



## **Projekt: Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen in Bergisch Gladbach**

### **Anlass**

Der überwiegende Teil der Bushaltestellen in Bergisch Gladbach ist derzeit noch nicht barrierefrei. Um eine Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen im engeren und im weiteren Sinne gewährleisten zu können, ist ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen unabdingbar. Gegenwärtige und zukünftig prognostizierte demographische Entwicklungen können einerseits die Nachfrage bzw. Angewiesenheit auf einen barrierefreien Zugang des ÖPNV erhöhen, während andererseits eine Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, nicht motorisierte Verkehrsträger, Car-sharing und Mitfahrzentralen) den generellen Anteil öffentlicher Verkehrsmittel am Modal-Split steigern soll, was beispielsweise durch Maßnahmen, wie das kürzlich eingeführte Deutschlandticket, gefördert wird.

Auch der rechtliche Rahmen gibt Anlass zur Handlung. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) legt in §8 Abs. 5 fest, dass „...*öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten*“ sind. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §8 Abs. 3 schreibt darüber hinaus vor, dass Nahverkehrspläne die Belange von Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder sensorischen Einschränkungen berücksichtigen müssen, mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Vor diesem Hintergrund leitet sich in der Folge das formale Ziel ab, die Bushaltestellen in Bergisch Gladbach systematisch und unter Berücksichtigung der Expertise von behinderten Menschen barrierefrei umzugestalten.

### **Projektphase 1: Systematik zur Priorisierung von Bushaltestellen**

In der ersten Phase des Projektes soll eine systematische Priorisierung von Bushaltestellen zur barrierefreien Umgestaltung erarbeitet werden. Hierzu ist in einem ersten Schritt vorgesehen, während der **Bestandsaufnahme** den gesamten Bushaltestellenbestand in Steckbriefen zu erfassen. Dabei soll jede Bushaltestelle für eine jeweilige Fahrtrichtung ihr eigenes Profilblatt erhalten. In einem nächsten Schritt sollen die aufgenommenen Merkmale innerhalb der Steckbriefe dazu genutzt werden, sie in der **Bewertungsphase** anhand eines abgeleiteten Punkteschemas zu bewerten. Schließlich soll durch eine Punktevergabe während der Bewertungsphase eine **Priorisierung** durch die Einordnung in Kategorien hervorgehen. Eine hohe Priorität zur barrierefreien Umgestaltung ergibt sich demnach durch das Erreichen einer hohen Gesamtpunktzahl. Es ist hierbei wichtig zu erwähnen, dass die Bushaltestellen je Fahrtrichtung, die jedoch unter einem Namen laufen, bauliche Disparitäten aufweisen können, was letztendlich in einer Schwankung innerhalb der Bewertung führen kann. Die höhere Punktzahl

einer jeweiligen Fahrtrichtung pro Bushaltestelle soll hierbei ausschlaggebend sein und in die Kategorisierung einfließen. Das Vorgehen soll im Folgenden anhand der Bushaltestelle *Brahmsstraße* beispielhaft erläutert werden.

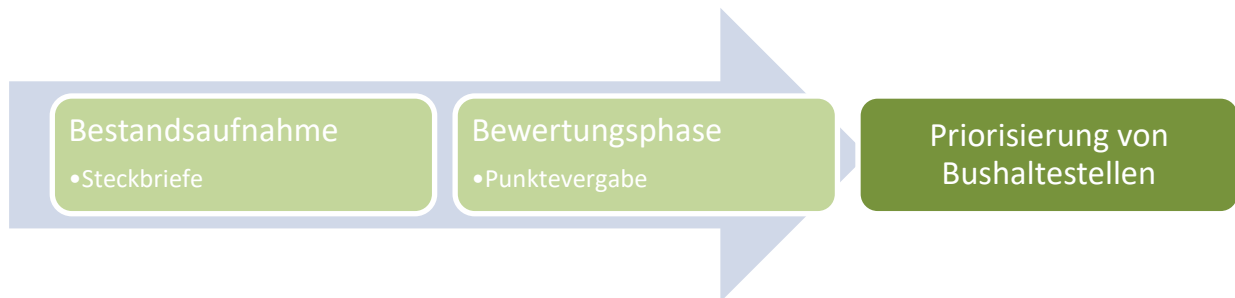


Abbildung 1: Ablauf zur Priorisierung

### Bestandsaufnahme: Steckbriefe

Die Steckbriefe zu den Bushaltestellen sollen allgemeine Informationen, Merkmale zur Netzfunktion, relevanten Einrichtungen im Umfeld, der Ausstattung, der baulichen Situation und Verkehrsdaten enthalten. Zu den *Allgemeinen Informationen* gehören Angaben zur Fahrtrichtung (zur Trennung der jeweiligen Bushaltestellenseite), zur Verortung im jeweiligen statistischen Bezirk und Stadtteil (für die interne Ablage in der Ordnerstruktur) sowie zum Straßennamen, auf dem sich die Bushaltestelle befindet.

Die *Netzfunktion* soll Daten zu den verkehrenden Linien, zum vorhandenen Schulbusbetrieb (Linien mit „E“ gekennzeichnet), Taktung/h im Wochenbetrieb (ohne Wochenend- und Schulbusbetrieb) und zum übergeordneten Stellenwert beinhalten. Der übergeordnete Stellenwert soll Aufschluss über die Rolle der Bushaltestelle in Bezug auf Intermodalität/Multimodalität geben. Hierbei gilt es zu erfassen, ob eine Bushaltestelle zum Beispiel eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn oder Straßenbahn, zu einem Park-and-Ride-Standort o.ä. darstellt.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist es von großer Bedeutung, *relevante Einrichtungen* im Umfeld zu berücksichtigen. Zu diesen relevanten Einrichtungen können Kranken- und Ärzthäuser, Wohn- und Pflegeeinrichtungen, soziale Einrichtungen, Behindertenwerkstätte, Bildungseinrichtungen und Behörden gehören. Der Suchradius wird dabei von den Bushaltestellen ausgehend auf 300 m und 500 m begrenzt und orientiert sich somit an der Erschließungsqualität der Haltestelleneinzugsbereiche nach den ÖPNV- und Raumkategorien für Mittelzentren gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010).

Unter der Kategorie *Ausstattung* werden Informationen zur Haltestellenform (Haltestellenkap, Haltestelle auf der Fahrbahn, Bushaltebucht), zur Verfügbarkeit von Fahrgastunterständen und dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) erfasst. Auch die Erfassung der Zugänglichkeit ist von großer Bedeutung. Sie soll Aufschluss darüber geben, ob Querungsanlagen, wie Mittelinseln, Fußgängerüberwege (FGÜ), Lichtsignalanlagen (LSA) etc. im Zugang zur Bushaltestelle vorhanden sind.

Im Rahmen der *Baulichen Situation* werden Vermessungsdaten (Fahrbahnbreite, Gehwegbreite, Warteflächenbreite, Länge der Haltestelle, Gesamtquerschnitt des Straßenraums und Bordhöhe) aufgenommen, welche der Erstellung eines Querschnitts im gegenwärtigen Zustand dienen und somit für die Ableitung von zukünftigen Planungsmöglichkeiten wesentlich sind. Zur baulichen Situation wird auch die Bodenbeschaffenheit inklusive des Zugangs zur

Bushaltestelle zugezählt. Außerdem gilt es hier unter dem Punkt Synergien/kombinierbaren Baumaßnahmen aufzunehmen, ob Planungen anderer Fachbereiche sich mit der Bushaltestellenplanung überschneiden könnten, bzw. zu bündeln sind.

Mit den *Verkehrsdaten* werden Daten herangezogen, die ebenfalls Einfluss auf die Ableitung von Maßnahmen haben und somit im späteren Planungsverlauf noch wichtig werden.

Das Freifeld *Individuelle Sondermerkmale* soll Merkmale erfassen, welche nicht über die standardisierte Erfassung möglich sind. Da die Expertise von behinderten Menschen mit in die Priorisierung einzubinden, als auch in einer späteren Planung zu berücksichtigen ist, können solche Belange hier aufgenommen werden.

In der folgenden Abbildung wird beispielhaft der Steckbrief für die Bushaltestelle *Brahmsstraße* aufgezeigt. Die auszuwählenden Attribute, welche zuvor genannt wurden, lassen sich teilweise über Dropdown-Funktion auswählen.



Allgemeine Informationen	
Bushaltestelle	Brahmsstraße
Fahrtrichtung	222 Opladen, 434 Bergisch Gladbach
Statistischer Bezirk	1
Stadtteil	Schildgen
Straßenname	Altenberger-Dom-Straße
Netzfunktion	
Anzahl verkehrender Linien (ohne E)	4
Schulbusbetrieb	Ja
Taktung/h insgesamt (Wochenbetrieb)	6 Anfahrten
übergordneter Stellenwert	Umstieg in andere Buslinien
relevante Einrichtungen	
Kranken-/Ärztelhäuser	Ja (<500 m)
Wohn- & Pflegeeinrichtungen	Nein
soziale Einrichtungen	Kindergarten (<300 m)
Behindertenwerkstätte	Nein
Bildungseinrichtungen	Grundschule (<300 m)
Behörden	Feuerwehr (<500 m)
Ausstattung	
Haltestellenform	Haltestelle am Fahrbahnrand
Fahrgastunterstand	Nein
Dynamische Fahrgasinformationen	Nein
Querungsanlage	Ampel
Bauliche Situation	
Fahrbahnbreite	9,76 m
Gehwegbreite	2,74 m (mit WF)
Wartflächenbereichbreite	2,74 m (mit GW)
Länge der Haltestelle	undefinierbar
Gesamtquerschnitt	14,52 m
Bordhöhe	0,15 m
Bodenbeschaffenheit der Bushaltestelle inklusive Zugang	glatt
Synergien/kombinierbare Baumaßnahmen	Umgestaltung 2. Abschnitt Altenberger-Dom-Straße
Verkehrsdaten	
DTV	ausstehend
Verkehrsmenge Spitzenstunde	ausstehend
Individuelle Sondermerkmale	

Abbildung 2: Beispielsteckbrief Brahmsstraße

## **Bewertungsphase: Punktesystem**

Anhand der im Steckbrief aufgenommenen Merkmale soll die Bewertungsphase erfolgen. Jede Kategorie im Punktesystem repräsentiert ein Kriterium, was bewertet wird. Innerhalb jeder Kategorie gibt es eine Anzahl von Punkten, die vergeben werden. Überwiegend reichen die Punkte hier von 0 bis 3, jedoch wird dem Unterpunkt *Synergien/kombinierbare Baumaßnahmen* eine maximale Punktzahl von 10 (und zweithöchste von 5) zugeteilt, um die Bedeutung von möglichen Synergien und kombinierbaren Baumaßnahmen im Hinblick auf die Priorität steigern zu können. Zusätzlich gibt es Multiplikatoren, welche von 1 bis 3 reichen und auf die Punkte angewendet werden, um ihre relative Wichtigkeit zu betonen bzw. bestimmte Kategorien stärker zu gewichten als andere. Es ist hierbei zu erwähnen, dass die im Steckbrief aufgenommenen Verkehrsdaten aufgrund fehlender flächendeckender Datenverfügbarkeit von der Bewertung ausgeschlossen werden aber bei Verfügbarkeit nützlich für die spätere Planung sind. Das Punktesystem wird in Tabelle 1 ersichtlich.

### Netzfunktion

Die Anzahl der *verkehrenden Linien* und die *Taktung/h* dienen als Indikatoren dafür, ob eine Haltestelle stark (Gruppe: hoch), mäßig (Gruppe: mittel) oder gering (Gruppe: niedrig) frequentiert wird. Da flächendeckende Fahrgastzahlen nicht für alle Bushaltestellen verfügbar sind und demnach nicht in die Bewertung aufgenommen werden können, wird der Annahme gefolgt, dass eine höhere Taktung und eine größere Anzahl von verkehrenden Linien pro Bushaltestelle mit einem höheren Fahrgastaufkommen an einer Haltestelle einhergehen, weshalb diese Merkmale stattdessen einer Bewertung unterzogen werden (Daten hierfür vorliegend).

Die *Taktung/h* bezieht sich in dieser Berechnung aus der Summe aller verkehrender Linien (unter der Woche) innerhalb einer Stunde pro Bushaltestelle (bspw. bei 20-minütiger Taktung = 3/h). Zur besseren Übersicht wurde die Anzahl der verkehrenden Linien sowie die Taktung pro Stunde in Gruppen eingeteilt (niedrig, mittel, hoch). Die Grenzwerte für diese Gruppen wurden so gewählt, dass sie die Verteilung der Daten widerspiegeln. Dadurch sind die Gruppen sinnvoll und leicht nachvollziehbar, was eine gute Grundlage für die Analyse bietet (siehe Abbildung 3 und 4 sowie Tabelle 3 und 4 im Anhang).

Bezüglich des *übergeordneten Stellenwertes* wird solchen Bushaltestellen, die einen Schnittpunkt zur S-Bahn darstellen 3 Punkte vergeben, da sie eine überregionale Verknüpfung ermöglichen und somit von höchster intermodaler/multimodaler Relevanz sind. Es folgen Bushaltestellen mit direktem Anschluss an die Stadtbahn oder an Park&Ride-Standorte (jeweils 2 Punkte), da sie als regionale Verknüpfungspunkte dienen. Umsteigepunkte zu anderen Buslinien und Endhaltestellen erhalten jeweils einen Punkt.

### Relevante Einrichtungen

Die Nähe zu *relevanten Einrichtungen* spielt eine entscheidende Rolle bei der Bewertung von Bushaltestellen. Aufgrund der hohen Bedeutung der Erreichbarkeit dieser Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen wird der Punktwert in diesem Bereich mit dem Faktor 2 multipliziert. Bushaltestellen, die innerhalb eines Radius von 300 m zu solchen Einrichtungen liegen erhalten 3 Punkte, da davon ausgegangen wird, dass sie für mobilitätseingeschränkte Personen einen höheren Stellenwert aufweisen können.

Wenn eine Bushaltestelle sich innerhalb eines Radius von 300 m bis 500 m und somit innerhalb der zuvor definierten Obergrenze für Mittelzentren zu relevanten Einrichtungen befindet, erhält sie 2 Punkte, da hier immer noch von einer erhöhten Nachfrage ausgegangen wird. Liegt die relevante Einrichtung innerhalb des Ortes, aber außerhalb des 500-Meter-Radius, wird ein Punkt vergeben. Sind keine relevanten Einrichtungen im Ort vorhanden, gibt es keine Punkte. Dieser Ansatz geht davon aus, dass die Nähe zu solchen Einrichtungen die Nutzung der Bushaltestellen beeinflusst.

#### Ausstattung

Die Ausstattungsmerkmale wie Fahrgastunterstand, DFI (Dynamische Fahrgastinformation) und Querungsanlagen werden ebenfalls in die Bewertung einbezogen. Insbesondere Querungsanlagen sind von hoher Relevanz, da sie die Sicherheit beim Überqueren der Straße erhöhen und damit die Zugänglichkeit der Bushaltestelle aufwerten. Fehlt eine Querungsanlage, werden daher 2 Punkte vergeben, da dies ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellt.

#### Bauliche Situation

Die Bordhöhe spielt eine zentrale Rolle bei der Bewertung von Bushaltestellen. Tiefbordsteine und Bordsteine auf niedrigem Niveau können erhebliche Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen darstellen, insbesondere für Personen im Rollstuhl oder solche, die auf einen Rollator angewiesen sind. Aber auch andere Personengruppen, wie Personen mit Kinderwagen oder Reisende mit großen Gepäckstücken, können eine solche bauliche Situation als Barriere wahrnehmen. Aufgrund dieses potenziellen Hindernisses werden Bushaltestellen mit niedrigen Bordsteinen mit 3 Punkten bewertet. Um die Wichtigkeit dieses Aspekts zu unterstreichen, wird der Gesamtpunktwert solcher Bushaltestellen mit dem Faktor 3 multipliziert. Dies trägt dazu bei, dass Bushaltestellen mit einem Tiefbordstein oder einem Bordstein auf 0-Niveau bei der Planung höher priorisiert werden.

Um Kosten und Zeit im Sinne vom baulichen Aufwand möglichst gering zu halten, sollen die im Steckbrief unter *Synergien/kombinierbare Baumaßnahmen* aufgenommenen Attribute die stärkste Berücksichtigung erhalten. Ziel ist es, Maßnahmen fachbereichsübergreifend bestmöglich zu bündeln um Synergieeffekte mit anderen Baumaßnahmen erzielen zu können. Demnach gilt es zu identifizieren, ob mögliche Planungsüberschneidungen seitens 6-60, 6-61, 6-64, 7-66, 7-68 vorhanden sind. Falls kurzfristige Vorhaben in einem bestimmten Gebiet geplant sind, ist der betroffenen Bushaltestelle eine Punktezahl von 10 zuzuweisen, um sicherzustellen, dass sie eine hohe Priorität erhält und entsprechend vorgezogen wird.

Der zeitliche Horizont bezieht sich auf den Zeitraum von der Antragstellung bis zur Auszahlung der entsprechenden Zuwendung und wird hier mit dem zeitlichen Faktor von drei Jahren angesetzt. Mittelfristig geplante Maßnahmen (in 4 – 5 Jahren) werden ebenfalls vergleichsweise hoch bewertet (5 Punkte), während Bushaltestellen in Bereichen geplanter Maßnahmen, welche aus zeitlicher Perspektive weiter entfernt liegen (mehr als 6 Jahre) eine geringere Bedeutung haben (0 Punkte).

### Individuelle Sondermerkmale

Das Feld *Individuelle Sondermerkmale* stellt ein Freifeld dar, das es ermöglicht, besondere, nicht standardisierbare Merkmale bei Bedarf zu bewerten. Es bietet Raum, um wichtige Aspekte zu erfassen, die für die Priorisierung einer Haltestelle relevant sein können, aber im standardisierten Bewertungsrahmen nicht abgebildet werden. Da auf die Expertise von Menschen mit Behinderung zurückgegriffen wird, können besondere Belange hier individuell erfasst und in Abstimmung in ihrer Wichtigkeit bewertet werden. Dieses Feld muss nicht zwingend ausgefüllt werden, kann jedoch genutzt werden, um dringende oder außergewöhnliche Umstände in die Bewertung einfließen zu lassen.



Tabelle 1: Punktesystem (Bsp. Brahmsstraße)

Kategorie		Punkte	Multiplika- tor	Bsp. Brahm- straße (Fr. 222 BGL, 434 Köln- Mülheim)		
<b>Netzfunktion</b>						
Anzahl verkeh- render Linien	niedrig	1	X1	2		
	mittel	2				
	hoch	3				
Schulbusbetrieb	ja	1		X1	1	
	nein	0				
Taktung/h	niedrig	1			X1	2
	mittel	2				
	hoch	3				
Übergeordneter Stellenwert	Endhaltestelle	1				X1
	Umsteigehaltestelle zu ande- ren Buslinien	1				
	Umsteigehaltestelle Park&Ride	2				
	Umsteigehaltestelle Stadt- bahn	2				
	Umsteigehaltestelle S-Bahn	3				
<b>Relevante Einrichtungen</b>						
Relevante Ein- richtungen	keine	0	X2	6		
	Im Ort	1				
	300m – 500m	2				
	<300m	3				
<b>Ausstattung</b>						
Fahrgastunter- stand	Ja	0	X1	1		
	Nein	1				
DFI	Ja	0		X1	1	
	Nein	1				
Querungsanlage	Ja	0			X1	0
	Nein	2				
<b>Bauliche Situation</b>						
Bordhöhe	Tiefbord/Nullniveau	3	X3			
Bodenbeschaf- fenheit der Bus- haltestelle inklu- sive Zugang	gut	0		X3		0
	schlecht	1				3
Synergien/kombi- nierbare Bau- maßnahmen mit anderen Fachbe- reichen	Innerhalb der nächsten 3 Jahre	10			X3	30
	In 4 – 6 Jahren	5				
	In mehr als 6 Jahren	0				
Individuelle Son- dermerkmale						
Summe						47

### Kategorisierung gemäß der Priorität

Die Bewertungs-Skala lässt eine minimale Punktzahl von 3 Punkten und ein Maximum von 61 Punkten zu. Im Anschluss an die Punktevergabe soll nun eine Einteilung in eine von vier Kategorien (A, B, C und D) erfolgen, wobei Kategorie A die höchste Priorität darstellt.

Um sicherzustellen, dass Bushaltestellen, bei denen Synergien durch andere Bauvorhaben im selben Abschnitt möglich sind, in die höchste Prioritätsstufe eingeordnet werden, werden alle Haltestellen mit 33 oder mehr Punkten in Kategorie A eingeordnet. Dies entspricht zwar nicht einer Klassifizierung gemäß gleich großer Abstände, stellt jedoch sicher, dass Bushaltestellen, die in den Kategorien *Netzfunktion*, *Relevante Einrichtungen* und *Ausstattung* eine Minimalpunktzahl von insgesamt 3 erreichen, durch mögliche Synergien oder kombinierbare Baumaßnahmen eine zusätzliche Bewertung von 30 Punkten (10 Punkte mit einem Multiplikator von 3 = 30) erhalten, automatisch in die höchste Prioritätsgruppe (Kategorie A) gelangen. Die Einteilung der Kategorien wird in Tabelle 2 ersichtlich.

Tabelle 2: Einordnung in Kategorien anhand der Punktzahl

Kategorien (Prioritäten)	Punkteinordnung
Kategorie A	>33
Kategorie B	22 - 32
Kategorie C	13 - 21
Kategorie D	3 - 12

Das Beispiel der Bushaltestelle *Brahmsstraße* lässt sich für den zuletzt beschriebenen Fall gut zur Verdeutlichung heranziehen. In der rechten Spalte der Tabelle 1 wird die Punktevergabe basierend auf dem Steckbrief in Abbildung 2 dargestellt. Die Bewertung in den Kategorien *Netzfunktion*, *Relevante Einrichtungen* und *Ausstattung* ergibt mit insgesamt 14 erreichten Punkten einen relativ geringen Punktwert und würde die Bushaltestelle in einer Kategorie mit geringerer Priorität positionieren. Durch die geplante Umgestaltung des 2. Abschnitts der Altenberger-Dom-Straße kann man hier jedoch von Synergieeffekten durch die Kombination von Maßnahmen Gebrauch machen. Demensprechend lässt die zusätzliche Punktzahl von 30 eine insgesamt Punktzahl von 47 entstehen, wodurch die Bushaltestelle *Brahmsstraße* der Kategorie A und demnach der höchsten Priorität zugehörig wird. Schließlich soll die barrierefreie Umgestaltung hier nun vorgezogen werden.

### Ausblick: Weiteres Vorgehen und Förderungen

Die Systematik zur Priorisierung von Bushaltestellen wird als Beschlussvorlage im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) eingebracht. Das Ziel ist hierbei, die Anwendung dieser Systematik zu beschließen. Mit Beschluss soll im nächsten Schritt die Bestandsaufnahme durchgeführt werden, bei der alle Bushaltestellen mit einem Steckbrief versehen werden. Auf Basis dieser Steckbriefe kann anschließend eine umfassende Bewertung erfolgen, die eine genaue Übersicht über den Zustand der Bushaltestellen bietet und jene identifiziert, die den größten Bedarf eines barrierefreien Ausbaus haben, unter Berücksichtigung potenzieller Synergien. In der Abfolge des Prozesses sollen somit nach und nach Bushaltestellen in den



Fokus rücken, die ebenfalls im Ausschuss für einen barrierefreien Ausbau beschlossen werden sollen. Wichtig ist zu erwähnen, dass der Prozess nicht mit einer einmaligen Bewertung einer jeden Bushaltestelle abgeschlossen ist, so können zukünftige Maßnahmen dazu führen, dass sich die Bepunktung verändert und eine Bushaltestelle ggf. an Priorität gewinnt.

Mit Einreichung der Beschlussvorlage für die Anwendung der Systematik zur Priorisierung sollen ebenfalls erste Bushaltestellen der Kategorie A, die momentan im Fokus stehen, eingereicht werden. Dies dient nicht nur dazu, die Funktionalität der Systematik in der Praxis zu testen, sondern auch, um diese Bushaltestellen rechtzeitig vor Ablauf der Förderfrist am 31. März 2025 als Gesamtpaket für die Förderung einzureichen (für die Brahmsstraße wird die Förderung noch 2024 beauftragt).

Die Förderung erfolgt auf Grundlage der Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur „Weiterleitung von Zuwendungen zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland“. Gefördert werden der Neubau und Ausbau von Bushaltestellen, Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) sowie Bussonderspuren, einschließlich der Ausstattung und Aufstellflächen für Fahrgäste. Ebenso werden Investitionen zur Erneuerung der ortsfesten ÖPNV-Infrastruktur gefördert, sofern sie die Funktionalität verbessern, beispielsweise durch eine erhöhte Barrierefreiheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit oder den Komfort für Fahrgäste.

Die Förderquote beträgt bis zu 90 %, wobei ein Eigenanteil von 10 % und eine Bagatellgrenze von 25.000 € gelten. Eine wichtige Voraussetzung für die Förderung ist, dass das Vorhaben verkehrlich dringend erforderlich und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist. Dabei müssen die Belange behinderter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt und die Anforderungen der Barrierefreiheit weitgehend erfüllt werden.

## Anhang

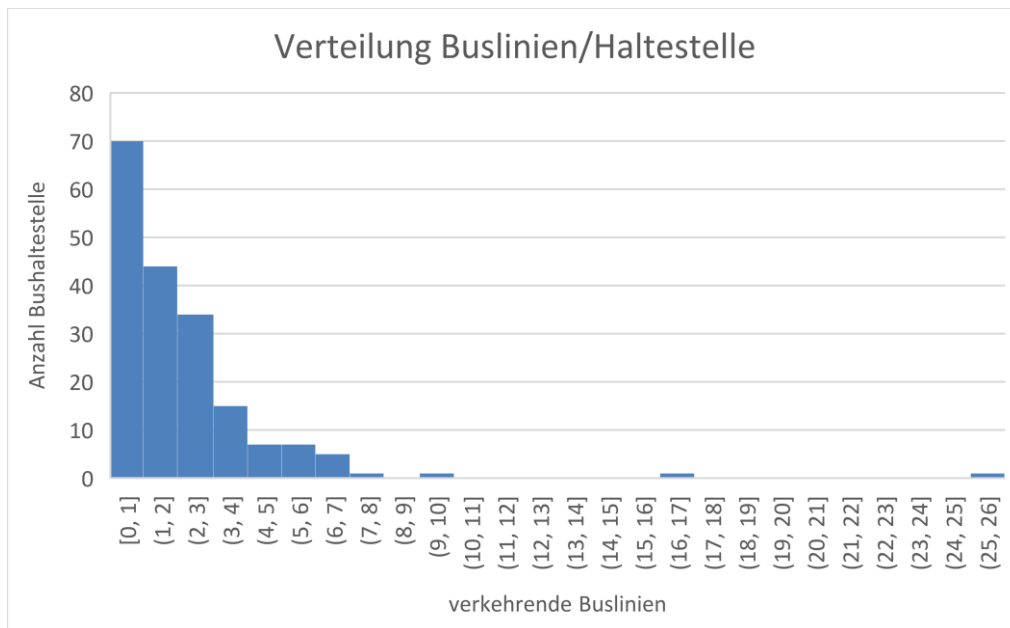


Abbildung 3: Histogramm zur Verteilung der Anzahl der Buslinien pro Haltestelle

Tabelle 3: Schwellenwerte Gruppenzuordnung Buslinien/Haltestelle

Schwellenwerte Buslinien/Haltestelle	
Gruppe 1 (niedrig)	Werte von 1 bis 2
Gruppe 2 (mittel)	Werte von 3 bis 5
Gruppe 3 (hoch)	Werte von 6 bis 10
Ausreißerwerte	Über 10

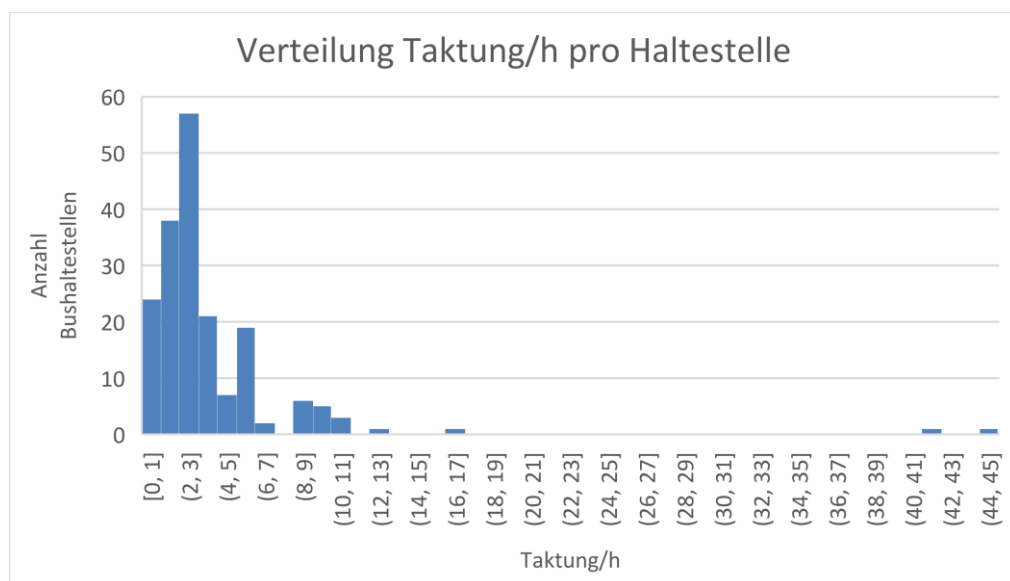


Abbildung 4: Histogramm zur Verteilung der Taktungen/h pro Haltestelle

*Tabelle 4: Schwellenwerte Gruppenzuordnung Taktung/h pro Bushaltestelle*

<b>Schwellenwerte Taktung/h</b>	
Gruppe 1 (niedrig)	Werte von 1 bis 3
Gruppe 2 (mittel)	Werte von 4 bis 6
Gruppe 3 (hoch)	Werte von 7 bis 11
Ausreißerwerte	Über 11