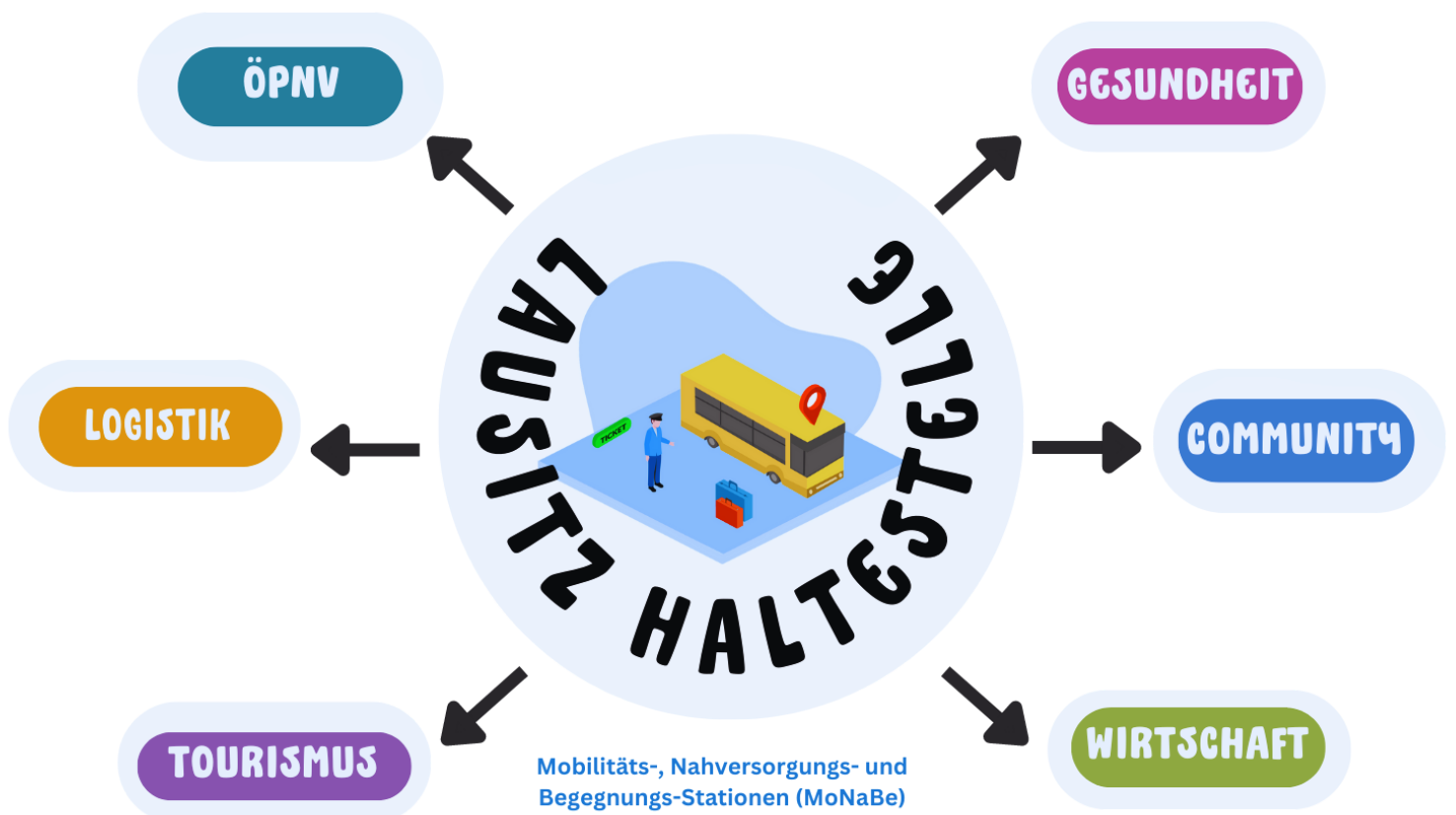


Leitfaden



INHALT

- 01.** Einführung
Lausitzcluster Mobilität
- 02.** Mobilität im ländlichen Raum
- 03.** Was ist eine Mobilitätsstation?
Best Practices
- 04.** Die Lausitz-Haltestelle
Modulpakete & Kostenschätzung
- 05.** Barrierefreiheit
- 06.** Schritte zur Umsetzung
- 07.** Checkliste
- 08.** Anhang

Dieser Leitfaden ist das Ergebnis der erfolgreichen Zusammenarbeit des Netzwerkes Lausitzcluster Mobilität. In enger Kooperation der beteiligten Partner wie beispielsweise dem ZVON oder den Verkehrsbetrieben haben wir im Rahmen gemeinsamer Veranstaltungen und Workshops intensiv an der Entwicklung der "Lausitz-Haltestelle" gearbeitet. Zusammen wurden auf Grundlage der Bedarfe der jeweiligen Zielgruppen die Ausstattungsmerkmale dieser innovativen Mobilitätsstation diskutiert und erste Pilotstandorte identifiziert.

Der Leitfaden zur "Lausitz-Haltestelle" dient als wertvolles Werkzeug für Kommunen, die sich mit dem Thema Mobilitätsstationen im ländlichen Raum auseinandersetzen möchten.



Für die konkrete Umsetzungsplanung der Lausitz-Haltestelle ist eine Detailprüfung des Standortes, der potentiellen Nutzergruppen und der Förder- und Finanzierungswege nötig.

Der Leitfaden bietet eine erste Einordnung und Hinweise für die notwendigen Umsetzungsschritte.

Warum gibt es diesen Leitfaden speziell für Kommunen?

Der ländliche Raum stellt oft besondere Herausforderungen in Bezug auf die Mobilität dar. Die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel ist häufig unzureichend, und alternative Mobilitätslösungen sind begrenzt. Daher möchten wir mit diesem Leitfaden den Kommunen eine Orientierungshilfe bieten, um Mobilitätsstationen erfolgreich in ihren ländlichen Gebieten umzusetzen. Wir möchten aufzeigen, welche Schritte erforderlich sind, um eine Mobilitätsstation zu planen, zu gestalten und umzusetzen. Zudem werden wir auf die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten eingehen, die den Kommunen zur Verfügung stehen.

Dieser Leitfaden beinhaltet praktische Empfehlungen, Best-Practice-Beispiele und Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit dem Lausitzcluster Mobilität. Wir hoffen, dass er Ihnen wertvolle Informationen und Inspiration liefert, um Mobilitätsstationen in Ihrer Kommune erfolgreich umzusetzen. Gemeinsam können wir die Mobilität in der Lausitz und darüber hinaus nachhaltig verbessern.

An dieser Stelle möchten wir allen Beteiligten unseren herzlichen Dank für die produktive Zusammenarbeit aussprechen.

LCM

Das Lausitzcluster Mobilität

Die Schwerpunktthemen Mobilität und Verkehrsinfrastruktur gelten als wesentliche Faktoren für einen erfolgreichen Strukturwandelprozess in der Lausitz. Denn Mobilität ist mehr als die reine Personenbeförderung. Vielmehr ist sie Wirtschaftsmotor und Grundpfeiler einer gesunden regionalen Entwicklung. Eine gute Erreichbarkeit zusammen mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot und vernetzter Nahmobilität (Sharing-Angebote, Rad- und Fußverkehr) sind Aushängeschild der Region. Für die Entwicklung eines vernetzten, multimodalen und attraktiven Verkehrssystems ist zusätzliches Knowhow gefragt, das Wertschöpfung in die Region bringt.

Um ein Innovationsökosystem für die Akteure und Akteurinnen aus der Lausitz im Bereich Mobilität zu schaffen, wurde das Fachnetzwerk "Lausitzcluster Mobilität" gegründet. Dieses wird benötigt, da die regionalen Partner bei der notwendigen strategischen Ausrichtung im ganzheitlichen Mobilitätsbereich teilweise an ihre Grenzen stoßen. Dies begründet sich durch beschränkte Ressourcen, die neben dem Regelbetrieb im ÖPNV nur wenig Kapazitäten für eine Umgestaltung hin zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Verkehrssystem zulassen.

Mit der aktiven Vernetzung und dem Anbieten von Beteiligungsformaten werden die Verkehrsbetriebe, der -verbund, die öffentlichen Gebietskörperschaften (Landkreis und Kommunen) aber auch Wirtschaftspartner, Entwickler und Dienstleister bei der innovativen Ausrichtung unterstützt und die Region gestärkt. Das Netzwerk ermöglicht eine effiziente Steuerung von Bündelungs- und Koordinierungseffekten zwischen regionalen Projektvorhaben und Partnern, sodass der größtmögliche Nutzen für die Entwicklung der Region erreicht wird.



Kommunale und interkommunale Herausforderungen für die Oberlausitz identifiziert durch das LCM

Annahme und Image des ÖPNV

Die Bevölkerung im ländlichen Raum nimmt den ÖPNV nicht als attraktive Alternative zum MIV wahr.

Einheitliches Tarifsystem

Die Einführung des Deutschlandtickets zeigt das große Interesse am ÖPNV, wenn Nutzungsbarrieren gesenkt werden.

Klares Bekenntnis zum ÖPNV

Kommunalpolitische Entscheidungsträger als "Werber und Umsetzer" notwendig.

Moderne Mobilitätskonzepte

Zeitgemäße Mobilitätskonzepte und attraktive Verkehrsangebote können durch interkommunale Zusammenarbeit entstehen.

Digitales, einfaches Auskunftssystem

Es bedarf einem Abbau von Zugangshürden durch einfachen Informationszugang - digitalisiert und multimodal.

Finanzierung in Infrastruktur/ Erreichbarkeit

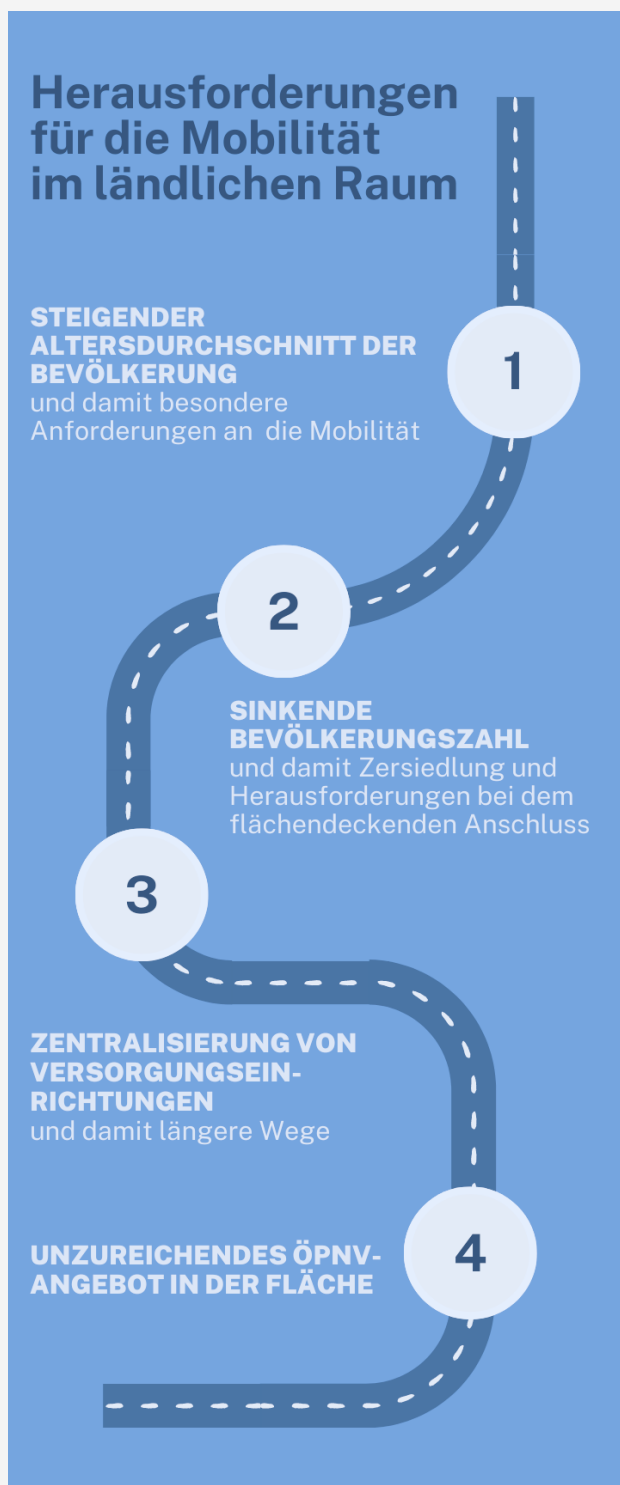
Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Region sind Investitionen in Schienen- und Straßeninfrastruktur notwendig.

Infrastruktur

Mobilitätspunkte, wie Bike/Park+Ride-Plätze, Abstellanlagen für Fahrräder und E-Ladestationen für die Umsetzung auf kommunaler Ebene.



MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM



Die Mobilität gestaltet sich ohne eigenes Auto auf dem Land oft schwierig. Im aktuellen Mobilitätssystem werden auf dem Land für 70 Prozent aller Strecken Pkws oder andere Kraftfahrzeuge verwendet, also der motorisierte Individualverkehr (MIV). Demgegenüber wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) durch eine geringe Taktung, eingeschränkte Bedienzeiten und unzureichende Gebietsabdeckung in ländlichen Räumen zunehmend unattraktiv. Deshalb braucht es aus ökologischen, sozialen und auch aus ökonomischen Gründen alternative Mobilitätsangebote.

Zeitgleich gewinnen nachhaltige Mobilitätssysteme politisch an Bedeutung, um die Klimaziele Deutschlands und der Europäischen Union zu erreichen. Der ländliche Raum spielt dabei eine Schlüsselrolle, da der tägliche mobilitätsbedingte CO₂-Fußabdruck in kg/Person hier um fast ein Viertel höher liegt als in den Städten. Aufgrund spezieller Mobilitätsbedürfnisse ist die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität auf dem Land jedoch mit Herausforderungen verbunden.

Neben der ökologischen Bedeutung ländlicher Mobilität ist mit dem Thema auch eine soziale Dringlichkeit verbunden. So führen Defizite in der Daseinsvorsorge zu vergleichsweise mangelhaften Versorgungsangeboten von Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Dies trägt zur Benachteiligung spezifischer Bevölkerungsgruppen, insbesondere von Senioren und Seniorinnen und Personen mit geringem Einkommen bei, da diese zumeist auf den ÖPNV angewiesen sind und eine starke soziale Verankerung in den Bezugsgebieten haben. Bei vielen anderen Bevölkerungsgruppen treibt die wahrgenommene Benachteiligung gegenüber anderen Lebensstandorten die Abwanderung aus ländlichen Regionen voran.

Kundenorientierte Mobilitätsangebote sind Bausteine dafür, dass ländliche Regionen nach Möglichkeit lebenswert und attraktiv bleiben. Sie führen zu steigender Nachfrage und zu höheren Einnahmen.

Der Schlüssel für passfähige Mobilität liegt in der vielfältigen Angebotsgestaltung, die möglichst aufeinander abgestimmt und regional verankert ist.

Der Landkreis Görlitz hat das Plus- und Taktbussystem erfolgreich eingeführt, was bereits zu einer signifikanten Verbesserung in Bezug auf die Verknüpfung von Bahn- und Buslinien im lokalen Verkehr geführt hat. Durch die Abstimmung der Buslinien auf die Bahnzeiten wurden die Hauptverkehrsachsen gestärkt.

Nun liegt der Fokus darauf, attraktive Zusatzangebote zu entwickeln, die flexibel die noch bestehenden Lücken schließen können. Diese Angebote sollen insbesondere die sogenannte erste bzw. letzte Meile abdecken und den Fahrgästen eine komfortable und nahtlose Mobilität ermöglichen.

Ziel ist es, den ÖPNV zu stärken oder zumindest die Alleinfahrten im Privatauto zu reduzieren. Zugangswege müssen verkürzt und der Zeitaufwand für den Weg in das nächstgelegene Ortszentrum mit dem MIV vergleichbar sein. Ein Ziel der Mobilitätswende ist es daher, ÖPNV- und Sharing-Angebote miteinander zu verknüpfen und leicht zugänglich zu gestalten.

Es entsteht ein passender „Maßanzug“ für die Mobilität vor Ort. Ergänzende Mobilitätsangebote wie geteilte Fahrzeuge (Carsharing), eine Miet-Fahrradstation (Bikesharing) und Mitfahrmöglichkeiten (Ridesharing) erweitern den Mix an Mobilitätsstationen.

Für die Umsetzung innovativer Mobilitätsangebote in ländlichen Regionen benötigt es durchdachte Konzepte, die über das übliche Verkehrsangebot hinausreichen. Ein Unterschied zu urbanen Zentren besteht vor allem in der herausfordernden Angebotsplanung aufgrund der langen Wege. Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie des täglichen Bedarfs sind im ländlichen Raum oft dezentral angesiedelt. In Städten haben Mobilitätsstationen eine Bündelfunktion der verschiedenen Mobilitätsangebote, im ländlichen Raum können sie zur zusätzlichen Sensibilisierung und Attraktivitätssteigerung beitragen.

Bei der Entwicklung eines regionalen Ansatzes von Mobilitätsstationen sollte die Möglichkeit der Sektorenkopplung einbezogen werden, also die Kooperation zwischen Mobilitätservices und anderen Versorgungsbereichen. So könnten beispielsweise auch Mobilitätsstationen mit Standorten der Gesundheitsversorgung verknüpft und damit sinnvolle Synergien z. B. in Bezug auf die Erreichbarkeit, den Betrieb und die Finanzierung erzeugt werden.

Um eine ideale Ausgestaltung und Verortung von Stationen im ländlichen Raum gewährleisten zu können, muss jeder Standort individuell analysiert werden.

Mobilitätsstationen sozial und technisch aufwerten

Mobilitätsstationen mit Aufenthaltsbereichen und WLAN-Anschluss können als Knotenpunkte zwischen Umweltverbund und dem Individualverkehr dienen. Dafür braucht es neben ausreichend Park-and-Ride-Flächen und Abstellanlagen für Fahrräder an öffentlichen Haltestellen auch Zugang zu Leihfahrzeugen. Wenn Cafés, Arztpraxen oder Supermärkte dazu kommen, kann die Funktionalität und die Aufenthaltsqualität erheblich gesteigert werden. Mobilitätsstationen können so zu Orten des sozialen Miteinanders werden.



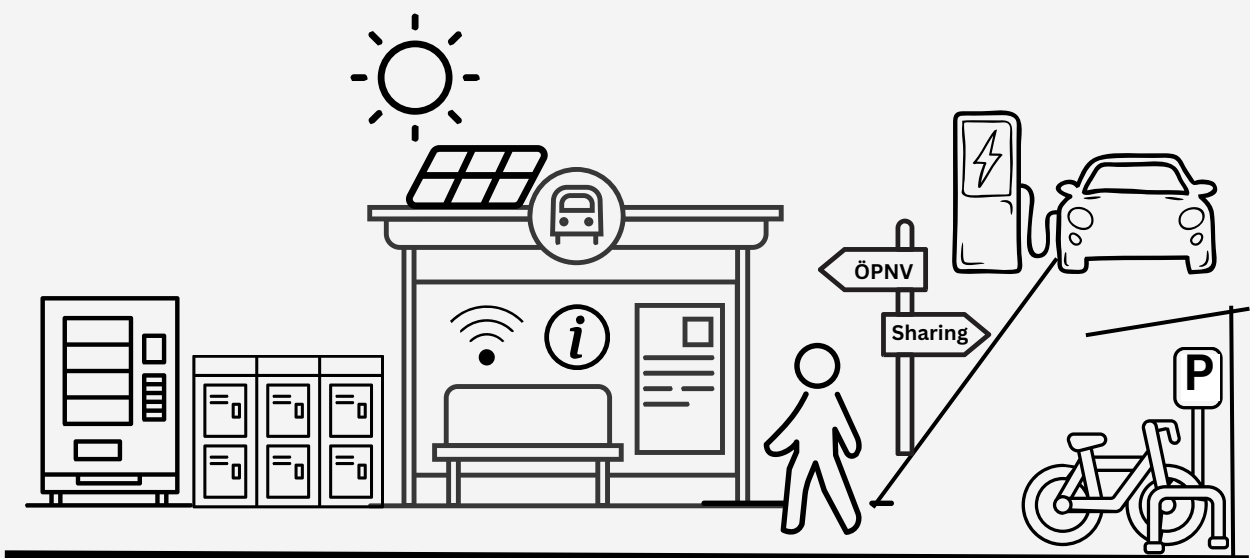
Angebotsweiterung für Mobilitätsstationen im ländlichen Raum

- Fahrradabstellanlagen
- Mitfahrbänke
- Bücherschrank
- Sozialer Treffpunkt
- regionale Versorgung (Regiomaten)



WAS IST EINE MOBILITÄTSSTATION?

Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort.



Damit ist das Ziel verbunden, vielfältiges Mobilitätsverhalten zu unterstützen, also den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, umweltverträgliche Transportmittel zu stärken und eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen.

Die ersten Mobilitätsstationen wurden 2003 unter dem Namen „mobil.punkte“ in Bremen eröffnet. Seitdem finden sich solche Stationen nicht nur in Großstädten wie Hamburg, Leipzig oder München, sondern auch in kleineren Städten wie Offenburg.

Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variiert von Kommune zu Kommune.

Typische Ausstattungselemente von Mobilitätsstationen sind ein Car- und Bikesharing-Angebot, sichere und wettergeschützte Radabstellbügel und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Auch Aufbewahrungsmöglichkeiten wie Schließfächer oder Snackautomaten können an Mobilitätsstationen integriert sein. Zu finden sind sie sowohl an großen ÖPNV-Knotenpunkten wie in Wohnquartieren.

BEST PRACTICES

	Offenburg	Leipzig	Bremen
Akteure	Stadt Offenburg, Technische Betriebe Offenburg, Stadtmobil Südbaden, nextbike	Leipziger Verkehrsbetriebe, nextbike, teilauto, Flinkster Besonderheit: digitale Informations-, Buchungs- und Abrechnungsplattform	Stadt Bremen, BREPARK GmbH, cambio, Flinkster, moveabout
Elemente	Bike-/ Carsharing, Fahrradparkflächen, Auskunftsterminal, Paketstation, Geldautomat, Kiosk	Bike-/Carsharing, Infostele, Taxi- und Behindertenstellplätze, Fahrradbügel, E-Ladesäule	Carsharing mit Minibussen und Transportern, Fahrradbügel, Touchscreen- Terminal
Finanzierung	Pilotprojekt 590.000 €, Mobilitätsstation 240.000 €, städtische Mittel und Bundesmittel	Pilotprojekt: 1,6 Mio € Förderungen: EFRE Fond, BMVI, "SaxMobility II", BMV Eigenmittel	Umsetzung pro Station 5.000 € bis 40.000 €, Förderungen: CIVITAS-Initiative, INTERREG, EFRE, SHARE NORTH
Link	mobil-in-offenburg.de 	leipzig-move.de 	mobilpunkt-bremen.de 

Die Umsetzung von Mobilitätsstationen funktioniert nicht nur in der Großstadt, wie die Stadt Offenburg mit 60.000 Einwohnern beweist. Sie verfolgt neben der Erschließung des Umlandes, das Ziel, mit der Gestaltung der Stationen den Nutzern einen zusätzlichen Mehrwert zu bieten (Kiosk/ Gastroangebot, Paketstation, Geldautomat).

Für die Entwicklung der Mobilitätsstationen im Landkreis Görlitz lassen sich die Erfahrungen aus den Best Practice-Regionen einbeziehen. Zusammen mit Partnern des ÖPNV, privaten Mobilitätsdienstleistern und den regionalen Kenntnissen der Kommunen wurde die "Lausitz-Haltestelle" entwickelt.

DIE LAUSITZ-HALTESTELLE

Die Haltestelle hat im ländlichen Raum großes Potenzial, Grund- und Mittelzentren wiederzubeleben und neben der Sensibilisierung von Bürgern und Bürgerinnen und Kommunen für nachhaltige Mobilität, auch sozialer Treffpunkt und Informationsquelle im Ort zu werden. Erstmals wird damit eine Einheit aus gesellschaftlichem Zusammenhalt auf dem Land, der Einbindung regionaler Lebensmittel-erzeuger durch Logistikprozesse und dem Umweltverbund hergestellt. Durch den diversifizierten Ansatz entstehen soziale Treffpunkte für Bürger und wirtschaftliche Potenziale für regionale Unternehmen.

Diese innovative Form einer Haltestelle soll als Mobilitäts-, Nahversorgungs- und Begegnungsstation („MoNaBe“-Station) im ländlichen Raum verstanden werden, um den ÖPNV unabhängig vom bestehenden Angebot nachhaltiger zu entwickeln und attraktiver für alle Nutzungsgruppen zu machen.

Sie geht zudem über die Funktion einer „klassischen“ Mobilitätsstation hinaus, indem weitere Dienstleistungen und Services für Bürger und Bürgerinnen physisch und digital an einem Ort gebündelt werden. Das Grundkonzept für diese multifunktionale Haltestelle wurde in den vergangenen Monaten im Landkreis Görlitz mit zahlreichen lokalen Akteuren entwickelt und lässt auf eine hohe Akzeptanz schließen.

Die Netzwerkpartner entwickelten Ideen für die Ausstattungsmerkmale der "Lausitz-Haltestelle" als Mobilitäts- und Nahversorgungsstation für den ländlichen Raum. Diese wurden aus Sicht ausgewählter Kundengruppen und Standorte erarbeitet. Als Grundlage dienten die Ergebnisse einer Kunden- und Fahrgastbefragung, durchgeführt vom ZVON und der TU Dresden. Die ausgearbeiteten Ausstattungsmerkmale wurden zu Modulpaketen weiterentwickelt.



MODULPAKETE



Grundausstattung

- Standard für alle Lausitz-Haltestellen
 - Umsetzung barrierefreier Haltestellen lt. PBefG
-



Zusatzausstattung

- Attraktivitätssteigerung der Haltestelle durch bauliche Ergänzungen und Erweiterung des Angebotes
 - anpassbar an die örtliche Nachfrage/ Zielgruppe
-



Sharing-Angebote

- Verbesserung des multimodalen Mobilitätsangebotes
-



digitale Ausstattung

- Entwicklung einer gemeinsamen Online-Informations- und Buchungsplattform
 - landkreisübergreifende Zusammenarbeit im Umweltverbund
-



Sonderleistungen

- extra Planung und Umsetzung durch den regionalen Verkehrsverbund und die Mobilitätsdienstleister notwendig
-

MODULE

- Barrierefreiheit (barrierefreie Haltestelle)
- Beleuchtung
- Infosteile
- Fahrgastinformationen (Fahr-, Ortsplan)
- Fahrradständerinkl. Überdachung
- Müllbehälter

- PV-Anlage
- Sitzmöglichkeiten
- Personenunterstand
- USB-/ Handy-Lademöglichkeiten
- WLAN



- Abstellmöglichkeiten für Rollator etc.
- Begrünung
- beheizte Sitzflächen
- Ladeinfrastruktur PKW
- mehrsprachige Infos
- Notfallknopf
- regionale Produkte-Box

- Kaffee-/ Snackautomat
- E-Bike Ladestation
- Schließfächer
- Spel-/ Sportgeräte
- Videoüberwachung
- Fahrradgarage/ -reparaturstation
- WC



- Bikesharing
- Carsharing
- Mitfahrbank
- Ridesharing
- Rollersharing
- Taxistellplatz



- digitale Informations-/ Buchungsplattform
- Echtzeit-Auskunft (Abfahrtszeiten/ DFI)
- Info-Taster mit erhabener Profilschrift
- Sprachsteuerung/ -befehle



- Bestellung Ruf-Bus an der Haltestelle
- Fahrradmitnahme
- Mobilitätstrainings (Schulungstage)
- geschultes Personal vor Ort zur Fahrgastunterstützung



Die folgende Übersicht gibt einen ersten Einblick in die zu erwartenden Kosten einer Haltestelle. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind vielfältig, entsprechend weit fallen die Kostenspannen aus.

Modulpaket	Anschaffungskosten*	
Grundausstattung** Module im einheitlichen Design "Lausitz-Haltestelle"	ca. 40.000 € bis 120.000 €	
	Barrierefreiheit (barrierefreie Haltestelle)	20.000 € - 60.000 €
	Personenunterstand	9.000 € - 20.000 €
	Überdachung Fahrradstellplätze	1.200 € - 24.000 €
	Beleuchtung	550 €
	Infosteile	5.000 €
	Fahrgastinformationen	300 € - 700 €
	Fahrradständer	70 € - 250 €
	Müllbehälter	700 €
	Sitzmöglichkeiten	600 € - 2.000 €
	PV-Anlage o. andere Energieversorgung	2.000 €
WLAN	ab 300 €	

*Anschaffungskosten: Die angegebenen Kosten orientieren sich an aktuellen Marktpreisen unterschiedlicher Anbieter und sollen als Orientierung dienen. Die Preise können je nach Anbieter und baulichen Gegebenheiten vor Ort stark nach oben abweichen. **Die Anschaffungskosten verstehen sich ohne Bau- und Planungskosten.**

**Grundausstattung/ Zusatzausstattung: Alle Module sind im Sinne der Barrierefreiheit umzusetzen.

Modulpaket	Anschaffungskosten*	
Zusatzausstattung** "alles rund ums Fahrrad"	ca. 4.000 € bis 15.000 €	
	E-Bike Ladestation - mit Schließfächern	800 € - 4.000 €
	Fahrradgarage	1.700 € - 7.500 €
	Fahrradreparaturstation	800 € - 3.200 €
Zusatzausstattung** "Serviceangebote"	ca. 60.000 € - 380.000 €	
	Pkw-Ladeinfrastruktur	10.000 € - 20.000 €
	Snack-/Regiomat	10.000 € - 12.000 €
	Spiel-/Sportgeräte	1.500 € - 15.000 €
	WC (ohne Betriebskosten)	30.000 € - 330.000 €
	Begrünung	500 €
	beheizte Sitzflächen	3.000 €
	Schließfächer (Gepäck)	1.500 €
	Videoüberwachung	600 € - 1.100 €

*Anschaffungskosten: Die angegebenen Kosten orientieren sich an aktuellen Marktpreisen unterschiedlicher Anbieter und sollen als Orientierung dienen. Die Preise können je nach Anbieter und baulichen Gegebenheiten vor Ort stark nach oben abweichen. **Die Anschaffungskosten verstehen sich ohne Bau- und Planungskosten.**

**Grundausstattung/ Zusatzausstattung: Alle Module sind im Sinne der Barrierefreiheit umzusetzen.

BARRIEREFREIHEIT

Laut Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) soll kein Mensch aufgrund baulicher oder finanzieller Hürden von einer selbstbestimmten Mobilität ausgeschlossen werden.

"Es gilt das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, das Grundgesetz, das Behindertengleichstellungsgesetz und das Sächsische Inklusionsgesetz.

Laut § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 07. August 2013 hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen."

Im Nahverkehrsplan des ZVON, Fortschreibung 2018 (Beschlussfassung vom 22.03.2018) sind unter Punkt 7.2. Bauliche Infrastruktur, Punkt 7.2.1 ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur, die Anforderungen an den barrierefreien Haltestellenausbau dargelegt.

Beispiele umzusetzender Maßnahmen

- niveaugleicher und spaltfreier Einstieg
- stufenfreier Haltestellenzugang
- das Auffinden des Haltestellen- und Einstiegsbereichs
- ausreichender Bewegungsraum/ -fläche
- barrierefreie Nutzbarkeit aller Bodenelemente und Ausstattungen
- visuelle, akustische und taktile Informationen



© Scacciamosche von Getty Images Signature via Canva.com



Bildquelle: "Sicheres Queren", Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V., Berlin, 2016

Der Landkreis Görlitz hat eine Übersicht der gesetzlichen Grundlagen und Planungsgrundlagen zum barrierefreien Planen und Bauen für die Umsetzung einer barrierefreien Mobilität erstellt, welche diesem Leitfaden als Anhang beiliegt. Aufgestellt wurde diese Übersicht von der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen im Landkreis Görlitz, Elvira Mirle, in enger Abstimmung mit der Arbeitsgruppe "ÖPNV/SPNV für alle" der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen, dem Sachgebiet Straßenverkehr des Landratsamtes Görlitz, dem ZVON, mit betroffenen Menschen und Vertretern der mit Behindertenarbeit beschäftigten Verbände/ Organisationen im Landkreis Görlitz.

Die Planung und Konzeption von Infrastrukturen und Fahrzeugen orientiert sich noch häufig an dem Standard eines normierten Menschen. Tatsächlich ist die Gesellschaftsstruktur weitaus vielfältiger. Um einen gleichberechtigten Zugang sowie gleiche Nutzungschancen für alle Menschen zu gewährleisten, ist ein weitgehendes Umdenken gefragt. Durch öffentliche Diskurse, etwa über die demografische Entwicklung erhöht sich der Druck, Barrierefreiheit umzusetzen. Schon heute ist "jede zweite Person in Deutschland [...] älter als 45 und jede fünfte Person älter als 66 Jahre" (Destatis 2022).

§ Rechtsgrundlagen und Normen

- UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen § 1 Zweck, § 9 Barrierefreiheit
- Behindertengleichstellungsgesetz § 4 Barrierefreiheit
- DIN 18040 Barrierefreies Bauen
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32981 Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte
- Personenbeförderungsgesetz
- Nahverkehrsplan

Außerdem regeln die Bundesländer in ihren Landesbauordnungen/ Straßengesetz das barrierefreie Bauen.

Darüber hinaus sind 9,4 Prozent der Menschen in Deutschland schwerbehindert (Destatis 2022). Zum 31.12.2021 lebten im Landkreis Görlitz 34.880 Menschen mit einer Schwerbehinderung (ab 50 GdB), das entspricht 14,05 % der Bevölkerung zu diesem Datum.

Die Notwendigkeit der Gestaltung der Rahmenbedingungen für eine inklusive Gesellschaft, unabhängig von Geschlecht oder Alter, kulturellen oder sozialen Hintergründen, körperlicher oder psychischer Konstitution, rückt eine barrierefreie Planung immer mehr ins Zentrum.

SCHRITTE ZUR UMSETZUNG



Initiierung, Konzeptionierung und Umsetzung

Die Initiation einer Mobilitätsstation nimmt ihren Anfang in der Konzeptionsphase. In diesem Stadium sollten verschiedenste Akteure im Vorfeld aktiviert und gewonnen werden. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf dem Erzielen eines politischen Beschlusses, der bereits frühzeitig die gemeinsame Ausrichtung und Entschlossenheit verdeutlicht. Danach bildet eine gut strukturierte Organisation des Planungs- und Umsetzungsprozesses die Grundlage für die erfolgreiche Etablierung der Station. Eine entscheidende Überlegung bei der **Zeitplanung** betrifft die Berücksichtigung der notwendigen Ausschreibungen. In der Regel sind während des Prozesses drei separate Ausschreibungen erforderlich:

1. für Planungsleistungen
2. für Bauleistungen
3. für Ausstattungselemente/Module

Der gesamte zeitliche Rahmen des Planungs- und Umsetzungsvorhabens hängt unter anderem von der Komplexität des Bauvorhabens ab, sei es eine umfassende Neugestaltung eines Areals oder die schlichte Errichtung von Modulen. Des Weiteren sollte genug Zeit eingeplant werden, um verschiedene Akteure einzubinden – darunter die Öffentlichkeit, lokale Unternehmen und Verwaltungsorgane.

Vor dem Eintritt in die Phase der Planung gilt es zunächst, die Initiierung ins Auge zu fassen, wobei insbesondere die Organisation und Überzeugungsarbeit im Mittelpunkt stehen. Die Formung der Mobilitätsinfrastruktur innerhalb einer Gemeinde bzw. Region stellt eine kooperative Verantwortung diverser örtlicher Stakeholder dar.

Mögliche zu beteiligende Partner:

- Kommunalpolitik & Verwaltung
- Verkehrsbetriebe
- Projektentwickler
- Wirtschaft & Gewerbe
- lokale Vereine und Verbände
- Flächeneigentümer
- Mobilitätsanbieter
- Planungsbüros
- Stadtwerke
- Baulastträger
- Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen



Um eine optimale Auslastung der Mobilitätsstation zu gewährleisten, ist eine akribische **Standortauswahl** unabdingbar. Die Identifikation einer passenden Lokalität erfordert eine sorgfältige Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und Strukturen. Dabei kommen insbesondere folgende Kriterien zum Tragen: erstens eine strategisch günstige Lage, um eine größtmögliche Reichweite unter den potenziellen Nutzern zu erzielen, und zweitens das Vorhandensein der erforderlichen Infrastrukturen sowie ausreichende Flächenkapazität am gewünschten Standort.



Zusätzlich können bereits bestehende Angebote sowie weitere Dienstleistungen eingebunden oder neu eingerichtet werden, welche für Nutzer typischerweise "auf dem Weg" nützlich sein können. Hierzu zählen z.B. Versorgungseinrichtungen wie Kiosk, Bäckereien und Supermärkte, Fahrradwerkstätten oder Paketstationen.



Lagefaktoren

- Bevölkerungs- und ggf. Arbeitsplatzdichte (Gewerbegebiet)
- Anbindung an den ÖPNV
- Erschließungsqualität, insbesondere für Rad- und Fußverkehr
- Nähe zu relevanten Orten

Voraussetzungen für die Standortwahl

- Flächenverfügbarkeit (auch für potentielle Ausweitung des Angebots)
- Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Fläche
- Strom- und Kommunikationsnetz (WLAN, Einrichtung von Ladesäulen, Beleuchtung etc.)

Nach der Festlegung des Standorts ist es essenziell, den Bedarf für die bereitzustellenden Mobilitätsdienste realistisch einzuschätzen. Eine präzise **Bedarfsermittlung** gewährleistet eine angemessene Angebotsausgestaltung, auf die die Bürger vertrauen können. Dies minimiert nicht nur die Entstehung unnötiger Einheiten, sondern trägt auch zur Vermeidung von überflüssigen Ausgaben bei.

Für die Bedarfsermittlung können partizipative Ansätze zur Einbindung der ansässigen Bevölkerung und Unternehmen nützlich sein. Dies ermöglicht es, konkrete Bedürfnisse und Barrieren im Hinblick auf den Umstieg von privaten Pkws zu erfassen. Dadurch wird nicht nur die abstrakte Planungsebene berücksichtigt, sondern auch die Perspektive der Nutzer.

Basierend auf der ermittelten Bedarfsanalyse und den Dimensionierungsanforderungen können anschließend die erforderlichen Module selektiert und die räumlichen Anforderungen berücksichtigt werden.

Kosten, Finanzierung und Fördermittel

Bei der Kostenschätzung werden die einmaligen Investitionskosten für die Errichtung einer Mobilitätsstation von den laufenden Betriebsausgaben unterschieden. Darüber hinaus können ergänzende Aufwendungen für Marketingaktivitäten, Kommunikationsmaßnahmen und Evaluierungen entstehen.

SCHRITTE ZUR UMSETZUNG



Die **Investitionskosten** zur Errichtung einer Mobilitätsstation können aufgrund der diversen Ausstattungsmöglichkeiten und örtlichen Gegebenheiten variabel ausfallen. Eine Einschätzung der Kosten für die individuellen Ausstattungsbausteine kann auf den Seiten 14 bis 15 eingesehen werden.

Die generelle Schätzung der laufenden **Betriebskosten** ist signifikant abhängig von der Angebotspalette der Station sowie den zugrundeliegenden Geschäfts- und Betreibermodellen. Zu finanzieren sind Ausgaben für die Mobilitätsdienste selbst sowie potenziell die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur. Des Weiteren sind generelle Ausgaben wie Strom, Reinigung, Wartung, Reparaturen und Winterdienst zu berücksichtigen.

Finanzierung

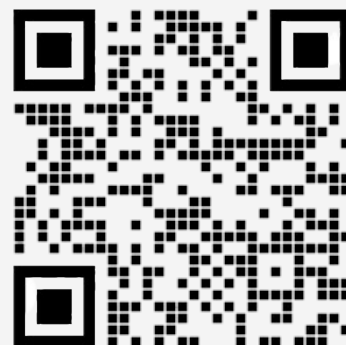
Für die Finanzierung der Mobilitätsstation und der neuen -dienste besteht die Möglichkeit der investiven Unterstützung durch örtliche Unternehmen, Verbände, Vereinigungen, Kommunen oder auch den Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs. Gleichzeitig eröffnet sich für sie die Chance, unternehmerische Vorteile zu erzeugen. Ein Beispiel hierfür ist die Integration der Mobilitätsdienste in das firmeninterne Mobilitätsmanagement.

Darüber hinaus können zusätzliche Einnahmen generiert werden durch die Vergabe von Konzessionen an Mobilitätsdienstleister, die Vermietung von Werbeflächen und potenzielle Verkäufe von Namensrechten.

Fördermittel

Die breite Förderlandschaft Deutschlands und des Freistaates Sachsen bietet diverse Möglichkeiten, nachhaltige Mobilität und die Nutzung alternativer Mobilitätsformen mitzufinanzieren. Gefördert werden je nach Programm sowohl investive als auch nicht-investive Maßnahmen. Für Informationen zu aktuellen Förderprogrammen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Kontaktieren Sie uns für die passende Fördermittelrecherche und -beantragung gern.

**Sie erreichen uns unter:
sichtwechsel-zukunft.de**



Kommunikation und Marketing

Die Bekanntmachung des Mobilitätsangebotes und Steigerung des Wiedererkennungswerts werden durch strategische Kommunikation und gezielte Marketingmaßnahmen erreicht. Hierbei empfiehlt es sich, potentielle Nutzer bereits vor der Inbetriebnahme der Mobilitätsstation über das Angebot zu informieren.



Vor Inbetriebnahme

- frühzeitiges Bewerben des entstehenden Angebotes
- Mehrwerte für Nutzer verdeutlichen

Bei Eröffnung

- Eröffnungsveranstaltung, um Aufmerksamkeit zu erregen
- Vergünstigungen und andere Anreize zum Abbau von Nutzungshürden

Im laufenden Betrieb

- Werbekanäle (Regionalzeitung, Website, soziale Medien etc.)
- Ansprechpartner für Bürger und Bürgerinnen

CHECKLISTE FÜR KOMMUNEN



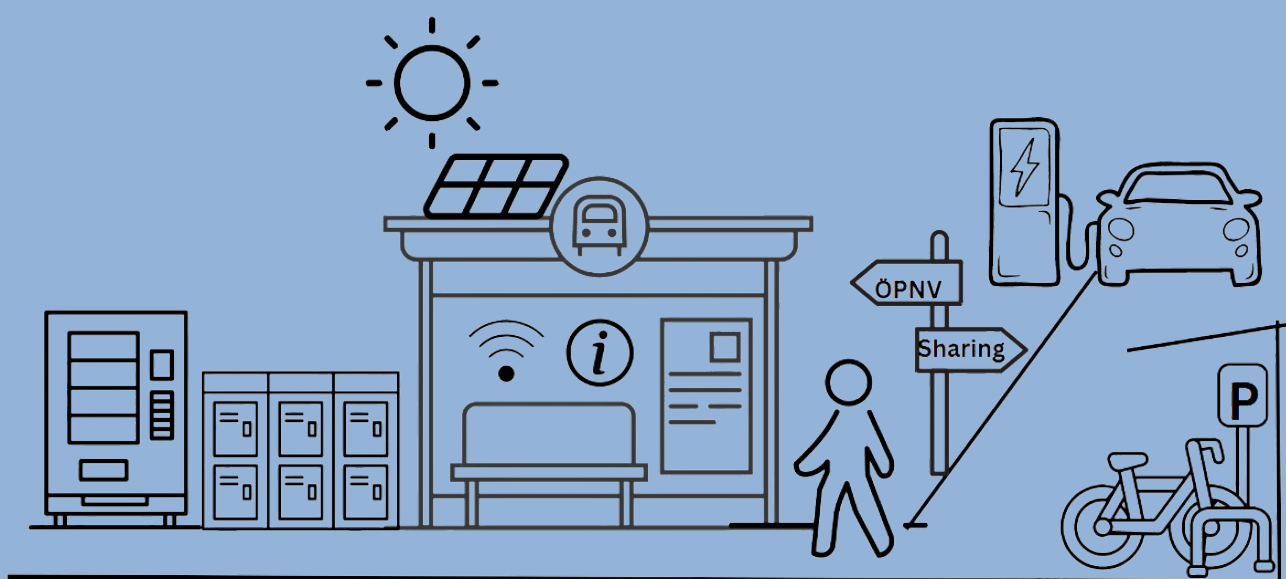
VOM EINSTEIGER ZUM VORREITER

Die Verkehrswende im ländlichen Raum lässt sich nur mit integrierten Mobilitätskonzepten praktikabel gestalten und verbindlich umsetzen. Die Bandbreite der Maßnahmen reicht dabei von niedrigschwelligen Einsteigervorhaben bis zu umfassenden Vorreiterprojekten - allen gemeinsam ist aber, dass sie umwelt- und sozialverträglich ausgestaltet sind.

Gute Mobilitätskonzepte berücksichtigen alle Verkehrsformen: die Nahmobilität, d.h. Fuß- und Radverkehr inkl. Aufenthalts- und Abstellmöglichkeiten, den öffentlichen Personenverkehr, den motorisierten Individualverkehr, fließend und ruhend, sowie den Wirtschaftsverkehr. Ergänzt werden diese Aspekte durch Querschnittsthemen wie Verkehrssicherheit, barrierefreie Mobilität und Optionen der Daseinsvorsorge.

Vom Einsteiger bis Vorreiter sind viele rechtliche, organisatorische und finanzielle Hürden zu meistern. Deshalb ist die Kooperation zwischen kommunaler Verwaltung, Mobilitätsdienstleistern und weiteren Akteuren der Planung, der Umsetzung und des Betriebs bei allen Konzepten unerlässlich.

Dieser Leitfaden zur "Lausitz-Haltestelle" gibt Ihnen die Möglichkeit mit der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote in Ihrer Kommune zu starten und zu den Vorreitern im ländlichen Raum zu gehören.



Gesetzliche Grundlagen und Planungsgrundlagen zum barrierefreien Planen und Bauen:

Es gilt das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, das Grundgesetz, das Behindertengleichstellungsgesetz und das Sächsische Inklusionsgesetz.

Der vom Kreistag des Landkreises Görlitz im Februar 2010 beschlossene Rahmenplan "Integrierte Sozialplanung" enthält als ein Ziel Inklusion als durchgängiges Leitprinzip.

Laut § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 07. August 2013 hat der Nahverkehrsplan 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.

[Zitat PBefG mit Stand vom 07.08.2013 § 8 Absatz 3: „... Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen...“]

Im Nahverkehrsplan des ZVON, Fortschreibung 2018 (Beschlussfassung vom 22.03.2018) sind unter Punkt 7.2 Bauliche Infrastruktur, 7.2.1 ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur, die Anforderungen an den barrierefreien Haltestellenausbau dargelegt und entsprechend zu beachten.

Die gesetzlichen Vorgaben und Planungsgrundlagen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze) sind in der Sächsischen Bauordnung (SächsBO), der Verwaltungsvorschrift zur SächsBO, dem Straßengesetz für den Freistaat Sachsen sowie in den jeweils eingeführten Normen und Richtlinien verankert und entsprechend zu berücksichtigen.

Für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum entspricht die DIN 18040-3:2014-12 dem Stand der Technik (Anmerkung: Hinweis auf Norm-Entwurf DIN 18040-3:2023-1).

Weiterhin sind unter anderem die DIN 32984:2020-12 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum und die DIN 32975 (Dezember 2009): Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung zu beachten.
(... mit Hinweis auf weitere normative Verweisungen)

Für öffentlich zugängliche Gebäude besitzen die Planungsgrundlagen DIN 18040-1:2010-10 Gültigkeit.

Umsetzung einer barrierefreien Mobilität im Landkreis Görlitz, hier:

Öffentlich zugängliche Anlagen des Personennahverkehrs

Planungsgrundlage: DIN 18040 Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Diese Norm berücksichtigt insbesondere die Bedürfnisse von Menschen mit sensorischen Einschränkungen wie Sehbehinderung, Blindheit, Hörbehinderung (gehörlose, ertaubte und schwerhörige Menschen) oder motorischen Einschränkungen sowie von Personen, welche Mobilitätshilfen und Rollstühle benutzen. Auch für andere Personengruppen, wie z.B. groß- oder kleinwüchsige Personen, Menschen mit kognitiven Einschränkungen, ältere Menschen, Kinder sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck, führen einige Anforderungen der Norm zu einer Nutzungserleichterung (vgl. Vorwort).

Öffentlich zugängliche Anlagen des Personennahverkehrs müssen barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein.

Haltestellen und Fahrzeuge sind systematisch aufeinander abzustimmen.

Mindeststandards zur Umsetzung einer barrierefreien Mobilität im LK Görlitz: Beispiel Bushaltestelle am Fahrbahnrand: barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar

(Achtung: Die Aufzählung ist nicht abschließend; Verweis auf Planungsgrundlagen)

- Anhebung der Wartefläche einschließlich Randbegrenzungen auf 21 cm (optimale Höhe: 23 cm); nur in begründeten Ausnahmefällen auf mindestens 18 cm) zur Gewährleistung barrierefreier Einstiegsverhältnisse;
Erklärung:
Der Höhenunterschied von der Bussteigkante zu Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf nicht mehr als 5 cm betragen.
Niederflurbusse mit Kneeling sind auf (theoretisch minimal) 25 cm über der Fahrbahn absenkbar. Bei einer Anhebung der Wartefläche auf 18 cm sind somit noch 7 cm – Höhenunterschied in den Bus zu überwinden → es ist eine Einstieghilfe (fahrzeugeigene Rampe) notwendig.;
- Sicherstellung einer geradlinigen An- und Abfahrt der Fahrzeuge an die Haltestellen-Wartefläche: Restspalt max. 5 cm gewährleisten (parallel zum Sonderbordstein);
- Gehwegbreite / Breite der Wartefläche (Bussteigtiefe entlang dem gesamten Bussteig): 2,50 m - mindestens jedoch vor der Einstiegstür für Rollstuhlnutzer (zweite Bustür);
Anmerkung: Bei Verwendung einer aktivierten Einstieghilfe ist eine horizontale Stellfläche als Rangier- und Wendefläche mit Länge x Breite von mindestens 150 x 150 cm vor der fahrzeugeigenen Rampe erforderlich.;
- Abgrenzung Haltestelle – Fahrbahn durch Sonderbordstein taktil und optisch kontrastierend zur Wartefläche und Fahrbahn (taktile Wahrnehmung z.B. durch Noppen), Länge: 12,00 – 15,00 m;
- Oberflächenbeschaffenheit: bei jeder Witterung erschütterungsarm, eben und rutschhemmend gefahrlos begehen- und befahrbar:
z.B. Asphalt, Betonsteinpflaster ohne/sehr schmale Fugen (auf saubere Verlegung achten und nachträgliches Absenken einzelner Steine ausschließen);
- Bussteig, Gehweg: alle Bewegungsflächen müssen frei von Aufbauten sein (beispielsweise Witterungsschutz, Schilder, Papierkorb, Beleuchtungsmasten etc. außerhalb der Bewegungsflächen anordnen) und für den Ein-/Ausstieg an der zweiten (hinteren) Bustür die für die Nutzung von Mobilitätshilfen notwendigen Bewegungsflächen einhalten;
- Querneigung: In ebenen Bereichen (ohne Längsneigung) ist eine Querneigung von 2,5 % zulässig, bei vorhandener Längsneigung max. 2 % (lotrecht zur Gehrichtung);
- Längsneigung im Warteflächenbereich so gering wie möglich, um eine ebene Aufstellfläche zu gewährleisten (auch zur Nutzung der Fahrgastinformationen erforderlich);
- lichte Höhe über der nutzbaren Gehwegbreite/Bewegungsfläche von mindestens 2,25 m beachten;
- sensorische Barrierefreiheit: Bodenindikatoren Einstiegsfeld und Auffindestreifen korrekt bei Einstieg vordere Bustür anordnen (Verweis auf DIN 32984 -2020-12);
Einstiegsfeld: Fläche mit Rippenstruktur 120 cm x 90 cm parallel zum Bord zur Markierung der Einstiegsstelle in öffentliche Verkehrsmittel (vordere Bustür);
Auffindestreifen Einstiegsfeld: Streifen mit Rippenstruktur 60 cm - 90 cm breit in Hauptgehrichtung über die gesamte Gehwegbreite (optimale Breite: 90 cm);
bei ungenügenden Kontrasten Begleitplatten verlegen;
- Fahrgastunterstand / Witterungsschutz: dreiseitig geschlossen mit ausreichend (mindestens 2) Sitzmöglichkeiten (barrierefrei) und Stellfläche(n) für Rollstuhl / Rollator / Kinderwagen: Platzbedarf für eine Stellfläche: Breite x Tiefe 150 cm x 150 cm, schwellen- und stufenfrei erreichbar,

ausreichend lichte Türbreite und – höhe (wenn Türöffnung geplant),
Auffindbarkeit optisch/taktil kontrastierend sichern,
große Glasflächen nach DIN kennzeichnen,
ausreichende Beleuchtung sichern;

Achtung: Bei Bushaltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen ist die Anzahl der Sitze und Stellflächen entsprechend dem Bedarf zu erhöhen.;

- barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aller Ausstattungselemente (z.B. Mobiliar Papierkorb etc.) sowie von Informationen beachten;
- der Wartebereich (Gehweg) muss auch an der inneren Leitlinie sicher abgegrenzt werden und taktil und visuell gut wahrnehmbar sein;
- Fahrgastinformationen: barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar: gut sicht- und lesbar (Verweis auf DIN 32975) und in einer für alle nutzbaren Höhe (mittlere Lesehöhe ca. 1,30m) anbringen, stufen- und schwellenfrei und ohne Hindernisse anfahrbar (Bewegungsfläche Breite x Tiefe 150 cm x 150 cm), Beleuchtung und Blendfreiheit beachten;
- Fundamente für Haltestellenschilder mit Landratsamt Görlitz, Sachgebiet Straßenverkehr abstimmen bzw. Haltestellenprojekt ZVON beachten;
- Lage der Haltestellen mit Sachgebiet Straßenverkehr Landratsamt Görlitz abstimmen.

Barrierefreier Zu-/Abgang zum Haltepunkt, barrierefreie Überquerungsstelle:

Mindestens an einer Seite, besser an beiden Seiten der Haltestelle, ist ein barrierefreier Zu- bzw. Abgang mit Überquerungsstelle erforderlich.

Der Zu- bzw. Abgang zu den Haltestellen ist so nah wie möglich an die Bushaltestelle zu legen.

Überquerungsstellen müssen barrierefrei, als gemeinsame oder getrennte Überquerungsstelle nach DIN 18040-3, und beidseits der Fahrbahn ausgebildet werden.

Hinweise zu gemeinsamen Überquerungsstellen mit 3 cm Bordhöhe:

- ein in ganzer Überquerungsstellenbreite auf 3 cm abgesenkter Bord, überrollbar gestaltet mit einer Abrundung der Bordkante von $r = 20$ mm;
- visuell kontrastierende Gestaltung des abgesenkten Bordes zur Fahrbahn;
- Blindenleitsystem: Auffindestreifen/Aufmerksamkeitsfeld und Richtungsfeld ggf. mit Begleitstreifen

Hinweise zu getrennten Überquerungsstellen, ungesichert:

- ein Bord mit einer Bordhöhe von mindestens 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen: eindeutig auffindbar sowie einschließlich der Übergangsbereiche zum angrenzenden abgesenkten Bord visuell kontrastierend zur Fahrbahn gestalten;
Bodenindikatoren:
Kombination aus Auffindestreifen (gesicherte Überquerungsstelle) bzw. verkürztem Auffindestreifen (ungesicherte Überquerungsstelle) und Richtungsfeld nach DIN 32984; Begleitplatten bei fehlendem Kontrast vorsehen;
- ein auf Fahrbahnniveau abgesenkter Bord für Rollstuhl- und Rollatornutzer (Nullabsenkung), taktil und visuell mit einem Sperrfeld nach DIN 32984, einschließlich der angrenzenden Verzierungen bis zu einer Bordhöhe von 3 cm sichern;

Abdeckungen von Entwässerungs- und Revisionsschächten u.ä. dürfen nicht im Überquerungsbereich liegen.

Um die barrierefreie Nutzbarkeit zu gewährleisten, sind die Neigungsverhältnisse in den Überquerungsbereichen zu beachten.

Weitere Hinweise zur Gehweggestaltung:

- nutzbare Gehwegbreite: mindestens 180 cm, z.B. zur Begegnung zweier Rollstuhlnutzer; Hinweis: mindestens 150 cm Breite und 150 cm Länge sind für Richtungswechsel und Rangiervorgänge erforderlich;
- Oberflächenbeschaffenheit: bei jeder Witterung erschütterungsarm, eben und rutschhemmend gefahrlos begeh- und befahrbar (z.B. Asphalt, Betonsteinpflaster ohne/sehr schmale Fugen);
- alle Bewegungsflächen müssen frei von Aufbauten sein;
- Längsneigung 3 %; maximal bis 6 % mit Zwischenpodesten;
- Querneigung: In ebenen Bereichen (ohne Längsneigung) ist eine Querneigung von 2,5 % zulässig, bei vorhandener Längsneigung max. 2 % (lotrecht zur Gehrichtung);
- stufenlose Wegeverbindungen;
- sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche beachten;
- Sichthindernisse (z.B. Bepflanzung) nicht höher als 50 cm.

Bei Verknüpfungsstellen mit größeren Fahrgastfrequenzen sind zusätzlich entsprechend den Erfordernissen einzuplanen:

- optische und akustische Fahrgastssysteme, dynamische Fahrgastinformationen; Auffindbarkeit: Verweis auf DIN 32984:2020-12 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum
- Informationsgestaltung: Verweis auf DIN 32975 (Dezember 2009): Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; dabei Höhe der Bedienelemente, Beleuchtung, Blendfreiheit, Anfahrbarkeit etc. beachten;
- Pkw- Stellplätze für Menschen mit Behinderungen anbieten;
- barrierefreie Sanitärräume anbieten (Gestaltung: Verweis auf DIN 18040-1 Punkt 5.3)

Bei der Planung sonstiger Infrastrukturelemente muss darauf geachtet werden, dass auch diese barrierefrei erreichbar, zugänglich und nutzbar sind.

Um eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs- und Freiraumes zu gewährleisten, ist auf eine durchgängige barrierefreie Gestaltung zu achten. Anzustreben sind durchgängige, baulastträgerübergreifende barrierefreie Wegeketten.

Anlage:

Musterlösung einer Bushaltestelle am Fahrbahnrand mit Minimalausstattung Landkreis Görlitz

aufgestellt durch:

Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen im Landkreis Görlitz, Elvira Mirle, in enger Abstimmung mit

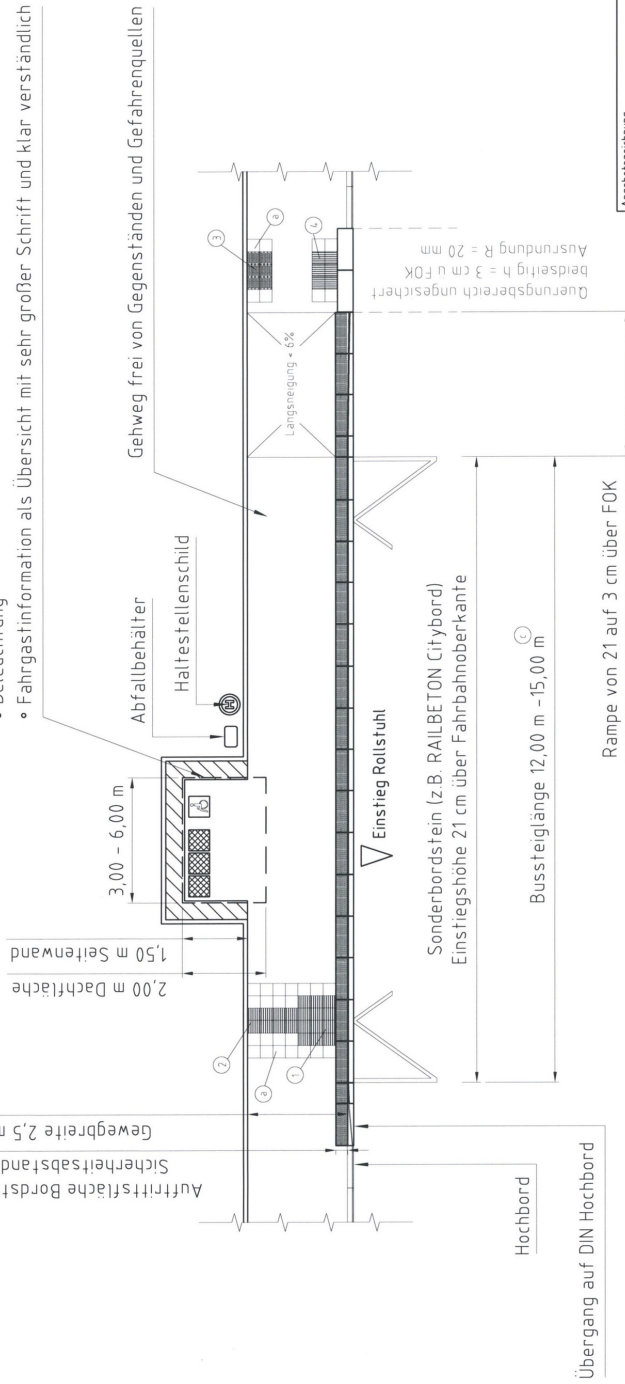
- der Arbeitsgruppe „ÖPNV/SPNV für alle“ der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen, insbesondere der Projektleitung Frau Kerstin Hammer,
- dem Sachgebiet Straßenverkehr des Landratsamtes Görlitz,
- dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz Niederschlesien (ZVON) Frau Ilka Hunger,
- mit betroffenen Menschen und Vertretern der mit Behindertenarbeit beschäftigten Verbände/Organisationen im Landkreis Görlitz

Stand: 31.05.2023

Musterlösung einer Bushaltestelle am Fahrbandrand mit Minimalausstattung

Landratsamt Götting
 Behindertenbeauftragte
 PF 300182, 02806 Götting
 Ratmündstraße 24, 02826 Götting

- dreiseitig eingefasster Fahrgastunterstand je nach Anforderung mit:
- Sitzgelegenheiten
 - Stelplätze für Rollstuhl / Rollator
 - Beleuchtung
 - Fahrgastinformation als Übersicht mit sehr großer Schrift und klar verständlich



Angebotszeichnung
 Fertigung nach DIN EN 206-1 / DIN 1045-2, Güteüberwachung nach DIN 1045-4

RAILBETON
 RAILBETON HAAS KG
 Fischweg 7/125
 37075 Götting
 E-Mail: info@RAILBETON.de
 Internet: www.RAILBETON.de

Bauherr: LK Götting
 Bauverfahren: Ausbau barrierefreier Haltestellen
 Bezeichnung: Citybord LK Götting
 Entwurf: barrierefreie Haltestelle

Index	Art der Änderung bzw. Ergänzung	Datum	Name
2	Stärke der Bordsteinplatte	26.08.15	STREIBER

Arbeiter-Nr.	s. Zeichnung
Auftrags-Nr.	-

Arbeiter	Datum	Name	Malstab	Zeichnungsnummer
06.03.15	06.03.15	Resch	1:1	43.3001/20

Diese Zeichnung ist urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte ist nur mit Zustimmung von RAILBETON gestattet.

- Bodenindikatoren angeordnet gemäß DIN 32984-2011
- ① Einstiegshöhe 1,20 x 90 cm
 - ② Blindenleitplatte Rippenabstand 4,2 mm
 - ③ Auffindestreifen Haltestelle 60 cm breit
 - ④ Auffindestreifen Querungsstelle 90 cm breit
 - ⑤ Richtungsfeld 90 cm tief
- ⓐ Bei nicht ausreichendem Kontrast sind neben allen Bodenindikatoren Begleitplatten (30x30cm) zu verlegen.
 - ⓑ Regelgehwegbreite gemäß RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen)
 - ⓒ Standardlänge von Solobussen nach EAO (Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs)

Quellenverweise und weiterführende Informationen

Agora Verkehrswende, Mobilitätsoffensive für das Land

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsoffensive-fuer-das-land/>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung - Abschlussbericht "Mobil in ländlichen Räumen - Erfolgsfaktor Kooperation"

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/berichte-kompakt/2023-2027/bk-2023-02.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr - ländliche Mobilität

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile

Bundeszentrale für politische Bildung - ländliche Mobilität

<https://www.bpb.de/themen/stadt-land/laendliche-raeume/335912/laendliche-mobilitaet/>

DESTATIS, Statistisches Bundesamt - Bevölkerungsstand 2022

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/12/PD22_563_p001.html

Deutscher Blinden- und Sehbehinderten Verband e.V., Berlin - Sicheres Queren 2016

<https://www.dbsv.org/broschueren.html#barrierefreiheit>

Difu, Deutsches Institut für Urbanistik - Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis

<https://difu.de/publikationen/2019/mobilitaetsstationen-in-der-kommunalen-praxis>

NABU (Naurschutzbund Deutschland) e.V. - Verkehrsinfrastruktur

<https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/verkehrsinfrastruktur/32230.html>

Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen

Stat. Bericht "Schwerbehinderte Menschen im Freistaat Sachsen" zum 31.12.2021 (Anm. Bericht wird alle zwei Jahre herausgegeben)

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. - mobil im ländlichen Raum

<https://www.vcd.org/artikel/ohne-auto-mobil-im-laendlichen-raum>

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_und_Mobilitaet/pdf/BuWomo_HLF_2022_Web.pdf

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen - Mobilität im ländlichen Raum

<https://www.vdv.de/mobilitaet-im-laendlichen-raum-staerken.aspx>

Impressum

Herausgeber

Entwicklungsgesellschaft Niederschlesische Oberlausitz mbH
(ENO mbH)
Elisabethstraße 40, 02826 Görlitz
Geschäftsführer: Sven Mimus

Tel. +49 (0) 3581 329010
info@wirtschaft-goerlitz.de
www.wirtschaft-goerlitz.de

Kontakt

Heike Schleussner
ENO mbH
Task Force Strukturwandel
Elisabethstraße 40, 02826 Görlitz

heike.schleussner@wirtschaft-goerlitz.de
www.sichtwechsel-zukunft.de

Steffi Dreier
Flächenentwicklungsgesellschaft
Landkreis Görlitz mbH
Elisabethstraße 40, 02826 Görlitz

steffi.dreier@wirtschaft-goerlitz.de
www.sichtwechsel-zukunft.de

**SICHT
WECHSEL**

ENO

**MEIN ZUHAUSE
LANDKREIS
GÖRLITZ**
WOKRJES ZHORJELC

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages