



► Nr. VO/2021/10678-01  
öffentlich

Lübeck, 27.01.2022

**Vorlage**  
**-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Viktoria Schreiber (E-Mail: Viktoria.Schreiber@luebeck.de Telefon: 122-6155)

**Austauschvorlage zu VO/2021/10678: 4. Regionaler Nahverkehrsplan (4. RNVP) - Teilfortschreibung zur "Barrierefreiheit"**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung
07.02.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
15.02.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird ermächtigt, den als Anlage beigefügten Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Fassung vom 11.10.2021 als 1. Teilfortschreibung des 4. RNVP (2019-2023) umzusetzen.

**Verfahren:**

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.203 Beteiligungscontrolling	Zustimmend
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.020 Fachbereichscontrolling	Zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmend
Stadtverkehr Lübeck GmbH	Zustimmend
Seniorenbeirat	Zustimmend
Behindertenbeirat	Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja  
 Nein-

Begründung:

Auf eine Beteiligung wurde verzichtet, da eine Beteiligung bereits im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des 4. RNVP erfolgt ist.

Die Maßnahme ist:

<input type="checkbox"/>	neu
<input type="checkbox"/>	freiwillig
<input checked="" type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:
§ 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)	

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja
Für die Umsetzung der Barrierefreiheit sind zusätzliche finanzielle Mittel erforderlich. Die konkrete Planung der Maßnahmen und deren Finanzierung erfolgt jährlich und wird fortgeschrieben.	
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
Durch die Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen kann möglicherweise eine Reduzierung der Nutzung des motorisierten Verkehrs erreicht werden.	

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

### **Begründung:**

Gemäß den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit den Regelungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im „Öffentlichen Personennahverkehr“ (ÖPNV) die Hansestadt Lübeck in ihrer Funktion als Aufgabenträger (AT) zuständig.

Der AT definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in der Regel in einem Nahverkehrsplan (NVP).

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck (HL) hat am 27.09.2018 den 4. Regionalen Nahverkehrsplan der HL (4. RNVP) beschlossen und veröffentlicht (VO/2018/06248).

Gemäß den Vorgaben in § 8 Abs. 3 des PBefG muss die HL in ihrer Funktion als AT für den ÖPNV im Stadtgebiet für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Vorgabe gilt nicht, wenn im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Zusätzlich müssen im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden.

Im aktuellen 4. RNVP wurden in Kapitel 4 bereits Aussagen zu einem Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV gemacht und entsprechend beschlossen. Hierauf wird in Ergänzung zu den Inhalten dieser Vorlage verwiesen.

Mit dieser Vorlage sollen diese Aussagen nunmehr konkretisiert werden, daher wurde die Form einer Teilfortschreibung des 4. RNVP gewählt.

Der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV (Anlage 1) stellt die Ergebnisse nachvollziehbar dar. Dort werden die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck aus dem Text des 4. RNVP einleitend nochmals dargestellt.

Es wurde aufbauend auf eine zuvor im Auftrag der Hansestadt Lübeck durchgeführte Erfassung des derzeitigen Ausstattungs- und Ausbauzustandes aller Haltestellen ein Priorisierungsansatz entwickelt. Dieser dient der Hansestadt Lübeck als Handlungsgrundlage, um ein geordnetes Verfahren für den barrierefreien Haltestellenaus- und Umbau durchführen zu können. Weiterhin setzt der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV auf eine zuvor durchgeführte Erfassung der Fahrzeugausstattung aller im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und der vorhandenen Informations- und Auskunftssysteme auf. Der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV orientiert sich damit an den tatsächlichen Erfordernissen der Hansestadt Lübeck. Es werden darinauch in Übereinstimmung mit § 8 Abs. 3 PBefG mögliche Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert.

Die genauen Kosten, die der barrierefreie Ausbau verursacht, können in vollständiger Höhe nicht abgeschätzt werden. Jede Baumaßnahme verursacht unterschiedliche Kosten aufgrund des aktuellen Zustands einer Bushaltestelle. So entstehen beispielsweise andere Kosten bei einem Ausbau einer Busbuchse zu einer Fahrbahnrandhaltestelle/-kap als beim Nachrüsten von taktilen Leitlinien. Um den Ausbau fortlaufend zu betreiben, werden in jedem Haushaltsjahr investive Mittel veranschlagt. Für das Jahr 2022 sind dies 250.000 EUR im Produktsachkonto 547001.001.7852000 - Bushaltestellen. Diese Mittel werden aktuell mit einer durchschnittlichen Förderquote von 60 % durch Landesmittel Co-finanziert.

Zudem werden auch Bushaltestellen im Zuge von Projekten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr finanziert. Ein Beispiel hierfür ist das Projekt Bahnhofpunkt Moisling und die daraus entstehenden Neu-/Umbauten von Bushaltestellen. Zukünftig könnte ein weiteres Beispiel der Umbau von Bushaltestellen im Zuge des Projektes Radschnellweg in der Ratzeburger Allee werden.

Darüber hinaus wird im 5. RNVP das Thema Barrierefreiheit weiterhin einen zentralen Punkt einnehmen. Der bisher definierte Rahmen wird dabei fortlaufend evaluiert und den aktuellen Anforderungen angepasst. Dieses gilt insbesondere auch für die Schwerpunktsetzung im barrierefreien Ausbau.

## **Anlagen:**

Anlage 1: Maßnahmen- und Umsetzungsplan zum Erreichen der Barrierefreiheit

Senatorin Joanna Hagen

# Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

---

Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck

Beschlussversion

Berlin / Hansestadt Lübeck, 11.10.2021



# Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV (Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck)

# Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

(Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hanse-  
stadt Lübeck)

## Herausgeber:

Hansestadt Lübeck  
Fachbereich Planen und Bauen  
Mühlendamm 12  
23552 Lübeck

---

**Kontakt:**

5.610.4.2  
Stadtplanung und Bauordnung

Viktoria Schreiber  
T +49 451 122 6155  
viktoria.schreiber@luebeck.de

Oliver Bahr  
T +49 451 122 5908  
oliver.bahr@luebeck.de

## Bearbeitung:

IGES Institut GmbH  
Friedrichstraße 180  
10117 Berlin  
www.iges.com

---

**Kontakt:**

Bereich Mobilitätsberatung  
Christoph Gipp  
T +49 30 230 809 589  
Christoph.Gipp@iges.com

## Autoren

Dr. Andreas Brenck  
René Kämpfer  
Christoph Gipp

## Dokumentenversion

Version 3  
Stand 11.10.2021

---

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>10</b>
<b>2.</b>	<b>Rechtsgrundlagen zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit</b>	<b>11</b>
<b>3.</b>	<b>Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit</b>	<b>13</b>
<b>3.1</b>	<b>Barrierefreiheit für Alle</b>	<b>13</b>
<b>3.2</b>	<b>Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV</b>	<b>13</b>
3.2.1	Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien	14
3.2.2	Bauformen von Haltestellen zur Minimierung von Barrieren	15
3.2.3	Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Haltestellen	16
3.2.4	Verkehrssicherheit der Haltestellen und Zuwegungen	20
<b>3.3</b>	<b>Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen</b>	<b>21</b>
<b>3.4</b>	<b>Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen</b>	<b>22</b>
<b>3.5</b>	<b>Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit</b>	<b>24</b>
<b>4.</b>	<b>Herstellung der Barrierefreiheit bei den Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV</b>	<b>25</b>
<b>4.1</b>	<b>Feststellungen zum Handlungsbedarf entsprechend 4. RNVP</b>	<b>25</b>
<b>4.2</b>	<b>Haltestellenkataster 2019: Status Quo-Ermittlung Haltestellenzustand</b>	<b>26</b>
<b>4.3</b>	<b>Methodik zum Bewertungs- und Priorisierungsverfahren</b>	<b>27</b>
4.3.1	Ableitung eines Indexes zur Barrierefreiheit	28
4.3.2	Ableitung eines Indikators zur Haltestellenbedeutung	34
4.3.3	Ableitung prioritärer Gruppen von Haltestellenbereichen	35
<b>4.4</b>	<b>Maßnahmenfestlegung / Ermittlung Handlungsbedarfe aufbauend auf Haltestellenkataster</b>	<b>37</b>
4.4.1	Priorisierung und Machbarkeitsaspekte	37
4.4.2	Prioritätsliste für Haltestellenausbauprogramm 2020-2023	39
<b>5.</b>	<b>Herstellung der Barrierefreiheit bei den Auskunftssystemen</b>	<b>41</b>
<b>5.1</b>	<b>Fahrgastinformation an Haltestellen</b>	<b>41</b>
<b>5.2</b>	<b>Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug – Zwei-Sinne-Prinzip durchgängig angewendet</b>	<b>41</b>
<b>5.3</b>	<b>Dynamische Fahrgastinformation inkl. akustische Fahrgastinformation an Haltestellen</b>	<b>41</b>

---

---

<b>6.</b>	<b>Herstellung der Barrierefreiheit bei den Fahrzeugen</b>	<b>43</b>
6.1	Methodik zum Bewertungsansatz	43
6.2	Ableitung Handlungsbedarf Fahrzeuge	44
6.2.1	Zugang zum Fahrzeug sehr gut erfüllt	44
6.2.2	Sicherheitsanforderungen gut erfüllt	44
6.2.3	Mängel bei Erfüllung Flächenanforderungen und Ausstattung mit Anschnall- bzw. Rückhalteeinrichtungen	45
<b>7.</b>	<b>Sicherung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV durch betriebliche Maßnahmen</b>	<b>47</b>
7.1	Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte	47
7.2	Wartung und Instandhaltung	47
7.3	Regelmäßiges Monitoring Fahrzeugzustand	48
<b>8.</b>	<b>Ergänzende Empfehlungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit</b>	<b>49</b>
8.1	Haltestellenmanagement und Haltestellenkataster	49
8.2	Barrierefreiheitsfördernde Aufstellung von Stadtmöblierung	49
<b>9.</b>	<b>Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren</b>	<b>50</b>
<b>Anhang</b>		<b>52</b>
A1	Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck nach Handlungsbedarf Barrierefreiheit	53
A2	Erhebungskriterien Fahrzeugausstattung	60
A3	Hefte der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“	63
A4	Priorisierung: Elemente, Kriterien, Gewichtung	67
<b>Abbildungen</b>		<b>7</b>
<b>Tabellen</b>		<b>8</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>		<b>9</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>		<b>51</b>

---

**Abbildungen**

Abbildung 1:	Beispiel Molkteplatz, Erneuerung von Fahrgastunterständen	25
Abbildung 2:	Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit	26
Abbildung 3:	Teilschritte der Priorisierung	27
Abbildung 4:	Plot für Index Barrierefreiheit (IndexBF) und Index Haltestellenbedeutung (Nutzer_gew_Tag)	36
Abbildung 5:	Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte	42
Abbildung 6:	Kriterien aus Fahrzeugerhebung entsprechend Mindestanforderungen Barrierefreiheit entsprechend 4. RNVP	43

---

**Tabellen**

Tabelle 1:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigerzahlen	14
Tabelle 2:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)	16
Tabelle 3:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	19
Tabelle 4:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen	21
Tabelle 5:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	22
Tabelle 6:	Kriterien und Gewichtungsfaktoren der Haltestellenbewertung	29
Tabelle 7:	Prioritätsklassen der Haltestellenbereiche	36
Tabelle 8:	Haltestellen-Machbarkeitsbetrachtung	38
Tabelle 9:	Haltestellen der Maßnahmengruppe 1	39
Tabelle 10:	Haltestellen der Maßnahmengruppe 2	40
Tabelle 11:	Auswertung Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug	41
Tabelle 12:	Auswertung Zugang zum Fahrzeug	44
Tabelle 13:	Auswertung Sicherheitsanforderungen	45
Tabelle 14:	Auswertung Flächenanforderungen	46
Tabelle 15:	Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck	53

---

**Abkürzungsverzeichnis**

<b>Abkürzung</b>	<b>Erläuterung</b>
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein bzw. Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG SH	Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

---

## 1. Einleitung

### **Umsetzungs- und Maßnahmenplan setzt Festlegung des 4. RNVP um**

Der vorliegende Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV baut auf das gleichlautende Kapitel 4.8 des 4. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2019 bis 2023 auf und bezieht die Systemelemente Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge, Informationssysteme sowie Betrieb ein. Regelungsinhalt ist dabei der übrige ÖPNV entsprechend ÖPNVG SH.

### **Ergebnisse des Umsetzungs- und Maßnahmenplan als Teilfortschreibung des 4. RNVP**

In Kapitel 4.8.4 des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck wird eine Vorgehensweise zur Definition der umzusetzenden Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit beschrieben. Das vorliegende Dokument stellt die abgestimmten Ergebnisse der Anwendung dieser Vorgehensweise dar und ist entsprechend der Vorgabe aus dem 4. RNVP<sup>1</sup> als erste Teilfortschreibung des 4. RNVP angelegt.

### **Darstellung rechtlicher Rahmen und Mindestanforderungen an Barrierefreiheit stellt Nachvollziehbarkeit sicher**

Die in diesem Dokument dargestellten Ergebnisse sollen für den Leser nachvollziehbar sein. Deshalb werden die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck aus dem Text des 4. RNVP einleitend nochmals dargestellt.

### **Grundlagen des vorliegenden Umsetzungs- und Maßnahmenplans**

Es wurde aufbauend auf eine zuvor im Auftrag der Hansestadt Lübeck durchgeführte Erfassung des derzeitigen Ausstattungs- und Ausbauzustandes aller Haltestellen ein Priorisierungsansatz entwickelt. Dieser dient der Hansestadt Lübeck als Handlungsgrundlage, um ein geordnetes Verfahren für den barrierefreien Haltestellenaus- und umbau durchführen zu können.

Weiterhin setzt der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV auf eine zuvor durchgeführte Erfassung der Fahrzeugausstattung aller im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und der vorhandenen Informations- und Auskunftssysteme auf.

Der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV orientiert sich damit an den tatsächlichen Erfordernissen der Hansestadt Lübeck. Es werden darin auch in Übereinstimmung mit § 8 Abs. 3 PBefG mögliche Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert.

---

<sup>1</sup> Vgl. Kapitel 4.8.4 des 4. RNVP: „Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes werden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt.“

---

## 2. Rechtsgrundlagen zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten".

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sind in den Nahverkehrsplänen die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen<sup>2</sup>, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022<sup>3</sup> eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.<sup>4</sup>

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im Landesbehindertengleichstellungsgesetz Schleswig-Holstein (LBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 2 Abs. 3 LBGG Barrierefreiheit vor, „[...] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**“.

---

<sup>2</sup> Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im LBGG SH, sowie im ÖPNVG-SH festgeschrieben.

<sup>3</sup> Die Frist gilt nicht, sofern im RNVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Das Land Schleswig-Holstein hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

<sup>4</sup> Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

---

Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 2 Abs. 3 LBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 4 Abs. 3 ÖPNVG-SH müssen im Landesnahverkehrsplan Aussagen zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen LNVP im Kapitel 2.2.2 enthalten. Es wird festgelegt, dass im Rahmen der Mittelverfügbarkeit sukzessive Niederflurfahrzeuge anzuschaffen sind. Weiterhin verweist der LNVP auf die im Folgenden zusammengefasste Checkliste zur Barrierefreiheit, an der sich die regionalen Nahverkehrspläne orientieren sollen. Diese wird als Mittel gesehen, die „vollständige Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG herzustellen.

---

### 3. Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

#### 3.1 Barrierefreiheit für Alle

**Die Hansestadt Lübeck bekennt sich mit dem Beschluss des 4. RNVP zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzer.**

**Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.**

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden folgende Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen definiert.

Hierbei fließen die Empfehlungen des Leitfadens „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“<sup>5</sup> sowie die Ergebnisse des Gutachtens „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck“<sup>6</sup> mit ein. Es wird dabei der Fokus auf die zu erfüllenden Mindestvorgaben gelegt, jedoch nicht auf erweiterte Standards.

#### 3.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV

Haltestellen des übrigen ÖPNV bilden einen maßgeblichen Teil der Wahrnehmung und des Markenauftritts des ÖPNV im öffentlichen Raum. Die Präsenz eines Nahverkehrsangebotes wird durch ansprechend gestaltete und gepflegte Haltestellen geprägt, was sich auf die Wahrnehmung des Nahverkehrsangebotes durch die vorhandenen Nutzer des ÖPNV und auf die bisherigen Nicht-Nutzer auswirken kann.

---

<sup>5</sup> Vgl. NAH.SH (2018).

<sup>6</sup> Vgl. BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017).

### 3.2.1 Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien

Die Zuordnung der Haltestellen erfolgt zum einen anhand der **Ein- und Umsteigerzahlen** (vgl. Tabelle 1) sowie zum anderen anhand der **Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang** (zur Vorgehensweise vgl. auch 4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck, Kap. 4.10).

**Einfachhaltestellen** sind Haltestellen mit vergleichsweise geringem Nutzeraufkommen. Sie dienen vornehmlich der Erschließung nachfrageschwächerer Gebiete mit einem ÖPNV-Basisangebot. Als Orientierungswert kann von einer Einfachhaltestelle ausgegangen werden, wenn sie von weniger als 100 Ein- und Umsteigern am Tag genutzt wird.

**Normalhaltestellen** dienen der Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und im Allgemeinen regelmäßiger Bedienung. Zur Orientierung kann von einer Normalhaltestelle ausgegangen werden, wenn diese von höchstens 1.000, jedoch mehr als 100 Ein- und Umsteigern am Tag genutzt wird.

Zugangsstellen mit darüberhinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage (über 1.000 Ein- und Umsteiger pro Tag) z.B. hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als **Schwerpunkthaltestellen** definiert.

Tabelle 1: Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigerzahlen

Haltestellenkategorie	Zuordnungswert nach Einsteigern und Umsteigern
Einfachhaltestelle	< 100 Ein- und Umsteiger
Normalhaltestelle	100 – 1.000 Ein- und Umsteiger
Schwerpunkthaltestelle	> 1.000 Ein- und Umsteiger

Darstellung: IGES 2020.

Entsprechend folgender **Funktionen im Netzzusammenhang** ist eine Einordnung der Haltestellen in die nächsthöhere Kategorie möglich, selbst, wenn die dazu erforderlichen Ein- und Umsteigerzahlen in der Regel nicht erreicht werden:

- ◆ Übergeordnete oder nachgeordnete Umsteigehaltestelle,
- ◆ Potenzieller Übergangspunkt zwischen Regional- und Stadtverkehrslinien,
- ◆ Anbindung besonderer Einrichtungen wie Krankenhäuser, Medizinische Versorgungszentren, Alten- und Pflegeheime, SPNV-Zugangsstellen, Versorgungszentren der Nahversorgung sowie Einkaufszentren, übergeordnete Sport- und Freizeiteinrichtungen, etc. sowie
- ◆ Endhaltestelle zum Ein- und Ausstieg

### 3.2.2 Bauformen von Haltestellen zur Minimierung von Barrieren

Haltestellen sind bevorzugt als **Kaphaltestellen** oder **Haltestellen am Fahrbahnrand** anzulegen, sofern die örtlichen Verhältnisse oder verkehrliche Belange nicht dagegensprechen.

Bei Haltestellen am Fahrbahnrand ist zu beachten: sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der Entwicklungslänge von Busbuchten entspricht, nicht zulässig ist. Nur so kann eine barrierefreie Anfahrt der Busse gewährleistet werden.

Eine Ausführung der Haltestelle als Busbucht soll aufgrund der hohen Entwicklungslängen für Busbuchten sowie der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr möglichst vermieden werden.

Bei der Ausgestaltung von Haltestellen sind die straßenbaulichen Regelwerke zu beachten<sup>7</sup>. Insbesondere ist die Leichtigkeit des Verkehrs im klassifizierten Netz sicherzustellen.

---

<sup>7</sup> Vgl. vor allem Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) (2013) sowie Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (2006).

---

### 3.2.3 Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Haltestellen

Die Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung von Haltestellen sollen sich an den nachfolgend beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Tabelle 2: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>1. Zuwegung zu Zugangsstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm)</li> <li>b. Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden</li> <li>c. Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m</li> <li>d. Mindestbreite von Rampen 2,00 m</li> <li>e. Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge</li> <li>f. Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m</li> <li>g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%)</li> <li>h. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)</li> <li>i. Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen</li> <li>j. Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)</li> </ul>

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>2. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung</li> <li>b. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)</li> </ul>
<b>3. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Oberflächenbeschaffenheit: befestigte, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche)</li> <li>b. Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast)</li> <li>c. Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs</li> <li>d. Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle)</li> <li>e. Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen</li> <li>f. Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür</li> <li>g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%)</li> <li>h. Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten</li> <li>i. Möglichst Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren</li> <li>j. Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm</li> <li>k. Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16 cm, besser 18 cm, optimal 22 cm (gradlinige Anfahbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten)</li> <li>l. Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)</li> </ul>
<b>4. Haltestellenmast</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Position Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken</li> <li>b. Haltemast entweder auf Höhe der Fahrzeugfront der haltenden Fahrzeuge oder im mittleren Bereich der haltenden Fahrzeuge, um durch das mit dem Haltestellenzeichen verbundene Parkverbot von 15 m vor und nach der Haltestelle eine bessere parallele Anfahbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten</li> </ul>

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>5. Bodenindikatoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m</li> <li>b. Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast und taktiles Einstiegsfeld)</li> <li>c. Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)</li> </ul>
<b>6. Erreichbarkeit von Informations-einrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein</li> <li>b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m</li> </ul>

Darstellung: IGES 2020.

Darüber hinaus sind Anforderungen an den Komfort und die Ausstattung mit Informationsmaterialien zu berücksichtigen. Dabei sind an den Haltestellen in Abhängigkeit der Kategorie die in Tabelle 3 dargestellten Ausstattungsmerkmale vorzusehen.

Tabelle 3: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	Schwerpunkthaltestelle	Normalhaltestelle	Einfachhaltestelle
<b>Kennzeichnung der Haltestelle</b>			
Haltestellenmast	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
NAH.SH-Logo	X	X	X
<b>Fahrgastinformation</b>			
Berücksichtigung Vorgaben für Elemente der Fahrgastinformation entsprechend NAH.SH Corporate Design Manual	X	X	X
Liniennummern und Fahrziele	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Gültigkeit	X	X	X
Tarifinformation (einschl. Tarifbereiche Region Lübeck)	X	X	X
Linienetzplan	X	X	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne (ggf. mit Abfahrtspositionen)	B		
Dynamische Fahrgastinformation (visuell und akustisch)	X (ggf. B)		

Ausstattung	Schwerpunkt- haltestelle	Normal- haltestelle	Einfach- haltestelle
<b>Aufenthaltskomfort</b>			
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung, (Straßenbeleuchtung ausreichend)			X
Beleuchtung	X	X	
Wetterschutzeinrichtung mit Sichtbeziehung gegen Fahrtrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	
Sitzgelegenheit <sup>1</sup>	X	X, ggf. B	
Abfallbehälter	X	B	B
Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel)	X	B	
Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel, ggf. Fahrradbox)	B		
Notrufeinrichtung	B		

Darstellung IGES 2020.

Anmerkung: B = bei Bedarf. <sup>1</sup> Die Bereitstellung einer Sitzgelegenheit kann ggf. auch über die vorhandene Stadtmöblierung erfolgen.

### 3.2.4 Verkehrssicherheit der Haltestellen und Zuwegungen

Haltestellen sind so auszugestalten, dass die Oberfläche in einem schadfreien und verkehrssicheren Zustand ist, die Haltestellen nicht an Gefahrenpunkten liegen und Zuwegungen ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegenetz ermöglichen. Im Winter sind Haltestellen regelmäßig zu beräumen und von Glätte und Eis frei zu halten.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein kann die Hansestadt Lübeck diese Verpflichtung an Eigentümer und Eigentümerinnen der anliegenden Grundstücke übertragen.

### 3.3 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Tabelle 4: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips</b>	a. Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
<b>2. Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung</li> <li>b. Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen</li> <li>c. Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrern günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m)</li> <li>d. Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand</li> <li>e. Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)</li> </ul>
<b>3. Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle)</li> <li>b. Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein</li> <li>c. Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.</li> </ul>
<b>4. Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden.</li> <li>b. Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch)</li> <li>c. In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.</li> </ul>

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>5. Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Persönliche und telefonische Beratung</li> <li>b. Barrierefreie(r) Innenraumgestaltung sowie Zuwegung zur Mobilitätszentrale</li> <li>c. Gestaltung der ÖPNV-Internetseiten (z.B. Mobilitätszentrale) nach den Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)</li> </ul>

Darstellung: IGES 2020.

### 3.4 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Die Hansestadt Lübeck wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im übrigen ÖPNV hin. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen.

Die nachfolgenden Anforderungen stellen die Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit dar.

Tabelle 5: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme ausreichende Stellflächen von mindestens zwei Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und ggf. Fahrrädern</li> <li>b. Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm</li> <li>c. Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer</li> <li>d. Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug</li> <li>e. Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug</li> <li>f. Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums</li> </ul>
<b>2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster</li> <li>b. Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc.</li> <li>c. Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und/oder Kneelingfunktion) bzw. alternativ Vorhandensein eines Hublifts sowie entsprechende Zugangsstellengestaltung</li> </ul>

Darstellung: IGES 2020.

Weiterhin wird auf folgende Vorgaben des 4. RNVP verwiesen, die ebenfalls auf Aspekte der Barrierefreiheit ausgerichtet sind und daher hier nachrichtlich dargestellt werden:

### Zugang zum Fahrzeug

- ◆ Es ist ein barrierefreier Zugang zu ermöglichen. Es sind generell Niederflerfahrzeuge einzusetzen.
- ◆ Fahrzeuge mit mehr als 10 m Länge sind mit doppelbreiten Türen auszustatten.

### Ausstattung

- ◆ Die Bestuhlung soll linienbusgerecht sein.
  - ◆ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halthanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
  - ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
  - ◆ Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben.
  - ◆ Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur **Aufnahme von Rollstühlen** sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen.
  - ◆ Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei gleichzeitiger Beförderung von Fahrrädern sowie z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden.
  - ◆ Die Bodenbeschaffenheit muss eben und rutschhemmend ausgeführt werden.
  - ◆ **Die Anzahl der in der Gesamtflotte verfügbaren Rollstuhlplätze soll ab 2020 mindestens 250 Rollstuhlplätze umfassen.**
  - ◆ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung LCD-Monitore, Kommunikationseinrichtungen sowie Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der in der Hansestadt Lübeck eingesetzten Technik, etc.
  - ◆ Im Fahrzeug ist eine visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung der visuellen Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist. Die Ansage von Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen.
-

### 3.5 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden<sup>9</sup>:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität oder
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil wegen fehlender Verbindung zum Fußwegnetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
- ◆ Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
- ◆ Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im on-Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

---

<sup>9</sup> Vgl. BAG ÖPNV (2014).

---

## 4. Herstellung der Barrierefreiheit bei den Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV

### 4.1 Feststellungen zum Handlungsbedarf entsprechend 4. RNVP

Einschließlich der Bussteige am ZOB/Hauptbahnhof verfügt die Hansestadt Lübeck über ca. 850 Haltestellenpositionen.

Aufbauend auf den 3. RNVP wird im 4. RNVP festgestellt, dass die Umsetzung von Verbesserungen in der Haltestelleninfrastruktur stetig fortgesetzt wird. Nahezu alle Fahrgastunterstände wurden erneuert.

Durch die Erneuerung von Fahrgastunterständen steigt zwar die Servicequalität, die Umsetzung barrierefreier Mindestanforderungen wie die Ausstattung mit Leitsystemen / taktilen Elementen oder aber die Herstellung geeigneter Bordhöhen wurde jedoch nicht mit umgesetzt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Beispiel Molkteplatz, Erneuerung von Fahrgastunterständen



Foto: IGES 2018.

Am Beispiel der zentralen Haltestellenbereiche am ZOB/Hauptbahnhof wird ebenfalls deutlich, dass Bedarf zur Umsetzung von Mindestanforderungen der Barrierefreiheit besteht (z.B. Fehlen von Leitsystemen / taktilen Elementen).

Abbildung 2: Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit



Foto: IGES 2018.

Auffällig sind weiterhin Haltestellenbereiche im Verlauf von kreuzungsfrei ausgebauten Straßenabschnitten wie z.B. der B75 im Bereich der Travemünder Allee.

Die dort angeordneten Haltestellen wie Zeppelinstraße oder Jungborn lassen im Bereich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellenbereiche sowie vor allem im Bereich der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen deutliche Mängel erkennen. Beide Beispielhaltestellen erfordern zum Erreichen der in Fahrtrichtung Travemünde angeordneten Haltestellen die Nutzung von Fußgängertunneln, die sowohl aus barrierefreier Nutzungssicht als auch aus städtebaulicher Sicht nicht den heutigen Anforderungen entsprechen.

## 4.2 Haltestellenkataster 2019: Status Quo-Ermittlung Haltestellenzustand

Im Auftrag der Hansestadt Lübeck wurde eine Erhebung der Haltestellenausstattung und des Haltestellenzustandes bei allen Haltestellen im Stadtgebiet parallel zur Erstellung des 4. RNVP aller Haltestellen im Stadtgebiet durchgeführt und im I. Quartal 2019 abgeschlossen.

Die erhobenen Daten wurden in ein Haltestellenkataster überführt. Damit ist es möglich, die aus Sicht des 4. RNVP definierten Anforderungen an die Haltestellenqualität sowie an die Mindestausstattungsmerkmale der Barrierefreiheit dem bestehenden Status Quo gegenüberzustellen.

Die Abweichungen ergeben dann den Handlungsbedarf, der über eine Priorisierung und Ausnahmendefinition in einen konkreten Umsetzungs- und Maßnahmenplan überführt wird.

### 4.3 Methodik zum Bewertungs- und Priorisierungsverfahren

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.<sup>10</sup>

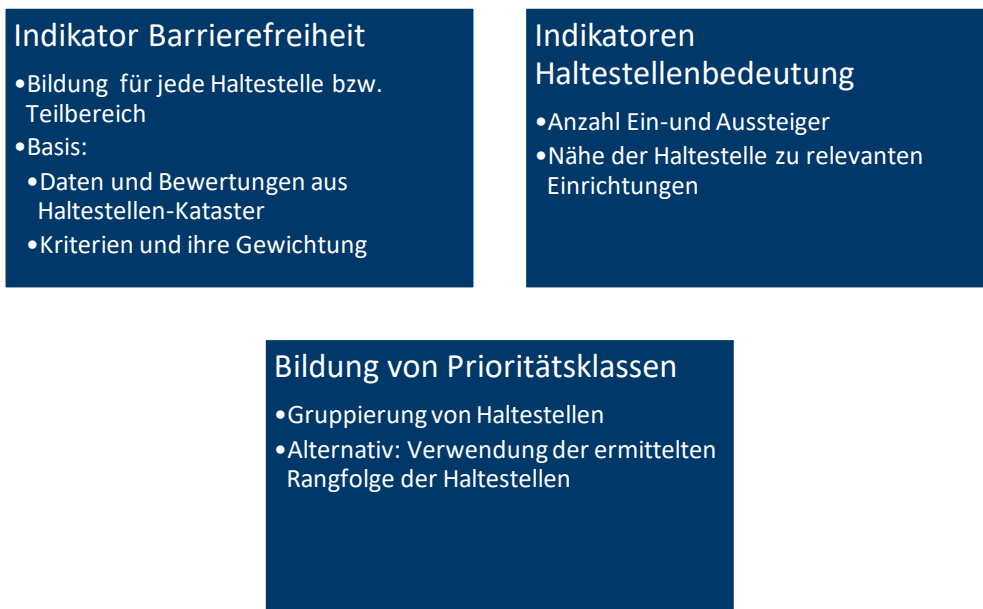
Ziel der Priorisierung ist die Identifizierung vordringlicher Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Dazu erfolgt eine Bewertung der Haltestellen hinsichtlich

- ◆ des Umfangs, in dem Barrierefreiheit aktuell bereits realisiert ist,
- ◆ ihrer verkehrlichen Bedeutung sowie
- ◆ ihrer Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Nutzer.

Anhand der Gesamtbewertung wird eine Rangfolge der Haltestellen hinsichtlich ihres Anpassungsbedarfs gebildet.

Abbildung 3: Teilschritte der Priorisierung



Darstellung: IGES 2020.

<sup>10</sup> Vgl. BAG ÖPNV (2014).

### 4.3.1 Ableitung eines Indexes zur Barrierefreiheit

#### Methodik

Im Rahmen der Priorisierung wurden alle Haltestellenbereiche,<sup>11</sup> für die im Haltestellenkataster Informationen vorlagen, einer einheitlichen Bewertung unterzogen.

Die prinzipielle Vorgehensweise umfasst dabei

- ◆ die Definition von einzuhaltenden Kriterien der Barrierefreiheit,
- ◆ die Gewichtung der Kriterien, um ihre Zusammenfassung zu einem Gesamtindikator Barrierefreiheit zu ermöglichen sowie
- ◆ die Bewertung der einzelnen Kriterien für die Haltestellenbereiche.

Grundlagen für die verwendeten **Kriterien und ihre Gewichtung** waren dabei insbesondere folgende Quellen:

- ◆ Der Bericht „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck“, der vom BüroStadtVerkehr im Auftrag der im Auftrag der Hansestadt Lübeck 2017 erstellt wurde.
- ◆ Leitfäden zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen, insbesondere der NAH.SH<sup>12</sup> und des HVV<sup>13</sup>.

Während die genannten Leitfäden insbesondere Angaben zur Mindestausstattung enthalten, beinhaltet der Bericht von BüroStadtVerkehr zusätzlich Hinweise zur Gewichtung der einzelnen Elemente der Barrierefreiheit. Da diese Gewichtungen bereits in der Hansestadt Lübeck mit den beteiligten Akteuren abgestimmt wurden, liegen sie der folgenden Bewertung zugrunde.

Die folgende Tabelle zeigt die verwendeten Elemente zur Bewertung von Haltestellen (Ebene 0) und ihre Gewichtung, die Kriterien (Ebene 1) zur Bewertung der Elemente und ihre Gewichtungsfaktoren sowie und Teilkriterien (Ebene 2). Die Teilkriterien sind in der Tabelle nur summarisch aufgelistet, um die Darstellung übersichtlich zu halten. Die einzelnen Teilkriterien und ihre Behandlung im Rahmen der Priorisierung sind in im Anhang A4 ausführlich aufgelistet.

---

<sup>11</sup> Ein Haltestellenbereich entspricht je nach Bauform der Haltestelle einer sogenannten Richtungshaltestelle (Haltestelle wird nur in einer Fahrtrichtung bedient) oder einem Bussteig.

<sup>12</sup> Vgl. NAH.SH (2018): Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen, Kiel.

<sup>13</sup> Vgl. HVV (2016): Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen, Hamburg.

---

Tabelle 6: Kriterien und Gewichtungsfaktoren der Haltestellenbewertung

Ebene 0	Gewicht Ebene0	Ebene 1	Gewicht Ebene1	Ebene 2	Anlagenbezug
Wartefläche	26%	Abstand zu Einbauten	20%	Abstellmöglichkeiten, Fahrradabstellrichtungen, Müllbehälter, Sitzgelegenheit	ja
		Befestigung/ Ebenheit	20%	Befestigung, Ebenheit	nein
		Beleuchtung	20%	Vorhanden	nein
		Gestaltung / Eignung Rollstuhl	20%	Bewegungsfläche einbaufrei, Bewegungsfläche 2 Tür, Breite, Länge, Durchgangsbreite, Radwegführung	nein
		Niveauunterschiede	20%	Längs-/Querneigung	nein
Bodenindikatoren	22%	Auffindestreifen	80%	Vorhanden, Kontrast	nein
		Einstiegsfeld	10%	Vorhanden, Kontrast, Bussteigkante: Kontrast	nein
		Leitstreifen	10%	Vorhanden, Kontrast	nein
Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit	22%	Anfahrbarkeit	40%	Anfahrbarkeit, Haltestellen Positionen	nein
		Bordsteinhöhen	60%	Anfang, Zweite Tür, Dritte Tür, Ende	nein
Information	13%	Dynamische Information	Max	Akustische Informationen, Sichtbarkeit	ja
		Statische Information	Max	Beleuchtung, Zugangsmöglichkeit, Anbringung	ja
Zugang	17%	Querung, Gestaltung	25%	Bordabsenkung, Gesichert (LSA/Zebrastrreifen)	ja
		Querung, Taktiles Leitsystem	25%	Aufmerksamkeitsfeld, Richtungsfeld	ja
		Zuwegung, Gestaltung	17%	Durchgangsbreite, Längsneigung, Min. Durchgangsbreite, Querneigung	ja
		Zuwegung, stufenlos	17%	Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung <u>oder</u> Rampe (Breite, Länge, Längsneigung)	ja
		Zuwegung, Taktiles Leitsystem	17%	Vorhanden	ja
Ausstattung	0%	Sitzplätze	50%	Erreichbarkeit, Gestaltung	ja
		Mülleimer	50%	Befestigungshöhe, Erreichbarkeit, Kontrast	ja

Darstellung: IGES 2020.

Wie ein Abgleich mit den o.g. rechtlichen Regelungen und den genannten Leitfäden zeigt, deckt die Liste die rechtlich erforderlich und inhaltlich gebotenen Beurteilungskriterien ab.

Bei der Bewertung zeigt sich, dass eine weitgehende Gleichrangigkeit der Kriterien angestrebt wird. Damit wird einer Auf- oder Abwertung einzelner Anforderungen an die Zugänglichkeit der Haltestellen, die aus den jeweiligen Mobilitäts-einschränkungen der ÖPNV-Nutzer resultieren, vorgebeugt.

Vorhandene Abweichungen von diesem Grundsatz resultieren insbesondere aus den folgenden Gründen:

- ◆ Einzelne Elemente und Kriterien umfassen eine größere Anzahl relevanter Teilkriterien bzw. stellen eine Grundvoraussetzung für die Nutzung dar, so dass sie (etwas) höher gewichtet werden. Dies gilt insbesondere für die Gestaltung der Wartefläche und das Vorhandensein eines Auffindestreifens.
- ◆ Speziell die Informationsfunktion an Haltestellen kann durch Vorab-Informationen bzw. geeignete elektronische Hilfen substituiert werden, so dass ihr eine etwas geringere Bedeutung zugeordnet wird.
- ◆ Aspekte der Ausstattung, wie das Vorhandensein von Sitzgelegenheiten, Mülleimern usw., sind keine Anforderung an Barrierefreiheit. Sie wurden im Rahmen der Priorisierung daher mitbetrachtet, aber mit einem Gewicht von Null versehen.

Tabelle 6 benennt in der letzten Spalte zudem den sogenannten „Anlagenbezug“. Drunter wird hier verstanden, dass bei der Bewertung der Barrierefreiheit mehrere Anlagen zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für zwei Fälle:

- ◆ Beim Kriterium „Abstand zu Einbauten“ sind verschiedene mögliche Barrieren zu bewerten, insb. Fahrradabstellrichtungen, Müllbehälter oder Sitzgelegenheiten, die den Bewegungsraum einschränken können.

Im Rahmen der Priorisierung wurde geprüft, ob eine dieser Anlagen nicht barrierefrei ausgestaltet ist; in diesem Fall wurde das Kriterium „Abstand zu Einbauten“ mit nicht barrierefrei bewertet.

- ◆ Bei den Elementen „Information“ und „Zugang“ handelt es sich dagegen in vielen Fällen um mehrere Anlagen, die alternativ von mobilitätseingeschränkten Nachfragern genutzt werden können - etwa mehrere Fahrgastinformationstafeln oder Zugänge zum Haltestellenbereich.

Im Rahmen der Priorisierung wurden diese Anlagen zunächst einzeln bewertet. Anschließend wurde ausschließlich das Ergebnis der am besten bewerteten Anlage berücksichtigt.

---

### Berechnung des Index Barrierefreiheit

Der Index Barrierefreiheit (IndexBF) liefert für jeden Haltestellenbereich eine Kennzahl zum Ausmaß, in dem die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt sind.

Verwendet werden dazu einerseits eine Bewertungskennzahl, die die Erfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit für ein einzelnes Kriterium angibt, sowie Gewichtungsfaktoren.

Die Bewertungskennzahl wird im Haltestellenkataster als „Status“-Kennziffer bezeichnet. Nach Umkodierung sind folgende Ausprägungen möglich:

- ◆ 1,0 Bedingungen Barrierefreiheit erfüllt
- ◆ 0,5 Bedingungen Barrierefreiheit nicht vollständig erfüllt
- ◆ 0,0 Bedingungen Barrierefreiheit nicht erfüllt.

Generell ergibt sich der Index Barrierefreiheit als Summe der gewichteten Bewertungskennzahlen der Teilkriterien. Der Beitrag eines Teilkriteriums, wie z.B. der „Ebenheit der Wartefläche“ zum Gesamtindex ergibt sich also aus:

Bewertungskennzahl Ebenheit

x Gewichtungsfaktor Teilkriterium (Ebene 2):	50%
x Gewichtungsfaktor Kriterium „Befestigung/ Ebenheit“ (Ebene 1):	20%
x Gewichtungsfaktor Element „Wartefläche“ (Ebene 0):	26%

Von dieser generellen Vorgehensweise wurde in mehreren Fällen abgewichen.

1. Sofern bereits die Einschränkung der Barrierefreiheit eines Teilkriteriums ausschlaggebend für die Bewertung des Kriteriums ist, wurde das Minimum der Bewertungskennzahlen verwendet.

So führt z.B. beim Kriterium Abstand zu Einbauten die nicht barrierefreie Gestaltung einer Fahrradabstellanlage zu einer erheblichen Einschränkung der Bewegungsfläche, die nicht dadurch kompensiert wird, dass durch die Sitzplätze keine Einschränkung besteht.

Die Minimum-Funktion wurde bei den in Anhang A4 gekennzeichneten Kriterien verwendet.

2. Sofern mehrere Anlagen zur Verfügung stehen, wurde die maximale Bewertungskennzahl verwendet.

Dies gilt beispielsweise für das Kriterium stufenlose Zuwegung, wenn neben der eigentlichen Zuwegung noch eine Rampe zur Verfügung steht.

Bei den Elementen Information und Zugang wurde ebenfalls die maximale Bewertungskennziffer verwendet, da mehrere Alternative Anlagen genutzt werden können.

### Relevanz und Umgang mit fehlenden Daten

Ein zentrales Problem der Bewertung resultiert aus fehlenden Bewertungen von Teilkriterien. Da aus den vorliegenden Informationen nicht immer geschlossen werden konnte, ob eine Bewertung nicht erforderlich ist (etwa weil es keine Einbauten auf der Wartefläche gibt) oder noch nicht vorliegt, wurden folgende Regeln verwendet:

- ◆ Wartefläche, Abstand zu Einbauten

Insgesamt liegen nur für 40 der 1.123 Haltestellenbereiche Bewertungen zu diesem Kriterium vor.

Gleichzeitig liegen für 612 bzw. 368 Haltestellenbereiche Informationen zu Einbauten vor, nämlich Müllbehälter bzw. Sitzgelegenheiten, die zu einer Bewertung hätten führen müssen. Im Rahmen der Auswertung wurde daher angenommen, dass fehlende Werte zu einem erheblichen Teil auf eine noch nicht vollständige Erfassung hinweisen.

Nach dem Vorsichtsprinzip wurden fehlende Daten daher als Nicht-Erfüllung des Kriteriums der Barrierefreiheit gewertet.

- ◆ Wartefläche, Befestigung/ Ebenheit

Insgesamt liegen für 805 bzw. 844 der 1.123 Haltestellenbereiche Bewertungen zur Ebenheit bzw. Befestigung vor. Fehlende Daten wurden als Nicht-Erfüllung des Kriteriums der Barrierefreiheit gewertet.

- ◆ Wartefläche, Beleuchtung: Bewertung liegt für alle Haltestellenbereiche vor.

- ◆ Wartefläche, Gestaltung / Eignung Rollstuhl

Bei den Kriterien Bewegungsfläche einbaufrei, Breite, Länge und Durchgangsbreite liegen für alle Haltestellenbereiche Bewertungen vor.

Fehlende Bewertungen bei den Kriterien Bewegungsfläche 2 Tür bzw. Radwegführung (318 bzw. 319 fehlende Angaben) werden bei der Durchschnittsbildung nicht berücksichtigt, da das Kriterium nicht für jeden Haltestellenbereich relevant sein muss.

- ◆ Wartefläche, Niveauunterschiede: Bewertungen der Längs- und Querneigung liegen für alle Haltestellenbereiche vor.

- ◆ Bodenindikatoren: Für die einzelnen Kriterien (Auffindestreifen, Einstiegsfeld und Leitstreifen) liegen nur für relativ wenige Haltestellenbereiche, jeweils weniger als 10%, Informationen vor. Ausnahme ist das Kriterium Bussteigkante visuell kontrastierend mit Bewertungen für 804 Haltestellenbereiche.

Fehlende Daten werden als Nicht-Erfüllung des Kriteriums der Barrierefreiheit gewertet.

---

- ◆ Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit, Anfahrbarkeit: Bewertungen der Kriterien liegen für alle Haltestellenbereiche vor, wobei für ein Kriterium aktuell ein einheitlicher Wert vorgegeben wurde.
- ◆ Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit, Bordsteinhöhen: Für die Kriterien Bordsteinhöhe (Anfang, zweite Tür, dritte Tür und Ende) liegen für 25% bis 30% der Haltestellenbereiche keine Bewertungen vor, mit Ausnahme des Kriteriums Bordsteinhöhe Ende - hier sind nur für drei Haltestellenbereiche Angaben vorhanden.

Fehlende Werte wurden mit Nicht-Barrierefrei gleichgesetzt.

- ◆ Bei den statischen Informationssystemen ergibt sich ein extremes Bild:
  - Für mindestens 30% der Haltestellenbereiche liegen keine Informationen zu irgendeinem der Kriterien vor.
  - Bei den vorliegenden Informationen weist das Kriterium Erreichbarkeit immer einen Wert 1 (barrierefrei) auf, allen anderen Kriterien wurde der Wert Null (nicht barrierefrei) zugewiesen.

Fehlende Werte wurden durch den Wert 0 ersetzt (da sich die Bewertung nach dem am Besten bewerteten statischen Informationssystem richtet, führt dies nicht zu einer Schlechterstellung von Haltestellenbereichen, die „nur“ über ein oder zwei statische Informationssysteme verfügen).

57 Haltestellenbereiche sind mit ein bis zwei dynamischen Informationssystemen ausgestattet; Angaben zu statischen Informationssystemen (1 bis 6 Anlagen) finden sich für 760 Haltestellenbereiche. Dynamische Informationssysteme sind dabei komplementär, d.h. jeder Haltestellenbereich mit dynamischer Fahrgastinformation verfügt zusätzlich über statische Fahrgastinformationen.

- ◆ Bewertungen des Zugangs zu Haltestellen liegen sehr uneinheitlich und insgesamt in geringem Umfang vor.
  - Für das Kriterium Querung, Taktiles Leitsystem liegen nur für maximal 15 Haltestellenbereiche vor.
  - Für andere Teilkriterien liegen für den ersten Zugang bis zu 779 Haltestellenbereiche Bewertungen vor.

Fehlende Daten wurden generell mit nicht barrierefrei bewertet. Sofern Haltestellen nicht über mehrere Zugänge verfügen, stellt dies keine Einschränkung dar, da für die Bewertung nur die beste Bewertung der Zugänge berücksichtigt wurde.

---

### 4.3.2 Ableitung eines Indikators zur Haltestellenbedeutung

Zur Berücksichtigung der Haltestellenbedeutung wurden

- ◆ die Ein- und Aussteigerzahlen pro Tag der Haltestellenbereiche sowie
- ◆ die Erreichbarkeit von relevanten Points of Interest (POI) verwendet.

Die entsprechenden Nutzungszahlen wurden von der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellt.

Als POI wurden folgende Einrichtungen verwendet:

- ◆ Praxen von Haus- und Fachärzten
- ◆ Krankenhäuser
- ◆ Senioren- und Pflegeheime
- ◆ Behindertenwohnheim / Mutter-Kind-Wohnen / Betreutes Wohnen
- ◆ Verwaltungs- und Beratungsstandorte
- ◆ Standorte Eingliederungshilfen (Behindertenwerkstätten).

Für jede Haltestelle, wurde analysiert, ob ein POI in einer Entfernung von maximal 150 Metern vorhanden ist.

Anschließend wurden die Anzahl der täglichen Ein- und Aussteiger mit einem Faktor erhöht, der die Anzahl relevanter POI berücksichtigt. Die gewählte Vorgehensweise unterstellt, dass der Anteil mobilitätseingeschränkter Nutzer an allen Aus- und Einsteigern in unmittelbarer Nähe der genannten Institutionen deutlich höher ausfällt.<sup>14</sup>

Spezielle Untersuchungen zum Anteil mobilitätseingeschränkter Nutzer des ÖPNV in Abhängigkeit von der Nähe zu Arztpraxen, Krankenhäusern usw. liegen unserer Kenntnis nach nicht vor. Zur Gewichtung werden daher Faktoren vorgeschlagen, die sich grob an dem Anteil mobilitätseingeschränkter Personen orientieren:<sup>15</sup>

- ◆ 1,10 eine Institution erfüllt das Entfernungskriterium,
- ◆ 1,15 zwei Institutionen erfüllen das Entfernungskriterium,
- ◆ 1,20 drei Institutionen erfüllen das Entfernungskriterium.

---

<sup>14</sup> Die Vorgehensweise, bestimmte Einwohnergruppen bei der Bedarfsermittlung speziell zu gewichten, wird z.B. im Rahmen des Finanzausgleichssystems angewendet.

<sup>15</sup> Laut Mobilität in Deutschland beträgt der Anteil von Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, die ihre Mobilität beeinträchtigen, ca. 7%. Die verwendeten Faktoren unterstellen implizit, dass sich die Anzahl der mobilitätseingeschränkten Personen in etwa pro relevanter Institution um diesen Wert erhöht und steigert die Ein- und Aussteigerzahlen um diesen Wert.

---

### 4.3.3 Ableitung prioritärer Gruppen von Haltestellenbereichen

Insgesamt stehen zur Priorisierung damit zwei Indizes zur Verfügung,

- ♦ der Index Barrierefreiheit, der Werte zwischen Null und Eins annehmen kann und
- ♦ der Index zur Haltestellenbedeutung, der Werte zwischen Null (bzw. fehlender Wert) und ca. 6.500 annehmen kann.

Die folgende Priorisierung wurde ausschließlich für Haltestellenbereiche durchgeführt, die in der Hansestadt Lübeck liegen (insgesamt 873).

Zur Ableitung einer Priorität stehen verschiedene Methoden zur Auswahl. Hier wird dem Ansatz gefolgt, die Kombinationen der beiden Indizes in Felder einzuteilen und diesen Feldern eine Priorität zuzuordnen (sogenannten Eisenhower-Matrix).

Die folgende Abbildung zeigt einen entsprechenden Plot, wobei die Anzahl der gewichteten<sup>16</sup> täglichen Ein- und Aussteiger ab 2.000 Personen nicht dargestellt wird (drei Haltestellen weisen höhere Werte auf; ihr Index Barrierefreiheit liegt zwischen 0,47 und 0,56).

Auffällig ist zunächst der Bereich, in dem der Index Barrierefreiheit die geringsten Werte aufweist (0,1 bis 0,2), wobei eine erhebliche Anzahl an Haltestellen mit relativ hohen Ein- und Aussteigerzahlen in diesem Bereich liegen.

Wir schlagen vor, Haltestellenbereiche mit mindestens 400 Ein- und Aussteigern die höchste Priorität zuzuweisen. Nach unserer Einschätzung sollte damit der sehr geringe Grad an Barrierefreiheit Vorrang vor einer (noch) größeren Bedeutung anderer Haltestellenbereiche zugeordnet bekommen.

Die zweite Priorität erhalten Haltestellenbereiche mit den gleichen Ein- und Aussteigergrenze, sofern der Index Barrierefreiheit zwischen 0,2 und 0,4 liegt.

Wie die folgende Tabelle zeigt, umfassen diese Gruppen 17 bzw. 35 Haltestellenbereiche. Soll innerhalb der beiden Bereiche eine weitergehende Priorisierung durchgeführt werden, bietet sich eine Rangfolge nach der Haltestellenbedeutung an (die Barrierefreiheit ist relativ homogen in diesen Gruppen).

Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellenbereichen mit vergleichsweise geringen Werten der Barrierefreiheit (0,1 bis 0,4), können bei Bedarf weitere Klassen für Ein- und Aussteigerzahlen zwischen 300 und 400 (Prioritätsklasse 3) bzw. zwischen 200 und 300 (Prioritätsklasse 4)<sup>17</sup> berücksichtigt werden.

---

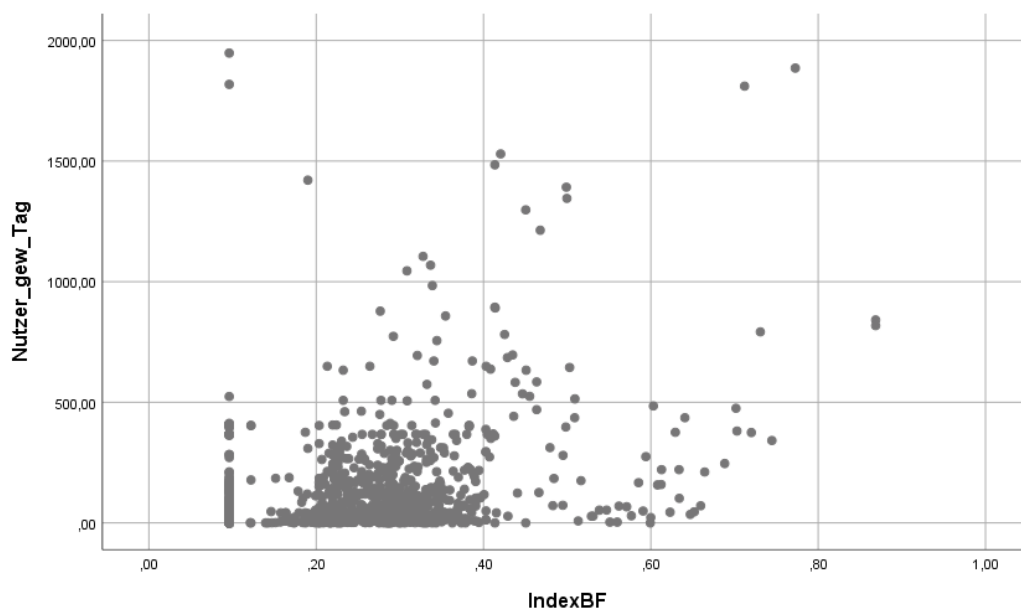
<sup>16</sup> Im Folgenden werden stets die gewichteten Ein- und Aussteigerzahlen betrachtet, so dass der entsprechende Hinweis entfällt.

<sup>17</sup> Alternativ kann Prioritätsklasse 4 für die Kombination aus Index Barrierefreiheit zwischen 0,4 und 0,6 und Ein- und Aussteigerzahlen größer 400 bestimmt werden.

---

Da die ersten drei Prioritätsklassen bereits über 100 Haltestellenbereiche beinhalten, erscheint eine weitere Unterteilung nicht erforderlich. Alle sonstigen Haltestellenbereiche wurden daher in die Prioritätsklasse 5 einsortiert.

Abbildung 4: Plot für Index Barrierefreiheit (IndexBF) und Index Haltestellenbe-  
deutung (Nutzer\_gew\_Tag)



Darstellung: IGES 2020.

Tabelle 7: Prioritätsklassen der Haltestellenbereiche

Index BF	Anzahl Ein- und Aussteiger	Prioritäts- klasse	Haltestellenbereiche	
			Anzahl	rel. Anzahl
0,1-0,2	> 400	1	17	1,9%
0,2-0,4	> 400	2	35	4,0%
0,1-0,4	>300-400	3	49	5,6%
0,1-0,4	>200-300	4	66	7,6%
Übrige Werte-Bereiche		5	706	80,9%
Gesamt		-	873	100,0%

Darstellung: IGES 2020.

## 4.4 Maßnahmenfestlegung / Ermittlung Handlungsbedarfe aufbauend auf Haltestellenkataster

### 4.4.1 Priorisierung und Machbarkeitsaspekte

Die im vorangegangenen Abschnitt dargestellte Priorisierung hat gezeigt, dass noch ein erheblicher Handlungsbedarf besteht, um die Haltestellenbereiche der Hansestadt Lübeck barrierefrei zu gestalten.

Damit kommt der Kostenwirksamkeit der Maßnahmen - mit gegebenen finanziellen Mitteln einen möglichst großen Beitrag zur Barrierefreiheit zu erzielen - eine zentrale Bedeutung zu.

Daher wird vorgeschlagen, aufbauend auf den Ergebnissen der Priorisierung

- ♦ eine größere Prioritätsklasse zu definieren, die eine relativ hohe Zahl von Haltestellenbereichen beinhaltet, um so flexibel auf die Planung von Straßenbau-Maßnahmen reagieren zu können, und
- ♦ sich zusätzlich auf relativ kostengünstige / schnell durchführbare Maßnahmen zu konzentrieren.

Die flexible Anpassung an die Planung von Straßenbau-Maßnahmen wird empfohlen, da umfangreiche bauliche Maßnahmen an Haltestellen deutlich geringere Kosten verursachen, wenn sie mit Straßenbau-Maßnahmen kombiniert werden.

Um diese Flexibilität zu garantieren, schlagen wir vor, Prioritätsklassen 1 und 2 zusammenzufassen und keine Hierarchie innerhalb der Prioritätsklassen festzulegen. Im Ergebnis erhält man 52 Haltestellenbereiche (vgl. Tabelle 7), die jeweils mehr als 400 Ein- und Aussteiger und einen Index Barrierefreiheit zwischen 0,1 und 0,4 aufweisen.

Kostengünstige / schnelle Maßnahmen betreffen insbesondere

- ♦ Einrichtung Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld und Auffindestreifen (Bereich 1)
- ♦ Abstand zu Einbauten (Bereich 2)
- ♦ Erreichbarkeit der Fahrgastinformation (Bereich 3).

Zur Identifizierung von Haltestellenbereichen bei denen die genannten Maßnahmen erforderlich sind, wurde für Haltestellenbereiche der Priorität 1-2 geprüft, ob Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld und Auffindestreifen, Abstand zu Einbauten sowie Erreichbarkeit der Fahrgastinformation als barrierefrei bewertet wurden bzw. wie viele dieser Aspekte als nicht barrierefrei bewertet wurden.

Zudem wurde ausgewertet, ob bei den jeweiligen Haltestellenbereichen eine barrierefreie Bordsteinhöhe vorhanden ist. damit wird sichergestellt, dass kostengünstige / schnelle Maßnahmen nicht aufgrund dieser Nutzungseinschränkung ins Leere laufen.

Die folgende Tabelle zeigt für Haltestellen der Priorität 1-2 jeweils die Anzahl der Haltestellenbereiche (Anzahl Halte), die Anzahl der Nennungen in den Bereichen

1-3 als nicht barrierefrei (Anzahl Bereiche) sowie die Bewertung der Bordsteinhöhe (1=barrierefrei, 0=nicht barrierefrei).

Tabelle 8: Haltestellen-Machbarkeitsbetrachtung

Haltestelle	Anzahl Halte	Anzahl Bereiche	Bordsteinhöhe
Alexander-Fleming-Str.	1	3	1,00
Buntekuh	3	4	0,25
Citti-Park Herrenholz	2	3-4	1,00
Eichholz	2	3	0,75
Fahlenkampsweg	2	4	0,00
Gustav-Radbruch-Platz	8	3-5	prüfen
Kolberger Platz	1	4	0,00
LindenArcaden	2	3	0,75
Lutherkirche	1	3	0,25
Oberbüssauer Weg	1	4	0,00
Roeckstraße	1	4	0,00
Sana Kliniken Lübeck	1	3	0,75
Schüsselbuden	1	4	0,00
Stadttheater	2	3-4	0,00
Technische Hochschule	1	3	0,50
Universitätsstraße	1	4	0,00
Waisenhofstraße	1	3	1,00
Wesloer Brücke	2	4-5	prüfen
ZOB HL/ Bussteige	19	3-5	prüfen

Darstellung: IGES 2020.

Bei Anwendung der Empfehlungen können Haltestellen definiert werden, bei denen kostengünstige Maßnahmen im Vordergrund stehen sollten (Maßnahmengruppe 1). Die Abgrenzung erfolgt durch Prioritätsklasse 1 oder 2, eine hohe Anzahl kostengünstiger Maßnahmen erforderlich (mindestens drei) und barrierefreier Bordsteinhöhe.

Weitere Haltestellen mit höchster Priorität sollten insbesondere angegangen werden, wenn die Maßnahmen mit Straßenbau kombiniert werden können (Maßnahmengruppe 2). Die Abgrenzung dieser Gruppe erfolgt durch Prioritätsklasse 1 oder 2 und schließt die Haltestellenbereiche der Maßnahmengruppe 1 weitgehend aus, aber nicht vollständig, da die Haltestellen der Maßnahmengruppe 1 in anderen Aspekten der Barrierefreiheit Anpassungsbedarf aufweisen

#### 4.4.2 Prioritätsliste für Haltestellenausbauprogramm 2020-2023

Die Liste der Haltestellenbereiche mit ihrer Priorität (Prioritätsklassen 1-4) ist im Anhang A1 dargestellt.

Die Haltestellen der Maßnahmengruppen 1 und 2 sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

Tabelle 9: Haltestellen der Maßnahmengruppe 1

Haltestelle	Anzahl Halte	Anzahl Bereiche	Bordsteinhöhe
Alexander-Fleming-Str.	1	3	1,00
Citti-Park Herrenholz	2	3-4	1,00
Waisenhofstraße	1	3	1,00
Gustav-Radbruch-Platz	8	3-5	prüfen
ZOB HL/ Bussteige	19	3-5	prüfen
Eichholz	2	3	0,75
LindenArcaden	2	3	0,75
Sana Kliniken Lübeck	1	3	0,75

Darstellung: IGES 2020.

Tabelle 10: Haltestellen der Maßnahmengruppe 2

Haltestelle	Anzahl Halte	Anzahl Bereiche	Bordsteinhöhe
Buntekuh	3	4	0,25
Fahlenkampsweg	2	4	0,00
Gustav-Radbruch-Platz	8	3-5	prüfen
Kolberger Platz	1	4	0,00
Lutherkirche	1	3	0,25
Roeckstraße	1	4	0,00
Schüsselbuden	1	4	0,00
Stadttheater	2	3-4	0,00
Technische Hochschule	1	3	0,50
Universitätsstraße	1	4	0,00
Waisenhofstraße	1	3	1,00
Wesloer Brücke	2	4-5	prüfen
ZOB HL/ Bussteige	19	3-5	prüfen

Darstellung: IGES 2020.

## 5. Herstellung der Barrierefreiheit bei den Auskunft- und Informationssystemen

### 5.1 Fahrgastinformation an Haltestellen

Wie bereits dargestellt, sind die vorliegenden Informationen zu Fahrgastinformationen an Haltestellen uneinheitlich und teilweise unvollständig. 57 Haltestellenbereiche sind mit ein bis zwei dynamischen Informationssystemen ausgestattet; Angaben zu statischen Informationssystemen (1 bis 6 Anlagen) finden sich für 760 Haltestellenbereiche. Für die übrigen Haltestellenbereiche liegen keine Informationen im Haltestellenkataster vor.

Nach den vorliegenden Informationen ist die Erreichbarkeit der Information durchgängig gegeben; die weiteren Kriterien der Barrierefreiheit werden aber nicht erfüllt bzw. es fehlen Informationen.

### 5.2 Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug – Zwei-Sinne-Prinzip durchgängig angewendet

Die Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen lässt erkennen, dass das Zwei-Sinne-Prinzip durchgängig erfüllt wird. Alle Fahrzeuge sind mit akustischen und gleichzeitig visuellen Informationssystemen ausgestattet. Weiterhin werden die Anforderungen an Kontraste und Lesbarkeiten beachtet (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Auswertung Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Akustische Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges	188	0	0	0	100 %
Visuelle Anzeigen/Displays innen	188	0	0	0	100 %
Optische kontrastreiche Gestaltung: Keine Rot-Grün-Kombination	188	0	0	0	100%
Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenlos, Unterlängen)	188	0	0	0	100 %

Darstellung: IGES 2020.

### 5.3 Dynamische Fahrgastinformation inkl. akustische Fahrgastinformation an Haltestellen

Die derzeitige Ausrüstung von Haltestellen mit DFI-Anlagen erfüllt die Anforderungen an die Verbesserung der Fahrgastinformation insbesondere auch unter Einbindung von Echtzeitdaten. Gleichzeitig erfüllen die Standorte der DFI-Anlagen Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation, da eine Ausstattung mit einer

Außenansagefunktion für sehbehinderte Nutzer umgesetzt wurde (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte



Foto: IGES 2018.

Es besteht damit an allen relevanten Haltestellen die Möglichkeit der Anzeige von echtzeitbasierten Fahrplandaten zu den nächsten Abfahrten sowie zur Information im Falle von Störungen oder sonstigen Betriebsereignissen.

Gleichzeitig wird durch die Ausstattung der Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Anlagen ein wichtiger Meilenstein zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems unterstützt, da gleichzeitig Anforderungstaster zur Ansage der nächsten Abfahrten installiert wurden. Dies erleichtert insbesondere Nutzern mit Sehbehinderungen die Information und Orientierung an den Haltestellen. Die Funktion der Ansage der nächsten Abfahrten wird ebenfalls in der DyFIS-Talk-App angeboten.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Die App DyFIS® Talk wurde speziell für sehbehinderte Menschen konzipiert. Sie ermöglicht es, sich die aktuellen Abfahrtszeiten (Echtzeit) und andere Informationen von ÖPNV Haltestellen in barrierefreier Form anzeigen und vorlesen zu lassen.

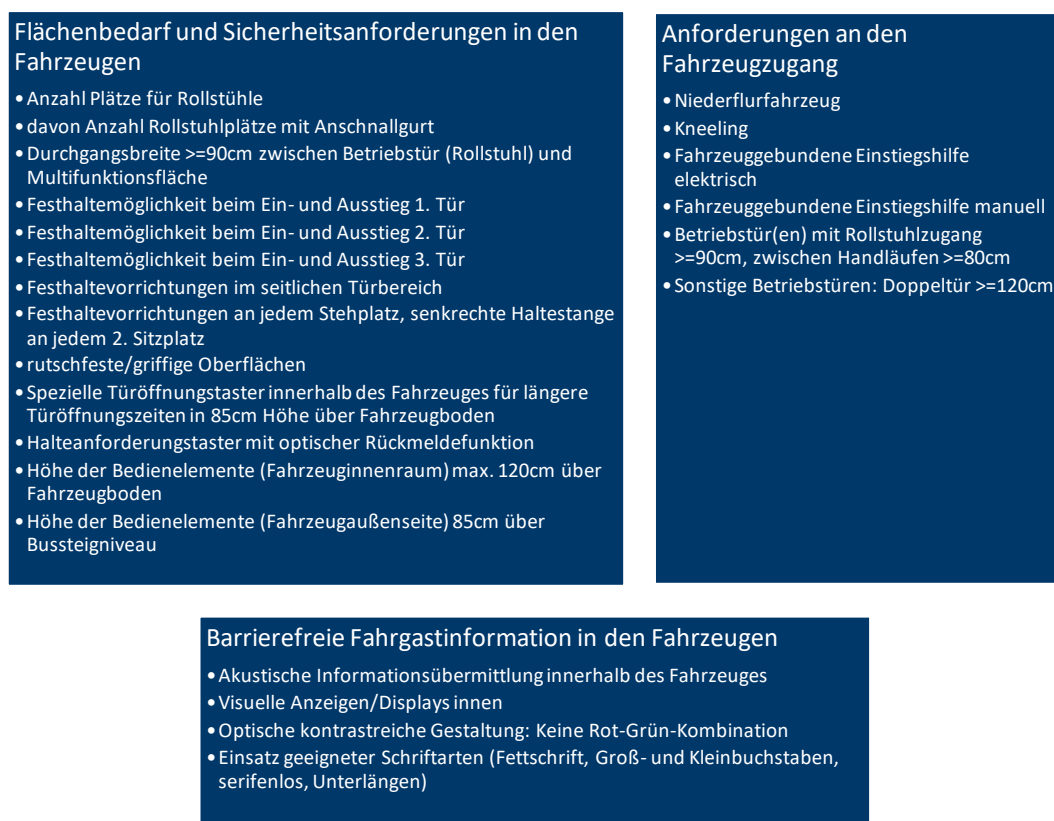
## 6. Herstellung der Barrierefreiheit bei den Fahrzeugen

### 6.1 Methodik zum Bewertungsansatz

Im Auftrag der Hansestadt Lübeck wurde eine Erhebung der Eigenschaften und Ausstattungsmerkmale der im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eingesetzten Fahrzeuge durchgeführt. Die Angaben entsprechend dem Stand I/2020.

Es wurden 82 Kriterien für insgesamt 188 Fahrzeuge erhoben. Die Kriterien werden in Anhang A2 aufgelistet. Da neben Kriterien, die für die Barrierefreiheit relevant sind auch Fahrzeugstammdaten, Komfortmerkmale etc. erhoben wurde, wurden anhand der Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung (vgl. Kapitel 6) die folgenden Kriterien gefiltert (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Kriterien aus Fahrzeugerhebung entsprechend Mindestanforderungen Barrierefreiheit entsprechend 4. RNVP



Darstellung: IGES 2020.

Dabei wurde deutlich, dass keine Angaben zu Mindestanforderung „blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums“ erhoben wurden. Aussagen hierzu sind daher nicht möglich.

Die einzelnen ausgewählten Kriterien entsprechend Abbildung 6 wurden dann auf die Erfüllung hin überprüft, um Handlungsbedarfe zu erkennen.

## 6.2 Ableitung Handlungsbedarf Fahrzeuge

### 6.2.1 Zugang zum Fahrzeug sehr gut erfüllt

Im Ergebnis der Überprüfung der Fahrzeugausstattung zeigt sich, dass der **barrierefreie Zugang** durch vorhandene Niederflrigkeit **bei allen derzeit eingesetzten Fahrzeugen möglich** ist, sofern die Haltestelleninfrastruktur entsprechend ausgeführt ist. Dies wird ebenfalls bei allen Fahrzeugen durch vorhandene Kneeling-Funktionen sowie zusätzlichen fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen unterstützt (vgl. Tabelle 12).

Alle Fahrzeuge sind zudem mit ausreichen breiten Türen ausgestattet (ausreichende Breite der für Rollstuhlfahrer zu nutzenden Türen ( $\geq 90$  cm) sowie Vorhandensein einer Doppeltür ( $\geq 120$  cm)).

Tabelle 12: Auswertung Zugang zum Fahrzeug

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Niederflurfahrzeug	188	0	0	0	<b>100 %</b>
Kneeling	188	0	0	0	<b>100 %</b>
Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe	188	0	0	0	<b>100 %</b>
Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang $\geq 90$ cm, zwischen Handläufen $\geq 80$ cm	188	0	0	0	<b>100 %</b>
Sonstige Betriebstüren: Doppeltür $\geq 120$ cm	188	0	0	0	<b>100 %</b>

Darstellung: IGES 2020.

### 6.2.2 Sicherheitsanforderungen gut erfüllt

Im Ergebnis der Überprüfung der Sicherheitsanforderungen (vgl. Tabelle 13) zeigt sich ebenfalls überwiegend ein hoher bis sehr hoher Erfüllungsgrad.

Handlungsbedarf wird bei der Ausstattung mit ausreichender Anzahl von Festhaltungsmöglichkeiten sichtbar, da im Ergebnis der erhobenen Angaben bei 24 der 193 eingesetzten Fahrzeuge derzeit noch nicht an jedem Stehplatz eine Festhaltevorrichtung nutzbar ist (entspricht einem Erfüllungsgrad von 86 %).

Tabelle 13: Auswertung Sicherheitsanforderungen

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Festhaltenmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 1. Tür	188	0	0	0	100%
Festhaltenmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 2. Tür	188	0	0	0	100%
Festhaltenmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 3. Tür (nur Gelenk- und 15m-Fahrzeuge)	111	0	0	0	100%
Festhaltenvorrichtungen im seitlichen Türbereich	188	0	0	0	100%
Festhaltenvorrichtungen an jedem Stehplatz, senkrechte Haltestange an jedem 2. Sitzplatz	188	0	0	0	100%
rutschfeste/griffige Oberflächen	187	0	1	0	99%
Spezielle Türöffnungstaster innerhalb des Fahrzeuges für längere Türöffnungszeiten in 85cm Höhe über Fahrzeugboden	188	0	0	0	100%
Halteanforderungstaster mit optischer Rückmeldefunktion	188	0	0	0	100%
Höhe der Bedienelemente (Fahrzeuginnenraum) max. 120cm über Fahrzeugboden	188	0	0	0	100%
Höhe der Bedienelemente (Fahrzeugaußenseite) 85cm über Bussteigniveau	187	0	0	1	99%

Darstellung: IGES 2020.

### 6.2.3 Mängel bei Erfüllung Flächenanforderungen und Ausstattung mit An-schnall- bzw. Rückhalteinrichtungen

Die Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen an die Flächengestaltung zeigt ein differenziertes Bild. Derzeit verfügen 98 von 188 Fahrzeugen über mindestens zwei Stellflächen für Rollstühlen. Ende des Jahres 2021 werden es ca. 120 Fahrzeuge sein. Die restlichen 90 Fahrzeuge bieten nur eine Stellfläche an (vgl. Tabelle 14). Dies entspricht einem Erfüllungsgrad von 52%, Ende 2021 von 64%.

Eine detaillierte Aussage über die Anzahl der Ansnalleinrichtungen ist mangels Daten nicht möglich. Fahrzeuge ohne Ansnalleinrichtungen sind mit Rückhalteinrichtungen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ausgestattet.

Die erforderlichen Nutzbreiten und Bewegungsflächen sind in allen Fahrzeugen gegeben.

Tabelle 14: Auswertung Flächenanforderungen

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Anzahl Plätze für Rollstühle	74	114	0	0	39 %
davon Anzahl Rollstuhlplätze mit An-schnallgurt/Rückhalteeinrichtungen	188	0	0	0	100%
Durchgangsbreite $\geq 90$ cm zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche	188	0	0	0	100 %

Darstellung: IGES 2020.

**Handlungsbedarf:**

- ◆ Es ist erforderlich, bei allen neu in Betrieb zu stellenden Fahrzeugen auf die Einhaltung der Mindestanforderungen an die Gestaltung der Mehrzweckflächen und Vorgaben von mindestens zwei Rollstuhlplätzen zu achten.

## 7. Sicherung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV durch betriebliche Maßnahmen

### 7.1 Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Die verkehrssichere Nutzung von Haltestellenanlagen ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht nur ein Gebot der Verkehrssicherungspflicht, sondern unterstützt zugleich die barrierefreie Nutzung des ÖPNV-Systems.

Die Hansestadt Lübeck stellt daher

- ◆ die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie
- ◆ die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis

entweder

- ◆ im eigenen Wirkungskreis oder aber
- ◆ per Aufgabenübertragung an die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags - Auftragsverkehre (öDA)

sicher. Eine neue Regelung zwischen der Hansestadt Lübeck, der Stadtverkehr Lübeck GmbH und den Entsorgungsbetrieben ist in Vorbereitung.

Die Reinigung der Fahrgastunterstände ist bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt.

### 7.2 Wartung und Instandhaltung

Darüber hinaus sollen die Verkehrsunternehmen für die Wartung und Instandhaltung von Haltestellenanlagen im gesamten Liniennetz in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck verantwortlich sein.

Dies beinhaltet u.a.

- ◆ die Entleerung im Besitz der Verkehrsunternehmen befindlichen Abfallbehälter bzw. Papierkörbe,
- ◆ die Durchführung von Kleinstreparaturen,
- ◆ den Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind sowie
- ◆ die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten.

Die Wartung und Instandsetzung der Fahrgastunterstände ist bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt.

---

### **7.3 Regelmäßiges Monitoring Fahrzeugzustand**

Die Verkehrsunternehmen werden entsprechend den Vorgaben des 4. RNVP verpflichtet, bei der Betriebsleistungserbringung die definierte Qualität bei den Fahrzeugen über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Dazu sind alle zwei Jahre Nachweise vorzulegen (vgl. 4. RNVP, Kapitel 5.3.2).

---

## **8. Ergänzende Empfehlungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit**

### **8.1 Haltestellenmanagement und Haltestellenkataster**

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen Verkehrsunternehmen und der Hansestadt Lübeck auf Basis des in 2019 erstellten Haltestellenkatasters erfolgen. Erforderlich sind entsprechende Regelungen/Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien, die - evtl. im öDA - festgeschrieben werden sollten.

Die weitere regelmäßige Aktualisierung soll mindestens alle zwei Jahre sichergestellt werden. Dies kann z.B. durch direkte Einpflegung der Aktualisierung in ein Haltestellenmanagement- oder Haltestellenkataster-Tool erfolgen.

### **8.2 Barrierefreiheitsfördernde Aufstellung von Stadtmöblierung**

Im Rahmen der Erarbeitung des 4. RNVP wurden umfangreiche Befahrungen des Liniennetzes des übrigen ÖPNV durchgeführt.

Dabei ist aufgefallen, dass auch im Bereich der Stadtmöblierung verstärkt auf die Einhaltung einer barrierefreien Nutzbarkeit geachtet werden sollte.

Beispielhaft ist hier die Verbesserung der Ertastbarkeit von Ausstattungsgegenständen wie Vitrinen, Werbeanlagen aber auch Fahrradabstellbügeln etc. zu nennen, da Ausstattungsgegenstände insbesondere von Menschen mit Sehbehinderungen als Hindernisse erkennbar sein müssen.

## 9. Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren

Der vorliegende Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV baut auf den beschlossenen 4. RNVP der Hansestadt Lübeck, auf.

Daher wurden die in den Kapiteln 2 und 3 definierten Vorgaben und Mindestanforderungen bereits im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum 4. RNVP einem Abstimmungsprozess unterworfen. Die direkt darauf aufbauenden Maßnahmen in den Bereichen Auskunftssysteme und Informationssysteme (vgl. Kapitel 5), Fahrzeuge (vgl. Kapitel 6) sowie Betrieb (vgl. Kapitel 7) erfordern keine weitere Abstimmung, da es sich lediglich um einen Abgleich zwischen dem im 4. RNVP definierten Soll- und Zielzustand handelt.

Ein Beteiligungs- und Abstimmungsformat war jedoch zur Abstimmung der methodischen Vorgehensweise zur Priorisierung von erforderlichen Maßnahmen beim Haltestellenaus- und -umbau erforderlich.

Daher wurde am 13. März 2019 eine Diskussionsveranstaltung durchgeführt, um den methodischen Ansatz zur Priorisierung vorzustellen und kritisch zu bewerten. Die Erkenntnisse der Diskussion sind in den vorliegende Umsetzungs- und Maßnahmenplan eingeflossen.

Die abschließenden Ergebnisse der Priorisierung wurden am 21.01.2020 auf einer Diskussionsveranstaltung dargestellt und diskutiert.

Teilnehmer der Diskussionsveranstaltungen waren Vertreter des Seniorenbeirats und des Behindertenbeirats.

## Literaturverzeichnis

- BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017): Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck. Endbericht. Karby. 30. Januar 2017.
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. 2014. URL: [http://www.kreise.de/\\_\\_cms1/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf](http://www.kreise.de/__cms1/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf), zuletzt abgerufen am 30.04.2018.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
- NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2018): Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen. Kiel. 2018.
-

# Anhang

---

## A1 Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck nach Handlungsbedarf Barrierefreiheit

In der folgenden Liste sind zentrale Informationen zur Priorisierung der Haltestellenbereiche enthalten:

- ◆ Nummer des Haltestellenbereichs nach Haltestellenkataster (Halt, Nr.)
- ◆ Name des Haltestellenbereichs nach Haltestellenkataster (Halt, Name)
- ◆ Prioritätsklasse (Priorität)
- ◆ Anzahl der gewichteten Nutzer pro Tag (Nutzer)
- ◆ Index Barrierefreiheit (Index BF)
- ◆ Anzahl der Nennungen in Bereichen, die kostengünstig/schnell realisiert werden können, als nicht barrierefrei (Machbarkeit).

Dargestellt sind alle Haltestellenbereiche der Priorität 1 bis 4, auf die Wiedergabe der Priorität 5 wird hier verzichtet (liegt dem Auftraggeber als Excel-Datei vor).

Tabelle 15: Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
6872	Alexander-Fleming-Str.	1-2	414	0,34	3
2263	Buntekuh	1-2	671	0,39	4
2264	Buntekuh	1-2	633	0,23	4
2261	Buntekuh	1-2	671	0,34	4
4492	Citti-Park Herrenholz	1-2	694	0,32	4
4491	Citti-Park Herrenholz (Privatgrundstück)	1-2	536	0,39	3
1502	Eichholz	1-2	1.045	0,31	3
1501	Eichholz	1-2	858	0,35	3
1491	Fahlenkampsweg	1-2	406	0,22	4
1493	Fahlenkampsweg	1-2	406	0,22	4
92101	GRP/ Bussteig 1	1-2	649	0,26	4
92103	GRP/ Bussteig 3	1-2	649	0,21	4
92104	GRP/ Bussteig 4	1-2	455	0,36	4
92105	GRP/ Bussteig 5	1-2	508	0,29	4
92106	GRP/ Bussteig 6	1-2	508	0,28	4
92107	GRP/ Bussteig 7	1-2	508	0,34	3
21	Gustav-Radbruch-Platz	1-2	1.818	0,10	5

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
22	Gustav-Radbruch-Platz	1-2	1.948	0,10	5
2582	Kolberger Platz	1-2	463	0,25	4
1462	LindenArcaden	1-2	774	0,29	3
1461	LindenArcaden	1-2	1.105	0,33	3
2352	Lutherkirche	1-2	461	0,23	3
2274	Oberbüssauer Weg	1-2	1.421	0,19	4
1251	Roeckstraße	1-2	508	0,23	4
1991	Sana Kliniken Lübeck	1-2	756	0,34	3
2072	Schüsselbuden	1-2	574	0,33	4
1212	Stadttheater	1-2	1.068	0,34	4
1211	Stadttheater	1-2	984	0,34	3
2961	Technische Hochschule	1-2	878	0,28	3
2111	Universitätsstraße	1-2	449	0,28	4
1922	Waisenhofstraße	1-2	506	0,31	3
1323	Wesloer Brücke	1-2	412	0,10	5
1321	Wesloer Brücke	1-2	412	0,29	4
91101	ZOB HL/ Bussteig 1	1-2	404	0,29	3
91102	ZOB HL/ Bussteig 2	1-2	404	0,28	3
91104	ZOB HL/ Bussteig 4	1-2	404	0,31	3
91105	ZOB HL/ Bussteig 5	1-2	404	0,38	3
91106	ZOB HL/ Bussteig 6	1-2	404	0,38	3
13	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
14	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
15	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
16	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
17	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
18	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
19	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
110	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
111	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
112	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
11	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,12	5
12	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,12	5
119	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,20	5
118	ZOB/Hauptbahnhof_Regionalbus	1-2	404	0,10	5
2442	Am Bertramshof	3	345	0,34	4
2441	Am Bertramshof	3	342	0,33	3
1071	Bogenstraße	3	317	0,24	4
1072	Bogenstraße	3	309	0,19	3
4012	Burckhardt-Gymnasium	3	324	0,33	3
2471	Dieselstraße	3	323	0,22	4
1671	Drägerpark	3	307	0,27	4
2372	Drägerwerk	3	332	0,31	3
23	Gustav-Radbruch-Platz	3	367	0,10	5
26	Gustav-Radbruch-Platz	3	367	0,10	5
27	Gustav-Radbruch-Platz	3	367	0,10	5
1601	Hochstraße	3	342	0,37	3
1602	Hochstraße	3	339	0,23	4
2921	Kahlhorststraße	3	399	0,38	3
1141	Karlstraße	3	312	0,35	4
1142	Karlstraße	3	301	0,30	4
1144	Karlstraße	3	301	0,29	4
8801	Kieselgrund	3	311	0,35	3
2581	Kolberger Platz	3	350	0,30	4
2412	Krähenstraße	3	302	0,23	4
2591	Märkische Straße	3	321	0,23	4
2421	Moltkestraße	3	333	0,32	4
2342	Roter Löwe	3	319	0,28	4

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
4901	Teutendorfer Weg	3	329	0,20	5
4903	Teutendorfer Weg	3	329	0,27	4
2981	UKSH West (Privatgrundstück)	3	355	0,24	3
2982	UKSH West	3	376	0,19	5
1324	Wesloer Brücke	3	394	0,10	5
91110	ZOB HL/ Bussteig 10	3	367	0,36	3
91111	ZOB HL/ Bussteig 11	3	367	0,38	3
91112	ZOB HL/ Bussteig 12	3	367	0,37	3
91113	ZOB HL/ Bussteig 13	3	367	0,25	3
91114	ZOB HL/ Bussteig 14	3	367	0,30	3
91115	ZOB HL/ Bussteig 15	3	367	0,28	3
91116	ZOB HL/ Bussteig 16	3	367	0,28	3
91117	ZOB HL/ Bussteig 17	3	367	0,32	3
91118	ZOB HL/ Bussteig 18	3	367	0,27	3
91220	ZOB HL/ Bussteig 20	3	367	0,29	3
91121	ZOB HL/ Bussteig 21	3	367	0,30	3
91103	ZOB HL/ Bussteig 3	3	367	0,29	3
91107	ZOB HL/ Bussteig 7	3	367	0,33	3
91108	ZOB HL/ Bussteig 8	3	367	0,33	3
91109	ZOB HL/ Bussteig 9	3	367	0,32	3
120	ZOB/Hauptbahnhof	3	367	0,10	5
113	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
114	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
115	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
116	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
117	ZOB/Hauptbahnhof_Regionalbus	3	367	0,10	5
3514	Bei der Gasanstalt	4	234	0,22	5
3512	Bei der Gasanstalt	4	234	0,32	4
3501	Berliner Platz	4	201	0,26	4

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
3502	Berliner Platz	4	227	0,28	3
4091	Brinkweg	4	201	0,22	3
4011	Burckhardt-Gymnasium	4	278	0,37	3
2472	Dieselstraße	4	259	0,26	4
2371	Drägerwerk	4	235	0,29	3
2492	Eichholz Teich	4	290	0,32	4
2491	Eichholz Teich	4	273	0,23	4
3991	Fregattenstraße	4	281	0,22	4
3992	Fregattenstraße	4	277	0,22	3
1162	Friedenstraße	4	239	0,27	4
1161	Friedenstraße	4	228	0,25	4
1132	G.-Kerschensteiner-Str.	4	277	0,31	3
1131	G.-Kerschensteiner-Str.	4	213	0,25	4
1681	Gneisenaustraße	4	264	0,33	4
1682	Gneisenaustraße	4	263	0,21	4
2482	Guerickestraße	4	289	0,22	4
2481	Guerickestraße	4	294	0,22	4
2101	Gustav-Falke-Straße	4	244	0,29	4
2102	Gustav-Falke-Straße	4	267	0,26	4
2361	Hansering	4	241	0,26	3
2362	Hansering	4	266	0,29	3
1311	Herbartweg	4	230	0,38	3
1312	Herbartweg	4	288	0,28	4
8601	IKEA LUV SHOPPING (Privatgrundstück)	4	203	0,39	4
2291	Ilsebillweg	4	224	0,31	3
2922	Kahlhorststraße	4	266	0,24	4
2931	Kalkbrennerstraße	4	258	0,34	3
2932	Kalkbrennerstraße	4	282	0,30	4

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
2942	Kastanienallee	4	234	0,30	4
2941	Kastanienallee	4	257	0,23	4
1341	Kirschenallee	4	229	0,28	4
2411	Krähenstraße	4	290	0,35	3
1272	Lauerhofstraße	4	219	0,38	3
8571	Maria-Goeppert-Straße	4	300	0,31	3
4001	Max-Reger-Straße	4	218	0,28	4
4002	Max-Reger-Straße	4	205	0,27	3
1691	Meesenring	4	228	0,28	5
2401	Meierstraße	4	214	0,21	3
2422	Moltkestraße	4	289	0,31	4
1582	Peenestieg	4	218	0,39	3
1581	Peenestieg	4	271	0,34	3
2341	Roter Löwe	4	295	0,34	3
2652	Schanzenbergweg	4	212	0,34	3
2651	Schanzenbergweg	4	283	0,10	5
1912	Sedanstraße	4	213	0,32	3
1052	Sereetzer Weg	4	231	0,29	4
1051	Sereetzer Weg	4	264	0,25	4
4774	Siems	4	271	0,10	5
2282	Sterntalerweg	4	232	0,32	3
2281	Sterntalerweg	4	266	0,24	3
1471	Stresemannstraße	4	286	0,25	4
2332	Talweg	4	207	0,22	4
2334	Talweg	4	207	0,23	3
4851	Tilsitstraße	4	249	0,23	4
4852	Tilsitstraße	4	286	0,32	4
1191	Untertrave	4	251	0,33	4
2232	Vorrader Straße	4	255	0,30	3

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
2231	Vorrader Straße	4	257	0,30	3
1081	Vorwerker Diakonie	4	214	0,36	3
1082	Vorwerker Diakonie	4	221	0,38	3
1481	Wasserkunst	4	210	0,28	4
2602	Wendische Straße	4	245	0,22	4
2601	Wendische Straße	4	231	0,23	3

Darstellung: IGES 2020.

## A2 Erhebungskriterien Fahrzeugausstattung

Nachfolgend werden die im Auftrag der Hansestadt Lübeck erhobenen Datenfelder dargestellt.

- ◆ Bus-Nr.
  - ◆ Fahrzeug-Nr.
  - ◆ FahrzeugTyp
  - ◆ FahrzeugHerstellerTyp
  - ◆ FahrzeugHersteller
  - ◆ Baujahr Datum
  - ◆ StandortBetriebsstelle
  - ◆ StandortWerkstatt
  - ◆ Anzahl Sitzplätze
  - ◆ Anzahl Stehplätze
  - ◆ Anzahl gekennzeichnete Sitzplätze für Menschen mit Behinderung
  - ◆ Anzahl Plätze für Rollstühle
  - ◆ davon Anzahl Rollstuhlplätze mit Anschnallgurt
  - ◆ Länge Mehrzweckfläche 1 in cm
  - ◆ Breite Mehrzweckfläche 1 in cm
  - ◆ Anzahl aufklappbare Sitzflächen Mehrzweckfläche 1
  - ◆ Länge Mehrzweckfläche 2 in cm
  - ◆ Breite Mehrzweckfläche 2 in cm
  - ◆ Anzahl aufklappbare Sitzflächen Mehrzweckfläche 2
  - ◆ Länge Mehrzweckfläche 3 in cm
  - ◆ Breite Mehrzweckfläche 3 in cm
  - ◆ Anzahl aufklappbare Sitzflächen Mehrzweckfläche 3
  - ◆ Automatische Fahrgastzählgeräte
  - ◆ Videoüberwachungsanlage
  - ◆ AntriebsTyp
  - ◆ Abgasnorm
  - ◆ Niederflurfahrzeug
  - ◆ Kneeling
  - ◆ Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe elektrisch
  - ◆ Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe manuell
  - ◆ Kennzeichnung der Türen mit Rollstuhlzugang
  - ◆ Spezielle Türöffnungstaster außerhalb des Fahrzeuges für längere Türöffnungszeiten/Hilfeknopf außerhalb an den Fahrer
  - ◆ Höhe der Bedienelemente (Fahrzeugaußenseite) 85cm über Bussteigniveau
  - ◆ Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang  $\geq 90$ cm, zwischen Handläufen  $\geq 80$ cm
  - ◆ Sonstige Betriebstüren: Einzel  $\geq 65$ cm
  - ◆ Sonstige Betriebstüren: Doppeltür  $\geq 120$ cm
  - ◆ Kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches an der Fahrzeugaußenseite
  - ◆ Anzahl Türen
  - ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 1. Tür
  - ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 2. Tür
-

- ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 3. Tür
  - ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 4. Tür
  - ◆ Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel als Frontanzeige (außen)
  - ◆ Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel an der rechten Außenseite
  - ◆ Anzeige von Liniennummer am Heck (außen)
  - ◆ Akustische Informationsübermittlung außerhalb des Fahrzeuges
  - ◆ Akustische Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges
  - ◆ klappbare Armlehnen zwischen Sitzplätzen und Gang
  - ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung in Türnähe
  - ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung im Sichtfeld des Fahrpersonals
  - ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung deutlich gekennzeichnet
  - ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung stufenlos zugänglich
  - ◆ Ganglängsneigung zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche  $\leq 8\%$
  - ◆ Gangquerneigung zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche  $\leq 5\%$
  - ◆ Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich
  - ◆ Festhaltevorrichtungen an jedem Stehplatz, senkrechte Haltestange an jedem 2. Sitzplatz
  - ◆ Optische Signale bei Türöffnung und -schließung
  - ◆ Akustische Signale bei Türöffnung und -schließung
  - ◆ Optische kontrastreiche Gestaltung: Keine Rot-Grün-Kombination
  - ◆ Visuelle Anzeigen/Displays innen
  - ◆ Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenlos, Unterlängen)
  - ◆ Vermeidung von Laufschriften
  - ◆ ausreichend bemessene Anzeigedauer ( $\geq 5$ sec. pro 30 Zeichen)
  - ◆ Spezielle Türöffnungstaster innerhalb des Fahrzeuges für längere Türöffnungszeiten in 85cm Höhe über Fahrzeugboden
  - ◆ Seitlicher Abstand von Einbauten  $\geq 50$ cm/Hilfeknopf innen an den Fahrer
  - ◆ Durchgangsbreite  $\geq 90$ cm zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche
  - ◆ rutschfeste/griffige Oberflächen
  - ◆ Halteanforderungstaster mit optischer Rückmeldefunktion
  - ◆ Halteanforderungstaster mit akustischer Rückmeldefunktion
  - ◆ Einheitlicher Kennzeichnungsstand für alle Fahrzeuge
  - ◆ Höhe der Bedienelemente (Fahrzeuginnenraum) max. 120cm über Fahrzeugboden
  - ◆ Tastergröße  $\geq 25$ cm<sup>2</sup>
  - ◆ Optisch kontrastreiche Kennzeichnung von Stufen, Trittkanten
  - ◆ Optisch kontrastreiche Kennzeichnung von vorstehenden Teilen
  - ◆ Art des Fahrkartenverkaufsystems
  - ◆ Fahrkartenentwerter
  - ◆ USB Ladesteckdose
  - ◆ Funk
-

- ◆ ELA (elektronische Anlage - Durchsagen im Bus)
  - ◆ RBL (Rechnergestützte Betriebsleitsystem)
  - ◆ IRIS (Infrarot-Informationssystem [z.B. für Ampelschaltung])
  - ◆ IBIS (Integriertes Bordinformationssystem)
-

## A3 Hefte der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“

Stand 22.10.2018

Heft 1	August	1986		Hotelstandortanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 2	Oktober	1986		Die Breite Straße	Tiefbauamt
Heft 3	Mai	1987	vergriffen	Fahrradverkehr	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 4	April	1987	vergriffen	Lastadie, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 5	Juni	1987	vergriffen	Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenausbau
Heft 6	Oktober	1987		Brunnen Breite Straße	Hochbauamt
Heft 7	Oktober	1987	vergriffen	Skandinavienkai - Hafenerweiterung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenausbau
Heft 8	März	1988	vergriffen	Hafen Lübeck-Schlutup	Amt für Stadtentwässerung und Hafenausbau
Heft 9	April	1988		Musik- und Kongreßhalle, Rahmenkonzept	Hochbauamt
Heft 10	September	1988	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle, Raum- und Funktionsprogramm, Standort	Hochbauamt Stadtplanungsamt
Heft 11	Februar	1989		Ehemaliges Werftgelände auf dem Priwall Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 12	Februar	1989		Bahnhofsgebiet - Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 13	März	1989		Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988	Stadtplanungsamt
Heft 14	März	1989		Gestaltung Schranken/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren - Ergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 15	Januar	1999		Kronsforde Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 16	August	1989	vergriffen	Hafenentwicklungsplanung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenausbau
Heft 17	September	1989	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsprogramm	Hochbauamt
Heft 18	August	1989		„Roßmühle“ - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 19	Februar	1990	vergriffen	Baulückenbericht Teil I	Stadtplanungsamt
Heft 20	März	1990		Baulückenbericht Teil II	Stadtplanungsamt
Heft 21	Juli	1990	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsergebnisse	Hochbauamt
Heft 22	August	1990		Koberg - Realisierung Wettbewerb	Stadtplanungsamt
Heft 23	Juli	1990		Autofreie Innenstadt	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 24	Februar	1991		Baulücken in Lübeck - Dokumentation	Stadtplanungsamt
Heft 25	September	1990		Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 26	Februar	1991	vergriffen	Gr. Burgstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 27	Januar	1992		Krähenstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 28	Oktober	1992		Dankwartsgrube/Hartengrube - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 29	April	1992		Koberg - Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 31	September	1992		Brodten - Dorfbegehungsprotokoll	Stadtplanungsamt
Heft 32	April	1991		Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenausbau
Heft 33	Januar	1999		Beidendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 34	August	1991		Ostseeautobahn A 20	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 35	Dezember	1995		Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen	Stadtplanungsamt
Heft 36	November	1991	vergriffen	Hochschulstadtteil, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 37	Juni	1992		Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen städtebaulicher Sanierung	Stadtplanungsamt

Heft 38	August	1993		Autofreie Altstadt Band II	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 39	Juni	1992		Flächennutzungsplan 1990	Stadtplanungsamt
Heft 40	September	1992		100 Jahre Drehbrücke	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 41	März	1993		Fischergrube 54-70 Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 42	Oktober	1993		Steinrader Weg/Ziegelstraße Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 43	Februar	1993		Ehemalige Metallhütte Städtebauliches Leitbild	Stadtplanungsamt
Heft 44	Oktober	1993		Hochschulstadtteil Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 45	März	1993		Altstadtrand Travemünde Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 46	März	1993		Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich Standortbestimmung und Marktanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 47	April	1993	vergriffen	Park- und Ride-Konzept	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 48	September	1993		Walderseekaserne Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 49	Juni	1994		Nordtangente 100 Jahre Planungsgeschichte	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 50	Juni	1994		Nordtangente Projektbeschreibung und Planungsstand	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 51	Januar	1994		Nördliche Wallhalbinsel Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 52	Juli	1994		Wohnungsmarktprognose und Baulandbedarf 2000/Wohnbaulandkonzept 2010	Stadtplanungsamt
Heft 53	Oktober	1994		Altstadtrand Travemünde Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 54	Mai	1994		Wohnungsmarktprognose	Stadtplanungsamt
	Oktober	1994		Ehemaliger Nutz- und Zuchtviehmarkt Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 55	Januar	1999		Blankensee Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 57	Juni	1995		Sporthallenbau Lübeck	Hochbauamt
Heft 58	August	1995		850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt	Wasser- und Hafenausbauamt
Heft 59	August	1995		Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen und Flächen entlang der unteren Trave	Wasser- und Hafenausbauamt
Heft 60	August	1995		Walderseekaserne Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 61	Oktober	1995		Lübecker Markt, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 62	Mai	1996		Lübecker Markt Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 63	Januar	1997		Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 64	August	1997	vergriffen	RNVP 1997 Regionaler Nahverkehrsplan	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 65	Mai	1998		Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Wasser und Hafen
Heft 66	Mai	1998		St. Annen-Museum Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Bereich Hochbau
Heft 67	Januar	1999		Vorrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 68	Januar	1999		Wulfsdorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 69	März	1999		Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck	Fachbereichs-Controlling
Heft 70	Juni	1999		Travemünde 2010 Werkstattbericht zur Bürgerversammlung	Bereich Stadtentwicklung

Heft 71	September	1999		Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 72	Dezember	1999		Hochschulstadtteil Ergebnisse des Grün-Workshops	Bereich Stadtentwicklung
Heft 73	Dezember	1999		Genin Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 74	Dezember	1999		Schleusenstraße Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 75	Dezember	1999		Niederbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 76	Dezember	1999		Westlicher Altstadttrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave	Bereich Stadtentwicklung
Heft 77	Dezember	1999		Pöppendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 78	Dezember	1999		Ivendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 79	Dezember	1999		Teutendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 80	Februar	2000		Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Kurzfassung	Bereich Verkehr
Heft 81			nicht erschienen	Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Langfassung	Bereich Verkehr
Heft 82	September Oktober	2000 2000		Skandinavienkai - Umbau Anleger 6 A - Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren - Hafenflächenerweiterung	Bereich Wasser und Hafen
Heft 83	November	2000		Groß-Steinrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 84	November	2000		Reecke Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 85	Dezember	2000		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 86	Februar	2001	vergriffen	Radverkehr Jahresbericht 1999/2000	Bereich Verkehr
Heft 87	September	2001		Westliche Randbebauung für den Lübecker Markt, Bericht der Hansestadt Lübeck für die UNESCO	Bereich Stadtsanierung Bereich für Denkmalpflege
Heft 88	April	2002		Dorothea-Schlözer-Schule Umbau und Erweiterung Realisierungswettbewerb - Auslobung	Bereich Hochbau
Heft 89	Mai	2002		Travemünde Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 90	Juni	2002		Schlutupkai II – Terminalerweiterung West Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 91	Oktober	2002	vergriffen	Hudekamp Stadtteilerneuerungsprojekt	Fachbereich Kultur Fachbereich Stadtplanung
Heft 92	März	2003		Westlicher Altstadttrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Ausschreibung	Bereich Stadtsanierung
Heft 93	Januar	2004		Priwall Ferienhausanlage mit Marina und Freizeitinfrastruktur Gutachterverfahren	Bereich Stadtentwicklung
Heft 94	Januar	2005		2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 95	November	2006		Lübecker Friedhöfe Vorwerker Friedhof 100 Jahre 1907 – 2007	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 96	Mai	2007		Mitten in Lübeck Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2007	Bereich Stadtplanung
Heft 97	Mai	2007		„An der Obertrave“ Umgestaltung 2003 – 2007	Bereich Stadtplanung

Heft 98	Juli	2007		Lübeck St. Lorenz Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt	Bereich Stadtplanung
Heft 99	Juli	2007		Lübeck Buntekuh „Ideen für die Mitte“ Dokumentation des Beteiligungsverfahrens	Bereich Stadtplanung
Heft 100	Juli	2007		Lübecker Friedhöfe Burgtor-Friedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 101	Januar	2009		Lübecker Friedhöfe Friedhof Waldhusen	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 102	Januar	2009		Projekte 2003 – 2008	Fachbereich Planen und Bauen
Heft 103	März	2010		Lübecker Friedhöfe Ehrenfriedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 104	Dezember	2010		Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK	Bereich Stadtplanung
Heft 105	April	2011	nur digital	Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept	Bereich Stadtplanung
Heft 106	Mai	2011		Mobilitätsverhalten in Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 107	November	2011		Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“	Bereich Stadtplanung
Heft 108	November	2012		25 Jahre Welterbestadt	Bereich Stadtplanung
Heft 109	Juli	2013		Wohnungsmarktkonzept 2013	Bereich Stadtplanung
Heft 110	Oktober	2014		3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 111	Dezember	2014		Straßen erhalten – Brücken sanieren	Bereich Stadtgrün und Verkehr
Heft 112	März	2017		Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde	Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Heft 113	Oktober	2018		4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung und Bauordnung

**A4 Priorisierung: Elemente, Kriterien, Gewichtung**

Ebene 0	Gewicht Ebene0	Ebene 1	Gewicht Ebene1	Ebene 2	Gewicht Ebene2		
Wartefläche	26,0%	Abstand zu Einbauten	20%	Abstellmöglichkeit 1-2	Minimum		
				Fahrradabstellrichtungen 1-2			
				Muellbehälter1-4			
				Sitzgelegenheit 1-3			
		Befestigung/ Ebenheit	20%	Befestigung	50%		
				Ebenheit	50%		
		Beleuchtung, WF	20%	Beleuchtung, WF	100%		
		Gestaltung/ Eignung Rollstuhl	20%		20%	Bewegungsfläche 2 Tür	Durchschnitt
						Bewegungsfläche einbaufrei	
						Breite	
Länge							
Durchgangsbreite							
Niveauunterschiede	20%		20%	Längsneigung	Minimum		
				Querneigung			
Bodenindikatoren	22,0%	Auffindestreifen	80%	Vorhanden	80%		
				Visuell kontrastierend	20%		
		Einstiegsfeld	10%		10%	Vorhanden	80%
						Visuell kontrastierend	10%
						Bussteigkante: Visuell kontrastierend	10%
		Leitstreifen	10%		10%	Vorhanden	80%
Visuell kontrastierend	20%						

Ebene 0	Gewicht Ebene0	Ebene 1	Gewicht Ebene1	Ebene 2	Gewicht Ebene2
Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit	22,0%	Anfahrbarkeit	40%	Anfahrbarkeit	Minimum
				Haltestellen Positionen	
		Bordsteinhöhen	60%	Anfang	25%
				Zweite Tür	25%
				Dritte Tür	25%
Information	13,0%	Dynamische Information	Max	Akustische Informationen	50%
				Sichtbarkeit	50%
		Statische Information	Max	Beleuchtung	33%
				Zugangsmöglichkeit	33%
Zugang	17,0%	Querung, Gestaltung	25%	Bordabsenkung	50%
				Gesichert (LSA/Zebrastrreifen)	50%
		Querung, Taktiles Leitsystem	25%	Aufmerksamkeitsfeld	50%
				Richtungsfeld	50%
		Zuwegung, Gestaltung	17%	Durchgangsbreite	Minimum
				Längsneigung	Minimum
				Min. Durchgangsbreite	Minimum
				Querneigung	Minimum
		Zuwegung, stufenlos	Maximum	Breite	Minimum
				Länge	Minimum
Längsneigung	Minimum				
Zugang - Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung	100%				
Zuwegung, Taktiles Leitsystem	17%	Leitstreifen	100%		

<b>Ebene 0</b>	<b>Gewicht Ebene0</b>	<b>Ebene 1</b>	<b>Gewicht Ebene1</b>	<b>Ebene 2</b>	<b>Gewicht Ebene2</b>
Ausstattung	0,0%	Erreichbarkeit	50%	Erreichbarkeit	100%
		Gestaltung	50%	Armlehne	Minimum
				Rückenlehne	Minimum
				Sitzhöhe	Minimum