in die Priorität 1 eingestuft werden.</p> <p>Hst.-Pos. ohne Nummer / Haltestelle Staudamm Twistesee Die Haltestelle fehlt in der Anlage 01. Sie wurde in 2020 zunächst als Provisorium angelegt und soll nunmehr dauerhaft erhalten bleiben. Eine Einschätzung der Stadt Bad Arolsen zur Priorität liegt noch nicht vor.</p> <p>Hst.-Pos. 20504001 / 20504002 Derzeit gibt es nur einen Haltepunkt für beide Fahrtrichtungen.</p>	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0086	Portal	01.03.2022	Sozialverband VdK Hessen-Thüringen	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Stellenwert der Barrierefreiheit	Der Sozialverband VdK Hessen-Thüringen begrüßt die erkennbaren Bemühungen des Nordhessischen Verkehrsverbundes, die zur Ausarbeitung der notwendigen Maßnahmen für die Teilfortschreibung zur Erreichung der Vollständigen Barrierefreiheit unternommen wurden. So ist es erfreulich, dass vor der gesetzlichen Frist zum 01. Januar 2022 mit allen Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet Abstimmungen stattgefunden haben und für jede einzelne der 5.618 Haltestellenpositionen die Situation analysiert und eine Aussage hinsichtlich einer Ausbaukategorie und der zeitlichen Vorgabe für die Umsetzung getroffen wurde.	./.	
0087	Portal	28.02.2022	Sozialverband VdK Hessen-Thüringen	2.2.3 Fahrzeuge für flexible Bedienformen	Buchung von bedarfsgesteuerten Verkehren	Dass die Buchung von bedarfsgesteuerten Verkehren wie AST einen gewissen Vorlauf benötigt ist nachvollziehbar. Offen ist jedoch, ob aufgrund begrenzter Verfügbarkeit von Fahrzeugen, die zur Mitnahme von (Elektro-)Rollstühlen und Elektromobilen eine entsprechende Ausstattung vorweisen müssen, ein längerer Vorlauf benötigt wird oder vielleicht nur an bestimmten Tagen oder zu bestimmten Zeiten möglich ist.	AST-Buchung	Mit der Anforderung gemäß 2.2.3.3 Ziffer I, in jedem neu vergebenen Verkehr mindestens einen, bei umfangreicheren Verkehren mehrere Rollstuhlbus vorzuhalten, sollen derartige längere Voranmeldezeiten gezielt vermieden werden.
0088	Portal	28.02.2022	Sozialverband VdK Hessen-Thüringen	2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	Schulungen für das Fahrpersonal	<p>Bei den Anforderungen werden unter VI. Rampen genannt, die für mobilitätseingeschränkte Personen an der Tür mit direktem Zugang zur Sondernutzfläche vorzuhalten und an den Haltestellen auf Anforderung der mobilitätseingeschränkten Personen durch Fahrpersonal einzusetzen sind.</p> <p>Aus Sicht des Sozialverbandes VdK erfordert dies Schulungen für das Fahrpersonal, u.a. zur Sensibilisierung gegenüber mobilitätseingeschränkten Personen und das exakte Anfahren von Haltestellen mit Hochborden, um ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen und den Spalt zwischen Fahrzeug und Board möglichst gering zu halten (max. 5 cm). Nur so ist Ein- und Aussteigen ohne fremde Hilfe gefahrlos möglich. Der Spalt zwischen Fahrzeug und Board birgt die Gefahr mit den Rädern von Rollstuhl oder Rollator oder einer Gehilfe herein zu rutschen und so zu stürzen oder zu kippen. Außerdem ist das exakte Anfahren von Haltestellen mit taktilen Leitsystemen für Blinde und Menschen mit Sehbeeinträchtigung wichtig für das Auffinden der Einstiegsstelle und bietet die Möglichkeit sich selbstständig im ÖPNV zu bewegen. Das Einsteigen an der Fahrertür, zu der hingeführt werden muss, ermöglicht u.a. auch die Kontaktaufnahme um ggf. Fragen zu stellen, wenn es keine weiteren akustischen Informationsmöglichkeiten gibt.</p> <p>Im Informationsblatt von Hessen Mobil zu den Regelungen zu Förderanträgen heißt es: „Um die Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen, sind jedoch nicht nur bauliche Maßnahmen vorzunehmen. Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrzeuge durch Hersteller, entsprechende Vorgaben bei Ausschreibungen der Aufgabenträger bis hin zur Disponierung des Fahrzeugeinsatzes durch die Verkehrsbetriebe haben Einfluss auf das Gelingen. Nicht zuletzt muss das Anfahren von Haltestellen mit Hochborden sowie spurführenden Sonderborden erlernt werden. Der Schulung des Fahrpersonals kommt daher eine besondere Rolle zu. Nur im wechselseitigen Zusammenspiel baulicher und betrieblicher Maßnahmen ist das Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im Sinne einer „Mobilität für Alle“ realisierbar. Die Anforderungen bedeuten konkret für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so zu verbessern, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveaugleich, mindestens aber unter 5 cm bleibt. Dies erlaubt Rollstuhlfahrer/innen den Einstieg ohne fremde Hilfe vorzunehmen, im Sinne einer selbstbestimmten Lebensführung. Der Abstand zum Fahrzeug (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5 cm betragen.“</p> <p>https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/Haltestelleninfo_Juli_2019_0.pdf</p> <p>Mit Beteiligung der VdK-Fachstelle für Barrierefreiheit wurde 2018 ein Sensibilisierungstraining für Busfahrer/innen durchgeführt, was darauf schließen lässt, dass dieses Thema dem NVV wichtig ist. Daher verwundert es, dass Schulungen in der Teilfortschreibung keine Erwähnung finden.</p>	Rampe; Schulungen	<p>Thema Personalschulungen wurde ergänzt.</p> <p>Bei der Entwicklung des neuen Corporate Designs der Busse wurden Fragen der Barrierefreiheit berücksichtigt, wobei auch noch Modifikationen bei Neubeschaffung weiterer Fahrzeuge vorgenommen werden (z.B. Anbringung Bildschirme entgegen der Fahrtrichtung bei Gelenkbussen)</p>

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0089	Portal	01.03.2022	Sozialverband VdK Hessen-Thüringen	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Überprüfung der Umsetzung	Die Einteilung der Haltestellen in die Zielkategorien A bis E und die anschließende Umbaupriorisierung sind aus Sicht des Sozialverbandes VdK nachvollziehbar. Es ist begrüßenswert, dass sich laut Ausbauplanung (Anlage 1) mit 963 Haltestellenpositionen ca. 17% in der Priorisierung 1 befinden, für weitere 639 Haltestellenpositionen wird Priorisierung 1 empfohlen. Von den 4.879 Haltestellenpositionen, die mit aktuellem Stand noch nicht barrierefrei sind, werden demnach für 1.602 Haltestellenpositionen ein barrierefreier Ausbau angestrebt. Laut Investitionskalkulation (Anlage 2) sind bis Ende 2024 ca. 80 Millionen € zur Umsetzung des Ausbaus eingeplant. Leider ist nicht ersichtlich, ob eine Überprüfung der Umsetzung nach der gesetzten Frist vorgesehen ist und ob diese der Öffentlichkeit vorgestellt wird. Aus Sicht des Sozialverbandes VdK wäre eine Überprüfung der Umsetzung Ende 2024 und die Veröffentlichung des Zwischenstandes für die Priorität 1 wünschenswert, Gleiches gilt für die Priorität 2 Ende 2030. Weiterhin fällt auf, dass bei 37% der Haltestellen im Landkreis Waldeck-Frankenberg kein barrierefreier Ausbau vorgesehen ist, was deutlich mehr sind als bei den anderen Landkreisen im NVV-Gebiet (23% im Durchschnitt). Welche Gründe gibt es hierfür?	Überprüfung der Umsetzung vorsehen (Abgleich Anzahl umgebauter H mit Zielvorgaben); übermäßig große Anzahl Haltestellen LKWF kein Ausbau vorgesehen	Kapitel 2.5.4 Monitoring ergänzt (Jährliches Monitoring der Umsetzung)
0090	Portal	28.02.2022	Gemeinde Fulda	2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	Gemeinde Fulda - Übersicht Zustand und Planung aller Haltestellen	die Thematik des Ausbaus von Haltestellen, möglicher Veränderungen von Haltestellen und des barrierefreien Ausbaus wurden bereits seit Frühjahr 2019 von uns aktiv beraten mit Vertretern von LK Kassel und NVV. Viele Maßnahmen wurden inzwischen durch den Ausbau der Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen Ihringshausen, Simmershausen und Wilhelmshausen abgeschlossen. Die Ergebnisse und noch ausstehenden Planungen wurden in der Haltestellen- und Maßnahmenliste des NVV eingefügt, die wir gesondert per E-Mail übersenden. <u>Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.</u>	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0091	E-Mail	28.02.2022	Gemeinde Fulda	Anlage 01	Anlage 01	für die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes durch den NVV wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens um eine Stellungnahme gebeten. Es wurden Bestandslisten zur Bestätigung versandt und über Online-Formulare die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Der Fokus liegt insbesondere auf der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit von Haltestellen. Die Thematik des Ausbaus von Haltestellen, möglicher Veränderungen von Haltestellen und des barrierefreien Ausbaus werden bereits seit Frühjahr 2019 von uns aktiv beraten mit Vertretern vom Landkreis Kassel und des NVV. Viele Maßnahmen wurden inzwischen durch den Ausbau der Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen Ihringshausen, Simmershausen und Wilhelmshausen abgeschlossen. Die Ergebnisse und noch ausstehenden Planungen wurden in der Haltestellen- und Maßnahmenliste des NVV eingefügt und ergänzt (sh. Anlage). Ein Versand über die Online-Stellungnahme war leider nicht möglich. Für ergänzende Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.	./.	in Anlage 02 (bisher 01) geändert
0092	Portal	25.04.2022	Landkreis Kassel	1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	Unser Schreiben vom 14.04.2022	Die Teilfortschreibung umfasst in erster Linie die Haltestellen der kreisangehörigen Kommunen. Da eine von den Kommunen nicht gewünschte bzw. leistbare Festlegung im Rahmen der Teilfortschreibung u. E. n. in der Wirkung einem Vertrag zu Lasten Dritter gleichkommt, haben wir die Kommunen um Rückmeldungen gebeten. Als Grundlage diente eine vom NVV zur Verfügung gestellte Auflistung der Haltestellen im jeweiligen Gemeindegebiet mit einer Clusterung u. a. nach Zielkategorie sowie Priorisierung der auszubauenden Haltestelle. Diese Auflistung wurde nach Aussage des NVV in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen besprochen und final erstellt. Nachdem uns inzwischen alle Rückmeldungen der Kommunen vorliegen, ist zusammenfassend folgendes festzuhalten: 1. In der Auflistung des NVV sind für das gesamte Gebiet des Landkreises Kassel 1.456 Haltestellen erfasst. 2. Nach Angaben der Kommunen bedürfen hiervon 74 Haltestellen der weiteren Klärung zwischen den Gemeinden/Städten und dem NVV. 3. 319 Haltestellen sind in der Liste bereits als barrierefrei ausgebaut erfasst. Laut Angaben der Kommunen sind weitere 97 Haltestellen barrierefrei ausgebaut, aber in der Aufstellung noch nicht als bereits ausgebaut gekennzeichnet. Hier müsste die Liste auf den aktuellsten Stand gebracht werden. 4. Insgesamt 15 Kommunen sehen weiteren Klärungsbedarf, hiervon fühlen sich 2 Kommunen (Immenhausen und Fulda) im Verfahren durch den NVV überhaupt nicht mitgenommen, da es bisher keine Abstimmungsgespräche zwischen dem NVV und diesen Kommunen gegeben habe. Da die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes sowohl die Inhalte enthält, die für den regionalen Nahverkehrsplan des NVV von Bedeutung sind, als auch alle Inhalte, die für die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes erforderlich sind, sehen wir uns aktuell nicht in der Lage, eine Beschlussvorlage für den Kreisausschuss zur Teilfortschreibung aus den vorgenannten Gründen zu erarbeiten. Wir halten den regionalen Nahverkehrsplan des NVV bisher daher noch nicht für teilfortschreibungsreif. Wir bitten zunächst um Klärung der bestehenden Unstimmigkeiten zwischen dem NVV und den Kommunen zu dem Planungsstand des Ausbaus barrierefreier Haltestellen. Die Rückmeldungen der Kommunen wurden unserem Schreiben vom 14.04.2022 beigelegt.	Beteiligung Kommunen	Die Kommunen wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt. Die Angaben in Anlage 02 (bisher 01) wurden in Abstimmung mit den Kommunen erstellt, bzw. dort, wo noch keine Abstimmungen getroffen wurden, wurden Empfehlungen ausgesprochen. Es handelt sich mitnichten um Verträge zu Lasten Dritter, zumal die Kommunen ihrer gesetzlichen Pflicht zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen eigenständig nachkommen müssen. Der NVV ist kein Vertragspartner, er ist jedoch in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger im Regionalbusverkehr wie auch im Rahmen der Koordination mit den lokalen Aufgabenträgern daran interessiert, gemeinsam mit allen Beteiligten dafür zu sorgen, dass das Gesamtsystem ÖPNV das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit erreicht. Die Anlage 02 (bisher 01) wurde unter Berücksichtigung der Anmerkungen der Kommunen überarbeitet.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0093	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	S. 4	„Die übrigen Belange des Themas Barrierefreiheit...“ bitte erläutern in Abgrenzung zum Eisenbahnverkehr.	Abgrenzung Eisenbahnverkehr	Text Ziffer 1, 2. Absatz, letzter Satz geändert: "Die Belange des Themas Barrierefreiheit außerhalb des Geltungsbereiches des PBefG, wie z.B. Bahnsteighöhen und Einstiegsverhältnisse im Eisenbahnverkehr, werden im Rahmen der späteren Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des NVV behandelt".
0094	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	S. 5	Der Satz „Hier sind vor allem das Hochbord und die taktilen Leitelemente zu nennen, ...“ sollte ersetzt werden durch: „Hier sind vor allem das Hochbord und die taktilen Leitelemente als Voraussetzung für einen barrierefreien ÖPNV zu nennen“.	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert
0095	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	S. 5	Der Satz „Hessen Mobil hat hierzu gemeinsam ...“ sollte entfallen. Erläuterung: Das Land Hessen fördert den Neu- und Umbau von Haltestellen in kommunaler Baulast im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturförderung mit Mitteln des Mobilitätsförderungsgesetzes.	Formulierung	Satz wie vorgeschlagen gestrichen
0096	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	S. 5	Der Satz „Von NVV und Hessen Mobil ...“ sollte folgendermaßen geändert werden: „Von NVV und Hessen Mobil wurden die Fördermöglichkeiten und Förderbedingungen erläutert. Vom NVV wurde dann für jede Haltestelle einzeln die Situation analysiert und eine Aussage hinsichtlich einer Ausbaukategorie und der zeitlichen Vorgabe für die Umsetzung getroffen.“	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert
0097	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	S. 5	In dem Satz „Mit den Bürgermeistern wurden seitens ...“ ist „Hessen Mobil“ zu streichen. Erläuterung: Die Rolle der Verkehrsinfrastrukturförderung von Hessen Mobil ist hierbei ausschließlich die Beratung zur Antragstellung.	Formulierung	wie vorgeschlagen gestrichen
0098	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.1, S. 6	Die für die Teil-Fortschreibung relevanten Passagen aus den im Satz: „Die vollständige Barrierefreiheit hat mit §§ 12, 13 auch Einfluss auf die Erteilung der Genehmigung der Verkehrsbedienung durch das Regierungspräsidium.“ genannten Paragraphen sollten herausgearbeitet und zitiert werden.	Zitat ergänzen	wie vorgeschlagen herausgearbeitet und zitiert.
0099	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.2, S. 7	Der Satz „Neu ist auch die zeitliche Fristsetzung, mit der diese Aufgabe erreicht werden soll.“ sollte umformuliert werden in: „Im PBefG ist seit 2013 das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit mit einer zeitlichen Fristsetzung für die Umsetzung enthalten.“.	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert
0100	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.3, S. 7	Zu: „Die Verwendung eines unbestimmten Rechtsbegriffes macht es den Aufgabenträgern nicht leicht, die ihnen obliegende Aufgabe rechtssicher umzusetzen.“:	Formulierung	siehe 0101, 0102
0101	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.3, S. 7	Die Umsetzung und Anwendung der Standards zur Herstellung der Barrierefreiheit obliegt den Aufgabenträgern vor Ort in eigener Zuständigkeit auf Basis des § 8 Abs. 3 PBefG i.V.m. den aktuellen Normen und Regeln der Technik sowie der örtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten.	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert
0102	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.3, S. 7	Die zuständigen Aufgabenträger haben eine Abwägung dahingehend vorzunehmen, wie die Barrierefreiheit in ihrem Gebiet im Einzelfall vor Ort ausgestaltet wird, sodass auch Abweichungen vom Standard möglich sind. Die hierfür notwendigen Abwägungen sind im Nahverkehrsplan zu dokumentieren.	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert
0103	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.3.1, S. 8	Es sollte geprüft werden, ob fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, wie z.B. die Klapprampe die im BGG geforderte Anforderung „Barrierefrei sind bauliche Anlagen (...), wenn sie für Menschen mit Behinderungen (...) ohne fremde Hilfe (...) zugänglich und nutzbar sind.“ erfüllen.	Rampe	Auch eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe kann die im BGG geforderte Anforderung erfüllen, wenn die Rahmpenneigung dafür geeignet ist.
0104	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.3.2, S. 8	In dem Satz „Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen.“ sollte - statt auf mindestens einen Zugang - die Formulierung zugunsten der zweiten oder dritten Tür präzisiert werden. Ein höhengleicher Zugang an der ersten Tür ist aufgrund der fehlenden Aufstellfläche nicht sinnvoll.	Rampe Tür 2	wurde an anderer Stelle präzisiert, vgl. 2.2.2.3 lit. e) lit. III. = Klapprampe an Tür 2
0105	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?	1.3.2, S. 8	Im 3. Absatz sollten die Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (EAÖ) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ergänzt werden „zur Beachtung im Nahverkehrsplan“.	Formulierung	Hinweise auf FGSV-Schriften ergänzt
0106	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.2.2, zu IV., S. 13	Bei den Anforderungen für Niederflur und Low-Entry Busse wäre es wünschenswert, wenn ein eigener Haltewunschaster in Reichweite der beschriebenen Mehrzweckfläche angeordnet wäre.	Haltewunschaster	in 2.2.2.2 ergänzt als "XIII. Von allen Plätzen aus erreichbare Haltewunschaster mit Aakustischer Signalisierung des Haltewunsches im Fahrgastraum" in 2.2.2.3 lit. a) ergänzt als: "VII. Haltewunschaster im Mehrzweckbereich, vom Rollstuhlplatz aus bedienbar"
0107	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.2.2, S. 14	s. Anmerkung zu Kap. 1.3.1, S. 8: Es sollte geprüft werden, ob fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, wie z.B. die Klapprampe die im BGG geforderte Anforderung „Barrierefrei sind bauliche Anlagen (...), wenn sie für Menschen mit Behinderungen (...) ohne fremde Hilfe (...) zugänglich und nutzbar sind.“ erfüllen.	Formulierung	Konkretisierung formuliert und eingefügt
0108	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.2.2, zu XVIII., S. 15	Es sollte hinter dem letzten Satz ergänzt werden: „Maßgebend ist auch hier die Einhaltung der Anforderung der DIN 18040-3, dass das horizontale und vertikale Abstandsmaß jeweils maximal 5 cm beträgt.“	Spaltmaß	Text wie vorgeschlagen ergänzt

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0109	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.2.2, zu XIX., S. 15	Es sollte Folgendes ergänzt bzw. korrigiert werden: Können die maximalen Abstandsmaße der DIN 18040-3 nicht auf allen fahrplanmäßigen Fahrten erfüllt werden, so dass z.B. eine der beiden Randbedingungen mindestens 22 cm Bordhöhe oder Kneeling / Absenkung auf 27 cm ausnahmsweise nicht erfüllt werden kann, ist der Einsatz von Rampen erforderlich. Diese Ausnahmen sind zu begründen. In diesen Fällen ist besonders auf eine für die Nutzung der Rampe zzgl. Rangierbereich für (Elektro-)Rollstühle auskömmliche Tiefe des Wartebereichs zu achten. Daraus folgt auch, dass für jede Haltestelle ohne diese auskömmliche Tiefe des Wartebereichs ohne Ausnahme sichergestellt sein muss, dass alle fahrplanmäßigen Fahrten die einheitliche und definierte (Mindest-)Einstiegshöhe haben, die im Zusammenspiel mit der jeweiligen Bordhöhe die Abstandsmaße der DIN 18040-3 (5 x 5 cm) nicht überschreiten lässt.	Tiefe Wartebereich	Unseres Erachtens nicht sinnvoll, da Borde, die nicht 22-25 cm hoch sind, nicht mit dem vorgeschriebenen Spaltmaß anfahrbar sind. Somit ist eine schmale Haltestelle mit nicht ausreichendem Bord, die barrierefrei anfahrbar wäre. Deshalb: keine Textergänzung
0110	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.2.3, S. 16	Nachdem unter „Bestand“ und „Anforderungen“ die Thematik der Fahrzeug-Einstiegshöhen angesprochen wird, fehlen hier die wichtigen Aussagen, wie, wo und wann welche Fahrzeug-Einstiegshöhen umgesetzt werden.	Einstiegshöhe	Geht aus dem Vergabezeitplan Bus hervor, der als Anlage 01 neu eingefügt wurde
0111	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.2.3, S. 16	Zu a) VI. ergänzen: Für stehende und (im Rollstuhl) sitzende Fahrgäste gut erreichbare Haltewunschaster im Bereich der Mehrzweckfläche.	Haltewunschaster	in 2.2.2.2 ergänzt als "XIII. Von allen Plätzen aus erreichbare Haltewunschaster mit Aakustischer Signalisierung des Haltewunsches im Fahrgastraum" in 2.2.2.3 lit. a) ergänzt als: "VII. Haltewunschaster im Mehrzweckbereich, vom Rollstuhlplatz aus bedienbar"
0112	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.2.3, S. 16	Zu c) II. ergänzen: „Die kontrastierenden Anforderungen für Sehbehinderte sind zu beachten.“	Formulierung	Gilt auch für Ziffer II - in der Aufzählung ergänzt
0113	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.4.1, S. 19	Hier sollte ergänzt werden, dass vor allem die Regelwerke der FGSV und die DIN-Normen als allgemein anerkannte Regeln der Technik zu nennen sind.	Formulierung	Text wie vorgeschlagen ergänzt
0114	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.4.2, S. 20	Es fehlt eine Aussage zur Straßenbahn außerhalb des Stadtgebietes der Stadt Kassel. Hier sollte auf das Kapitel „2.3.4 Haltestellen Tram“ hingewiesen werden.	Formulierung	Verweis auf 2.3.4 ergänzt
0115	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.5.1, S. 21-22	Hier wird auf die unterschiedlichen Bahnsteighöhen und die damit verbundene Steigung einer Faltrampe zum barrierefreien Ein- und Ausstieg eingegangen, dabei wird davon ausgegangen, dass eine Steigung von 8,8% als barrierefrei einzustufen sei. Tatsächlich gelten nach DIN 18040-1 öffentlich zugängliche Anlagen des Personenverkehrs mit einer Steigung von ≤ 6% als barrierefrei. Auf einem kurzen Abschnitt von ≤ 1,00 m kann ausnahmsweise eine Steigung von maximal 12% akzeptabel sein.	Bahnsteighöhen RT/SPNV	wird im Text korrigiert. Betrifft nur Stationen im Eisenbahnbereich. Langfristig sind dort auch Lösungen angestrebt wie Kombibahnsteige oder Fahrzeuge mit unterschiedlichen Einstiegshöhen.
0116	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.5.1, S. 21-22	Es fehlt eine Aussage zu Maßnahmen am 20 cm hohen Bahnsteig. Hier sollten Maßnahmen und ein Zeithorizont zur Abstellung dieses Mangels benannt werden.	fehlender Zeithorizont niedrige Borde	Für Haltestellen ohne ausreichende Bordhöhen in der Stadt Kassel sind Teilerhöhungen vorgesehen. Das Thema wird detailliert in der NVP-Teilfortschreibung der Stadt Kassel thematisiert werden.
0117	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.5.1, S. 21-22	Es fehlt eine Perspektive für die als nicht befriedigend angesehenen Ein- und Ausstiegsverhältnisse, die mittels Faltrampe durchgeführt werden sollen.	fehlender Zeithorizont niedrige Borde / 55er Borde	siehe 0115, 0116
0118	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.2.5.3, S. 24	Es wird auf ein nicht vorhandenes Kapitel 2.2.6.2 verwiesen. Hier müsste richtigerweise 2.2.5.2 stehen.	Verweisfehler	Verweis korrigiert
0119	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.1.1, S. 24-25	Statt der Formulierung „sehr viele Haltestellen“ sollte eine möglichst genaue Zahl genannt werden.	Anzahl nennen	Ausgezählt - ca. 230 Positionen
0120	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.1.1	Der Satz „Der barrierefreie Standard wurde aber zu spät weiterentwickelt.“ ist subjektiv und sollte daher entfallen.	Formulierung	Satz ist im Rahmen Überarbeitung der Textpassage entfallen
0121	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.1.1, S. 24-25	Bezüglich dem „Gros der Haltestellen“ sollte ausgeführt werden, was als „weitreichend barrierefrei“ bezeichnet wird, z. B. welche Bordhöhe und welche taktile Ausstattung dort anzutreffen sind.	Anzahl nennen	Text konkretisiert
0122	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.1, S. 25	Hier sollte eine weitreichendere Unterscheidung zum Ausbaustandard gemacht werden, bei der die im Kapitel 1 selbst hergeleiteten und unter 2.3.2.2 beschriebenen Standards zur vollständigen Barrierefreiheit angesetzt werden. Somit wäre zu unterscheiden in „vollständig barrierefrei“ ausgebaute Haltestellen und „weitgehend barrierefrei“ ausgebaute Haltestellen, die dem Stand von 2016 entsprechen. Außerdem sollten die Haltestellen mit dem Ausbaustand „weitgehend barrierefrei“ gesondert bei der Priorisierung betrachtet werden.	weitgehend barrierefrei separieren	Zahl diff. Nach vollständig und weitgehend Barrierefrei ergänzt
0123	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.1, S. 26	Der Satz „Hier müssen in Abstimmung mit ...“ sollte gestrichen oder umformuliert werden, Vorschlag: „Die Bewilligungsstelle bei Hessen Mobil berät im Rahmen der Antragstellung. Die entsprechenden Lösungen muss die Antragstellerin oder der Antragsteller selbst entwickeln. Abweichungen vom technischen Regelwerk sind zu begründen, es sind in diesem Fall Varianten zu untersuchen und bewerten.“	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert
0124	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.1, S. 26	Auch in der Tabelle sollte differenziert werden zwischen „vollständig barrierefrei“ und „weitgehend barrierefrei“.	weitgehend barrierefrei separieren	Tabelle wird so verändert, dass weitgehend barrierefreie Haltestellen separat dargestellt werden.
0125	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, S. 26	Der Satz „Die Anforderungen an den barrierefreien ...“ sollte geändert werden in „Die Anforderungen an den barrierefreien Ausbau einer Bushaltestelle im Hinblick auf Förderanträge ergeben sich aus den anerkannten technischen Regelwerken und einschlägigen DIN-Normen.“. Grundlage für die Förderanträge ist der NVP, in dem auch Ausnahmen enthalten sein können!	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0126	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, S. 26	Der Satz „Abweichungen von dem in der ...“ sollte wie folgt ergänzt werden: „Abweichungen von dem in der DIN 18040-3 vorgegebenen Spalt- und Stufenmaß von 5 x 5 cm sind nur in begründeten Ausnahmefällen zuwendungsfähig auf der Grundlage einer Variantenuntersuchung möglich.“	Formulierung	Text wie vorgeschlagen geändert
0127	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, S. 26	Es sollte außerdem ergänzt werden, was genau begründete Ausnahmen sind. Beispielhaft sind die typischsten Fälle zu nennen.	Ausnahmen begründen Nichtausbau	
0128	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, zu I., S. 27	Hier sollte „- 25 cm“ ergänzt werden: „Sonderbord mit der Regelhöhe von 22 – 25 cm“.	Höhe Sonderbord	25 cm werden durch Fahrbahnabsenkung zur Gleisachse hin erreicht, von daher auch bei Bus-/Tram-Haltestellen 22 cm Bordhöhe -> In 2.3.4.2 beschrieben
0129	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, zu II., S. 27	Anmerkung: Die Länge des Sonderbords richtet sich nach den eingesetzten Fahrzeugen und soll den barrierefreien Einstieg an der ersten und der zweiten Tür gewährleisten. In Ausnahmefällen, wenn es nicht anders möglich ist, ist der barrierefreie Einstieg an mindestens einer Tür (in der Regel der zweiten) zu gewährleisten.	Formulierung	konkretisiert: mindestens an der zweiten Tür
0130	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, zu III., S. 27	Die Erläuterung zu Ausnahmen sollte gestrichen werden. Der Nachweis der Notwendigkeit einer nicht regelkonformen Ausführung ist von der Antragstellerin oder dem Antragsteller zu erbringen. Bei der Abweichung von der Regelbreite ist dann im Rahmen der Alternativenprüfung insbesondere zu beachten, dass an der Ein- und Ausstiegsstelle vor der aktivierten Einstiegshilfe eine Bewegungsfläche von mindestens 1,50 m * 1,50 m zur Verfügung stehen muss. Zusätzlicher Flächenbedarf hinsichtlich der Verkehrsraumgestaltung für den Fußgängerverkehr ergibt sich aus den Regelwerken der FGSV, insbesondere der RAST und den H BVA. Es ist insbesondere auf die Sicherheitsräume zur Fahrbahn und zur Bebauung zu achten (vgl. Bild 1 der DIN 18040-3). In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Flächenbedarf von Rollstuhlfahrern bei Kurvenfahrt von Bedeutung, welche das Erfordernis ausreichender Breiten unterstreicht (vgl. RAST 06, Kap. 4.7, Bild 21). Bei einer Bordhöhe von 20 cm (begründete Ausnahmefälle) ist zu beachten, dass eine Bewegungsfläche von mindestens 1,50 m * 1,50 m vor der ausgefahrenen Klapprampe notwendig ist, was mit Berücksichtigung des Sicherheitsraumes zur Bebauung dann mehr als 2,50 m breite Warteflächen erforderlich machen kann. Insofern beträgt die Mindestbreite der Wartefläche 2,50 m.	Tiefe Wartebereich	Ausnahmen gestrichen
0131	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, a) zu III., S. 27	Die Anforderung sollte demnach wie folgt umformuliert werden: „III. Mindestbreite von 2,50 m des Wartebereichs - Bei Bordhöhen von max. 20 cm im Ein-/Ausstiegsbereich ist bei dem hilfsweisen Einsatz einer Klapprampe vor dieser Rampe eine Bewegungsfläche von mindestens 1,50 m * 1,50 m vorzusehen und ein zusätzlicher Sicherheitsabstand zu der vorhandenen Bebauung gemäß der RAST (FGSV) zu berücksichtigen.“	Formulierung	Textänderung übernommen
0132	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, zu IV., S. 27	Hier sollte ein Verweis auf DIN 32984 ergänzt werden.	Zitat ergänzen	Verweis auf Norm ergänzt
0133	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, zu VI., S. 27	Diese Anforderungen beziehen sich ja auf alle Haltestellen, so dass man hier evtl. auch auf die Situation der vermehrt im Fokus stehenden Außerortshaltestellen eingehen sollte. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle macht sicherlich nur Sinn, wenn man hierbei auch die Zuwegung zur Haltestelle und auch die Querung der Straße betrachtet. Diese Anforderung sollte demnach so formuliert werden: „VI. Barrierefreie Umsteigewege (ZOB, Umsteigehaltestellen) bzw. barrierefreie Anbindung an das vorhandene örtliche Wegenetz. Eine sichere und barrierefreie Querungsstelle ist darüber hinaus gemäß den technischen Regelwerken zu berücksichtigen.“	Formulierung	Formulierungsvorschlag übernommen
0134	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, S. 27	Der Satz „In der Regel werden aus den folgenden ...“ sollte geändert werden in „In der Regel werden aus den folgenden Gründen keine Busbuchten vorgesehen bzw. sind in vielen Fällen nicht zuwendungsfähig“. Der NVV kann nicht festlegen, was zuwendungsfähig ist (s.o.).	Formulierung	Streichung vorgenommen
0135	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, S. 27	Der Satz „An Haltestellen, die erst in den letzten Jahren ...“ sollte geändert werden in „An Haltestellen, die in den letzten Jahren weitgehend barrierefrei ausgebaut worden sind (Busbordhöhe mindestens 18cm, Grundelemente taktiler Bodenindikatoren) wird zeitnah kein erneuter Komplettausbau vorgesehen. Bei diesen Haltestellen kann es ausnahmsweise erforderlich sein, die im Bus mitgeführte Klapprampe einzusetzen.“ Bitte auch die Begründung bzw. Abwägung darstellen.	Ausnahmen begründen 18cm	
0136	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.2, S. 27	Die Kriterien für eine erforderliche die Nachrüstung von Bodenindikatoren und einer barrierefreien Zuwegung sind zu benennen. Was sind die Maßstäbe dafür? Warum nur teilweise?	Ausnahmen begründen Nichtausbau	
0137	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3, S. 29	Es ist nicht nachvollziehbar, warum alle Haltestellen im Gebiet der Stadt Kassel automatisch der Zielkategorie A zugeordnet werden, da es auch hier Haltestellen mit geringen Ein- und Aussteigerzahlen bzw. geringem Fahrtenangebot gibt. Dies sollte daher erläutert werden.	Haltestellen Kassel Kat A begründen	Missverständliche Formulierung, wurde korrigiert: "...Haltestellen in der Stadt Kassel mit hohem Fahrgastaufkommen..."
0138	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3, S. 29	Die für die Zielkategorien A und B definierten barrierefreien Aspekte unter I. („Hochbord 20 - 22 cm (Region z.T. auch 18 cm)“) widersprechen den selbst hergeleiteten Anforderungen von 22 cm im vorherigen Kapitel.	Höhe Sonderbord	Korrigiert: Hochbord 22 cm oder kombiniertes Bus-/Tram-Hochbord 25cm mit Kehle
0139	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3, S. 29	Der Zielzustand der Zielkategorien A, B und C sollte wie folgt korrigiert werden: I. Hochbord 22 - 25 cm	Höhe Sonderbord	
0140	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3 b), S. 30	Den Satz „Dabei bezeichnet die Priorität 1 eine Antragsstellung zur Förderung für den nächstmöglichen Förderzeitpunkt.“ bitte streichen.	Textänderung	Satz gestrichen

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0141	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans		Es fehlt die Angabe eines zeitlichen Rahmens. Es muss dargestellt werden, bis wann die Haltestellen der Priorität 1 spätestens zeitlich umgesetzt werden (die generellen Voraussetzungen für die Ausnahmen mit einer entsprechenden Begründung gelten auch hier). Mit dem Förderantrag hat das nichts zu tun!	fehlender Zeithorizont	Textergänzung zu 2.3.2.3 lit. b): Die zeitliche Staffelung des Umbaus der Haltestellen ist im Investitionsprogramm gemäß Ziffer 2.2 und Anlage 02 enthalten. Textergänzung zu 2.5.2 lit. b) - neuer 3. Absatz: Bezogen auf die Finanzplanung sollen die Haltestellen der Priorität 1 bis 2024 umgebaut werden, jene der Priorität 2 bis 2030. Anschließend sollen auch die weitgehend barrierefreien Haltestellen vollständig barrierefrei umgebaut werden, voraussichtlich bis XXXX. Angesichts der Vielzahl der Haltestellen und der Planungskapazitäten in den Städten und Gemeinden, die zumeist die zuständigen Straßenbaulastträger sind, ist dies ein sehr ambitioniertes Vorhaben. Der NVV ist bestrebt, die Kommunen nach Kräften bei ihren Vorhaben zu unterstützen.
0142	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3 b), S. 30	Für die Haltestellen, die der Priorität 2 zugeordnet sind, wird keine zeitliche Angabe für den barrierefreien Ausbau getätigt. Dieser Zeitraum ist im Sinne des § 8 Abs. 3 S. 4 PBefG konkret zu bestimmen (s.o.)! Neue Bundesregierung beabsichtigt, die Möglichkeit der Ausnahmen bis 2026 zu limitieren. Hier sollte auch im Textteil eine Aussage analog der Anlage 02 getroffen werden.	fehlender Zeithorizont	siehe 0142
0143	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3 b), S. 30	Priorität 3 wird in Tabelle auf S. 31 umfassender erklärt und auf S. 32 unter d) nochmals aufgegriffen. Hier ist eine einheitlich zusammengefasste Darstellung vorzunehmen!	Prio 3 Erklärung zusammenfassen	unter d) zusammengefasst
0144	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3 b), S. 30	Bitte auch definieren, was wirtschaftlich nicht sinnvoll ist (siehe z.B. S. 32 III.)	Ausnahmen begründen Nichtausbau	2.3.2.3. d) Liste der Gründe wurde zusammengefasst / überarbeitet
0145	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3, Abbildung 05, S. 31	Die Aussage „sehr geringe Frequentierung“ sollte auf einen zu definierenden Grenzwert hin konkretisiert werden.	Ausnahmen begründen Nichtausbau	
0146	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3, Abbildung 05, S. 31	Außerdem sollte auch hier differenziert werden zwischen „vollständig barrierefrei“ und „weitgehend barrierefrei“. Zu beachten ist, dass es sich hierbei um keine Förderregeln handelt, sondern lediglich um eine Orientierung. Maßgeblich ist der NVP. Folgende Umformulierungen sollten daher vorgenommen werden:	Formulierung	Begriffe in Abbildung korrigiert; Höhe Busbord korrigiert
0147	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3. c), S. 32	Im Satz „Ziel ist es dabei, so ...“ sollte der zweite Satzteil gestrichen werden: „Ziel ist es dabei, so viele Haltestellen wie irgend möglich barrierefrei auszubauen. und die Anzahl der barrierefrei ausgebauten Positionen gegenüber der NVP-Fortschreibung zu erhöhen.“	Formulierung	Streichung wie vorgeschlagen
0148	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3 d), S. 32	Der Satz „Ein Ausbau ...“ sollte geändert werden in „Ein Ausbau unterbleibt zumeist kann insbesondere aus den folgenden Gründen unterbleiben“.	Formulierung	Formulierung geändert
0149	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3 d), S. 32	Bei Punkt I. sollte die genaue Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste benannt werden, ab der eine Haltestelle nicht mehr für den barrierefreien Umbau vorgesehen wird.	Ausnahmen begründen Nichtausbau	
0150	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3 d), S. 32	Bei Punkt IV. sollte konkretisiert werden, dass Haltestellen im Bereich zukünftig anstehender Straßenbaumaßnahmen bzgl. eines möglichen barrierefreien Umbaus lediglich auf die Zeit nach der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zurückgestellt werden.	Formulierung	Formulierung lit. d) IV. ergänzt: IV. zukünftig anstehende Straßenbaumaßnahmen, d.h es erfolgt zwar kein Umbau als eigenständige Maßnahme, aber im Zuge einer terminlich absehbaren Straßen-baumaßnahme wird auch die Haltestelle mit umgebaut
0151	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.2.3, S. 35	Die genannten ca. 50 neu einzurichtenden Haltestellen sollten benannt und in Listenform als Anlage zu dem Werk beigefügt werden.	Neue Haltestellen listen	Liste wird als neue Anlage 03 "Neueinrichtung Außerortshaltestellen" eingefügt
0152	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.4.1, S. 37	Die Typenbezeichnung der Tram (6NGTW) sollte erläutert werden.	Tram	Erläuterung Abkürzung
0153	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.3.4.1, S. 38	Aus dem Satz: „Ansonsten sind auf der Strecke Baunatal ↔ Kassel Bahnsteige mit einer Höhe von 11,5 cm über SO bei einem Bordabstand zur Gleisachse von 1,23 m vorhanden.“ geht nicht das resultierende Spaltmaß hervor. Hier sollten die horizontalen und vertikalen Spaltmaße angegeben werden. Dies gilt auch für die folgenden Abschnitte a) und b).	Spaltmaße von KVG (WiHü) erhalten	Spaltmaße für die einzelnen Strecken nachgetragen
0154	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.4.1.3, S. 41	Es wäre wünschenswert gewesen, die Mobil-App des NVV bereits zur Zeit der Erstellung der Teil-Fortschreibung hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit untersucht zu haben, um die Ergebnisse hier einfließen zu lassen. In der anstehenden Fortschreibung des NVV-NVP sollte dies nachgeholt werden.	App/Website	neue Anlage 04 "Barrierefreiheit Fahrgastinformation und Kundenkommunikation (außer Fahrzeuge)"
0155	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.4.2.3, S. 43	Es fehlt ein Konzept zur Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen. Auch hier sollten Kriterien definiert werden, ab wann die Kosten für die Ausstattung einer Haltestelle mit einer DFI-Anlage lohnenswert sind. Außerdem müsste ein Investitionskonzept mit einem Umsetzungszeitplan erstellt werden.	DFI an Haltestellen	Ein derartiges Konzept besteht nicht, bislang hängt die Realisierung von DFI-Anlagen vielmehr von der Bereitschaft der Kommunen zur Finanzierung von solchen Anlagen ab. Es wird vorgeschlagen, dieses Vorhaben einer systematischen Planung und Priorisierung der Realisierung von DFI in der Neuaufstellung NVP mit aufzunehmen. Text in 2.4.2.2 und 2.5.2 wurde entsprechend ergänzt.

Lfd. Nr.	Eingang über	Datum	Organisation	Stellungnahme zu Ziffer / Anlage; Titel	Bezug / Sachverhalt	Stellungnahme	Schlagwort	Berücksichtigung
0156	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.4.3, S. 43-44	Aus dem Kapitel Fahrgastinformation in Fahrzeugen geht weder die aktuelle Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrgastinformationssystemen gemäß dem Kapitel 2.4.3.2 Anforderungen hervor, noch sind in dem Kapitel 2.4.3.3. Maßnahmen beschrieben, wie und wann konkret der Anforderungsstandard in den Fahrzeugen erreicht werden soll. Hier sollte ein Konzept im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des NVV-NVP erarbeitet werden.	FGI-Systeme	Ausstattung, Anforderungen und Umsetzung der barrierefreien Ausstattungsmerkmale wurden in 2.4.3 und Unterkapiteln stärker detailliert beschrieben. Umsetzung geht weitgehend aus dem Vergabezeitplan Bus gemäß Anlage 01 (neu) hervor.
0157	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.4.5, S. 47-48	Es wäre wünschenswert gewesen, den Service der AST Buchungszentrale des NVV bereits zur Zeit der Erstellung der Teil-Fortschreibung hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit untersucht zu haben, um die Ergebnisse hier einfließen zu lassen. In der anstehenden Fortschreibung des NVV-NVP sollte dies nachgeholt werden.	AST-Buchung	2.4.5 ff auch anhand neuer Entwicklungen umfassend überarbeitet; 'neue Anlage XX "Barrierefreiheit FGI-Medien und Kundenkommunikation"
0158	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Kapitel 2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans	2.5.1, S. 49	Nicht nur die Bushaltestellen, sondern auch die Investitionen für die Tram-Haltestellen, die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen sowie ggf. die Kosten für die barrierefreie Umgestaltung der Homepage und der Mobil-App sollten im Investitionsprogramm dargestellt werden.		
0159	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Anlage 01 (bisher; NEU: Anlage 02)		In der als Anlage 1 bezeichneten Tabelle zur Teil-Fortschreibung des NVP sind alle Haltestellen aufgelistet, die im Verbundgebiet des NVV liegen. Bei der Überprüfung der Haltestellen, die in der Baulast von Hessen Mobil liegen bzw. Hessen Mobil als Auftragsverwaltung zuständig ist, wurden verschiedene Korrekturen und Ergänzungen vorgenommen.	In Liste übernommen?	Anmerkungen von Hessen Mobil werden in Anlage 02 (bisher 01) übernommen
0160	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Anlage 01 (bisher; NEU: Anlage 02)		· Teilweise ist die Zuordnung außerorts für Haltestellen nicht korrekt. Die Lagebezeichnung außerorts ist darüber hinaus nicht aussagekräftig in Bezug auf die straßenrechtliche Ortsdurchfahrt.	In Liste übernommen?	Anmerkungen von Hessen Mobil werden in Anlage 02 (bisher 01) übernommen
0161	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Anlage 01		· In mehreren Bereichen wird eine Neufestsetzung der OD-Grenzen zu prüfen sein. Aufgrund der großen Anzahl der Haltestellen sowie der Fristsetzung zur Stellungnahme konnte die Überprüfung noch nicht für alle Haltestellen vorgenommen werden. Soweit eine Überprüfung möglich war, ist in den als Anlage beigefügten Tabellen ein Hinweis aufgenommen worden. Hessen Mobil behält sich vor, die Lage der Haltestellen auch nach Abgabe dieser Stellungnahme richtigzustellen.	In Liste übernommen?	Sofern nach Beschlussfassung Standorte überprüft und Abweichungen von der Lage innerorts / außerorts festgestellt werden sollten wird dies in der Haltestellenliste und -Datenbank des NVV nachgepflegt und im Rahmen zukünftiger Fortschreibungen bzw. Neuaufstellungen von NVP berücksichtigt.
0162	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Anlage 01 (bisher; NEU: Anlage 02)		· In einigen Fällen ist der barrierefreie Ausbau bereits erfolgt. Dieses sowie weitere Hinweise sind ebenfalls in den Tabellen ergänzt worden.	In Liste übernommen?	Anmerkungen von Hessen Mobil werden in Anlage 02 (bisher 01) übernommen
0163	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Anlage 01 (bisher; NEU: Anlage 02)		· Es wurde für verschiedene Haltestellen festgestellt, dass ein barrierefreier Umbau nicht wirtschaftlich / notwendig ist. Diese sind im Wesentlichen unter der Priorisierung 3 dargestellt.	In Liste übernommen?	Anmerkungen von Hessen Mobil werden in Anlage 02 (bisher 01) übernommen
0164	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Anlage 01 (bisher; NEU: Anlage 02)		Aus Punkt 1 und 2 ergeben sich ggf. geänderte Zuständigkeiten.	In Liste übernommen?	Anmerkungen von Hessen Mobil werden in Anlage 02 (bisher 01) übernommen
0165	postalisch	21.03.2022	Land Hessen (HMWEVW)	Anlage 02		Hier sind Investitionssummen für die Jahre 2022 bis 2030 genannt. Es wird davon ausgegangen, dass der NVV diese Investitionsplanung mit den entsprechenden Stellen bei Hessen Mobil bzw. dem HMWEVW abstimmen wird.	Invest abgestimmt?	