

**Förderung von Bau- und Ausbaumaßnahmen an Haltestellen, wichtigen Umsteigeanlagen,  
zentralen Omnibusbahnhöfen, Verknüpfungspunkten mit dem SPNV an Bahnhöfen,  
P+R-Anlagen, B+R-Anlagen, Straßenbahn- und Obus-Anlagen  
(Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im übrigen ÖPNV)**

- 1 Die Anlage ist zur Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben bei der Förderung des Baus und Ausbaus von Haltestellen, wichtigen Umsteigeanlagen, zentralen Omnibusbahnhöfen, Verknüpfungspunkten gleichartiger und unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV, insbesondere an Bahnhöfen, P+R-, B+R-Anlagen, sowie für Verkehrswege, Gleisanlagen für Straßenbahnen und Oberleitungen für Straßenbahnen und Busse, soweit sie dem ÖPNV dienen und auf besonderen Fahrbahnen geführt werden, nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bestimmt.
- 2 Der Fördertatbestand bezieht sich auf den Bau und Ausbau der unter Nummer 1 genannten Maßnahmen und schließt alle Anforderungen aus geltenden Rechtsnormen und Baurichtlinien des Bundes und des Landes und besondere Nutzungsanforderungen an den ÖPNV in die Förderung ein.

2.1 Haltestellen (Bus und Straßenbahn)

Mindestanforderungen:

- angemessene Befestigung der Warteflächen, wenn erforderlich mit Schutz und Abgrenzung zur Verkehrsfläche;
- ausreichender Wetterschutz (maximale Transparenz) mit Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter;
- barrierefreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsflächen;
- Vorzug haben Haltestellen am Fahrbahnrand und Kap-Lösungen (Buchtenlösung nicht ausgeschlossen);
- Bordsteinhöhe 18 Zentimeter in Anpassung zur Niederflurtechnik der Fahrzeuge (Abweichungen bedürfen der Begründung);
- Blindenleitsstreifen im städtischen Bereich;
- Beleuchtung (Netzanschluss oder über Solarzellen);
- Fahrgastinformationen.

Bei Schwerpunkthaltestellen ist die Förderung von Zusatzeinrichtungen möglich.

Einnahmen aus der Vermarktung als Werbeträger sind zweckgebunden für den ÖPNV zu verwenden.

2.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB)

Ergänzende Mindestanforderungen zu Nummer 2.1

- Nachweis der Haltestellenanzahl einschließlich etwaigen Abstellbedarfs (Linienverknüpfung, Frequentierung, Haltestellenbelegungsplan, Beachtung der Verdichtung der Haltezeiten und Gewährleistung der Anschlusssicherung [Verringerung der Haltestellen]);
- verkehrstechnisch einwandfreie Lösung durch ausreichende Fahr- und Haltespuren;
- Minimierung der Fahrbahnquerungen durch den ÖPNV-Nutzer (direktes Umsteigen, kurze Wege, schnelle Anschlüsse);
- barrierefreie Anschlüsse an öffentlichen Zuwegungen und Übergängen (Behindertentoilette, Wartezonen für Rollstuhlfahrer, Blindenleitsstreifen, Aufzüge/Rampen bei unterschiedlichen Verkehrsebenen, Anlehnbügel und dergleichen);
- Anlagen für Vertriebstechnik;
- Erschließung (Abwasser, Wasser, Energie);
- Wetterschutzeinrichtungen wie unter Nummer 2.1, jedoch auch als ganzheitliche Überdachung;
- Fahrgastinformationen mit optischen und/oder akustischen Leiteinrichtungen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten, Informationen mit Haltestellenübersichten und touristischen sowie wichtigen Zielen des Einzugsbereiches;
- Gepäckschließfächer;
- Standortoptimierung des ZOB (städtebauliche Einbindung, auch an etwaige schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel);
- vorrangig wird die Längsaufstellung beziehungsweise die Sägezahaufstellung ohne Fahrbahnquerung für die Nutzer empfohlen.

### 2.3 P+R-Anlagen (Parkanlagen zum Umsteigen auf Bahnen und Busse)

#### Mindestanforderungen

- Umsteigeeinrichtung zum ÖPNV/SPNV;
- ebenerdige Anlagen, Parkpaletten, Parkhäuser in peripherer Lage zu Ballungsräumen und Oberzentren, an wichtigen Umsteigeanlagen des ÖPNV und Haltepunkten des SPNV;
- Anbindung an vorhandenes Straßennetz/Leiteinrichtungen;
- Beleuchtung von Parkflächen und Bauten;
- städtebauliche Einbindung, Grüngestaltung und Wegweisung/Orientierung (statisch, dynamisch);
- Ordnungs- und Sicherheitsmaßnahmen (Bewirtschaftung, Wartung, Pflege);
- Parkplatznutzung mit Fahrweite kombinieren.

P+R-Anlagen sind zwei Jahre nach Inbetriebnahme hinsichtlich ihrer Belegung zu überprüfen.

### 2.4 B+R-Anlagen (Fahrradabstellanlagen zum Umsteigen auf Bahnen und Busse)

#### Mindestanforderungen

- Umsteigeeinrichtung zum ÖPNV (Kapazität/Bedarfsnachweis);
- Anlagenteile wie
  - befestigte Abstellflächen
  - Überdachung/Beleuchtung
  - stabile Standausrüstung einschließlich Sicherheitsmaßnahmen
  - Orientierungshilfen/Ausschilderung;
- leichte transparente Wetterschutzkonstruktionen (Sicherheitsbedürfnis beachten);
- Zuwegungen (kurze Wege zum ÖPNV/SPNV).

Die kommerzielle Nutzung von Abstellanlagen in Verbindung mit Fahrradausleihstationen, Serviceleistungen, Instandsetzung usw. ist nicht förderschädlich. Die Einziehung etwaiger Gebühren für die Abstellung ist möglich, darf jedoch nicht gewinnorientiert ausgerichtet sein.

### 2.5 Bahnhofsvorplätze (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen unterschiedlicher Verkehrsträger in Verbindung mit Bahnhofsanlagen und Bahnhofsvorplätzen)

#### 2.5.1 Mindestanforderungen

- Städtebauliche Einbindung (Tor zur Stadt);
- Realisierung koordinierter Planungen für barrierefreie attraktive und kundenfreundliche Verknüpfungspunkte im Bereich von SPNV und übrigen ÖPNV;
- Zubringerverkehre und Anschlusssicherung;
- kurze Verknüpfungswege/Leiteinrichtungen;
- verkehrlich einwandfreie Lösung (Vermeidung von Fahrbahnquerungen).

#### 2.5.2 Anlagenteile

- Alle unter den Nummern 2.1 bis 2.4 genannten Fördertatbestände;
- Einbeziehung aller Zuwegungen (barrierefrei) von Bushaltestellen, Bahnsteigen, Parkflächen (P+R), Fahrradabstellanlagen (B+R) einschließlich Bahnhofsvorplatzflächen, die unter Einbeziehung von Grünanlagen und befestigten Flächen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Realisierung kurzer Wege erforderlich sind;
- Service und Orientierungshilfen, dynamische, visuelle Anzeigen, Fahrgastinformationen für die Anschlusssicherung. Bevorrechtigung des ÖPNV mit Signalbeeinflussung. Blindenleitstreifen und sonstige in der Praxis bewährte taktile Orientierungshilfen;
- Tunnel, Fußgängerbrücken, Aufzüge, Rampen.

Für die Gesamtfunktion eines Bahnhofsvorplatzes sind auch Taxistellplätze und Kurzzeitparkplätze (K+R) erforderlich. Taxistellplätze sind jedoch nicht förderfähig (ausgenommen vorhabenbedingte Verlagerungen).

#### 2.5.3 Förderung von externen Planungsleistungen für Verknüpfungs- und Umsteigeeinrichtungen an Bahnhofsanlagen und Bahnhofsvorplätzen

Bei besonderem Landesinteresse können, abweichend von den sonstigen Festlegungen dieser Richtlinie, Planungsleistungen für Verknüpfungs- und Umsteigeeinrichtungen an Bahnhofsanlagen und Bahnhofsvorplätzen aus Mitteln des Kapitels 11 500, Titelgruppe 60, gefördert werden.

Die Schwerpunkte der Planung sind auf die funktionellen Maßnahmen der Verknüpfung und deren Effektivität bei der Benutzung des ÖPNV/SPNV zu lenken (Übersichtlichkeit, Kundenservice, kurze Wege).

- Fördervoraussetzungen
  - a) Die Planung ist für eine qualitätsverbessernde Investition dringend erforderlich.
  - b) Planungen, die im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verknüpfung SPNV/ÖPNV erfolgen und zeitgleich mit Maßnahmen der DB AG oder anderen Verkehrsträgern des ÖPNV durchgeführt werden, werden vorrangig berücksichtigt.
  - c) Der Bahnhof wird mindestens für den Zweckbindungszeitraum nicht stillgelegt.
  - d) Die Maßnahme soll grundsätzlich innerhalb von zwei Jahren nach der Planung begonnen werden, sofern die Förderung der dazugehörigen Baumaßnahme gesichert ist.
  
- Bemessungsgrundlage der Planungsförderung
  - 50 Prozent der Planungskosten, jedoch maximal
  - 7 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben
  
- Förderverfahren
  - a) Förderung der Planung nach gesondertem Antrag, die Planungsstufen 1 bis 7 HOAI, Teil VII betreffend.
 

Die Planungsförderung erfolgt zu 50 Prozent der Planungskosten und ist mit der Auflage verbunden, innerhalb von zwei Jahren mit der Realisierung der zu fördernden Maßnahme zu beginnen.  
(Die Planungsstufen 8 bis 9 finden hierbei keine Berücksichtigung, wenn sie nicht Inhalt der tatsächlich geleisteten Planung sind.)
  - b) Förderung der Planung im Rahmen der Antragstellung für die Vorhabenrealisierung in den Planungsstufen 1 bis 9 HOAI, Teil VII umfassend, wenn diese zeitnah zu einem Fördertatbestand erfasst werden kann.
 

Die Planungsförderung erfolgt zu 50 Prozent der Planungskosten, jedoch maximal 7 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.
  - c) Die Ermittlung der zuwendungsfähigen Planungskosten erfolgt auf der Grundlage der Mindestsätze der Honorare gemäß § 56 HOAI. Darüber hinausgehende Ausgaben werden nicht anerkannt.
 

Nebenkosten, die im Zusammenhang mit der Stellungnahme des Fachausschusses Verkehr/Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen bei der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) Cottbus entstehen, können nur in diesem Rahmen Berücksichtigung finden.

## 2.6 Straßenbahn- und Obus-Anlagen

- Bau und Ausbau von Verkehrswegen, Gleisanlagen für Straßenbahnen, Oberleitungen für Straßenbahnen und Busse;
- Bahnen besonderer Bauart unterliegen der Einzelfallprüfung;
- Streckennetz mit seinen Kreuzungspunkten einschließlich etwaiger Vorrangschaltung von Lichtsignalanlagen;
- Fahrstromanlagen einschließlich Unterwerken oder Gleichrichterstationen;
- Funk-, Fernmelde- und Steuerungsanlagen;
- Haltestelleneinrichtungen an Gleisanlagen;
- sonstige Fördertatbestände, die im funktionellen Zusammenhang mit vorgenannten Fördertatbeständen stehen.

## 2.7 Sonstige Fördertatbestände

### 2.7.1 Grunderwerb

Grunderwerb an Bahnhöfen soll dann kostenneutral erfolgen, wenn Verknüpfungs- und Umsteigemaßnahmen (SPNV/ÖPNV) den beteiligten Verkehrsunternehmen und Kommunen gleichermaßen dienen.

### 2.7.2 Gemeinschaftsbauwerke

Bei der Durchführung von Verknüpfungsmaßnahmen an Bahnhöfen kann es sich als notwendig erweisen, Anlagen eines anderen Baulastträgers als gemeinsame Anlage zu erstellen.

Die Aufteilung der Kosten gemeinsamer Anlagen sollte durch Vertrag vor der Antragstellung auf Förderung festgelegt werden.

### 2.7.3 Vorsorgemaßnahmen

Bauleistungen, die aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich im Zusammenhang mit einem später zu realisierenden förderfähigen Bauvorhaben erbracht werden, sind grundsätzlich förderfähig (Tunnel oder Brücke für einen später zu bauenden Verkehrsweg).

### 2.7.4 Baukosten

Zu den Baukosten zählen ergänzend:

- Ausführungsstatik einschließlich der dazugehörigen Ausführungsunterlagen;
- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung;
- Vermessungsarbeiten während der Baudurchführung/Bestandsaufnahmen;
- Freimachung des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung;
- Baugrunduntersuchung während der Baudurchführung;
- Baustoffprüfungen;
- Gutachten, wenn erforderlich;
- Schutzmaßnahmen nach dem Bundes-Immissions-schutzgesetz;
- Brand- und Wasserschutzanlagen;
- Lichtzeichenanlagen und deren Steuerung;
- Beleuchtungsanlagen;
- Verkehrssicherheit;
- Sicherung und Absperrung der fertig gestellten Anlage;
- Wiederherstellungsarbeiten, z. B. bauliche Grünanlagen;
- Kosten für Winterbau;
- Entschädigungsleistungen für befristete baubedingte oder sonstige unvermeidliche Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke;
- Auflagen aus Belangen des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Denkmalschutzes, soweit es den angemessenen Rahmen nicht übersteigt;
- Umsatzsteuer, soweit nicht vom Vorsteuerabzug absetzbar;
- Investitionssteuer.

### 2.7.5 Verwaltungskosten

Bis auf abweichende Regelungen dieser Anlage unter Nummer 2.5.3 (besonderes Landesinteresse) sind Planungsleistungen nach der HOAI für ÖPNV-Vorhaben als Verwaltungskosten nach dem GVFG nicht förderfähig.

### 2.7.6 Erschließungskosten (vorhabenbedingte Erschließung)

## 3 Zuwendungsvoraussetzungen

- 3.1 Die Maßnahme muss zur Verbesserung des ÖPNV beitragen und mit baulich und verkehrlich einwandfreien Lösungen wirtschaftlich und zweckmäßig geplant sein (Notwendigkeitsnachweis).
- 3.2 Der Zuwendungsempfänger ist Eigentümer des Grundstückes oder kann einen Pacht- oder Nutzungsvertrag für die Dauer der Zweckbindung nachweisen (Bewirtschaftung/Pflege/Wartung).
- 3.3 Alle baulichen Anlagen sind so herzustellen, dass sie den Anforderungen mobilitätsbehinderter Menschen entsprechen (barrierefrei).
- 3.4 Die kommerzielle Nutzung von Abstellanlagen (P+R, B+R) zur Deckung der Kosten oder tarifliche Verknüpfung mit Verkehrsbetrieben sind nicht förderschädlich, soweit sie nicht gewinnorientiert ausgerichtet sind.

## 4 Sonstige Zuwendungsbestimmungen und Auflagen bei Bewilligungen

### 4.1 Zweckbindungsdauer

- |                          |          |
|--------------------------|----------|
| - Haltestelle/Wendeplatz | 15 Jahre |
| - ZOB                    | 20 Jahre |
| - P+R-Anlage             | 20 Jahre |

- B+R-Anlage 15 Jahre
- Bahnhofsvorplatz 20 Jahre
- Strab- und Obusanlagen 25 Jahre

Die zuständige Bewilligungsbehörde kann entsprechenden Wertausgleich verlangen, wenn Zweckentfremdung in diesem Zeitraum eintritt.