

## **Stadtratsvorlage**

### **Grundsatzbeschluss zur Realisierung des Stadtbahnprogrammes Halle ´25**

#### **Inhaltsverzeichnis**

1. Veranlassung/Zielstellung
2. Inhalte des Rahmenantrages zum Stadtbahnprogramm Halle ´25
  - 2.1 Allgemeines
  - 2.2 Stufen des Stadtbahnprogrammes
  - 2.3 Umsetzungskonzept
3. Projektstruktur/Aufgabenteilung
  - 3.1 Allgemeines
  - 3.2 Der Steuerkreis
  - 3.3 Aufgabenteilung Stadt/HAVAG
4. Finanzierung
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
6. Familienverträglichkeitsprüfung
7. Nachweis der Barrierefreiheit

#### **Anlagen**

1. Übersichtsplan
2. Organigramm
3. Zielliniennetz 2025
4. Rahmenterminplan
5. Finanzierungsplan
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten vom 02.08.2011
7. Familienverträglichkeitsprüfung

## **1. Veranlassung/Zielstellung**

Die Straßenbahn ist und bleibt das wesentlichste Verkehrsmittel im halleschen Nahverkehrssystem. Voraussetzung für ein wirtschaftliches wie auch attraktives Verkehrsangebot ist eine gut ausgebaute Infrastruktur. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahrzehnten liegt dabei der Schwerpunkt nicht auf Neubauvorhaben. Vielmehr soll im Einklang mit dem laufenden Stadtumbauprozess das zur Sicherung der Erschließung der Stadtteile langfristig notwendige Netz ausgebaut werden.

Um die Finanzierung der in den nächsten Jahren anstehenden Ausbauvorhaben zu sichern, gilt es, eine möglichst hohe Förderquote bei den Einzelmaßnahmen zu erzielen. Damit können sowohl die Eigenmittelanteile der Stadt wie auch der HAVAG sowie der Stadtwerke (HWS, EVH) minimiert werden. Neben den einschlägigen Förderprogrammen des Landes (Entpflichtungsgesetz und in besonderen Bereichen Städtebaufördermittel) soll auch das GVFG-Programm des Bundes zur Finanzierung genutzt werden. Dieses Bundesprogramm setzt ein minimales Finanzvolumen von 50 Mio. € voraus. Außerdem sind entsprechend der GVFG-Förderrichtlinie des Bundes nur Streckenabschnitte mit besonderem bzw. unabhängigem Bahnkörper förderfähig. Für die übrigen Teilabschnitte wird eine Förderung nach dem üblichen Förderprogramm des Landes, jedoch zu einem höheren Fördersatz (gemäß Stadtbahnprogramm 90 %) angestrebt.

Vor diesem finanziellen Hintergrund hat die Stadt gemeinsam mit der HAVAG und den Stadtwerken im November 2010 einen Rahmenantrag zur Aufnahme in das ÖPNV-Bundesprogramm gestellt. Nach positiver Vorprüfung durch das Land werden diese Unterlagen jetzt beim Bund geprüft. Im Ergebnis der bisher geführten Gespräche mit den Vertretern des Bundes und des Landes wird unter der Voraussetzung der positiven Prüfung durch den Bund eine 90 %-ige Förderquote für förderfähige Anlagenteile in Aussicht gestellt. Dies setzt einen fortgeschrittenen Planungsstand für die zu realisierenden Projekte voraus. Diese Vorleistungen (Erarbeitung der jeweiligen Vorplanungen) sind unabhängig vom Förderprogramm des Bundes notwendig, da zuerst unaufschiebbare Vorhaben wie Steintor und Böllberger Weg anstehen. Diese müssen in jedem Fall – auch bei ggf. geringeren Förderquoten – dringend saniert werden.

Auf Grundlage des Rahmenantrags, der bereits für die Stufe 1 vorliegenden Wirtschaftlichkeitsnachweise (Standardisierte Bewertung), der bisher geführten Gespräche und den positiven Erfahrungen des Bundes mit dem derzeit in Halle durchgeführten Straßenbahnprojekt „Halle-Neustadt-Riebeckplatz-Büschdorf“ ist mit einer für alle Beteiligten günstigen Gesamtfinanzierung zu rechnen.

Da das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) in der aktuellen Fassung bis 2019 begrenzt ist, ist es notwendig, die Vorhaben zügig zu bearbeiten und möglichst viele Vorhaben im Geltungszeitraum zu beginnen. Dies soll über entsprechend straffe Programmstrukturen analog dem laufenden Straßenbahnprojekt sichergestellt werden. Das hallesche Stadtbahnprogramm ist bewusst langfristig bis 2025 angelegt, um auch für ggf. aufzulegende Nachfolgeprogramme des Bundes einen qualifizierten Bedarf nachzuweisen. In Gesprächen wurde die Möglichkeit der Fertigstellung von bis 2019 begonnenen Vorhaben in den Folgejahren bereits in Aussicht gestellt.

## **2. Inhalte des Rahmenantrages zum Stadtbahnprogramm 2025**

### **2.1 Allgemeines**

Die im vorliegenden Rahmenantrag enthaltenen Maßnahmen sind in der Anlage 1 dargestellt. Sie enthalten insbesondere die Streckenabschnitte, die seit 1990 nicht grundhaft ausgebaut werden konnten. Der Abschnitt vom Südstadtring bis Beesen ist vorerst nicht enthalten. Hier ist zu gegebener Zeit in Abhängigkeit von der tatsächlichen städtebaulichen Entwicklung der Silberhöhe bei Bedarf über eine nachträgliche Aufnahme zu entscheiden.

Auf Hinweis des Bundes wurde das Stadtbahnprogramm in 3 Stufen unterteilt, deren Wirtschaftlichkeit separat nachzuweisen ist. Grundlage dieser Untersuchungen bilden umfangreiche Verkehrserhebungen (Zählungen, Befragungen), Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen und ein darauf aufbauendes prognostiziertes Fahrgastpotential.

Dieses bildete dann die Grundlage für die Optimierung eines Zielliniennetzes. Parallel dazu wurden skizzenhaft „Prinziplösungen“ für eine noch zu führende technische Planung erarbeitet. Diese bilden die Grundlage für die Abschätzung der Baukosten, der Kostenteilung (vorabgestimmt mit den Stadtwerken [Versorgungsträgern]) und der Prüfung der Förderfähigkeit.

Für die erste Stufe wurde die Wirtschaftlichkeit nach dem bundeseinheitlichen Verfahren der sogenannten „Standardisierten Bewertung“ mit einem Kosten/Nutzen-Faktor von 1,58 nachgewiesen. Für die 2. und 3. Stufe laufen die entsprechenden Berechnungen noch.

Die Umsetzung der Vorhaben ist als Komplexmaßnahme vorgesehen. Somit werden auch die Folgemaßnahmen, wie z. B. Leitungsverlegungen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser), mit einer höchstmöglichen Förderquote realisiert.

## **2.2 Stufen des Stadtbahnprogramms**

Die Ausbaustufen sind weitgehend identisch mit dem heutigen Liniennetz bzw. dem nur in Details von heutigen liniennetzabweichenden Zielnetz (siehe Anlage 3) und folgen dem Verlauf entsprechend der Linien bzw. Linienbündel. Darüber hinaus gibt es noch sogenannte Ergänzungsmaßnahmen im Gesamtnetz, die auch in der Stufe 3 enthalten sind. (Die ungeordneten Vorhabenummern resultieren aus der Planungshistorie. Um Verwechslungen z. B. beim Fördermittelgeber vorzubeugen werden diese so beibehalten.) Nachfolgend sind dies:

### Stufe 1 (Linie 1, Frohe Zukunft bis Veszpremer Straße):

1. Verlängerung Frohe Zukunft (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 8.2
  - neue, mobilitätsbehindertengerechte Endstelle zwischen den Straßen Frohe Zukunft und Helmut-Just-Straße mit Busverknüpfung (BL 25 und ggf. OBS) und P+R, etc.
2. Dessauer Straße - Vorhaben Nr. 8.1
  - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
  - Querschnittsoptimierung
3. Steintor – Vorhaben Nr. 7
  - komplexer Ausbau des Knotensystems (Roßplatz bis Krausenstraße und der Ludwig-Wucherer-Straße bis Emil-Abderhalden-Straße)
4. Große Steinstraße – Vorhaben Nr. 13
  - möglichst komplexer Ausbau einschließlich (Teil-)Bereich Joliot-Curie-Platz
5. Rannischer Platz – Vorhaben Nr. 4.2
  - möglichst komplexer Ausbau
6. Torstraße (ggf. ohne städtische Beteiligung) – Vorhaben Nr. 4.1
  - möglichst komplexer Ausbau
7. nördlicher Böllberger Weg (nördlich Hafenbahntrasse) – Vorhaben Nr. 5.1
  - komplexer Ausbau

8. südlicher Böllberger Weg (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 5.2
  - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
9. Südstadtring (nur HAVAG) - Vorhaben Nr. 17.3 und 17.4
  - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
  - Ersatz der Wendeschleife Südstadt durch eine Haltestelle in Straßenmitte
  - Busverknüpfung Wörmlitz (BL 23)
10. Endstelle Veszpremer Straße (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 17.1
  - Busverknüpfung (BL 24) und Endstelle für die SL 1 (neu) und 2 (neu)

#### Stufe 2 (Linie 5, Ammendorf bis Kröllwitz):

1. Merseburger Straße (Ammendorf bis Hauptbahnhof) – Vorhaben Nr. 14.1/2 und 14.4
  - Regelkonforme Querschnittsaufteilungen
  - mobilitätsbehindertengerechte, sichere Haltestellen
  - P+R und Busverknüpfung in Ammendorf
  - Realisierung in mehreren Abschnitten
2. Magdeburger Straße – Vorhaben Nr. 29
  - Schaffung Besonderer Bahnkörper
3. Mansfelder Straße West (westl. Schiffersaale) – Vorhaben Nr. 2.2
  - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
  - Separierung Radverkehr/Straßenbahnverkehr
4. Gimritzer Damm/Heideallee – Vorhaben Nr. 27
  - komplexer Ausbau
5. Brandbergweg (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 26
  - Minimierung der Eingleisigkeit

#### Stufe 3 (Linien 3, Trotha bis Beesen und Linie 8, Gebiet Giebichenstein bis Elsa-Brändström-Straße und Ergänzungsnetz):

1. Gebiet Burg Giebichenstein – Vorhaben Nr. 11 und 12
  - Optimierung der Erschließung zwischen Seebener Straße, Reilstraße und Mühlweg (zu den Inhalten wird noch eine Variantenuntersuchung geführt)
2. Bernburger Straße – Vorhaben Nr. 16
  - Querschnittsoptimierung
3. Große Ulrichstraße (nördl. Teil) - Vorhaben Nr. 10
  - komplexer Ausbau
4. Elsa-Brändström-Straße– Vorhaben Nr. 28
  - Querschnittsoptimierung
  - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
5. Paul-Suhr-Straße (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 31
  - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau

6. Zwischenendstelle Neustadt und ggf. P+R-Platz Neustadt (nur HAVAG) - Vorhaben Nr. 19.5 und 19.6
  - neue Wendemöglichkeit westlich Schwimmhalle für Linie 2 (neu)
7. Endstelle Hauptbahnhof (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 24
  - separates Wendegleis voraussichtlich unter dem Bahnhof-Brücken (Linie 12)
8. Freiimfelder Straße – Vorhaben Nr. 15
  - Querschnittsoptimierung
  - mobilitätsbehindertengerechter Haltestellenausbau
9. Damaschkestraße (nur HAVAG) – Vorhaben Nr. 30
  - Querschnittsoptimierung

## **2.3 Umsetzungskonzept**

Auf Grund des derzeit nur bis 2019 angelegten Bundesprogrammes ist die Stadt bestrebt, mit Ihren begrenzt verfügbaren Eigenmitteln die für sie vordringlichsten Projekte (siehe Anlagen) zu realisieren. Dies ist mit einer teilweisen Überlappung der Stufen 1 und 2 möglich.

So können neben den aus städtischer Sicht wichtigen Vorhaben der Stufe 1:

- Steintor,
- Böllberger Weg,
- Rannischer Platz,
- Joliot-Curie-Platz/Große Steinstraße

auch wesentliche Punkte der Stufe 2 wie Gimritzer Damm und Merseburger Straße bzw. der Stufe 3 Große Ulrichstraße (ggf. als Umleitungsstrecke für das Steintor) realisiert bzw. mindestens begonnen werden.

Im Hinblick auf die noch offene Förderung/Finanzierung haben die bis 2019 nicht begonnenen Vorhaben bezüglich der Finanzierung nachrichtlichen Charakter.

Die im Stadtbahnprogramm enthaltenen Einzelmaßnahmen werden in üblicher Weise (Haushaltssatzung, Gestaltungsbeschluss, ...) dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Über den ausnahmsweisen Verzicht auf o. g. Beschlüsse entscheidet der Steuerkreis wenn die Gesetzeslage (z. B. Gemeindeordnung) diese Möglichkeit im Einzelfall überhaupt bietet. Über derartige Entscheidungen ist der Stadtrat mindestens im Rahmen des Quartalsberichtes zu informieren.

## **3. Projektstruktur/Aufgabenteilung**

### **3.1 Allgemeines**

Das Vorhaben umfasst alle Fassetten der Stadtplanung und Stadtentwicklung und wird sicher das zentrale Bauvorhaben der Stadt Halle in den nächsten Jahren. Dabei gilt das Augenmerk nicht nur den unmittelbaren Interessen des ÖPNV sondern der sachgerechten Optimierung des Straßenraumes für alle Nutzer und die Anwohner bzw. ansässigen Gewerbetreibenden. Die zügige Umsetzung der Einzelmaßnahmen ist nur bei enger kollegialer Zusammenarbeit aller Beteiligten möglich. Dazu werden die bewährten Strukturen des laufenden Straßenbahnprojektes „Halle-Neustadt-Riebeckplatz-Büschdorf“ weitgehend übernommen.

Die Projektstruktur ist in der Anlage 5 als Organigramm dargestellt.

### **3.2 Der Steuerkreis**

Die Komplexität des Vorhabens bedingt, dass wesentliche Entscheidungen z. B. über

- strategische Festlegungen,
- Finanzmittelbedarf,
- Bestätigung von Planungsinhalten und Freigaben von Projektschritten,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Maßnahmen der Verkehrslenkung in Bauzuständen,

von den Stadtwerken und der Stadt Halle gemeinsam getroffen werden.

Hierfür wird ein Steuerkreis gebildet, in dem die Stadt Halle durch die Beigeordneten für Planen und Bauen sowie für Finanzen und die Stadtwerke durch 2 Geschäftsführer vertreten sind.

Der Steuerkreis entscheidet laufend über die wesentlichen Vorhaben des Gesamtprojektes im Sinne des Satzes 1. Sowohl die Vertreter der Stadt als auch die Vertreter der Stadtwerke sind berechtigt, jeweils spätestens zwei Wochen vor Sitzung des Steuerkreises Einzelpunkte zur Beschlussfassung einzubringen.

Im Steuerkreis werden die jeweiligen Vertreter einstimmige Beschlüsse fassen. Wird dies nicht erreicht, werden die strittigen Punkte der Oberbürgermeisterin über die Beigeordnetenkonferenz der Stadt Halle zur Entscheidung vorgelegt.

Der Steuerkreis tagt in regelmäßigen Abständen. Die Geschäftsbesorgung erfolgt durch die HAVAG. Auf ausdrücklichem Wunsch der Stadtverwaltung Halle kann die HAVAG zur Einberufung einer Steuerkreissitzung innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntwerden einer derartigen Aufforderung verpflichtet werden.

Der Steuerkreis wird von seinem Vorsitzenden geleitet. Dieser beruft die Sitzung ein, legt die Sitzungspunkte vorab fest und bringt den übrigen Teilnehmern dies zur Kenntnis. Er lässt die Sitzungsergebnisse protokollarisch festhalten.

Den Vorsitz für das 1. Kalenderjahr führt ein Vertreter der Stadtwerke. In den folgenden Jahren wird der Vorsitz jeweils abwechselnd für ein Kalenderjahr einem Vertreter der Stadt bzw. von einem Vertreter des Vorhabenträgers wahrgenommen.

### **3.3 Aufgabenteilung Stadt/HAVAG**

#### Aufgaben der HAVAG – Maßnahmeträger

Die HAVAG ist als Maßnahmeträger für die Realisierung der Einzelvorhaben incl. aller Ingenieurbauwerke sowie der übrigen Folgemaßnahmen (förderfähige und nicht förderfähige) zuständig. Darüber hinaus ist die HAVAG zuständig (auch finanziell) für alle mit dem Bau der Straßenbahntrasse verbundenen Folgemaßnahmen, z. B. Umbaumaßnahmen im Verkehrsraum bis hin zu Maßnahmen, die sich aus Auflagen im Genehmigungsverfahren ergeben, wie beispielsweise landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

Die HAVAG übernimmt die Projektleitung und die Koordinierung des Gesamtprojektes. Im Hinblick auf das Rechtsverhältnis zu Dritten (z. B. Versorgungsträgern) kann es im Einzelfall geboten sein, dass die Stadt als Vorhabenträger auftritt. Zwischen HAVAG und Versorgungsträgern werden gesonderte Verträge geschlossen.

Die HAVAG veranlasst bei der Stadt Halle bzw. dem Landesverwaltungsamt die Durchführung von Verfahren zur Schaffung von Baurecht für die einzelnen Vorhaben.

Bei Bebauungsplanverfahren wirkt die HAVAG unterstützend mit.

Planfeststellungsverfahren werden durch die HAVAG beantragt und als Vorhabenträger betreut. Hierbei wirkt die Stadt unterstützend mit.

Die HAVAG ist zuständig für den Grunderwerb beziehungsweise die Erlangung von Nutzungsrechten für alle für das Vorhaben notwendigen Flächen. Im Falle von heute und/oder künftig städtischen Flächen agiert Sie als Bevollmächtigter der Stadt Halle (Saale) in enger Abstimmung mit dem Liegenschaftsamt.

Für alle im Rahmen des Stadtbahnprogramms zu beauftragenden Leistungen (Planung und Bau von Anlagen der HAVAG – als Maßnahmen bezeichnet – und von folgebedingten Verlegungen Anlagen Dritter – als Folgemaßnahmen bezeichnet) gelten die für die HAVAG verbindlichen Vergaberegelungen.

### Aufgaben der Stadt Halle

Die Stadt wird jede das Stadtbahnprogramm betreffende Information der HAVAG bzw. einem von der HAVAG mit der Abwicklung des Vorhabens beauftragten Dritten unverzüglich und kostenlos zur Verfügung stellen soweit ihr dadurch nicht selbst Kosten bzw. Gebühren durch Dritte in Rechnung gestellt werden. Die HAVAG stellt in jedem Fall sicher, dass die hieraus resultierenden Aufwendungseinsparungen in voller Höhe den Kooperationspartnern gegenüber Dritten zu gute kommen.

Bei der Bereitstellung von Daten, Unterlagen, Genehmigungen etc., die für das Projekt notwendig sind, unterstützen die zuständigen Ämter die HAVAG und bearbeiten die Vorgänge zügig bzw. termingerecht. Über die reinen Beschaffungskosten, die der Stadt ggf. entstehen, hinaus, werden seitens der Stadt dafür keine Gebühren erhoben.

Notwendige Beschlüsse politischer Gremien wird die Stadtverwaltung Halle unverzüglich vorbereiten und diesen zur Entscheidung vorlegen. Die HAVAG wirkt bei der Vorbereitung mit.

## **4. Finanzierung**

Im Hinblick auf die Haushaltslage und die damit verbundenen Auflagen entstehen formell keine Neubeginne von Einzelvorhaben sondern vielmehr eine mit der in Aussicht gestellten 90%-igen Förderquote hoch geförderte Fortsetzungsmaßnahme des laufenden Straßenbahnprojekts „Halle-Neustadt – Hauptbahnhof – Büschdorf“. Die im aktuellen Haushalt eingestellten Einzelvorhaben (z. B. Steintor, Große Ulrichstraße, Gimritzer Damm, Böllberger Weg) sind im Stadtbahnprogramm enthalten und gehen in die Maßnahmeträgerschaft der HAVAG über. Die Investitionszahlungen werden unter der Projektdefinitionsnummer (kameral: Haushaltsstelle) Stadtbahnprogramm Halle '25 in den künftigen Jahren eingeordnet. Die im Haushaltsplan 2011 bereits berücksichtigten Vorhaben Böllberger Weg, nördliche Große Ulrichstraße und Steintor sind im Stadtbahnprogramm enthalten und werden nach Übernahme der Maßnahmeträgerschaft durch die HAVAG der vorgenannten Projektdefinitionsnummer (kameral: Haushaltsstelle) Stadtbahnprogramm Halle '25 zugeordnet.

Zur Gewährleistung einer zügigen termingerechten Realisierung des Stadtbahnprogramms ist eine gesonderte Finanzierung unumgänglich. Da die HAVAG als Maßnahmeträger für alle Vorhaben des Stadtbahnprogramms fungiert und sämtliche Folgemaßnahmen an umzubauenden Verkehrsanlagen, Ver- und- Entsorgungsmedien im Rahmen des Stadtbahnprogramms über den ÖPNV gefördert werden, entstehen keine Planungs- und Bauleistungen für die Stadt Halle. Für die dadurch entstehenden finanziellen Belastungen bei der HAVAG gewährt die Stadt einen

Investitionskostenzuschuss. Dieser ist in jedem Frühjahr für das Folgejahr und die übrigen Projektjahre anzumelden und nach Prüfung durch die Stadt in den Haushalt einzustellen.

Der Stadtrat wird über den tatsächlichen Mittelabfluss im Rahmen der Turnusinformation (Quartalsberichte) durch den Maßnahmeträger informiert. Die Gesamtkosten des Stadtbahnprogrammes belaufen sich auf ca. 305 Mio. €. Der durch die Stadt zu leistende finanzielle Aufwand von ca. 12,5 Mio. € (Netto) (Planungsstand Vorstudie von 2010 als Grundlage des gestellten Rahmenantrages) ist in der Anlage 5 unter „Anteil Stadt“ dargestellt. Nach derzeitigem Kenntnisstand würde dies bedeuten, dass die Stadt einen Eigenanteil von knapp 15 Mio. € Brutto, ca. 1 Mio. € jährlich, bis 2025 aufzubringen hat.

Bei Abweichung gegenüber dem Ergebnis gemäß Beschlusspunkt vorschlag 1 hat die HAVAG in jedem Frühjahr für das Folgejahr und die übrigen Projektjahre den veränderten Bedarf zu begründen. Bei begründetem Mehrbedarf ist gemeinsam nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen.

Innerhalb der Stadtwerke Halle bedarf es zur Sicherstellung der erforderlichen Investitionen in der HWS einer zusätzlichen Investitionsmittelbereitstellung über den gesamten Realisierungszeitraum. Die Sicherstellung ist in den jeweiligen Gremien zu klären.

## **5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten**

Dem Grundsatzbeschluss ist zugestimmt worden (siehe Anlage 6). Zu den Einzelmaßnahmen wird es jeweils eine variantenoffene Vorplanung geben. In die Variantenentscheidung wird der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte wie auch der Runde Tisch Radverkehr in gewohnter Weise einbezogen.

Vor diesem Hintergrund wird die Kritik an der im Rahmenantrag enthaltenen Skizze zur neuen Kopfendstelle am Hauptbahnhof als Hinweis für die noch zu beauftragende Planung berücksichtigt.

## **6. Familienverträglichkeitsprüfung**

Die formelle Prüfung nach dem Kriterienkatalog B liegt als Anlage 7 bei. Wesentliches Ziel des Grundsatzbeschlusses ist die nachhaltige Steigerung der Attraktivität, Barrierefreiheit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Damit ist das Vorhaben voll auf Familienverträglich.

## **7. Nachweis der Barrierefreiheit**

Grundvoraussetzung der Förderung ist der Nachweis der Barrierefreiheit. Im Rahmen der Planung der Maßnahmen wird die Barrierefreiheit beginnend in der Phase Vorplanung kontinuierlich auf Grundlage des mit dem Behindertenbeauftragten abgestimmten Prüfschemas (Grundlage sind die jeweils gültigen Regelwerke) kontrolliert (regelmäßig auch Anlage des Gestaltungsbeschlusses). Dazu erfolgen entsprechende Abstimmungen mit dem Behindertenbeauftragten und den Verbänden zu den jeweiligen Einzelvorhaben.