

*Betreff:*

**Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen**

*Organisationseinheit:*

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

25.02.2020

*Beratungsfolge*

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

*Sitzungstermin*

11.03.2020

*Status*

Ö

**Beschluss:**

„Dem Bushaltestellenkonzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Haltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass:

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Nahverkehrsplan (NVP) nunmehr das Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen. Dieser gesetzliche Planungsauftrag betrifft alle Komponenten des Systems ÖPNV, und damit die Fahrzeuge und die Fahrgastinformation ebenso wie die Haltestellen.

Der sich in Aufstellung befindliche NVP 2020 weist gleichwohl darauf hin, dass angesichts des Finanz- und Zeitbedarfs eine vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit in der Region Braunschweig – und damit auch bei der Stadt Braunschweig – bis 2022 als nicht realistisch erscheint (S. 467 NVP 2020). Daher muss jeder Straßenbaulastträger bis zum 01.01.2022 ein Konzept vorlegen, aus dem hervorgeht in welche Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt wird (S. 119 NVP 2020).

Die Stadt Braunschweig ist in ihrer Funktion als Straßenbaulastträgerin zuständig für die Bushaltestellen.

Stadtbahnhaltestellen liegen in der Zuständigkeit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH und sind bereits nahezu vollständig barrierefrei ausgebaut.

Mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 28.04.1998 (DS 604/98) erfolgte bereits ab 1998 eine Priorisierung der Bushaltestellen der Buslinien 413, 416 und 418 sowie Bushaltestellen anderer Linien, wenn dadurch Kostenersparnisse erzielt werden können. Ergänzt wurde diese Priorisierung im Jahr 2014 durch die Festlegung, dass auch Bushaltestellen anderer Linien barrierefrei umgebaut werden sollen, sofern sie mehr als 200 Ein- und Aussteiger am Tag aufweisen oder baulich abgängig sind (DS 13409/13).

Die Verwaltung sieht die Notwendigkeit, die bisherigen Beschlüsse weiterzuentwickeln, um die Zielsetzung der Barrierefreiheit des PBefG und des NVP zu erreichen und dabei auf folgende Aspekte stärker einzugehen:

- Bestandsanalyse der Bushaltestellen,
- Ausstattungselemente von Bushaltestellen,
- Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau und
- Finanzierung des barrierefreien Umbaus.

Das Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig, das die obigen Aspekte aufgreift und damit die Forderungen des NVP erfüllt, ist als Anlage 1 beigelegt.

Die bisherigen Beschlüsse vom 28.04.1998 (DS 604/98) und 12.02.2014 (DS 13409/13) werden mit diesem Konzept ersetzt.

Leuer

**Anlage/n:**

Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig

# Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

Stand: 04.02.2020

## Inhalt

1. Einleitung .....	2
2. Barrierefreiheit an Bushaltestellen .....	3
2.1. Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen.....	3
2.2. Ausstattung von Bushaltestellen.....	4
2.2.1. Wartefläche mit Leitelementen .....	5
2.2.2. Haltestellenmast und Abfalleimer .....	5
2.2.3. Wetterschutz und Sitzgelegenheit .....	5
2.2.4. Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride.....	6
2.2.5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Smart City Ausrüstung.....	6
2.2.6. Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale.....	7
2.3. Fahrbahnhofhaltestellen und Busbuchten .....	7
3. Finanzierung .....	8
4. Bestandsanalyse der Bushaltestellen .....	9
5. Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau.....	11
6. Weiteres Vorgehen.....	13

## 1. Einleitung

Dieses Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen ist das Ergebnis eines mehrjährigen Prozesses und intensiver Abstimmung innerhalb der Verwaltung sowie mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG), dem Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband), dem Behindertenbeirat Braunschweig und weiteren Beteiligten.

Das Ziel des vorliegenden Konzepts besteht darin, die Barrierefreiheit an allen Bushaltestellen in Braunschweig herzustellen und damit einen wichtigen Beitrag zu einem vollständig barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu leisten. Das Konzept fügt sich damit in die Strategie des Regionalverbands ein, der mit seinem Nahverkehrsplan (NVP) 2016 und dem in Aufstellung befindlichen NVP 2020 die Schaffung eines weitestgehend barrierefreien ÖPNV im gesamten Verbandsgebiet verfolgt und damit den gesetzlichen Verpflichtungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nachkommt. Dort heißt es in § 8 Abs. 3:

*„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“*

Der sich in Aufstellung befindliche NVP 2020 weist gleichwohl darauf hin, dass angesichts des Finanz- und Zeitbedarfs eine vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit in der Region Braunschweig – und damit auch bei der Stadt Braunschweig – bis 2022 als nicht realistisch erscheint (S. 467 NVP 2020). Daher muss jeder Straßenbaulastträger bis zum 01.01.2022 ein Konzept vorlegen, aus dem hervorgeht in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt wird (S. 119 NVP 2020).

Darüber hinaus entspricht die Stadt Braunschweig mit ihrem Vorgehen den Anforderungen des Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das die Barrierefreiheit bei Neu- sowie großen Um- und Erweiterungsbauten öffentlicher Stellen fordert. Öffentliche Verkehrsanlagen werden hier explizit genannt. Sie sind barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift gegeben ist (vgl. § 7 Abs. 1 f. NBGG).

Für den weiteren Prozess des Umbaus von Bushaltestellen stellen sich wichtige Fragen:

- Was ist eine barrierefreie Bushaltestelle?
- Wie ist der Anteil der Barrierefreiheit an Braunschweigs Bushaltestellen?
- Wann erfolgt der barrierefreie Umbau der restlichen Bushaltestellen?
- Wie wird der Umbau finanziert?

Im Folgenden widmet sich das Konzept jeder Frage mit einem Abschnitt.

## 2. Barrierefreiheit an Bushaltestellen

### 2.1. Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen

Die Bushaltestellen sind ein zentrales Element des Systems ÖPNV, denn sie sind gleichzeitig Zugangsstelle und Aushängeschild für den ÖPNV. Damit sich die Bushaltestellen in einen barrierefreien ÖPNV einfügen, muss bei der Planung der Barrierefreiheit, insbesondere die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Haltestelle, betrachtet werden. Nur aufeinander abgestimmte Fahrzeuge und Bushaltestellen können ein barrierefreies Verkehrssystem ergeben.

Barrierefreiheit wird im NBGG wie folgt definiert:

*„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 2 Abs. 3 NBGG)*

Technische Regelwerke und Richtlinien konkretisieren die Ausgestaltung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Darunter sind hervorzuheben:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ),
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen Teil 3,
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung,
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Für die Definition der Barrierefreiheit sind die Anforderungen verschiedener Personengruppen an ein barrierefreies Verkehrssystem zu berücksichtigen. Das NBGG bezieht sich auf Menschen mit Behinderungen und beinhaltet eine Definition dieser Personengruppe (siehe § 2 Abs. 2 NBGG). Das PBefG dagegen fordert die Barrierefreiheit für Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind. Eine Legaldefinition dieser Personengruppe liegt nicht vor. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) hat sich umfassend mit dem Thema Barrierefreiheit auseinandergesetzt und zeigt die Vielfalt dieser Personengruppe unter Verweis auf die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) auf (siehe Tabelle 1).

Um den verschiedenen Ansprüchen gerecht zu werden, empfiehlt die BAG ÖPNV die Orientierung am Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für Alle“, das keine Personengruppen bewusst ausgrenzt. Auch wenn dies möglicherweise über den Gesetzestext hinausgeht, wird die Berücksichtigung der Belange von Personen mit körperlichen, sensorischen, sprachlichen oder/und kognitiven Behinderungen sowie Personen mit sonstigen Mobilitätseinschränkungen empfohlen.

<u>Mobilitätseingeschränkte Personen:</u>	
Mobilitätseingeschränkte im engeren Sinne	Mobilitätseingeschränkte im weiteren Sinne
<p><b>Körperbehinderte Personen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehbehinderte Personen</li> <li>- Rollstuhlnutzende Personen</li> <li>- Arm- und handbehinderte Personen</li> <li>- Klein- und Großwüchsige Personen</li> </ul> <p><b>Sehgeschädigte Personen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sehbehinderte Personen</li> <li>- Blinde Personen</li> </ul> <p><b>Hörbehinderte Personen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schwerhörige Personen</li> <li>- Gehörlose Personen</li> </ul> <p><b>Sprachbehinderte Personen</b></p> <p><b>Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lernbehinderte Personen</li> <li>- Geistige behinderte Personen</li> </ul> <p><b>Psychisch behinderte Personen</b></p>	<p><b>Reisebedingt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personen mit Gepäck</li> <li>- Personen mit Kinderwagen</li> <li>- Personen mit Fahrrädern</li> <li>- Personen mit Einkaufs-/Gepäckwagen</li> <li>- Fahrgäste mit Hunden</li> <li>- Schwangere</li> <li>- Übergewichtige Personen</li> <li>- Ortsunkundige Personen</li> </ul> <p><b>Personen mit temporären Einschränkungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personen mit Allergien</li> <li>- Sprachunkundige Personen</li> </ul> <p><b>Altersbedingt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ältere Menschen</li> <li>- Kleinkinder</li> </ul>

Tabelle 1: Mobilitätseingeschränkte Personen<sup>1</sup>

## 2.2. Ausstattung von Bushaltestellen

Unter Berücksichtigung der genannten Regelwerke wurden Standards für die Planung von Bushaltestellen erarbeitet, die möglichst vielen der Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen im engeren wie im weiteren Sinne gerecht werden. Für die Ausstattung der Bushaltestellen für den Linienverkehr unter anderem mit barrierefreier Wartefläche, Wetterschutz und Fahrradständern wurden die folgenden Festlegungen getroffen, die zusammenfassend in Tabelle 2 dargestellt sind. Die Festlegungen zur Ausstattung von Bushaltestellen gelten für alle weiteren Umbauten von Haltestellen des Linienbusverkehrs. Die Ausstattung von Bushaltestellen des freigestellten Schülerverkehrs werden aufgrund der Eigenart des Schülerverkehrs im Einzelfall geprüft. An den reinen Schulbushaltestellen gibt es meist sehr wenige Fahrten am Tag mit teilweise sehr hohem kurzzeitigem Fahrgastaufkommen.

<sup>1</sup>Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) – Hrsg.: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, Ausgabe 2011, Köln. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Str. 17, 50999 Köln, [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de), erhältlich ist.

### 2.2.1. Wartefläche mit Leitelementen

Eine barrierefreie Wartefläche ermöglicht einen nahezu stufenlosen und spaltfreien Einstieg in das Fahrzeug. Dies wird durch einen 18 cm hohen Busbord („Kasseler Bord“) erreicht, der den Höhenunterschied zur Einstiegs-kante des Busses verringert und durch seine Ausrundung zur Fahrbahn hin dem Bus ermöglicht, sehr dicht an den Bordstein heranzufahren und so auch den horizontalen Abstand zwischen Tür und Bord zu verringern. Die Kasseler Borde werden auf einer Länge von 16 m verbaut, sodass alle drei Türen eines Gelenkbusses vor dem Kasseler Bord zum Halten kommen.

An Kombihaltstellen von Bus und Stadtbahn, die sehr gerade angefahren werden können, werden höhere Bordsteine verwendet, die den Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bord weiter verringern. Für den Einsatz an Bushaltstellen sind höhere Bordsteine jedoch nicht geeignet, da es aufgrund der Bordhöhe bei Fahrmanövern leicht zu Beschädigung der Fahrzeuge und des Bordsteins kommen kann. Bushaltstellen können häufig nicht so gerade angefahren werden wie Kombihaltstellen und werden im Vergleich zu Stadtbahnhaltestellen deutlich häufiger zugestellt, sodass zum Aufsetzen des Fahrzeugs mit der Front oder dem Heck beim Umfahren der Hindernisse kommen kann. Im Gegensatz zu Stadtbahnfahrzeugen können Busse durch das Absenken des Busses (sog. Kneeling) den Höhenunterschied beim Einsteigen weiter verringern.

Die Wartefläche bietet darüber hinaus ausreichende Bewegungsflächen für unter anderem wartende Fahrgäste, Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren. Gleichzeitig werden Sehbehinderte durch ein System von Leitstreifen, Einstiegsfeld und weiterer taktile sowie visuell kontrastierender Bodenindikatoren auf der Wartefläche geführt. Bei angrenzenden Radwegen hinter Wetterschutzeinrichtungen und sonstigen Gefahrstellen verhindern Geländer ein plötzliches Hervortreten der Fahrgäste aus dem Sichtschatten von der Wartefläche auf den Radweg.

### 2.2.2. Haltstellenmast und Abfalleimer

Die Einrichtung einer Bushaltstelle erfolgt durch Anordnung und Aufstellen des Haltestellenschildes (Verkehrszeichen 224), das gleichzeitig das Parken 15 m vor und hinter dem Verkehrszeichen verbietet. Am Mast des Haltestellenschildes ist in der Regel der Abfalleimer und bei Bushaltstellen ohne Wetterschutz auch der Fahrplanaushang angebracht. Das Haltestellenschild kann auch mit den Masten der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) kombiniert sein.

### 2.2.3. Wetterschutz und Sitzgelegenheit

Ziel ist die Ausstattung von Bushaltstellen mit Wetterschutzeinrichtungen inkl. Sitzgelegenheit bereits ab 20 Einsteigern pro Tag, bei langen Taktfolgezeiten von 60 Minuten oder mehr auch bereits ab 10 Einsteigern pro Tag. Die Ausstattung mit Wetterschutz erfolgt nicht nur während eines barrierefreien Umbaus sondern auch parallel im Rahmen eines eigenen Programms und einem Budget von jährlich 50.000 € (Haushalt 2019).



Die Wetterschutzeinrichtungen müssen funktionalen sowie gestalterischen Anforderungen genügen. In der Vergangenheit wurden verschiedene Wetterschutztypen hinsichtlich Form und Farbgebung errichtet. Zukünftig erfolgt die Ausstattung mit einem Wetterschutz des bereits vielfach in Braunschweig vorhandenen und bewährten Typs „Braunschweig“, der sich durch Masten und Träger aus Stahl in T-Profil-Form auszeichnet und in der Farbe DB 703 Eisenglimmer dunkelgrau lackiert ist. Das Pultdach ist aus nicht durchsichtigem Glas, um einen Sonnenschutz zu bieten. Die durchsichtigen Rücken- und Seitenwänden erschaffen ein offenes und helles Erscheinungsbild. Die Sitzgelegenheiten sind aus vandalismusrobustem Material (z. B. Stahl) in zwei Sitzhöhen für verschiedene Personengruppen. Der Wetterschutz selbst und auch die Infovitrine sind beleuchtet. Die Größe des Wetterschutzes richtet sich nach der Anzahl der wartenden Fahrgäste wie in Tabelle 2 aufgeführt.

In der Vergangenheit wurde häufig der gesamte Wetterschutz durch und auf Kosten des Werbepartners aufgestellt und liegt in dessen Unterhaltungspflicht. Dadurch befindet sich ein weiterer verbreiteter Wetterschutztyp im Stadtgebiet, der in Details vom Typ „Braunschweig“ abweicht. Aufgrund des hohen Kostenvorteils bei der Anschaffung sowie in der Unterhaltung und der geringen Unterschiede erscheint diese Lösung hinsichtlich des Haushaltsoptimierungsprozesses der Stadt auch weiterhin zweckmäßig.

4-feldriger Wetterschutz Typ „Braunschweig“



3-feldriger Wetterschutz des Werbepartners Ströer



Versuchsweise werden in 2020 auch Wetterschutzeinrichtungen mit Dachbegrünung aufgestellt. Das weitere Vorgehen dazu hängt von den Erfahrungen ab, die damit gesammelt werden. Funktional werden diese so ausgewählt, dass sie gleichwertig zum Typ „Braunschweig“ sind.

#### 2.2.4. Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride

Die Regelausstattung von Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen besteht aus drei Anlehnbügeln, soweit der Platz für die Aufstellung ausreichend ist. Bei erhöhtem Bedarf wird die Kapazität entsprechend erhöht.

#### 2.2.5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Smart City Ausrüstung

Für die Ausstattung mit DFI, WLAN-Hotspots, LoraWAN und weiteren Technologien, die einen Anschluss an das Strom- oder Datennetz benötigen, werden beim Umbau bei Bedarf bereits Voraussetzungen in Form von Leerrohren geschaffen.

Die Ausstattung mit DFI erfolgt derzeit im Rahmen des Projekts „Echtzeit“, das ein Projekt der BSVG und des Regionalverbands ist. Ziel dieses Projekts ist unter anderem die Ausstattung sämtlicher Bus- und Bahnsteige mit mindestens 150 Einsteigern am Tag mit DFI. In den kommenden Jahren werden ca. 240 DFI neu aufgestellt bzw. an vorhanden Standorten ausgetauscht.

### 2.2.6. Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale

In Tabelle 2 werden die Ausstattungsmerkmale und ihre Verwendung zusammengefasst.

<b>Ausstattungs-element</b>	<b>Verwendung</b>
Befestigte Wartefläche mit erhöhtem Bord (mindestens 18 cm Kasseler Bord)	immer
Taktile Leitelemente für Sehbehinderte	immer
Haltestellenmast	immer
Abfalleimer	immer
Wetterschutz mit <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sitzgelegenheit in zwei Sitzhöhen</li> <li>- Beleuchtung</li> <li>- Infovitrine in geeigneter Höhe für verschiedene Körpergrößen und Rollstuhlfahrende</li> <li>- Werbeseitenteil bei Interesse von Werbepartnern der Stadt</li> </ul>	<u>Unter 10 Einsteigern/Tag:</u> Kein Wetterschutz.  <u>Zwischen 10 und 20 Einsteigern/Tag:</u> Kein Wetterschutz. Ausnahme: Ab 60 Minuten oder höherer Taktfolgezeit wird ein 2-feldriger Typ verwendet.  <u>Ab 20 Einsteigern/Tag:</u> 3-feldriger Wetterschutz. Bei sehr hohem Fahrgastaufkommen größere oder mehrere Wetterschutzeinrichtungen.
Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride	Mindestens 3 einfache Anlehnbügel. Bei erhöhtem Bedarf werden weitere Fahrradabstellanlagen geprüft.
Geländer	Bei angrenzenden Radwegen, Höhenunterschieden und sonstigen Gefahrstellen
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit akustischer Informationsmöglichkeit	Bei Bedarf
Smart City Ausrüstung	Bei Bedarf

Tabelle 2: Ausstattung von Bushaltestellen

### 2.3. Fahrbahnhaltestellen und Busbuchten

Für den Bau von Bushaltestellen gibt es grundsätzliche zwei verschiedene Bauweisen:

- Auf der Fahrbahn (Fahrbahnhaltestellen)
- Neben der Fahrbahn (Busbuchten)

Mit beiden Bauweisen können grundsätzlich barrierefreie Bushaltestellen erreicht werden. Die Planungsanforderungen und Kosten sind jedoch bei Busbuchten deutlich höher, um eine ähnliche Qualität und Komfort für die Fahrgäste zu erreichen wie bei Fahrbahnhaltestellen.

Fahrbahnhaltestellen können durch ihre Lage am Fahrbahnrand sehr gut gerade angefahren werden und ermöglichen damit ein dichtes Halten des Busses an der Bordsteinkante. Um auch bei Busbuchten ein dichtes Halten an der Bordsteinkante zu ermöglichen, werden Busbuchten mit einer Länge von ca. 90 m benötigt. Diesem Platzbedarf kann häufig weder im innerstädtischen Bereich noch in den weniger dicht besiedelten Stadtteilen am Stadtrand entsprochen werden. Verkürzte Busbuchten würden zu größeren Spaltbreiten zwischen Bus und Wartefläche führen. Die so erzielten größeren Spaltbreiten halten die Grenzwerte für die Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen nur dann ein, wenn die Fahrzeuge sehr genau an den Bord herangeführt werden. Allerdings können mit Fahrbahnhaltestellen häufig geringere Spaltbreiten erreicht werden. Mit dem höheren Platzbedarf von Busbuchten gehen in der Regel auch ein höherer Planungsaufwand und höhere Baukosten einher, wodurch bei gleichbleibenden Kapazitäten weniger Bushaltestellen pro Jahr umgebaut werden können.

Busbuchten werden im Vergleich zu Fahrbahnhaltestellen erheblich häufiger zum Parken zweckentfremdet. Die Folge ist, dass der Bus bei zugeparkten Buchten auf der durchgehenden Fahrbahn halten muss und damit für die Fahrgäste keine Möglichkeit besteht, barrierefrei auf die Wartefläche ein- und auszusteigen.

Darüber hinaus treten bei Busbuchten zusätzlich zu den Bremswirkungen beim Einfahren und den Beschleunigungen beim Anfahren auch Querschleunigungen durch die Richtungsänderungen beim Ein- und Ausfahren in die Busbucht auf. Zu diesem Zeitpunkt haben aus- bzw. einsteigende Fahrgäste ihre Sitzplätze bereits verlassen bzw. noch nicht erreicht und sind so im Stehen bzw. Gehen besonders gefährdet. Dies trifft insbesondere auf mobilitätseingeschränkte Personen zu.

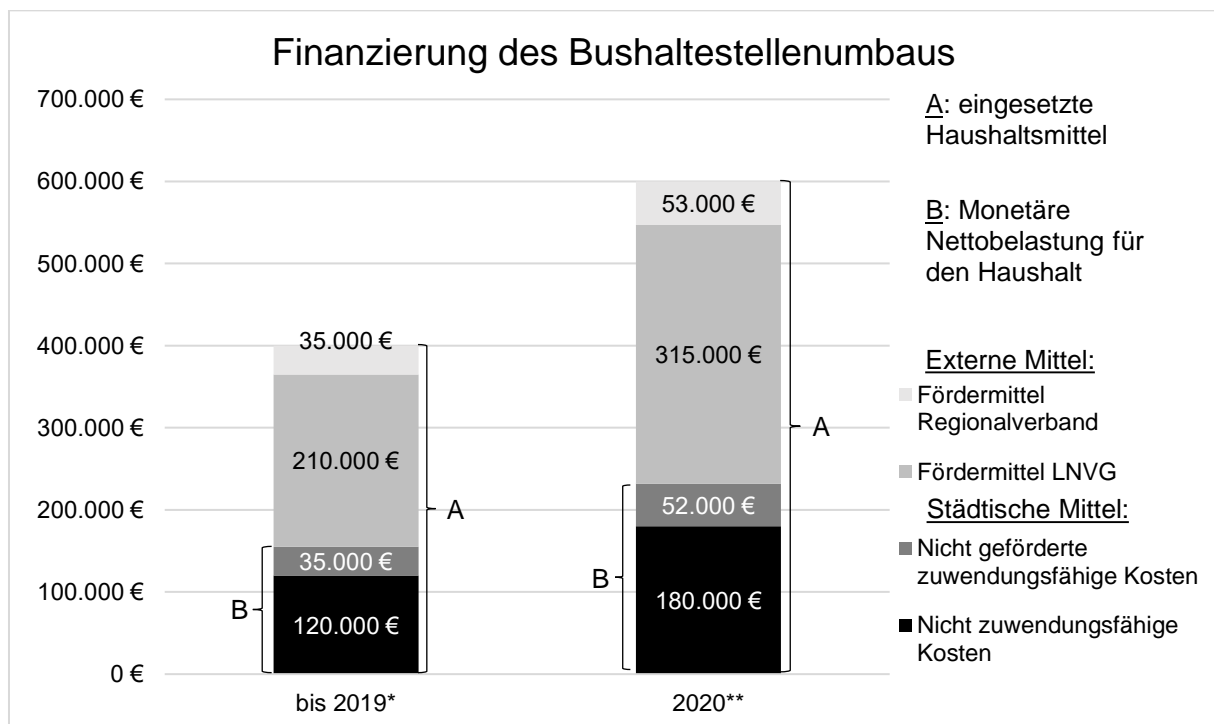
Aus Sicht der Barrierefreiheit sind Fahrbahnhaltestellen den Busbuchten aus den oben genannten Gründen vorzuziehen. In der Abwägung der Bauform von Bushaltestellen sind darüber hinaus weitere Kriterien wie z. B. die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten zu berücksichtigen, die in einer separaten in Vorbereitung befindlichen Vorlage ausführlich erläutert werden.

### 3. Finanzierung

Jedes Jahr werden in Braunschweig mehrere Bushaltestellen barrierefrei umgebaut. Der Fortschritt des Umbaus hängt im Wesentlichen von den verfügbaren Planungskapazitäten, den Kosten für den Umbau und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

Die Kosten für den barrierefreien Umbau eines Bussteigs schwanken in Abhängigkeit der notwendigen Bauarbeiten stark zwischen ca. 50.000 € (z. B. der Bussteig der Bushaltestelle An den Gärtnerhöfen in Fahrtrichtung stadtauswärts) und ca. 160.000 € (z. B. der Bussteig an der Bushaltestelle Michelfelderplatz in Fahrtrichtung stadteinwärts). Im Mittel werden im Folgenden daher Baukosten in Höhe von 100.000 € angesetzt. Diese Baukosten vorausgesetzt, würden sich die hochgerechneten Umbaukosten für die verbleibenden 435 Bussteige auf ca. 45 Mio. € belaufen. Eine Abschätzung bis wann sämtliche Bussteige barrierefrei umgebaut sein werden, ist daher sehr schwer verlässlich zu treffen.

Die Finanzierung des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen setzt sich aus verschiedenen Bestandteilen zusammen (siehe Abbildung 1) und erfolgt nach dem Bruttoprinzip. D. h. die Maßnahmen werden zunächst vollständig mit städtischen Haushaltsmitteln finanziert und anschließend fließen die eingeworbenen Fördermittel in den Haushalt. Im städtischen Haushalt stehen zurzeit jährliche Mittel in Höhe von 400.000 € zur Verfügung. Ab dem Jahr 2020 sollen sich die jährlichen Haushaltsmittel auf 600.000 € erhöhen. Von den Gesamtkosten des barrierefreien Umbaus sind aus der Erfahrung des Fachbereichs 66 ca. 70 % zuwendungsfähig. Diese zuwendungsfähigen Kosten werden mit 75 % von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und mit 12,5 % vom Regionalverband gefördert. Damit ergeben sich für die Finanzierung einerseits externe Mittel, die sich aus Fördermitteln von Regionalverband und LNVG zusammensetzen und andererseits städtische Mittel. Die von der Stadt zu leistenden Mittel setzen sich zusammen aus den nicht zuwendungsfähigen Kosten und einem Rest der zuwendungsfähigen, aber nicht geförderten Kosten zusammen.



\*Durchschnittlicher Jahreswert basierend auf einer Analyse der letzten fünf Jahre

\*\*Erhöhung der Haushaltsansätze für 2020 geplant

Abbildung 1: Finanzierung des barrierefreien Bushaltestellenumbaus

#### 4. Bestandsanalyse der Bushaltestellen

Im Braunschweiger ÖPNV gibt es derzeit 353 Bushaltestellen mit 724 Bussteigen (Stand 04.02.2020). Einer Bushaltestelle können mehrere Bussteige zugeordnet sein. In der Regel gehören zu einer Bushaltestelle ein Bussteig je Fahrtrichtung und damit zwei Bussteige je Bushaltestelle. Ein Beispiel für eine Bushaltestelle mit mehr als zwei Bussteigen ist die Bushaltestelle Rathaus mit insgesamt vier Bussteigen.

Zu den genannten regelmäßig bedienten Bushaltestellen des Linienverkehrs kommen 42 Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs hinzu, die fast ausschließlich noch nicht barrierefrei umgebaut sind, aber gemäß § 1 Abs. 4 lit. d Freistellung-Verordnung (FrStllgV) von den Vorschriften des PBefG freigestellt sind und damit kein Teil des ÖPNV sind. Der Umbau dieser Haltestellen wird daher nicht von der LNVG und dem Regionalverband gefördert.

Da in Braunschweig im ÖPNV ausschließlich Linienbusse in Niederflurbauweise eingesetzt werden, sind die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für barrierefreies Ein- und Aussteigen bereits geschaffen.

Von den insgesamt 724 Bussteigen in Braunschweig sind 287 Bussteige nach den zur jeweiligen Bauzeit gültigen allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei umgebaut worden. Dies beinhaltet die Ausstattung der Wartefläche mit taktilen Leitelementen für Sehbehinderte und die Verwendung eines 18 cm Hochbords (Kasseler Bord). Der Anteil barrierefreier Bussteige liegt damit bei ca. 40 %.

Die Bussteige der Linien 413, 416 und 418, die laut Beschluss des Verwaltungsausschusses von 1998 vorrangig barrierefrei umgebaut werden sollen, sind zu ca. 51 % barrierefrei umgebaut worden. Von den Bushaltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteigern sind ca. 52 % barrierefrei umgebaut worden.

Im Stadtgebiet verbleiben damit 426 Bussteige für den barrierefreien Umbau. Bezogen auf die Anzahl der Bushaltestellen verbleiben noch 237 Bushaltestellen, die noch nicht (198 Stück) oder nur teilweise (39 Stück) barrierefrei sind. Die Bussteige einer Bushaltestelle wurden teilweise nicht gemeinsam barrierefrei umgebaut, sodass es 39 Bushaltestellen gibt, an denen mindestens ein Bussteig, aber noch nicht alle Bussteige barrierefrei umgebaut wurden. In Abbildung 2 ist die Anzahl der vollständig, teilweise und noch gar nicht barrierefrei umgebauten Bushaltestellen dargestellt.

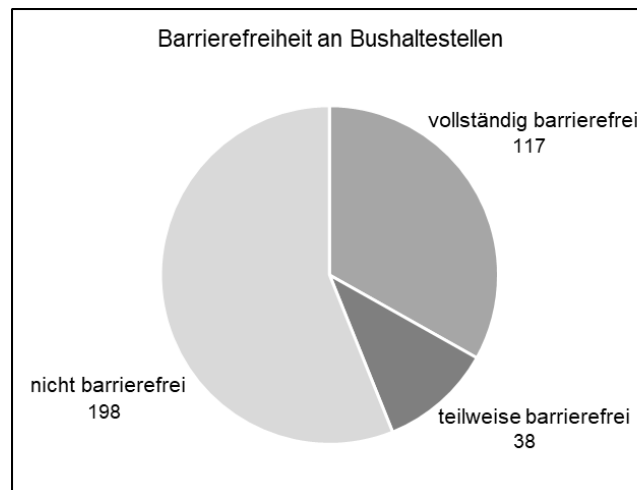


Abbildung 2: Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Anlage 1 zeigt die räumliche Verteilung der barrierefreien Bus- und Stadtbahnhaltestellen. Dabei wird ersichtlich, dass innerhalb des Wilhelminischen Rings bereits viele Bushaltestellen barrierefrei umgebaut sind. Außerhalb des Rings ergeben sich größere Abstände zwischen barrierefreien Haltestellen und einige Ortsteile verfügen bisher noch über keinen barrierefreien Zugang zum ÖPNV.

Der Regionalverband ließ bis Ende 2019 eine umfangreiche Erfassung aller Haltestellen im Verbandsgebiet durchführen, deren Ergebnisse zurzeit in einer Datenbank zusammengeführt und aufbereitet werden und der Stadt zur Verfügung gestellt werden sollen. Zukünftig werden sich damit tieferegehende Analysen zu Bushaltestellen in Braunschweig durchführen lassen. Bezüglich der Aussagen dieses Konzepts werden jedoch keine grundlegenden Veränderungen erwartet.

#### 5. Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau

Angesichts der hohen Zahl von 435 barrierefrei umzubauenden Bussteigen und den finanziellen und planerischen Grenzen ist Effizienz beim weiteren Vorgehen sehr wichtig. Dazu gehört insbesondere die Frage, welche Bussteige dringend barrierefrei umgebaut werden müssen und welche Bussteige im Vergleich untereinander weniger dringend sind.

Um diese Frage zu beantworten, wurden Kriterien identifiziert mit deren Hilfe die Dringlichkeit des barrierefreien Umbaus der Haltestellen bestimmt werden soll. Die identifizierten Kriterien berücksichtigen verschiedene Aspekte wie zum Beispiel die räumliche Verteilung barrierefreier Bushaltestellen im Stadtgebiet sowie die Nachfrage anhand von Fahrgastzahlen und sind vergleichbar mit den Kriterien von Konzepten anderer Städte (z. B. Salzgitter und Chemnitz). Anhand der Kriterien wurde jeder Bushaltestelle eine Punktzahl zugeordnet, die die Dringlichkeit für den barrierefreien Umbau darstellt.

Die ermittelte Dringlichkeit und ihr korrespondierender Punktwert wurden genutzt, um eine Rangfolge für die noch barrierefrei umzubauenden Bushaltestellen aufzustellen. Diese Rangfolge stellt eine planerische Empfehlung für die Reihenfolge des barrierefreien Umbaus dar und wurde mit den Rahmenbedingungen des in Aufstellung befindlichen NVP 2020 abgestimmt. Die Rangfolge ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Bushaltestellen des freigestellten Schülerverkehrs werden aufgrund der geringen Frequenz der Busse und in Ermangelung von Fahrgastzahlen ohne ein Priorisierungskonzept und nur im Zuge von Straßensanierungen barrierefrei umgebaut. Eine Auflistung der Schulbushaltestellen ist der Anlage 3 zu entnehmen.

Die nachfolgend in Tabelle 3 aufgeführten Kriterien wurden je Bushaltestelle erfasst und es wurde ein Punktesystem für die Priorisierung der Bussteige erstellt. Jedem Kriterium wird ein Punktwert gemäß Tabelle 3 zugeordnet, anschließend werden die Punkte der Kriterien addiert.

<b>Eigenschaft</b>	<b>Punkte</b>
<b>Point of Interest (POI) Typ 1</b> Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen in der Nähe der Haltestelle. Zum Beispiel Krankenhäuser, Seniorenheime, betreutes Wohnen	2
<b>Point of Interest (POI) Typ 2</b> Öffentliche Einrichtungen Zum Beispiel Behörden, Stadtbibliothek und Schulen	1
<b>Erschwerter Einstieg</b> An diesen Bushaltestellen ist ein erschwerter Einstieg vorhanden, beispielsweise durch eine niedrige Bordhöhe von unter 5 cm.	2
<b>Wichtigkeit für den Ortsteil</b> Als Zwischenschritt zu einem vollständig barrierefreiem ÖPNV-Netz soll jeder Ortsteil über mindestens eine zentrale barrierefreie Haltestelle erreichbar sein und die Luftlinie zur nächsten barrierefreien Haltestelle nicht mehr als 1.000 m betragen (Mindestkriterium im Entwurf des NVP 2020).	6
<b>Gegenrichtung bereits umgebaut</b> Bei Haltestellen bei denen bisher nur eine Fahrtrichtung barrierefrei umgebaut wurde, erhält der Bussteig der Gegenrichtung eine höhere Priorität, da eine Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte nur nutzbar ist, wenn beide Fahrtrichtungen barrierefrei sind.	2
<b>Fahrgäste pro Bussteig und Tag (Ein- und Aussteiger)</b> Fahrgastzahlen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (Schwerbehindertenzählung 2017) und weiterer Verkehrsunternehmen.	
unter 25/nicht verfügbar	1
ab 25	2
ab 50	3
ab 75	4
ab 100	5
ab 125	6
ab 150	7
ab 175	8
ab 200	9

Tabelle 3 Punktwerte für die Priorisierung

Beispielhaft für die Bushaltestelle Wendener Weg in Veltenhof berechnet sich der Punktwert unter Verwendung der oben genannten Kriterien wie folgt:

<b>Haltestelle Wendener Weg</b>			
<b>Kriterium</b>	<b>Wert</b>	<b>Punkte</b>	<b>Summe</b>
POI Typ 1 vorhanden?	Nein	0	13
POI Typ 2 vorhanden?	Ja (Grundschule Veltenhof)	1	
Erschwerter Einstieg?	Ja	2	
Erreichbarkeit des Ortsteils	Ja	6	
Fahrgäste pro Bussteig und Tag	Über 75	4	

Tabelle 4: Beispiel Bushaltestelle Wendener Weg

Bushaltestellen im Bereich eines Stadtbahnausbaukorridors werden zunächst zurückgestellt, um im Einzelfall zu prüfen, ob ein Ausbau der Bushaltestellen vor dem Bau einer Stadtbahnstrecke sinnvoll ist.

Basierend auf den ermittelten Punkten wurde eine Abstufung in vier Kategorien vorgenommen, beginnend bei Kategorie A mit den dringendsten Bushaltestellen bis hin zu Kategorie D mit den am wenigsten dringenden Bushaltestellen.

<b>Summe Punkte</b>	<b>Kategorie</b>
Ab 7	A
4-6	B
2-3	C
1	D

Tabelle 5: Bildung von Kategorien zur Bewertung der Haltestellen

Je höher die Punktzahl aus den ermittelten Kriterien, desto höher ist die Dringlichkeit der Bushaltestelle und damit die Priorität ihres barrierefreien Ausbaus. Das Ergebnis des oben beschriebenen Priorisierungsverfahrens ist eine Rangfolge, die in Anlage 2 aufgeführt ist.

## 6. Weiteres Vorgehen

Alle Bushaltestellen werden entsprechend ihrer Priorisierung in der Rangfolge barrierefrei ausgebaut, beginnend mit den Bushaltestellen der Kategorie A. Unabhängig von der Rangfolge werden Bushaltestellen im Zuge von weiteren Straßenbaumaßnahmen vorgezogen, um Synergieeffekte durch die Bündelung von Baumaßnahmen zu erhalten.

Die Rangfolge wird alle zwei Jahre mit neuen Fahrgastzahlen der BSVG und anderen Verkehrsunternehmen aktualisiert. Die Datengrundlage wird sich in den kommenden Jahren dank automatischer Zählsysteme in den Fahrzeugen der BSVG verbessern. Falls sich die Eigenschaften einer Bushaltestelle hinsichtlich der Priorisierung ändern, wird die Rangfolge entsprechend angepasst.

Dieses Vorgehen ist abgestimmt mit dem Regionalverband, der BSVG und dem Behindertenbeirat der Stadt Braunschweig.



Anlagen:

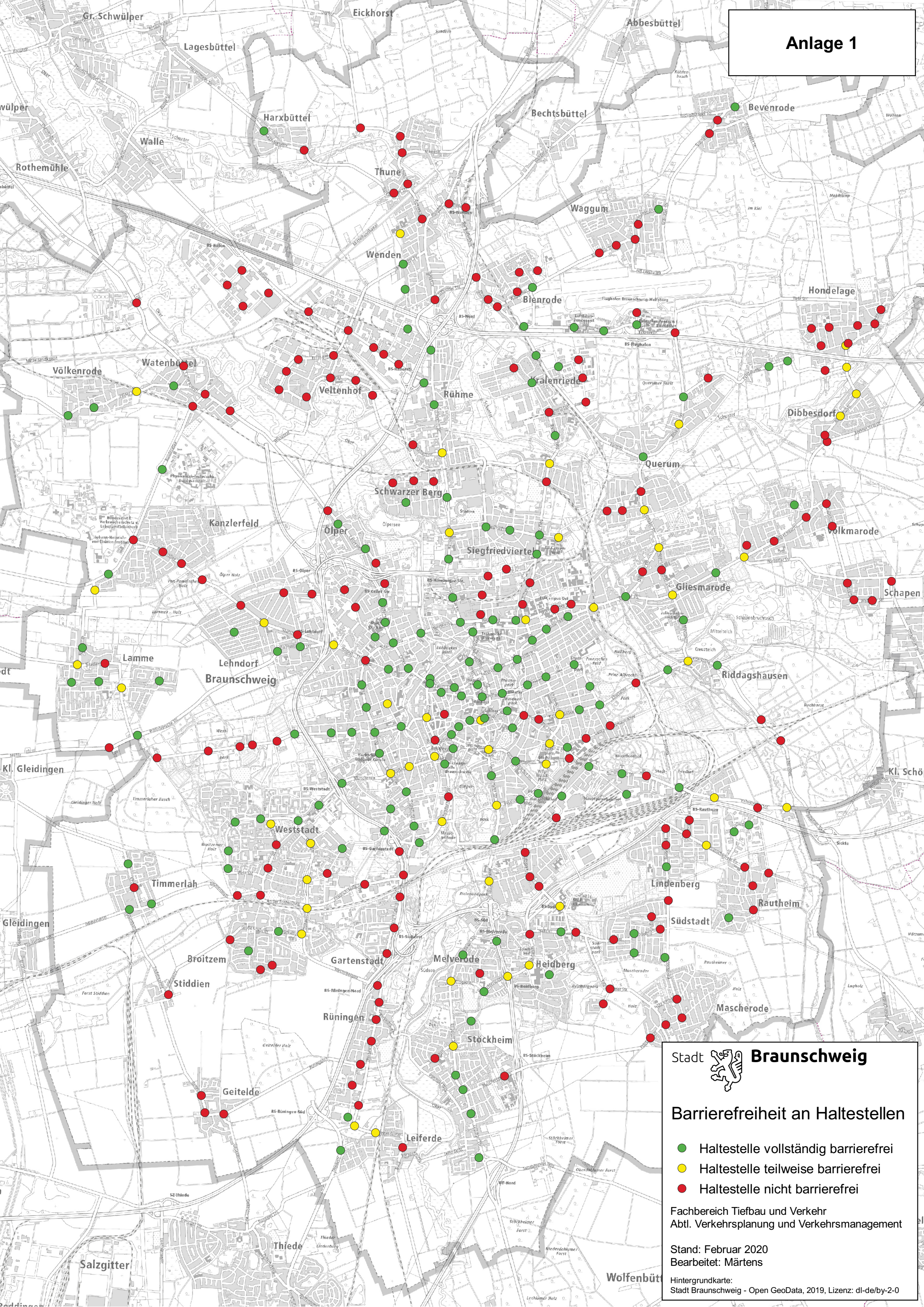
Anlage 1 Karte barrierefreier Haltestellen

Anlage 2 Rangfolge umzubauender Bushaltestellen

Anlage 3 Bushaltestellen des freigestellten Schülerverkehrs



# Anlage 1



Stadt  **Braunschweig**

### Barrierefreiheit an Haltestellen

- Haltestelle vollständig barrierefrei
- Haltestelle teilweise barrierefrei
- Haltestelle nicht barrierefrei

Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: Februar 2020  
Bearbeitet: Märtens

Hintergrundkarte:  
Stadt Braunschweig - Open GeoData, 2019, Lizenz: dl-de/by-2-0



## Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie	Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
	Nicht barrierefreie	Bussteige									

## Für den barrierefreien Umbau bis 2021 vorgesehen - sortiert nach voraussichtlichem Umbaujahr

Wendener Weg	2	2	13	A	>=75		X	X		X	Umbau ab 2020 vorgesehen Grundschule Veltenhof
Am Grasplatz	3	3	18	A	>=175	X		X		X	Umbau 2020 vorgesehen für die Bussteige auf der Celler Heerstraße, ambet Wohn- Pflegegemeinschaft
Cyriaksring	3	2	12	A	>=200		X		X		Umbau 2020 vorgesehen für Fahrtrichtung Norden
Leonhardplatz (Stadthalle)	4	1	12	A	>=200		X		X		Umbau ab 2020 vorgesehen für Fahrtrichtung Norden, Stadthalle
Altstadtmarkt	3	3	10	A	>=200		X				Umbau 2020 vorgesehen Gymnasium Martino-Katharineum, Altstadtrathaus, IHK, Amtsgericht
Breitenhop	2	2	4	B	>=50		X				Fahrtrichtung stadteinwärts erfolgt in 2020 im Zusammenhang mit einer WC-Anlage der BSVG
Feuerbrunnen	2	2	10	A	>=50		X			X	Umbau ab 2020 vorgesehen Polizei
Im Seumel	2	2	15	A	>=175		X			X	Umbau ab 2021 vorgesehen Grundschule Gartenstadt
Hahnenkleestraße	2	2	17	A	>=200	X				X	Umbau ab 2021 vorgesehen Seniorenheim im Kamp
Tostmannplatz	3	2	17	A	>=175		X		X	X	Umbau 2021 vorgesehen für Bussteig auf Bienroder Weg, Astrid-Lindgren-Schule
Reitlingstraße	2	1	17	A	>=200				X	X	Umbau 2021 vorgesehen
Pappelallee	2	2	2	C	>=25						Umbau 2021 vorgesehen für Fahrtrichtung stadtauswärts, da baulich abgängig
Eutschenwinkel	1	1	15	A	>=200					X	Umbau ab 2021 vorgesehen

## Kategorie A (Bushaltestellen ab 7 Punkten) - sortiert nach Punkten

Eichhahnweg	2	2	17	A	>=200			X		X	Umbau im Zuge der Planung der Bevenroder Straße vorgesehen
Kastanienallee	4	1	14	A	>=200	X	X		X		Venenzentrum, Finanzamt, Berufsbildende Schulen
Essener Straße	2	1	14	A	>=200	X	X		X		Umbau im Zuge der Planung der Bevenroder Straße vorgesehen Betreutes Wohnen Querum, IGS Querum.
Hinter den Hainen	2	2	13	A	>=100	X				X	Villa Vita Senioren-Residenz
Tuckermannstraße	2	1	12	A	>=100	X	X	X	X		Klinikum Holwedestr., Realschule Sidonienstraße, Grundschulen Bürgerstraße, Hohestieg, St. Josef

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		Nicht barrierefreie Bussteige		
Boeselagerstraße	2	2	11	A
Schloss	2	1	11	A
Isarstraße	2	2	10	A
Lichtenberger Straße	2	1	10	A
Schönebergstraße	2	1	10	A
Steinriedendamm	3	3	10	A
Willy-Brandt-Platz	2	1	10	A
Zollkamp	2	2	10	A
Beethovenstraße	2	2	9	A
Dammstraße	2	2	9	A
Nordstraße	2	2	9	A
Paxmannstraße	2	2	9	A
Schlehenhang	1	1	9	A
Am Bülden	2	2	8	A
Am Platz	2	2	8	A
Buchhorstblick	2	2	8	A
Messegelände, Nordeingang	2	1	8	A
Neckarstraße	2	2	8	A
Richmondweg	2	2	8	A
Ernst-Böhme-Straße	2	2	7	A
Hansestraße Mitte	4	4	7	A
Krugplatz	2	2	7	A
Marienberger Straße	2	2	7	A
Messeweg	4	3	7	A
Pfarrgasse	2	2	7	A
Richard-Strauß-Weg	2	2	7	A
Sachsendamm	2	1	7	A
Staatl. Untersuchungsämter	2	2	7	A
Stiddien	2	2	7	A
Wendebrück	2	2	7	A

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=200				X		
>=150	X	X				Seniorenwohnungen Weserstraße, Seniorenwohnungen Huntestraße, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Huntestraße, Grundschule Ilmenaustraße
>=125	X			X		Pflegeheim Comitas
>=25				X	X	
>=200		X				Grundschule Schunteraue
>=175				X		
>=150		X	X			Polizei
>=175		X				Gymnasien Neue Oberschule und Ricarda-Huch
>=50					X	
>=200						
>=175		X				Grundschule Rautheim
>=200						
>=175						
>=25					X	
>=25					X	
>=125				X		
>=75	X		X			Pflegeheim Baars
>=100	X	X				Venenzentrum, Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte, Braunschweig Kolleg
>=150						
<25					X	
<25					X	
>=150						
>=75		X		X		Grundschule Gliesmarode
<25					X	
>=125		X				Forschungsinstitute der TU
>=100				X		
>=125		X				Staatliche Untersuchungsämter
<25					X	
n.v.					X	

**Kategorie B** (Bushaltestellen mit 4 bis 6 Punkten) - sortiert nach Punkten

Am Forst	2	1	6	B
Hans-Sommer-Straße	2	1	6	B
Havelstraße	2	2	6	B
Hochstraße	2	2	6	B
Julius-Konegen-Straße	2	2	6	B
Lammer Heide	4	2	6	B
Lägenkamp	2	2	6	B

>=75				X		
>=50		X		X		Forschungsinstitute
>=75	X					
>=50	X	X				Seniorenwohnungen Kastanienallee, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Helmstedter Straße, BBS
>=100		X				DAA Fachschule für Sozialpädagogik
>=50		X	X			Grundschule Lamme
>=25	X		X			AWO - Wohn- und Pflegeheim Querum

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		Nicht barrierefreie Bussteige		
Schuntersiedlung	2	2	6	B
Thiedebacher Weg	2	1	6	B
Am Lehmanager	4	4	5	B
Ekbertstraße	2	2	5	B
Europaplatz	2	1	5	B
Julius-Elster-Straße	2	2	5	B
Ligusterweg	1	1	5	B
Wartheweg	1	1	5	B
Am Kalkwerk	2	2	4	B
Am Meerbusch	2	2	4	B
Bürgerpark	2	2	4	B
Danziger Straße	2	2	4	B
Grüner Jäger	1	1	4	B
Hegerdorfstraße	2	1	4	B
Heideweg	2	2	5	B
Korfesstraße	2	2	4	B
Luisenstraße	2	2	4	B
Schenkendam	2	1	4	B
Schlesierweg	2	2	4	B
Senefelderstraße	2	2	4	B
Siekgraben	2	2	4	B
Sielkamp	1	1	4	B
St.-Wendel-Straße	2	2	4	B
Varrentrappstraße	2	2	4	B
Wiesengrund	2	1	4	B

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=75				X		
>=25	X	X			Realschule LebenLernen	
>=100						
>=50				X		
>=100						
>=100						
>=100						
>=75						
>=75						
>=75						
>=50	X				Grundschule Hondelage	
>=75						
>=25				X		
>=75	X				Grundschule Timmerlah	
>=75					Umbau im Zuge Planung der Georg-Westermann-Allee vorgesehen	
>=25	X				Seniorenwohnungen Frankfurter Straße	
>=25				X		
>=75						
>=50	X				Forschungsinstitute	
>=75						
>=25	X				Seniorenanlage Sielkamp	
>=75						
>=75						
>=25				X		

**Kategorie C** (Bushaltestellen mit 2 bis 3 Punkten) - sortiert nach Punkten

Adam-Opel-Straße	2	1	3	C
Alter Rautheimer Weg	2	2	3	C
Am Klosterkamp	2	2	3	C
Aussigstraße	2	2	3	C
Berggarten	1	1	3	C
Dorflage	2	2	3	C
Dreisch	2	2	3	C
Gesundheitsamt/Wasserwelt	2	2	3	C
Gosekamp	2	1	3	C
Heidehöhe	2	2	3	C
Herzogin-Elisabeth-Straße	2	2	3	C
J.-Fraunhofer-Straße	2	2	3	C
Kreuzteich	4	2	3	C
Liegnitzstraße	2	2	3	C
Neuer Kamp	2	2	3	C
Ottenroder Straße	1	1	3	C

<25				X	
>=50					
>=50					
>=50					
>=50					
>=50					
>=50					
<25	X				Seniorenzentrum Wilhelminum
>=50					
>=50					
>=50					Umbau im Zuge Planung der Georg-Westermann-Allee vorgesehen
<25			X		
>=50					
>=50					
>=50					
<25	X				Seniorenwohnungen und Pflegeheim Ottenroder Straße

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		Nicht barrierefreie Bussteige		
Rhönweg	2	2	3	C
Rodedamm	2	1	3	C
Schöppenstedter Turm	2	1	3	C
Spechtweg	2	2	3	C
Troppastraße	2	2	3	C
Unter den Linden	2	2	3	C
Wenden/Bechtsbüttel Bahnhof	2	2	3	C
Westerbergstraße	2	2	3	C
Westfalenplatz	2	2	3	C
Zum Wiesengrund	1	1	3	C
Am Berge	2	2	2	C
Am Hafen	2	2	2	C
Am Markt	2	2	2	C
Am Steinring	2	2	2	C
Bechtsbütteler Weg	2	2	2	C
Biberweg	2	2	2	C
Braunstraße	2	2	2	C
Carl-Giesecke-Straße	2	2	2	C
Dibbesdorf	2	2	2	C
Flughafen	1	1	2	C
Gewerbegebiet Bastholz Ost	2	2	2	C
Grundschule Rünigen	2	2	2	C
Hansestraße West	2	2	2	C
Heideblick	1	1	2	C
Im Großen Moore	2	2	2	C
John-F.-Kennedy-Platz	4	1	2	C
Kremsweg	2	2	2	C
Nibelungenplatz	3	1	2	C
Schapenstraße	2	2	2	C
Schmalbachstraße	2	2	2	C
Schreinerweg	2	2	2	C
Schulzentrum Stöckheim	2	2	2	C
Seikenkamp	2	1	2	C
Steintor	2	2	2	C
Trierstraße	2	2	2	C
Waller Weg	2	2	2	C
Zivildienstschule	2	2	2	C

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=50						
>=50						
<25				X		
>=25	X					Christliche Schule
>=50						
>=50						
n.v.			X			
>=50						
>=50						
>=50						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
<25	X					Grundschule Rünigen
>=25						
<25	X					Lessinggymnasium, Grundschule Wenden
>=25						
n.v.	X					Realschule JFK
>=25						
<25	X					Nibelungen Realschule
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						Gymnasium Raabeschule
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
<25	X					Bildungszentrum Braunschweig

**Kategorie D** (Bushaltestellen mit 1 Punkt) - sortiert nach Punkten

Alte Dorfstraße	2	2	1	D
Alter Postweg	2	2	1	D
Altmarkstraße	2	2	1	D
Am Jödebrunnen	2	2	2	C
Am Kanal	2	2	1	D
Am Klei	2	2	1	D
An der Lahwiese	2	2	1	D

<25						
<25						
<25						
n.v.	X					Soziokulturelles Zentrum
<25						
<25						
<25						

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie	Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
		Nicht barrierefreie Bussteige									
Angerburgstraße	2	2	1	D	<25						
Aschenkamp	2	2	1	D	<25						
Benzstraße	2	2	1	D	<25						
Brandenburgstraße	2	2	1	D	<25						
Brockenblick	2	2	1	D	<25						
Buchfinkweg	2	2	1	D	<25						
Butterberg	2	2	1	D	<25						
Christian-Pommer-Straße	2	2	1	D	<25						
Daimlerstraße	2	2	1	D	<25						
Dammstraße Ost	1	1	1	D	n.v.						
Dammwiese	2	2	1	D	<25						
Dieselstraße	1	1	1	D	n.v.						
Donnerbleek	2	2	1	D	<25						
Drosselweg	2	2	1	D	<25						
Eckenerstraße	2	2	1	D	<25						
Emma-Kraume-Straße	2	2	1	D	<25						
Frickenmühle	2	2	1	D	n.v.						
Friedrich-Seele-Straße	1	1	1	D	<25						
Geiteldestraße	2	2	1	D	<25						
Grotrian-Steinweg-Straße	2	2	1	D	<25						
Hackelkamp	2	2	1	D	<25						
Harzblick	2	2	1	D	<25						
Heesfeld	2	2	1	D	<25						
Hordorfer Straße	2	2	1	D	<25						
Hühnerkamp	2	2	1	D	<25						
Im Steinkampe	3	3	1	D	<25						
In den Springäckern	2	2	1	D	<25						
Jägersruh	2	2	1	D	<25						
Jägersruh Siedlung	1	1	1	D	n.v.						
Kanalbrücke	2	2	1	D	<25						
Kröppelberg	2	2	1	D	<25						
Maybachstraße	2	2	1	D	<25						
Neudammstraße	2	2	1	D	<25						
Neuruppinstraße	2	2	1	D	<25						
Nußberg	2	2	1	D	<25						
Oberkamp	1	1	1	D	<25						
Ohefeld	2	2	1	D	<25						
Petzvalstraße	1	1	1	D	<25						
Pillmannstraße	2	2	1	D	<25						
Raabestraße	2	2	1	D	<25						
Raffteichbad	2	2	1	D	<25						
Reuchlinstraße	2	2	1	D	<25						
Rühmer Weg	2	2	1	D	<25						
Sandanger	2	2	1	D	<25						
Sandgrubenweg	2	2	1	D	<25						
Schillstraße	2	2	1	D	<25						

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		Nicht barrierefreie Bussteige		
Schulgasse	2	2	1	D
Schwarzer Kamp	2	2	1	D
Siedlung	2	2	1	D
Steinecke	2	2	1	D
Steinhof	2	2	1	D
Strombeckstraße	2	2	1	D
Tiergarten	2	1	1	D
Timmerlahstraße	2	2	1	D
Triftstraße	2	2	1	D

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
<25						
<25						
n.v.						(in Thune)
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						

**Vorerst zurückgestellte Bushaltestellen** - sortiert nach Punkten

Paracelsusstraße	2	2	15	A
Erfurtplatz	2	1	14	A
Bebelhof	2	2	13	A
Klinikum Salzdahlumer Straße	2	1	12	A
Saarplatz	4	2	12	A
Hildesheimer Straße	2	1	11	A
Ottweilerstraße	2	2	11	A
Pappelbergsiedlung	3	2	11	A
IGS Volkmarode	1	1	10	A
Bahnhof Gliesmarode	2	2	9	A
Bundesallee	3	3	9	A
Helmstedter Straße	2	2	9	A
Moorhüttenweg	3	3	9	A
Pfleidererstraße	2	2	9	A
Rudolfplatz	6	6	9	A
Güldenstraße	6	4	8	A
Rautheimer Straße	2	2	8	A
Schefflerstraße	2	2	9	A
Holzmindener Straße	2	2	7	A
Saarbrückener Straße	2	2	7	A

>=200					X	Mit Stadtbahnausbau
>=200	X	X		X		Mit Stadtbahnausbau Betreutes Wohnen Jenastieg, Seniorenwohnungen Thüringenplatz, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Gerastraße, IGS Heidelberg
>=200	X		X			Mit Stadtbahnausbau Verein zur Förderung körperbehinderter Kinder e.V.
>=200	X	X				Klinikum Salzdahlumer Str., Deutsche Müller Schule, Welfenakademie Mit Stadtbahnausbau
>=200	X	X				Mit Stadtbahnausbau
>=200				X		Mit Stadtbahnausbau
>=200	X					Mit Stadtbahnausbau Haus Auguste
>=200				X		Mit Stadtbahnausbau
>=200		X				Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt IGS Volkmarode
>=200						Umbau im Projekt Bahnhof Gliesmarode
>=125		X	X			Mit Stadtbahnausbau Forschungsinstitute
>=200						Mit Stadtbahnausbau
>=200						Mit Stadtbahnausbau
>=200						Mit Stadtbahnausbau
>=200						Mit Stadtbahnausbau
>=125	X					Mit Stadtbahnausbau Wohnpark am Wall
>=25					X	Mit Stadtbahnausbau
>=175		X				Mit Stadtbahnausbau Hans-Würtz-Schule
>=150						Mit Stadtbahnausbau
>=150						Mit Stadtbahnausbau



Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		Nicht barrierefreie Bussteige		
Steinkamp	2	2	6	B
Zur Wabe	2	2	6	B
Duisburger Straße	1	1	5	B
Efeuweg	2	2	5	B
Hans-Geitel-Straße	2	2	5	B
Hallestraße	2	2	4	B
Kruckweg	2	2	4	B
Lehmweg	2	2	4	B
Am Remenhof	2	2	3	C
Am Queckenberg	2	2	3	C
Noetherstraße	2	1	3	C
Südstraße	2	2	2	C
von Pawelsches Holz	2	2	2	C
An der Rothenburg	2	2	1	D
Mittelweg	2	2	1	D
Nordanger	2	2	1	D
Sackweg	2	2	1	D
Taubenstraße	2	2	1	D
Höseweg	1	1	1	D
Steinbrink	1	1	1	D

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=75			X			Mit Stadtbahnausbau
>=100						Mit Stadtbahnausbau
>=50			X			Mit Stadtbahnausbau
>=100						Mit Stadtbahnausbau
>=75						Mit Stadtbahnausbau
<25	X	X				Nur nachts bedient
>=75						Mit Stadtbahnausbau
>=25		X				Mit Stadtbahnausbau Remenhof, Grundschule Volkmarode
<25	X					Nur nachts bedient
<25				X		Mit Stadtbahnausbau
>=25						Mit Stadtbahnausbau
>=25						Mit Stadtbahnausbau
<25						Nur nachts bedient
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Nur nachts bedient
n.v.						Nur nachts bedient

Fachbereich 40  
40.11

**Reine Schulbushaltestellen**  
Stand Mai 2017

lfd.-Nr.	Schule	Haltestelle	Anzahl Haltestellen
1	GS Diesterwegstraße	GS Diesterwegstraße (Dieserwegstraße 7)	1
2	GS Gartenstadt	GS Gartenstadt (Achtermannstraße 1)	1
3	GS St. Josef	GS Altmühlstraße (Altmühlstraße 21)	1
		Hugo-Luther-Straße	1
		Am Queckenberg	2
		Am Lehmaner	2
		Leinestraße	1
		Saalestraße	2
		Muldeweg	1
		Emsstraße/Elbestraße	1
		Warnowstraße	1
		Am Jödebrunnen	1
		GS St. Josef (Hohestieg 2)	1
4	GS Hondelage	Am Markt	1
		Tempelhofstraße	1
		Schönebergstraße	1
		Stieglitzweg	1
		GS Hondelage (In den Heistern 1)	1
5	GS Lehndorf	GS Lehndorf (Saarplatz 2)	1
6	GS Timmerlah	Pothof	2
		Geiteldestraße	2
7	GS Volkmarode	Schapenstraße	1
		Schapenholz	1
		GS Volkmarode (Unterdorf 24)	1
8	GS Wenden	Meinestraße	1
		Am Grefenhoop	1
		GS Wenden (Heideblick 18)	1
9	GS Waggum	Am Meerbusch	1
		Auf dem Stiege	1
		Krähenfeld	2
		Erlenbruch	2
		Bechtsbütteler Weg	1
10	GS Bürgerstraße	GS Bürgerstraße (Bürgerstraße 2)	1
11	IGS Querum	IGS Querum (Essener Straße 85)	1
12	Jugendverkehrsschule I	Jugendverkehrsschule I (Ortwinstraße 4)	1
Gesamtzahl der Haltestellen			42