



Projekt ÖVer.KAnT

Leitfaden für die Einrichtung von Plushaltestellen

IMPRESSUM

Titel der Publikation: Leitfaden für die Einrichtung von Plushaltestellen

Projekt

Kreisübergreifende Angebotsoffensive zum Ausbau und zur Schaffung eines metropolitanen Stadt-Land-Taktes (ÖVer.KAnT)

Fördermittelgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Gesamtprojektleitung

Markus Friebe
Interlink GmbH
Wallstraße 58, 10179 Berlin
friebe@interlink-verkehr.de

Andrew Yomi
Kreis Herzogtum Lauenburg
Barlachstraße 2, 23909 Ratzeburg
yomi@kreis-rz.de

Teilprojektleitung Plushaltestellen

Laura Bornemann
Interlink GmbH
Wallstraße 58, 10179 Berlin
bornemann@interlink-verkehr.de

Julia Stargardt
Kreis Herzogtum Lauenburg
Barlachstraße 2, 23909 Ratzeburg
yomi@kreis-rz.de

Architekt

Leifpeter Reichwald
Architekt Reichwald GmbH
Palmaille 54, 22767 Hamburg
l.reichwald@architekt-reichwald.de

Plushaltestelle Lauenburg, ZOB

Andrew Yomi und Julia Stargardt
Kreis Herzogtum Lauenburg
Barlachstraße 2, 23909 Ratzeburg
yomi@kreis-rz.de und stargardt@kreis-rz.de

Plushaltestelle Trittau, Vorburg

Björn Schönefeld
Kreis Stormarn
Mommensenstraße 14, 23843 Bad Oldesloe
Schoenefeld@kreis-stormarn.de

Plushaltestelle Uetersen, Ostbahnhof und Bad Segeberg, ZOB

Claudius Mozer und Timo Dittmers
SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der
Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg
Ochsenzoller Straße 147, 22848 Norderstedt
C.Mozer@svg-suedwestholstein.de.de und T.Dittmers@svg-suedwestholstein.de

Juli / 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1. DAS PROJEKT ÖVER.KANT UND DER LEITFADEN	4
1.1. Zweck des Leitfadens	4
1.2. Hintergrund	4
2. WAS SIND PLUSHALTESTELLEN?	6
2.1. Vision und Mehrwert	6
2.2. Die drei Funktionen der Plushaltestelle	6
2.3. Typen von Plushaltestellen als Orientierungshilfe	9
3. DIE ÖVER.KANT PLUSHALTESTELLEN-PILOTSTANDORTE	11
3.1. Trittau: Vorburg	12
3.2. Uetersen Rolle im ÖPNV-Netz	12
3.3. Bad Segeberg Rolle im ÖPNV-Netz	16
3.4. Lauenburg	18
4. ANLEITUNG ZUR UMSETZUNGSPLANUNG	22
5. DIE ZEHN SCHRITTE IM ÜBERBLICK	23
5.1. Standortidentifikation (GIS-Analyse, Kurz-Steckbriefe)	23
5.2. Information und Commitment der Politik und Verwaltung	26
5.3. Eignungsprüfung vor Ort (Flächenverfügbarkeit, Eigentum, Baurecht, Erschließung)	29
5.4. Bedarfserfassung, Potenzialanalyse und Beteiligung	30
5.5. Externe Akteure und Partnerschaften	34
5.6. Konkretisierung der Funktionen und Bausteine: Konzeptstudie und Entwurfsvarianten	36
5.7. Wahl der Bauweise: Vergleich Fertigprodukt / Ortbau / Modulbau	39
5.8. Gestaltung und Ausstattung im Detail	43
5.9. Planung des Tiefbaus	48
5.10. Abschluss der Planung und Vorbereitung der Umsetzung	51
6. FINANZIERUNG UND FÖRDERMÖGLICHKEITEN	54
6.1. Kostenrahmen und Richtwerte	55
6.2. Förderprogramme	56
6.3. Betreibermodelle und laufende Kosten	57
7. DIE BAUPHASE	59
7.1. Vergabe und Ausschreibung	59
7.2. Bauablauf und Änderungsmanagement	60
7.3. Erfahrungen und Erfolgsfaktoren aus den Pilotstandorten	61
8. BETRIEB, PFLEGE UND WEITERENTWICKLUNG	63
8.1. Betreiberkonzepte und -modelle	63
8.2. Betriebskosten und Erlösmöglichkeiten	64
8.3. Instandhaltung, Sauberkeit, Sicherheit und Vandalismusprävention	65
8.4. Monitoring und Evaluation	65
8.5. Weiterentwicklung und Anpassung	67
9. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND MARKETING	68
9.1. Begleitende Kommunikation von Planung bis Eröffnung	68
9.2. Eröffnung und Nutzungsaktivierung	69
9.3. Laufende Kommunikation nach Inbetriebnahme	70
10. ZEITBEDARF UND ZEITPLANUNG: VOM PROJEKTSTART BIS ZUR ERÖFFNUNG	72
10.1. Überblick über die Phasen und ihren ungefähren Zeitbedarf	72
10.2. Typische Ursachen für Verzögerungen	72
10.3. Empfehlungen für die Zeitplanung	73
11. FAZIT	74

DER LEITFAD

DEN

1. DAS PROJEKT ÖVER.KANT UND DER LEITFADEN

1.1. ZWECK DES LEITFADENS

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an Beschäftigte in Kommunal- und Kreisverwaltungen sowie an kommunale und kreisweite Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, die Plushaltestellen planen, koordinieren und umsetzen wollen. Plushaltestellen sind Bushaltestellen, die über die Funktion eines reinen Zugangs- und Umsteigepunktes hinaus besondere Infrastrukturen und Angebote bereitstellen. Sie fungieren als Haltestellen, Wohlfühlorte und Servicepunkte des Alltagslebens und machen den öffentlichen Verkehr als umweltverträgliche Mobilitätsoption sichtbar und attraktiv.

Der Leitfaden begleitet den gesamten Weg von der ersten Idee bis zum laufenden Betrieb: Er erläutert die Funktionen und Bausteine von Plushaltestellen, gibt eine Anleitung für den Planungsprozess – von der Standortsuche über die Bedarfserfassung und Bauweisewahl bis zur Gestaltung im Detail – und behandelt Finanzierung, Bau, Betrieb sowie Öffentlichkeitsarbeit. Die Empfehlungen basieren auf den Erfahrungen aus vier Pilotstandorten in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn, die im Rahmen des Projekts ÖVer.KAnT geplant und umgesetzt wurden. Der Fokus liegt dabei auf den besonderen Anforderungen des suburbanen und ländlichen Raums.

Der Leitfaden versteht sich als Orientierungshilfe und Inspiration. Die modulare Grundidee der Plushaltestelle bedeutet, dass jeder Standort eine individuelle Lösung erfordert – der Leitfaden liefert dafür den Rahmen, nicht die fertige Blaupause. Kreise können ihn zudem als Grundlage

nutzen, um eine kreisweite Strategie für den Ausbau von Plushaltestellen zu entwickeln und ihre Kommunen bei der Umsetzung zu unterstützen.

1.2. HINTERGRUND

Dieser Leitfaden wurde im Rahmen des Projekts „Kreisübergreifende Angebots-offensive zum Ausbau und zur Schaffung eines metropolitanen Stadt-Land-Taktes“ (ÖVer.KAnT) erarbeitet. ÖVer.KAnT ist ein gemeinsames Projekt der Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn zur verbesserten Ausgestaltung des öffentlichen Personenverkehrs und zur Stärkung des Umweltverbundes. Die vier Kreise liegen in der Metropolregion Hamburg und gehören als Randkreise der Stadt Hamburg seit vielen Jahren zum Verbundraum des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). Das Projekt wird über die Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des BMV, damals BMDV gefördert.

Das Projekt verfolgt zwei zentrale Ziele: Zum einen soll das ÖPNV-Angebot (Öffentlicher Personennahverkehr) in der Fläche ausgeweitet und über Kreis- und Landesgrenzen hinaus verflochten werden (Teilprojekt 1). Zum anderen sollen die verschiedenen Verkehrsträger stärker miteinander verknüpft und neue Ein- und Umstiegsmöglichkeiten vom motorisierten

Mobilitätsstationen: "räumlich enge Verknüpfung verschiedener Verkehrs- und Mobilitätsangebote" als Beitrag "zur Förderung der Inter- und Multimodalität" (SenUVK, 2021, MobistaR Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlaaen. S. 12)

Individualverkehr (MIV) und Radverkehr in den öffentlichen Verkehr geschaffen werden (Teilprojekt 2). Dabei werden die besonderen Anforderungen eines metropolitenen Raums mit seinen Abstufungen von städtischen über suburbane bis hin zu ländlichen Strukturen berücksichtigt.

Die Plushaltestellen sind ein zentraler Baustein von Teilprojekt 2. Ihre Idee knüpft an das Konzept der Mobilitätsstation an, bei der verschiedene Verkehrs- und Mobilitätsangebote räumlich eng miteinander verknüpft werden (vgl. SenUVK 2021, S. 12). Plushaltestellen erweitern diesen Gedanken gezielt: Neben der Verknüpfung von Mobilitätsangeboten stellen sie auch Angebote bereit, die über die reine Mobilitätsfunktion hinausgehen – etwa Aufenthaltsmöglichkeiten, Nahversorgung oder Treffpunktfunktionen. So werden sie zu Bausteinen der Daseinsvorsorge, die individuell an die Bedarfe ihres Standorts angepasst sind. Die einzelnen Bausteine des Projekts sind in folgender Abbildung dargestellt.

Im Rahmen des Projekts wurden in jedem der vier Kreise Plushaltestellen als Pilotstandorte geplant und umgesetzt (siehe Kapitel 3). Die dabei gewonnenen Erfahrungen bilden die Grundlage für die Empfehlungen dieses Leitfadens. Langfristig wird angestrebt, Plushaltestellen an weiteren geeigneten Standorten in den Kreisen einzurichten.

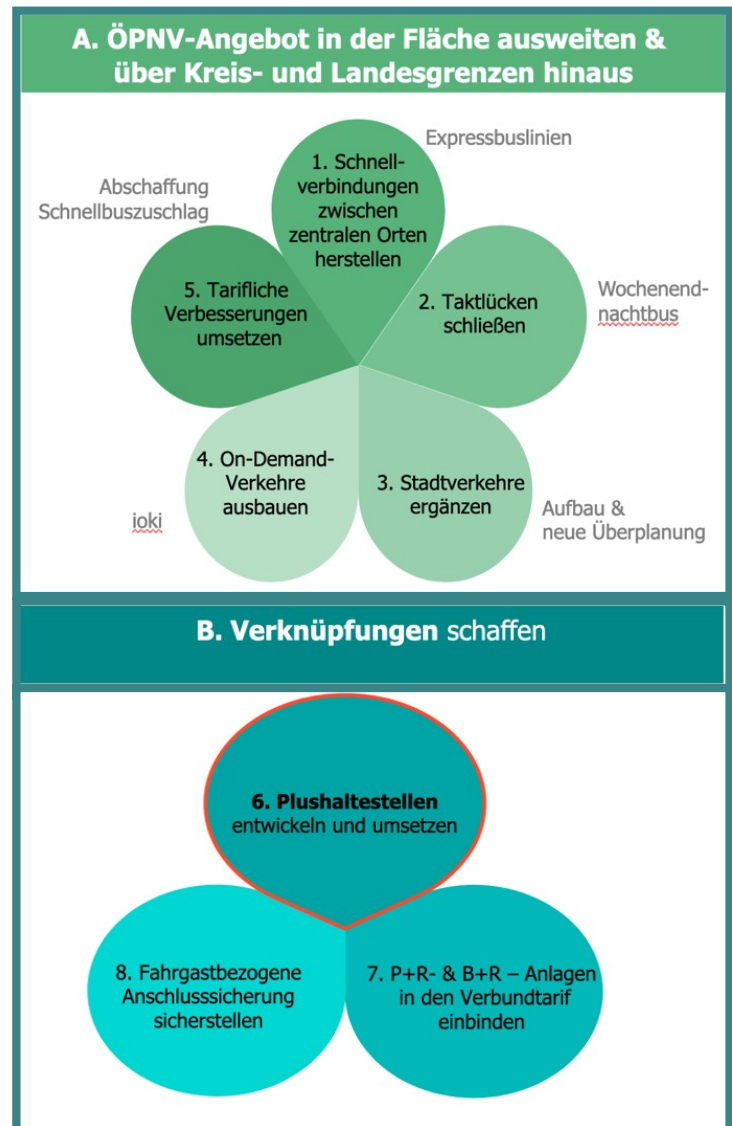


Abbildung 1: Bausteine im Projekt ÖVer.KaNT, eigene Abbildung

2. WAS SIND PLUSHALTESTELLEN?

2.1. VISION UND MEHRWERT

Viele Bushaltestellen im suburbanen und ländlichen Raum bestehen aus nicht viel mehr als einem Mast mit Fahrplan und einer Sitzbank. Sie sind funktional, aber wenig einladend – und spiegeln damit nicht den Anspruch wider, den öffentlichen Verkehr als attraktive Alternative zum eigenen Auto zu positionieren. Gleichzeitig fehlt es an vielen Standorten an einer komfortablen Verknüpfung zwischen Bus, Bahn, Fahrrad und weiteren Mobilitätsangeboten. Gerade in Gemeinden abseits der großen Zentren sind Haltestellen oft einer der wenigen öffentlichen Orte, an denen sich täglich viele Menschen begegnen.

Hier setzt die Vision der Plushaltestelle an: Die Bushaltestelle wird zu einem Ort, der mehr bietet als den Ein- und Ausstieg. Plushaltestellen verknüpfen verschiedene Mobilitätsangebote komfortabel miteinander durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Es werden ortsspezifische Dienstleistungen angeboten, die sich in den Alltag der Nutzenden einfügen (s. Abb. 2). Somit wird der Umstieg angenehmer. Die Bündelung mehrerer Funktionen erlaubt es, Erledigungen entlang der täglichen Wege zu kombinieren – der Weg zur Arbeit wird zugleich zur Gelegenheit, ein Paket abzuholen, regionale Produkte zu kaufen oder das Fahrrad sicher abzustellen. So werden Plushaltestellen zu sozialen Orten, die in Wechselwirkung mit ihrer Umgebung und den Anwohnenden stehen, und etablieren sich als Bausteine der Daseinsvorsorge.

Für Kommunen und Kreise bieten Plushaltestellen damit einen mehrfachen Nutzen: Sie stärken den öffentlichen Verkehr, in-

dem sie den Zugang attraktiver und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln einfacher machen. Sie werten das Ortsbild auf und können zur Belebung von Ortszentren beitragen. Und sie leisten einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz, indem sie alltagstaugliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr schaffen. Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen aus den Pilotstandorten, dass Sekundärfunktionen wie ein Kiosk nicht nur ein Serviceangebot darstellen, sondern auch eine wichtige Rolle für die soziale Kontrolle und Pflege des Standorts übernehmen können: An den Plushaltestellen mit Kioskbetrieb wurde in den ersten Betriebsmonaten eine deutlich geringere Verwahrlosungstendenz beobachtet als an Standorten ohne permanente Nutzungspräsenz.

2.2. DIE DREI FUNKTIONEN DER PLUSHALTESTELLE

Plushaltestellen lassen sich über drei Funktionen beschreiben, die je nach Standort unterschiedlich stark ausgeprägt sein können. Im wissenschaftlichen Diskurs werden solche Orte als „soziale Orte“ beschrieben – gemeinschaftliche Kommunikationsorte, an denen sich Kontakt verstetigt und soziale Netzwerke gebildet werden, die in Wechselwirkung mit ihrer Umgebung und den Anwohnenden stehen (s. Abb. 3) (vgl. BBSR 2021, S. 106; Arndt et al. 2020, S. 8f.). Die Anrainer – etwa soziale und kulturelle Einrichtungen oder lokales Gewerbe – und die Nutzenden einer Plushaltestelle bestimmen das Angebot, profitieren davon und schaffen selbst neue Angebote.

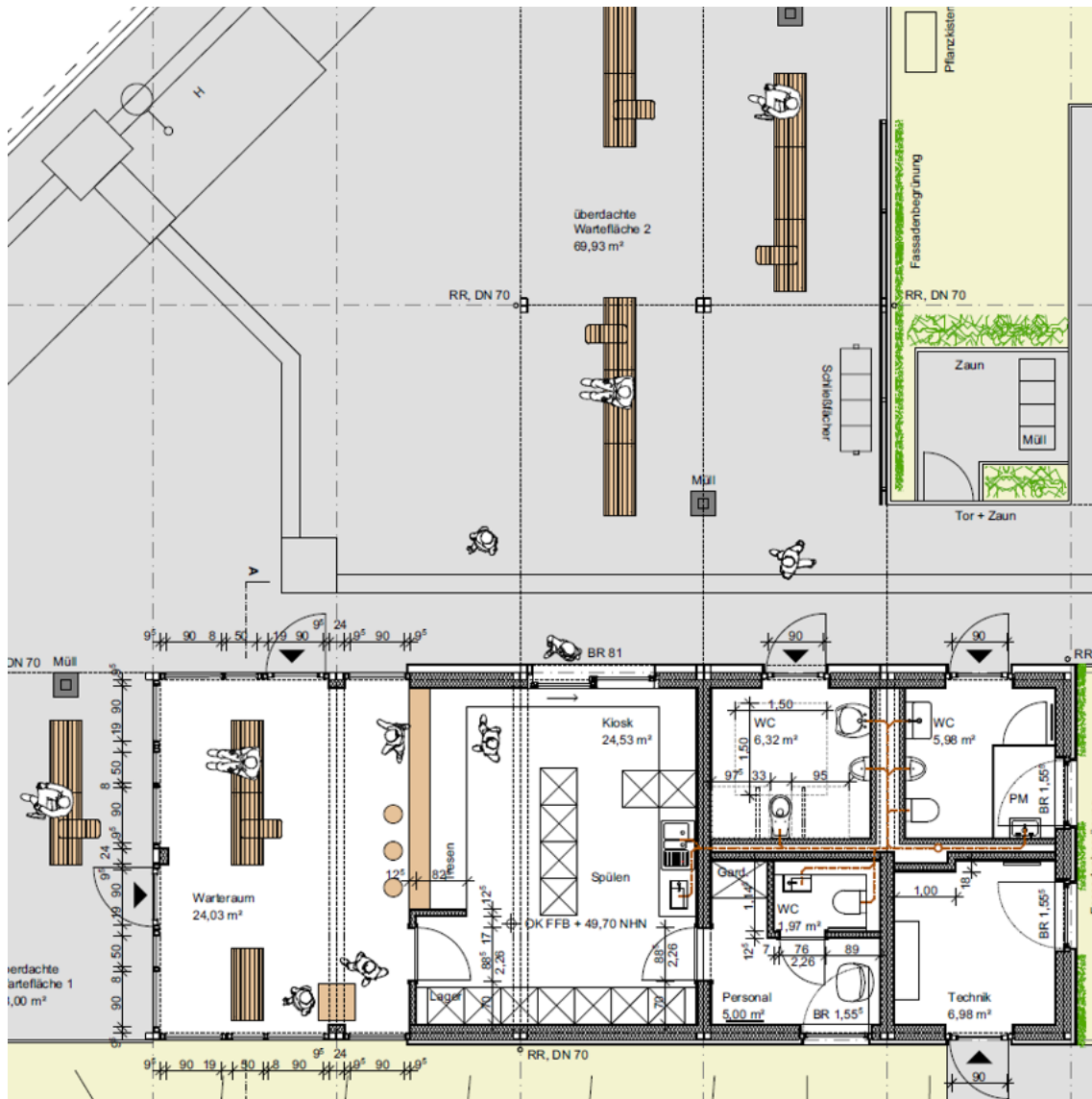


Abbildung 2: Grundriss am Beispiel der Plushaltestelle Bad Segeberg, Architekt Reichwald GmbH

Haltestelle. Wohlfühlort. Service- und Treff-Punkt.

Ankommen. Einsteigen. Umsteigen. Erledigen. Treffen. Aufhalten.

Vielfalt. Komfort. Intuition. Transparenz. Aufenthaltsqualität.

Die Haltestelle als Botschafter für komfortable, umweltverträgliche Mobilität

Abbildung 3: Plushaltestelle im sozialen Raum, eigene Abbildung

Eine Plushaltestelle ist:

- eine Haltestelle mit Mobilitätsfunktion,
 - ein Wohlfühlort mit Aufenthaltsfunktion und
 - ein Service- und Treffpunkt mit Sekundärfunktion.
- (vgl. BBSR 2021, S. 106–109)

Welche Funktionen in welchem Umfang umgesetzt werden, richtet sich nach dem lokalen Bedarf, den räumlichen Gegebenheiten und den verfügbaren Ressourcen (s. Abb. 4). Der Aufbau ist dabei modular gedacht: Nicht jede Plushaltestelle muss alle Funktionen in vollen Umfang abbilden, aber sie sollte über den reinen Mobilitätszweck hinaus einen erkennbaren Mehrwert bieten. Eine Orientierung zur typengerechten Ausstattung gibt Kapitel 2.3.

Mobilitätsfunktion

Kern einer Plushaltestelle ist die Mobilitätsfunktion. Eine nutzerfreundliche Ausgestaltung setzt grundlegende Anforderungen voraus: Barrierefreiheit in Planung und Ausstattung, klare und direkte Wegeführungen, verständliche Informationen sowie die Sicherstellung von Anschlüssen. Darüber hinaus wird ausreichend Platz und die notwendige Infrastruktur bereitgestellt, um neben dem klassischen Linienverkehr auch weitere Mobilitätsformen zu ermöglichen – etwa Bedarfsverkehre, Bike+Ride, Park+Ride oder Sharing-Angebote. (vgl. BBSR 2021, S. 106)

Beispiele für Bausteine der Mobilitätsfunktion sind Haltebereiche für verschiedene Buslinien und Bedarfsverkehre, sichere Fahrradabstellanlagen mit Ladeinfrastruktur und Reparaturmöglichkeiten, Stellplätze für Sharing-Fahrzeuge sowie digitale und analoge Fahrgastinformation.

Aufenthaltsfunktion

Eine hohe Aufenthaltsqualität sorgt dafür, dass Wartezeiten nicht als verlorene Zeit empfunden werden und die Plushaltestelle auch unabhängig von einer Fahrt zum Verweilen einlädt. Erfolgsfaktoren sind ein attraktives Design, Komfort, ein angenehmes Umfeld, gute Orientierung sowie die Multifunktionalität von Gestaltungskomponenten. (vgl. BBSR 2021, S. 107)

Bausteine können etwa witterungsgeschützte Wartebereiche mit attraktiven Sitzgelegenheiten, Bepflanzung und Grünanlagen, WLAN und Lademöglichkeiten für mobile Geräte, Trinkbrunnen oder Spielflächen sein.

Sekundärfunktion

Durch die Sekundärfunktion lassen sich weitere Bedarfe der Bevölkerung an einer Plushaltestelle abdecken und zur Versorgung mit Einrichtungen des täglichen Lebens beitragen (vgl. BBSR 2021, S. 107). Die Angebote können sich auf der Fläche der Plushaltestelle selbst oder in unmittelbarer Nachbarschaft befinden. Entscheidend ist, dass sie sich an den Bedürfnissen der Nutzenden, dem Versorgungsbedarf vor Ort und den lokalen Bedingungen orientieren. (vgl. BBSR 2021, S. 106–107)

Die Bandbreite möglicher Bausteine reicht von niedrigschwelligen Angeboten wie einem Schwarzen Brett, einer Tauschbox oder einem Automaten für regionale Produkte über Paketboxen und Kioske bis hin zu umfangreicheren Einrichtungen wie Café, Co-Working-Space oder Veranstaltungsflächen. Welche Sekundärfunktionen realistisch sind, hängt stark von der Größe und Lage der Plushaltestelle ab – eine Orientierung hierzu geben die Typenempfehlungen in Kapitel 2.3.

2.3. TYPEN VON PLUSHALTESTELLEN ALS ORIENTIERUNGSHILFE

Plushaltestellen sollen je nach Standort unterschiedlich gestaltet werden. Als Orientierungshilfe für die Ausstattungsplanung wurden drei Typen definiert, die sich an der Rolle der Haltestelle im Verkehrsnetz, der Lage im Raum und der angestrebten Funktionstiefe unterscheiden (s. Tab. 1). Die Einteilung knüpft an die in der Forschung etablierte Unterscheidung von Makro-, Midi- und Mikro-Hubs an (vgl. BBSR 2021, S. 109; Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017, S. 26–28) und wurde für die ländlich bis suburban geprägte Region der vier Kreise angepasst.

Die Typen sind als Orientierungsrahmen zu verstehen – das tatsächliche Angebot muss anhand des lokalen Bedarfs und der räumlichen Situation vor Ort geplant werden (siehe Kapitel 4).

Je nach dem Typ, dem die Plushaltestelle zugeordnet wird und dem örtlichen Bedarf, ergibt sich eine Rolle und ein Anspruch an die Ausstattung auf Basis der Funktionen. Eine Empfehlung für die typengerechte Ausstattung geben die nachfolgenden Tabellen.

Die folgenden Tabellen geben Empfehlungen, welche Bausteine für welchen Typ vorgesehen werden sollten. Dabei bedeutet „x“ = empfohlen und „(x)“ = optional, je nach lokalem Bedarf und räumlichen Möglichkeiten. Die Plushaltestellen differenzieren sich durch Größe, Lage und Funktionsumfang und bilden so das gesamte Spektrum des modularen Konzepts ab. Die Standorte belegen nicht nur die Machbarkeit, sondern liefern wertvolle Erkenntnisse für die künftige Skalierung. Jede Funktionalität muss den lokalen Bedürfnissen entsprechen. Eine Plushaltestelle darf nicht in Konkurrenz mit benachbarter Infrastruktur (bspw. Bäckerei) treten.

Folgende Eigenschaften ergaben sich im Projekt:

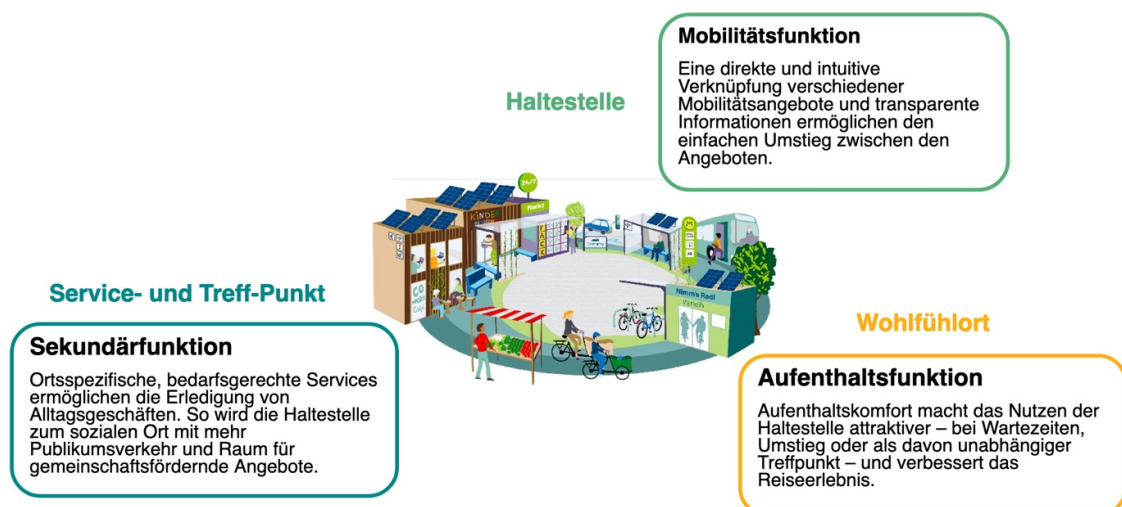


Abbildung 4: Funktionen einer Plushaltestelle, eigene Abbildung

Mobilitätsfunktionen je Typen

Für die Mobilitätsfunktion gilt grundsätzlich die Orientierung am hvv-Leitfaden „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ für Möblierung und Ausstattung.

Sekundärfunktionen je Typen

Je mehr Raum für eine Plushaltestelle zur Verfügung steht und je zentraler ihre Lage, desto mehr Elemente mit Sekundärfunktion lassen sich sinnvoll unterbringen.

Aufenthaltsfunktionen je Typen

Aufenthaltsqualität ist an jedem Plushaltestellen-Typ wichtig. Die konkreten Bausteine unterscheiden sich jedoch je nach verfügbarem Raum und Nutzungsintensität. Eine pauschale Zuordnung zur verkehrlichen Rolle ist daher nur eingeschränkt möglich – entscheidend ist die Situation vor Ort.

Tabelle 1: Übersicht über die drei Typen von Plushaltestellen als Orientierungshilfe

Kleine Plushaltestelle im ländlichen Raum (S)

Rolle: "Komfortabler Anschluss ans Netz"

Funktionen:

- » Linienverkehre (Bus) verknüpfen
- » Letzte-Meile-Zubringer ermöglichen: (Bus)Linienverkehre mit Radverkehr bzw. On-Demand-Angeboten verknüpfen
- » Mobilitätsfunktion erweitern, Aufenthaltsfunktion verbessern, ggf. Sekundärfunktionen ergänzen
- » Nach Möglichkeit zentraler Punkt in kleiner ländlicher Gemeinde (Dorfplatz etc.)

Mittlere Plushaltestelle in Zentren des ländlichen Raums (M)

Rolle: "Einsteigen, Umsteigen, Treffen"

Funktionen:

- » Linienverkehre (Bus, ggf. auch SPNV) verknüpfen
- » Letzte-Meile-Zubringer ermöglichen: Linienverkehre (Bus, ggf. SPNV) mit Radverkehr, On-Demand-Angeboten, MIV und ggf. Sharing verknüpfen
- » Mobilitätsfunktion erweitern, Aufenthaltsfunktion verbessern, Sekundärfunktionen ergänzen
- » Nach Möglichkeit zentraler Punkt in mittelgroßer ländlicher Gemeinde (Dorfplatz etc.)

Große Plushaltestelle im verdichteten Raum (L)

Rolle: "Mobilitätsdreh-scheibe mit Mehrwerten"

Funktionen:

- » Linienverkehre (Bus, SPNV) verknüpfen
- » Multimodalität und Letzte-Meile-Zubringer ermöglichen: (Bus) Linienverkehre mit Radverkehr, On-Demand-Angeboten, MIV und Sharing verknüpfen
- » Mobilitätsfunktion erweitern und Wechsel erleichtern, Aufenthaltsfunktion verbessern, Sekundärfunktionen ergänzen bzw. sichtbar machen/kommunizieren

3. DIE ÖVER.KANT PLUSHALTESTELLEN-PILOTSTANDORTE

Im Rahmen des Projekts ÖVer.KaNT wurden vier Plushaltestellen geplant und umgesetzt – in jedem der beteiligten Kreise eine. Die Standorte unterscheiden sich in Größe, Lage und Funktionsumfang und decken damit verschiedene Typen ab. Sie

haben nicht nur die Machbarkeit des modularen Plushaltestellen-Konzepts unter Beweis gestellt, sondern liefern auch wertvolle Erfahrungen für künftige Vorhaben. Im Folgenden werden die vier Standorte von klein nach groß vorgestellt.

Tabelle 2: Mobilitätsfunktionen der Plushaltestelle, eigene Zusammenstellung

Mobilitätsfunktion	Typ S	Typ M	Typ L
Mehrere Buslinien	x	x	x
SPNV		(x)	x
Fahrradanbindung	x	x	x
Sichere Infrastruktur für B&R inkl. Lastenrad-Stellplätze, Ladeinfrastruktur	x	x	x
Schließfächer	x	x	x
Fahrrad-Reparaturangebote	x	x	x
On-Demand-Angebote	(x)	x	x
Sharing-Angebote (Car, Bike, ggf. Roller)		(x)	x
Parkplätze P&R		(x)	x
Haltebereiche geteilte Mobilität	x	x	x
Taxi			x

Tabelle 3: Aufenthaltsfunktionen der Plushaltestelle, eigene Zusammenstellung

Aufenthaltsfunktion	Typ S	Typ M	Typ L
Witterungsgeschützter Wartebereich mit Sitzmöglichkeit	x	x	x
WLAN, Lademöglichkeiten	(x)	x	x
Multifunktionale Möbel	x	x	x
Beobachtung des Straßen-/Marktgeschehens, schöne Aussicht	(x)	x	x
Bepflanzung, Grünanlagen	x	x	x
Trinkbrunnen	x	x	(x)
Kunstwerke o.ä.	(x)	x	x

Tabelle 4: Sekundärfunktionen der Plushaltestelle, eigene Zusammenstellung

Sekundärfunktion	Typ S	Typ M	Typ L
„Hof-o-mat“, Standort für fliegende Händler	x	x	
Schwarzes Brett	x	x	
Tauschboxen	x	x	
Kiosk, Handel, Gastro		x	x
Kita, Kultur, Co-Working, Sport/Fitness etc.		(x)	x
Paketstation		x	x
WC		(x)	x
Verkaufsautomat		(x)	x
Logistik-Hub			x

3.1. TRITTAU: VORBURG

Rolle im ÖPNV-Netz

Die Bushaltestelle Trittau Vorburg hat eine zentrale Bedeutung für das ÖPNV-System der Gemeinde Trittau und die Region. Als Knotenpunkt für verschiedene Buslinien bietet sie Verbindungen nach Hamburg, Ahrensburg und in weitere regionale Zentren. Durch ihre zentrale Lage in der Gemeinde, in Nähe zur Haupteinkaufsstraße und zu öffentlichen Einrichtungen wie dem Rathaus, unterstützt sie eine autounabhängige Alltagsmobilität.

Schwierigkeiten des Standorts

Die Herausforderung in Trittau bestand im geringen Platzangebot vor Ort (s. Abb. 5 und 6). Erste Entwürfe sahen vor, den Wartebereich auf benachbarten Parkplätzen zu errichten. Durch Gespräche mit den Grundstückseigentümern und den Ankauf einer Fläche direkt am Umsteigepunkt konnte die Plushaltestelle jedoch kompakt und in räumlichen Zusammenhang realisiert werden.

Umgesetzte Funktionen und Angebote

Es wurden drei Raummodule aufgestellt, die ein WC, einen vollständig wettergeschützten und beheizten Wartebereich sowie einen teilweise wettergeschützten Wartebereich mit Sitzmöglichkeiten umfassen (s. Abb. 7-10). Auf den Dächern der Module wurden Solarpaneele installiert. Die Fläche um die Haltestelle wurde mit zwei statt zuvor drei Bushaldebuchten neu organisiert und barrierefrei umgebaut. Ergänzend wurde eine digitale Fahrgastinformation aufgestellt (Installation erst nach der Inbetriebnahme, daher auf den Abb. 9-10 noch nicht vorhanden).

Betrieb

Die Reinigung sowie die Öffnung und Schließung des Warteraumes wird durch die Gemeinde organisiert.

Abbildung 5: Haltestelle Trittau Vorburg vorher, eigene Abbildung



Abbildung 6: Abbildung 5: Haltestelle Trittau Vorburg vorher, eigene Abbildung



3.2. UETERSEN

Rolle im ÖPNV-Netz

Die Bushaltestelle Uetersen Ostbahnhof liegt am südlichen Rand des Stadtgebiets. Obwohl sie keine unmittelbare Nähe zu den zentralen Versorgungseinrichtungen der Stadt aufweist, spielt sie eine wichtige Rolle als zentraler Umsteigepunkt für verschiedene Buslinien mit Verbindungen nach Elmshorn, Tornesch und Pinneberg. Da Uetersen über keinen eigenen Bahnanschluss verfügt, stellt die Haltestelle eine wichtige Brücke zum Schienennetz dar, insbesondere durch die Anbindung an die nahegelegenen Bahnhöfe Elmshorn, Pinneberg und Tornesch.

Schwierigkeiten des Standorts

Zunächst schien die verfügbare Fläche nicht ausreichend tief für die geplante Umgestaltung (s. Abb. 11 und 12). Durch den Entfall von Parkplätzen an der Rückseite konnte jedoch genug Raum geschaffen werden für die Neugestaltung mit Kasseler Hochbord und eine barrierefreie Zuwe-



Abbildung 7: Visualisierung der Plushaltestelle Trittau Vorburg, Architekt Reichwald GmbH

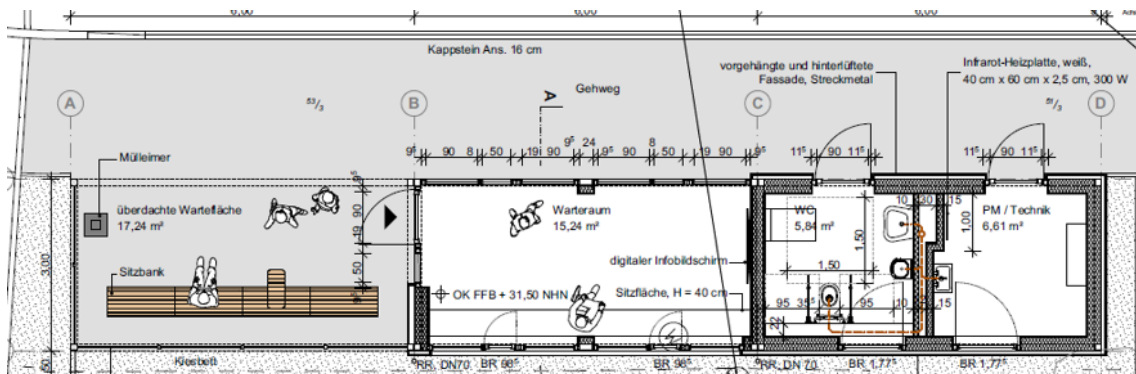


Abbildung 8: Planzeichnung der Plushaltestelle Trittau Vorburg, Architekt Reichwald GmbH

Abbildung 9: Endzustand der Plushaltestelle Trittau Vorburg, eigene Abbildung



Abbildung 10: Endzustand der Plushaltestelle Trittau Vorburg, eigene Abbildung



gung. Eine weitere Herausforderung war das Gefälle auf der Fläche und gegenüber der rückseitigen Straße, das die barrierefreie Oberflächengestaltung erschwerte. Durch präzise Berechnung und Anpassung der Flächenniveaus konnte die Barrierefreiheit dennoch hergestellt werden.

Umgesetzte Funktionen und Angebote

Die Haltestelle wurde mit einem geschlossenen und einem offenen Wartebereich ausgestattet, die witterungsgeschützte Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten bieten. In vier Modulen wurden überdachte Fahrradabstellanlagen errichtet mit Platz für rund 40 Doppelstockparker, 13 Reihenfahrradstände (hoch-tief) und 5 Einzelanlehnbügel für Lastenfahrräder. Ein Teil der Fassaden wurde begrünt. Die Flächen wurden barrierefrei und geräumiger gestaltet, sodass alle Nutzungen insgesamt mehr Platz haben. Es wurde eine DFI-Anzeige (Digitale Fahrgastinformation) errichtet (s. Abb. 13-16).



Abbildung 11: Haltestelle Uetersen Ostbahnhof vorher, eigene Abbildung

Betrieb

Die Reinigung und Öffnung der Plushaltestelle wird über die Stadt organisiert.



Abbildung 12: Haltestelle Uetersen Ostbahnhof vorher, eigene Abbildung



Abbildung 13: Visualisierung der Plushaltestelle Uetersen Ostbahnhof, Architekt Reichwald GmbH

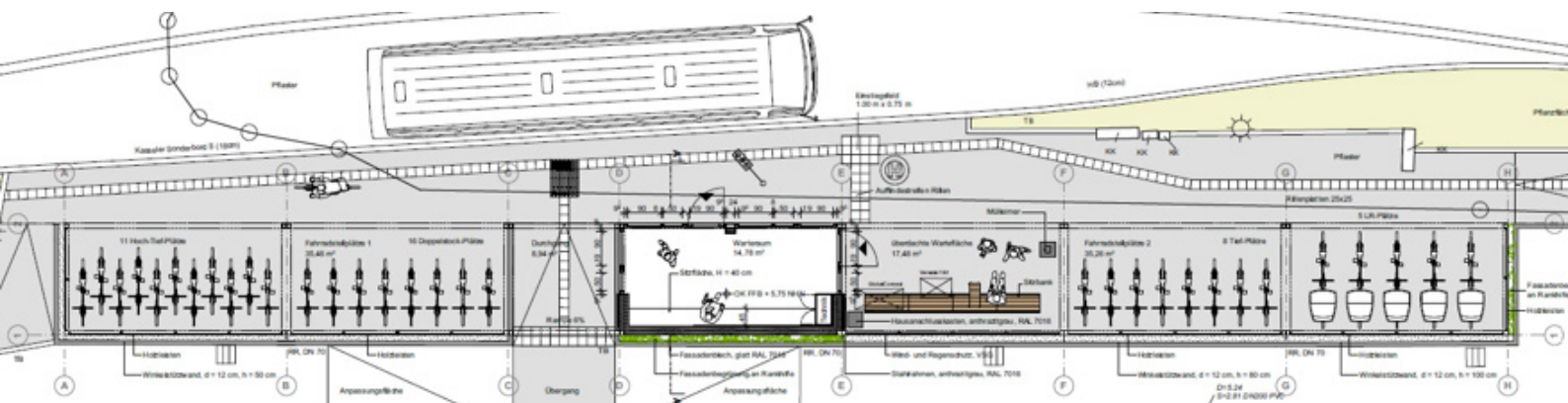


Abbildung 14: Planzeichnung der Plushaltestelle Uetersen Ostbahnhof, Architekt Reichwald GmbH



Abbildung 15: Endzustand der Plushaltestelle Uetersen Ostbahnhof, eigene Abbildung



Abbildung 16: Endzustand der Plushaltestelle Uetersen Ostbahnhof, eigene Abbildung

3.3. BAD SEGEBERG

Rolle im ÖPNV-Netz

Der ZOB Bad Segeberg ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt im ÖPNV-System der Stadt und des Umlands. Er verbindet Bad Segeberg mit umliegenden Gemeinden in alle Richtungen sowie mit überregionalen Zielen wie Lübeck, Neumünster und Hamburg. Als Schnittstelle für die meisten Buslinien der Stadt ermöglicht er zudem den Umstieg auf den Schienenverkehr mit Zügen nach Neumünster und Bad Oldesloe. Er liegt nahe dem Stadtzentrum.

Schwierigkeiten des Standorts

Eine grundlegende Überplanung des Verkehrsknotenpunkts war wegen unklarer übergeordneter Entwicklungen (Planungen zur A20 und B206) noch nicht sinnvoll. Daher wurden die Busbuchten und Fahrbahnen nicht verändert (s. Abb. 17 und 18), sondern die Umgestaltung auf die Warteflächen konzentriert. Die Vielzahl an Ideen und Ansprüchen an den begrenzten Raum erforderte eine kompakte Planung. Darüber hinaus stellte die Suche nach einem Kioskbetreiber eine Herausforderung dar.

Umgesetzte Funktionen und Angebote

Die Haltestelle wurde mit einem geschlossenen und mehreren offenen Wartebereichen ausgestattet. Die Innenräume bieten witterungsgeschützte Aufenthaltsmöglichkeiten, einen Kiosk, ein WC und einen Bildschirm mit touristischen Informationen. Auf dem Dach wurde eine Photovoltaikanlage installiert. In einer B+R-Anlage stehen 44 Doppelstockparker in einer Sammelschleifanlage, 24 Stellplätze an Anlehnbügeln und eine Reparaturstation zur Verfügung. Der Außenbereich wurde begrünt und mit weiteren Sitzmöglichkeiten, digitaler Fahrgastinformation, einem Schließfachschrank und einem Trinkbrunnen ausgestattet (s. Abb. 19-22). Der gesamte Bereich ist barrierefrei gestaltet und bietet freies WLAN.



Abbildung 17: ZOB Bad Segeberg vorher, eigene Abbildung



Abbildung 18: ZOB Bad Segeberg vorher, eigene Abbildung

Betrieb

Der Kiosk wird durch die Lebenshilfe betrieben. Öffnung und Schließung des geschlossenen Wartebereiches und die Reinigung übernimmt die Stadt. Die B+R-Anlage wird durch die Firma Kienzler betreut.

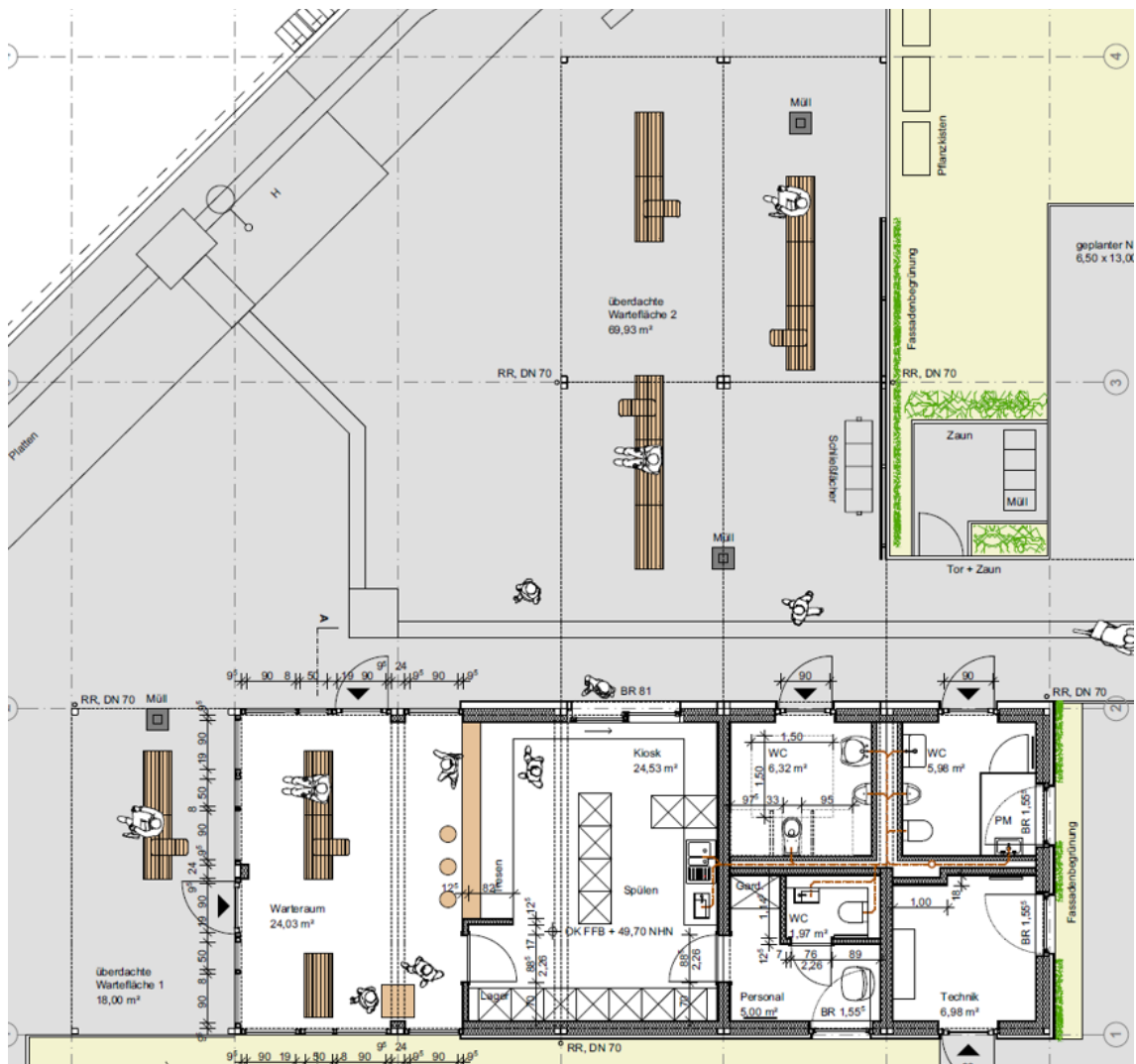


Abbildung 19: Planzeichnung der Plushaltestelle Bad Segeberg, Architekt Reichwald GmbH



Abbildung 20: Visualisierung der Plushaltestelle Bad Segeberg, Architekt Reichwald GmbH



Abbildung 23: ZOB Lauenburg vorher, eigene Abb.



Abbildung 24: ZOB Lauenburg vorher, eigene Abb.

3.4. LAUENBURG

Rolle im ÖPNV-Netz

Der ZOB Lauenburg liegt im Zentrum der Stadt auf dem Plateau. Hier treffen sich die meisten Buslinien, die durch Lauenburg führen und die Stadt mit den Nachbargemeinden verbinden. Über eine Buslinie ist die Haltestelle mit fünf Minuten Fahrtdauer an den Lauenburger Bahnhof angebunden, von wo aus Züge in Richtung Lübeck und Lüneburg verkehren.

Schwierigkeiten des Standorts

Die bestehende bauliche Struktur war nicht mehr zeitgemäß (s. Abb. 23 und 24) und musste abgerissen werden. Es sollte die gesamte Fläche des ZOB umgestaltet und ein Betreiber für einen Kiosk gefunden werden.

Umgesetzte Funktionen und Angebote

Der ZOB wurde mit geschlossenen und offenen Wartebereichen umgebaut. Die Innenräume bieten witterungsgeschützte Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten, einen Kiosk, einen Lebensmittelautomaten, Schließfächer für Gepäck sowie ein WC einschließlich einer „Toilette für Alle“ für Menschen mit schweren Behinderungen.

Der Außenbereich wurde durch erweiterte Sitzmöglichkeiten mit attraktiver, schattenspendender Begrünung sowie mehreren DFI-Anzeigern und einem zusätzlichen Fahrgastunterstand aufgewertet (s. Abb. 25-28). Das Dach der Module wurde mit einer Photovoltaikanlage versehen. Der gesamte ZOB-Bereich ist barrierefrei gestaltet und bietet freies WLAN.

Betrieb

Der Kiosk wird durch einen lokalen Betreiber betrieben. Die Plushaltestelle selbst, mit den Toiletten, wird von der Gemeinde betrieben.

Abbildung 25: Visualisierung der Plushaltestelle Lauenburg, Architekt Reichwald GmbH

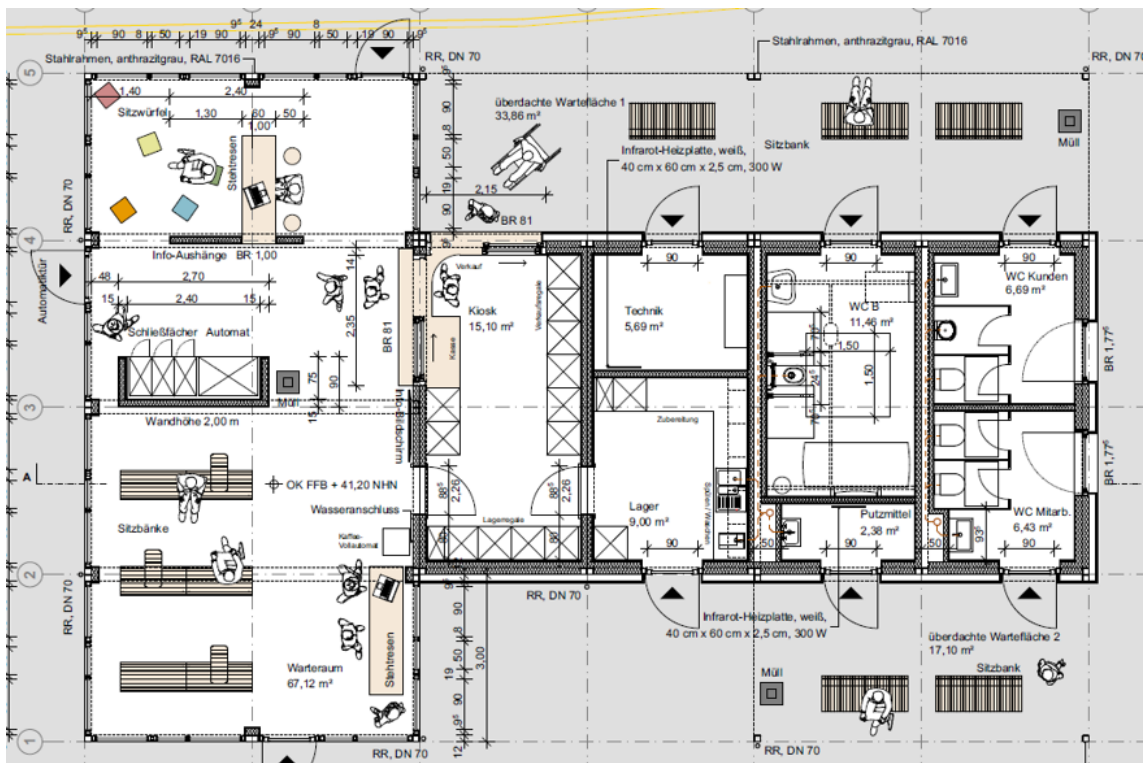


Abbildung 26: Planzeichnung der Plushaltestelle Lauenburg, Architekt Reichwald GmbH

Abbildung 27: Endzustand der Plushaltestelle Lauenburg, eigene Aufnahme



Abbildung 28: Endzustand der Plushaltestelle Lauenburg, eigene Abbildung



Anleitung zu

r Umsetzung

4. ANLEITUNG ZUR UMSETZUNGSPLANUNG

Die Umsetzung einer Plushaltestelle ist ein komplexer Prozess, an dem viele Akteure beteiligt sind und der von der ersten Idee bis zum laufenden Betrieb mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann. Die Erfahrungen aus den vier Pilotstandorten zeigen, dass ein strukturiertes Vorgehen, eine frühzeitige Klärung von Zuständigkeiten und eine enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten entscheidend für den Erfolg sind.

Dieses Kapitel beschreibt den Planungsprozess in zehn Schritten. Die Schritte bauen aufeinander auf, in der Praxis verlaufen sie jedoch nicht streng linear – Rückkopplungen, parallele Bearbeitung und Anpassungen im Prozess sind eher die Regel als die Ausnahme.

1. Standortidentifikation

Mithilfe einer GIS-gestützten Analyse und ergänzender Kriterien werden geeignete Standorte identifiziert und in Kurz-Steckbriefen dokumentiert. (Kap. 4.1)

2. Information und Commitment der Politik und Verwaltung

Die Gemeindevertreterinnen und -vertreter werden informiert, Zuständigkeiten geklärt und die organisatorische Verankerung des Vorhabens in der Verwaltung sichergestellt. (Kap. 4.2)

3. Eignungsprüfung vor Ort

Die identifizierten Standorte werden auf ihre tatsächliche Eignung geprüft, unter anderem hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, Eigentumsverhältnissen, Baurecht und Erschließung. (Kap. 4.3)

4. Bedarfserfassung, Potenzialanalyse und Beteiligung

Der lokale Bedarf wird durch Einbindung von Stakeholdern und der Bevölkerung erfasst und durch eine quantitative Potenzialabschätzung ergänzt. (Kap. 4.4)

5. Bedarfserfassung, Potenzialanalyse und Beteiligung

Der lokale Bedarf wird durch Einbindung von Stakeholdern und der Bevölkerung erfasst und durch eine quantitative Potenzialabschätzung ergänzt. (Kap. 4.4)

6. Konkretisierung der Funktionen und Bausteine: Konzeptstudie und Entwurfsvarianten

Auf Basis der Voranalysen werden Entwurfsvarianten erarbeitet, die die Plushaltestelle in ihr bauliches Umfeld einbetten und die Funktionen räumlich konkretisieren. (Kap. 4.6)

7. Wahl der Bauweise

Die geeignete Bauweise wird festgelegt, einschließlich der Klärung von Genehmigungserfordernissen. Die Erfahrungen mit der Modulbauweise auf Container-Basis aus dem Projekt ÖVer.KAnT werden reflektiert. (Kap. 4.7)

8. Gestaltung und Ausstattung im Detail

Die einzelnen Bausteine werden konkretisiert und finalisiert, von der Fassadengestaltung über die digitale Infrastruktur bis hin zu Barrierefreiheit und Sicherheit. (Kap. 4.8)

9. Planung des Tiefbaus

Die erforderlichen Tiefbaumaßnahmen werden geplant, darunter die Neugestaltung der Haltestelleninfrastruktur, die barrierefreie Gestaltung des Außenraums und die technische Erschließung. (Kap. 4.9)

10. Abschluss der Planung und Vorbereitung der Umsetzung

Vor dem Übergang in die Bauphase wird sichergestellt, dass alle Planungen abgeschlossen, Genehmigungen erteilt, Finanzierung und Vergabe gesichert sowie Betriebskonzepte geklärt sind. (Kap. 4.10)

5. DIE ZEHN SCHRITTE IM ÜBERBLICK

Die anschließenden Kapitel behandeln Finanzierung (Kap. 5), die Bauphase (Kap. 6), den Betrieb (Kap. 7) sowie die Öffentlichkeitsarbeit (Kap. 8).

5.1. STANDORTIDENTIFIKATION (GIS-ANALYSE, KURZ-STECKBRIEFE)

Am Anfang der Planung steht die Frage, welche Haltestellen sich grundsätzlich für eine Aufwertung zur Plushaltestelle eignen. Ziel dieses Schritts ist es, aus der Vielzahl der Haltestellen im Kreisgebiet eine überschaubare Anzahl von Potenzialstandorten zu identifizieren, die anschließend vertieft geprüft werden können (siehe Kap. 4.3).

Standortidentifikation

In einem ersten Schritt gilt es, Haltestellen zu identifizieren, die sich aufgrund ihrer lokalen Gegebenheiten als Plushaltestellen eignen. Maßgeblich zur Identifizierung dieser Haltestellen ist zum einen ihre verkehrliche Funktion und zum anderen das Nutzerpotenzial vor Ort. Zur Beurteilung dieser beiden Aspekte werden die in Tabelle 5 aufgeführten Kriterien herangezogen. Die Auswahl der Kriterien stützt sich einerseits auf Erkenntnisse und Vorgehensweisen aus anderen Projekten oder Leitfäden (s. Abb. 29), andererseits wurden die Kriterien zu einem gewissen Maße auch pragmatisch anhand der Datenverfügbarkeit gewählt. Im Allgemeinen gilt, dass Bushaltestellen in der Verantwortung (Baulastträgerschaft, Zuständigkeit) der Gemeinde liegen, weswegen eine überregionale Einbettung in Planungen und Strategien nicht zwingend erfolgen muss. Im Rahmen von ÖVer.KAnT konnte die Eignung der aufgeführten Kriterien zu Identifizierung von Potenzialstandorten für Plushaltestellen bestätigt werden.

Nicht alle relevanten Informationen lassen sich aus Geodaten ableiten. Lokales Wissen – etwa zu geplanten Bauvorhaben, politischen Prioritäten oder bekannten Problemlagen – sollte bereits in dieser Phase ergänzend einfließen, beispielsweise durch eine erste informelle Rückkopplung mit den Gemeinden.

Es wurden, je nach Typ der Plushaltestelle – S, M oder L – je Kriterium unterschiedliche Maßstäbe bzw. Ausprägungen angesetzt. Diese sind in Abhängigkeit des jeweiligen räumlichen Kontexts festzulegen. Die genauen Ausprägungen unterscheiden sich naturgemäß je nachdem, ob es sich um einen eher ländlich geprägten oder städtischen Raum handelt.

Durch diese Herangehensweise können – zunächst rein datenbasiert – mögliche Potenzialstandorte für die verschiedenen Typen von Plushaltestellen identifiziert werden. Diese sind dann mit lokalen Akteuren abzustimmen und zu validieren.

Im Projekt ÖVer.KanT wurden aus der Liste aller Potenzialstandorte die Haltestellen ausgewählt, die im Rahmen des Projekts als Pilotstandorte realisiert wurden. Hierbei spielten weiche Faktoren wie der Handlungsbedarf an der jeweiligen Haltestelle, das Engagement der Gemeinden oder Flächenverfügbarkeiten etc. eine Rolle.

Eine flächendeckende Umsetzung weiterer Potenzialstandorte zu Plushaltestellen ist über einen längeren Zeitraum angestrebt. Die Erfahrungen mit der Realisierung der Pilotstandorte sind dabei zu berücksichtigen.

Tabelle 5: Kriterien zur Standortidentifikation

Kriterien zur Beurteilung der verkehrlichen Funktion:	Kriterien zur räumlichen Lage:	Kriterien zur Infrastruktur und Fläche:
» Verknüpfungshaltestelle mit mehreren Bus-Linien im Hauptnetz bzw. mit SPNV und Busbedienung → Umsteigefunktion » Anzahl der Abfahrten (auf Gemeindeebene) » Anzahl Linien an den Haltestellen » Fahrgastzahlen bzw. Ein- und Aussteigerzahlen, » Anbindung Radwegenetz » weitere bestehende Angebote (z. B. On-Demand-Angebote)	» Lage im Gemeindegebiet (zentral oder peripher), » Nähe zu Versorgungseinrichtungen, öffentlichen Einrichtungen, Schulen oder Gewerbe, » Einwohnerdichte im Einzugsbereich, » Funktion als Zugangspunkt für umliegende Ortsteile oder Nachbargemeinden.	» vorhandene Flächenpotenziale an oder in unmittelbarer Nähe der Haltestelle, » Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Flächen (soweit aus Katasterdaten ersichtlich), » bestehende Ausstattung der Haltestelle und erkennbarer Aufwertungsbedarf sowie » vorhandene Erschließung (Strom, Wasser, Internet).

Kurzsteckbriefe

Um eine konkretere Vorstellung der spezifischen, lokalen Situation an den identifizierten Potenzialhaltestellen zu erhalten, können Kurz-Steckbriefe mit folgenden Informationen angefertigt werden. (Siehe Abb. 30)

- » Luftbild der Haltestelle und Koordinaten
- » Ort
- » Name der Haltestelle
- » Fahrtrichtung
- » Genaue Lokalisierung der Haltestellen je Fahrtrichtung
- » Verkehrende ÖPNV-Linien
- » Lage außerorts/innerorts
- » Gehweganbindung
- » Radweganbindung
- » Einwohnerzahl Ort
- » Point Of Interest im Einzugsgebiet

Ausschnitt aus einschlägigen Quellen zu Mobilitätsstationen/Plushaltestellen

- » *Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. Auflage (Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2022)*
- » *Mobilitätsstationen in der KielRegion – Leitfaden für die Planung und Umsetzung in Kommunen (KielRegion GmbH, 2020)*
- » *BBSR (2021): Raumordnungsbericht – Kapitel zu sozialen Orten und Mobilitätshubs (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)*
- » *MobistaR – Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen (SenUVK/IGES Institut, 2021)*
- » *Digitaler Leitfaden Mobilstationen Baden-Württemberg (KEA-BW/Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg)*
- » *Difu – Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis (Deutsches Institut für Urbanistik, 2019)*

Abbildung 29: Übersicht von Quellen zu Plushaltestellen, eigene Zusammenstellung aus 2023



Ort: Sandesneben

Name: Sandesneben, Schule

Fahrtrichtung: Diverse

Google-Koordinate: 53.688511, 10.482937 <https://goo.gl/maps/a8DTUaa194WHN4Jm7>

Luftbild: 2009

Verkehrende ÖPNV-Linien: Bus (8720, 8721, 8722, 8723, 8730, 8731, 8732, 8733, 8780)

außerorts/innerorts: Innerorts

Gehweganbindung: Über die umliegenden Wohngebiete. Über den Schulhof. An der nächsten Hauptstraße (Schiphorster Weg) gibt es einen Zebrastreifen.

Radweganbindung: gut, innerorts kein gesonderter Radweg.

Einwohnerzahl Ort: knapp 2.000 (2021)

Auffällige Point Of Interest im Einzugsgebiet: Grund- und Gemeinschaftsschule, Supermärkte, Seniorenresidenz, Kita, Zulassungsstelle

Abbildung 30: beispielhafter Kurzsteckbrief zur Standortwahl, eigene Darstellung

5.2. INFORMATION UND COMMITMENT DER POLITIK UND VERWALTUNG

Bevor die Planung einer Plushaltestelle in die Tiefe gehen kann, müssen die politischen und organisatorischen Voraussetzungen geschaffen werden. Ohne ein klares Bekenntnis der kommunalen Entscheidungsebene und ohne motivierte Ansprechpersonen in der Verwaltung lässt sich eine Plushaltestelle nicht erfolgreich umsetzen.

Erste Gespräche und Interessenklärung

Nach der Vorab-Identifizierung von Potenzialstandorten sollten frühzeitig erste Gespräche mit den Gemeindevertreterinnen

und -vertretern geführt werden. Ziel ist es, das generelle Interesse an der Umsetzung einer Plushaltestelle zu klären und die Idee vorzustellen. Dabei sollte erläutert werden, was eine Plushaltestelle ist und welchen Mehrwert sie für die Gemeinde bieten kann (siehe Kap. 2), welche Funktionen und Bausteine in Frage kommen und wie der Planungsprozess grundsätzlich abläuft, welche Rolle die Gemeinde dabei übernimmt und welche Ressourcen dafür erforderlich sind.

Zeigen die Gemeindevertreterinnen und -vertreter Interesse, ist in vielen Fällen ein formaler Beschluss in den kommunalen Gremien erforderlich. Darüber hinaus

Folgende Fragen sollten zu Beginn des Prozesses beantwortet werden:

Wer baut?

» Die bauliche Umsetzung kann bei der Kommune, beim Kreis oder bei einem beauftragten Dritten liegen. Im Projekt ÖVer.KAnT lag die Bauherrschaft bei der Kommune.

Wer finanziert?

» Die Finanzierung setzt sich in der Regel aus Fördermitteln und kommunalen Eigenanteilen zusammen. Es muss geklärt werden, welche Elemente der Plushaltestelle aus welchem Topf finanziert werden – insbesondere, wenn verschiedene Akteure einzelne Bausteine beisteuern, etwa der Kreis die B+R-Anlage, die Kommune den Tiefbau und ein Förderprogramm die Module. Eine klare Finanzierungsaufteilung vermeidet spätere Konflikte (siehe auch Kap. 5).

Wer unterhält?

» Die Verantwortung für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung muss ebenfalls frühzeitig geklärt werden, da sie Gestaltungsentscheidungen beeinflusst – etwa bei der Materialwahl oder der Frage, ob ein WC eingebaut wird (siehe Kap. 7).

Welche Leistungen beauftragt wer?

» Gerade wenn Kreis und Kommune gemeinsam agieren, muss festgelegt werden, wer welche Planungs- und Bauleistungen ausschreibt und beauftragt – als eigenen Auftrag oder als Unterauftrag. Unklare Leistungsabgrenzungen führen erfahrungsgemäß zu Reibungsverlusten und Zeitverzögerungen (siehe Kap. 6.3).

müssen die zu erwartenden Ausgaben im kommunalen Haushalt eingeplant werden – auch dann, wenn die Kosten durch Fördermittel oder die finanzierende Stelle erstattet werden, da die Kommune in der Regel in Vorleistung treten muss und die entsprechenden Haushaltsmittel bis zur Erstattung bereitstehen müssen. Die Sitzungstermine der zuständigen Ausschüsse und der Gemeindevertretung sollten frühzeitig im Projektzeitplan berücksichtigt werden, da sie den weiteren Ablauf maßgeblich taktgeben. Es empfiehlt sich, für diese Gremienbefassung eine kompakte Beschlussvorlage vorzubereiten, die den Nutzen der Plushaltestelle, den groben Kostenrahmen und die nächsten Schritte darstellt.

Organisatorische Verankerung und Ansprechpersonen

Innerhalb der kommunalen Verwaltung sind in der Regel mehrere Fachbereiche beteiligt, insbesondere Stadtentwicklung bzw. Planung, Tiefbau, Hochbau, Bauordnung, Kämmerei und Öffentlichkeitsarbeit. Da die Plushaltestelle eine Querschnittsaufgabe ist, empfiehlt es sich, eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe einzurichten und eine klare Federführung zu bestimmen. Eine Person oder Stelle sollte als zentrale Ansprechperson sowohl innerhalb der Verwaltung als auch gegenüber externen Partnern fungieren.

In größeren Kommunen oder auf Kreisebene kann diese Rolle von einer Mobilitätsmanagerin oder einem Mobilitätsmanager ausgefüllt werden, die oder der den Prozess fachübergreifend koordiniert, Abstimmungstermine organisiert und die Kommunikation zwischen den beteiligten Ämtern sicherstellt. In kleineren Gemeinden wird die Federführung häufig bei einem bestehenden Fachbereich

liegen – etwa bei der Stadtentwicklung oder Verkehrsplanung. Entscheidend ist, dass die koordinierende Verantwortung klar zugewiesen ist und die betreffende Person über ausreichende zeitliche Ressourcen verfügt.

In Kreisen, die den Ausbau von Plushaltestellen strategisch vorantreiben, kann darüber hinaus eine kreisweite Koordination sinnvoll sein, die die einzelnen Kommunen unterstützt und für Abstimmung zwischen den Standorten sorgt.

Die Erfahrung aus den Pilotstandorten ist eindeutig: Ohne motivierte Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in der kommunalen Verwaltung – insbesondere aus den Bereichen Stadtentwicklung, Hochbau und Tiefbau – mit klarer Zuständigkeit und ausreichend Zeit funktioniert die Umsetzung nicht.

Es muss eine koordinierende Instanz geben, die vorrangig notwendige Vergaben durchführt. Alle weiteren Leistungen können durch einen zu beauftragenden Architekten koordiniert werden. Im Fall von ÖVer.KAnT waren die Zuständigkeiten klar verteilt. Das Projektteam war für alle koordinierenden und finanziellen Themen zuständig. Der Architekt verantwortete alle Planungen, Abstimmungen mit den zu involvierenden Dienstleistern und Abstimmung standortbezogener Wünsche der Kommunen. Die Kommunen selbst stellten den Bauherren dar und waren somit Rechnungsempfängerin. Sie zeichneten sich Verantwortlich für flankierende Maßnahmen, wie bspw. Zuwegung oder Radabstellanlagen. Zudem gewährleisteten die Kommunen den Weiterbetrieb der Plushaltestellen nach der Projektlaufzeit.

Exemplarischer Flächenbedarf Typ S

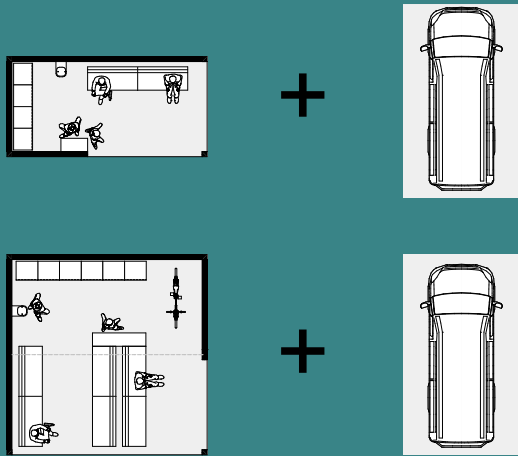


Abbildung 31: exemplarischer Flächenbedarf für eine Plushaltestelle Typ S, Architekt Reichwald GmbH

Klärung der Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung

An der Umsetzung einer Plushaltestelle sind in der Regel mehrere Akteure beteiligt: die Kommune, der Kreis, der Straßenbaulastträger, das zuständige Verkehrsunternehmen und gegebenenfalls weitere Dienstleister. Wer welche Aufgaben übernimmt, muss möglichst frühzeitig – vor Beginn der eigentlichen Planung – geklärt und verbindlich vereinbart werden.

Es empfiehlt sich, all diese Festlegungen in einer Kooperationsvereinbarung zwischen den beteiligten Akteuren schriftlich zu dokumentieren. Diese sollte auch regeln,

Exemplarischer Flächenbedarf Typ M

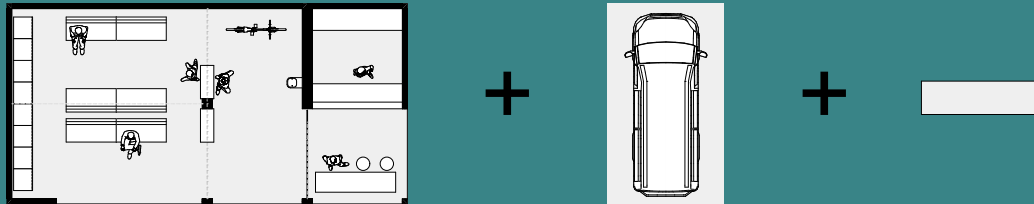


Abb. 32: exemplarischer Flächenbedarf für eine Plushaltestelle Typ M, Architekt Reichwald GmbH

Exemplarischer Flächenbedarf Typ L

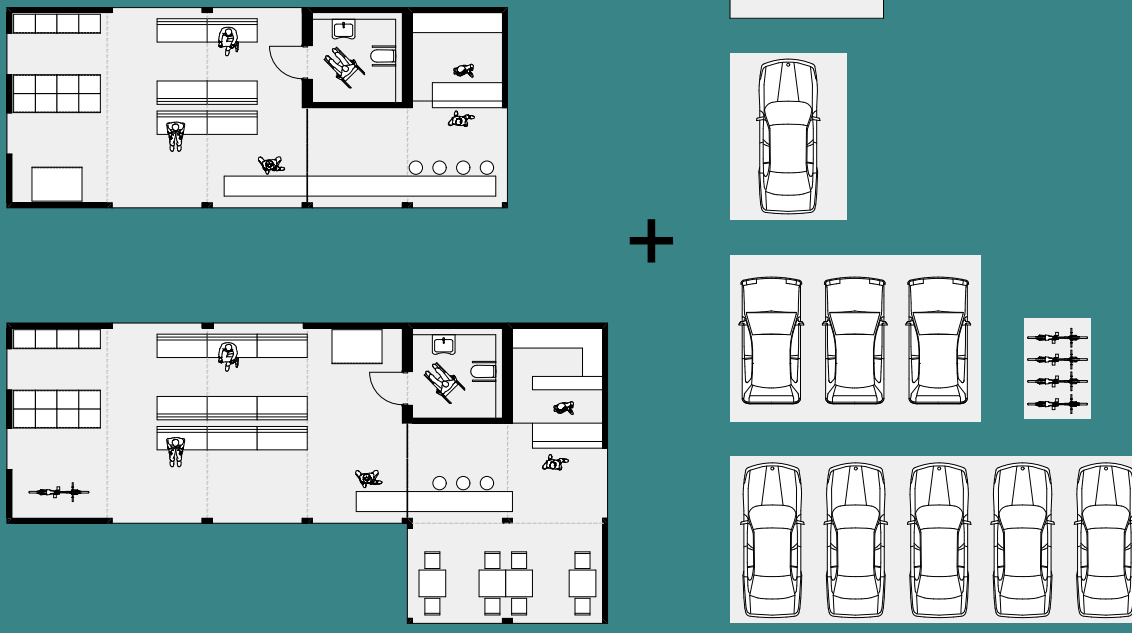


Abb. 33: exemplarischer Flächenbedarf für eine Plushaltestelle Typ L, Architekt Reichwald GmbH

wie mit Mehraufwand umgegangen wird, der durch eine der Vertragsparteien verursacht wird. Eine bewährte Grundregel lautet: Mehrkosten, die durch eine Partei veranlasst werden, sind auch von dieser zu tragen. Solche Vereinbarungen schaffen Verbindlichkeit und beugen Konflikten im späteren Projektverlauf vor.

Erste Abfrage gewünschter Funktionen

Bereits in dieser Phase sollte eine erste Abfrage bei der Gemeinde erfolgen, welche Funktionen als Mindestausstattung gewünscht sind und welche darüberhinausgehenden Ausstattungsmerkmale angestrebt werden. Diese Angaben liefern eine erste Orientierung für die weitere Planung und helfen, den Platzbedarf und den Kostenrahmen grob einzuschätzen. Die vertiefte Bedarfserfassung unter Einbindung der Bevölkerung und weiterer Stakeholder erfolgt in einem eigenen Schritt (siehe Kap. 4.4).

Wenn die Platzbedarfe der gewünschten Ausstattungselemente grob feststehen und damit die benötigten Flächen eingegrenzt werden können, folgt die vertiefte Eignungsprüfung der Standorte gemeinsam mit den lokalen Akteuren (siehe Kap. 4.3).

5.3. EIGNUNGSPRÜFUNG VOR ORT (FLÄCHENVERFÜGBARKEIT, EIGENTUM, BAURECHT, ER-SCHLISSUNG)

Bevor die Entwurfsplanung beginnt, sollten die ins Auge gefassten Standorte auf ihre tatsächliche Eignung geprüft werden. Während die Standortidentifikation (Kap. 4.1) auf verfügbaren Daten und einer ersten Einschätzung basiert, geht es nun um eine vertiefte Prüfung vor Ort – unter Einbeziehung der lokalen Akteure und unter Berücksichtigung besonderer örtlicher Gegebenheiten, die sich aus Geodaten allein nicht erschließen.

Ausschlusskriterien

Nicht jeder Potenzialstandort wird sich als geeignet erweisen. Die folgenden Punkte können zum Ausschluss eines Standorts führen:

Ein Mangel an Fläche in der Nähe zum Ein- und Ausstiegspunkt ist ein häufiges Hindernis. Je Plushaltestellen-Modul in Container-Bauweise werden mindestens 3 m × 6 m Grundfläche (ggf. 3 m × 3 m) sowie 1,5 m Bewegungsfläche vor dem Modul benötigt. Hinzu kommen Flächen für Freianlagen, Fahrradabstellanlagen und barrierefreie Zuwegung. Stehen diese Flächen weder am Haltestellenstandort noch in unmittelbarer Nachbarschaft zur Verfügung, ist der Standort in der Regel nicht geeignet (s. Abb. 31-33).

Fehlende Nutzungs- oder Eigentumsrechte auf den benötigten Flächen können ebenfalls ein Ausschlusskriterium sein. Liegen die Flächen nicht in kommunaler Hand, muss geprüft werden, ob Nutzungsverträge oder ein Ankauf realistisch sind. Die Erfahrungen aus den Pilotstandorten zeigen, dass dies möglich, aber zeitaufwändig sein kann – in Trittau etwa konnte durch den Erwerb einer angrenzenden Fläche eine kompakte Lösung realisiert werden (siehe Kap. 3).

Wenn keine Aussicht auf bauplanungsrechtliche Zulässigkeit besteht, scheidet ein Standort ebenfalls aus. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen sollten frühzeitig mit der Bauordnung geklärt werden. Dabei ist zu prüfen, ob die geplanten Bausteine genehmigungsfrei errichtet werden können (z.B. Fahrgastunterstände unterhalb bestimmter Größengrenzen) oder ob ein Baugenehmigungsverfahren erforderlich ist. Hinweise zur Genehmigungsfrage finden sich in Kapitel 4.7.

Erschließung und technische Infrastruktur

Von großem Vorteil ist es, wenn die Flächen bereits erschlossen sind, also über Anschlüsse für Strom, Wasser, Abwasser und Internet verfügen oder diese mit vertretbarem Aufwand hergestellt werden können. Gleichzeitig sollten die Flächen nicht zu stark mit unterirdischen Leitungen und Medien belegt sein, da dies die Bauausführung erschwert und verteuert.

Die Kosten für die Herstellung der technischen Infrastruktur oder den Umbau von Straßen- und Gehwegoberflächen können erheblich sein und sollten frühzeitig ermittelt werden. Falls die Erschließungskosten den Rahmen des Projekts übersteigen, ist zu prüfen, ob zusätzliche Fördermittel akquiriert werden können (siehe Kap. 5).

Begehung vor Ort

Es empfiehlt sich, die Eignungsprüfung mit einer Begehung vor Ort zu verbinden, an der alle relevanten Fachbereiche – insbesondere das Tiefbauamt und das Stadtentwicklungsamt – sowie die beauftragten Planerinnen und Planer teilnehmen. Eine solche Begehung dient mehreren Zwecken: der Überprüfung der Flächenverfügbarkeit und der räumlichen Situation, der Identifikation weiterer zu klärender Fragestellungen, etwa zu Gefälle, Zufahrten oder Sichtbeziehungen, der Ergänzung und Überprüfung von Wünschen und Ideen für die Ausstattung, der Klärung fehlender oder von der Kommune bereitzustellender Planungsunterlagen, einer ersten Bestandserhebung sowie der Erstellung von Fotografien für die Dokumentation und als Grundlage für spätere Visualisierungen.

Im Rahmen der Begehung sollten auch mögliche Alternativstandorte im Ort in den

Blick genommen werden, falls sich der ursprünglich identifizierte Standort als nicht oder nur eingeschränkt geeignet erweist.

5.4. BEDARFSERFASSUNG, POTENZIALANALYSE UND BETEILIGUNG

Die Funktionen und Bausteine einer Plushaltestelle müssen zum jeweiligen Standort passen. Welche Angebote sinnvoll und gewünscht sind, lässt sich nicht allein am Schreibtisch entscheiden – es erfordert eine systematische Erfassung des lokalen Bedarfs, eine Abschätzung der Nutzungspotenziale und die Einbindung derjenigen, die die Plushaltestelle später nutzen werden. Dieser Schritt bildet die inhaltliche Grundlage für die Konzeptstudie (Kap. 4.6) und die Detailgestaltung (Kap. 4.8).

Bedarfserfassung bei lokalen Stakeholdern

In einem ersten Schritt sollte der Bedarf bei den lokalen Stakeholdern abgefragt werden. Die zentrale Frage lautet: Was wird in der Gemeinde gebraucht und kann im Zuge der Umsetzung einer Plushaltestelle realisiert werden? Relevante Gesprächspartnerinnen und -partner sind dabei insbesondere die bereits eingebundenen Vertreterinnen und Vertreter der Gemeindeverwaltung und der kommunalen Gremien, die zuständigen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, lokale Unternehmen, Vereine und Initiativen im Umfeld der Haltestelle sowie Betreiber bestehender Infrastrukturen (z. B. angrenzender Einzelhandel, Gastronomie, soziale Einrichtungen).

Die Ergebnisse der ersten Funktionsabfrage aus Kapitel 4.2 werden in diesem Schritt vertieft und um die Perspektiven weiterer Akteure ergänzt. Dabei geht es

nicht nur um die gewünschte Ausstattung, sondern auch um mögliche Betreibermodelle für einzelne Bausteine – denn ein Kiosk oder ein Lebensmittelautomat ist nur dann sinnvoll, wenn sich jemand findet, der ihn betreibt (siehe auch Kap. 7.1).

Als Orientierung für die Priorisierung von Ausstattungselementen können die Evaluationsergebnisse der Pilotstandorte dienen. Die Befragung der Nutzenden ergab, dass Licht und Sicherheit, WLAN, WC, Aufenthaltsqualität durch einen geschützten Raum und Sitzgelegenheiten sowie digitale Fahrgastinformation zu den am höchsten bewerteten Elementen gehören. Ergänzend wurde das Bike+Ride-Angebot als besonders positiv hervorgehoben. Diese Ergebnisse decken sich mit der Einschätzung der Projektbeteiligten, die als wesentlichste Basisausstattung einen klimatisch regulierten Innenraum mit Sitzmöglichkeiten, digitale Fahrgastinformation und WLAN benennen – an größeren Standorten ergänzt um ein WC. Es empfiehlt sich, diese empirisch gestützten Prioritäten bei der Bedarfserfassung als Referenzrahmen zu nutzen, ohne den lokalen Bedarf dadurch vorwegzunehmen.

Beteiligung der Bevölkerung

Die Bevölkerung sollte frühzeitig über das Vorhaben informiert und in die Gestaltung einbezogen werden. Bürgerbeteiligung dient dabei zwei Zielen: Sie liefert wertvolle Hinweise zu den tatsächlichen Bedarfen und Wünschen der Nutzenden, und sie schafft Akzeptanz und Identifikation mit der Plushaltestelle.

Geeignete Formate können sein:

- » Befragungen und Zukunftswerkshops als Einstieg, bei denen Bürgerinnen und Bürger ihre Wünsche und Ideen einbringen können. Solche Formate eignen sich besonders, um auch unerwartete Bedarfe und kreative Vorschläge zu erfassen.
- » Niedrigschwellige digitale Formate wie Online-Umfragen oder QR-Codes an der bestehenden Haltestelle, die auf eine kurze Befragung verlinken. Sie erreichen auch Personen, die nicht an Präsenzveranstaltungen teilnehmen.
- » Gezielte Einbindung besonderer Zielgruppen, insbesondere älterer Menschen, Jugendlicher und Menschen mit Behinderungen. Deren Perspektive ist für eine barrierefreie und alltagstaugliche Gestaltung unverzichtbar. Die Zusammenarbeit mit den kommunalen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten sollte selbstverständlich sein.

Bei der Beteiligung ist darauf zu achten, dass realistische Erwartungen geweckt werden. Nicht alle Wünsche werden umsetzbar sein – die Rückkopplung der Ergebnisse an die Beteiligten und eine transparente Erklärung, welche Vorschläge aufgegriffen werden konnten und welche nicht, stärkt das Vertrauen in den Prozess. Die Erfahrung aus dem Projekt bestätigt dies: Mehr Vorgaben und weniger „Wünsch dir was“ hätte nach Einschätzung der Projektbeteiligten insgesamt Zeit und Geld gespart. Entscheidend ist dabei die Balance: Kommunen sollten grundsätzliche Funktionen und die Größenordnung mitbestimmen können, während kleinteilige Gestaltungsentscheidungen besser zentral vorgegeben werden (siehe auch Kap. 4.7).

Dies ist ein Beispiel für einen Fragebogen zur Erfassung der Bedarfe:

Sehr geehrte Interessierte,

die Bushaltestelle „[Name]“, Richtung XX und YY soll im Rahmen des Projektes „ÖVer.KAnT“ mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im Jahr 2023 umgestaltet werden (mehr zum Projekt: <http://oeverkant.de/>).

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich 5 Minuten Zeit nehmen, um uns mitzuteilen, was diese Bushaltestelle braucht, um ihre Nutzung bzw. die Nutzung des ÖPNV angenehmer zu gestalten. Die Ergebnisse werden nach Abschluss der Umfrage durch die Stadt und das ÖVer.KAnT-Team ausgewertet und fließen in die Ausgestaltung der zukünftigen Bushaltestelle mit ein.

Die Umfrage soll jeweils von einer Person ausgefüllt werden.

Eine Teilnahme ist bis zum XX.XX.XXXX möglich.

Vielen Dank!

Ihre Stadt XX und

das ÖVer.KAnT Team

Wie oft nutzen Sie die Bushaltestelle [Name]

- ☐ Täglich
- ☐ 1-3 Mal die Woche
- ☐ Mehrmals im Monat
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Bei eigener Nutzung: Wie kommen Sie meistens zur Bushaltestelle [Name]?

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Mit dem Rad
- ☐ Mit dem Bus

Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit der Bushaltestelle [Name]?

(sehr gut) 0 0 0 0 0 (sehr schlecht)

[Bitte begründen Sie Ihre Angabe]

Wie bewerten Sie die Qualität der Bushaltestelle [Name] insgesamt (z. B. Wartebereich, Fahrradabstellanlagen, Informationen)?

(sehr gut) 0 0 0 0 0 (sehr schlecht)

[Bitte begründen Sie Ihre Angabe]

Wie sicher fühlen Sie sich an der Bushaltestelle [Name]?

(sehr gut) 0 0 0 0 0 (sehr schlecht)

[Bitte begründen Sie Ihre Angabe]

Wie bewerten Sie die Aufenthaltsqualität der Bushaltestelle [Name]?

(sehr gut) 0 0 0 0 0 (sehr schlecht)

[Bitte begründen Sie Ihre Angabe]

Welche Funktionen und Qualitäten sollten bei der Umgestaltung der Bushaltestelle geschaffen werden?

[Mehrfachauswahl möglich]

Mobilitätsfunktionen	Ergänzende Funktionen	Aufenthaltsqualität
» Mehr Informationen zum Busverkehr » Sichere Erreichbarkeit für Radfahrende » sichere Infrastruktur für B&R inkl. Lastenrad-Stellplätze, Ladeinfrastruktur » Schließfächer » Fahrrad-Reparaturangebote » Sharing-Angebote » Taxi	» Verkaufsautomaten (Getränke, Snacks, regionale Produkte) » Standort für fliegende (regionale) Händler » Schwarzes Brett » Tauschboxen » Anbieterübergreifende Paketboxen	» Witterungsschutz » Attraktive Sitzgelegenheiten: ggf. multifunktionale Möbel » Trinkbrunnen » WC » Kostenfreies WLAN » Lademöglichkeiten » Bepflanzung, Grünanlagen » Kunstwerke o. ä. » Schöne Aussicht, Beobachtung des Straßen-/ Marktgeschehens

Welche weiteren Hinweise haben Sie für die Umgestaltung der Bushaltestelle [Name]?

[offene Texteingabe]

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Potenzialanalyse

Neben der qualitativen Bedarfsabfrage empfiehlt es sich, die Nachfragepotenziale am Standort auch quantitativ abzuschätzen. Dies hilft, die einzelnen Bausteine angemessen zu dimensionieren – etwa die Anzahl der Fahrradstellplätze, die Größe des Wartebereichs oder die Frage, ob ein Sharing-Angebot wirtschaftlich tragfähig sein kann.

Hilfreiche Datengrundlagen für eine Potenzialabschätzung sind Fahrgastzahlen und Ein-/Aussteigerdaten an der betreffenden Haltestelle (über das Verkehrsunternehmen oder den Verbund), Einwohnerzahlen und -dichte im Einzugsbereich der Haltestelle (Radius von ca. 300–500 m für Fußverkehr, ca. 1–3 km für Radverkehr), Penderverflechtungen der Gemeinde (über die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit), Daten zur Pkw-Verfügbarkeit und zum Modal Split (soweit aus kommunalen Verkehrserhebungen oder regionalen Studien verfügbar) sowie Informationen zu bestehenden

Angeboten im Umfeld, etwa vorhandene Fahrradabstellanlagen, Sharing-Stationen oder Nahversorgung.

Eine vollständige Verkehrsnachfragemodellierung ist für die Planung einer Plushaltestelle in der Regel nicht erforderlich. Es genügt eine pragmatische Abschätzung auf Basis der verfügbaren Daten, die im weiteren Planungsverlauf bei Bedarf präzisiert werden kann. Im Zweifelsfall ist es sinnvoll, die Infrastruktur etwas großzügiger zu dimensionieren und Erweiterungsmöglichkeiten vorzusehen, statt zu knapp zu planen.

5.5. EXTERNE AKTEURE UND PARTNERSCHAFTEN

Eine Plushaltestelle wird in der Regel nicht allein von der Kommune geplant und betrieben (s. Abb. 34). Für viele Bausteine – insbesondere im Bereich der Mobilitäts- und Sekundärfunktionen – sind externe Partner erforderlich, die Angebote bereitstellen, Infrastruktur betreiben oder Fachexpertise einbringen. Die frühzeitige Einbindung dieser Akteure ist entscheidend,

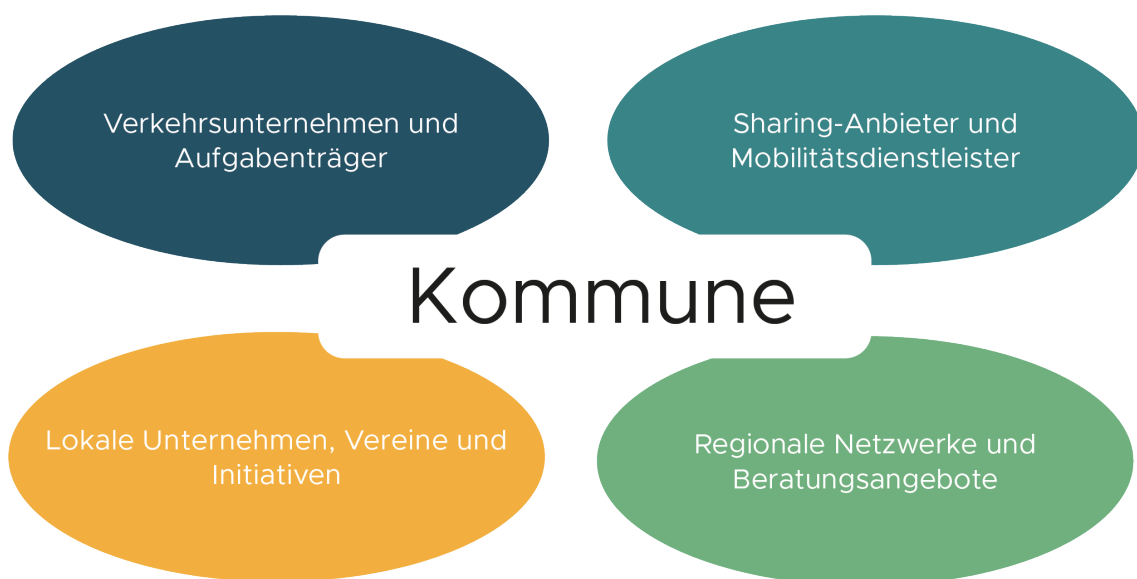


Abbildung 34: Mögliche externe Partner einer Plushaltestelle, eigene Darstellung

weil sie den Funktionsumfang der Plushaltestelle maßgeblich beeinflusst und weil die Abstimmung mit externen Partnern erfahrungsgemäß Zeit benötigt, die im Projektzeitplan eingeplant werden muss.

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger

Die Verkehrsunternehmen, die Buslinien an der Haltestelle bedienen, und die zuständigen Aufgabenträger für den ÖPNV sind zentrale Partner. Sie verfügen über Fahrgastdaten, kennen die betrieblichen Anforderungen an Haltestellen und sind in der Regel für die Fahrgastinformation (z. B. dynamische Fahrgastinformationssysteme) zuständig. Die Abstimmung mit ihnen sollte bereits in der Konzeptphase beginnen, insbesondere zu Fragen der Haltestellenanordnung, der Bushaldebuchtgestaltung und der Integration digitaler Informationssysteme. Wenn an einem Standort auch der Schienenverkehr eingebunden ist, sind zusätzlich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die SPNV-Aufgabenträger einzubeziehen.

Sharing-Anbieter und Mobilitätsdienstleister

Sharing-Angebote wie Carsharing, Bikeshaaring oder E-Roller-Verleih können die Mobilitätsfunktion einer Plushaltestelle deutlich aufwerten, sind aber an die Bereitschaft und Wirtschaftlichkeit privater Anbieter gebunden. Gerade im suburbanen und ländlichen Raum ist die Nachfrage an einzelnen Standorten oft gering, sodass die Wirtschaftlichkeit solcher Angebote nicht selbstverständlich ist. Es empfiehlt sich daher, frühzeitig und mit realistischen Erwartungen auf mögliche Anbieter zuzugehen.

Für die Kooperation mit Sharing-Anbietern gibt es verschiedene Modelle: Die Kommune kann Flächen und Infrastruktur (z. B. Stellplätze, Ladeinfrastruktur) bereit-

stellen, während der Anbieter das Angebot betreibt und finanziert. Alternativ kann die Kommune den Aufbau eines Sharing-Angebots aktiv fördern, etwa durch Zuschüsse in der Anlaufphase oder durch die Integration in ein kreisweites Mobilitätskonzept. In beiden Fällen müssen Fragen des Standorts, der Stellplatzgestaltung, der Genehmigungen (z. B. Sondernutzungserlaubnis) und der Vertragslaufzeiten geklärt werden.

Die Erfahrung zeigt, dass die Anbahnung von Kooperationen mit Sharing-Anbietern mehrere Monate in Anspruch nehmen kann. Dieser Zeitbedarf sollte im Projektplan berücksichtigt werden. Ebenso sollte bedacht werden, was geschieht, wenn ein Anbieter nach einiger Zeit abspringt – die Infrastruktur (Stellplätze, Lademöglichkeiten) sollte so gestaltet sein, dass sie auch von einem Nachfolger oder für andere Zwecke genutzt werden kann.

Lokale Unternehmen, Vereine und Initiativen

Für die Sekundärfunktionen einer Plushaltestelle – etwa einen Kiosk, einen Lebensmittelautomaten oder einen Veranstaltungsort – kommen oft lokale Akteure als Partner in Frage. Die Suche nach geeigneten Betreiberinnen und Betreibern sollte parallel zur Planung beginnen, da die Anforderungen eines konkreten Betreibers die Gestaltung beeinflussen. Sobald beispielsweise ein Kiosk mit einem bestimmten Betreiber geplant wird, steigen die Anforderungen an die Raumplanung und es kann nicht mehr auf vollständig standardisierte Lösungen zurückgegriffen werden.

Die Pilotstandorte zeigen unterschiedliche Modelle: In Lauenburg betreibt ein lokaler Akteur den Kiosk (gleicher Akteur hat auch

den Kiosk am alten ZOB betrieben), in Bad Segeberg hat die Lebenshilfe diese Aufgabe übernommen. Die Suche nach einem Kioskbetreiber erwies sich dabei als eine der größeren Herausforderungen im Planungsprozess (siehe Kap. 3). Frühzeitige Gespräche mit lokalen Unternehmen, Vereinen und sozialen Trägern sind daher ratsam.

Auch für kleinere Bausteine wie eine Tauschbox, ein (digitales) Schwarzes Brett oder Veranstaltungen im Umfeld der Plushaltestelle können lokale Initiativen und Vereine wertvolle Partner sein. Sie tragen nicht nur zum Angebot bei, sondern stärken auch die Identifikation der Bevölkerung mit dem Ort.

Regionale Netzwerke und Beratungsangebote

In der Regel stehen verschiedene regionale Netzwerke und Beratungsangebote zur Verfügung, die Kommunen und Kreise bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsangeboten unterstützen können. In Schleswig-Holstein bspw. gehören unter anderem das mobileteam by NAH.SH und die Mobilitätsmentoren Schleswig-Holstein dazu. Diese Netzwerke bieten fachliche Beratung, vermitteln Erfahrungen aus anderen Projekten und können bei der Anbahnung von Partnerschaften unterstützen.

5.6. KONKRETISIERUNG DER FUNKTIONEN UND BAUSTEINE: KONZEPTSTUDIE UND ENTWURFSVARIANTEN

Auf Basis der Bedarfserfassung (Kap. 4.4), der Eignungsprüfung (Kap. 4.3) und der Gespräche mit externen Akteuren (Kap. 4.5) werden in diesem Schritt die Funktionen und Bausteine der Plushaltestelle konkretisiert und in erste räumliche Entwürfe

übersetzt. Ziel ist es, gemeinsam mit den lokalen Akteuren eine passende Lösung für die jeweilige Standortsituation zu erarbeiten. Dabei muss von Anfang an mitgedacht werden, dass nur Bausteine eingeplant werden sollten, deren dauerhafter Betrieb und Instandhaltung auch gesichert werden kann (siehe Kap. 7.1).

Konzeptstudie und Entwurfsvarianten

Auf Basis eines aktuellen Plans aus dem Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS-Plan) können erste Entwurfsvarianten erstellt werden. Dabei sollten verschiedene Konfigurationen geprüft werden: unterschiedliche Anzahl und Typen von Modulen (offene Wartebereiche, geschlossene Wartebereiche, Module mit besonderer Nutzung wie Kiosk oder WC), verschiedene Stellungen und Anordnungen der Module auf der verfügbaren Fläche sowie die Verteilung der Freiflächen und deren Nutzung (Sitzbereiche, Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Stellplätze).

Es empfiehlt sich, mindestens zwei bis drei Varianten zu erarbeiten, die sich in Funktionsumfang, Flächennutzung oder Modulanordnung unterscheiden – an den Pilotstandorten hat sich diese Anzahl als praktikabel erwiesen. Die Varianten sollten mit Kostenschätzungen hinterlegt werden, damit die Entscheidung auf einer realistischen Grundlage getroffen werden kann (siehe Kap. 5.1). Die Abstimmung der Varianten mit den kommunalen Akteuren – insbesondere den in Kapitel 4.2 benannten Ansprechpersonen – ist ein iterativer Prozess, der erfahrungsgemäß mehrere Abstimmungsrunden erfordert.

Für den Standort Trittau gab es bspw. mehrere Konzeptstudien (s. Abb. 35).

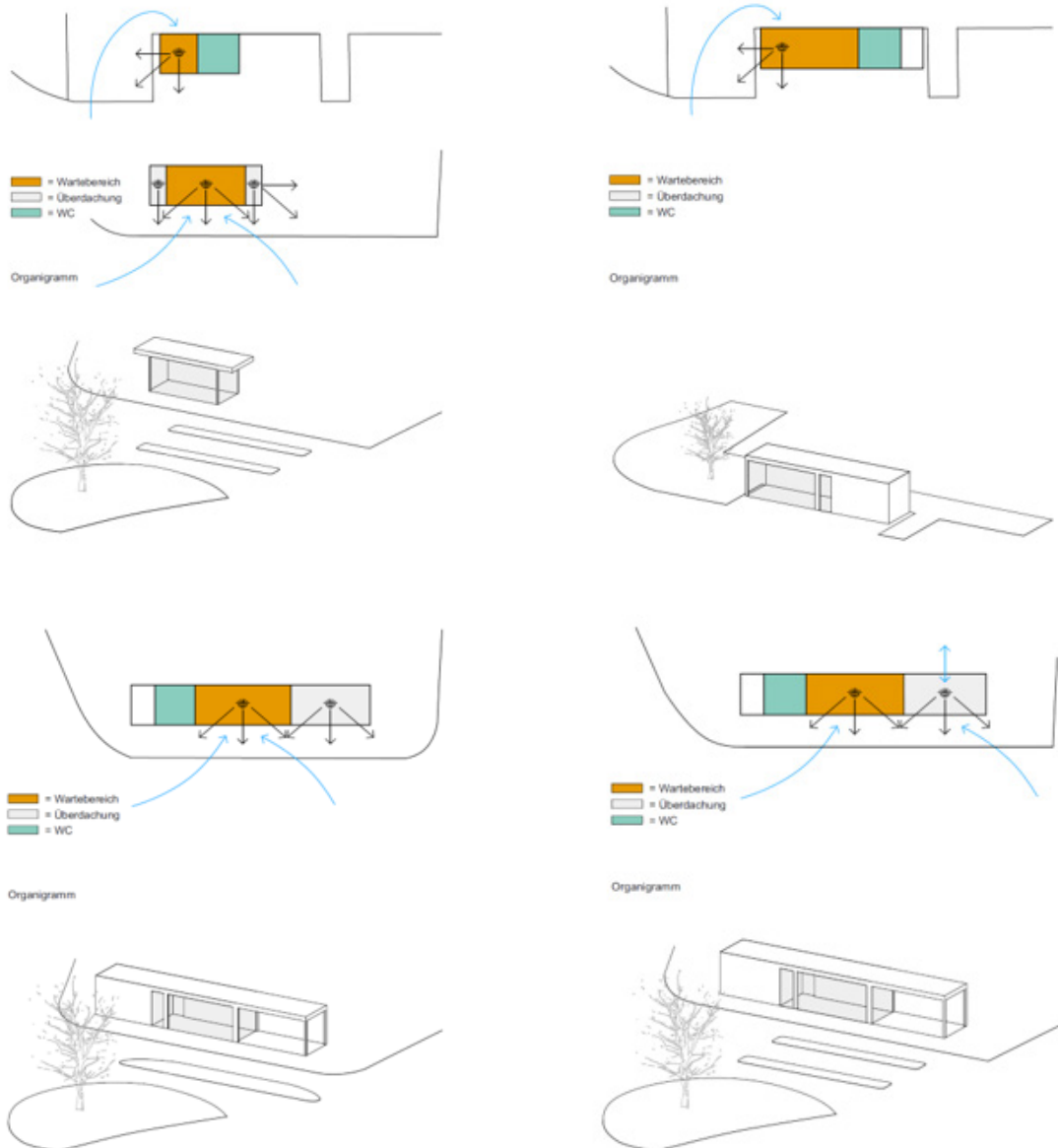


Abbildung 35: Konzeptstudien für die Plushaltestelle Trittau, Architekt Reichwald GmbH

Stadträumliche Integration

Die Plushaltestelle steht nicht für sich allein, sondern muss sich in ihr bauliches Umfeld einfügen. Bei der Erarbeitung der Entwurfsvarianten sollten daher folgende Aspekte besonderes Augenmerk erhalten:

- » Sichtachsen und Sichtbeziehungen sind von zentraler Bedeutung. Die Module sollten so positioniert werden, dass sie von den wichtigsten Zugangswegen aus sichtbar sind und die Nutzenden

den Haltestellenbereich, ankommende Busse und die verschiedenen Angebote der Plushaltestelle gut überblicken können. Gute Sichtbeziehungen stärken die Orientierung, das Sicherheitsempfinden und die Attraktivität des Standorts.

- » Wegebeziehungen und Zugänge müssen klar und direkt gestaltet sein. Die wichtigsten Zugangswege – von der Straße, aus dem Wohnumfeld, vom Bahnhof – sollten barrierefrei und intuitiv verständlich zum Haltestellenbe-

reich und zu den einzelnen Angeboten führen. Umwege und unübersichtliche Wegeführungen mindern die Nutzungsbereitschaft.

- » Die Einbindung in die angrenzende Bebauung und Nutzung beeinflusst, ob die Plushaltestelle als Fremdkörper oder als selbstverständlicher Bestandteil des Ortsbilds wahrgenommen wird. Die Orientierung zum Straßen- oder Marktgeschehen, die Berücksichtigung vorhandener Blick- und Bewegungsachsen sowie eine angemessene Maßstäblichkeit der Module in Bezug auf die umgebende Bebauung tragen zur gelungenen Integration bei.

Entscheidungen zum Tiefbau

Häufig wird im Zuge des Baus einer Plushaltestelle auch das unmittelbare Umfeld umgestaltet – sei es, um Flächen für die Module zu schaffen, die Bushaldebuchten neu zu ordnen oder Barrierefreiheit im Außenraum herzustellen. Die Entscheidung, welche Tiefbaumaßnahmen im Zuge des Umbaus durchgeführt werden sollen, muss in der Konzeptphase getroffen werden, da sie den Kostenrahmen und den Zeitplan erheblich beeinflusst.

Zu den typischen Tiefbaumaßnahmen gehören der barrierefreie Umbau der Haltestelle (Kasseler Hochbord, Bodenindikatoren, taktile Leitsysteme, Kontrastgestaltung), die Neugestaltung der Gehweg- und Platzoberflächen, die Neuordnung von Bushaldebuchten oder Fahrbahnhaltestellen sowie die Herstellung oder Anpassung der technischen Erschließung (Strom, Wasser, Abwasser, Internet).

Der Standort Uetersen zeigt beispielhaft, dass Tiefbaumaßnahmen unvorhergesehene Herausforderungen mit sich bringen

können: Das Gefälle der Fläche erforderte eine aufwändige Berechnung und Anpassung der Niveaus, um Barrierefreiheit sicherzustellen (siehe Kap. 3).

Relevante technische Regelwerke

Bei der Erarbeitung der Entwurfsvarianten und insbesondere bei der Planung des Tiefbaus sind die einschlägigen technischen Regelwerke zu beachten. Dazu gehören insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, erwartet wird die neue RAST im Jahr 2026), die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), die DIN 18040 (Barrierefreies Bauen) für die bauliche Gestaltung von Zugängen und Bewegungsflächen, die DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) für die Gestaltung taktiler Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder sowie die Vorgaben des Straßen- und Wegerechts des jeweiligen Bundeslandes.

Für den Bereich der Bushaltestellen gelten darüber hinaus verbundspezifische Vorgaben. Im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ist der hvv-Leitfaden zum barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen maßgeblich, der detaillierte Anforderungen an Haltestellentypen, Plattformhöhen, Bordsteingestaltung und Ausstattung definiert. Ergänzend hat die NAH.SH einen Leitfaden für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen in Schleswig-Holstein herausgegeben, der einen landesweiten Mindeststandard für barrierefreie Bushaltestellen beschreibt und sich gezielt an die Planenden in Kommunen und Straßenbauämtern im NAH.SH-Verbundgebiet richtet. Im Falle der vier ÖVer.KAnT-Kreise, welche im hvv-Bereich liegen, wurden aus förderpolitischen Gründen bei der Planung beide Leitfäden herangezogen (s. Kapitel 5).

Die Einbindung der kommunalen Behindertenbeauftragten oder der Behindertenbeiräte in die Entwurfsphase ist nicht nur fachlich sinnvoll, sondern wird auch durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG §8 Abs. 3) und das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) nahegelegt.

Abstimmung und Entscheidung

Die Konzeptstudie sollte mit einer gemeinsamen Entscheidung der beteiligten Akteure – Kommune, Kreis, Planerinnen und Planer – für eine Vorzugsvariante abschließen. Diese Entscheidung bildet die Grundlage für die anschließende Wahl der Bauweise (Kap. 4.7) und die Detailgestaltung (Kap. 4.8). In der Regel ist in dieser Phase auch eine erneute Befassung der kommunalen Gremien erforderlich, insbesondere wenn sich der Funktionsumfang oder der Kostenrahmen gegenüber der ursprünglichen Beschlussvorlage verändert hat.

Die Erfahrungen aus dem Projekt zeigen, dass bei den ersten Gesprächen eine realistische Erwartungshaltung entscheidend ist. Kommunale Entscheidungsträgerinnen und -träger reagieren häufig zunächst mit Skepsis, weil sie die Frage „Wollen wir das?“ nicht von den Fragen „Was kostet das?“ und „Wie aufwändig ist die Umsetzung und der Betrieb?“ trennen können. Es empfiehlt sich daher, von Anfang an offen über Kosten, personellen Aufwand und Betriebsanforderungen zu sprechen und gleichzeitig konkrete Fördermöglichkeiten aufzuzeigen – denn ohne Förderung durch Bund, Land oder Kreis ist die Umsetzung nach Einschätzung der Projektbeteiligten mittelfristig nicht realisierbar (siehe Kap. 5). Ebenso wichtig ist eine ehrliche Einschätzung der personellen Kapazitäten: Die Erfahrung zeigt, dass vor allem größere Orte und Städte mit eigener Ver-

waltung und eigenem Tiefbauamt die notwendigen Ressourcen aufbringen können. Kleine Amtsverwaltungen sind mit dem Aufbau einer Plushaltestelle neben ihren Regelaufgaben häufig überfordert – hier kann eine unterstützende Rolle des Kreises bzw. Aufgabenträgers entscheidend sein, etwa durch zentrale Projektsteuerung, fachliche Beratung oder die Übernahme bestimmter Planungsleistungen.

5.7. WAHL DER BAUWEISE: VERGLEICH FERTIGPRODUKT / ORTBAU / MODULBAU

Mit der Konzeptstudie steht fest, welche Funktionen und Bausteine die Plushaltestelle umfassen soll. Nun muss entschieden werden, in welcher Bauweise die Module errichtet werden. Diese Entscheidung beeinflusst den Planungsaufwand, die Kosten, die Bauzeit und die spätere Anpassungsfähigkeit der Plushaltestelle erheblich. Ebenso hängt davon ab, welche Genehmigungen erforderlich sind.

Überblick über die Bauweisen

Für die Errichtung von Fahrgastunterständen und Gebäudemodulen an Bushaltestellen stehen grundsätzlich drei Bauweisen zur Verfügung:

1. Die Bestellung eines fertigen Fahrgastunterstandes bietet eine schnelle und kosteneffiziente Lösung. Vorgefertigte Modelle werden direkt geliefert und vor Ort montiert. Diese Variante eignet sich für standardisierte Anforderungen, bietet jedoch begrenzte Gestaltungsmöglichkeiten und ist in der Regel auf einfache Wartebereiche beschränkt. Für Plushaltestellen mit erweitertem Funktionsumfang – etwa mit geschlossenem Warteraum, WC oder Kiosk – stößt diese Lösung an ihre Grenzen.

2. Die Ortbauweise (konventioneller Bau vor Ort) ermöglicht maximale Anpassung an örtliche Gegebenheiten und spezifische Designwünsche. Sie eignet sich besonders für größere oder architektonisch anspruchsvolle Vorhaben. Sie erfordert allerdings mehr Zeit, ist in der Regel mit höheren Kosten verbunden und die errichteten Bauten sind standortgebunden.
3. Die Modulbauweise kombiniert Elemente beider Ansätze: Vorgefertigte Module werden in einer Werkstatt hergestellt, geliefert und vor Ort zusammengesetzt. Dies ermöglicht eine gewisse gestalterische Flexibilität bei gleichzeitig schnellerer Umsetzung als bei der Ortbauweise. Eine Sonderform ist die Modulbauweise auf Container-Basis, bei der standardisierte Containermaße als Grundraster dienen (s. Abb. 36).

Die Modulbauweise auf Container-Basis im Projekt ÖVer.KAnT

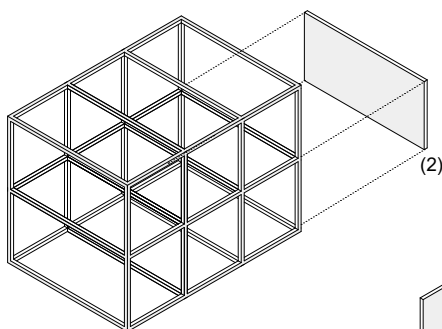
Im Projekt ÖVer.KAnT fiel die Entscheidung für die Modulbauweise auf Container-Basis, um für die unterschiedlichen räumlichen Situationen an den vier Pilotstandorten jeweils passfähige Lösungen anbieten zu können.

Die einzelnen Bausteine der Plushaltestellen lassen sich in diesem System modular zusammenfügen und sind grundsätzlich nicht ortsfest, sondern räumlich flexibel einsetzbar. Als Mindestfläche werden pro Modul 3 m × 6 m Grundfläche (ggf. 3 m × 3 m) sowie 3 m Höhe und ausreichende Bewegungsflächen benötigt. Eine Minimalversion mit nur einem Modul ist ebenfalls denkbar (s. Abb. 37).

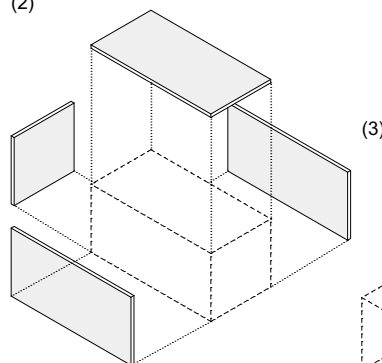
Die Flexibilität dieses Ansatzes hat sich im Pilotprojekt grundsätzlich bewährt: Es konnten Plushaltestellen in vier verschiedenen Größen auf sehr unterschiedlichen Grundstücksformen mit unterschiedlichen Funktionen realisiert werden. Aus Sicht der Projektbeteiligten wurde das Versprechen der Flexibilität hinsichtlich Größe und Ausstattung eingelöst – von der kompakten Lösung mit drei Modulen in Trittau bis zum umfangreichen ZOB-Umbau in Lauenburg.

Die Projektbeteiligten sehen zudem Synergieeffekte, wenn mehrere Plushaltestellen gleichzeitig bei einem Auftragnehmer bestellt werden – die Kostenvorteile gegenüber konventionellem Bau steigen mit der Abnahmemenge.

(1)



(2)



(3)

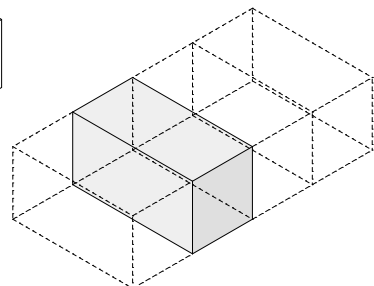


Abbildung 36: Verschiedene Modulkombinationen für Plushaltestellen, Architekt Reichwald GmbH

Einschränkungen und Bilanz

Die Erfahrungen aus den Pilotstandorten zeigen jedoch auch, dass die Vorteile der Modulbauweise auf Container-Basis deutliche Grenzen haben. Die Bewertung fällt unter den Projektbeteiligten unterschiedlich aus.

- » **Eingeschränkte Gestaltungsfreiheit:** Es kann nur mit ganzen Modulen geplant werden. Das Grundraster des Containers schränkt die Gestaltung der Formen und Räume ein. Aus der Praxis wurde zudem angemerkt, dass ein Grundmaß von 3 × 6 m für einen geschlossenen Wartebereich als sehr eng empfunden wird.
- » **Individualisierung frisst die Kostenvorteile:** Die vier Pilotstandorte waren in ihren Voraussetzungen und Anforderungen sehr unterschiedlich, sodass die Module stark individualisiert werden mussten. Je individueller eine Plushaltestelle gestaltet wird, desto geringer werden die Vorteile des modularen Bauens – der Aufwand nähert sich dann der konventionellen Bauweisen wie dem Holzrahmenbau an. Die ursprünglich erhoffte günstige Produktion und Skalierbarkeit hat sich in der Praxis nicht in dem Maße bewahrheitet wie erwartet. Einer der Projektbeteiligten zog das Fazit, die Modulbauweise in dieser Form bei mittleren oder großen Standorten mit vielen Zusatzfunktionen nicht noch einmal zu wählen.
- » **Hoher Tiefbauaufwand trotz Modulbau:** Die Module können nicht einfach wie ein Baucontainer irgendwo aufgestellt werden. Es sind Baugenehmigung, Statikprüfung und umfangreiche Tiefbauarbeiten erforderlich – dieser Aufwand wurde im Vorfeld in diesem Ausmaß nicht erwartet und relativiert den Flexibilitätsvorteil erheblich. Im Falle eines späteren Umbaus oder Versetzens müssen die Fundamen-

te an die neue Statik angepasst oder neu gebaut und Zusatzdächer und Fassadenelemente entfernt werden.

- » **Frühzeitige Festlegung aller Details:** Beim Modulbau muss die Planung vor Beginn der Fertigung vollständig abgeschlossen sein. Auf der Baustelle kann nur noch wenig geändert werden. Wenn beispielsweise in einer fortgeschrittenen Bauphase ein zusätzliches technisches Element wie eine Überwachungskamera mit Kabelanschluss ergänzt werden soll, ist dies unter Umständen technisch nicht mehr realisierbar. Daher empfiehlt es sich, bei Unsicherheiten über die Nachfrage nach bestimmten Ausstattungselementen die dafür nötige Infrastruktur (Leerrohre, Stromanschlüsse) vorsorglich mit einzuplanen.
- » **Vergabe trotz Modulbau kleinteilig:** Trotz der Modulbauweise war die Vergabe aufwändig und kleinteilig, weil diverse Gewerke beteiligt waren. Der erhoffte Vereinfachungseffekt gegenüber konventionellem Bau trat in diesem Bereich nicht ein (siehe auch Kap. 6.1).

Empfehlung: Standardisierung und Individualisierung ausbalancieren

Die zentrale Erkenntnis aus dem Projekt lautet: So viel Standardisierung wie möglich, so viel Individualisierung wie nötig. Konkret bedeutet das: Grundsätzliche Entscheidungen wie Größe, Grundriss und die Art der Zusatzfunktionen (WC, WLAN etc.) sollten durch die Kommune mitbestimmt werden können. Kleinteilige Entscheidungen wie Materialart, Bodenbelag, Wandgestaltung und Mobiliar sollten dagegen vereinheitlicht werden. Das trägt zur Kostenreduzierung, geringerem Abstimmungsaufwand und gleichzeitig zu einem Wiedererkennungswert im Verbundgebiet bei.

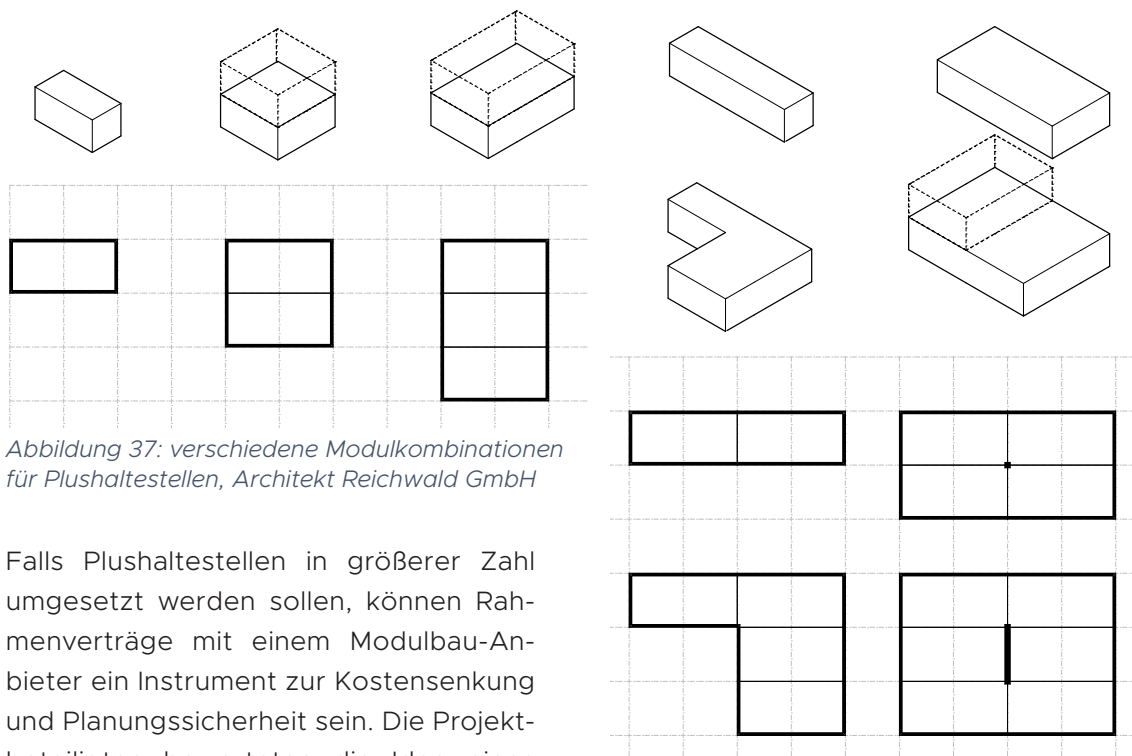


Abbildung 37: verschiedene Modulkombinationen für Plushaltestellen, Architekt Reichwald GmbH

Falls Plushaltestellen in größerer Zahl umgesetzt werden sollen, können Rahmenverträge mit einem Modulbau-Anbieter ein Instrument zur Kostensenkung und Planungssicherheit sein. Die Projektbeteiligten bewerteten die Idee eines Rahmenvertrags grundsätzlich positiv, wiesen aber auf praktische Hürden hin: Zu keinem Zeitpunkt kann eine verbindliche Abnahmemenge garantiert werden, und kein Dienstleister wird Preise über fünf Jahre garantieren, wenn die Materialkosten nicht absehbar sind. Als möglicher Lösungsansatz wurden Rahmenverträge mit Preisanpassungsklauseln, standardisierten Abläufen und Vorlagen sowie einer Vorlaufzeit zur Kapazitätsplanung genannt. Näheres zu den Kostenwirkungen findet sich in Kapitel 5.1.

Baugenehmigung und Sondernutzungen

Die Frage, ob und in welchem Umfang eine Baugenehmigung erforderlich ist, hängt von der gewählten Bauweise, der Größe der Module und deren Nutzung ab. Fahrgastunterstände des öffentlichen Personenverkehrs sind nach der Landesbauordnung Schleswig-Holstein in der Regel genehmigungsfrei. Sobald jedoch Module mit Aufenthaltsräumen, WC oder Verkaufsnutzung (z. B. Kiosk) errichtet werden, kann

eine Baugenehmigung erforderlich sein. Dies ist frühzeitig mit der zuständigen Bauordnungsbehörde zu klären.

Werden Elemente der Plushaltestelle auf öffentlichen Verkehrsflächen errichtet – etwa Fahrradabstellanlagen oder Informationsstelen – ist in der Regel eine Sondernutzungserlaubnis nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein erforderlich. Diese wird durch die Gemeinde, gegebenenfalls mit Zustimmung des Straßenbaulastträgers, erteilt.

Wichtig für den Planungsprozess: Bei der Modulbauweise müssen alle genehmigungsrelevanten Entscheidungen vor Beginn der Fertigung getroffen sein. Änderungen nach Erteilung der Baugenehmigung können ein Nachtragsgenehmigungsverfahren erfordern und den Zeitplan erheblich verzögern. Die Empfehlung lautet daher: Baubeginn erst, wenn alle Pläne stehen und die Genehmigungen erteilt sind (siehe auch Kap. 6.2).

5.8. GESTALTUNG UND AUSSTATTUNG IM DETAIL

Mit der Konzeptstudie (Kap. 4.6) und der Wahl der Bauweise (Kap. 4.7) stehen die Grundzüge der Plushaltestelle fest. In diesem Schritt werden die einzelnen Bausteine konkretisiert und finalisiert (s. Abb. 38) – von der Materialwahl über die technische Ausstattung bis zur Gestaltung des Erscheinungsbilds. Die Abstimmung erfolgt weiterhin eng mit den lokalen Akteuren. Ein WC etwa, für dessen Reinigung niemand zuständig ist, wird schnell zum Problem statt zum Mehrwert.

Dieses Kapitel gibt Hinweise und Empfehlungen zu den wichtigsten Ausstattungsbereichen, die auf den Erfahrungen aus den Pilotstandorten und einschlägigen Regelwerken basieren. Es ersetzt keine Fachplanung, sondern soll als Orientierung dienen, welche Aspekte bei der Detailgestaltung bedacht werden sollten.

Allgemeine Hinweise

Bei der Materialwahl sollte grundsätzlich auf Robustheit und Langlebigkeit geachtet werden. Die Erfahrungen aus den Pilotstandorten zeigen, dass sich besonders

haltbare Böden sowie eine haltbare Decke mit Schallschutz bewähren. Jede Gestaltungsentscheidung hat Kostenfolgen – diese sollten bereits in der Entwurfsphase transparent gemacht und in die Variantenabwägung einbezogen werden.

Wetterschutz und Aufenthaltsqualität

Ein klimatisch regulierter, witterungsgeschützter Innenraum mit Sitzmöglichkeiten ist nach Einschätzung der Projektbeteiligten das wichtigste Basisausstattungsmerkmal einer Plushaltestelle. Bei der Gestaltung der Wartebereiche – ob geschlossen oder offen – sind folgende Aspekte zu beachten:

» Bei Unterständen und geschlossenen Wartebereichen ist die Balance zwischen Transparenz und Schutz entscheidend. Ausreichende Verglasung ermöglicht Sichtbeziehungen nach außen und stärkt das Sicherheitsempfinden, muss aber gegen Vandalismussicherheit abgewogen werden. Die Größe des Innenraums sollte nicht zu knapp bemessen werden – ein Grundmaß von 3 × 6 m wurde in der Praxis als eng empfunden.

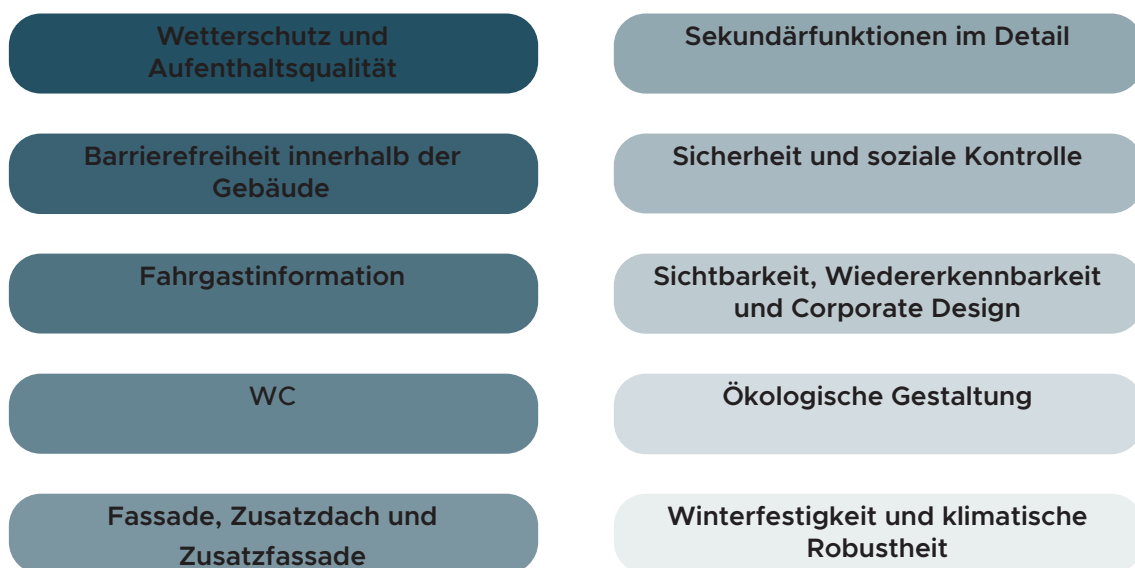


Abbildung 38: Die zehn Gestaltungsbausteine einer Plushaltestelle, eigene Darstellung

- » Bei Sitzgelegenheiten muss zwischen Komfort und Robustheit abgewogen werden. Bequeme Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsqualität, müssen aber vandalismussicher und witterungsbeständig sein. Lehnbügel können eine platzsparende und robuste Alternative zu klassischen Sitzbänken darstellen.
- » Die Beleuchtung ist ein besonders wichtiges Element, das in der Evaluation von Nutzenden als einer der meistgeschätzten Aspekte hervorgehoben wurde. Sie muss ausreichend hell sein, um Sicherheit zu gewährleisten und die Lesbarkeit von Fahrplänen sicherzustellen, sollte aber zugleich insektenfreundlich gestaltet werden, etwa durch den Einsatz warmweißer LED-Leuchten. In der dunklen Jahreszeit kommt der Beleuchtung eine besondere Bedeutung zu.

Barrierefreiheit innerhalb der Gebäude

Neben der Barrierefreiheit im Außenraum (siehe Kap. 4.6) müssen auch die Gebäude der Plushaltestelle selbst barrierefrei gestaltet werden. Die maßgeblichen Anforderungen ergeben sich aus der DIN 18040 (Barrierefreies Bauen), dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG §8 Abs. 3).

Zu beachten sind insbesondere stufenfreie Zugänge zu allen Innenräumen, ausreichende Bewegungsflächen für Rollstühle und Rollatoren (mindestens 150 cm × 150 cm Wendefläche), kontrastreich gestaltete Türen, Griffe und Bedienelemente, eine gut lesbare und tastbare Beschilderung sowie barrierefreie WC-Anlagen, sofern ein WC vorgesehen ist. Am Standort Lauenburg wurde eine „Toilette für Alle“ realisiert, die auch Menschen mit schweren

Behinderungen eine Nutzung ermöglicht – ein Standard, der bei größeren Plushaltestellen angestrebt werden sollte.

Die Einbindung der kommunalen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte in die Detailplanung ist nicht nur gesetzlich nahegelegt, sondern auch fachlich dringend empfohlen, um praxistaugliche Lösungen sicherzustellen.

Fahrgastinformation

Fahrgastinformation gehört zur Basisausstattung jeder Plushaltestelle. Sie umfasst mehrere Ebenen:

- » Statische Aushänge (Fahrpläne, Linienpläne, Tarifübersichten, Umgebungspläne) sollten gut lesbar, übersichtlich und idealerweise mehrsprachig gestaltet sein. Sie müssen regelmäßig aktualisiert und vor Witterungseinflüssen geschützt werden.
- » Dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten zu den nächsten Abfahrten wird von den Nutzenden besonders geschätzt und sollte an allen Plushaltestellen angestrebt werden. Die Abstimmung mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen ist hierfür frühzeitig erforderlich. Im Sinne der Barrierefreiheit sollte die DFI mit einer Sprachausgabe auf Anforderung ausgestattet sein.
- » Digitale Ergänzungen wie QR-Codes zu Echtzeit-Fahrplanauskünften, NFC-Tags für kontaktlose Informationsübermittlung und freies WLAN erhöhen den Nutzwert der Plushaltestelle zusätzlich. WLAN wurde von den Projektbeteiligten als eines der am höchsten bewerteten Elemente identifiziert. An den Standorten Bad Segeberg und Lauenburg wurden zudem digitale Bildschirme mit tou-

ristischen Informationen installiert, die eine weitere Informationsebene bieten.

Bei der Planung der digitalen Infrastruktur sind datenschutzrechtliche Anforderungen zu beachten, insbesondere beim Betrieb von WLAN-Hotspots und bei der Erhebung von Nutzungsdaten.

WC

Ein WC ist an größeren Plushaltestellen ein wichtiges Ausstattungsmerkmal, bringt aber erhebliche Anforderungen an Betrieb und Instandhaltung mit sich. Die Erfahrungen aus den Pilotstandorten haben folgende Hinweise ergeben:

- » Auf Spiegel sollte verzichtet werden, da diese häufig Ziel von Vandalismus sind. Stattdessen empfiehlt sich eine Edelstahlereinrichtung in den Toilettenräumen, die robuster, langlebiger und einfacher zu reinigen ist.
- » Die Rückmeldungen von Nutzenden an den Standorten mit Toilette zeigen, dass sich viele Besucherinnen und Besucher eine geschlechtergetrennte Toilettenlösung wünschen. Ob dies umsetzbar ist, hängt vom verfügbaren Platz und Budget ab.
- » Am Standort Lauenburg wurde zusätzlich eine „Toilette für Alle“ für Menschen mit schweren Behinderungen realisiert. Diese erfordert mehr Platz und eine spezifische Ausstattung, setzt aber einen hohen Standard der Barrierefreiheit.
- » Entscheidend ist auch die Frage, ob ein WC für das Fahrpersonal (zusätzlich) eingerichtet werden soll.
- » Vor der Entscheidung für ein WC muss das Betriebskonzept stehen: Wer reinigt wie oft? Wer trägt die Kosten? Wer ist für Reparaturen zuständig? Ohne ge-

sicherten Betrieb sollte kein WC eingeplant werden (siehe Kap. 7).

Fassade, Zusatzdach und Zusatzfassade

Die Fassadengestaltung ist ein wesentlicher Faktor für die Wahrnehmung der Plushaltestelle. Eine durchdachte Fassade verleiht den Modulen eine einheitliche Optik, verbindet sie optisch zu einem Gebäude und verhindert den Eindruck eines Provisoriums. Dies erfordert zusätzliche Investitionen, die sich jedoch in der Akzeptanz und Wertschätzung des Standorts auszahlen.

Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass die originale Containerfassade mit ihrer eher glatten Oberfläche für Bemalung oder Beklebung geeigneter ist als stark strukturierte Oberflächen. Letztere sind für eine nachträgliche Gestaltung weniger attraktiv.

Zusatzdächer und Zusatzfassaden bieten über die gestalterische Funktion hinaus einen praktischen Mehrwert: Sie ermöglichen eine kontrollierte Ableitung des Niederschlagswassers, was die Instandhaltung und Wartung der Module erleichtert. Bei der Planung sollte berücksichtigt werden, dass Zusatzdächer und Fassadenelemente im Falle eines späteren Umbaus oder Versetzens der Module entfernt werden müssen (siehe Kap. 4.7).

Ein Teil der Fassaden kann begrünt werden, wie am Standort Uetersen realisiert. Dies verbindet gestalterische und ökologische Ziele (siehe Abschnitt „Ökologische Gestaltung“).

Sekundärfunktionen im Detail

Die Realisierung von Sekundärfunktionen – etwa Kiosk, Lebensmittelautomat,

Paketstation oder Tauschbox – erfordert frühzeitige Abstimmung mit möglichen Betreibern (siehe Kap. 4.5). Zwei wichtige Erfahrungen aus den Pilotstandorten verdienen besondere Beachtung:

- » Sobald eine Küche oder ein Kiosk mit einem bestimmten Betreiber Teil der Plushaltestelle werden soll, wird die Planung deutlich komplexer. Es kann dann nicht mehr auf vollständig standardisierte Lösungen zurückgegriffen werden, da die Anforderungen des Betreibers an Raumzuschnitt, Ausstattung und Versorgungsanschlüsse individuell berücksichtigt werden müssen. Die Suche nach einem geeigneten Kioskbetreiber erwies sich an mehreren Standorten als eine der größeren Herausforderungen.
- » Gleichzeitig hat sich der Kiosk dort, wo er realisiert wurde, als besonders wertvoll erwiesen – nicht nur als Serviceangebot, sondern auch als Element der sozialen Kontrolle. An Standorten mit Kioskbetrieb wurde eine geringere Verwahrlosungstendenz beobachtet als an Standorten ohne permanente Nutzungspräsenz.
- » Für künftige Plushaltestellen wurden von den Projektbeteiligten insbesondere Paketstationen als wünschenswerte Ergänzung identifiziert. Auch innovative Ansätze wie personallose Nahversorgung im Container-Format – wie sie bereits in ländlichen Regionen erprobt werden – könnten an Umsteigepunkten eine interessante Option darstellen.

Sicherheit und soziale Kontrolle

Sicherheit ist ein Querschnittsthema, das bei der Gestaltung jedes einzelnen Elements mitgedacht werden sollte. Die Evaluation der Pilotstandorte bestätigt, dass Licht und Sicherheit zu den am höchsten

bewerteten Aspekten gehören. Wesentliche Gestaltungsprinzipien sind:

- » Ausreichende und gleichmäßige Beleuchtung aller Bereiche der Plushaltestelle, einschließlich der Zugangswege, Wartebereiche und Fahrradabstellanlagen.
- » Gute Einsehbarkeit der Innenräume und Wartebereiche von außen, um soziale Kontrolle durch Passanten und Anwohnende zu ermöglichen. Transparente Materialien in Wartebereichen tragen hierzu bei.
- » Vandalismussichere Materialien und Konstruktionen, insbesondere bei WC-Einrichtung, Verglasung, Mobiliar und digitalen Anzeigen.
- » Wo Sekundärfunktionen mit Personalpräsenz vorgesehen sind – etwa ein Kiosk –, sollte deren Kontrollfunktion bewusst in die Gestaltung einbezogen werden, etwa durch Sichtachsen zwischen Kiosk und Wartebereich.
- » Videoüberwachung kann in begründeten Fällen eine ergänzende Maßnahme sein. Falls sie in Erwägung gezogen wird, muss die technische Infrastruktur (Kabelanschlüsse, Leerrohre) bereits in der Planungsphase vorgesehen werden, da eine nachträgliche Installation bei der Modulbauweise technisch schwierig oder unmöglich sein kann (siehe Kap. 4.7). Die datenschutzrechtlichen Anforderungen sind dabei zwingend zu beachten.
- » Betriebsbezogene Aspekte der Sicherheit – wie Wartungsintervalle, schnelle Schadensbeseitigung und Vandalismusprävention – werden in Kapitel 7.3 behandelt.

Sichtbarkeit, Wiedererkennbarkeit und Corporate Design

Plushaltestellen sollten als eigenständiges, wiedererkennbares Element im öffentlichen Raum wahrnehmbar sein. Ein einheitliches Erscheinungsbild über die Standorte hinweg stärkt die Markenbildung und signalisiert den Nutzenden, dass sie an einem Ort mit besonderen Angeboten und Qualitäten angekommen sind.

Hierfür empfiehlt sich die Entwicklung eines einheitlichen Designs im Verbundgebiet, das wesentliche Gestaltungselemente wie Farbgebung, Typografie, Beschilderung und Markierung vorgibt. Innerhalb dieses Rahmens sollten Gestaltungsspielräume für kommunale Identität und Ortsbildpflege bestehen – die Plushaltestelle soll sich in ihr Umfeld einfügen und nicht als Fremdkörper wirken.

Beschilderung und Wegweisung müssen klar und intuitiv sein. Alle Angebote der Plushaltestelle – Wartebereiche, Fahrradabstellanlagen, WC, Kiosk, Sharing-Stellplätze – sollten durch eine einheitliche Wegweisung leicht auffindbar sein. Auch die werberechtlichen Rahmenbedingungen bei Fahrgastunterständen sind bei der Gestaltung zu berücksichtigen.

Ökologische Gestaltung

Plushaltestellen bieten Gelegenheit, ökologische Aspekte sichtbar in die Gestaltung zu integrieren. Relevante Maßnahmen sind:

- » Vogelschutz bei verglasten Wartebereichen, etwa durch Markierungen auf Glasflächen, die Vogelschlag verhindern.
- » Dachbegrünung und Regenwassermanagement: Begrünte Dächer verbessern das Mikroklima, fördern die Biodiversität und können zur Regenwasserrückhaltung

beitragen. An mehreren Pilotstandorten wurden zudem Photovoltaikanlagen auf den Dächern installiert, die zur Eigenstromversorgung beitragen.

- » Bepflanzung und Grünanlagen im Umfeld der Plushaltestelle tragen zur Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung bei. Schattenspendende Begrünung wurde beispielsweise am Standort Lauenburg realisiert.
- » Klimaanpassung durch Beschattung und helle Oberflächen gewinnt angesichts zunehmender Hitzeperioden an Bedeutung.

Winterfestigkeit und klimatische Robustheit

Die Plushaltestellen müssen für die nord-europäischen Witterungsbedingungen ausgelegt sein, die neben Nässe und Wind auch Frost, Schnee und Eis umfassen. Bei der Detailgestaltung sollte daher besonderes Augenmerk liegen auf:

- » Der Materialwahl, die auf Frostbeständigkeit, Korrosionsschutz und Witterungsbeständigkeit ausgelegt sein muss. Insbesondere Bodenbeläge, Beschläge und Fassadenmaterialien müssen den klimatischen Belastungen dauerhaft standhalten.
- » Der Schnee- und Eisfreihaltung von Plattformen, Zugängen und Rampen, die bei der baulichen Gestaltung mitgedacht werden muss – etwa durch ausreichende Gefälle zur Entwässerung und durch die Vermeidung von Stufen.
- » Der Beleuchtung in der dunklen Jahreszeit, die in Schleswig-Holstein von Oktober bis März einen erheblichen Teil der Nutzungszeit umfasst und daher bei der Lichtplanung besonders berücksichtigt werden muss.
- » Die Verantwortung für den Winterdienst an der Plushaltestelle ist frühzeitig zu klären und im Betriebskonzept zu verankern (siehe Kap. 7.3).

5.9. PLANUNG DES TIEFBAUS

Häufig wird im Zuge des Baus einer Plushaltestelle auch das gesamte Umfeld mit umgestaltet. Die Gründe dafür sind vielfältig: Es müssen Flächen für die Module und Freianlagen geschaffen werden, die Bushaltestelle soll neu geordnet werden, Barrierefreiheit im Außenraum muss hergestellt werden oder die vorhandenen Oberflächen und Leitungsinfrastrukturen entsprechen nicht mehr den Anforderungen.

Umfang und typische Maßnahmen

Welche Tiefbaumaßnahmen erforderlich sind, hängt stark vom jeweiligen Standort ab. Die Entscheidung über ihren Umfang sollte spätestens in der Konzeptphase (Kap. 4.6) fallen, da sie den Kostenrahmen und die Bauzeit wesentlich bestimmt. Typische Maßnahmen umfassen:

- » Die Neugestaltung der Haltestelleninfrastruktur, also die Anordnung und den Typ der Bushaltestelle (Fahrbahnhaltestelle, Buskap oder Haltestellenbucht) sowie Plattformhöhen und Bordsteingestaltung für einen barrierefreien Einstieg. Die Wahl des Haltestellentyps muss mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmt werden und beeinflusst die erforderlichen Manövrier- und Aufstellflächen.
- » Den Umbau von Gehweg- und Platzoberflächen, einschließlich der Anpassung von Gefälle und Niveaus. Am Standort Uetersen etwa erforderte das Gefälle der Fläche und das Niveau gegenüber der rückseitigen Straße eine aufwändige Berechnung und Anpassung, um Barrierefreiheit sicherzustellen (siehe Kap. 3).
- » Die Neuordnung der Flächennutzung, etwa durch den Entfall von Parkplätzen zugunsten der Plushaltestelle. In Uetersen konnte auf diese Weise ausreichend

Platz für die Neugestaltung mit Kasseler Hochbord und barrierefreier Zuwegung geschaffen werden.

- » Die Herstellung oder Anpassung der technischen Erschließung (Strom, Wasser, Abwasser, Internet). Wie in Kapitel 4.3 beschrieben, ist es vorteilhaft, wenn die Flächen bereits erschlossen sind und nicht zu stark mit unterirdischen Leitungen belegt sind.
- » Die Errichtung von Fundamenten für die Module, die an die jeweilige Statik angepasst werden müssen.

Barrierefreiheit im Außenraum

Die barrierefreie Gestaltung des Außenraums ist eine zentrale Anforderung an den Tiefbau und ergibt sich aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG §8 Abs. 3), dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sowie den technischen Normen DIN 18040 und DIN 32984. Die relevanten Regelwerke und verbundspezifischen Leitfäden (hvv-Leitfaden, NAH.SH-Leitfaden) sind in Kapitel 4.6 aufgeführt.

Besonderes Augenmerk bei der Tiefbauplanung erfordern Bodenindikatoren und taktile Leitsysteme, die Sehbehinderten die Orientierung an der Haltestelle ermöglichen. Dazu gehören Auffindestreifen, Einstiegsfelder und Leitstreifen, deren korrekte Anordnung und Verlegung nach DIN 32984 zu planen ist.

Die Kontrastgestaltung von Bordsteinen, Plattformkanten und Gefahrenbereichen muss sichergestellt werden, um auch bei eingeschränktem Sehvermögen eine sichere Nutzung zu ermöglichen.

Stufenfreie Zugänge zu allen Bereichen der Plushaltestelle – einschließlich der Module, der Fahrradabstellanlagen und der

Bushaltestelle selbst – sind grundlegende Voraussetzung. Querneigungen und Längsneigungen müssen innerhalb der zulässigen Grenzwerte liegen.

Die Zusammenarbeit mit den kommunalen Behindertenbeauftragten oder Betroffenenverbänden ist bei der Tiefbauplanung ebenso wichtig wie bei der Hochbauplanung (siehe Kap. 4.8). Sie sollten bereits bei der Prüfung der Entwurfsvarianten eingebunden werden und nicht erst bei der Abnahme.

Die Erfahrung aus den Pilotstandorten unterstreicht die Bedeutung dieses Themas: Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle und ihres Umfelds ist nach Einschätzung der Projektbeteiligten ebenso wichtig wie die Module selbst. Am Standort Bad Segeberg etwa wurden die Bussteige im Rahmen des Projekts (aufgrund laufender Planungen zur Umgestaltung der angrenzenden Ortsdurchfahrt) nicht mit umgebaut – mit dem Ergebnis, dass die Anlage als noch nicht vollständig wahrgenommen wird.

Barrierefreiheit bei beengten Platzverhältnissen

Eine besondere Herausforderung bei der Tiefbauplanung entsteht, wenn die Anforderungen der Barrierefreiheit auf beengte räumliche Verhältnisse treffen – insbesondere bei Gefälle, schmalen Gehwegen oder dicht belegten Flächen. Die einzuhaltenden Normen definieren Mindestmaße für Gehwegbreiten, Querneigungen, Bewegungsflächen und Bodenindikatoren, die auch bei schwierigen Standortbedingungen nicht unterschritten werden dürfen.

In der Praxis führt dies häufig zu Zielkonflikten: Alle gewünschten Elemente – War-

tebereiche, Fahrradabstellanlagen, Begrünung, Bushaldebuchten und barrierefreie Zuwegung – gleichzeitig auf begrenztem Raum unterzubringen und dabei alle Normen einzuhalten, erfordert eine sehr präzise Planung. Am Standort Uetersen etwa mussten die Niveaus der Fläche und der rückseitigen Straße durch aufwändige Berechnungen aufeinander abgestimmt werden, um trotz des Gefälles eine barrierefreie Oberflächengestaltung zu erreichen.

Folgende Empfehlungen haben sich bewährt: Die Barrierefreiheitsanforderungen sollten von Anfang an als unverrückbare Rahmenbedingung in die Entwurfsplanung einfließen – nicht als nachträgliche Anpassung an einen bereits fixierten Entwurf. Bei beengten Verhältnissen kann es erforderlich sein, andere Nutzungen zurückzustellen oder Flächen umzuwidmen, etwa durch den Entfall von Parkplätzen, um die nötigen Bewegungsflächen und Mindestbreiten sicherzustellen (s. Abb. 39). Die frühzeitige Einbindung des Fachplaners für Tiefbau gemeinsam mit den kommunalen Behindertenbeauftragten hilft, pragmatische Lösungen zu finden, bevor sich die Planung in einer Sackgasse befindet. In schwierigen Fällen kann eine dreidimensionale Darstellung der Höhenverhältnisse die Abstimmung erheblich erleichtern.

Vergabe, Abstimmung und Schnittstellen

Der Tiefbau wird in der Regel separat vom Hochbau vergeben. Neben einem Fachplaner für den Tiefbau, der die Entwurfs- und Ausführungsplanung erstellt, werden bauausführende Firmen benötigt, für die Ausschreibungen erstellt und Angebote eingeholt werden müssen. Diese Vergabeprozesse benötigen Zeit, die im Projektzeitplan eingeplant werden muss. Hinweise



Abbildung 39: Plushaltestelle Uetersen, Veranschaulichung Höhenunterschied, eigene Aufnahme

zum Ausschreibungsverfahren finden sich in Kapitel 6.1.

Die zeitliche Abfolge ist dabei eindeutig: Der Tiefbau muss vor dem Aufstellen der Module abgeschlossen sein – Fundamente, Leitungen, Oberflächengestaltung und barrierefreie Zuwegung müssen stehen, bevor die Module angeliefert und montiert werden können. Gleichzeitig hängt die Tiefbauplanung von den Entscheidungen zum Hochbau ab, insbesondere von der Modulanordnung, den Fundamentanforderungen und den Versorgungsanschlüssen. Diese wechselseitige Abhängigkeit erfordert einen parallelen und eng verzahnten Planungsprozess. Regelmäßige Jourfixes mit allen Fachplanern – Tiefbau, Hochbau, Freianlagen – sind dringend empfohlen, um die zahlreichen Schnittstellen zu koordinieren (siehe auch Kap. 6.3).

Die Abstimmung muss neben den Planern auch die zuständigen Ämter umfassen,

insbesondere das Tiefbauamt der Kommune und das Stadtentwicklungsamt, sowie die Verkehrsunternehmen, deren Anforderungen an Haltestellenanordnung und Busführung direkt in die Tiefbauplanung einfließen.

Umgang mit Kostensteigerungen und Nachträgen

Der Tiefbau ist erfahrungsgemäß besonders anfällig für Kostensteigerungen und Nachträge. Unerwartete Bodenverhältnisse, verborgene Leitungen, nachträgliche Anpassungen an Niveaus oder Gefälle und zusätzliche Anforderungen an die Barrierefreiheit können den ursprünglichen Kostenrahmen erheblich überschreiten. Folgende Empfehlungen helfen, die Risiken zu begrenzen:

- » Eine sorgfältige Bestandserhebung vor Planungsbeginn ist unerlässlich. Dazu gehören eine Leitungsauskunft bei allen relevanten Versorgungsträgern, eine

Vermessung der tatsächlichen Höhenverhältnisse und Gefälle sowie – wo möglich – Probebohrungen zur Klärung der Bodenbeschaffenheit. Je besser die Ausgangslage bekannt ist, desto geringer ist das Risiko unvorhergesehener Mehrkosten.

- » In der Kostenplanung sollte ein angemessener Puffer für Unvorhergesehenes eingeplant werden. Erfahrungswerte aus dem Bausektor legen einen Zuschlag von 10 bis 15 Prozent auf die geschätzten Tiefbaukosten nahe, bei schwierigen Standortverhältnissen auch mehr.
- » Alle Rechnungen der bauausführenden Firmen sollten detailliert geprüft werden – Posten für Posten. Die Erfahrung zeigt, dass in Abrechnungen mitunter Positionen auftauchen, die nicht beauftragt wurden oder deren Umfang über das Vereinbarte hinausgeht. Eine konsequente Rechnungsprüfung durch eine fachkundige Person auf Seiten der Kommune oder des beauftragten Planungsbüros ist daher unverzichtbar. Im Zweifelsfall sollte vor der Freigabe einer Rechnung Rücksprache mit dem Fachplaner gehalten werden.
- » Nachtragsangebote der bauausführenden Firmen sollten grundsätzlich vor Beauftragung geprüft und schriftlich freigegeben werden. Eine klare Regelung zum Umgang mit Nachträgen sollte bereits in den Vergabeunterlagen verankert sein (siehe auch Kap. 6.1).

5.10. ABSCHLUSS DER PLANUNG UND VORBEREITUNG DER UMSETZUNG

Bevor die Bauphase beginnt, muss die Planung vollständig abgeschlossen sein. Dieser Grundsatz gilt bei der Modulbauweise in besonderem Maße, weil nachträgliche Änderungen während der Fertigung und auf der Baustelle kaum noch möglich sind (siehe Kap. 4.7). Aber auch beim Tiefbau und bei konventionellen Bauweisen gilt:

Dieses Kapitel fasst zusammen, welche Voraussetzungen vor dem Übergang in die Bauphase erfüllt sein müssen. Es hat bewusst den Charakter einer Abschlussprüfung und eines Meilensteins im Projektablauf.

Planungsreife sicherstellen

Alle wesentlichen Planungsentscheidungen müssen getroffen und dokumentiert sein. Dazu gehören die finalisierte Entwurfsplanung für den Hochbau, einschließlich der Modulkonfiguration, der Innenausstattung und aller technischen Anschlüsse. Ebenso die finalisierte Ausführungsplanung für den Tiefbau, einschließlich der Oberflächengestaltung, Barrierefreiheit und Erschließung. Alle Ausstattungselemente und Einrichtungsgegenstände sollten festgelegt sein – nachträgliche Ergänzungen sind bei der Modulbauweise unter Umständen technisch nicht mehr realisierbar. Falls bei einzelnen Elementen noch Unsicherheit über die spätere Nachfrage besteht, sollte zumindest die Infrastruktur dafür vorbereitet werden (Leerrohre, Stromanschlüsse, Fundamentvorbereitung).

Die Erfahrung aus dem Projekt bestätigt: Während der Bauphase sollte nichts mehr geändert werden. Baubeginn erst, wenn die Pläne stehen.

Genehmigungen einholen

Vor Baubeginn müssen alle erforderlichen Genehmigungen vorliegen. Je nach Umfang der Plushaltestelle können dies sein:

- » eine Baugenehmigung für Module mit Aufenthaltsräumen, WC oder Verkaufsnutzung (siehe Kap. 4.7),
- » Sondernutzungserlaubnisse für Elemente auf öffentlichen Verkehrsflächen wie Fahrradabstellanlagen, Sharing-Stellplätze oder Informationsstelen (siehe Kap. 4.7) sowie
- » gegebenenfalls weitere Genehmigungen, etwa straßenverkehrsrechtliche Anordnungen für die Neugestaltung der Haltestellenbereiche.

Änderungen nach Erteilung der Baugenehmigung können ein Nachtragsgenehmigungsverfahren erfordern und den Zeitplan erheblich verzögern. Die Genehmigungslage sollte daher als unbedingte Voraussetzung für den Baubeginn behandelt werden.

Finanzierung und Vergabe absichern

Die Finanzierung muss gesichert und die Finanzierungsaufteilung zwischen den beteiligten Akteuren verbindlich vereinbart sein (siehe Kap. 4.2 und Kap. 5). Alle Leistungsverzeichnisse, die in die Ausschreibung gehen, sollten vor der Veröffentlichung von allen beteiligten Akteuren geprüft und freigegeben werden. Dasselbe gilt für alle Verträge, die vor Abschluss unterzeichnet werden sollten. Die Klärung, wer welche Leistungen ausschreibt und beauftragt, muss abgeschlossen sein (siehe Kap. 4.2).

Bei der Nutzung von Fördermitteln sind zusätzliche formale Voraussetzungen frühzeitig zu klären: Dazu gehören die Ein-

richtung der erforderlichen Konten, die Klärung der Zahlungswege – insbesondere wenn die Projektsteuerung oder Geldsteuerung durch nicht verwaltungsinterne Institutionen erfolgt – sowie die Regelung, dass Zahlungen erst nach geprüfter Abschlussrechnung und Beseitigung aller Mängel erfolgen (siehe auch Kap. 5). Die Erfahrung aus dem Projekt zeigt, dass die fehlende zeitliche Flexibilität bei der Förderabrechnung, etwa bei Mittelverschiebungen, ein kritischer Punkt sein kann.

Gegebenenfalls müssen Kommunen in Vorleistung gehen – auch darauf sollten sie frühzeitig vorbereitet sein. Auch müssen Kommunen verpflichtet werden Rechnungen nach Bezahlung unverzüglich oder periodisch an Mittelgeber weiterzuleiten. Im Projekt kam es hier des Öfteren zu förderrechtlichen Herausforderungen bzgl. der Mittelauszahlung, da Rechnungen verspätet der Projektsteuerung übermittelt wurden.

Betriebskonzept klären

Vor Baubeginn sollte feststehen, wer den Betrieb der einzelnen Bausteine nach der Fertigstellung übernimmt. Dazu gehören:

- » die Reinigung und Instandhaltung der Module und Außenanlagen,
- » der Betrieb des WC (falls vorhanden),
- » der Betrieb von Kiosk oder anderen Sekundärfunktionen,
- » die Wartung technischer Anlagen wie DFI, WLAN, Photovoltaik und Beleuchtung,
- » der Winterdienst sowie
- » die Verantwortung für die B+R-Anlage.

Wenn diese Fragen bei Baubeginn nicht geklärt sind, besteht das Risiko, dass die Plushaltestelle zwar gebaut, aber nicht

dauerhaft in gutem Zustand gehalten wird. Näheres zu Betreiberkonzepten und Betriebskosten findet sich in Kapitel 7.

Politische Rückkopplung

Falls sich der Funktionsumfang, der Kostenrahmen oder der Zeitplan gegenüber der ursprünglichen Beschlussvorlage wesentlich verändert haben, ist vor Baubeginn eine erneute Befassung der kommunalen Gremien erforderlich. Die Termine der zuständigen Ausschüsse und der Gemeindevertretung sollten rechtzeitig eingeplant werden, um den Baustart nicht unnötig zu verzögern.

Anlieferungslogistik klären

Ein häufig übersehener Punkt ist die Logistik der Modulanlieferung. Bei der Modulbauweise auf Container-Basis werden die fertigen Module per Schwertransport angeliefert und mit einem Kran auf die vorbereiteten Fundamente gesetzt. Dafür müssen Zufahrtswege, Aufstellflächen für den Kran und gegebenenfalls Halteverbote und Straßensperrungen rechtzeitig geklärt und bei der Ausschreibung berücksichtigt werden.

Auch die weiteren Ausstattungselemente, wie Möblierung, müssen je nach Lieferdatum irgendwo zwischengelagert werden.

Dokumentation und Kommunikation

Zum Abschluss der Planungsphase empfiehlt es sich, den erreichten Planungsstand vollständig zu dokumentieren: alle Pläne, Leistungsverzeichnisse, Verträge, Kooperationsvereinbarungen und Genehmigungen sollten gesammelt und allen relevanten Beteiligten zugänglich sein. Diese Dokumentation dient nicht nur der eigenen Absicherung, sondern ist auch Voraussetzung für die spätere Abrechnung von Fördermitteln.

Gleichzeitig sollte in dieser Phase die Öffentlichkeitsarbeit vorbereitet werden – die Bevölkerung über den bevorstehenden Baubeginn informiert und gegebenenfalls bereits die Eröffnungsfeier in den Blick genommen werden (siehe Kap. 8).

6. FINANZIERUNG UND FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Die Umsetzung einer Plushaltestelle erfordert erhebliche Investitionen – für Planung, Hoch- und Tiefbau, Ausstattung und digitale Infrastruktur. Die Erfahrungen aus dem Projekt ÖVer.KAnT und die Einschätzungen der Projektbeteiligten sind eindeutig: Ohne Förderung durch Bund, Land oder Kreis ist die Umsetzung von Plushaltestellen mittelfristig nicht realisierbar. Auch größere Kommunen können die Investitionskosten in der Regel nicht allein aus dem kommunalen Haushalt stemmen, und die finanzielle Lage vieler Gemeinden – insbesondere kleinerer – lässt eigenfinanzierte Vorhaben dieser Größenordnung derzeit nicht zu.

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die Kostenbestandteile, ordnet die Erfahrungswerte aus den Pilotstandorten ein und stellt die wichtigsten Förderzugänge dar.

Exkurs: Kostensenkungspotenziale

Die Erfahrungen aus dem Projekt legen nahe, dass die größten Kostensenkungspotenziale in drei Bereichen liegen:

Standardisierung: Je stärker die Module und Ausstattungselemente über die Standorte hinweg vereinheitlicht werden, desto geringer sind die Planungskosten pro Standort und desto eher lassen sich Skaleneffekte in der Fertigung erzielen. Kleinteilige Individualisierungen bei Materialien, Bodenbelägen und Mobiliar sollten zugunsten einheitlicher Vorgaben zurückgestellt werden (siehe Kap. 4.7).

Rahmenverträge mit einem oder mehreren Modulbau-Anbietern könnten bei einer kreisweiten oder kreisübergreifenden Umsetzungsstrategie die Kosten senken und die Planungssicherheit erhöhen. Die Projektbeteiligten bewerteten diese Idee grundsätzlich positiv, wiesen aber auf praktische Hürden hin: Eine verbindliche Abnahmemenge lässt sich kaum garantieren, und eine Preisgarantie über mehrere Jahre ist angesichts schwankender Materialkosten unrealistisch. Als pragmatischer Ansatz wurden Rahmenverträge mit Preisanpassungsklauseln, standardisierten Abläufen und Vorlagen sowie einer Vorlaufzeit für die Kapazitätsplanung genannt (siehe auch Kap. 4.7).

Zentralisierte Vergabe einzelner Elemente, etwa von DFI-Anzeigern, Mobiliar oder B+R-Ausstattung, kann ebenfalls zu Kostensenkungen führen, wenn sie kreisweit oder verbundweit gebündelt wird. Dabei muss jedoch differenziert werden, welche Leistungen sich für eine Zentralisierung eignen und welche (wie Architektur und Tiefbau) standortspezifisch vergeben werden sollten (siehe Kap. 6.1).

6.1. KOSTENRAHMEN UND RICHTWERTE

Die Gesamtkosten einer Plushaltestelle setzen sich aus mehreren Bestandteilen zusammen, deren Anteile je nach Standort und Funktionsumfang erheblich variieren können:

- » Planungskosten umfassen die Honorare für Architektur, Fachplanung Tiefbau, Fachplanung Freianlagen sowie gegebenenfalls Vermessung, Baugrunduntersuchung und Gutachten. Bei komplexeren Standorten mit umfangreichen Tiefbaumaßnahmen und Abstimmungsbedarfen können die Planungskosten einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten ausmachen.
- » Baukosten Tiefbau umfassen die Umgestaltung der Haltestelleninfrastruktur, den barrierefreien Ausbau, Oberflächengestaltung, Fundamentarbeiten und die Herstellung oder Anpassung der technischen Erschließung. Der Tiefbau hat sich in den Pilotstandorten als besonders kostenrelevant erwiesen – häufig lagen die Tiefbaukosten in einer ähnlichen Größenordnung wie die Hochbaukosten.
- » Baukosten Hochbau umfassen die Herstellung, Lieferung und Montage der Module sowie Fassadengestaltung, Zusatzdächer, Innenausbau und technische Gebäudeausrüstung (Heizung, Elektrik, Sanitär). Bei der Modulbauweise auf Container-Basis hängen die Kosten stark vom Grad der Individualisierung ab (siehe Kap. 4.7).
- » Ausstattungskosten umfassen Mobiliar, Fahrradabstellanlagen, Schließfächer, Automaten, Begrünung sowie alle weiteren Einrichtungsgegenstände. Die Erfahrung zeigt, dass die Einrichtung tendenziell teurer ausfällt als zunächst

angenommen, weil im öffentlichen Raum besonders belastbare und vandalismussichere Produkte eingesetzt werden müssen.

- » Digitale Infrastruktur umfasst dynamische Fahrgastinformation (DFI), WLAN, Lademöglichkeiten, gegebenenfalls Bildschirme und die dazugehörigen Netzwerk- und Stromanschlüsse. Diese Kosten werden in der frühen Planungsphase häufig unterschätzt.
- » Photovoltaikanlagen auf den Moduldächern, wie an mehreren Pilotstandorten realisiert, verursachen zusätzliche Investitionskosten, können aber langfristig zur Senkung der Betriebskosten beitragen.

Die Pilotstandorte haben Kosten zwischen 600.000 EUR und 1,5 Mio. EUR je Standort verursacht.

Einordnung der Kosten: Einfluss von Marktlage und Rahmenbedingungen

Die tatsächlich entstandenen Kosten an den Pilotstandorten sind nicht unmittelbar als Richtwerte für künftige Plushaltestellen übertragbar, da mehrere Faktoren die Preisbildung beeinflusst haben, die bei anderen Vorhaben anders ausfallen können.

- » Die Marktlage für Containerbauten und modulares Bauen war zum Zeitpunkt der Vergabe von begrenztem Wettbewerb geprägt. Es ist nicht abschließend geklärt, ob die erzielten Preise durch einen gesättigten oder einen mit dieser Art von Aufträgen noch unerfahrenen Markt beeinflusst wurden.
- » Die kurze Projektlaufzeit eines Förderprojekts schränkt den zeitlichen Spielraum für die Vergabe ein und kann dazu führen, dass weniger Angebote eingehen oder höhere Preise aufgerufen werden.

- » Die Arbeit mit öffentlichen Geldern bringt zusätzliche Anforderungen an Dokumentation, Vergabeverfahren und Abrechnung mit sich, die den Aufwand für die Auftragnehmer erhöhen und sich in den Angebotspreisen niederschlagen können.
- » Der hohe Individualisierungsgrad an den vier Pilotstandorten hat die Kostenvorteile der Modulbauweise teilweise aufgezehrt (siehe Kap. 4.7). Bei stärkerer Standardisierung und größeren Stückzahlen sind niedrigere Stückkosten zu erwarten.

Für künftige Vorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig Marktgespräche mit potenziellen Anbietern zu führen, um realistische Kosteneinschätzungen zu erhalten, und die Vergabezeiträume ausreichend großzügig zu planen, um Wettbewerb zu ermöglichen.

6.2. FÖRDERPROGRAMME

Für den Bau von Plushaltestellen kommen verschiedene Förderprogramme auf Bundes-, Landes- und EU-Ebene in Frage. Die Förderlandschaft ist dynamisch – die nachfolgende Übersicht gibt den Stand zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Leitfadens wieder (2025/26) und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es empfiehlt sich, vor Beginn der Planung die aktuellen Fördermöglichkeiten gezielt zu recherchieren und gegebenenfalls fachliche Beratung einzuholen.

Bundesförderung

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist eines der wichtigsten Instrumente zur Förderung von Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen. Über das GVFG-Bundesprogramm werden größere Vorhaben gefördert, die zur Verbesserung

der Verkehrsverhältnisse beitragen. Für Plushaltestellen können insbesondere die Haltestelleninfrastruktur, der barrierefreie Ausbau und die intermodale Verknüpfung förderfähig sein. Die Förderquoten und Förderbedingungen sind an die jeweiligen Landesregelungen gekoppelt (Entflechtungsmittel, Landes-GVFG).

Darüber hinaus können Klimaschutzprogramme des Bundes, etwa die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI), für einzelne Bausteine der Plushaltestelle relevant sein, beispielsweise für Ladeinfrastruktur, Photovoltaikanlagen oder Radverkehrsinfrastruktur.

Die Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des BMDV, über die das Projekt ÖVer.KaNT gefördert wurde, zeigt, dass auch Modellvorhaben und Innovationsprogramme des Bundes Förderzugänge bieten können. Solche Programme werden in unregelmäßigen Abständen aufgelegt und erfordern in der Regel eine frühzeitige und schnelle Antragsstellung, weshalb Grundzüge für eine Antragsskizze bereits vorliegen sollten.

Landesförderungen

Die GVFG-Mittel des jeweiligen Bundeslandes sind nach Einschätzung der Projektbeteiligten die wichtigste Förderquelle für den Ausbau von Plushaltestellen. Die Förderbedingungen und -quoten richten sich nach den jeweiligen Landesregelungen und dem Landesnahverkehrsgesetz.

Ergänzend können Landesprogramme zum Klimaschutz, zur Radverkehrsförderung oder zur ländlichen Entwicklung relevant sein.

EU-Förderung

Auf europäischer Ebene kommen insbesondere Interreg-Programme für grenzüberschreitende oder transnationale Projekte in Frage sowie LEADER- und Aktivregionen-Förderung für den ländlichen Raum. Diese Programme können insbesondere für innovative oder modellhafte Bausteine einer Plushaltestelle relevant sein, etwa für die Erprobung neuer Mobilitätsangebote oder für die Verknüpfung mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen.

Die Antragstellung bei EU-Programmen ist in der Regel aufwändiger und erfordert längere Vorlaufzeiten als bei Bundes- oder Landesförderung. Sie eignet sich daher eher für strategisch geplante Vorhaben als für kurzfristige Einzelprojekte.

Hinweise zur Förderabrechnung

Die Erfahrungen aus dem Projekt ÖVer. KAnT haben gezeigt, dass die Abwicklung von Fördermitteln eigene Herausforderungen mit sich bringt, die frühzeitig bedacht werden müssen:

- » Die Zahlungswege müssen vor Baubeginn geklärt sein, insbesondere wenn die Projektsteuerung oder Geldsteuerung durch nicht verwaltungsinterne Institutionen erfolgt. Es muss eindeutig geregelt sein, wer Rechnungen freigibt, wer Zahlungen anweist und über welche Konten die Mittel fließen (siehe auch Kap. 4.10).
- » Zahlungen an Auftragnehmer sollten erst nach geprüfter Abschlussrechnung und Beseitigung aller Mängel erfolgen. Diese Regelung sollte in den Verträgen verankert sein.
- » Die fehlende zeitliche Flexibilität bei der Förderabrechnung wurde als kritischer Punkt benannt. Mittelverschie-

bungen zwischen Haushaltsjahren sind bei vielen Förderprogrammen nur eingeschränkt oder gar nicht möglich. Verzögerungen im Bau können daher dazu führen, dass Fördermittel verfallen. Eine realistische Zeitplanung mit ausreichenden Puffern ist deshalb nicht nur bautechnisch, sondern auch förder technisch geboten.

- » Kommunen müssen gegebenenfalls in Vorleistung gehen, bevor Fördermittel ausgezahlt werden. Die dafür nötigen haushalterischen Voraussetzungen (Konto-Einrichtungen, Liquiditätsplanung) sind frühzeitig zu schaffen.
- » Die Kommunen müssen Rechnungen der Dienstleister periodisch oder direkt an den Zuwendungsempfänger der Fördermittel weiterreichen. Nur so kann eine förder technisch korrekte Abrechnung gewährleistet werden.
- » Sämtlichen Dienstleistern muss bewusst sein, dass es sich um Fördermittel handelt, die ggf. eine spezielle Art der Abrechnung erfordern (Einhaltung von Fristen, Erbringungszeitraum der abgerechneten Leistung etc.).

6.3. BETREIBERMODELLE UND LAUFENDE KOSTEN

Neben den Investitionskosten müssen die laufenden Kosten für Betrieb und Instandhaltung von Anfang an mitgedacht und in der Finanzplanung berücksichtigt werden. Eine Plushaltestelle, die gebaut, aber nicht dauerhaft unterhalten werden kann, verfehlt ihren Zweck. Die Betriebskosten und mögliche Erlösquellen werden ausführlich in Kapitel 7 behandelt.

Für die Finanzierungsplanung ist relevant, dass verschiedene Kooperationsmodelle denkbar sind, um die laufenden Kosten zu verteilen: Die Kommune übernimmt Reini-

gung und Winterdienst, der Kreis finanziert die Wartung technischer Anlagen, Erlöse aus Werbeflächen, Sharing-Einnahmen oder Paketstationen tragen zur Deckung bei, Kioskbetreiber oder andere private Akteure übernehmen Teilverantwortung für den Betrieb, bürgerschaftliches Engagement oder Patenschaftsmodelle können einzelne Bausteine (z. B. Begrünung, Tauschbox) unterstützen.

Perspektive: Förderung durch den Kreis

Für die langfristige Ausweitung des Plus-haltestellen-Konzepts wurde im Projekt ein Modell diskutiert, bei dem der Kreis künftig als Fördergeber fungiert und die Kommune als Baulastträger umsetzt. Der Kreis würde dabei einen Anforderungskatalog oder Leitfaden vorgeben, dessen Erfüllung Voraussetzung für die Förderung ist. Dieses Modell hätte den Vorteil, dass einheitliche Qualitätsstandards gesichert werden und die Kommunen gleichzeitig in ihrer Rolle als verantwortliche Bauherren gestärkt werden. Die konkrete Ausgestaltung eines solchen Förderinstruments steht noch aus.

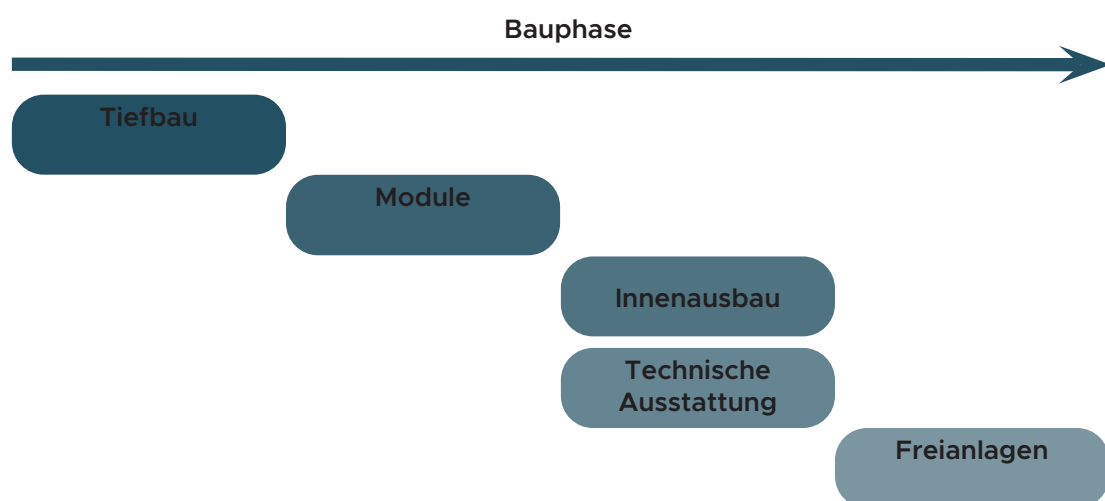


Abbildung 40: Zeitliche Abfolge der Bauphase, eigene Darstellung

7. DIE BAUPHASE

Mit dem Abschluss der Planung und der Sicherung der Finanzierung beginnt die Umsetzung. Die Bauphase umfasst die Vergabe der Bauleistungen, die eigentliche Bauausführung und die Abnahme. Die Erfahrungen aus den Pilotstandorten zeigen, dass auch in dieser Phase ein hoher Koordinationsaufwand besteht und unvorhergesehene Herausforderungen auftreten können. Dieses Kapitel gibt Hinweise zur Vergabe, zum Bauablauf und fasst die übergreifenden Erfahrungen und Erfolgsfaktoren aus dem Projekt zusammen.

7.1. VERGABE UND AUSSCHREIBUNG

Die Vergabe der Bau- und Ausstattungsleistungen ist ein aufwändiger und zeitintensiver Prozess, der sorgfältig vorbereitet werden muss. Im Projekt ÖVer.KAnT hat sich gezeigt, dass die Vergabe trotz der Modulbauweise sehr kleinteilig ausfiel, weil flankierende Gewerke beteiligt waren, wie bspw. Blitzschutz, Inneneinrichtung. Der erhoffte Vereinfachungseffekt gegenüber konventionellem Bau trat in diesem Bereich nicht ein.

Leistungsverzeichnisse und Ausschreibungsunterlagen

Für jedes Gewerk müssen Leistungsverzeichnisse (LVs) erstellt werden, die den gewünschten Leistungsumfang präzise beschreiben. Unklare oder unvollständige LVs sind eine der häufigsten Ursachen für spätere Nachträge und Kostensteigerungen. Folgende Hinweise haben sich bewährt:

Alle LVs sollten vor Veröffentlichung der Ausschreibung von allen beteiligten Akteuren – Kommune, Kreis, Fachplaner –

geprüft und freigegeben werden. Dasselbe gilt für alle Verträge, die vor Abschluss abgesegnet werden sollten. Dieser Abstimmungsschritt kostet Zeit, vermeidet aber spätere Konflikte und Mehrkosten. Die Abstimmung kann im Rahmen von Regelterminen erfolgen.

Die Anlieferungslogistik sollte bereits in den Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt werden. Bei der Modulbauweise auf Container-Basis werden fertige Module per Schwertransport angeliefert und mit einem Kran aufgestellt – die Anforderungen an Zufahrtswege, Kranstellflächen und gegebenenfalls Straßensperrungen müssen den Bietern bekannt sein, damit sie realistisch kalkulieren können.

Gewährleistungsregelungen und Vertragsstrafen sollten klar in den Vergabeunterlagen verankert sein. Hinweise zu Vertragsstrafen bei Terminüberschreitungen und zur Gewährleistungsabsicherung (Bürgschaften, Sicherheitseinbehalte) geben den Auftraggebern ein Instrument zur Absicherung gegen Leistungsverzögerungen und Mängel.

Eine klare Regelung zum Umgang mit Nachträgen sollte ebenfalls bereits in den Vergabeunterlagen enthalten sein: Nachtragsangebote der bauausführenden Firmen müssen vor Beauftragung geprüft und schriftlich freigegeben werden (siehe auch Kap. 4.9).

Schnittstellenproblematik bei verteilter Vergabe

Eine besondere Herausforderung bei Plushaltestellen ist, dass die verschiedenen Teilobjekte häufig von unterschiedlichen

Akteuren ausgeschrieben und beauftragt werden. Der Hochbau (Module) kann beispielsweise vom Kreis vergeben werden, der Tiefbau von der Kommune, die DFI-Anzeiger vom Verkehrsunternehmen und die B+R-Anlage über einen Dritten. Diese verteilte Vergabe erzeugt komplexe Schnittstellen, die ohne klare Absprachen zu Reibungsverlusten, Zeitverzögerungen und Zuständigkeitslücken führen.

Die Erfahrungen aus dem Projekt legen nahe, frühzeitig zu differenzieren, welche Leistungen sich für eine zentralisierte Vergabe eignen und welche standortspezifisch vergeben werden sollten. Für eine zentralisierte Vergabe eignen sich insbesondere standardisierbare Elemente wie Mobiliar, DFI-Anzeiger, B+R-Ausstattung oder Schließfachanlagen, bei denen durch gebündelte Beschaffung Kosten- und Qualitätsvorteile erzielt werden können. Standortspezifisch vergeben werden sollten dagegen Leistungen wie Architektur, Tiefbau und Hochbau, die stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängen.

Unabhängig von der Vergabestruktur muss eine zentrale Koordination sicherstellen, dass die zeitliche Abfolge der Gewerke stimmt und die Schnittstellen zwischen den Aufträgen klar definiert sind. Der Abstimmungsbedarf zur Verantwortlichkeit zwischen Kreis und Kommune wurde in den Befragungen als einer der größten Stressfaktoren im Projekt benannt.

Einfluss der Vergaberegeln

Die öffentliche Vergabe unterliegt je nach Auftragswert unterschiedlichen Verfahrensregeln, die den zeitlichen Ablauf und den administrativen Aufwand erheblich beeinflussen. Schwellenwerte für Ausschreibungspflichten, Fristen für die Angebots-

abgabe und formale Anforderungen an die Vergabedokumentation müssen in der Zeitplanung berücksichtigt werden. Zeiträume für anstehende Vergaben sollten bei den zuständigen Vergabestellen frühzeitig geblockt werden. Personen mit Kenntnis des Vergaberechts sollten frühzeitig in den Prozess eingebunden werden – die Erfahrung aus dem Projekt zeigt, dass dies ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist.

7.2. BAUABLAUF UND ÄNDERUNGSMANAGEMENT

Zeitliche Abfolge

Die Bauphase folgt einer klaren zeitlichen Logik: Zunächst werden die Tiefbauarbeiten durchgeführt (Fundamente, Leitungen, Oberflächengestaltung, barrierefreier Ausbau), anschließend die Module angeliefert und montiert, danach erfolgt der Innenausbau und die Installation der technischen Ausstattung, und schließlich werden die Freianlagen fertiggestellt (Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Beschilderung) (s. Abb. 40). Diese Abfolge erfordert eine sorgfältige Terminplanung, bei der die Abhängigkeiten zwischen den Gewerken berücksichtigt werden. Verzögerungen im Tiefbau – etwa durch unerwartete Bodenverhältnisse oder Witterungseinflüsse – wirken sich unmittelbar auf alle nachfolgenden Schritte aus.

Koordination auf der Baustelle

Regelmäßige Baubesprechungen mit allen beteiligten Gewerken, Fachplanern und dem Bauherrn sind unverzichtbar, um den Fortschritt zu überwachen, Schnittstellen zu koordinieren und auftretende Probleme zeitnah zu lösen. Die Erfahrung aus den Pilotstandorten bestätigt, dass ein enger Austausch zwischen Fachplanern und allen planenden Akteuren zu den wichtigsten Erfolgsfaktoren gehört.

Eine fachkundige Bauüberwachung – sei es durch den beauftragten Architekten, ein Planungsbüro oder eine eigene Stelle der Kommune – ist notwendig, um die Ausführungsqualität zu kontrollieren und Abweichungen von der Planung frühzeitig zu erkennen.

Änderungsmanagement

Der Grundsatz lautet: Während der Bauphase sollte nichts mehr geändert werden. Bei der Modulbauweise gilt dies in besonderem Maße, weil die Module in der Werkstatt nach den freigegebenen Plänen gefertigt werden und nachträgliche Eingriffe technisch schwierig oder unmöglich sind (siehe Kap. 4.7).

Sollten dennoch Änderungen unvermeidlich sein, etwa aufgrund unvorhergesehener Baugrundverhältnisse oder behördlicher Auflagen, müssen diese formal als Nachtrag beauftragt werden. Jede Änderung sollte hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Kosten, Zeitplan und Genehmigungslage geprüft werden, bevor sie freigegeben wird. Eine klare Dokumentation aller Änderungen ist sowohl für die Qualitätssicherung als auch für die spätere Förderabrechnung unerlässlich.

Rechnungsprüfung während der Bauphase

Alle eingehenden Rechnungen der bauausführenden Firmen sollten detailliert geprüft werden – Posten für Posten. Die Erfahrung zeigt, dass in Abrechnungen mitunter Positionen auftauchen, die nicht beauftragt wurden oder deren Umfang über das Vereinbarte hinausgeht. Eine konsequente Rechnungsprüfung durch eine fachkundige Person ist unverzichtbar. Im Zweifelsfall sollte vor der Freigabe einer Rechnung Rücksprache mit dem zuständigen Fachplaner gehalten werden (siehe auch Kap. 4.9).

7.3. ERFAHRUNGEN UND ERFOLGSFAKTOREN AUS DEN PILOTSTANDORTEN

Die Umsetzung der vier Pilotstandorte hat eine Reihe übergreifender Erfahrungen geliefert, die über die einzelnen Planungsschritte hinausgehen und für künftige Vorhaben als Orientierung dienen können.

Erfolgsfaktoren

Transparente Kommunikation und gutes Projektmanagement: Die Projektbeteiligten benennen übereinstimmend eine strukturierte, zentrale Projektkoordination als den wichtigsten Erfolgsfaktor. Es braucht eine oder mehrere Personen, die den Hut aufhaben, strukturiert an die Themen herangehen, nachhalten und die zahlreichen Schnittstellen koordinieren.

Ein zuverlässiger und erfahrener Architekt und gute Umsetzungspartner: Die Qualität der beauftragten Planer und ausführenden Firmen hat direkten Einfluss auf das Ergebnis. Die Erfahrung zeigt, dass ein konstruktiver Umgang mit den unvermeidlichen Problemen während der Bauphase entscheidend ist.

Frühzeitige und konsequente Beteiligung aller Stakeholder: Die Einbindung aller relevanten Akteure – von den kommunalen Fachbereichen über die Verkehrsunternehmen bis zu den künftigen Betreibern – von Beginn an vermeidet spätere Überraschungen und Verzögerungen.

Klare Aufgabenbeschreibungen und Finanzierungsaufteilung: Eindeutige Zuständigkeiten und eine schriftliche Kooperationsvereinbarung (siehe Kap. 4.2) schaffen Verbindlichkeit und beugen Konflikten vor.

Bei der Modulbauweise: so viel Standardisierung wie möglich, so viel Individualisierung wie nötig. Dieser Grundsatz hat sich als zentrale Erkenntnis herauskristallisiert (siehe Kap. 4.7).

Hürden

Kostensteigerungen: Sowohl im Tief- als auch im Hochbau lagen die tatsächlichen Kosten über den ursprünglichen Schätzungen. Die Individualisierung der Module, unvorhergesehene Tiefbauarbeiten und die allgemeine Baukostenentwicklung trugen dazu bei.

Zeitverzögerungen: Die Planungs- und Bauphase dauerte länger als ursprünglich geplant. Ursachen waren unter anderem aufwändige Abstimmungsprozesse, Vergabeverfahren und witterungsbedingte Verzögerungen im Tiefbau.

Komplexe Schnittstellen und Vielzahl an Akteuren: Die Koordination zwischen Kreis, Kommune, Fachplanern, ausführenden Firmen, Verkehrsunternehmen und weiteren Beteiligten war aufwändiger als erwartet. Der Abstimmungsbedarf zur Verantwortlichkeitsabgrenzung zwischen Kreis und Kommune wurde als besonders belastend empfunden.

Der Modulbau war aufwändiger und teurer als gedacht: Die ursprünglich erhofften Vorteile der Modulbauweise – günstige Produktion und einfache Skalierung – haben sich bei hohem Individualisierungsgrad nicht in vollem Umfang bestätigt (siehe Kap. 4.7).

Zentrale Learnings

Es ist deutlich aufwändiger als gedacht: Jeder Standort hat individuelle Voraussetzungen und Anforderungen. Dieser Be-

fund zieht sich durch alle Befragungen und sollte bei der Kommunikation gegenüber Gemeinden ehrlich vermittelt werden.

Mehr Vorgaben, weniger „Wünsch dir was“: Die befragten Projektbeteiligten bestätigen, dass strengere Vorgaben bei kleinteiligen Gestaltungsentscheidungen insgesamt Zeit und Geld gespart hätten. Die Grundregel lautet: Kommunen bestimmen grundsätzliche Funktionen und Größenordnung mit, kleinteilige Entscheidungen werden zentral vorgegeben.

Stärkere Abgrenzung der Verantwortlichkeiten: Für künftige Vorhaben wird empfohlen, die Verantwortlichkeiten schärfer zu trennen. Ein mögliches Modell: Die Kommune setzt als Baulastträger um, der Kreis fördert nach einem Anforderungskatalog und unterstützt mit Expertise.

Die vier Pilotstandorte sind nicht direkt als Blaupause anwendbar, aber in Teilen als Vorbild: Jeder Standort hatte seine eigenen Herausforderungen und Lösungen. Der Leitfaden und die Pilotstandorte (Kap. 3) liefern den Rahmen – die konkrete Umsetzung erfordert immer eine standortspezifische Planung.

Dynamik der Anforderungen einplanen: Im Projektverlauf wurden Ausstattungselemente gefordert, dann fallen gelassen und teilweise wieder aufgegriffen. Diese Dynamik ist bei komplexen Vorhaben mit vielen Beteiligten normal, erfordert aber eine klare Dokumentation der Entscheidungen und ihrer Begründungen, um Endlosschleifen zu vermeiden.

8. BETRIEB, PFLEGE UND WEITERENTWICKLUNG

Eine Plushaltestelle ist mit der Fertigstellung und Eröffnung nicht abgeschlossen – sie beginnt erst zu funktionieren. Ob sie ihren Mehrwert dauerhaft entfaltet, hängt maßgeblich davon ab, wie gut der laufende Betrieb organisiert ist. Die Erfahrungen aus den Pilotstandorten zeigen, dass der Betrieb von Anfang an als eigenständige Aufgabe begriffen und geplant werden muss – nicht als Anhängsel der Bauphase. Gerade für kleinere Gemeinden stellt bereits die Organisation der Reinigung eine Herausforderung dar. Die Betriebsfrage sollte daher nicht erst nach der Fertigstellung, sondern bereits in der Planungsphase geklärt werden (siehe Kap. 4.10).

8.1. BETREIBERKONZEPTE UND -MODELLE

Für den Betrieb einer Plushaltestelle gibt es kein Einheitsmodell. Die geeignete Lösung hängt vom Funktionsumfang, von der Größe des Standorts und von den lokalen Gegebenheiten ab. In der Regel sind mehrere Akteure beteiligt, die jeweils unterschiedliche Bausteine verantworten.

Die Kommune als Grundversorger

In den meisten Fällen wird die Kommune die Grundverantwortung für die Plushaltestelle übernehmen – vergleichbar mit anderen öffentlichen Infrastrukturen wie Spielplätzen oder Marktplätzen. Dazu gehören typischerweise die Reinigung der Innen- und Außenbereiche, die Pflege der Grünanlagen und Bepflanzung, der Winterdienst, die Instandhaltung der Oberflächen und des Mobiliars sowie die Öffnung und Schließung geschlossener Wartebereiche, sofern diese nicht dauerhaft zugänglich sind. In Trittau beispielsweise werden sowohl die Reinigung als auch die

Öffnung und Schließung des Warteraums durch die Gemeinde organisiert. In Uetersen übernimmt die Stadt die Reinigung.

Externe Betreiber für Sekundärfunktionen

Für Bausteine wie Kiosk, Lebensmittelautomat oder Paketstation sind externe Betreiber erforderlich. Die Pilotstandorte zeigen unterschiedliche Modelle: In Lauenburg betreibt ein lokaler Akteur den Kiosk, in Bad Segeberg hat die Lebenshilfe als sozialer Träger diese Aufgabe übernommen. Beide Modelle haben sich bewährt, erfordern aber eine frühzeitige Suche nach geeigneten Betreiberinnen und Betreibern (siehe Kap. 4.5).

Der Kiosk hat sich dabei nicht nur als Serviceangebot, sondern auch als Element der sozialen Kontrolle bewährt: An Standorten mit Kioskbetrieb wurde eine geringere Verwahrlosungstendenz beobachtet als an Standorten ohne permanente Personalpräsenz. Dieser Doppelnutzen sollte bei der Entscheidung über Sekundärfunktionen bewusst einbezogen werden.

Spezialisierte Betreiber für technische Infrastruktur

Für bestimmte Ausstattungselemente können spezialisierte Betreiber sinnvoll sein. In Bad Segeberg wird die B+R-Anlage durch die Firma Kienzler betreut. Auch für DFI-Anzeiger, WLAN-Infrastruktur oder Photovoltaikanlagen empfiehlt sich in der Regel eine Wartung durch Fachfirmen, entweder über Wartungsverträge oder im Rahmen bestehender Verträge des Verkehrsunternehmens, des Kreises oder der Kommune.

Sharing-Angebote

Sofern Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing, E-Roller) an der Plushaltestelle vorhanden sind, liegt deren Betrieb beim jeweiligen Anbieter. Die Kommune stellt in der Regel die Infrastruktur (Stellplätze, Ladeinfrastruktur) bereit, während der Anbieter Fahrzeuge, Buchungssystem und Wartung verantwortet. Die vertragliche Regelung sollte auch vorsehen, was geschieht, wenn der Anbieter den Betrieb einstellt – die Infrastruktur sollte so gestaltet sein, dass sie auch von einem Nachfolger oder für andere Zwecke genutzt werden kann (siehe Kap. 4.5).

Kooperationsmodelle und Verantwortungsmatrix

Es empfiehlt sich, für jede Plushaltestelle eine Verantwortungsmatrix zu erstellen, die für jeden Baustein klar dokumentiert, wer für Betrieb, Reinigung, Wartung, Instandsetzung und Kosten zuständig ist. Diese Matrix sollte Teil der Kooperationsvereinbarung sein (siehe Kap. 4.2) und vor der Inbetriebnahme von allen Beteiligten bestätigt werden.

8.2. BETRIEBSKOSTEN UND ERLÖSMÖGLICHKEITEN

Die laufenden Betriebskosten einer Plushaltestelle setzen sich aus mehreren Posten zusammen und variieren je nach Funktionsumfang erheblich. Zu den wesentlichen Kostenarten gehören:

- » Personalkosten für Reinigung, Winterdienst und gegebenenfalls Öffnungs- und Schließdienst. Diese können über kommunale Eigenbetriebe, externe Dienstleister oder ehrenamtliche Strukturen organisiert werden.
- » Energiekosten für Beleuchtung, Heizung der geschlossenen Wartebereiche,

WLAN-Betrieb und gegebenenfalls Ladeinfrastruktur. Photovoltaikanlagen auf den Moduldächern können hier einen Beitrag zur Kostenreduzierung leisten.

- » Wartungs- und Instandhaltungskosten für technische Anlagen (DFI, WLAN, Heizung, Sanitär), Module (Fassade, Dach, Boden), Fahrradabstellanlagen, Möblierung und Außenanlagen. Vandalismus-Schäden können je nach Standort einen erheblichen Kostenfaktor darstellen.
- » Versicherungskosten und gegebenenfalls Gebühren für Sondernutzungserlaubnisse.
- » Betriebskosten für das WC, sofern vorhanden, einschließlich Reinigung, Verbrauchsmaterial und Instandhaltung.

Diesen Kosten stehen potenzielle Erlösquellen gegenüber, die zumindest einen Teil der Betriebskosten decken können: Mieteinnahmen aus Kioskflächen oder Automatenflächen, Einnahmen aus Werbeflächen an Fahrgastunterständen oder Informationsstelen, Gebühren von Paketstation-Betreibern für die Nutzung der Stellfläche, Einnahmen aus der Vermietung von Fahrradschließfächern und gegebenenfalls Einnahmen aus Sharing-Kooperationen.

Eine vollständige Deckung der Betriebskosten durch Erlöse ist in der Regel nicht realistisch – insbesondere an kleineren Standorten. Die Betriebskosten sollten daher von Anfang an als dauerhafter kommunaler Aufwand eingeplant werden. Es ist zu prüfen, ob Förderprogramme auch Betriebskostenzuschüsse ermöglichen (siehe Kap. 5).

8.3. INSTANDHALTUNG, SAUBERKEIT, SICHERHEIT UND VANDALISMUSPRÄVENTION

Der Zustand einer Plushaltestelle bestimmt maßgeblich, ob sie von den Nutzenden angenommen und wertgeschätzt wird. Verwahrlosung, Verschmutzung und Beschädigungen setzen eine Negativspirale in Gang: Wird ein Schaden nicht zeitnah behoben, sinkt die Hemmschwelle für weitere Beschädigungen und die Aufenthaltsqualität nimmt ab.

Wartungsintervalle und Zuständigkeiten

Für alle Bausteine der Plushaltestelle sollten feste Wartungsintervalle definiert werden. Die Reinigung der Innenräume und des WC sollte mindestens täglich, bei hoher Nutzung mehrmals täglich erfolgen. Die Reinigung der Außenbereiche, die Leerung von Müllbehältern und die Kontrolle auf Beschädigungen sollten in einem regelmäßigen Turnus stattfinden. Technische Anlagen (DFI, WLAN, Beleuchtung, Heizung) sollten in festgelegten Intervallen gewartet und auf Funktionsfähigkeit geprüft werden. Grünanlagen und Bepflanzung erfordern saisonale Pflege.

Schnelle Schadensbeseitigung

Vandalismusschäden und Defekte sollten so schnell wie möglich behoben werden. Dafür ist ein klarer Meldeweg erforderlich: Wer meldet Schäden? Wer beauftragt die Reparatur? Aus welchem Budget wird bezahlt? Ein einfaches Meldesystem – etwa eine Telefonnummer oder ein QR-Code vor Ort, über den Nutzende Schäden melden können – kann die Reaktionszeit verkürzen.

Vandalismusprävention

Neben der baulichen Prävention durch vandalismussichere Materialien und gute

Einsehbarkeit (siehe Kap. 4.8) spielen betriebliche Maßnahmen eine wichtige Rolle. Die Erfahrung aus den Pilotstandorten bestätigt, dass Personalpräsenz – etwa durch einen Kioskbetrieb – eine wirksame Form der sozialen Kontrolle darstellt. An Standorten ohne permanente Präsenz ist das Risiko der Verwahrlosung höher. Weitere betriebliche Maßnahmen können regelmäßige Präsenz durch kommunales Personal oder Sicherheitsdienste, gute Beleuchtung auch in den Abend- und Nachtstunden und die schnelle Beseitigung von Graffiti und Beschädigungen sein, um das Signal zu senden, dass der Ort gepflegt und überwacht wird.

Winterdienst

Die Schnee- und Eisfreihaltung der Plattformen, Zugänge, Rampen und Fahrradabstellanlagen muss in das Betriebskonzept integriert werden. Die Zuständigkeit für den Winterdienst ist frühzeitig zu klären – in der Regel liegt sie bei der Kommune als Straßenbaulastträger, muss aber für die spezifischen Flächen der Plushaltestelle gegebenenfalls gesondert geregelt werden.

8.4. MONITORING UND EVALUATION

Um den Betrieb einer Plushaltestelle kontinuierlich zu verbessern und den Erfolg des Konzepts nachweisen zu können, ist ein systematisches Monitoring sinnvoll. Die Projektbeteiligten halten Evaluation ausdrücklich für wünschenswert, insbesondere um zu erheben, wie die Plushaltestelle genutzt wird, wie sie bei den Nutzenden ankommt und ob Anpassungsbedarf besteht.

Nicht jede Kommune muss alle verfügbaren Methoden anwenden. Das Evaluationskonzept sollte auf Größe, Ressourcen

und Ambitionsniveau abgestimmt sein. Als Minimum empfiehlt sich eine Kombination aus Nutzungsdaten und regelmäßiger Zustandsbegehung.

Quantitative Methoden

- » Automatisierte Nutzungsdatenerhebung bildet die wichtigste Grundlage: Auslastungsdaten von B+R-Anlagen (über Belegungssensoren oder Schließfachtransaktionen), Buchungsdaten der Sharing-Anbieter, Fahrgastzahlen der Buslinien an der Haltestelle und gegebenenfalls Besucherzähler am Gebäude. Diese Daten lassen sich bei entsprechender digitaler Infrastruktur weitgehend automatisch erfassen und liefern objektive Zeitreihen.
- » Ergänzend können Verkehrszählungen Aufschluss über modale Verlagerungseffekte geben, also ob sich der MIV-Anteil am Standort verändert hat.

Qualitative Methoden

- » Nutzerbefragungen – vor Ort oder digital per QR-Code – erfassen Zufriedenheit, Nutzungsmotive und Verbesserungswünsche. Diese sollten sowohl kurz nach Eröffnung als auch in regelmäßigen Abständen, etwa jährlich, durchgeführt werden. Die Evaluationsergebnisse der Pilotstandorte zeigen, welche Erkenntnisse solche Befragungen liefern können: Licht und Sicherheit, WLAN, WC und Aufenthaltsqualität wurden als besonders wichtig bewertet (siehe Kap. 4.4).
- » Regelmäßige Haltestellenbegehungen und Zustandsaudits durch die Kommune oder einen beauftragten Dienstleister bewerten den baulichen und gestalterischen Zustand systematisch. Idealerweise wird ein standardisierter Bewertungsbogen verwendet, der Sau-

berkeit, Funktionsfähigkeit der Ausstattung, Barrierefreiheit und Vandalismus-Schäden erfasst.

- » Stakeholder-Gespräche mit Betreibern, Verkehrsunternehmen und lokalen Akteuren liefern die betriebliche Innenperspektive zu Auslastung, Problemen und Optimierungsbedarf.

Wirkungsbezogene Methoden

- » Vorher-Nachher-Vergleiche der Fahrgastzahlen an der betreffenden Haltestelle zeigen, ob die Plushaltestelle tatsächlich mehr Menschen zum ÖPNV bringt.
- » Eine Befragung im Einzugsgebiet – nicht nur der Nutzenden, sondern auch der Nicht-Nutzenden – kann Aufschluss über Bekanntheitsgrad, Barrieren und ungenutzte Potenziale geben.
- » Falls Ressourcen vorhanden sind, können Modal-Split-Erhebungen im Umfeld der Plushaltestelle zeigen, ob sich das Mobilitätsverhalten insgesamt verändert hat.
- » Die Evaluationsergebnisse sollten nicht nur intern ausgewertet, sondern auch an die Nutzenden und die politischen Gremien zurückgespiegelt werden. Sie liefern die Grundlage für Anpassungen im Betrieb und für die Argumentation zugunsten weiterer Plushaltestellen.

Das Projekt ÖVer.KAnT wurde durch die Technische Universität Hamburg evaluiert. Zudem erfolgte eine Evaluation aller Projekte im Rahmen der Förderrichtlinie. Die umfangreichen Ergebnisse sind nicht Bestandteil dieses Leitfadens und können separat bei den Verfassern des Leitfadens angefragt werden.

8.5. WEITERENTWICKLUNG UND ANPASSUNG

Eine Plushaltestelle ist kein statisches Objekt. Bedarfe verändern sich, neue Mobilitätsangebote entstehen und die Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb zeigen, wo Anpassungen sinnvoll sind.

Modulare Erweiterung

Die modulare Bauweise bietet grundsätzlich die Möglichkeit, eine Plushaltestelle nachträglich zu erweitern – etwa durch ein zusätzliches Modul für eine neue Funktion. Wie in Kapitel 4.7 dargestellt, ist die tatsächliche Flexibilität allerdings dadurch begrenzt, dass Fundamentarbeiten, Fassadenanpassungen und gegebenenfalls neue Genehmigungen erforderlich werden. Eine Erweiterung sollte daher möglichst frühzeitig in der ursprünglichen Planung vorbereitet werden, etwa durch die Vorbereitung von Fundamenten und Anschlüssen für spätere Module.

Anpassung an neue Bedarfe und Mobilitätsangebote

Die Mobilitätslandschaft verändert sich: Neue Sharing-Angebote, On-Demand-Verkehre oder Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge können im Laufe der Zeit hinzukommen. Auch bei den Sekundärfunktionen können sich neue Möglichkeiten ergeben – die Projektbeteiligten nannten etwa Paketstationen und personallose Nahversorgungskonzepte als vielversprechende Ergänzungen für künftige Plushaltestellen. Die Infrastruktur sollte so geplant sein, dass sie solche Erweiterungen ermöglicht, ohne grundlegende Umbauten zu erfordern.

Lernen von anderen

Der Austausch mit anderen Kommunen und Kreisen, die Plushaltestellen oder ver-

gleichbare Mobilitätsstationen betreiben, kann wertvolle Impulse liefern. Regionale Netzwerke wie das mobilteam by NAH, SH oder die Mobilitätsmentoren Schleswig-Holstein bieten Plattformen für diesen Erfahrungsaustausch. Auch der Blick in andere Bundesländer – etwa auf die Mobilstationen in Nordrhein-Westfalen oder die Mobilstationen des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) – kann Anregungen für die Weiterentwicklung des eigenen Angebots geben.

9. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND MARKETING

Öffentlichkeitsarbeit ist kein Anhängsel, das nach der Fertigstellung beginnt, sondern ein Prozess, der die Plushaltestelle von der ersten Planungsidee bis weit über die Eröffnung hinausbegleitet. Gute Kommunikation schafft Akzeptanz bei der Bevölkerung, unterstützt die politische Legitimation des Vorhabens, informiert künftige Nutzende über das neue Angebot und stärkt die Sichtbarkeit des öffentlichen Verkehrs insgesamt. Die Erfahrungen aus den vier Pilotstandorten liefern hierfür konkrete Anhaltspunkte.

9.1. BEGLEITENDE KOMMUNIKATION VON PLANUNG BIS ERÖFFNUNG

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte nicht erst mit der fertigen Plushaltestelle einsetzen, sondern bereits während der Planungsphase beginnen. Bürgerinnen und Bürger, die frühzeitig über das Vorhaben informiert und idealerweise in die Bedarfserfassung eingebunden werden (siehe Kap. 4.4), entwickeln eher eine Identifikation

mit dem Ergebnis. Auch die Bauphase bietet Kommunikationsanlässe: Berichte über den Baufortschritt – etwa über gemeindliche Mitteilungsblätter, lokale Online-Medien oder Social-Media-Kanäle – halten das Interesse wach und machen den Entstehungsprozess sichtbar.

Für die Kommunikation empfiehlt es sich, frühzeitig zu klären, welche Kanäle die Bevölkerung vor Ort tatsächlich nutzt. An den Pilotstandorten wurden unter anderem kommunale Websites, lokale Online-Magazine, Wochenblätter und Social-Media-Auftritte der Gemeinden eingesetzt. Ebenfalls erfolgte gebietsbezogenes Marketing über Meta (Facebook), Youtube und nebenan.de. Die Klickzahlen konnten gut ausgewertet werden, woraufhin weitere Marketingmaßnahmen optimiert werden konnten. Eine Bestandsaufnahme der relevanten Medien – analog wie digital – sollte gemeinsam mit der Gemeinde erfolgen.



Abbildung 41: ZOB Lauenburg vorher, eigene Aufnahme



Abbildung 42: Baustellenschild Plushaltestelle-ZOB Lauenburg, eigene Aufnahme

Die Abstimmung mit der kommunalen Öffentlichkeitsarbeit ist dabei zentral: Die Gemeinde kennt die lokale Medienlandschaft am besten und kann bei der Platzierung von Informationen und Ankündigungen unterstützen. Diese Unterstützung – etwa beim Aufhängen von Plakaten oder beim Schalten von Anzeigen – sollte frühzeitig vereinbart werden.

Vorher-Nachher-Dokumentation ist ein wirkungsvolles Kommunikationsmittel. Fotografien des Ausgangszustands, der Bauphase und des fertigen Ergebnisses (s. Abb. 41-43) machen den Wandel greifbar. Auch Drohnenaufnahmen können eindrucksvolle Bilder liefern. Die Erstellung solcher Dokumentationen sollte von Beginn an eingeplant werden – nachträgliche Vorher-Bilder lassen sich nicht mehr herstellen.

9.2. ERÖFFNUNG UND NUTZUNGSAKTIVIERUNG

Die Eröffnungsfeier ist der wichtigste einzelne Kommunikationsanlass im gesamten Prozess. Sie macht die Plushaltestelle öffentlich sichtbar, erzeugt mediale Aufmerksamkeit und gibt den Nutzenden einen Anlass, das neue Angebot kennenzulernen.

Die Eröffnungen der vier Pilotstandorte folgten einem bewährten Format: Die ers-

te Plushaltestelle wurde am 29. Juni 2024 in Uetersen eröffnet, die Plushaltestelle am ZOB Bad Segeberg folgte am 6. Juli 2024, die Eröffnung in Trittau fand am 13. Juli 2024 statt, und die vierte und größte Plushaltestelle in Lauenburg wurde am 9. Mai 2025 feierlich eröffnet. Die Veranstaltungen fanden jeweils samstags von 10 bis 14 Uhr statt und umfassten ein mehrstündiges Programm vor Ort.

Aus den Eröffnungen lassen sich folgende Empfehlungen ableiten:

- » Politische Prominenz einbinden: An allen Standorten sprachen Landrätin bzw. Landrat und Bürgermeister Grußworte. In Bad Segeberg war zudem der Staatssekretär des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums anwesend. Die Präsenz kommunaler und regionaler Entscheidungsträgerinnen und -träger unterstreicht die Bedeutung des Vorhabens und erzeugt Medieninteresse.
- » Ein attraktives Rahmenprogramm zieht Publikum an: An den Pilotstandorten wurden Kleinkünstler, Hüpfburgen, Food-Trucks und lokale Gastronomen eingebunden. Das HVV-Infomobil mit

Abbildung 43: Eröffnung Plushaltestelle ZOB Lauenburg, eigene Aufnahme



Glücksrad bot einen direkten Bezug zum öffentlichen Verkehr und ermöglichte niedrigschwellige Gespräche mit den Besucherinnen und Besuchern. Am Standort Bad Segeberg konnte der neue Kioskbetreiber – die Lebenshilfe – bereits bei der Eröffnung sein Angebot präsentieren. In Trittau konnte der hvv den dort auch verkehrenden On-Demand-Verkehr hvv-hop vorstellen. In Lauenburg war Autokraft mit einem Bus und einem Infostand präsent.

- » Lokale Akteure einbinden: Die Eröffnung bietet die Gelegenheit, lokale Unternehmen, Vereine und Initiativen sichtbar zu machen und als Partner für die Plushaltestelle zu gewinnen.
- » Schlechtwettervariante einplanen: Bei Freiluftveranstaltungen sollte immer eine Alternative vorbereitet sein, etwa das Aufstellen eines Pavillons. Auch die erforderlichen Genehmigungen für die Veranstaltung müssen rechtzeitig eingeholt werden.
- » Medienarbeit aktiv gestalten: Die Eröffnungen der Pilotstandorte erzeugten Berichterstattung in lokalen und regionalen Medien – von Wochenblättern über Online-Nachrichtenportale bis hin zu den Pressemitteilungen der Kreise und des HVV. Pressemitteilungen und Einladungen an die lokale Presse sollten rechtzeitig vorbereitet werden. Auch die Pressestellen der beteiligten Kreise und des Verkehrsverbundes sind wertvolle Partner für die mediale Verbreitung.
- » Plakate und Werbemittel: An den Pilotstandorten wurden Plakate erstellt, die über Ströer-Flächen an den Straßenlaternen und durch die Gemeinden verbreitet wurden. Die Gestaltung sollte frühzeitig beginnen, sobald Termin und Programm feststehen.

- » Die Erfahrung zeigt, dass die Eröffnungsplanung erst beginnen sollte, wenn ein realistischer Fertigstellungstermin absehbar ist – also in der Regel frühestens in der fortgeschrittenen Bauphase. Eine verfrühte Terminankündigung, die dann verschoben werden muss, schadet der Glaubwürdigkeit. Die Vorlaufzeit für die Organisation (Programm, Einladungen, Plakate, Genehmigungen, Medienarbeit) beträgt erfahrungsgemäß mindestens sechs bis acht Wochen.

Kombination mit anderen Projekten

Die Eröffnung einer Plushaltestelle kann mit anderen Mobilitäts- oder Kommunalereignissen verknüpft werden, um zusätzliche Aufmerksamkeit zu erzeugen – etwa mit der Europäischen Mobilitätswoche, der Einführung neuer Buslinien oder lokalen Festen. Auch die Verbindung mit Bildungsangeboten (z.B. Mobilitätstage an Schulen) oder mit Aktionen der Verkehrsunternehmen kann die Reichweite erhöhen.

9.3. LAUFENDE KOMMUNIKATION NACH INBETRIEBNAHME

Mit der Eröffnung endet die Kommunikation nicht. In den ersten Wochen und Monaten nach Inbetriebnahme ist es besonders wichtig, das neue Angebot bekannt zu machen und eventuelle Anfangsschwierigkeiten transparent zu kommunizieren. Folgende Maßnahmen haben sich bewährt oder wurden von den Projektbeteiligten als sinnvoll eingeschätzt:

- » Schnupperangebote und Promotionsaktionen in den ersten Wochen nach der Eröffnung machen auf das Angebot aufmerksam und beantworten offene Fragen. Kostenlose ÖPNV-Tickets für einen Aktionstag können einen zusätzlichen Anreiz bieten, die Plushaltestelle auszuprobieren.

- » Lokale Berichterstattung verstetigen: Auch nach der Eröffnung bieten sich Anlässe für Berichterstattung – etwa wenn neue Ausstattungselemente hinzukommen, Nutzungszahlen vorliegen oder besondere Aktionen stattfinden. Die regelmäßige Bespielung lokaler Medien hält das Thema präsent.
- » Digitale Kanäle nutzen: Social-Media-Auftritte der Gemeinde, lokale Online-Magazine und die Websites der Kreise sind wichtige Kanäle für die laufende Kommunikation. An den Pilotstandorten wurden unter anderem Facebook und Instagram für die Bewerbung der Eröffnungen genutzt.
- » Vor Ort sichtbar bleiben: Informationsstelen, Aushänge und digitale Bildschirme an der Plushaltestelle selbst informieren die Nutzenden über das vorhandene Angebot. Am Standort Bad Segeberg wurde etwa eine digitale Präsentationsfläche installiert, die von der Tourist-Info mit Veranstaltungshinweisen bespielt wird.
- » Nutzerfeedback aktiv einfordern: QR-Codes an der Plushaltestelle, die auf eine kurze Online-Befragung verlinken, ermöglichen es, systematisch Rückmeldungen zu sammeln (siehe auch Kap. 7.4). Die Ergebnisse können sowohl für die Betriebsoptimierung als auch als Material für die weitere Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden.

Die Projektbeteiligten betonen, dass die Vermarktung sehr lokal erfolgen muss – es geht darum, eine gute Geschichte für die Menschen vor Ort zu erzählen und den konkreten Nutzen der Plushaltestelle im Alltag erlebbar zu machen. Überregionale Kampagnen sind weniger wirksam als eine gezielte, kontinuierliche Ansprache in den Kanälen, die die Menschen vor Ort tatsächlich nutzen.

10. ZEITBEDARF UND ZEITPLANUNG: VOM PROJEKTSTART BIS ZUR ERÖFFNUNG

Eine der häufigsten Fragen bei der Planung einer Plushaltestelle lautet: Wie viel Zeit muss von der ersten Idee bis zur Eröffnung eingeplant werden? Die Antwort ist: deutlich mehr, als die meisten Beteiligten zu Beginn erwarten. Die Erfahrung aus dem Projekt ÖVer.KAnT zeigt, dass der Gesamtprozess realistisch mit zwei bis drei Jahren angesetzt werden sollte – bei komplexeren Standorten auch länger.

Dieses Kapitel gibt eine grobe Orientierung zu den Zeitbedarfen der einzelnen Phasen. Die Angaben basieren auf den Erfahrungen aus den vier Pilotstandorten und sind als Richtwerte zu verstehen, die je nach Standort, Funktionsumfang, lokalen Rahmenbedingungen aber auch Engagement der Beteiligten erheblich variieren können.

10.1. ÜBERBLICK ÜBER DIE PHASEN UND IHREN UNGEFÄHREN ZEITBEDARF

Der Gesamtprozess lässt sich in fünf Phasen gliedern, die sich teilweise überlappen:

- » Initiierungsphase (Kap. 4.1–4.3): Standortidentifikation, erste Gespräche mit Gemeinden, politische Beschlussfassung, Eignungsprüfung. Etwa drei bis sechs Monate – maßgeblich getaktet durch Gremientermine.
- » Konzeptphase (Kap. 4.4–4.7): Bedarfserfassung, Einbindung externer Akteure, Entwurfsvarianten, Wahl der Bauweise. Etwa sechs bis zwölf Monate – der größte Zeitanteil entfällt auf Abstimmungsprozesse zwischen den Beteiligten.

- » Detailplanung und Vorbereitung (Kap. 4.8–4.10): Ausführungsplanung, Leistungsverzeichnisse, Baugenehmigung, Vergabevorbereitung. Etwa drei bis sechs Monate – bei Modulbauweise muss die Planung in dieser Phase vollständig abgeschlossen sein.
- » Vergabe und Bauphase (Kap. 5–6): Ausschreibung, Tiefbau, Modulproduktion und -montage, Innenausbau, Außenanlagen. Etwa sechs bis zwölf Monate – witterungsabhängig, Baustart im Winter kann zu erheblichen Verzögerungen führen.
- » Inbetriebnahme und Eröffnung (Kap. 7–8): Abnahme, Mängelbeseitigung, Betriebseinrichtung, Eröffnungsfeier. Etwa ein bis zwei Monate.

Zeitraumen an den Pilotstandorten

Das Projekt ÖVer.KAnT startete zum 1. Januar 2022. Die Eröffnungen erfolgten im Sommer 2024 (Uetersen am 29. Juni, Bad Segeberg am 6. Juli, Trittau am 13. Juli) und im Mai 2025 (Lauenburg am 9. Mai, außerhalb des Förderzeitraums). Vom Projektbeginn bis zur ersten Eröffnung vergingen rund zwei Jahre, bis zur letzten rund drei Jahre. Die vier Standorte wurden parallel geplant und umgesetzt, was Synergien ermöglichte, aber auch erheblichen Koordinationsaufwand zwischen vier Kreisen und vier Kommunen verursachte.

10.2. TYPISCHE URSACHEN FÜR VERZÖGERUNGEN

Die Projektbeteiligten berichten übereinstimmend, dass der Gesamtprozess deutlich aufwändiger war als erwartet. Typische wesentlichen Ursachen für Verzögerungen waren:

- » Abstimmungsprozesse zwischen den beteiligten Akteuren (Kreis, Kommune, Fachplaner, Verkehrsunternehmen, Betreiber) nahmen mehr Zeit in Anspruch als geplant. Die kleinteilige Kommunikation und die Klärung von Verantwortlichkeiten wurden als einer der größten Stressfaktoren benannt.
- » Vergabeverfahren für die verschiedenen Gewerke waren zeitintensiv und aufwändig – trotz der Modulbauweise mussten zahlreiche Einzelvergaben durchgeführt werden.
- » Unvorhergesehene Herausforderungen im Tiefbau, etwa schwierige Bodenverhältnisse, Gefälleproblematiken oder verborgene Leitungen, führten zu Nachträgen und Zeitverzögerungen.
- » Gremientermine der kommunalen Politik takteten den Prozess – Beschlussvorlagen mussten vorbereitet, Ausschusstermine abgewartet und gegebenenfalls Nachbeschlüsse eingeholt werden.
- » Förderrechtliche Rahmenbedingungen, insbesondere die fehlende Flexibilität bei Mittelverschiebungen zwischen Haushaltsjahren, erzeugten zusätzlichen Zeitdruck.
- länger als ursprünglich angenommen. Ein Zeitpuffer von 20 bis 30 Prozent auf die geschätzten Phasendauern ist ratsam.
- » Gremientermine frühzeitig identifizieren: Die Sitzungstermine der kommunalen Ausschüsse und Gemeindevertretungen sollten zu Beginn des Prozesses erfasst und in den Zeitplan integriert werden.
- » Vergabezeiträume realistisch bemessen: Je nach Auftragswert und Vergabeart (offenes Verfahren, beschränkte Ausschreibung) sind für die Vergabe einzelner Gewerke vier bis zwölf Wochen einzuplanen.
- » Witterungsabhängigkeit des Tiefbaus berücksichtigen: Ein Baubeginn im Frühjahr ist für den Tiefbau günstiger als im Herbst oder Winter. Die Zeitplanung sollte saisonale Witterungsrisiken berücksichtigen.
- » Parallelisierung nutzen, wo möglich: Während die Module in der Werkstatt gefertigt werden, können die Tiefbauarbeiten vor Ort bereits laufen. Diese Parallelisierung ist einer der tatsächlichen Zeitvorteile der Modulbauweise.
- » Eröffnungstermin erst spät fixieren: Die Eröffnung sollte erst angekündigt werden, wenn ein realistischer Fertigstellungstermin absehbar ist – eine verschobene Eröffnung schadet der Glaubwürdigkeit mehr als ein etwas späterer, aber eingehaltener Termin (siehe Kap. 8.2).

10.3. EMPFEHLUNGEN FÜR DIE ZEITPLANUNG

Auf Basis der Erfahrungen aus dem Projekt lassen sich folgende Empfehlungen für die Zeitplanung ableiten:

- » Einen realistischen Gesamtzeitraum ansetzen: Für eine Plushaltestelle vom Typ S (kleine Lösung ohne umfangreichen Tiefbau) sollten mindestens 18 Monate eingeplant werden. Für Typ M und L mit umfassender Umfeldgestaltung sind 24 bis 36 Monate realistisch.
- » Ausreichende Puffer einplanen: Erfahrungsgemäß dauert jede Phase etwas

11. FAZIT

Plushaltestellen sind eine hervorragende Möglichkeit den Zugang zum System ÖPNV attraktiv zu gestalten und gleichzeitig städtebauliche Aufwertungen zu erreichen. Im Rahmen des Projektes ÖVer. KAnT konnte gezeigt werden, dass auch sehr ambitionierte Vorhaben mit starkem Engagement aller Beteiligten umgesetzt werden können. Der engmaschige Austausch von Aufgabenträgern, Kommunen (als Baulastträger und Genehmigungsbehörde) und benötigten Dienstleistern ist zwar teilweise sehr mühselig. Er trägt aber zum fristgerechten und kostenkonformen Gelingen bei.

Dieser Leitfaden zeigt im Kapitel 4 die notwendigen Schritte zur Errichtung einer Plushaltestelle auf. So muss zu Beginn eine Standortwahl getroffen und die Ausstattung (Funktionen) festgelegt werden (inkl. der notwendigen politischen Beschlüsse). Danach kann im Rahmen diverser Detailabstimmungen eine konkrete Ausgestaltung definiert werden. Vor der Erstellung benötigter Vergabeunterlagen für den Hochbau gilt es die Bauweise und Details zur Ausstattung festzulegen. In einem letzten Schritt muss der Tiefbau geplant werden.

Gleichzeitig kann nach möglichen Förderungen gesucht werden. Diese müssen idealerweise bereits frühzeitig geklärt werden, da sie ggf. spezifische Voraussetzungen (Barrierefreiheit etc.) zur Bedingung haben.

Mit den Pilotstandorten konnte gezeigt werden, wie moderne Mobilität heute aussieht. In jedem der beteiligten Kreise wurde eine individuelle Plushaltestelle rea-

lisiert, die perfekt auf ihren Standort zugeschnitten ist. Bei allen Schritten wurden die Bedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste, Anwohnende und der Verkehrsunternehmen (vor allem der Busfahrenden) berücksichtigt. Nur so gelingt es den ÖPNV durch die attraktive und angemessene Gestaltung der Plushaltestelle lokal zu etablieren. Die Reaktionen bei der Eröffnung und im darauffolgenden nachhaltigen Betrieb an den vier Pilotstandorten zeigt eindrucksvoll, dass die ambitionierten Projektziele erreicht wurden.

Diese Leuchtturmprojekte sind mehr als nur Haltestellen - sie sind der greifbare Beweis, dass das modulare Konzept funktioniert. Sie liefern die Blaupause für künftige Mobilitätshubs und bieten wertvolle Insights für daran angelehnte Projekte. Für konkretere Fragen stehen die nachfolgend genannten Projektbeteiligten gerne zur Verfügung.

