

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Franziska Leschewitz und Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 02. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. November 2020)

zum Thema:

Barrierefreie Bushaltestellen

und **Antwort** vom 20. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Franziska Leschewitz (LINKE) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25 422
vom 2. November 2020
über Barrierefreie Bushaltestellen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Bezirke um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Bushaltestellen gibt es aktuell?

Antwort zu 1:

In Berlin gibt es ca. 6.500 Richtungshaltestellen.

Frage 2:

Wie viele Bushaltestellen sind barrierefrei (mindestens 16 cm hoch und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet) ausgebaut? Bitte nach Bezirken aufgliedern.

Antwort zu 2:

Bushaltestellen sind bis auf wenige Ausnahmen Teil des öffentlichen Straßenlandes und liegen damit in der Baulast der Bezirke. Deren jeweilige Antwort sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg:
„Über den Stand des barrierefreien Ausbaus an Bushaltestellen hat das Bezirksamt keine Übersicht.“
- Lichtenberg:
„Diese Daten werden im Bezirk Lichtenberg nicht statistisch erfasst. Eine Ermittlung des Bestandes und der Ausstattung ist zeit- und personalintensiv und kann weder aktuell bei der derzeitigen angespannten Personalsituation unter COVID-19-Bedingungen noch später zusätzlich geleistet werden.“
- Marzahn-Hellersdorf:
„Hierzu liegen dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Marzahn-Hellersdorf keine Zahlen vor. Hier muss die BVG angefragt werden.“
- Pankow:
„Eine diesbezügliche Statistik der Bushaltestellen in Pankow, die mindestens 16 cm hoch und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet sind, gibt es nicht.“
- Reinickendorf:
„Im Bezirk Reinickendorf wird hierüber keine Statistik geführt.“
- Tempelhof-Schöneberg:
„Darüber werden hier bisher keine Aufzeichnungen geführt, da sie für die Aufgabenerfüllung nicht benötigt werden. Da die Ausbaumaßnahmen, jedenfalls für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg, ausschließlich durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanziert werden, geht das Bezirksamt davon aus, dass die Senatsverwaltung selbst über Aufzeichnungen verfügt, wie viele Haltestellen sie finanziert hat.“
- Treptow-Köpenick: siehe Anlage

Frage 3:

Wie viele Bushaltestellen wurden seit 2017 mit einem Bord von 16 cm und wie viele mit einem Bord von 22 cm umgebaut? Bei wie vielen Bushaltestellen konnten auch die 16 cm nicht umgesetzt werden?

Antwort zu 3:

Die Antworten der jeweiligen Bezirke sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg:
„Über den Stand des barrierefreien Ausbaus an Bushaltestellen hat das Bezirksamt keine Übersicht.“
- Lichtenberg:
„Diese Daten werden im Bezirk Lichtenberg nicht statistisch erfasst. Eine Ermittlung des Bestandes und der Ausstattung ist zeit- und personalintensiv und kann weder aktuell bei der derzeitigen angespannten Personalsituation unter COVID-19-Bedingungen noch später zusätzlich geleistet werden.“
- Marzahn-Hellersdorf:
„Seit 2017 wurden in Marzahn-Hellersdorf keine Bushaltestellen mit dem Bord von 22 cm eingebaut. Alle Maßnahmen wurden mit dem Bord von 16 cm umgesetzt.“
- Pankow:
„Eine Erhebung hierzu liegt nicht vor.“
- Reinickendorf:
„Seit 2017 wurden im Bezirk Reinickendorf 18 Bushaltestellen barrierefrei mit einem Auftritt von 16 cm umgebaut.“
- Spandau:
„Was Borde mit 22 cm Höhe betrifft, verfügen wir in ganz Berlin bisher nur an einer

einzigsten Bushaltestelle darüber, nämlich an der Haltestelle „Obstallee“ und das auch nur auf einer Seite (stadteinwärts).“

- Tempelhof-Schöneberg:
„Es wurden seit 2017 2 Bushaltestellen mit Auftritt 16 cm umgesetzt.“
- Treptow-Köpenick:
„61 Bushaltestellen sind insgesamt im Bezirk mit einem Auftritt (Bord) von 16 cm baulich ausgeführt worden. Es wurde keine Haltestelle mit einem Bordauftritt von 22 cm umgebaut.“

Frage 4:

Wie weit sind die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Abstimmungen, eine entsprechende Prioritätenliste zum Umbau von Haltestellen (Haltestellenkataster) zu erstellen?

Antwort zu 4:

Hierzu verweise ich auf die Antwort zu der Frage 2 der Schriftlichen Anfrage 18/22692 vom 30.01.2020: „Bereits vor längerer Zeit wurde den bezirklichen Tiefbauämtern durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine Liste der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zur Verfügung gestellt, die eine Rangfolge der am meisten genutzten Haltestellen durch Rollstuhlfahrende aufzeigt. Dies stellt keine Prioritätenliste dar, kann aber im Einzelfall dazu dienen, einen Schwerpunkt auf die Haltestelle mit der größeren Wirkung für diese Nutzergruppe zu legen. Letztlich unterliegt die Entscheidung aber den allein zuständigen bezirklichen Tiefbauämtern.“

Aufgrund der fehlenden Bearbeitungskapazitäten der Bezirke ist es derzeit nicht darstellbar, eine Prioritätenliste bzw. ein Kataster zeit- und kostenaufwändig erstellen zu lassen. Auch dessen Pflege müsste durch die Baulastträger gewährleistet werden können, was aktuell nicht der Fall ist, wie sich insbesondere aus den Antworten der Bezirke zu Frage 5 ergibt.

Frage 5:

Wie weit ist die Umsetzung des im Nahverkehrsplan verankerten Ziels, die finanziellen und personellen Voraussetzungen für einen kontinuierlichen und beschleunigten Umbau bis 2022 zu schaffen?

Antwort zu 5:

Die Antworten der jeweiligen Bezirke sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg:
„Es sind hierzu noch keine Planungen vorhanden“
- Marzahn-Hellersdorf:
„Darüber kann das Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßen, keine Auskunft geben.“
- Pankow:
„Bisher konnten die finanziellen und personellen Voraussetzungen für einen kontinuierlichen und beschleunigten Umbau nicht erfüllt werden. Derzeit steht für die Bearbeitung der Prioritätenliste zum Umbau von Haltestellen (Haltestellenkataster) dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) kein Fachpersonal zur Verfügung.“
- Reinickendorf:
„Hinsichtlich einer personellen Verstärkung für die Umsetzung des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen ist im Bezirk Reinickendorf nichts bekannt. Finanzielle Mittel können

nur über die Sonderprogramme bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgerufen werden.“

- Spandau:
„Am Geld scheitert es nicht. Das Problem sind fehlende Planungskräfte in den Bezirken und das zu lange dauernde Genehmigungsverfahren (vgl. Nr. 4).“
- Tempelhof-Schöneberg:
„Es stehen aktuell keine Ingenieurinnen und Ingenieure für die Planung und Bauleitung zur Verfügung. Im Bezirkshaushalt 2020/21 sind dafür keine Personalstellen vorhanden. Ob im Bezirkshaushalt 2022/23 Stellen enthalten sein werden, wird zum geg. Zeitpunkt politisch zu diskutieren sein.“
- Treptow-Köpenick:
„Dem Bezirk stehen weder die finanziellen noch die personellen Voraussetzungen zur Verfügung, um einen kontinuierlichen und beschleunigten Umbau von Bushaltestellen bis zum Jahr 2022 zu schaffen. In den letzten Jahren erfolgte der Umbau vorzugsweise im Zuge von Straßenbaumaßnahmen des Sonderprogramms Straßeninstandsetzung, zum Teil finanziert aus Eigenmitteln des Bezirks.“

Das Thema war mehrfach Gegenstand von Schriftlichen Anfragen und auch der Beratung zum Haushalt 2020/2021. Ich verweise wiederum auf die Antwort zu Frage 2 der Schriftlichen Anfrage 18/22692 vom 30.01.2020: „Hierfür muss jede Behörde im Rahmen ihrer Ressortverantwortung die notwendigen Voraussetzungen schaffen. Unabdingbar ist daher, dass dafür in der Laufzeit des Nahverkehrsplans (NVP) bei den Straßenbaulastträgern die erforderlichen personellen, fachlichen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden.“

In der 2. Lesung zum Haushaltsgesetz 2020/2021 am 013.11.2019 im Hauptausschuss hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Bericht 13 zum Einzelplan 07, Kapitel 0730, Titel 52115 ausführlich zur Problemlage und zur Lösungsmöglichkeit Stellung genommen:

„...Es bedarf daher, um die gesetzlichen Vorgaben des PBefG auch nur annähernd erreichen zu können, einer konzertierten Aktion bzw. einer Konzentration von Zuständigkeit, Personal- und Finanzressourcen im Land, um das formulierte Ziel von 200 barrierefreien Haltestellen pro Jahr zu erreichen. Die organisatorischen Konsequenzen wurden für den Radwegeausbau mit der GB infraVelo GmbH bereits gezogen und sollten für den Haltestellenumbau in analoger Form initiiert werden.“

Es bestünde auch die Möglichkeit der Bündelung dieser Aufgabe in einem oder mehreren Bezirken auf deren Wunsch hin. Gemäß § 3 Abs. 3 AZG können „einzelne Aufgaben der Bezirke ... durch einen Bezirk oder mehrere Bezirke wahrgenommen werden. Im Einvernehmen mit den Bezirken legt der Senat die örtliche Zuständigkeit durch Rechtsverordnung fest.“

Die Bezirksverordnetenversammlung Reinickendorf hatte sich mit Beschluss 1369/XX-01 ebenfalls für eine Zentralisierung ausgesprochen. Nach Ansicht der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz muss eine solche Initiative jedoch von den für diese Aufgabe zuständigen Bezirken ausgehen. Auch dann wären die finanziellen und personellen Voraussetzungen aber durch das Abgeordnetenhaus zu schaffen.

Ergänzend wurde in der letzten „Amtsleiter/in-Sitzung Straße“ am 29.09.2020 zur Vereinfachung des Verfahrens der Übergang des Straßensanierungsprogrammes und dessen Mittel von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz an die

Bezirke als beispielgebende Regelung diskutiert, da dies zu einer Konzentration von Zuständigkeit und Finanzmitteln führt. Zudem werde damit der zusätzliche Bearbeitungsaufwand bei der Senatsverwaltung für die Verwaltung der Bauplanungsunterlage und die spätere Freigabe der Mittel zur auftragsweisen Bewirtschaftung durch die Bezirke vermieden. Das Verfahren wird von den Bezirken als sehr aufwändig bezeichnet, zudem sind die Möglichkeit der Aussteuerung mit Blick auf die Gesamtstadt für die Senatsverwaltung angesichts der Bearbeitungskapazitäten der Bezirke nur minimal.

Frage 6:

Wie viele Bushaltestellen und in welchem Zeitraum werden mit einem Kasseler Sonderbord (22 cm) ausgestattet (nach Bezirken aufgliedern)?

Antwort zu 6:

Die Antworten der jeweiligen Bezirke sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg:
„Wenn Haltestellen gebaut werden sollten, dann ausschließlich mit 16 cm Borden.“
- Lichtenberg:
„Es liegen hierzu keine Informationen vor, bisherige Planungen gehen von 16 cm aus.“
- Marzahn-Hellersdorf:
„Keine.“
- Pankow:
„Siehe hierzu Beantwortung zu Frage 5.“
- Reinickendorf:
„Es wurden keine Bushaltestellen mit einem 22 cm Auftritt gebaut.“
- Spandau:
„In Spandau sind seit 1 ½ Jahren vier weitere Haltestellen mit Einstiegsborden 22 cm über Fahrbahnoberkante geplant.“
- Tempelhof-Schöneberg:
„Da dem Bezirk aktuell weder die personellen noch die finanziellen Voraussetzungen vorliegen, können dazu keine Angaben gemacht werden.“
- Treptow-Köpenick:
„für Treptow-Köpenick Fehlmeldung“

Frage 7:

Was hat die Erprobung der BVG einer Bushaltestelle, die 22 cm hoch ist, ergeben und welche Erkenntnisse wurden hieraus für die Machbarkeit des barrierefreien Umbaus der Bushaltestellen gezogen?

Antwort zu 7:

Die Erprobung wurde systematisch von der BVG durchgeführt und ausgewertet, sodass die Ergebnisse die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die Lage versetzten, zusammen mit der BVG technische Vorgaben für die Anfahrbarkeit von Haltestellen zu entwickeln. Diese fanden Einzug in den Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP). Das 22 cm hohe Bord ermöglicht einen vollständig barrierefreien Ein- und Ausstieg ohne Rampe, benötigt jedoch auch gesicherte und freie An- und Abfahrtsflächen, um das parallele Halten an der Haltestelle zu gewährleisten.

Leider sind die räumlichen Voraussetzungen zur Errichtung (vgl. NVP, Anlage 6) nicht

überall gegeben und können auch nicht geschaffen werden. Dennoch ist der Einsatz eines 22 cm hohen Bordes immer als Ausgangspunkt der Planung zu wählen. Die Anlage 6 des NVP enthält auf Grundlage der Erprobung der BVG eine genaue Beschreibung, welche Bedingungen (insbesondere Länge des An- und Abfahrtsweges) für eine sichere Nutzbarkeit sicher zu stellen sind.

Die Barrierefreiheit bedingt ferner ausreichend Bewegungsraum an der Haltestelle. Auch hierzu sind die Minimalbedingungen in Anlage 6 des NVP festgelegt.

Frage 8:

Wenn laut Nahverkehrsplan 22 cm die Regellösung sein sollen, wie erklärt sich dann, dass der Bezirk Spandau den Umbau aller Bushaltestellen mit einer 16 cm Bordhöhe plant bzw. bereits 20 Bushaltestellen dementsprechend umgebaut hat? (https://www.berliner-woche.de/spandau/c-bauen/busstopp-wird-barrierefrei_a258922)

Antwort zu 8:

Wie in der Antwort zu Frage 7 ausgeführt, sind die räumlichen Voraussetzungen zur Errichtung von 22 cm hohen Borden nicht überall gegeben und können auch nicht überall geschaffen werden. Wenn Haltestellen mit 22 cm hohen Borden gestaltet sind, müssen die vorgegebenen An- und Abfahrtslängen (vgl. NVP, Anlage 6) eingehalten werden oder die Haltestellen als Kap ausgebaut sein, welche in gerader Linie anfahrbar sind. Hierfür müssen u. a. längere An- und Abfahrtswege für die Busse frei gehalten werden als bei Haltestellen mit niedrigeren Borden.

Der Bezirk Spandau ist nach hiesigem Kenntnisstand der bisher einzige Bezirk, in dem eine Bushaltestelle mit einem 22 cm hohen Bord errichtet wurde. Darüber hinaus sind durch den Bezirk vier weitere solcher Haltestellen geplant und deren Finanzierung beantragt.

Frage 9:

An wie viele Bushaltestellen wird die Verkehrssituation im Hinblick auf Konflikte zwischen Radverkehr und den Nutzer*innen des ÖPNV, gerade auch unter Berücksichtigung der Belange von Sehbehinderung oder Mobilitätseinschränkung, kritisch eingeschätzt?

Antwort zu 9:

Die Antworten der jeweiligen Bezirke sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg:
„Grundsätzlich gibt es an allen Omnibushaltestellen neben Radwegen immer ein Potenzial für Konflikte zwischen Zu- Fuß Gehenden und Radfahrenden, da sich Verkehrswege kreuzen. Es sind jedoch keine Konfliktschwerpunkte im Bezirk bekannt.
Auf dem Gehweg angelegte Radwege werden in der Regel mit mindestens 2,50 m Abstand an den Wartebereichen von Omnibushaltestellen herumgeführt oder vorbeigeführt. Gefahrenpotenzial für Verkehrsteilnehmende, insbesondere für Menschen mit Sehbehinderung oder Mobilitätseinschränkung, stellen zum Teil Sichthindernisse, wie Leuchtenkandelaber, Werbung an Seitenteilen von Bushaltestellen und alle Radwege, welche an den Haltestellen zu dicht unter (1,50 m) an der Bordsteinkante geführt werden, dar. Abhilfe können hier baulich angelegte Buskaps und/oder Radfahrstreifen sein.“

Radwege sind als solche oft wegen unzureichender optischer Abgrenzung und Kennzeichnung von den Gehwegbereichen/Wartebereichen an Haltestellen schlecht oder erst spät zu erkennen, was ebenfalls zu Konflikten führen kann. Die Abgrenzung durch weiße Markierung kann hier Abhilfe schaffen.“

- Lichtenberg:
„Diese Daten werden im Bezirk Lichtenberg nicht statistisch erfasst. Konflikte entstehen aber an fast allen Haltestellen – auch bei Tram-Haltestellen - und sind fast ausschließlich von den Radfahrenden provoziert. Die Unkenntnis oder Ignoranz der Verkehrsregeln fördern diese Konflikte.“
- Marzahn-Hellersdorf:
„Eine genaue Anzahl der oben genannten Bushaltestellen kann von Seiten des SGA Marzahn-Hellersdorf nicht genannt werden. Jedoch weisen alle bisher nicht barrierefrei umgebauten Bushaltestellen nicht immer den notwendigen verkehrssicheren Zustand auf, was vom SGA kritisch angesehen wird.“
- Pankow:
„Eine Erhebung hierzu liegt nicht vor.“
- Reinickendorf:
„Hierzu wurden im Bezirk Reinickendorf bisher keine Untersuchungen durchgeführt, somit kann keine entsprechende Einschätzung abgegeben werden.“
- Spandau:
„Grundsätzlich ist die Situation an Bushaltestellen immer dann kritisch, wenn der Radweg nicht über die Fahrbahn, sondern über den Gehweg geführt wird.“
- Steglitz-Zehlendorf:
„Das SGA hat keine Erkenntnisse über aktuelle Nutzungskonflikte bei den im Bezirk existierenden Bushaltestellen. Es geht davon aus, dass ihm solche Nutzungskonflikte von Nutzenden oder von der BVG benannt worden wären.“
- Tempelhof-Schöneberg:
„Dem Bezirksamt sind Einzelfälle bekannt, über die Gesamtzahl werden keine Aufzeichnungen geführt.“
- Treptow-Köpenick:
„Das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick sieht im nachgefragten Sinn grundsätzlich ein Problem, Radfahrende aus Platzgründen durch die sogenannte Wartefläche der Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu führen. Eine Übersicht, wie viele Haltestellen das im Bezirk bereits betrifft, liegt nicht vor.“

Frage 10:

Welche Haltestellen sollen prioritär barrierefrei umgebaut werden und für welche Bushaltestellen ist der barrierefreie Umbau bis Ende 2021 bereits geplant? Bitte nach Bezirken auflisten.

Antwort zu 10:

Ziel des Senats ist es, alle Bushaltestellen in Berlin barrierefrei auszubauen. Wie in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt, liegt die Zuständigkeit dafür jedoch bei den Bezirken.:

Die Antworten der jeweiligen Bezirke sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg:
„Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin plant langfristig im Rahmen seiner personellen Kapazitäten und den zur Verfügung stehenden Mitteln alle Omnibushaltestellen des Linienverkehrs barrierefrei umzubauen. Priorität sollen hierbei Haltestellen haben, welche von mehreren Omnibuslinien angefahren werden oder

Bestandteil eines Straßenumbauvorhabens sind. Der barrierefreie Umbau der Omnibushaltestelle in der Blücherstraße hinter Brachvogelstraße ist bis Ende 2021 bereits geplant.“

- Lichtenberg:
„Im Fachbereich liegen derzeit Planungen für drei Haltestellen, die ggf. in 2021 umgesetzt werden können, wenn die Mittelbewilligung durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erfolgt und die tangierenden Maßnahmen ebenfalls in diesem Zeitraum durchführbar sind.“
- Marzahn-Hellersdorf:
„Aktuell sind folgende Bushaltstellen bis Ende 2021 geplant:
- Lemkestraße/Lübecker Straße_2 Stk
- Cecilienstraße/Oberfeldstraße_1 Stk
- Marzahner Promenade 30_2 Stk
- Giesestraße nahe J.-Offenbach-Platz_2 Stk“
- Pankow:
„Einen Fahrplan der bezirklichen Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in Pankow gibt es nicht, da für die Bearbeitung dieses Sonderprogramms kein Fachpersonal im SGA zur Verfügung steht.“
- Reinickendorf:
„Als nächste Maßnahme ist der Umbau der Bushaltestelle Hechelstraße/Scharnweberstraße geplant, hierfür liegt die Finanzierung vor. Weiterhin sind die Bushaltestellen in der Burgfrauenstraße zwischen Berliner Straße und Hohefeldstraße und die Bushaltestellen Antonienstraße/Auguste-Viktoria-Allee in Planung.“
- Spandau:
„Siehe Antwort zu Frage 4.“
- Steglitz-Zehlendorf:
„Geplant ist der barrierefreie Umbau der Bushaltestelle in der Schloßstraße gegenüber dem Steglitzer Kreisel. Darüber hinaus werden alle Bushaltestellen im Zuge von investiven Bauvorhaben und größeren Instandsetzungsmaßnahmen barrierefrei umgebaut. In 2021 ist der barrierefreie Umbau folgender Haltestellen geplant:
- Steglitzer Damm zwischen Munsterdamm und Bismarckstraße
- Hindenburgdamm zwischen Klingsorstraße und Haydnstraße (Westseite)“
- Tempelhof-Schöneberg:
„Das Bezirksamt plant im Rahmen von Bauvorhaben, in denen Straßenräume bzw. -abschnitte komplett erneuert und umgebaut werden, die vorhandenen Haltestellenstandorte gleich mit barrierefrei auszubauen. Konkret ist aktuell das Bauvorhaben „Bahnhofstraße Lichtenrade“ mit 4 Haltestellen, bauliche Umsetzung ab 2021“
- Treptow-Köpenick:
„Ein prioritärer Umbau erfolgt im Bezirk Treptow-Köpenick nur im Zuge größerer Fahrbahninstandhaltungsmaßnahmen. Eine Planung, losgelöst von eigenen Straßenbauinstandsetzungen, wäre nur denkbar, wenn die entsprechende Mittelbereitstellung durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz kontinuierlich den Bezirken zugesagt werden könnte. Die Amtsleitungen der Straßen- und Grünflächenämter haben mehrfach die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz darauf hingewiesen, dass die Mittelbereitstellung nicht ansatzweise den Bedarfen gerecht wird. Darüber hinaus ist das Antrags- und Bewilligungsverfahren für diese Mittel langwierig.“

Frage 11:

Wie ist der voraussichtliche bzw. beantragte Mittelabruf in 2020 und 2021 aus den für die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen vorgesehenen Titeln des Haushaltsplans 2020/21 (0730/52115, 0730/72019, 2920/89113) und SIWA (SIWANA IV/73000)? Bitte auflisten nach Bezirken und konkrete Auflistung der umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen. Wie viele Anträge aus den Bezirken oder der BVG liegen vor?

Antwort zu 11:

Die folgende Übersicht bildet lediglich den derzeitigen Stand ab. Die Einreichung der Bauplanungsunterlagen für die Maßnahmen der Bezirke unterliegt keiner festgelegten Frist, entsprechend werden die Unterlagen für alle zur Verfügung stehenden Titel des barrierefreien Ausbaus im Laufe des Jahres bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eingereicht. Bisher reichen die vorhandenen finanziellen Mittel im Haushalt der Senatsverwaltung und aus SIWA für die Finanzierung der eingereichten Bauplanungsunterlagen aus.

0730/52115: Unterhaltungsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen (verfügbar pro Haushaltsjahr 2020/2021: 650 T€)

Folgende aufgeführte Vorhaben werden nach gegenwärtigem Stand durch diesen Titel im Haushalt 2020/2021 finanziert:

Spandau:	Falkenseer Chaussee / Zeppelinstraße (ca. 70 T€)
Marzahn-Hellersdorf:	Bitterfelder Str. / Klettwitzer Str. (ca. 42 T€)
Reinickendorf:	Hechelstraße (ca. 50 T€)

0730/72019: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (2020: 3 Mio. €, 2021: 5 Mio. €)

Die Mittel des Titels wurden bislang noch nicht für den barrierefreien Ausbau eingesetzt, da einerseits die Anzahl der vorliegenden Anträge der Bezirke dieses nicht erforderte. Andererseits wurde dieser Titel 0730/72019 mit dem Haushalt 2020/2021 neu eingerichtet, um den Kommunalinvestitionsprogrammtitel 0290/72019 „Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen“ mit Auslaufen des Programms ab dem Jahr 2021 zu ersetzen, für welchen nun eine Verlängerung bis Ende 2022 kommuniziert worden ist. Die noch verfügbaren Mittel für 0730/72019 liegen für das Jahr 2020 bei 995.000,00 €. Der Deckungsvermerk des Titels wurde genutzt, um deckungsgleiche Titel zu stärken.

2920/89113: Zuschuss an die BVG für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen (2020: 1 Mio. €, 2021: 1 Mio. €)

Derzeit sind keine Ausbaumaßnahmen bekannt, die die BVG auf ihren eigenen Grundstücken realisiert.

9810/73000: SIWA - Barrierefreier Neu- und Ausbau von Bushaltestellen (für 2020 und 2021: 4.502.473,85 €)

Bislang waren die alternativ zur Verfügung stehenden Titel für den barrierefreien Ausbau auskömmlich, wodurch bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt dieser Titel ausschließlich für Neubaumaßnahmen von Haltestellen genutzt wurde. Bei einer Erhöhung der

Antragsanzahl der Bezirke für den barrierefreien Ausbau, wird auch dieser Titel dafür in Anspruch genommen werden.

2920/72019: Kommunalinvestitionsprogramm - Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (2020: 1,5 Mio. €, 2021: 133 T€)

Einer der wichtigsten Titel für den barrierefreien Ausbau, der gegenwärtig genutzt wird, der Titel 2920/72019 des Kommunalinvestitionsprogramms „Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen“, wurde in der Frage nicht gelistet. Er sollte Vollständigkeit halber aber Erwähnung finden. Die Programmlaufzeit wurde nach aktuellem Kenntnisstand von Ende des Jahres 2020 bis Ende des Jahres 2021 verlängert. Der Umgang mit den noch laufenden Vorhaben wird derzeit vorbereitet und abgestimmt.

Für die nachstehend aufgeführten Maßnahmen (Realisierung und auch Planung) läuft gegenwärtig eine Finanzierung mit Mitteln des Titels 2920/72109. Die Gesamtkosten aller Vorhaben basierend auf den Ergebnissen der Prüfung der Bauplanungsunterlagen belaufen sich auf ca. 3,5 Mio. €. Die noch offenen Kosten belaufen sich nach derzeitigem Kenntnisstand auf insgesamt ca. 2,3 Mio. € (Anschlussfinanzierung bzw. Übergang/Nutzung anderer Titel des barrierefreien Ausbaus in Vorbereitung).

Charlottenburg-Wilmersdorf:	M27 (diverse Haltestellen), Teplitzer Straße, Hubertusallee, Olivaer Platz Süd, Steinplatz / Hardenbergstraße, Amerikahaus / Hardenbergstraße,
Lichtenberg:	Falkenberger Chaussee/Vincent-van-Gogh-Straße
Marzahn-Hellersdorf:	Myslowitzer Straße
Pankow:	M 27 Bf Pankow Florastraße, verschiedene Haltestellen Linien X54, 155, 107
Reinickendorf:	Breitenbachstraße
Spandau:	19 Haltestellen, Ferdinand-Friedensburg-Platz
Steglitz-Zehlendorf:	Rathaus Steglitz, Ostpreussendamm-Stadion Lichterfelde,
Treptow-Köpenick:	Grünauer Straße/Keltensteig, Am Falkenberg/Preußenweg, Schnellerstraße/Wasserstraße, Schnellerstraße (stadtein- und stadtauswärts)

Für folgende weitere Bushaltestellen liegen Anträge vor, die derzeit bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bearbeitet werden und noch keinem Titel zugeordnet wurden. Die erforderlichen Mittel können noch nicht beziffert werden, da die Bauplanungsunterlagen noch nicht abschließend geprüft wurden.

Charlottenburg-Wilmersdorf:	8 Haltestellen Neu-Westend, 2 Haltestellen M45
Marzahn-Hellersdorf:	Jaques-Offenbach-Platz / Giesestraße, Marzahner-Promenade 30, Cecilienstraße / Oberfeldstraße, Lemkestraße / Lübecker Straße
Mitte:	U-Bf Pankstraße, Boyenstraße
Spandau:	Johannesstift / Schönwalder Allee, 22 Haltestellen
Treptow-Köpenick:	2 Haltestellen am Adlergestell

Frage 12:

Wie ist der Bearbeitungsstand des Gesamtkonzeptes für die Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung?

Antwort zu 12:

Nachdem die Federführung für die Erarbeitung des „Gesamtkonzept für Menschen mit Behinderung“ im Frühjahr 2020 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zugeordnet worden war, hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz der Senatskanzlei die Bearbeitung zügig nach Abschluss der Verhandlungen zum BVG-Verkehrsvertrag zugesagt. Vor dem Hintergrund der andauernd hohen Arbeitsintensität bei den BVG-Vertragsverhandlungen, entgegen der ursprünglichen Verhandlungsplanung auch über den Sommer, sowie der pandemiebedingten Einschränkungen, konnte die Auftaktveranstaltung mit den zu beteiligenden Verbänden und Senatsverwaltungen noch nicht durchgeführt werden. Um die Probleme im Detail besser kennen zu lernen und verstehen zu können, die sich für Menschen mit Behinderung in der Kombination und Verknüpfung der verschiedenen Angebote im Rahmen des Gesamtkonzeptes ergeben, hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unter anderem in der „AG Bauen und Barrierefrei“ um inhaltliche Vorschläge und Hinweise gebeten, der Vorschlag zur Absenkung der Eigenbeteiligung am sog. Taxikonto des Sonderfahrdienstes und zur Zusammenarbeit wurde gerne angenommen.

Frage 13:

Welche finanziellen Mittel stehen den Bezirken als Straßenbaulastträger zur Verfügung, um neue Bushaltestellen errichten zu können?

Antwort zu 13:

Die Antworten der jeweiligen Bezirke sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg
„Dem Bezirk Friedrichshain- Kreuzberg von Berlin stehen keine bezirklichen Mittel zur Verfügung, um neue Bushaltestellen errichten zu können. Es stehen nur begrenzte Mittel aus einem Sonderprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zum barrierefreien Umbau von Haltestellen auf Antrag in auftragsweiser Bewirtschaftung zur Verfügung.“
- Lichtenberg:
„Keine zweckgebundenen bezirklichen Haushaltsmittel, nur im Rahmen der Investitionsplanung.. Die Mittel müssen anhand einer durch die Straßenbaubehörde erstellten Bauplanungsunterlage bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen beantragt werden. Dort werden die Unterlagen geprüft und an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz weitergegeben. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz stellt dann die Mittel bereit. Voraussetzung ist jedoch, dass der Straßenbaubehörde ausreichend Haushaltsmittel dafür zweckgebunden bereitgestellt werden.“
- Marzahn-Hellersdorf:
„Die Finanzierung erfolgt von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz durch freigegebene Mittel speziell für den Bau von Bushaltestellen. Das erfolgt meist im Laufe eines Jahres. Über Mittel aus einer Investitionsmaßnahme, die den Bau einer

Bushaltestelle beinhaltet. Zum geringen Teil aus Unterhaltungsmitteln in Verbindung mit Straßeninstandsetzungsarbeiten die eine Bushaltestelle betreffen.“

- Pankow:
„Derzeit stehen dem SGA Pankow keine finanziellen Mittel für den Umbau neuer Bushaltestellen zur Verfügung.“
- Reinickendorf:
„Die zur Verfügung stehenden bezirklichen Mitteln für die Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes lassen keinen Neubau oder barrierefreien Umbau von Bushaltestellen zu.“
- Steglitz-Zehlendorf:
„Spezielle Mittel für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen stehen im Bezirkshaushalt nicht zur Verfügung. Der Umbau muss entweder aus den Mitteln eines investiven Bauvorhabens oder aus Mitteln, die die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur Verfügung stellt, finanziert werden.“
- Tempelhof-Schöneberg: „Dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg stehen KEINE eigenen Mittel zur Verfügung. Siehe auch Antwort zu Frage Nr. 5.“
- Treptow-Köpenick:
„Dem Bezirk Treptow-Köpenick stehen keine eigenen Mittel mit der Zweckbestimmung „Bau neuer Bushaltestellen“ zur Verfügung.“

Für den Neubau von Bushaltestellen steht den Bezirken derzeit ergänzend der SIWA-Titel „Barrierefreier Neu- und Ausbau von Bushaltestellen“ (Kapitel 9810/73000) zur Verfügung. Der Titel wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verwaltet. Die Mittel werden den Bezirken durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung basierend auf einer geprüften Bauplanungsunterlage zur Verfügung gestellt.

Frage 14:

Welche Bushaltestellen sind aus welchen finanziellen Mitteln 2019 und 2020 neu errichtet worden?

Antwort zu 14:

Die Antworten der jeweiligen Bezirke sind nachfolgend aufgeführt.

- Friedrichshain-Kreuzberg:
Es sind Omnibushaltestellen barrierefrei aus dem Sonderprogramm SIWANA vor der Friedenstraße Nr. 13 und Nr. 16 und aus dem Sonderprogramm Radverkehrsinfrastrukturprogramm vor Mehringdamm Nr. 77 in den Jahren 2019 und 2020 umgebaut worden. Neue Bushaltestellen sind in 2019 und 2020 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin nicht errichtet worden.
- Lichtenberg:
 - „Seehausener Straße (Unterhaltungsmaßnahme)
 - Vincent-van-Gogh-Straße
 - Einbecker Straße/Rosenfelder Straße (Unterhaltungsmaßnahme)
 - Schottstraße (Unterhaltungsmaßnahme)
 - Mellenseestraße / Sewanstraße (beide Haltestellen)
- Marzahn-Hellersdorf:
 - „Myslowitzer Straße_2Stk (barrierefreier Ausbau) Gülzower Straße_3 Stk (barrierefreier Ausbau)
 - Bitterfelder Straße/Klettwitzer Straße_1 Stk (im Zuge des Radwegeprogramms mitfinanziert)

- Hellersdorfer Straße/Gülzower Straße_1 Stk (barrierefreier Ausbau)
- Hellersdorfer Straße (U-Bahnhof Kaulsdorf-Nord)_2 Stk (Verbesserung von Umsteigepunkten im ÖPNV)“
- Pankow:
„Über KInv-Bescheid, Kap. 2920, Titel 72019 wurden folgende Bushaltestellen barrierefrei 2019 und 2020 ausgebaut:
 - Gaillardstraße Fahrtrichtung S+U Pankow, (Buslinie M27)
 - Mühlenstraße Fahrtrichtung S+U Pankow, (Buslinie M27, 155)
 - S+U Pankow Fahrtrichtung Hadlichstraße, (Buslinie M27, 155)
 - S+U Pankow Fahrtrichtung S+U Jungfernheide, (Buslinie M27)“
- Reinickendorf:
„Im Zuge der Baumaßnahme Oranienburger Straße und Hennigsdorfer Straße wurden/werden die vorhandenen Bushaltestellen barrierefrei ausgestattet. Hierfür wurden investive Mittel verwandt.“
- Steglitz-Zehlendorf:
„In den Jahren 2019 und 2020 sind im Bezirk Steglitz-Zehlendorf folgende Bushaltestellen neu errichtet worden:
 - Kaiser-Wilhelm-Straße/Alt-Lankwitz
 - Kaiser-Wilhelm-Straße/Edenkobener Weg“
- Tempelhof-Schöneberg:
„KEINE“
- Treptow-Köpenick:
Im Jahr 2019 wurde die Haltestelle Baumschulenstraße/Südostallee und Sonnenallee/Heidekampweg errichtet. Im Jahr 2020 erfolgte der Bau von zwei Haltestellen im Adlergestell zwischen Rudower Chaussee und Köpenicker Straße.“

Die Realisierung des Bushaltestellenneubaus für die Haltestellen Blumberger Damm Geriatriezentrum (Marzahn-Hellersdorf), Groß-Ziethener-Chaussee (Neukölln) und Dämeritzsee (Treptow-Köpenick) wurde angeschoben. Der dafür zur Verfügung stehende SIWA-Titel beinhaltet seit diesem Haushaltsjahr nicht mehr nur die Möglichkeit des Haltestellenausbaus, sondern auch des Neubaus.

Berlin, den 20.11.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Anlage 6 – Anforderungen der Barrierefreiheit an Platzangebot und Anfahrbarkeit von Bushaltestellen

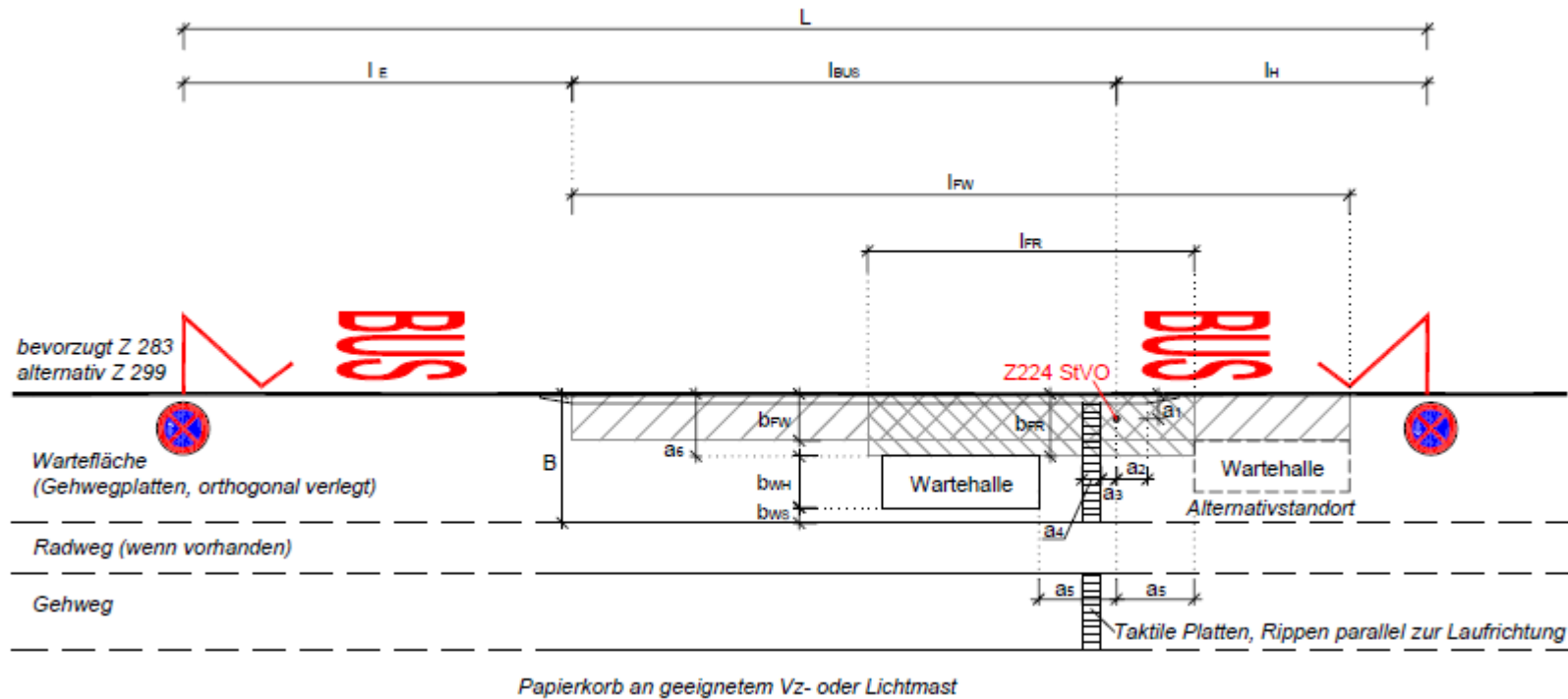
Inhaltsüberblick

I	Anforderungen an Haltestellen am Fahrbahnrand	1
I.1	Musterzeichnung.....	1
I.2	Maßangaben.....	2
II	Anforderungen an Haltestellen mit Haltestellenkap	4
II.1	Musterzeichnung.....	4
II.2	Maßangaben.....	5



Die Musterzeichnungen und die Maßangaben stellen keine Musterlösungen für alle potenziellen Haltestellenstandorte dar. Sie dienen primär der Konkretisierung der räumlichen Anforderungen zur Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit hinsichtlich der Anfahrbarkeit von Haltestellen durch Busse sowie der für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen erforderlichen Warte- und Bewegungsflächen an den Haltestellen.

I Anforderungen an Haltestellen am Fahrbahnrand

I.1 Musterzeichnung



Legende

-  Geometr. Ausstattung
-  anzuordnende Hst.-Vz/Markierung

I.2 Maßangaben

Für die optimale Anfahrbarkeit ist der "Kasseler Sonderbord" zu verwenden (ggf. "Euro-Bord"). Hieraus ergeben sich folgende Maße und Abhängigkeiten (alle Maße in [m]):

Entwicklung im Fahrbahnbereich		Einfachhaltestelle (Gelenkbus)				Doppelhaltestelle (Gelenkbus)				Hinweise
		Bordauftritt durchg. 16 cm		Bordauftritt 22 cm über I _{FR}		Bordauftritt durchg. 16 cm		Bordauftritt 22 cm über I _{FR}		
		Vorzugsmaß	Mindestmaß	Vorzugsmaß	Mindestmaß	Vorzugsmaß	Mindestmaß	Vorzugsmaß	Mindestmaß	
L	Verkehrslänge	49,00	45,00	55,00	52,00	71,00	65,00	77,00	72,00	Mindestmaß führt zu Hineinragen in den durchgehenden Fahrstreifen und Nutzung des nächsten Fahrstreifens bei der Ausfahrt.
I_E	Einfahrlänge (vor Standfläche des Busses)	21,00	19,00	25,00	22,00	21,00	19,00	25,00	22,00	
I_{Bus}	Standfläche des Busses	18,00	18,00	18,00	18,00	40,00	38,00	40,00	38,00	
I_H	Ausfahrlänge (hinter führendem Z 224)	10,00	8,00	12,00	10,00	10,00	8,00	12,00	10,00	
I_{FW}	Länge des Bereichs für wartende Fahrgäste	28,00	26,00	28,00	26,00	50,00	46,00	50,00	46,00	Das Maß I _{FW} reicht immer bis 8,0 m hinter dem führenden Z224. Vom Beginn I _{FW} bis 1,0 m hinter führendem Z224 ist der Sonderbord einzubauen, zzgl. Übergangsbereiche.
Entwicklung im Seitenraum		Ein- und Mehrfachhaltestellen		Hinweise	Weitere Abstandsmaße		Ein- und Mehrfachhaltestellen		Hinweise	
		Vorzugsmaß*	Mindestmaß				Vorzugsmaß	Mindestmaß		
B	Gesamtbreite bis Gehbahn bzw. Radweg	4,15	2,65	Breite der anschließenden Geh- und ggf. Radwege nach AV zu §7 BerlStrG	a₁	Abstand H-Mast vom Fahrbahnrand	1,00	0,80	Kubus: Abstand zur Kante.	
b_{FW}	Mindestbreite des Bereichs für wartende Fahrgäste	2,00	1,50	Möglichst von Einbauten wie Anschlagssäulen, Bäumen usw. frei halten. In der WH: bis zu den Seitenteilen bzw. Sitzen.	a₂	Abstand H-Mast vom Ende Sonderbord (vorn)	1,00	0,50	Kubus: Abstand zur Kante.	
b_{FR}	Mindestbreite im Bereich für Rollstuhlnutzer	>2,50	2,50	Bei Bordauftritt 22 cm Maße wie b _{FW} . Von jeglichen Einbauten frei halten. In der WH: bis zu den Seitenteilen bzw. Sitzen.	a₃	Abstand H-Mast vom Auffindestreifen	0,70	0,50		
I_{FR}	Länge des Bereichs für Rollstuhlnutzer	10,50	10,50	Das Maß I _{FR} reicht immer bis 2,5 m hinter dem führenden Z224.	a₄	Breite des Blindenleitstreifens	>0,60	0,60		
b_{WH}	Breite der Wartehalle	1,65	1,00	Mindestmaß = WH ohne Seitenteile (eingeschränkter Wetterschutz)	a₅	Mindestabstand WH zum führenden Z224	2,50	2,00	Bei WH vor führendem Z224 größeren Abstand anstreben.	
b_{WS}	Breite des Sicherheitsstreifens hinter WH	0,25	0,25		a₆	Mindestabstand WH-Dach zu Bordkante	1,00	0,80		

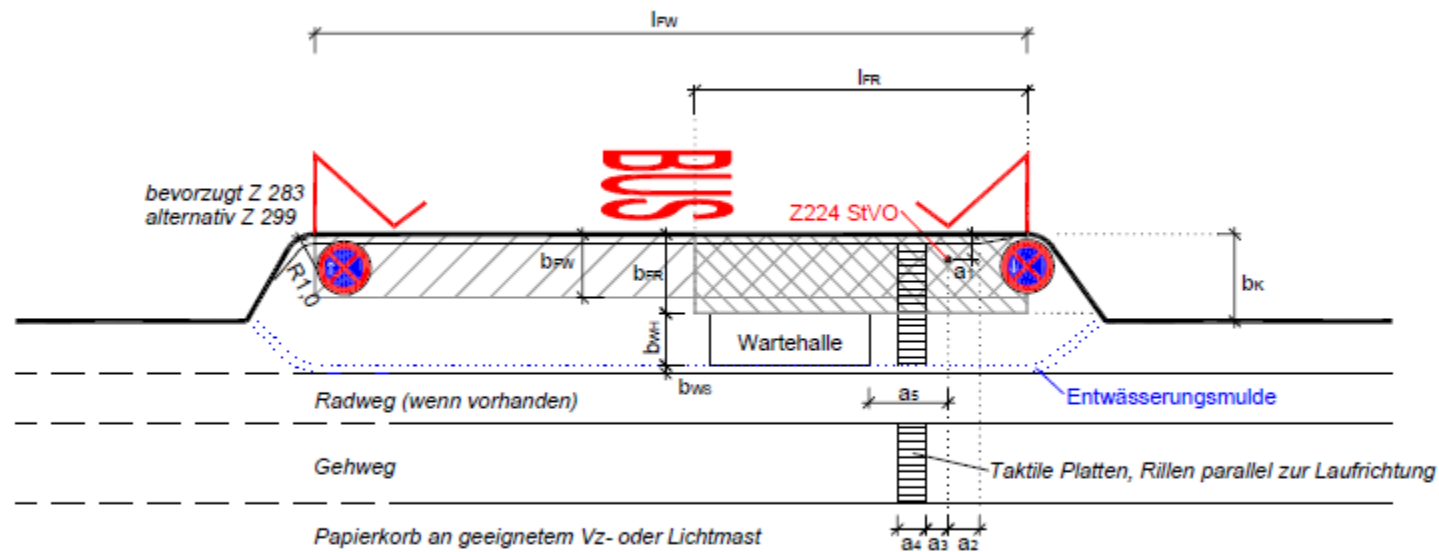
* In Zusammenhang mit der Flächenverfügbarkeit und den Vorgaben der AV Geh- und Radwege bzw. den entsprechenden entwurfstechnischen Vorschriften zum Berliner Straßengesetz

Benachbarte Entwurfselemente sollen nicht beide mit Unterschreitung des Vorzugsmaßes dimensioniert werden. Bei Doppelhaltestellen ist ein Abstand von 4,0 m (Mindestmaß: 2,0 m) zwischen den Bussen berücksichtigt.

Bei Einsatz des Bordes mit 22 cm Auftritt wird dieser nur von Beginn I_{FR} bis 1m hinter dem führenden Z 224 verbaut. Von Beginn I_{FW} bis Beginn I_{FR} ist dann der 16-cm-Bord sowie die Rampe zum 22-cm-Bord einzubauen.

II Anforderungen an Haltestellen mit Haltestellenkap

II.1 Musterzeichnung



Legende

- Geometrie / Ausstattung
- Vorschlag zu Entwässerungslösung
- anordnungspflichtige Hst.-Vz/Markierung

II.2 Maßangaben

Für die optimale Anfahrbarkeit ist der "Kasseler Sonderbord" zu verwenden (ggf. "Euro-Bord"). Hieraus ergeben sich folgende Maße und Abhängigkeiten (alle Maße in [m]):

Entwicklung im Fahrbahnbereich		Einfachhaltestelle (Gelenkbus)				Doppelhaltestelle (Gelenkbus)				Hinweise	
		Bordauftritt durchg. 16 cm		Bordauftr. 22 cm ab Beginn l_{FR}		Bordauftritt durchg. 16 cm		Bordauftr. 22 cm ab Beginn l_{FR}			
		Vorzugsmaß*	Mindestmaß	Vorzugsmaß	Mindestmaß	Vorzugsmaß	Mindestmaß	Vorzugsmaß	Mindestmaß		
l_{FW}	Länge des Bereichs für wartende Fahrgäste	22,50	21,50	22,50	21,50	44,50	41,50	44,50	41,50	Vom Beginn l_{FW} bis 1,0 m hinter führendem Z224 ist der Sonderbord einzubauen, zzgl. Übergangsbereiche.	
Entwicklung im Seitenraum		Ein- und Mehrfachhaltestellen		Hinweise	Weitere Abstandsmaße				Ein- und Mehrfachhaltestellen		Hinweise
		Vorzugsmaß*	Mindestmaß						Vorzugsmaß	Mindestmaß	
b_K	Mindestkaptiefe	2,75	2,00 ¹	Der Abstand zum durchgehenden Fahrstreifen soll 0,25 m betragen, um geradlinige Anfahrbarkeit zu gewährleisten. **	a_1	Abstand H-Mast vom Fahrbahnrand		1,00	0,80	Kubus: Abstand zur Kante.	
b_{FW}	Mindestbreite des Bereichs für wartende Fahrgäste	2,00	1,50	Möglichst von Einbauten wie Anschlagsäulen, Bäumen usw. frei halten. In der WH: bis zu den Seitenteilen bzw. Sitzen.	a_2	Abstand H-Mast vom Ende Sonderbord (vorn)		1,00	0,50	Kubus: Abstand zur Kante.	
b_{FR}	Mindestbreite im Bereich für Rollstuhlnutzer	>2,50	2,50	Bei Bordauftritt 22 cm Maße wie b_{FW} . Von jeglichen Einbauten frei halten. In der WH: bis zu den Seitenteilen bzw. Sitzen.	a_3	Abstand H-Mast vom Auffindestreifen		0,70	0,50		
l_{FR}	Länge des Bereichs für Rollstuhlnutzer	10,50	10,50	Das Maß l_{FR} reicht immer bis 2,5 m hinter dem führenden Z224, der Bereich ist zwingend von Einbauten (siehe b_{FW}) frei zu halten.	a_4	Breite des Blindenleitstreifens		>0,60	0,60		
b_{WH}	Breite der Wartehalle	1,65	1,00	Mindestmaß = WH ohne Seitenteile (eingeschränkter Wetterschutz)	a_5	Mindestabstand WH zum führenden Z224		2,50	2,00	Bei WH vor führendem Z224 größeren Abstand anstreben.	
b_{WS}	Breite des Sicherheitsstreifens hinter WH	>0,25	0,25		a_6	Mindestabstand WH-Dach zu Bordkante		1,00	0,80		

* In Zusammenhang mit der Flächenverfügbarkeit und den Vorgaben der AV Geh- und Radwege bzw. den entsprechenden entwurfstechnischen Vorschriften zum Berliner Straßengesetz

** Ziel ist die geradlinige Anfahrbarkeit, ggf. ist eine zusätzliche Freihaltung im Vorfeld der Haltestelle notwendig, Musterlösungen sind zu entwickeln.

Benachbarte Entwurfselemente sollen nicht beide mit Unterschreitung des Vorzugsmaßes dimensioniert werden. Die Gesamtlänge des Kaps hängt von der baulichen Ausgestaltung der Anschlussbereiche im Einzelfall ab. Zur Orientierung können an jedem Ende etwa 3,0 m kalkuliert werden. Bei Doppelhaltestellen ist ein Abstand von 4,0 m (Mindestmaß: 2,0 m) zwischen den Bussen berücksichtigt.