

Teilfortschreibung Nahverkehrsplan

Vollständige Barrierefreiheit

mit integrierter Berücksichtigung aller Haltestellen und der lokalen und regionalen Verkehre in den Landkreisen Waldeck-Frankenberg, Kreis Kassel, Werra-Meißner, Hersfeld-Rotenburg und Schwalm-Eder

Kassel, den 14.09.2023

Inhalt

Inhalt	2
Anlagen	4
1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?.....	5
1.1 Die Regelung des Personenbeförderungsgesetzes.....	7
1.2 Wo liegt der Unterschied zu früheren Regelungen?	9
1.3 Was ist unter dem unbestimmten Rechtsbegriff einer vollständigen Barrierefreiheit zu verstehen?	9
1.3.1 Annäherung über das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	9
1.3.2 Annäherung über die allgemein anerkannten Regeln der Technik	10
2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans.....	12
2.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle / Station und Fahrzeug.....	12
2.2 Fahrzeuge	13
2.2.1 Einteilung der Busse in Fahrzeugkategorien	13
2.2.2 Busse Kategorie „LAND“	14
2.2.3 Fahrzeuge für flexible Bedienformen	21
2.2.4 Tram.....	24
2.2.5 RegioTram	25
2.3 Technische Anforderungen an die Haltestellen und Stationen	29
2.3.1 Haltestellen in der Stadt Kassel.....	29
2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)	30
2.3.3 Bedienung von Haltestellen durch flexible Bedienungsformen	42

...

2.3.4	Haltestellen Tram.....	44
2.3.5	Haltestellen RegioTram	48
2.4	Fahrgastinformation, Kommunikationsmittel.....	52
2.4.1	Internetauftritt	52
2.4.2	Fahrgastinformation in Echtzeit an Haltestellen.....	53
2.4.3	Fahrgastinformation in Fahrzeugen.....	56
2.4.4	Mobilfunkversorgung und Wlan	58
2.4.5	AST-Buchungszentrale.....	60
2.4.6	Personalschulungen.....	61
2.4.7	Qualitätskontrollen	62
2.5	Investitionsprogramm	62
2.5.1	Gegenstand.....	62
2.5.2	Methodik.....	63
2.5.3	Liste der Investitionen.....	65
2.5.4	Monitoring	65
3	Beteiligungsverfahren und Beschlussfassung.....	67
3.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen.....	67
3.2	Durchführung des Beteiligungsverfahrens	68
3.3	Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens	69
3.4	Beschlussfassung	70
3.5	Beteiligung bei Planung und Umsetzung der Maßnahmen	70
3.5.1	Ausblick: Weiterentwicklung von Beteiligung.....	70

Anlagen

- Anlage 01 Vergabezeitplan Bus
- Anlage 02 Ausbauplanung Haltestellen
- Anlage 03 Neueinrichtung Außerortshaltestellen
- Anlage 04 Barrierefreiheit Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
(außer Fahrzeuge)
- Anlage 05 Investitionsplanung
- Anlage 06 Anhörungsberechtigte im Beteiligungsverfahren
- Anlage 07 Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren
- Anlage 08 Textteil mit sichtbaren Änderungen und Kommentaren

1 Warum eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans?

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (Hessisches ÖPNV-Gesetz) in der Fassung vom 01.12.2005 (GVBl. für das Land Hessen I S.786) sind die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen dazu verpflichtet, regionale und lokale Nahverkehrspläne aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Nordhessische Verkehrsverbund und die Landkreise Kassel, Werra-Meißner, Hersfeld-Rotenburg Waldeck-Frankenberg haben die gemeinsame Neuaufstellung der Nahverkehrspläne beschlossen. Auch der Landkreis Schwalm-Eder stellt seinen Nahverkehrsplan neu auf.

Die bestehenden Nahverkehrspläne von NVV und Landkreisen bedürfen jedoch zusätzlich aktuell der Fortschreibung gemäß der Anforderung aus dem geänderten Personenbeförderungsgesetz (PBefG), wonach die Anforderung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV seit 1. Januar 2022 definiert ist. Insofern werden mit dem vorliegenden Modul gezielt die Themen behandelt, die zur Erfüllung dieser Vorgabe betrachtet werden müssen und es werden wie im § 8 Absatz 3 PBefG gefordert Ausnahmen benannt und begründet. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass diese gesetzliche Anforderung aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht für den Bereich der Eisenbahnen gilt. 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.

Diese Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes enthält sowohl die Inhalte, die für den regionalen Nahverkehrsplan des NVV von Bedeutung sind, als auch vollumfänglich jene Inhalte, die im Rahmen der Fortschreibung der lokalen NVP der fünf nordhessischen Landkreise erforderlich sind. Diese beziehen sich insofern auch 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. Eine getrennte Betrachtung sowohl der oft von regionalen und lokalen Verkehr bedienten Haltestellen unbeschadet der Tatsache der Baulastträgerschaft selbiger wie auch der einheitlich festgelegten Fahrzeugstandards wäre nicht zielführend.

Insofern verzichten die fünf nordhessischen Landkreise auf eigene Fortschreibungen ihrer lokalen Nahverkehrspläne zugunsten des Verweises auf die hier vorliegende Teilfortschreibung. Sofern erforderlich, werden hierüber auf Kreisebene entsprechende Beschlüsse gefasst.

Mit der Stadt Kassel wurde bereits bei der Erstellung eng zusammengearbeitet, wobei diese jedoch eine eigene Teilfortschreibung vollständige Barrierefreiheit ihres lokalen NVP herausgibt. Wo sinnvoll wird auf die Aussagen in diesem Werk verwiesen, z.B. bezüglich der Tram-Fahrzeuge, die auch auf den Tram-Linien außerhalb der Stadt Kassel zum Einsatz kommen.

In Anbetracht der älter werdenden Gesellschaft und dem Inklusionsgedanken kommt dem barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine große Bedeutung zu. Die Aufgabenträger des ÖPNV haben dazu große Investitionen in Busse und Bahnen getätigt und planen weitere Verbesserungen. Auch viele Haltestellen des Busverkehrs bzw. Haltepunkte des Schienenverkehrs wurden bereits mit großem finanziellem Einsatz der Städte und Gemeinden barrierefrei ausgebaut. Hier sind vor allem das Hochbord und die taktilen Leitelemente sowie die Abstimmung zwischen Fahrzeug und Haltestelle als Voraussetzung für einen barrierefreien ÖPNV zu nennen.

Zwischenzeitlich sind mit allen Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet Abstimmungen durchgeführt worden. 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. Dabei wurde selbstverständlich das Wissen der Städte und Gemeinden zu geplanten Straßenbaumaßnahmen, zum Haushalt oder auch zur Notwendigkeit eines Ausbaus eingebracht. Viele Haltestellen, die z.B. fast ausschließlich mit

bedarfsgesteuerten Angeboten (AST-Verkehren) angefahren werden, werden auch zukünftig nicht barrierefrei ausgebaut werden können. Ziel ist es aber, dass auch in den Ortsteilen zumindest die hauptsächlich genutzte Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut wird.

Mit den Bürgermeistern wurden seitens NVV und den lokalen Aufgabenträgern in zahlreichen Gesprächen, Ortsterminen und Abstimmungsrunden eine Kategorisierung des Haltestellenausbaus ausgearbeitet, die nun in den bestehenden Nahverkehrsplan als Nachtrag aufgenommen werden soll. Zu jeder einzelnen Haltestelle sind Aussagen enthalten.

Ziel ist es jedoch nicht, das Thema Barrierefreiheit damit „abzumoderieren“. Das Gegenteil ist der Fall: Die Entwicklung von Barrierefreiheit ist ein fortwährender Prozess, und alle Maßnahmen in planerischer, baulicher und kommunikativer Hinsicht müssen von Anfang an die Anforderung der vollständigen Barrierefreiheit als Zielstellung enthalten, um dieses Ziel erreichen zu können. Anderenfalls sind nachträgliche Nachbesserungen entweder teuer oder auch gänzlich unmöglich.

In diesem Modul sind die einzelnen Maßnahmen zur Erlangung dieses Zieles zusammengefasst dargestellt, die bezogen auf die unterschiedlichen Fachthemen bereits ergriffen werden oder geplant sind. Daneben werden aber auch Themen benannt, die bis 2022 noch nicht abschließend bearbeitet werden können und die Alternativen erfordern, um das Ziel nötigenfalls anderweitig zu erreichen.

1.1 Die Regelung des Personenbeförderungsgesetzes

In § 8 Abs. 3 PBefG kommt dem Nahverkehrsplan die Aufgabe zu, „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Mit Ablauf dieser Frist ist also die

schnellstmögliche Umsetzung der Maßnahmen geboten, inklusive der konkreten Benennung und Begründung von Ausnahmen hinsichtlich Fristen und Standards im Nahverkehrsplan. Die Vorschrift richtet sich an die Aufgabenträger und stellt für diese eine Leitlinie für die Aufstellung des Nahverkehrsplans dar. Im Nahverkehrsplan müssen die erforderlichen Maßnahmen beschrieben und mit zeitlichen Vorgaben versehen werden. Die Vorgaben müssen mit den Verkehrsunternehmen, sowie mit Behinderten- und Fahrgastverbänden abgestimmt werden.

Nach § 62 Abs. 2 haben die Länder die Möglichkeit, aus technischen oder wirtschaftlichen Erwägungen eine abweichende Frist festzulegen. Das Land Hessen hat davon keinen Gebrauch gemacht.

Die vollständige Barrierefreiheit hat mit §§ 12, 13 auch Einfluss auf die Erteilung der Genehmigung der Verkehrsbedienung durch das Regierungspräsidium:

§ 12 PBefG verlangt in Absatz (1) gemäß der Aufzählung 1 lit. c) von Anträgen zur Erteilung einer Genehmigung, dass diese in allen Fällen „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Absatz 3 Satz 3)“ enthalten.

§ 13 Absatz (2a) des PBefG besagt, dass die Genehmigung versagt werden kann, wenn diese nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht, wobei die Bedeutung der Barrierefreiheit in Satz 4 unter der abschließenden Aufzählung der als wesentlich geltenden Abweichungen eine hohe Bedeutung beigemessen wird: „Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne **und zur Barrierefreiheit.**“

1.2 Wo liegt der Unterschied zu früheren Regelungen?

Mit dem unbestimmten Rechtsbegriff einer „vollständigen Barrierefreiheit“ gegenüber einer früheren „möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“ wurde die Gewichtung dieser Planungsprämisse im Nahverkehrsplan deutlich erhöht. Im PBefG ist seit 2013 das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit mit einer zeitlichen Fristsetzung für die Umsetzung enthalten, weshalb nunmehr eine schnellstmögliche Umsetzung geboten ist.

1.3 Was ist unter dem unbestimmten Rechtsbegriff einer vollständigen Barrierefreiheit zu verstehen?

Mit der Novellierung des PBefG hat der Gesetzgeber als nationale Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Bereich des öffentlichen Verkehrs zwar den Stellenwert der Barrierefreiheit intensiviert und die Umsetzung von einem unbestimmten Zeitpunkt auf ein bestimmtes Datum befristet, aber er hat dabei versäumt zu definieren, was er unter einer vollständigen Barrierefreiheit im Unterschied zu einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit versteht.

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 im Rahmen des Nahverkehrsplanes. Die zuständigen Aufgabenträger haben eine Abwägung dahingehend vorzunehmen, wie die Barrierefreiheit in ihrem Gebiet im Einzelfall vor Ort ausgestaltet wird, inklusive der Frage, wo Abweichungen vom Standard möglich sind. Die hierfür notwendigen Abwägungen sind im Nahverkehrsplan zu dokumentieren.

1.3.1 Annäherung über das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Zunächst lässt sich der Begriff der Barrierefreiheit aus § 4 BGG ableiten:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, 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.“

Damit 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, mithin jedoch deren ist „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG gleichbedeutend mit den Anforderungen an Barrierefreiheit, die § 4 BGG stellt.

In Bezug auf den in § 4 eingangs formulierten Teilhabegedanken ist besonders der letzte Satz für die Betriebspraxis des ÖPNV relevant, da damit die häufig gestellte Frage beantwortet wird, ob fahrzeuggebundene Einstiegshilfen zur Herstellung von Barrierefreiheit zulässig sind. Mit der Möglichkeit fahrzeuggebundene Einstiegshilfen einsetzen zu können, steht ein in der Praxis vorhandenes Hilfsmittel zur Verfügung, das im Abstimmungsprozess zwischen Fahrzeug und Haltestelle eine wichtige Rolle einnehmen kann und das bei Wahrung der zulässigen Steigungen (vgl. 1.3.2) auch Bestandssysteme mit größeren Stufen und Spalten in die Lage versetzt, einen barrierefreien Fahrgastwechsel möglich zu machen. Das Auslegen und Einziehen der Rampe erfolgt dabei durch Betriebspersonal, die Rampe kann dann ohne fremde Hilfe genutzt werden.

1.3.2 Annäherung über die allgemein anerkannten Regeln der Technik

Während die anerkannten Regeln der Technik als Orientierung zur Definition der vollständigen Barrierefreiheit dienen, obliegt dem Nahverkehrsplan die Aufgabe der konkreten Definition derselben.

Für den ÖPNV sind vor allem die räumliche und die informative Zugänglichkeit von großer Relevanz. Vor allem für erstere stellt DIN 18040-3 dar, unter welchen technischen Voraussetzungen bauliche Anlagen im öffentlichen Verkehrsraum barrierefrei sind. Unter 5.6.3 werden Höhenunterschiede und Spaltmaße definiert, die die Zugänglichkeit im Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Haltestelle regeln:

„Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu Fahrgasträumen 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.“ Sofern Rampen zum Einsatz kommen, sind gemäß DIN 18040-3 Steigungen bis 6%, bei Rampen bis 1 m Länge bis 12% zulässig.

Zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums seien an dieser Stelle noch DIN 32975 (Kontraste), 32981 (Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen) und 32984 (Bodenindikatoren) sowie die Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (EAÖ) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Beachtung im Nahverkehrsplan genannt.

Fahrzeugseitig können für Busse weitere Vorgaben aus UN ECE R107 abgeleitet werden, die im Sinne einer Systemkongruenz auch in Teilen auf die Straßenbahn übertragen werden können, sofern sich keine abweichenden Vorgaben aus der Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab) ergeben.

Im Bereich des Eisenbahnverkehrs ist im Fall von Umbaumaßnahmen an Bahnhöfen immer die Herstellung der Barrierefreiheit umzusetzen. Die Anforderungen zur Barrierefreiheit sind europaweit über die Technische Spezifikationen für die Interoperabilität im Schienenverkehr der EU für Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) geregelt.

2 Vollständige Barrierefreiheit als Aufgabe des Nahverkehrsplans

Nachdem in **Ziffer 1.1** bereits die Vorgabe des PBefG vorgestellt wurde, die vollständige Barrierefreiheit als grundlegende Aufgabenstellung im Nahverkehrsplan zu bearbeiten, werden im weiteren Verlauf die bestehenden Voraussetzungen analysiert und darauf aufbauend die Anforderungen, die MAßNAHMEN und die AUSNAHMEN formuliert, wie die Aufgabe im Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes umgesetzt werden soll.

Die Folgen, wenn Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit nicht barrierefrei möglich sind müssen im Nahverkehrsplan beschrieben werden:

- I. Gründe für Nichterfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit sind regelmäßig zu überprüfen
 - II. die bestehenden Barrieren müssen so schnell wie möglich beseitigt werden, sobald angemessene Vorkehrungen im Sinne von Artikel 2 UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) zur Verfügung stehen
 - III. Noch vorliegende Barrieren müssen für Nutzende eindeutig kenntlich gemacht und die Gründe der Nichterfüllung benannt werden,
 - IV. Alternativlösungen (z.B. alternative Routen und/oder Fahrten) müssen angegeben werden
- Die genannten Punkte werden in einem Monitoring regelmäßig (einmal jährlich) überprüft.

2.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle / Station und Fahrzeug

Um die Vorgaben aus DIN 18040-3 zu den Höhenunterschieden und Abständen an öffentlich zugänglichen Anlagen des Personenverkehrs erfüllen zu können, bedarf es einer engen Verzahnung zwischen den technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge und den infrastrukturellen Anforderungen, die Haltestellen oder Bahnstationen erfüllen müssen. Das ist

sowohl bei den Ausschreibungen der Verkehrsleistungen als auch bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau einer dazu passenden Infrastruktur zu beachten.

Besonders bei Eisenbahnen können fehlgehende Anforderungen mit dem Ziel nach bundesweiter Einheitlichkeit von Bahnsteighöhen bereits erreichte Errungenschaften von Barrierefreiheit und auch der Kompatibilität mit dem niederflurigen System der RegioTram konterkarieren. Damit dieses nicht geschieht, bedarf es einer differenzierten Betrachtung und angepasster Lösungsansätze.

Vollständige Barrierefreiheit umfasst neben Fahrzeugen und Einstiegsverhältnissen auch weitere Aspekte wie z.B. die Fahrgastinformation und auch die Kommunikationsmöglichkeiten, die der Kunde in der Sphäre des ÖPNV zur Verfügung hat. Diese Aspekte sind ebenfalls in Ihren Wechselwirkungen mit der gebauten Infrastruktur und den eingesetzten Fahrzeugen zu analysieren und zu planen.

2.2 Fahrzeuge

2.2.1 Einteilung der Busse in Fahrzeugkategorien

Die im Stadt- und Regionalverkehr eingesetzten Busse sind gemäß UN ECE R107 unterschiedlichen Fahrzeugklassen zuzuordnen, die anhand der technischen Spezifikationen unterschieden werden. Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer mehr als 22 Fahrgäste befördern können, werden dabei in zwei Fahrzeugkategorien unterteilt

Im Wesentlichen beziehen sich die Unterschiede auf Parameter, welche die Eignung der Busse eher für Stadt- oder Nachbarortsverkehre (STADT) oder Überlandverkehre (LAND) beschreiben, wobei Busse der Kategorie STADT zumeist der Klasse I, Fahrzeuge der Kategorie LAND zumeist der Klasse II entsprechen.

Busse der Kategorie „STADT“ sind Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen. Hierunter fallen alle Niederflurbusse, die ausschließlich im Stadtverkehr eingesetzt werden.

Busse der Kategorie „LAND“ sind hinsichtlich Ihrer Bauart für Nachbarorts- und Überlandverkehre besonders geeignet und weisen in der Regel höhere Sitzplatzanteile auf als jene der Kategorie „STADT“.

Der Einsatz der Fahrzeuge ist dabei nicht auf Stadt- oder Überlandverkehre beschränkt, zumal zahlreiche Liniencharakteristika beider Verkehrsarten untrennbar ineinander vereinigen. So nehmen z.B. zahlreiche Überland- und Nachbarortslinien innerhalb der Städte, insbesondere innerhalb des Oberzentrums Kassel, auch Stadtverkehrsaufgaben wahr.

2.2.2 Busse Kategorie „LAND“

2.2.2.1 Bestand

Mit Stand Januar 2023 werden auf den Regionalen Buslinien im NVV und den lokalen Bussen der Landkreise im NVV-Gebiet 698 Busse im Planverkehr eingesetzt, die auf folgende Fahrzeugbauarten entfallen:

- I. 563 Solobusse mit Längen zwischen 11,50 und 15 m. Das Verhältnis zwischen Niederflur- und Low-Entry-Bussen beträgt im Verhältnis 60:40. Der Bereich bis zur Tür 2 ist aber immer niederflurig.
- II. 105 Gelenkbusse. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Niederflurfahrzeuge.
- III. 25 Klein- und Midibusse (gemäß EU ECE R107 Fahrzeuge für bis zu 22 Fahrgäste).
- IV. 5 Doppeldecker auf der Linie 500. Das Unterdeck ist niederflurig.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Werkes werden die Busverkehre der regionalen Linien im NVV wie auch der lokalen Verkehre in den fünf Landkreisen sukzessive neu ausgeschrieben. Beispielsweise werden Im Landkreis Waldeck-Frankenberg seit Dezember 2022 nur noch barrierefreie Niederflur- und Low Entry-Busse zum Einsatz kommen.

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**. Die Details zur Erneuerung der Fahrzeugflotte können aus der **Anlage 01** Vergabezeitplan Bus entnommen werden.

Auf den **nach Kassel einbrechenden regionalen Linien** ist die Kompatibilität der Fahrzeuge zur Haltestelleninfrastruktur gewährleistet.

Low-Entry-Busse sind inzwischen nur noch dort zugelassen, wo Linien im Überlandverkehr und im stark schulbezogenen Verkehr Fahrzeuge mit einem hohen Anteil an Sitzplätzen erfordern. Über die Ausschreibungsunterlagen inkl. Umlaufplänen ist sichergestellt, dass Low-Entry-Busse nicht auf Linien eingesetzt werden, die maßgeblich Stadtverkehrsaufgaben wahrnehmen.

2.2.2.2 Anforderungen

Zielstellung ist es, die Busflotte bis Dezember 2027 vollständig barrierefrei zu modernisieren.

Grundlegend müssen die Fahrzeuge den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Diese finden sich u.a. in der StVO, StVZO sowie entsprechenden EU-Richtlinien. Darüber hinaus werden an Fahrzeuge folgende Anforderungen im Hinblick auf Barrierefreiheit gestellt:

- I. Niederflur oder Low-Entry
- II. Türen müssen für "Kasseler Sonderbord" in einer Höhe von 22 cm geeignet sein

- III. Kneeling-Einrichtung gemäß UN ECE R 107 als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegskante aus der Fahrstellung von 320-340 mm auf 260 mm, um das höchst zulässige Abstandsmaß von 5 cm x 5 cm an 22 cm hohen Borden nicht zu überschreiten. Ist dies bauartbedingt nicht möglich, ist eine Fahrzeugabsenkung vorzusehen
- IV. Mehrzweckfläche mindestens 1300 x 700 mm, in der Regel jedoch größer
- V. Abgrenzung der Rollstuhlplätze zum Gang mit einer (klappbaren) Stange, die einen Überstand von 280 mm zur Anlehnfläche aufweist
- 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. Neben der Rampe sind weitere ggf. notwendige Hilfsmittel vorzuhalten, die den Aufstieg für Personen in (Elektro-)Rollstühlen sicherstellen.
- VII. Die Fahrzeugaußenflächen und der Innenraum sind farblich so zu gestalten, dass sich auch sehbehinderte Fahrgäste gut orientieren können.
- VIII. Akustisches Türschließsignal an allen Türen außer Tür 1, Verzögerungszeit der Tür maximal 1 Sekunde
- IX. An den Fahrgastsitzen sind gangseitig auf beiden Seiten des Ganges Haltegriffe vorzuhalten, alternativ sind Haltestangen zulässig, zudem ist im gesamten Niederflurbereich längs des Ganges mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe vorzusehen.
- X. Mindestens zwei ausgewiesene Sitzplätze (bei Bussen für bis zu 22 Fahrgäste: ein ausgewiesener Sitzplatz) für mobilitätseingeschränkte Personen in Tüرنähe mit eindeutiger Kennzeichnung, z.B. Scheibenpiktogramm in Augenhöhe stehender Fahrgäste, zusätzlich ggfs. Stickerei im Polsterstoff).
- XI. Außenbeleuchtung an Tür 2 zur Ausleuchtung des Ein- und Ausstiegsbereiches der Haltestelle

- XII. Fahrgastinformationssystem im Zwei-Sinne-Prinzip (z.B. Lawo Entertainment System oder gleichwertig), optische Information auch vom Rollstuhlplatz aus ohne Wenden des Kopfes sichtbar
- XIII. Von allen Plätzen aus erreichbare Haltewunschtaster mit akustischer Signalisierung des Haltewunsches im Fahrgastraum, Sp auch im Bereich der Mehrzweckfläche, der vom Rollstuhlplatz aus nutzbar ist.

Bezüglich des Einsatzes von Klapprampen gelten folgende Randbedingungen:

- XIV. Hinsichtlich der allgemein anerkannten Regeln der Technik (DIN 18040-3) und der gesetzlichen Anforderungen (§ 4 BGG letzter Satz) gilt der Einsatz von Klapprampen als geeignetes Hilfsmittel zur Herstellung von Barrierefreiheit, wobei...
- XV. ...unter Bezugnahme auf das BGG mit der Bedingung „ohne fremde Hilfe“ zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit angestrebt wird, den Einsatz von Klapprampen auf begründete Ausnahmefälle zu beschränken.
- XVI. Beim Neubau von Bushaltestellen können die Vorgaben für eine barrierefreie Verkehrsraumgestaltung mit höchstens 5 cm x 5 cm Abstandsmaß 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. Dann ist der Einsatz von Klapprampen in der Regel nicht erforderlich.
- XVII. Die Beschaffung von Bussen ohne Kneeling oder Fahrzeugabsenkung ist nur in begründeten Fällen möglich, wenn die Vorgaben nach DIN 18040-3 auch ohne diese erfüllt werden können. Kneeling ist nicht möglich und wegen der niedrigeren Einstiegshöhe auch nicht erforderlich bei Kleinbussen (unter 15 Plätzen), Pkw und anderen Fahrzeugen ohne Luftfederung. Maßgeblich ist auch hier die Erfüllung der Einhaltung der DIN 18040-3, so dass das horizontale und vertikale Abstandsmaß jeweils maximal 5 cm beträgt. Der Verzicht auf das Einhalten der Abstandsmaße mittels einer technisch möglichen Kneelingeinrichtung mit der Begründung, dass ersatzweise eine Klapprampe vorhanden sei, ist nicht zulässig.

- XVIII. Der Bau von Haltestellen mit Bordhöhen kleiner 22 cm ist in Fällen möglich, wenn eine abweichende systemische Abstimmung zwischen Haltestelle und Fahrzeug das Schutzziel der barrierefreien Verkehrsraumgestaltung gleichermaßen zu erfüllen vermag.
- XIX. Wo das Einhalten der Abstandsmaße von 5 cm x 5 cm nicht gewährleistet wird oder technisch nicht gewährleistet werden kann ist der Einsatz von Rampen erforderlich. In diesen Fällen ist besonders auf eine für die Nutzung der Rampe zzgl. Rangierbereich für (Elektro-)Rollstühle auskömmliche Tiefe des Wartebereichs zu achten.

Bei den im NVV eingesetzten Fahrzeugen sind keine großflächigen Folienbeklebungen der Seitenscheiben vorgesehen. Selbst beim Einsatz von Rasterfolien würden sich diese auf die Erkennbarkeit der Umgebung inkl. Lesbarkeit von Haltestellenschildern allgemein negativ auswirken. Für Menschen mit Sehbehinderungen hätte dies erhebliche Einschränkungen in der Orientierung zur Folge Sie sind deshalb auch weiterhin auszuschließen.

2.2.2.3 Maßnahmen

Die unter 2.2.2.2. genannten Anforderungen geben den aktuellen Stand der Anforderungen in den Vergabeunterlagen des NVV für die Ausschreibung von Busleistungen wieder.

Der NVV hat im Jahr 2020 die ersten Busse im seinem neuen Corporate Design vorgestellt. Bei der Entwicklung der Designvorgaben wurden Belange der Barrierefreiheit wie folgt mit einbezogen:

- a) **Innenraumgestaltung**
- I. großes Raumangebot im Mittelteil des Fahrzeugs
 - II. großer Mehrzweckbereich zur flexiblen Nutzung durch unterschiedliche Zielgruppen; mehr Platz für Kinderwägen, Rollatoren und ggf. Fahrradmitnahme

- III. ausreichend großer Rollstuhlplatz mit Rückhaltesystem/Aufprallschutz
- IV. Befestigungsmöglichkeit für (Elektro-)Rollstühle / Kinderwagen / Fahrräder oder ähnlichem (z.B. Gurte).
- V. Podestloser Durchgang mindestens zwischen den Türen 1 und 2 (stufenloser Mittelgang einschließlich Sondernutzfläche)
- VI. gut erreichbare Haltewunschtaster nicht weiter als im Abstand von zwei Sitzreihen
- VII. Spezifische Haltewunschtaster für mobilitätsbehinderte Personen im Mehrzweckbereich, vom Rollstuhlplatz aus bedienbar

b) ***Taktile und akustische Gestaltungselemente***

- I. Haltewunschtaster mit Braille-Beschriftung bzw. Relief und akustischer Rückmeldung bei Betätigung
- II. Akustisches Türschließsignal an allen Türen außer Tür 1, Verzögerungszeit der Tür maximal 1 Sekunde
- III. Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage
- IV. Akustische Signalisierung des Haltewunsches im Fahrgastraum
- V. Haltestangen im Einstiegsbereich mit taktiler Ausführung

c) ***Farbgebung und Kontrastwerte***

- I. Haltestangen mit Signalfarbe im Griff-/Sichtbereich
- II. farblich abgesetzter Haltewunschtaster mit Hinterleuchtungsfunktion, in Bezug auf sehbehinderte Personen sind Anforderungen bzgl. Kontrastwerten zu beachten
- III. einheitliche und gut erkennbare Piktogramme zur Orientierung im Fahrzeug, kontrastreiche Darstellung von Symbolen auf farblich einheitlichem Hintergrund
- IV. Außenbeleuchtung an Tür 2 (bzw. bei Gelenkzügen Türen 2 und 3) zur Ausleuchtung des Ein- und Ausstiegsbereiches der Haltestelle
- V. ausreichende blendfreie Beleuchtung, ergänzt durch LED-Sitzunterbeleuchtung

d) **Fahrgastinformationssystem**

- I. Kleinbus und Midibus bis 9,50m: ein Monitor im vorderen Fahrzeugbereich
- II. Midi-/Solobus ab 9,51m bis 15,5m: zwei Monitore - einer im Bereich des ersten Fahrgastsitzes, zweiter Monitor im Bereich Tür 2
- III. Gelenkbus: drei Monitore - einer im Bereich des ersten Fahrgastsitzes, zweiter Monitor im Bereich Tür 2, dritter Monitor hinter dem Drehkranz
- IV. Service-Display welches Fahrgastinformationen in digitaler (Monitor) und analoger Form (Flyer) vorhält ist in Vorbereitung
- V. Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage

e) **Einstiege**

- I. Mindestens zwei Türen bei Solobus, mindestens drei Türen bei Gelenkbus; Tür 1 vor der Vorderachse, Tür 2 zwischen den Achsen bzw. zwischen denen des Vorderwagens bei Gelenkbussen
- II. Türbreite mind. 1.250 (+/- 50) mm bei Tür 2 und - sofern vorhanden - an Tür 3
- III. Tür 2 (direkter Zugang zur Mehrzweckfläche) als Schwenkschiebetür, Klapprampe an Tür 2
- IV. Übrige Türen als Schwenkschiebe- oder Innenschwenktüren

Mit der Einführung der Busse im neuen Corporate Design werden die Anforderungen der vollständigen Barrierefreiheit gemäß **Ziffer 2.2.2.2** fahrzeugseitig mit folgenden Ausnahmen **vollumfänglich erfüllt**:

Die Vorgabe gemäß **Ziffer 2.2.2.2. Tabelle lit. XII** „optische Information auch vom Rollstuhlplatz aus ohne Wenden des Kopfes sichtbar“ wird in nicht immer erfüllt, da mit Ausnahme der Gelenkbusse in den Fahrzeugen kein Monitor in Blickrichtung des Rollstuhlplatzes entgegen der Fahrtrichtung vorhanden ist. Hier müssen noch Lösungen für die Solo-Niederflur- und Low-Entry-Busse entwickelt werden. Auch die Blendfreiheit der Anzeige (Gefahr von Spiegelungen in der Frontscheibe) muss dabei beachtet werden. Bei Low-Entry-Bussen fehlt eine Gondel zum Anbringen eines weiteren Monitors.

Alle Busse der Kategorie gemäß dem neuen Corporate Design können durch die Verwendung von Schwenkschiebetüren und / oder Innenschwenktüren und Kneeling Kasseler Sonderborde von 22 cm Höhe unmittelbar anfahren, ohne das maximale Spaltmaß von 5cm x 5cm zu überschreiten. Somit ist auch hier die Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit erfüllt.

Durch die Klapprampe können auch Haltestellen, bei denen bedingt durch Bordhöhe und Anfahrbarkeit das Spaltmaß nicht erfüllt wird, barrierefrei bedient werden.

Die Weitere Einführung der Busse im neuen Corporate Design und mit den vorstehend beschriebenen ergänzenden Merkmalen ist gemäß dem als **Anlage 01** beigefügten Vergabezeitplan Bus vorgesehen.

Sofern Busse über den Zeitraum Dezember 2027 hinaus eingesetzt werden, werden die Fahrzeuge bis zu diesem Zeitpunkt in der Form ertüchtigt, dass sie die Anforderungen gemäß 2.2.2.2 mit Ausnahme von **Ziffer II. und VIII.** erfüllen. Damit ist es zulässig, diese Fahrzeuge bis längstens Dezember 2029 einzusetzen.

2.2.3 Fahrzeuge für flexible Bedienformen

2.2.3.1 Bestand

Im Verkehrsgebiet des NVV sind bedarfsgesteuerte Bedienungsformen seit langen Jahren ein fester Bestandteil des ÖPNV-Angebotes, insbesondere in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage, mancherorts aber auch als flächendeckende Ergänzung zum klassischen ÖPNV mit Bus und Bahn, wie z.B. in Waldeck-Frankenberg praktiziert wird.

Zum Einsatz kommen Taxen und Mietwagen unterschiedlichster Bauart.

2.2.3.2 Anforderungen

Es muss gewährleistet sein, dass die Verfügbarkeit von **Fahrzeugen zur Mitnahme von (Elektro-)Rollstühlen und Elektromobilen** analog den Anforderungen an Buslinien gewährleistet wird. Dies kann so gelöst werden, dass diese Anforderung dann erfüllt wird, wenn dies bei der Anmeldung der Fahrt angegeben wird, so dass in diesem Fall ein Fahrzeug mit entsprechender Ausstattung (im folgenden Rollstuhlbus genannt) eingesetzt wird.

Der **Einstieg mit (Elektro-)Rollstuhl oder Elektromobil** in einen Rollstuhlbus kann seitlich oder über Hecktüren erfolgen. Die Infrastruktur muss hierauf abgestimmt sein (vgl. **Ziffer 2.3.3**). Ein seitlicher Einstieg ist grundsätzlich zu bevorzugen.

Die **Erkennbarkeit** von Taxen und Mietwagen im Einsatz als flexible Bedienformen muss auch für Personen mit Sehbehinderung gewährleistet sein. Alle als Anruf-Sammel-Taxi (AST) eingesetzten Fahrzeuge müssen das einheitliche AST-Logo (schwarzer Kreis den Buchstaben AST in der Schriftart Transit in Verkehrsgelb) in einer einheitlich vorgegebenen Mindestgröße an der rechten Fahrzeugseite und / oder der Windschutzscheibe führen.

Beim Einsatz von anderen Fahrzeugen als Taxen im bisher einheitlichen Farbton RAL1014 mit Taxi-Schild ist die Erkennbarkeit erschwert. Der NVV sieht es als seine Aufgabe an, **Anforderungen zu entwickeln**, um die Erkennbarkeit der Fahrzeuge bedarfsgesteuerter Bedienungsformen durch weitere einheitliche Gestaltungselemente zu verbessern.

2.2.3.3 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen werden bei Erweiterungen und Neuausschreibungen von bedarfsgesteuerten Verkehren vorgesehen:

- I. Bei Neuausschreibungen Vorhalten mindestens eines Rollstuhlbusses je ausgeschriebenem Verkehr, welcher die Sitzendbeförderung in (Elektro-)Rollstühlen bzw.

die Mitnahme von Elektromobilen analog den Vorgaben zum regionalen bzw. lokalen Busverkehr ermöglicht und dafür zugelassen ist. Dazu gehören auch DIN 750478 Teil 1 und 2 sowie § 35a StVZO entsprechende Rampen oder Hublifte, Rollstuhl- und Rollstuhlnutzerrückhaltesysteme samt Verankerungen und Sicherheitsgurten. Dabei ist die Verfügbarkeit dieser Rollstuhlbuse nachweislich derart sicherzustellen, dass das Fahrzeug bei Bedarf in der für den bedarfsgesteuerten Verkehr vorgesehenen Anmeldezeit eingesetzt werden können. Bei umfangreicheren AST-Verkehren oder anderen flexiblen Bedienungskonzepten sind demzufolge ggf. mehrere derartige Fahrzeuge, ggf. auch an mehreren Standorten, vorzuhalten.

- II. Es werden Vorgaben dazu gemacht, ob der Einstieg mit (Elektro-)Rollstühlen oder Elektromobilen vom Fahrbahnrand oder durch Hecktüren erfolgen können muss.
- III. Bei Anruf-Sammel-Taxen (AST) ist die Kennzeichnung mit dem AST-Logo in der festgelegten Form und Größe (vgl. 2.2.4.1) weiterhin obligatorisch.
- IV. Die Aufgabenträger entwickeln im Vorfeld neuer Ausschreibungen einheitliche Anforderungen, um alle Fahrzeuge bedarfsgesteuerter Bedienungsformen als solche auch für Menschen mit Sehbehinderung einheitlich erkennbar zu machen und werden diese in zukünftigen Ausschreibungen als Mindestanforderung vorgeben.
- V. Die Aufgabenträger entwickeln im Vorfeld neuer Ausschreibungen weitgehend einheitliche Anforderungen, die die barrierefreie Zugänglichkeit hinsichtlich Ein- und Aussteigekomfort beschreiben, die von am Markt verfügbaren Fahrzeugen ohne umfassende Umbauten erfüllbar sind und werden diese in zukünftigen Ausschreibungen als Mindestanforderung vorgeben.
- VI. Die Anforderungen an Beschaffenheit, Anzahl und Verfügbarkeit barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge sind in den jeweiligen Verdingungsunterlagen zukünftiger Ausschreibungen in der erforderlichen Detailtiefe und nachprüfbar festzulegen.
- VII. Die Aufgabenträger erkunden in regelmäßigen Abständen den Fahrzeugmarkt nach Fahrzeugen, die geeignet sind, die Anforderungen der Barrierefreiheit inkl. Ein- und

Aussteigekomfort und Mitnahme von (Elektro-)Rollstühlen und Scootern bestmöglich zu gewährleisten und berücksichtigen diese Anforderungen bei Neuausschreibungen.

- VIII. Die Aufgabenträger werden gemeinsam mit Taxi- und Mietwagenunternehmen, Fahrzeugleasing- und Fahrzeugpoolfirmen nach Lösungen suchen, diese Fahrzeuge auch unter den teils prekären wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Taxi- und Mietwagengewerbes im ländlichen Raum zum Einsatz zu bringen.
- IX. Die Aufgabenträger sehen in ihren Haushalten ausreichende Finanzmittel vor, um auch bedarfsgesteuerte Verkehre unter Marktbedingungen barrierefrei anbieten zu können.

2.2.4 Tram

2.2.4.1 Bestand

Die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) regelt den Bau und Betrieb der Straßenbahnen im Sinne des § 4 PBefG. Zur Barrierefreiheit macht die BOStrab aber keine Aussagen. Einzig enthalten ist die Notwendigkeit Schwerbehindertenplätze auszuweisen (§ 47, Abs. 2). Vorgaben zur Barrierefreiheit müssen für Straßenbahnen aus anderen Regelwerken zusammengeführt und adaptiert werden. Hier sind vor allem die DIN-Normen und Regelwerke der FGSV als allgemein anerkannte Regeln der Technik zu nennen.

Straßenbahn- und RegioTram-Fahrzeuge, die innerhalb der Stadt Kassel verkehren, sind außerhalb Kassels auch auf bundes- und nicht-bundeigenen Eisenbahnstrecken unterwegs. Hierfür gelten die Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 2 Abs. 3 und für bundeseigene Eisenbahnen zudem noch die TSI-PRM.

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.

2.2.4.2 Anforderungen und Maßnahmen

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.

Hinsichtlich des Zusammenspiels von Fahrzeugen und Haltestelle sei auch auf **Ziffer 2.3.4 – Haltestellen Tram –** verwiesen.

2.2.5 RegioTram

2.2.5.1 Bestand

28 TramTrain-Fahrzeuge (18 E/E und 10 D/E) aus dem Jahr 2005 sind sowohl auf bundeseigenen Eisenbahnen nach EBO als auch im Straßenbahnnetz der Stadt Kassel unterwegs. Mit einer Fahrzeugbreite von 2,65 m, die sich auf Einstiegshöhe auf 2,40 m verjüngt, können sie nicht universell im Kasseler Stadtgebiet eingesetzt werden.

Die Fahrzeuge haben eine Spaltüberbrückung, die bei Bahnsteigen im Eisenbahnnetz bei einer Bahnsteighöhe von 38 cm oder höher genutzt werden kann. Bei niedrigeren Bahnsteighöhen besteht die Gefahr des Aufsetzens und Verklemmens der Spaltüberbrückung.

Die RegioTram-Fahrzeuge haben eine Faltrampe. Das Auslegen der Rampe erfordert, gegenüber den fahrzeugseitig eingebauten Klapprampen bei den Straßenbahnen, eine wesentlich längere Fahrgastwechselzeit. Das Halten mit Auslegen der Faltrampe dauert je nach den individuellen Fertigkeiten des Fahrpersonals zwischen zwei und fünf Minuten. Damit ist sie für die teilweise dichten Zugfolgen in der Stadt betrieblich nur sehr eingeschränkt nutzbar. Mit der Faltrampe kann das Fahrzeug von 20 cm hohen Bahnsteigen mittels einer 1,285 langen Rampe von 11,7% erreicht werden. Die Rampe ist damit länger als die Lt. DIN 18040-3 vorgesehenen 1 m. Diese eher geringfügige Längenabweichung wird angesichts der mit dem RegioTram-System verbundenen unterschiedlichen Einstiegshöhen fahrzeugseitig als Ausnahme zugelassen.

Eine sichere Rückhaltemöglichkeit für Fahrgäste mit (Elektro-)Rollstuhl oder Elektromobilen ist bei beiden Fahrzeugtypen (E/E und D/E) am gekennzeichneten Platz nicht vorhanden und eine doppelte Queraufstellung aufgrund zu geringer Durchgangsbreiten nicht sicher möglich.

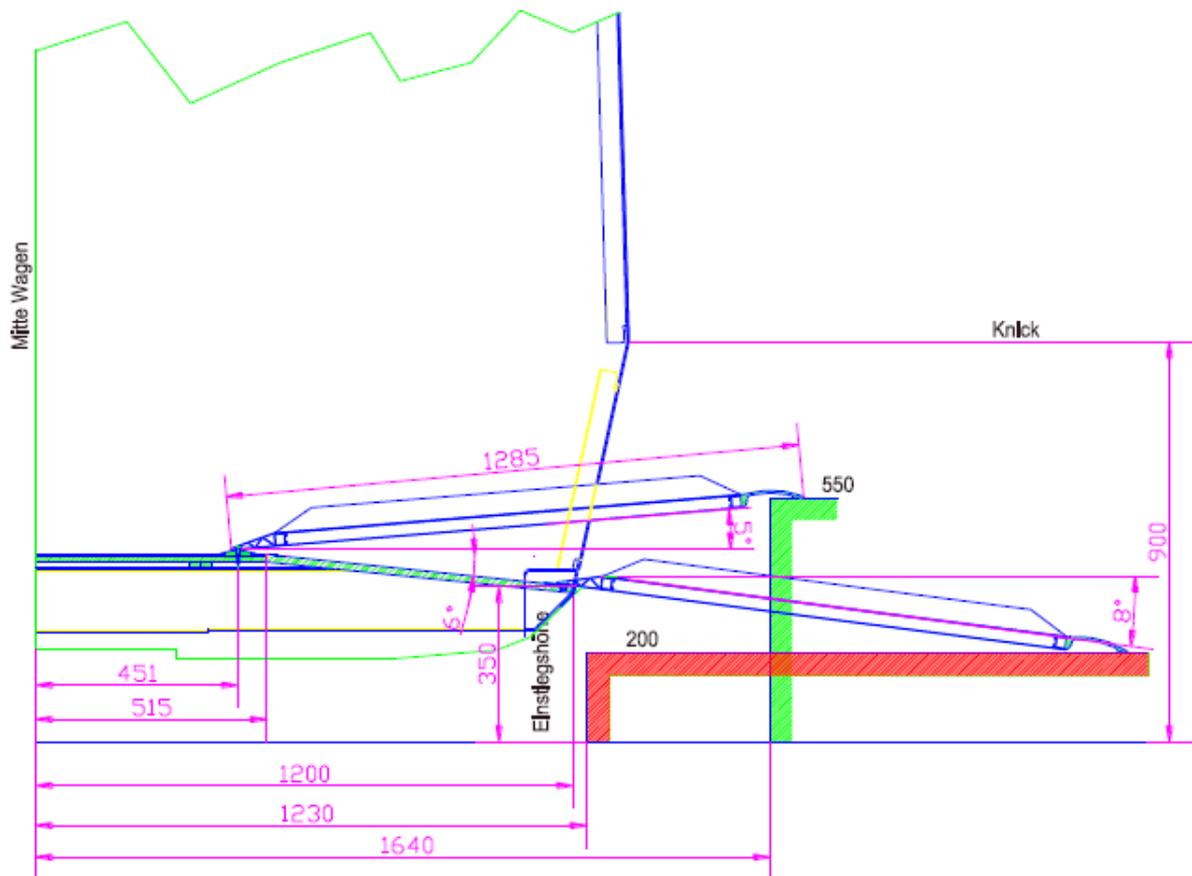


Abbildung 02: Einstiegsverhältnisse RegioTram mit und ohne Klapprampe (Schnittzeichnung)

2.2.5.2 Anforderungen

Folgende Verbesserungen an den Fahrzeugen sind erforderlich:

- I. Sofern technisch im Rahmen des Refit umsetzbar Verlagerung des Rollstuhlplatzes im Mehrzweckbereich auf die andere Fahrzeugseite und Positionierung des (Elektro-)Rollstuhls längs gegen die Fahrtrichtung mit Rückhaltemöglichkeit am Klapprampenschrank.
- II. Austausch der gelben LED in der Zielanzeige gegen weiße LED zur Verbesserung des Lesekontrastes für sehbehinderte Menschen.

...

- III. Anbieten von mehr Haltewunschtastern mit Beschriftungen in Brailleschrift und ggf. auch in Pyramidenschrift
- IV. Kontrastreiche Gestaltung (Erkennen von Festhaltungsmöglichkeiten, Taster und Sitzpositionen).
- V. Deutlicherer Türkontrast zum besseren Auffinden der Außentüren.
- VI. Einrichten einer Sprechstelle am Rollstuhlstellplatz

Bei den im NVW eingesetzten Fahrzeugen sind keine großflächigen Folienbeklebungen der Seitenscheiben vorgesehen. In begründeten Fällen können im begrenzten, klar definierten Rahmen Ausnahmen vorgesehen werden, sofern mobilitäts- und sehbehinderte Fahrgäste hiervon nicht nachteilig betroffen sind, z.B. für die Anbringung des Liniennetzplans.

Die Frage der barrierefreien Bedienung von 20 cm hohen Bahnsteigen betrifft die Haltestellen im Tramnetz innerhalb der Kassel und kann bahnsteigseitig verbessert werden. Siehe dazu **Ziffer 2.3.5.2** bzw. **2.3.5.3**. (Bahnsteigerhöhungen; tiefes Einpflastern der Gleise).

2.2.5.3 Maßnahmen

a) **Refit-Programm**

Die aktuell eingesetzten Fahrzeuge werden voraussichtlich 2024-30 einem Refit-Programm unterzogen, wobei die Einstiegsverhältnisse nicht verändert werden.

Dabei sollen die Anforderungen aus **Ziffer 2.2.5.2** umgesetzt werden.

b) **Beschaffung von Neufahrzeugen**

Die Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration steht erst nach Ausscheiden der jetzigen Baureihe vsl. für 2045 an, sofern nicht für Leistungsausweitungen zusätzliche Fahrzeuge bereits vorher angeschafft werden müssten.

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen sollen folgende Fragen im Sinne der vollständigen Barrierefreiheit geklärt werden:

- I. Abstimmung Einstiegshöhe <> unterschiedliche Bahnsteighöhen im Eisenbahnnetz
- II. Nutzbarkeit der Spaltüberbrückung überall wo erforderlich
- III. Nachfolgekonzept für Faltrampe mit deutlicher Verkürzung der Haltezeiten und Sicherstellung des vollständig barrierefreien Einstiegs

2.3 Technische Anforderungen an die Haltestellen und Stationen

2.3.1 Haltestellen in der Stadt Kassel

2.3.1.1 Bestand

Die KVG hat Anfang der 90er Jahre begonnen, Haltestellen zu erhöhen. Bis heute sind ca. 230 Haltestellen umgebaut worden. Die Haltestellen, die nach dem damaligen Standard umgebaut wurden, sind mit heutigem Betrachtungsstand als barrierefrei zu bezeichnen, das heißt, es sind in der Regel Bordhöhen von 18 cm bei Bushaltestellen und 20 cm bei Tram-/RegioTram-Haltestellen vorhanden. Der barrierefreie Einstieg ist jedoch nur mit Klapprampe möglich. Kombinierte Bus-/Tram/RegioTram-Haltestellen sind mit Querneigung zwischen Bord und Gleis versehen, so dass auch dort die vorstehenden Maße eingehalten werden. Die Ausrüstung der Haltestellen mit Bodenindikatoren wurde erst später ergänzt.

2.3.1.2 Anforderungen und Maßnahmen

Hinsichtlich der Anforderungen und Maßnahmen sei auf die derzeit noch in Bearbeitung befindliche Teilfortschreibung vollständige Barrierefreiheit des Nahverkehrsplanes der Stadt Kassel verwiesen.

Es werden derzeit u.A. Konzepte entwickelt, um Tram- und kombinierte Tram-/Bus-Haltestellen mit Teilaufhöhungen im Bereich der Türen mit Klapprampe (Tür 2) zu versehen, um Einstiegshöhen von 20 cm (Bus) und 22 cm (Tram / RegioTram) zu erreichen.

Neu- und Umbauten von reinen Bushaltestellen in der Stadt Kassel werden inzwischen mit einer Regelhöhe von 22 cm errichtet.

2.3.2 Bushaltestellen in den nordhessischen Landkreisen (außerhalb der Stadt Kassel)

2.3.2.1 Bestand

Im Gebiet des NVV existieren außerhalb der Stadt Kassel rd. 5.600 Bushaltestellenpositionen, von denen Ende 2023 ca. 230 vollständig barrierefrei und 560 barrierefrei, (mindestens 16 cm hoher Bord, Grundelemente taktiler Bodenindikatoren: Einstiegsfeld, Leitstreifen) ausgebaut sind. Eine teilweise notwendige Nachrüstung mit Bodenindikatoren an Haltestellen mit 16 oder 18 cm hohem Bord ist allerdings nur dann sinnvoll, wenn auch die anderen Anforderungen an eine vollständig barrierefreie Haltestelle (mindestens 2,5 m Tiefe, Busbucht mit entsprechender Entwicklungslänge) gegeben sind.

Im Jahr 2023 sind somit ca. 4.900 Haltestellenpositionen noch nicht mit einem mindestens 22 cm hohen Bord ausgestattet.

Neben der Haltestelle sollen auch barrierefreie Zuwegungen (ausreichend breite Gehwege) und barrierefreie Querungsmöglichkeiten bis zu den nächsten Knotenpunkten vorhanden sein.

Besonders im ländlichen Raum in kleineren Ortsteilen fehlen jedoch nicht selten Gehwege bzw. deren ausreichende Breite. 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.

Der Ausbauzustand der Haltestellen bezogen auf die fünf nordhessischen Landkreise stellt sich Stand Dezember 2021 wie folgt dar:

Landkreis	Haltestellenpositionen gesamt	Haltestellenpositionen vollständig barrierefrei	Haltestellenpositionen barrierefrei	Haltestellenpositionen nicht barrierefrei
NVV (ohne Stadt Kassel)	5.658	232	562	4.864
Landkreis Kassel	1.466	87	256	1.123
Waldeck-Frankenberg	1.319	34	87	1.198
Werra-Meißner	840	56	67	717
Hersfeld-Rotenburg	950	18	98	834
Schwalm-Eder	1.083	37	54	992

Abbildung 03: Tabelle Ausbaustand der Haltestellen 15.12.2021; vollständig barrierefreie Haltestellen sowie barrierefreie Haltestellen

2.3.2.2 Anforderungen

Die Anforderungen an den barrierefreien Ausbau einer Bushaltestelle ergeben sich aus den anerkannten technischen Regelwerken und einschlägigen DIN-Normen. Abweichungen von dem in der DIN 18040-3 vorgegebenen Spalt- und Stufenmaß von 5 x 5 cm sind nur in begründeten Ausnahmefällen auf Grundlage einer Variantenuntersuchung möglich. Das Zusammenwirken von Haltestelle und eingesetzten Fahrzeugen ist zu beachten.

Folgende Anforderungen sind zu erfüllen:

- I. Sonderbord mit der Regelhöhe von 22 cm.
- II. Regellänge von 12- 18 m, Mindestlänge des erhöhten Haltestellenbereichs für die erste und zweite Bustür von 9 m. 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 mindestens an der zweiten Tür zu gewährleisten.
- 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.
- IV. Leitsystem (Bodenindikatoren) im Haltestellenbereich und Bordsteinabsenkung zur Querung im nächsten Knotenpunkt gemäß DIN32984
- V. Haltestellenseitige Fahrgastinformation
- 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
- VII. Im Regelfall Rückbau von Busbuchten zu Fahrbahnrand- oder Kaphaltestellen im Rahmen des barrierefreien Umbaus

In der Regel werden aus den folgenden Gründen keine Busbuchten vorgesehen:

- VIII. Entwicklungslänge von über 88m gegenüber zwischen 12m (Mindestlänge) und 20m (Gelenkbus, nach RaSt 06)
- IX. Exaktes Heranfahren nicht oder nur sehr bedingt möglich
- X. In der Regel an Zwischenhaltestellen nur kurze Haltezeiten (10-15 Sekunden)
- XI. Bei Busbuchten fahren Pkw oft mit höheren Geschwindigkeiten vorbei

...

XII. Zusätzlicher Fahrzeitbedarf durch Einfädeln in den fließenden Verkehr

Demgegenüber können Busbuchten z.B. sinnvoll sein

XIII. an Verknüpfungshaltestellen, wenn ggfs. Anschlüsse abgewartet werden müssen

An Haltestellen, die in den letzten Jahren barrierefrei ausgebaut worden sind (Busbordhöhe mindestens 16 cm, zumeist aber 18 cm, Grundelemente taktiler Bodenindikatoren) wird zeitnah kein erneuter Komplettausbau vorgesehen. Bei diesen Haltestellen kann es ausnahmsweise erforderlich sein, die im Bus mitgeführte Klapprampe einzusetzen, da ohne diese auch im Zusammenspiel mit modernsten Bussen mit Kneelingeinrichtung das zulässige Abstandsmaß von 5 cm x 5 cm überschritten wird. Es werden vorzugsweise die Haltestellen ausgebaut, die noch keinerlei Elemente von barrierefreiem Ausbau aufweisen. Erst im Anschluss werden auch die Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut, die bereits barrierefrei sind, voraussichtlich bis 2032. Dies ist sinnvoller hinsichtlich des Zwischenziels einer flächendeckenden (twl. nur weitgehend) barrierefreien Erschließung im Hinblick auf einen anschließenden vollständig barrierefreien Endausbau.

An bereits nach älterem Standard ausgebauten Haltestellen ist die Nachrüstung von Bodenindikatoren und barrierefreier Zuwegung vorgesehen, sofern diese nicht vorhanden sind.

2.3.2.3 Maßnahmen

a) Bildung von Zielkategorien

Die Bushaltestellenpositionen wurden von den Fachplanenden des NVV und den lokalen Aufgabenträgern in Zielkategorien von A bis E eingeteilt, dabei charakterisieren z. B. Haltestellen in der Stadt Kassel mit hohem Fahrgastaufkommen oder ZOBs/größere Bahnhöfe

in der Region die höchste Kategorie A und Haltestellen lediglich mit Einzelfahrten, ausschließlicher Bedienung mit flexiblen Bedienungsformen, außerorts Haltestellen an einzelnen Gehöften oder Wanderparkplätzen die niedrigste Kategorie E:

Zielkategorie	Beschreibung
A	Haltestellen in Kassel oder an ZOBs/größeren Bahnhöfen in der Region
B	Einzigste Haltestelle im Ort, um barrierefreie Erreichbarkeit der Ortschaft zu erfüllen oder Haltestelle in zentraler Ortslage oder an einem überregional bedeutendem POI. Diese Haltestellen zeichnen sich durch ein vertaktetes Angebot aus und sind wichtige Anschluss Haltestellen zwischen Bahn und Bus, sowie zwischen Bus und Bus.
C	Haltestellen zur Erschließung eines ÖPNV-relevanten POI, wie z.B. Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheime, große Arbeitgeberbetriebe oder zentrale Freizeiteinrichtungen.
D	Sonstige Haltestellen mit vertaktetem Angebot und/oder flexiblen Bedienungsformen wie Anruf-Sammel-Taxi (AST)
E	Haltestellen mit Einzelfahrten und/oder flexiblen Bedienungsformen wie Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Abbildung 04: Zielkategorien – Beschreibung

Die Haltestellen der Zielkategorien A, B und C weisen im Zielzustand neben den Ausstattungselementen wie Haltestellenmast oder Stele im NVV-Design, Wetterschutz mit transparenten Seitenwänden, beleuchtete Vitrine im NVV-Design, Sitzgelegenheit, Abfallsammler und in Kategorien A und B ggf. einem DFI-Anzeiger folgende barrierefreie Aspekte auf:

- I. Hochbord 22 cm
- II. taktiler Blindenleitsystem
- III. befestigte Wartefläche
- IV. hindernisfreie Fläche mind. 2,50 x 2,50 m in Höhe der zweiten Bustür (für 180-Grad-Wende für Rollstuhlfahrer)
- V. barrierefreie Zuwegung
- VI. wenn DFI vorhanden, dann mit akustischer Sprachausgabe

b) ***Ableitung von Ausbauprioritäten***

Die Haltestellenpositionen werden hinsichtlich des Ausbaubedarfs priorisiert.

Die Einteilung der Haltestellen in Zielkategorien wird als Diskussionsgrundlage für die weitere Abstimmung mit den betreffenden Kommunen und dem Zuwendungsgeber Hessen Mobil benötigt, um diese Priorisierung für einen vollständig barrierefreien Umbau vornehmen zu können. Seit 2019 wurden Beratungsgespräche mit einzelnen Kommunen mit Einbindung des Zuwendungsgebers und den jeweils für die Landkreise verantwortlichen lokalen Aufgabenträgern durchgeführt, um die bauliche Umsetzung zeitlich konkretisieren zu können und den Bedarf zu ermitteln. Dabei wurde als Ergebnis eine Umbaupriorisierung der Haltestellen von 1 – 3 vorgenommen.

Die zeitliche Staffelung des Umbaus der Haltestellen ist im Investitionsprogramm gemäß **Ziffer 2.5** und **Anlage 04** enthalten.

Die Haltestellen der Zielkategorien A, B und C werden dabei in der Regel der **Priorität 1** zugeordnet.

Die **Priorität 2** bezeichnet den nicht vorrangigen, aber dennoch geplanten vollständig barrierefreien Ausbau der Haltestelle für einen zeitlich nicht festgelegten Zeitraum (hier können auch kommunale Baumaßnahmen zur Gewinnung von Synergien herangezogen werden). Der **Priorität 2** sind in der Regel die Haltestellen der Zielkategorie D zugeordnet.

In eine **Priorität 3** werden Haltestellen zumeist der Zielkategorie E eingeteilt, deren Ausbau aus den unter **Buchstabe d)** genannten Gründen nicht erfolgen soll.

Die unter „barrierefrei“ genannten Haltestellen sind bereits barrierefrei entsprechend dem barrierefreien Ausbaustandard von 2016 (mit 16 cm, zumeist aber 18 cm hohen Bord - trotz Kneeling wird hier das Abstandsmaß von 5 cm x 5 cm jedoch überschritten). Wenn die Haltestellen der Prioritäten 1 und 2 auf vollständig barrierefreien Standard umgebaut worden sind, sollen auch diese entsprechend angepasst werden – sofern sie nicht bereits vorher im Rahmen anstehender Straßenbaumaßnahmen mit umgebaut werden.

Die Haltestellen der Priorität 1 sollen bis Ende 2024 umgebaut werden. Zwischen 2025 und 2030 sollen dann die Haltestellen der Priorität 2 umgebaut werden. Anschließend sollen die barrierefreien Haltestellen derart umgebaut werden, dass sie die Kriterien der vollständigen Barrierefreiheit erfüllen. Als Zielhorizont ist 2032 vorgesehen.

Sofern in **Anlage 02** die Kategorie mit „empfohlen“ angegeben ist, finden zu der genannten Haltestellenposition noch Abstimmungen zur Priorisierung mit dem zuständigen Baulastträger statt. Sobald abgestimmt werden auch diese Positionen mit einer verbindlichen Priorisierung versehen. Diese Haltestellen sind gemäß ihrer empfohlenen Priorisierung bereits im Investitionsprogramm gemäß **Ziffer 2.5** berücksichtigt.

Priorität	Erläuterung
1	Angabe eines konkreten Umsetzungsziels mit Jahresangabe bis 2025, bei Bedarf konkretere Beschreibung der Maßnahme
2	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
3	kein Umbau, kein Bedarf, Ausbau nicht sinnvoll- diese Haltestellen müssen im Nahverkehrsplan namentlich aufgelistet und der Nichtausbau begründet werden
barrierefrei	Busbord mindestens 16 cm, Grundelemente taktiler Bodenindikatoren (Einstiegsfeld, Auffindestreifen), barrierefreier Ein- und Ausstieg mit Benutzung einer Klapprampe möglich - bauliche Anpassung auf aktuellen Standard wird überprüft, wenn Ausbau in Priorität 1 und 2 abgeschlossen sind oder im Rahmen anstehender Straßenbaumaßnahmen, für Haltestellen Stadt Kassel: Planung beginnt frühestens >2034
Vollständig barrierefrei	Ausbaustandard: Busbord 22 cm, taktiler Leitsystem, barrierefreie Zuwegung (Nullabsenkung, barrierefreie Querungsmöglichkeit)

Abbildung 05: Ausbauprioritäten der Bushaltestellen im regionalen Verkehr und im lokalen Verkehr außerhalb der Stadt Kassel

c) **Haltestellenliste**

Die Zielkategorien und Ausbauprioritäten aller Haltestellenpositionen ist in **Anlage 02** dargestellt. Das daraus abgeleitete Investitionsprogramm ist in **Ziffer 2.5** beschrieben.

Der Ausbauzustand wie auch die Planungen zum barrierefreien Umbau von Haltestellen unterliegen angesichts der Zielstellung, die vollständige Barrierefreiheit schnellstmöglich herzustellen, derzeit in einem ständigen Wandel im Sinne der Herstellung einer möglichst

umfassenden Barrierefreiheit. Aus diesem Grund werden auch die Inhalte der Tabelle gemäß **Anlage 02** zu dieser Teilfortschreibung auch nach der Beschlussfassung und Veröffentlichung noch Aktualisierungen unterworfen sein. Ziel ist es dabei, so viele Haltestellen wie irgend möglich vollständig barrierefrei auszubauen.

Anhand des Haltestellenmanagementsystems des NVW können sich Interessierte jederzeit über den aktuellen Stand der Umsetzung bezogen auf die einzelnen Haltestellenposition informieren, wobei ein zeitlicher Nachlauf für die Neuaufnahme der Haltestellen nach einem Umbau berücksichtigt werden muss. Für weitergehende Informationen zum Planungsstand von Haltestellen können Informationen in der Regel bei der jeweiligen Stadt oder Gemeinde eingeholt werden. Diese würden ggfs. an andere Baulastträger verweisen, wenn z.B. Haltestellen auf Schulgelände oder außerorts in Baulastträgerschaft der Landkreise liegen.

d) ***Haltestellen, bei denen kein Ausbau vorgesehen ist***

Bei ca. 1.400 Haltestellenpositionen ist auch mittel- und langfristig kein vollständig barrierefreier Ausbau vorgesehen.

Ein Ausbau kann zumeist aus den folgenden Gründen unterbleiben:

- I. Geringe Zahl ein- und aussteigender Fahrgäste (< 10 Fahrgäste / Tag) bei niedrigen Nachfragepotenzialen (weniger als 50 EW im 600 m-Einzugsbereich), und/oder Bedienung mit weniger als 5 Fahrten pro Wochenwerktag
- II. Vollständig barrierefreier Ausbau am genannten Standort technisch nicht möglich (z.B. Platzverhältnisse) ohne sinnvolle Alternative für eine Verlegung; In diesem Fall sollen im gleichen Ort an möglichst benachbarten Haltestellen vollständig barrierefreie Alternativen vorgesehen werden
- III. für einen Ausbau erforderlicher Grunderwerb steht in keinem Verhältnis zum Nutzen

- IV. zukünftig anstehende Straßenbaumaßnahmen, d.h. es erfolgt zwar kein Umbau als eigenständige Maßnahme, aber im Zuge einer terminlich absehbaren Straßenbaumaßnahme wird auch die Haltestelle mit umgebaut
- V. Verlegung der Haltestelle vorgesehen, vollständig barrierefreier Ausbau am neuen Standort geplant
- VI. Aufgabe der Haltestelle im Rahmen geänderter Linienführungen
- VII. Bedienung nur von bedarfsgesteuerten Verkehren
- VIII. Haltestelle in nicht barrierefrei erschlossenem Umfeld (z.B. an anbaufreier Straße außerorts ohne Anbindung an das Fußwegenetz)

Bezogen auf die einzelnen Landkreise ist die folgende Anzahl von Haltestellen betroffen:

Landkreis	Haltestellenpositionen gesamt	Haltestellen bei denen kein Ausbau vorge- sehen ist
NVV (ohne Stadt Kassel)	5.658	1.405
Landkreis Kassel	1.466	311
Waldeck- Frankenberg	1.319	503
Werra-Meißner	840	187
Hersfeld- Rotenburg	950	213
Schwalm-Eder	1.083	191

Abbildung 06: Tabelle Haltestellen, bei denen kein Ausbau vorgesehen ist

Detaillierte Angaben zu den einzelnen Haltepositionen können der **Anlage 02** entnommen werden.

e) **Außerortshaltestellen mit Ausbaubedarf**

Es ist mitnichten so, dass die Lage einer Haltestelle außerhalb der geschlossenen Ortschaften als k.o.-Kriterium für den vollständig barrierefreien Ausbau gesehen wird. Im Gegenteil wird ein großes Augenmerk auf den Ausbau von Haltestellen auch außerhalb geschlossener Ortschaften gelegt, die aus folgenden Gründen eine relevante Verkehrsbedeutung haben können:

- I. Versorgungseinrichtungen in der Nähe (Bsp. Nahversorgung, öffentliche Einrichtungen, Veranstaltungsorte, Krankenhäuser, Seniorenheim, Schulen, Kitas, sonstige Ausbildungsstätten, Bibliotheken, Ärztehaus, Reha-Einrichtung, Freizeitheime, Sportstätte, Friedhof, Museen etc.)
- II. Barrierefreier Umstieg zwischen mindestens zwei Linien (Regional, - Lokallinien), Verknüpfungspunkt
- III. Hohe Bedeutung wegen Einwohnerzahl im Einzugsbereich der Haltestelle (ca. 600m)
- IV. Hohe Bedeutung wegen Einwohnerzahl im weiter entfernten Einzugsbereich (bis zu 1.200m) bei Abzweighaltestelle
- V. Hohe Bedeutung wegen Arbeitsstätten/Arbeitsplätzen im Einzugsbereich der Haltestelle (ca. 600m)
- VI. Hohe Bedeutung wegen Arbeitsstätten/Arbeitsplätzen im weiter entfernten Einzugsbereich (ca. 1.200m) bei Abzweighaltestelle
- VII. Touristische Attraktion mit hoher Besucherzahl in der Nähe
- VIII. Einzige oder zentrale Haltestelle für den Ort
- IX. zukünftig direkte Linienführung - Busbeschleunigung - attraktive Fahrtzeiten
- X. Ausbau der Zuwegung möglich, Anschluss an Ortsteil durch Fuß-Radweg

Bei diesen wichtigen Standorten wird in vielen Fällen ein vollständig barrierefreier Ausbau vorgesehen oder an einzelnen Standorten ist dieser bereits durchgeführt worden. Für insgesamt 331 Positionen außerhalb geschlossener Ortschaften wird ein vollständig barrierefreier Ausbau vorgesehen oder empfohlen, 49 Positionen sind bereits barrierefrei (gemäß Standard 2016) umgebaut.

Bezogen auf die einzelnen Landkreise ist die folgende Anzahl von Haltestellen betroffen:

Landkreis	Haltestellenpositionen gesamt	Außerortshaltestellen mit Ausbaubedarf
NVV (ohne Stadt Kassel)	5.658	331
Landkreis Kassel	1.466	86
Waldeck-Frankenberg	1.319	50
Werra-Meißner	840	53
Hersfeld-Rotenburg	950	78
Schwalm-Eder	1.083	64

Abbildung 07: Tabelle Außerortshaltestellen mit Ausbaubedarf

Detaillierte Angaben zu den einzelnen Haltepositionen können der **Anlage 02** entnommen werden.

f) **Neueinrichtung von Haltestellen**

Neben dem in der **Anlage 02** dargestellten Ausbau von Haltestellen ist zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Standorten auch die Neueinrichtung von Haltestellen ein wichtiges Thema, sei es im Verlauf bestehender Linien wie auch im Zuge der Straffung von Linienverläufen im Interesse der Reisezeitverkürzung bei gleichzeitig guter Erschließungsqualität oder bei Neueinrichtung von Linien. Neu eingerichtete Haltestellen sollen dem jeweils aktuellen Stand der Technik entsprechen, was auch die Anforderungen der vollständigen Barrierefreiheit miteinschließt. So ist es u. A. vorgesehen auch ca. 60 Haltestellen außerorts neu einzurichten und von Anfang an vollständig barrierefrei zu bauen. Diese sind in **Anlage 03** aufgelistet.

2.3.3 Bedienung von Haltestellen durch flexible Bedienungsformen

2.3.3.1 Bestand

Sofern keine Haustürbedienung stattfindet oder reine AST-Haltestellen bedient werden, bedienen flexible Bedienungsformen in der Regel die Bushaltestellen des Linienverkehrs, was grundsätzlich bei gleichen Zielorten auch sinnvoll ist. Dennoch muss in Betracht gezogen werden, dass sich die Anforderungen hinsichtlich der Einstiegsverhältnisse zwischen Bus und den bei flexiblen Bedienformen eingesetzten kleineren Fahrzeugen deutlich unterscheiden, so dass bei der Bedienung von Bushaltestellen oft improvisiert werden muss.

Nur an wenigen größeren Haltestellenanlagen, z.B. in Frankenberg, Bahnhof, sind eigene Haltestellenpositionen für flexible Bedienungsformen vorhanden.

2.3.3.2 Anforderungen

- I. Der **Einstieg mit (Elektro-)Rollstuhl oder Elektromobil** kann seitlich oder über Hecktüren erfolgen. Die Infrastruktur muss hierauf abgestimmt sein (vgl. **Ziffer 2.2.3**).
- II. Ein **seitlicher Einstieg** ist grundsätzlich zu bevorzugen. Es wird davon ausgegangen, dass auch mittelfristig Fahrzeuge mit seitlichem Einstieg meist nicht kompatibel mit der bei Bushaltestellen einheitlich anzustrebenden Bordhöhe von 22cm sein werden. Entsprechend sind **Anrampungsbereiche** am Beginn der Bushaltestellen so auszubilden, dass dort ein Halt von Fahrzeugen flexibler Bedienformen möglich ist, z.B. durch eine **Vorerhöhung** mit Bordhöhe von 16cm. Hierzu müssen erforderlichenfalls auch verkehrsregelnde Maßnahmen erfolgen, wie z.B. Halteverbote, die diese Bereiche mit umfassen. Statt Vorerhöhungen können auch geeignete, angrenzende gewöhnliche Bordsteine zum seitlichen Fahrgastwechsel genutzt werden. Auch hier sind ggf. Halteverbote einzurichten.
- III. Sofern nicht ausgeschlossen werden kann, dass Fahrzeuge eingesetzt werden, die das Ein- und Aussteigen über Hecktüren vorsehen, müssen Vorkehrungen getroffen werden, die den Fahrgastwechsel in diesem Rahmen gefahrlos ermöglichen, das heißt, es müssen unmittelbar hinter dem Halteplatz eine barrierefrei befahrbare Bordabsenkung vorhanden sein und zumindest auf verkehrsreichen, unübersichtlichen oder mit mehr als 30 km/h befahrenen Straßen eine rückwärtige Absicherung durch Nasen oder Abschraffierungen mit Warnbaken oder Pollern.
- IV. Bei größeren Haltestellenbereichen wie z.B. Busbahnhöfen oder Doppelhaltestellen ist der Bereich, in dem flexible Bedienungsformen halten, eindeutig zu kennzeichnen. Bei abweichenden Haltepositionen fahrplanmäßiger und flexibler Angebote einer Linie ist an der Halteposition der fahrplanmäßigen Angebote auf die abweichende Abfahrtstelle der flexiblen Angebote hinzuweisen, z.B. im Fahrplanausgang.

2.3.3.3 Maßnahmen

- I. Sofern Haltestellen von flexiblen Bedienungsformen bedient werden, werden diese auf die Einhaltung der Anforderungen gemäß **Ziffer 2.3.3.2** hin **überprüft**.
- II. Bei **Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion** zwischen flexiblen Bedienungsformen und Linienverkehren sind die Anforderungen gemäß **Ziffer 2.3.3.2** im Rahmen der Priorität 1 umzusetzen.
- III. Bei allen **übrigen Haltestellen**, die von flexiblen Bedienungsformen bedient werden, sind Mängel hinsichtlich der Anforderungen gemäß **Ziffer 2.3.3.2** im Rahmen anderweitig anstehender Umbauten zu beheben.
- IV. Stehen keine Umbauten an, sind Mängel durch verkehrsregelnde Maßnahmen zu beheben, anderenfalls soll Haustürbedienung erfolgen oder an geeigneter Stelle in räumlicher Nähe zur Haltestelle bei Bedarf eine Bedienung durch flexible Bedienungsformen mit Ein- und Ausstieg mit (Elektro-)Rollstühlen oder Elektromobilen gewährleistet werden. Die entsprechenden Alternativstandorte sind in den Buchungssystemen zu vermerken und den Kunden bei der Anmeldung von Fahrtwünschen mit (Elektro-)Rollstühlen oder Elektromobilen nebst der Haustürbedienung als Alternative zu nennen.

2.3.4 Haltestellen Tram

2.3.4.1 Bestand

Neben den Tram-Haltestellen in der Stadt Kassel gibt es auch Haltestellen im Bereich der Landkreise Kassel und Werra-Meißner.

g) **Bahnsteigkonfigurationen nach Strecken**

I. Strecke Baunatal (<> Kassel)

Die Haltestellenhöhe beträgt an den Haltestellen Kleingartenverein Ri. Kassel, Baunatal Stadtmitte und Großenritte der Linie Baunatal <> Kassel 20 cm über Schienenoberkante (SO). Bei dieser Höhe handelt es sich um das Maximum, das möglich ist, damit der 6NGTW (**6**-achsiger **N**iederflur-**G**elenk-**T**riebw**w**agen) die Außenschwenktüren unter Berücksichtigung des starken Vertikalversatzes noch öffnen kann. Die Stufe beträgt unbeladen und ohne Verschleiß je nach Fahrzeugtyp zwischen 9 und 10 cm. Je mehr das Fahrzeug beladen oder verschlissen ist, desto geringer ist die Stufe. Das horizontale Spaltmaß beträgt 8 cm.

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. Das Spaltmaß beträgt somit 8 cm.

II. Strecke Hessisch Lichtenau <> Helsa <> Kaufungen (<> Kassel)

Auf der Lossetalbahn beträgt die Bahnsteighöhe 25 cm über SO bei 1,25 m Abstand zur Gleisachse. Die Stufe beim Einstieg beträgt somit zwischen 4 cm und 5 cm, der Spalt 10 cm.

III. Strecke Vellmar (<> Kassel)

Auf der Strecke Vellmar <> Kassel haben die Haltestellen eine Höhe von 20 cm über SO bei einem Bordabstand zur Gleisachse von 1,23 m. Die Stufe beträgt zwischen 9 und 10 cm.

a) **Kombinierte Haltestellen Tram <> Bus**

Außerhalb der Stadt Kassel gibt es insgesamt drei Haltestellenpositionen, die am selben Bahnsteig sowohl von der Tram wie auch vom Bus bedient werden (2x Vellmar Stadtmitte und 1x Hessisch Lichtenau Stadtmitte). Hier wurde der Kasseler Sonderbord mit einer Ansicht von 18 cm über Oberkante Fahrbahn (OKF) verbaut. Das Gleis ist zwei Zentimeter tiefer eingebaut, so dass sich für die Tram eine Einstiegshöhe von 20 cm über SO und für den

Bus von 18 cm über OKF ergibt. Vom Ausbaustatus sind diese Haltestelle barrierefrei (Standard 2016).

b) ***Haltestellen Tram an Eisenbahnstrecken***

Als Sonderformen gibt es unter den Tram-Haltestellen auch solche, im Bereich von Strecken der EBO liegen.

Im Bereich des Kasseler Tramnetzes gibt es an den Strecken Kassel <> Baunatal und Kassel <> Hessisch Lichtenau (Lossetalbahn) Tram-Haltestellen im Bereich von Eisenbahnstrecken, die auch von Vollbahnfahrzeugen mit breiterer Fahrzeugumgrenzungslinie als Straßenbahnen befahren werden. Während die Haltestellen in Baunatal sämtlich der BOStrab unterliegen, gibt es auf der Lossetalbahn sowohl Haltestellen nach BOStrab als auch solche nach EBO.

Um Haltestellen trotz der unterschiedlichen Fahrzeugumgrenzungen mit vergleichsweise schmalen Tram-Fahrzeugen bedienen zu können, werden verschiedene Verfahren angewendet, die hinsichtlich ihrer Eignung für barrierefreien Einstieg unterschiedlich geeignet sind:

- I. Überstreichen der Bahnsteigfläche oder vorgelagerter Kaps durch Vollbahnfahrzeuge (z.B. Haltestellen Kleingartenverein, Albert-Einstein-Straße und Hünstein in Baunatal)
- II. Ausweichgleis, das nur von Straßenbahnen befahren wird (z.B. Kleingartenverein in Baunatal, Baunatal Stadtmitte, Niederkaufungen Bahnhof)
- III. Gleisverschlingung mit Führung der Straßenbahnzüge über das bahnsteignähere Gleispaar (z.B. Baunatal Stadtmitte, Niederkaufungen Bahnhof, Niederkaufungen Mitte)

Während bei I. keine barrierefreie Aufhöhung des Bahnsteiges möglich ist, da diese in die Umgrenzungslinie der Vollbahnfahrzeuge hineinragen würde, können bei II. und III. Höhe

und Gleismittenabstand der Bahnsteigkante so gewählt werden, dass barrierefreie Einstiegsverhältnisse ermöglicht werden können. Die Lösungen gemäß II. und III. sind jedoch hinsichtlich der Weichen und Zugsicherungstechnik vergleichsweise aufwändig in Wartung und Betrieb, wobei bei II. der Vorteil bestehen kann, Zugbegegnungen oder -Überholungen durchführen zu können.

2.3.4.2 Anforderungen

Kombinierte Haltestellen von Tram und Bus müssen sowohl den Anforderungen entsprechen, die an Bushaltestellen als auch denen, die an Straßenbahnhaltestellen gestellt werden. Das Miteinander muss aufgrund der aktualisierten Anforderungen für die Tram und den Bus (22 cm) neu konfiguriert werden, denen im Zusammenspiel mit den fahrzeugseitigen Maßnahmen das zulässige Spaltmaß von 5 cm in Höhe und Breite eingehalten wird. Eine Schwierigkeit stellt dabei die Notwendigkeit der Entwässerung zum Gleis hin dar, die zumeist eine niedrigere Bordhöhe für den Bus bedingt.

Für den **Mischbetrieb zwischen Tram und Eisenbahnfahrzeugen** bleibt es das Ziel, auch diese Haltestellen vollständig barrierefrei auszubauen, auch wenn es sich dort schwierig gestaltet, mittels Infrastrukturlösungen Voraussetzungen zu schaffen, um Haltestellen vollständig barrierefrei ausbauen zu können.

2.3.4.3 Maßnahmen

Der **zeitliche Maßnahmenplan** (Roadmap) für den Umbau der Tram-Haltestellen ist Bestandteil der Bahnsteigerhöhung von Straßenbahnhaltestellen. Hier sei auf die Teilfortschreibung vollständige Barrierefreiheit des Nahverkehrsplanes der Stadt Kassel verwiesen.

Durch die in 2.3.1 beschriebenen Teilaufhöhungen von Haltestellen werden die Einstiegsverhältnisse im Sinne der Barrierefreiheit verbessert werden, wobei die Frage des Spaltmaßes bei den heute zum Einsatz kommenden Fahrzeugen nur mittels Auslegen der Klapprampe lösbar ist. Das Thema ist nur längerfristig und in Abstimmung zwischen Fahrzeugen (Bus, Tram, RegioTram) und Bahnsteig lösbar, z.B. durch Tram-Fahrzeuge mit geeigneten Vorrichtungen zur Spaltüberbrückung. Auch hier sei auf die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Kassel verwiesen.

Eine erste **kombinierte Haltestellenanlage für Tram und Bus** mit den neuen Anforderungen entsteht in Kassel am Bahnhof Wilhelmshöhe.

Für den **Einsatz auf Eisenbahnstrecken** werden fahrzeugseitige Vorkehrungen bei Tram-Fahrzeugen, wie z.B. überbreite ausfahrbare Spaltüberbrückungen analog der RegioTram, bislang noch nicht in Betracht gezogen.

Stattdessen werden rückverlagerte Bahnsteigerhöhungen vorgesehen, auf welche die im Fahrzeug eingebaute Klapprampe aufgelegt werden, womit eine Fahrgastwechselhöhe von 21,5 cm entsteht. In Verbindung mit der Klapprampe und einer Rampensteigung < 12 % (Zulässig bei Rampen bis 1 Meter Länge) kann damit an den von EBO-Fahrzeugen überstrichenen Bahnsteigen einen barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglicht werden.

Des Weiteren kann auch nach Lösungen gesucht werden, den Mischverkehr mittel- bis langfristig stärker zu entflechten.

2.3.5 Haltestellen RegioTram

2.3.5.1 Bestand

RegioTram-Fahrzeuge können nur auf den Streckenabschnitten verkehren, auf denen die Gleisachse für einen Betrieb mit 2,65 m breiten Fahrzeugen aufgeweitet wurde.

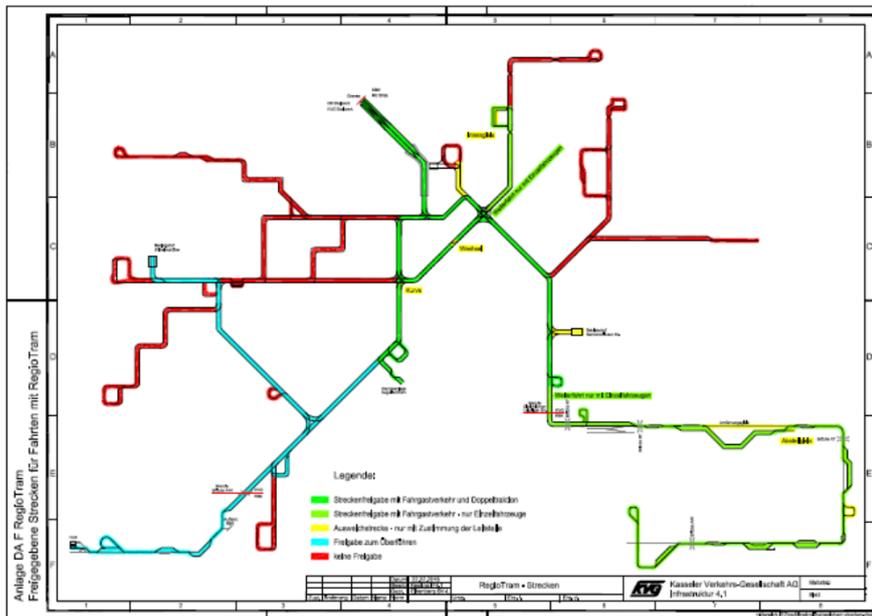


Abbildung 01: Strecken im Tramnetz, auf denen RT-Fahrzeuge eingesetzt werden können (grün = Freigabe, gelb = nur mit Zustimmung Leitstelle, blau = Überführungen; Abb.: KVG)

Die RegioTram bedient Bahnsteige mit einer Höhe zwischen 20 cm und 55 cm, die Einstiegshöhe an den Türen beträgt 35 cm. Im Stadtgebiet Kassel werden bislang ausschließlich Bahnsteige von 20 cm und 29 cm bedient. Ein Fahrgastwechsel an Bahnsteigen, die höher als 55 cm sind (z.B. 76 cm hohe Bahnsteige im Eisenbahnbereich) ist nicht möglich.

Zur barrierefreien Andienung ist je Richtung eine Faltrampe mit einer Länge von 1285 x 900 mm vorhanden, die in einem abschließbaren Schrank neben der jeweils ersten Fahrzeugtür in Längsrichtung zusammengeklappt untergebracht ist. Die Möglichkeit, die Rampe an unterschiedliche Anlegepunkte im Fahrzeug anbringen zu können, ermöglicht eine gute Anpassbarkeit der Rampensteigung an die unterschiedlichen Bahnsteighöhen. Die Rampensteigungen betragen:

- I. Am 20 cm hohen Bahnsteig: 14,1 %
- II. Am 22 cm hohen Bahnsteig: 10,1 %
- III. Am 29 cm hohen Bahnsteig: 4,7 %

IV. Am 38 cm hohen Bahnsteig: 2,3 %

V. Am 55 cm hohen Bahnsteig: 8,8 %

Der RegioTram-Betrieb ist damit an Bahnsteigen von 29 cm im Straßenbahnbereich und den auf RT abgestimmten Bahnsteigen von 38 cm auf Eisenbahnen barrierefrei, hingegen sind 20 cm hohe Bahnsteige im Tramnetz und die auf Mischbetrieb mit Vollbahnfahrzeugen ausgelegten 55cm-Bahnsteige für eine barrierefreie Bedienung mit RegioTram nicht geeignet.

Die in Ziffer 2.3.1 beschriebenen Teilaufhöhungen von Straßenbahnhaltstellen würden es immerhin ermöglichen, hinsichtlich der Steigungen in den Bereich der für kurze Rampen zulässigen Werte bis 12% zu kommen. Hierbei ist zu bedenken, dass die Länge der Klapprampe jedoch den zulässigen Wert von 1 Meter übersteigt. Aus diesem Grunde ist auch die Situation an einem 55 cm hohen Bahnsteig wegen der um rd. 20 cm längeren Rampe nicht als barrierefrei einzustufen.

2.3.5.2 Anforderungen

Im Eisenbahnnetz sind Bahnsteige von 38 cm hinsichtlich der Barrierefreiheit als optimal anzusehen. Durch die Spaltüberbrückung der Fahrzeuge können diese Bahnsteige barrierefrei bedient werden.

Im Tramnetz können die Haltestellen der RegioTram nicht soweit erhöht werden, um eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen zu können. Es sollen jedoch alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Bahnsteighöhen so weit es geht auf die Fahrzeuge abzustimmen, wobei die gemeinsame Nutzbarkeit mit Straßenbahnen und tlw. Bussen erhalten bleiben muss.

Der Abstand des Bahnsteiges von der Gleismitte ist mit der Tram einheitlich zu gestalten – dies sind 1,23 m. Da die Spaltüberbrückung der Fahrzeuge wegen der Gefahr des Aufsetzens nicht genutzt werden kann, besteht dabei ein Spalt, weshalb die Rampe ausgelegt werden muss.

2.3.5.3 Maßnahmen

Im **Eisenbahnnetz** befinden sich neben barrierefreien Bahnsteigen mit 38 cm Höhe auch solche mit 55 cm Höhe und einzelne mit niedrigeren Bahnsteighöhen, die nicht barrierefrei sind. Diese unterliegen nicht dem PBefG. Es sei jedoch nachrichtlich angemerkt, dass im Eisenbahnbereich ebenfalls mittel- und langfristig Harmonisierungen von Fahrzeug und Bahnsteighöhe im Rahmen von Ausbauprogrammen vorgesehen sind, z.B. durch Kombibahnsteige mit unterschiedlichen Kantenhöhen oder alternativ bei Neubeschaffung von Fahrzeugen solche mit unterschiedlichen Einstiegshöhen an verschiedenen Einstiegen.

Im **Tramnetz** handelt es sich bei den betreffenden Haltestellen durchweg um solche im Stadtgebiet Kassel, diese werden im Rahmen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Kassel behandelt.

Die in 2.3.1 beschriebenen in Entwicklung befindlichen Teilaufhöhungen sollen schnellstmöglich nach ihrer Erprobung möglichst flächendeckend an allen RegioTram-Haltestellen zum Einsatz gelangen.

Langfristig kann eine Lösung der beschriebenen Problematik nur fahrzeugseitig gelöst werden, was bei der Entwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration zwingend zu beachten ist.

2.4 Fahrgastinformation, Kommunikationsmittel

2.4.1 Internetauftritt

2.4.1.1 Bestand

Der NVV unterhält eine Homepage, auf der alle Informationen vom Angebot bis hin zu Services wie Auslastungsprognosen und aktuellen Störungsinformationen enthalten sind. Daneben werden Apps wie die NVV Mobil-App sowie mehrere elektronische Auskunfts- und Buchungssysteme angeboten, die wiederum mit Homepage und App verbunden sind.

Stand, Prüfung und Umsetzung der barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrgastinformations- und Kommunikationsmedien ist in **Anlage 04** dargestellt.

2.4.1.2 Anforderungen

„Träger öffentlicher Aufgaben gestalten ihre Internetauftritte und -angebote sowie die von ihnen zur Verfügung gestellten grafischen Programmoberflächen, einschließlich Apps und sonstiger Anwendungen für mobile Endgeräte, die mit Mitteln der Informationstechnik dargestellt werden (...) technisch so, dass sie von Menschen mit Behinderungen grundsätzlich uneingeschränkt genutzt werden können“, so lautet die Vorgabe aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Seit dem 23.06.2021 müssen Websites und mobile Anwendungen auch nach EU-Recht barrierefrei nutzbar sein. Hierbei kommen die Web Accessibility Guidelines (WCAG) zur Anwendung, die als EN 301 549 V3.1.2 (2021-03) den Rang einer europaweit verbindlichen Norm haben, auf die auch in der Richtlinie (EU) 2016/2102 über den barrierefreien Zugang zu den Websites und mobilen Anwendungen öffentlicher Stellen verwiesen wird. Anhand der WCAG wird die Barrierefreiheit von Online-Diensten festgestellt.

2.4.1.3 Maßnahmen

Die Anforderungen an die (Internet-)Fahrplanauskunft des NVV sind grundsätzlich erfüllt, so dass mit Ausnahme einzelner Optimierungen (z.B. Unterscheidung von Ausfällen gegenüber fahrenden Zügen bisher nur farblich mit textueller Meldung möglich) kein weiterer Handlungsbedarf erwächst.

Sämtliche Apps und Systeme des Nordhessischen Verkehrsverbundes wurden inzwischen anhand der WCAG überprüft.

Es existieren Prozesse, um bei auftretenden Kund*innenbeschwerden Optimierungen vorzunehmen. Diese Optimierungen erfolgen fortlaufend bei Bedarf.

Für die Webseite des NVV sind noch Arbeiten erforderlich, da hier die Umsetzung nach WCAG 2.0 Standard noch nicht erfolgt ist. Diese Arbeiten werden im Rahmen des Relaunch des Internetauftrittes durchgeführt und werden bis Ende 2023 abgeschlossen.

Bei der Entwicklung neuer und bei der Überarbeitung bestehender Online-Dienste sind die Vorgaben bei der Entwicklung / Überarbeitung von Anfang an verbindlich zu berücksichtigen. Gleiches gilt, sofern Online-Dienste in das Portfolio des NVV eingebunden werden.

2.4.2 Fahrgastinformation in Echtzeit an Haltestellen

Hierbei handelt es sich um die Bereitstellung von Prognosedaten, die entweder kollektiv über dynamische Informationsanzeiger oder individuell über die NVV Mobil App auf dem persönlichen Smartphone ausgegeben werden. Zur Erfüllung des Zwei-Sinne-Prinzips werden Abfahrts- und Störungsinformationen in Echtzeit an jeder Haltestelle visuell und auditiv zur Verfügung gestellt.

2.4.2.1 Bestand

In Nordhessen wurden DFI-Anzeiger überwiegend an Haltestellen mit wichtiger Verkehrsfunktion aufgestellt. Diese stellen Echtzeitinformationen visuell und auditiv zur Verfügung. Die Auffindbarkeit der Anforderung zur Sprachausgabe ist für sehbehinderte Fahrgäste durch Kontrast und für blinde Fahrgäste durch Bodenindikatoren gewährleistet.

Echtzeitinformationen für alle Haltestellen im Verbundgebiet stehen zum jetzigen Zeitpunkt über die NVV Mobil App zur Verfügung. Zum Abrufen muss die gewünschte Haltestelle im Menü Abfahrten gesucht werden oder direkt über GPS-Ortung ermittelt werden, womit die Eintragung der richtigen Haltestelle automatisch erfolgt. Im Ergebnis werden die nächsten Abfahrten in Minuten angezeigt. Abfahrts- und Störungsinformationen werden zur Verfügung gestellt, sind aber beim Anwählen unter dem Linienverlauf platziert, so dass bei Nutzung mit Sprachausgabe erst der gesamte Linienverlauf vorgelesen werden muss, bevor die Störungsinformation erreicht wird. Eingaben können gespeichert werden, so dass die Nutzung für regelmäßige Abfragen beschleunigt wird.

Echtzeitdaten können auch mobil auch über die Fahrplanauskunft der NVV Mobil App nach Eintragung von Start, Ziel und Abfahrtszeit abgerufen werden.

Stand, Prüfung und Umsetzung der barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrgastinformations- und Kommunikationsmedien ist in **Anlage 04** dargestellt.

2.4.2.2 Anforderungen

Dynamische Anzeiger mit einer Sprachausgabe werden im Verhältnis der Kosten zum Nutzen nicht für jede Haltestelle verfügbar sein. Daher kommt einer App-basierten Fahrgastinformation auf dem eigenen Smartphone eine wichtige Rolle zu. Die Nutzung muss so einfach wie möglich sein.

Schwachpunkte bei der Mobilfunkversorgung, die die Nutzbarkeit des Verkehrsangebotes behindern, müssen beseitigt werden. Der Aufgabenträger hat hierauf allerdings keinen direkten Einfluss.

Derzeit fehlt noch ein Gesamtkonzept zur Ausstattung von Stationen und Haltestellen mit Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation mit Echtzeitinformation, aus den Prioritätensetzungen bei der Frage an welchen Stellen und mit welcher Priorität Anlagen umgesetzt werden sollen. Ein solches Konzept soll im Rahmen der geplanten Neuaufstellung eines integrierten Nahverkehrsplanes für Nordhessen (NVV und die fünf Landkreise) aufgesetzt werden.

2.4.2.3 Maßnahmen

Zur Reduzierung der Eingangsvoraussetzungen in den ÖPNV wäre es wünschenswert, eine Abfahrtsanfrage in Ist-Zeit per App anzubieten, die darauf verzichtet, im Menü Einstellungen vornehmen zu müssen. Denkbar wäre eine Abfrage über einen QR-Code, der vor Ort übersichtlich und in einer für Rollstuhlfahrer erreichbaren Höhe angebracht wird und der beim Scannen direkt auf die nächsten Abfahrten verlinkt. Für sehbehinderte Fahrgäste sollte die Verbindung über die Standortortung initiiert werden. Vor allem für Touristen wäre eine webbasierte Abfrage wünschenswert, damit Abfragen auch ohne das Herunterladen der NVV Mobil App möglich wären.

2.4.3 Fahrgastinformation in Fahrzeugen

2.4.3.1 Bestand

Zunehmend werden auf den Buslinien im NWV Fahrzeuge im seit 2020 eingeführten neuen Corporate Design eingesetzt. Die Ausstattung dieser Fahrzeuge ist unter 2.2.2.3 sowie im Folgenden unter 2.4.3.3 beschrieben.

Die übrigen eingesetzten Fahrzeuge erfüllen folgende Standards:

- I. Die Ankündigung der nächsten Haltestelle in den Fahrzeugen erfolgt standortscharf und wird nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sowohl visuell als auch akustisch wiedergegeben.
- II. In den Fahrzeugen sind Printausführungen des Liniennetzes zur Orientierung enthalten. Diese sind nur jeweils an einer Stelle angebracht, so dass keine Einsehbarkeit von jedem Platz aus besteht.
- III. Die „Wagen hält-Anzeige“ ist ebenfalls nicht von allen Plätzen aus als Bestätigung sichtbar und für sehbehinderte Menschen gibt es keine funktionale Rückmeldung.
- IV. Aufgrund der nicht vorhandenen Bidirektionalität eines ITCS-Systems konnten bisher keine Echtzeitinformationen in die Fahrzeuge eingespielt werden.

2.4.3.2 Anforderungen

Die Lesbarkeit der Haltestellen-, der Linienverlaufs- und der Wagen hält-Anzeige muss von allen Plätzen aus gewährleistet werden. Der Haltewunschtaster muss für sehbehinderte und blinde Fahrgäste einen Quittierton abgeben, damit auch für diesen Personenkreis erkennbar wird, dass die Anforderung ausgelöst wurde.

Die Außendurchsagen an den Fahrzeugen sind auch für den Bus einzuführen.

Echtzeitinformationen werden heute von Fahrgästen im ÖPNV als Standard erwartet. Anschlussinformationen und aktuelle Störungsinformationen mit Hinweisen auf Alternativen

erleichtern die Nutzbarkeit und machen den ÖPNV für alle Fahrgäste verlässlicher. Dieser Standard muss nach dem zwei-Sinne-Prinzip umgesetzt werden.

2.4.3.3 Maßnahmen

Als Standardmedium für die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen sollen mindestens zwei zweiseitige TFT-Monitore vorhanden sein. Die Anzahl richtet sich nach der Fahrzeuglänge und der Erkennbarkeit. Die TFT-Anzeiger müssen dem aktuellen technischen Stand in puncto Leuchtdichte, Farbdarstellung und Kontrast entsprechen. Diese werden im Betrachtungswinkel so angebracht, dass sie von allen Plätzen aus gut lesbar sind. Von den Rollstuhlplätzen soll die Anzeige ohne Wenden des Kopfes gut sichtbar sein. Ein Monitor zeigt die Perlschnur, in der jeweils die nächste Haltestelle gut sichtbar herausgehoben wird. In der Kopfzeile wird die Liniennummer mit Ziel dargestellt, in der Fußzeile die Haltquittierung bei Haltewunschanforderung. Auf dem zweiten Monitor werden vor Erreichen der nächsten Umstiegshaltestelle die jeweiligen Anschlüsse in Echtzeit dargestellt. Nächste Haltestelle und Umstiegsmöglichkeiten werden auch auditiv wiedergegeben. Die Einpegelung der Wiedergabe an die Umgebungslautstärke erfolgt automatisch. Die Quittierung des Haltewunsches erfolgt für blinde und sehbehinderte Menschen über eine Vibration am Anforderungstaster.

Außenansagen sind an Haltestellen mit Bedienung durch mehrere Linien der Standard. Das Zeitfenster für Außenansagen muss jedoch mit Rücksicht auf die Ruhezeiten der Anlieger gewählt werden. Als Ergänzung soll eine App eingerichtet werden, mit der diese Funktion erfüllt werden kann, um die Betriebszeiten der Außenansagen begrenzen zu können und damit die Anlieger zu entlasten.

Bei den Bussen im neuen Corporate Design sind diese Anforderungen mit folgenden Einschränkungen erfüllt:

- I. In den vor 2023 beschafften Gelenkbussen wurden aufgrund der Deckenhöhe keine zweiseitige TFT-Monitore installiert, wodurch die Sichtbarkeit vom Rollstuhlplatz aus nur durch Wenden des Kopfes möglich ist. Für alle ab 2023 beschafften Gelenkbusse konnte eine Lösung herbeigeführt werden.
- II. Bislang gibt es noch keine 2. Monitore mit Anschlussinweisen in Echtzeit. Die Umsetzung der Echtzeitinformationen kann erst in Abhängig vom Fortgang des Projektes Anschlussicherung / U hoch 3 erfolgen.
- III. Keine Außenansagen

2.4.4 Mobilfunkversorgung und Wlan

2.4.4.1 Bestand

Besonders in ländlichen Gebieten ist es bei geringen Fahrgastzahlen oft wirtschaftlich nicht darstellbar dynamische Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen zu installieren und so durch Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip barrierefreie Echtzeit-Informationen zu liefern. Zusätzlich können auch durch die Möglichkeit der Nutzung fahrgasteigener Geräte während der Fahrt bedarfsgerecht barrierefreie Informationen abgerufen oder Vormeldungen, z.B. im Rahmen barrierefreier Reiseketten, getätigt werden können.

Derzeit gibt es bei der Mobilfunkversorgung in der Region jedoch noch Lücken. Dies betrifft unter anderem auch wichtige Bahnstrecken im Bereich des NVV. Erschwerend kommt hinzu, dass auch bei der Beschaffung moderner Fahrzeugbaureihen erst in jüngerer Zeit Vorgaben bezüglich der Durchlässigkeit der Scheiben für Mobilfunksignale bestanden oder Vorgaben für die Vorhaltung von Wlan gemacht wurden.

Die Einführung von Wlan in Bussen und Bahnen wurde gegen Ende der 2010er Jahre begonnen, zunächst auf den Linien 100 und 500. Im Eisenbahnverkehr wird bisher auf den

Zügen der Linie RE11 und RE17 WLAN angeboten. Die Einführung auf weiteren Linien, sowohl im Bus- als auch bei der RegioTram und im Eisenbahnverkehr, ist in Vorbereitung.

2.4.4.2 Anforderungen

Im Interesse der Schaffung zusätzlicher barrierefreier Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten und zur Sicherstellung von barrierefreien Informationsmöglichkeiten an Haltestellen ohne ortsfeste Dynamische Fahrgastinformation sollen

- I. Gemeinsam mit den Funknetzbetreibern Mängel in der Mobilfunkausleuchtung von Linien im Bus- und Schienenverkehr und an Haltestellen und Stationen überprüft, identifiziert und auf die Mobilfunkbetreiber eingewirkt werden, diese Mängel zu beseitigen
- II. Die Fahrzeugvorgaben in Verkehrsverträgen um Regelungen zur Durchlässigkeit von Scheiben für Mobilfunkstrahlung erweitert werden und
- III. Die Einführung von WLAN im Bus- und Schienenverkehr vorangetrieben werden.
- IV. Die Einführung von WLAN an Stationen und Haltestellen soll vorangetrieben werden, es soll geprüft werden, ob bestehende technische Einrichtung mit Internetanbindung um WLAN-Module erweitert werden können.

2.4.4.3 Maßnahmen

Derzeit wird auf folgenden Linien / Teilnetzen die Einführung von WLAN vorbereitet:

- I. RegioTram-Netz mit den Linien RT1, RT4 und RT5 bis Ende 2021
- II. Nordost-Hessen-Netz mit den Linien RE5, RB5, RB6, RB83 und RB87 im Rahmen der Nachrüstung der Fahrgastinformationssysteme, Umsetzung ab 2023 vorgesehen (unter Finanzvorbehalt)

Im Rahmen der Neuvergabe von Leistungen werden sukzessive Vorgaben zur Ausstattung der Fahrzeuge mit Wlan gemacht, so dass ab Mitte der 2020er Jahre an sukzessive auch auf den anderen Linien Wlan eingeführt wird.

Im Busverkehr werden alle neu beschafften Fahrzeuge für die Anbindung von Wlan vorge-rüstet. Sobald eine gesicherte Finanzierung vorhanden ist, soll die Wlan-Ausrüstung erfol-gen.

2.4.5 AST-Buchungszentrale

2.4.5.1 Bestand

Im Bereich des NVV werden Buchungen für bedarfsgesteuerte Verkehre wie AST oder Mo-bilfalt (außerhalb der Stadt Kassel von einer einheitlichen Buchungszentrale angenommen und weitergeleitet. Die bedarfsgesteuerten Verkehre sind Bestandteil der lokalen Verkehre und sind damit in Aufgabenträgerschaft der Landkreise. Es gibt bei den Buchungsmodali-täten daher auch nach wie vor lokale Besonderheiten.

Insgesamt bietet die zentrale Buchung den Vorteil einer einheitlichen Benutzungsoberflä-che für die Buchungen. Die Buchung ist sowohl per Telefon als auch per Online-Buchung sowie über die NVV-App direkt aus der Fahrplanauskunft möglich, so dass im Sinne der vollständigen Barrierefreiheit Buchungen auf unterschiedlichen Wegen möglich sind.

Eine 24-Stunden-Erreichbarkeit der Buchungszentrale ist derzeit noch nicht gegeben, je-doch vorgesehen.

Kunden haben die Möglichkeit, bei der **Buchung** bedarfsgesteuerter Bedienungsformen über ein Freitextfeld bzw. entsprechende Angaben beim Anruf der Buchungszentrale Anga-ben zu besonderen Bedarfen hinsichtlich vollständig Barrierefreier Nutzung zu machen

(z.B. der Wunsch, im Falle einer Sehbehinderung durch das Fahrpersonal bei Abholung aktiv angesprochen zu werden). Alle Buchungssysteme und Prozesse sind so gestaltet, dass diese Anforderungen aufgenommen und an die zuständigen Stellen (z.B. Taxi- oder Mietwagenunternehmen, Fahrpersonal) weitergegeben und von diesen berücksichtigt werden.

Stand, Prüfung und Umsetzung der barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrgastinformations- und Kommunikationsmedien ist in **Anlage 04** dargestellt.

2.4.5.2 Anforderungen

Auch wenn analog dem Zwei-Sinne-Prinzip die Buchung sowohl per App und Online-Buchung als auch per Telefon möglich und damit ein wichtiges Kriterium von Barrierefreiheit grundsätzlich erfüllt ist, muss die barrierefreie Nutzbarkeit aller Buchungswege, insbesondere NVV-App und Online-Buchung, hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit geprüft werden.

2.4.5.3 Maßnahmen

Die Buchungsverfahren, insbesondere NVV-App und Online-Buchung, werden bis Ende 2023 hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit geprüft und ggfs. optimiert.

2.4.6 Personalschulungen

Im Rahmen von Schulungen für das Fahr- und Begleitpersonal der Verkehrsunternehmen sind Belange der Barrierefreiheit anzusprechen und Personale auf diese Anforderungen hin zu sensibilisieren. Dabei ist auch darauf abzustellen, dass Behinderungen nicht immer

sichtbar sind. Auch das exakte Anfahren an Haltestellen und die Nutzung der Fahrzeugeinrichtungen ist zu trainieren und den Mitarbeitenden ist Gelegenheit zu geben, sich über Praxiserfahrungen auszutauschen und sie bei Fragen dazu zu beraten.

2.4.7 Qualitätskontrollen

Im Rahmen der Qualitätskontrollen sollen auch die Belange der Barrierefreiheit geprüft und bei Bedarf auf das Verkehrsunternehmen eingewirkt werden, erkannte Mängel zu beheben.

Dies umfasst neben dem Thema Zugänglichkeit auch die Wahrung der Grundsätze des Zwei-Sinne-Prinzips im Rahmen der Fahrgastinformation. Auch die Aspekte der Akustik sind dabei zu berücksichtigen (z.B. Verständlichkeit der Ansagen bei unterschiedlichem Geräuschpegel).

2.5 Investitionsprogramm

2.5.1 Gegenstand

Das Investitionsprogramm bezieht sich auf die Maßnahmen an Haltestellen, zur Fahrgastinformation und im IT-Bereich, . Investitionen in Fahrzeuge und deren vollständig barrierefreier Ausgestaltung werden turnusmäßig im Rahmen der regulären Fahrzeugneubeschaffungen getätigt und sind damit nicht Gegenstand besonderer Investitionsprogramme.

2.5.2 Methodik

a) **Kostenansatz**

Basierend auf Erfahrungswerten aus bisherigen Haltestellenumbauten wird ein Kostenansatz gebildet, der einen Durchschnittswert für den finanziellen Aufwand zum Umbau einer Haltestelle darstellt. Dieser Wert wird derart ausreichend bemessen, dass auch ggfs. erforderliche weitergehende Umbauten wie Bordabsenkungen angrenzender Querungsstellen anteilig mitberücksichtigt werden.

Mithin wird je Halteposition ein Betrag in Höhe von 50T€ angesetzt (Preisstand 2021).

Da für DFI-Anlagen noch keine übergreifende Planung besteht, werden diese in der Aufstellung nur nachrichtlich berücksichtigt. Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des NVV und der fünf nordhessischen Landkreise soll dann eine Masterplanung mit Prioritätensetzung aufgesetzt werden, um die weitere Einführung von Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation systematisch voranzubringen. In diesem Rahmen wären dann auch die Kostenansätze zu ermitteln.

b) **Zeitliche Staffelung nach Prioritäten**

Aufbauend auf der in **Anlage 02** vorgenommenen Priorisierung wird für die einzelnen Jahre die voraussichtliche Anzahl von Haltestellen der Prioritäten 1 und 2 ermittelt, die zum Umbau anstehen. Auch wenn abhängig von der konkreten Umsetzungsgeschwindigkeit in den einzelnen Kommunen hiervon Abweichungen entstehen können, werden sich angesichts der Vielzahl der Haltestellen die einzelnen Abweichungen gegenseitig ausgleichen, so dass dieses Investitionsprogramm insgesamt einen guten Überblick über die zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen erforderlichen Finanzmittel widerspiegelt.

Auch die Haltestellen, für welche die Berücksichtigung unter Priorität 1 und 2 bisher nur empfohlen wird, werden in dem Investitionsplan berücksichtigt und analog der übrigen Haltestellen dieser Prioritätenstufen auf die einzelnen Jahre verteilt.

Bezogen auf die Finanzplanung sollen die Haltestellen der Priorität 1 bis 2024 umgebaut werden, jene der Priorität 2 bis 2030. Anschließend sollen auch die barrierefreien Haltestellen vollständig barrierefrei umgebaut werden. 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 NWV ist bestrebt, die Kommunen nach Kräften bei ihren Vorhaben zu unterstützen.

Nicht berücksichtigt sind Haltestellen der Priorität 3, auch wenn vereinzelt im Rahmen anderweitiger Straßenbaumaßnahmen oder im Falle von Haltestellenverlegungen gemäß den aktuellen Regeln der Technik ein vollständig barrierefreier Ausbau erfolgen mag. Diese Maßnahmen sind jedoch hier nicht enthalten, da sie aus anderen Finanzierungsquellen gespeist würden, ebenso wie jene barrierefreien Haltestellen, die im Rahmen anderweitiger Straßenbaumaßnahmen zu vollständig barrierefreien Haltestellen umgebaut werden. .

c) ***Zeitbedarf für die Realisierung***

Bei der Investitionsplanung ist zu berücksichtigen, dass die Investitionen nicht vom NWV oder den lokalen Aufgabenträgern selbst, sondern von den Straßenbaulastträgern getätigt werden. In der Regel sind dies die Städte und Gemeinden, was auch die Planung und die Betreuung der baulichen Umsetzung umfasst. Aus den Erfahrungen zurückliegender Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass trotz ambitionierter Herangehensweise nur eine gewisse Anzahl von Maßnahmen pro Jahr umgesetzt werden kann, da der Geschwindigkeit der Realisierung Grenzen sowohl hinsichtlich der personellen als auch der finanziellen Ressourcen der Kommunen gesetzt sind. Auch mit den Fördermöglichkeiten seitens des Landes werden diese ein begrenzender Faktor bleiben.

Das aktuelle technische Regelwerk und die einschlägigen DIN-Normen sorgen mit ihren Standards für eine solide Grundlage für den vollständig barrierefreien Umbau von Haltestellen. Sie stellen den Stand der Technik dar und sind damit Voraussetzung für den Erhalt von Zuwendungen. Dies bedeutet aber auch hohe Anforderungen, die oft eine längere Re-

alisierungsdauer mit sich bringen – z.B. hinsichtlich des Flächenbedarfs, auch für eine insgesamt barrierefreie Zuwegung (Gehwegbreite!) und wegen erforderlichen Änderungen der Aufteilung des Straßenraums (incl. Wegfall von Verkehrsfläche/Parkflächen für PKW), bis hin zu Grunderwerb oder der Suche nach anderen, geeigneteren Standorten. Der Ausbau von Haltestellen ist heutzutage ein komplexes Thema mit langen Zeiträumen vom Planungsbeginn bis zur Umsetzungsreife.

2.5.3 Liste der Investitionen

Somit wurde ein Investitionsplan entwickelt, der dies berücksichtigend eine Verteilung der Investitionen auf mehrere Jahre vorsieht. Die Investitionsplanung stellt sich gemäß der Liste in **Anlage 05** dar. Die Investitionen werden in Summe wie auch getrennt nach den einzelnen Landkreisen dargestellt. Auf eine Differenzierung zwischen der Bedienung von Haltestellen durch nur lokale, nur regionale oder durch regionale plus lokale Linien wird verzichtet, da dies für den Umfang der Investitionen insgesamt wie auch hinsichtlich der Baulastträgerschaft unerheblich ist.

2.5.4 Monitoring

Die Fortschritte in der Umsetzung der Investitionsplanungen soll durch den NVW jährlich übersichtlich in tabellarischer Form mit inhaltlichen Erläuterungen versehen dargestellt werden. Folgende Inhalte sollen enthalten sein:

- I. Tabellarische Übersicht mit Vergleich der umgesetzten und der in Planung / Bau befindlichen Maßnahmen Kategorie 1 / Kategorie 2 / teilweise barrierefrei / Tram im Vergleich zur Investitionsplanung, Neueinrichtung anderer Haltestellen

- II. Erforderlichenfalls kurze Textliche Erläuterungen zu I. mit Aussagen zur Umsetzungsgeschwindigkeit, ggfs. lokalen Schwerpunkten in der Umsetzung, Chancen und Risiken der weiteren Umsetzung
- III. Angaben zur Umsetzung der Maßnahmen der Dynamischen Fahrgastinformation in Textlicher oder tabellarischer Form

Die barrierefrei lesbare Übersicht soll jeweils bis zum Juli des Folgejahres für das zurückliegende Jahr erstellt und unter www.nvv.de veröffentlicht werden, erstmals im Juli 2025.

3 Beteiligungsverfahren und Beschlussfassung

3.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Im HessÖPNVGes ist in § 14 Absatz (7) und (8) folgendes zur Beteiligung an der Aufstellung von Nahverkehrsplänen geregelt:

„(7) Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die nach § 8 Abs. 3 Satz 6 und § 14 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten hinzuzuziehen und das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören.

(8) Die Nahverkehrspläne sind in geeigneter Weise öffentlich bekannt zu machen. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist.“

In §8 Absatz (3) PBefG sind zu diesem Thema folgende Ausführungen enthalten:

„(3) ... Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. ...“

In §14 Absatz (1) PBefG sind folgende Stellen benannt, die vor der Erteilung von Genehmigung für ÖPNV-Leistungen gehört werden müssen:

„Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr hat die Genehmigungsbehörde

- 1. die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, zu hören;*

2. *die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, der Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen;*
3. *die Industrie- und Handelskammern, die betroffenen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden gutachtlich zu hören; sie kann auch weitere Stellen hören.*

Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Ablauf der Antragsfrist in [§ 12 Absatz 5 oder 6](#) durchzuführen.“

3.2 Durchführung des Beteiligungsverfahrens

Entsprechend der vorstehend genannten gesetzlichen Vorgaben sind auch im Rahmen dieser Teilfortschreibung die genannten betroffenen Stellen anzuhören.

Die in **Anlage 06** genannten Anhörungsberechtigten wurden hierzu mit Schreiben vom 21.12.2021 über die Bereitstellung des Entwurfs im Internetauftritt des NVV unterrichtet und zu einer Stellungnahme aufgefordert, wobei vorzugsweise das online zur Verfügung gestellte Formular zur Abgabe der Stellungnahme genutzt werden sollte. Zur Authentifizierung wurden mit Schreiben an die betroffenen Stellen Kennworte vergeben, die bei der Abgabe der Stellungnahmen mit angegeben werden mussten.

Für die Stellungnahme wurde eine Frist bis zum Montag, den 28.02.2022 eingeräumt, die Frist wurde auf Antrag verlängert, so dass Stellungnahmen bis 30. April 2022 eingingen. Seitens des Landes Hessen erfolgte die Prüfung bis Ende März 2022.

Bei Abgabe der Stellungnahme über das Portal wurde nach Absenden der Stellungnahme eine Bestätigungsmail an die angegebene Mailadresse versandt. Eine individualisierte Beantwortung der Stellungnahmen erfolgte nicht. Die Stellungnahmen werden jedoch als **Anlage 07** zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans veröffentlicht.

3.3 Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Insgesamt sind zusammen mit den Prüfungsergebnissen des Landes Hessen 165 Stellungnahmen teils umfangreicher Natur eingegangen. Diese Zahl bezieht sich auf die Einzelstellungen bezogen auf die jeweiligen Gliederungspunkte und Anlagen.

Die Stellungnahmen wurden gesichtet und die Anregungen und Bedenken geprüft. Teilweise bedurfte dies intensiver Abstimmungen, es konnten im Rahmen von Beratungen zu den Themen auch Problemlösungen vorbereitet oder weiter voran gebracht werden. Neben Kommentaren zu den Stellungnahmen wurden daraufhin zahlreiche Anpassungen im Bericht vorgenommen und auch zum Anlass genommen, weitere Anlagen zu ergänzen. Die bisherigen Anlagen wurden auf den neuesten Stand gebracht und geben den Stand Februar 2023 wieder.

Die abgegebenen Stellungnahmen samt Kommentaren sind als **Anlage 07** Bestandteil der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes. Ergänzend wird als **Anlage 08** der vorliegende Textteil als Dokument im Überarbeitungsmodus mit Kommentaren, die den Bezug zu den Stellungnahmen herstellen, wiedergegeben.

3.4 **Beschlussfassung**

Die vorliegende Teilfortschreibung wurde vom Aufsichtsrat des NVV in seiner 139. Sitzung am 13. Juli 2023 beschlossen. Die Zustimmung gemäß § 14 Abs. 1, Satz 2 ÖPNVG wurde mit Schreiben vom 08. August 2023 durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen erteilt. Die Veröffentlichung erfolgte durch Einstellen als downloadfähige Dateien auf den Internetseiten des NVV am 14. September 2023.

3.5 **Beteiligung bei Planung und Umsetzung der Maßnahmen**

Neben der Beteiligung auf der Ebene der Erstellung und (Teil-)Fortschreibung der Nahverkehrspläne sind gemäß den Anforderungen der Förderungsanträge auch bei der Planung der **Einzelmaßnahmen an Haltestellen** die für das Thema Barrierefreiheit relevante Stakeholder zu beteiligen. Diese Beteiligung erfolgt je nach Kommune auf unterschiedlichen Ebenen z.B. durch eine örtliche Behindertenvertretung der Stadt-/Gemeinde oder jene des Landkreises.

3.5.1 **Ausblick: Weiterentwicklung von Beteiligung**

Neben der Planung bedarf es auch Anstrengungen im Bereich der **baulichen Umsetzung** inklusive der **Bauüberwachung**. Bauleistungen sind auch hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit zu überwachen und bestehende Regressinstrumente erforderlichenfalls anzuwenden.

In vielen Bereichen existieren derzeit **keine Beteiligungskonzepte**. Entscheidend ist, dass überall dort, wo maßgeblich Belange der Barrierefreiheit von Entscheidungen berührt werden, auch eine Beteiligung von Stakeholdern in geeigneter Form und zu einem Zeitpunkt

stattfindet, in dem ein **wirkungsvoller Gestaltungsspielraum** besteht. Bei manchen Themen mag es ausreichend sein, wenn Vorgaben aus übergeordneten Plänen wie dem Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, zu anderen Themen bestehen auch in der Detailplanung und Umsetzung Fragestellungen, die eine Beteiligung erfordern. Bestehende Prozesse sollen daraufhin geprüft und wo erforderlich Konzepte zur Beteiligung definiert und in die Prozesse integriert werden.

Auch angesichts der großen Zahl von Maßnahmen ist es erforderlich, auf allen Seiten **fachliche Kompetenzen** in der anspruchsvollen Materie der barrierefreien Planung auszubauen und zu vertiefen. Dies gilt für die politischen Entscheidungsebenen genauso wie für Planungsbüros und auch für die Behindertenvertretungen. Dabei müssen nicht auf jeder Ebene umfangreiche Fachkenntnisse vorhanden sein, es müssen aber sachgerecht Entscheidungen getroffen werden können, gegebenenfalls unter Hinzuziehung anderer kompetenter Stellen. So können Gemeinden ohne eigene Behindertenvertretung jene des Kreises beteiligen, wobei dort dann auch die nötigen Bearbeitungskapazitäten vorhanden sein müssen.