

Betreff:**Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
"Richmondweg" in Fahrtrichtung Süden****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

27.02.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Richmondweg“ (stadtauswärts) an der Wolfenbütteler Straße gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der AMTA beschlusszuständig ist, da hier eine Buslinie verkehrt und die Bedeutung der Straße damit über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2026 ist der Bau der Bushaltestelle „Richmondweg“ an der Wolfenbütteler Straße in Fahrtrichtung Süden vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitsstufe „A“ eingeordnet. Die Bushaltestelle liegt im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd. Die Haltestelle wird von der Linie 420 angefahren und von ca. 80 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht dem heutigen Standard, wurde barrierefrei umgeplant und mit DS 24-23340 zur Beschlussfassung im April 2024 vorgelegt. Der Beschluss zum Umbau des westlichen Bussteiges wurde jedoch zurückgestellt.

Am 20.08.2024 fand ein Ortstermin mit Vertretern von Stadtbezirksrat, Verwaltung, Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Behindertenbeirat und Polizei statt, bei dem die Vor- und Nachteile der Varianten Fahrbahnrandhaltestelle und Busbucht gegenübergestellt wurden. Da es einen Konsens unter den Beteiligten zu beiden Varianten gab, wurde entschieden, in einer erneuten Beschlussvorlage beide Varianten planerisch aufzuzeigen und gegenüber zu stellen.

Für die Variante der Busbucht soll der Bereich mit einer gegenüber dem Bestand größeren Verziehungslänge als im Bestand überplant werden, um die möglichst gerade Anfahrbarkeit des Busses bei möglichst geringem Spalt an die neue Bordanlage zu gewährleisten. Die Bushaltestelle wird bei beiden Varianten barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von

18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Im Bereich der Haltestelle werden Fahrradabstellanlagen installiert. Der begleitende Geh- und Radweg bleibt unabhängig von der planerischen Variante bestehen.

Laut Aussagen der Polizei ist das Unfallgeschehen in dem Bereich unauffällig. Da hier jedoch immer wieder das illegale Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit (vor allem an den Wochenenden oder nachts) beobachtet werden kann, wird bei Ausführung als Fahrbahnrandhaltestelle die Aufstellung eines Verkehrszeichens „Achtung Bushaltestelle“ empfohlen.

Für den vorhandenen Straßenquerschnitt sollte gemäß den vorliegenden Empfehlungen bei einem Bustakt von 15 min eine Höchstbelastung von 1.800 Kfz/h für eine Fahrbahnrandhaltestelle vorliegen. Mit ca. 2.100 Kfz in der Spitzenstunde liegt die Wolfenbütteler Straße über dem empfohlenen Wert. In der Praxis sind darüber hinaus jedoch zahlreiche Beispiele von Haltestellen an vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsstärken von bis zu 2.500 Kfz/h und Richtung bei einem 5-Minutentakt bekannt. Solche Anwendungsfälle zeigen, dass auch bei höheren Verkehrsstärken und dichten Taktten eine Einzelfallbetrachtung zur Umsetzung von Haltestellen im fließenden Verkehr sinnvoll sein kann. Gleichzeitig wird in den Empfehlungen aufgeführt, dass bei Belastungen von 1.200 Kfz/h pro Spur bei einem Bustakt von 5 min Fahrbahnrandhaltestellen sehr gut funktionieren können. Vor dem Hintergrund der Richtlinien ist eine Fahrbahnrandhaltestelle in der Abwägung vertretbar.

Im Folgenden sind die Argumente pro und contra der beiden Ausbauvarianten im Allgemeinen gegenübergestellt:

Busbucht	Fahrbahnrandhaltestelle
Attraktivität des ÖPNV	
An Bushaltebuchten wird von verschiedenen Kraftfahrern der in der StVO seit Jahren enthaltene Vorrang des Busses immer wieder missachtet, so dass es regelmäßig zu Fahrzeitverzögerungen bzw. Verkehrsgefährdungen kommt.	Bei Fahrbahnhaltestellen braucht sich der Bus nicht in einen fließenden Verkehrsstrom einzufädeln. Daher kann der Bus jederzeit aus der Haltestelle abfahren, Fahrzeitverluste und Gefährdungen werden vermieden.
Bei Bushaltebuchten sind sowohl in der Ein- als auch der Ausfahrt jeweils mehrfache Richtungsänderungen erforderlich. Daraus resultieren Seitenbewegungen des Busses, die für Fahrgäste besonders unkomfortabel sind. Zum Zeitpunkt des Erreichens bzw. Verlassens der Haltestelle haben aus- bzw. einsteigende Fahrgäste ihre Sitzplätze bereits verlassen bzw. noch nicht erreicht und sind so im Stehen bzw. Gehen durch die Seitenbewegungen besonders unfallgefährdet.	An Fahrbahnrandhaltestellen kann der Bus gerade an- bzw. abfahren. Richtungsänderungen und Seitenbewegungen treten nicht auf. Weiterhin wird eine minimale Spaltbreite zwischen Bus und Wartefläche erreicht; dies ist insbesondere für den Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen erforderlich.
Auswirkungen auf Förderfähigkeit	
Bei Bushaltebuchten kann eine minimale Spaltbreite nur durch den Bau sehr langer Verziehungen - über das Regelwerk hinaus - für die Einfädelung der Busse in die Bushaltebucht erreicht werden. Dadurch wird die Förderfähigkeit des Umbaus gefährdet (Förderbescheid ist abzuwarten).	

Busbucht	Fahrbahnrandhaltestelle
Anfahrbarkeit und Freihalten der Flächen	
<p>Bushaltebuchten werden 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 auszusteigen. Dies ist mit erheblichen Behinderungen und Gefährdungen verbunden.</p> <p>Der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen wird sehr deutlich erschwert.</p>	
Wetterschutz	
Der Ausbau als Busbucht erlaubt einen Wetterschutz mit verhältnismäßig schmalen Seitenteilen.	Die Fahrbahnrandhaltestelle bietet Platz für einen Wetterschutz mit breiteren Seitenteilen.
Barrierefreiheit	
<p>Ein größerer Spalt als bei der Fahrbahnrandhaltestelle bleibt bestehen, sodass sich diese Ein- und Aussteigevorgänge für mobilitätseingeschränkte Personen nachteiliger darstellen.</p>	Geradliniges Anfahren der Haltestelle ist möglich und somit bestmögliche Barrierefreiheit für Ein- und Aussteigevorgänge von mobilitätseingeschränkten Menschen.
Geh- und Radwegverbindung	
Durch den Bau einer Bucht wird ein Ausbau bzw. Verbreiterung des Radweges zukünftig nicht möglich sein.	Die Herstellung einer Fahrbahnrandhaltestelle bietet für die daneben befindlichen Geh- und Radwege Möglichkeiten der Optimierung durch z. B. Verbreiterung des Radweges.
Grünflächen und Bestandsbäume	
<p>Im südlichen Bereich der Haltestelle befindet sich ein stadtprägender Baum.</p> <p>Die Herstellung der Bucht erfordert einen regelkonformen Ausbau in Lage und Tiefe, so dass Beschädigungen am Baum wahrscheinlich sind. Es ist davon auszugehen, dass durch die Maßnahme die Standfestigkeit des Baumes stark gefährdet wird und dieser für die Herstellung der Busbucht entfernt werden muss.</p>	Im Zuge der Herstellung einer Fahrbahnrandhaltestelle werden die angrenzenden Grünflächen vergrößert. Ein Eingriff in den Wurzelraum der Bestandsbäume ist nicht notwendig.
Baulicher Eingriff	
Deutlich größerer baulicher Eingriff erforderlich mit zusätzlicher Versiegelung im Vergleich zur bisherigen Haltestelle	Deutlich geringerer baulicher Eingriff erforderlich mit Entsiegelung bisher versiegelter Flächen
Weitere Aspekte	
Im Falle einer Busbucht müssen sowohl die Beschilderung für die Autobahn als auch die Messeinrichtung kostenintensiv versetzt werden.	
Kosten	
Ca. 320.000 €	Ca. 170.000 €

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig führt Folgendes aus: Die Gestaltung von Haltestellenbereichen hat Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs und auf die Attraktivität für die Fahrgäste. Aus betrieblichen sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen sind Haltepositionen deshalb im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle bzw. als Haltestellenkap anzulegen, sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder besonders unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen. Die Beibehaltung oder Neueinrichtung einer Busbucht ist in jedem Einzelfall zu prüfen und zu begründen. Vorhandene Busbuchen am Fahrbahnrand sind ebenfalls derart zurückzubauen, dass Busse die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können.

Finanzierung

Die Kosten für den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle sind bei der Variante der Busbucht deutlich höher als bei der Variante als Fahrbahnrandhaltestelle.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Die Gewährung dieser Zuwendungen ist im Wesentlichen davon abhängig, ob geltende Richtlinien und die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan eingehalten werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2026 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen. Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2026 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant. Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2026 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2024 und 2025 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der beschriebenen Sachverhalte den barrierefreien Umbau entsprechend der Anlage 2 als Fahrbahnrandhaltestelle zu beschließen.

Klimawirkungsprüfung

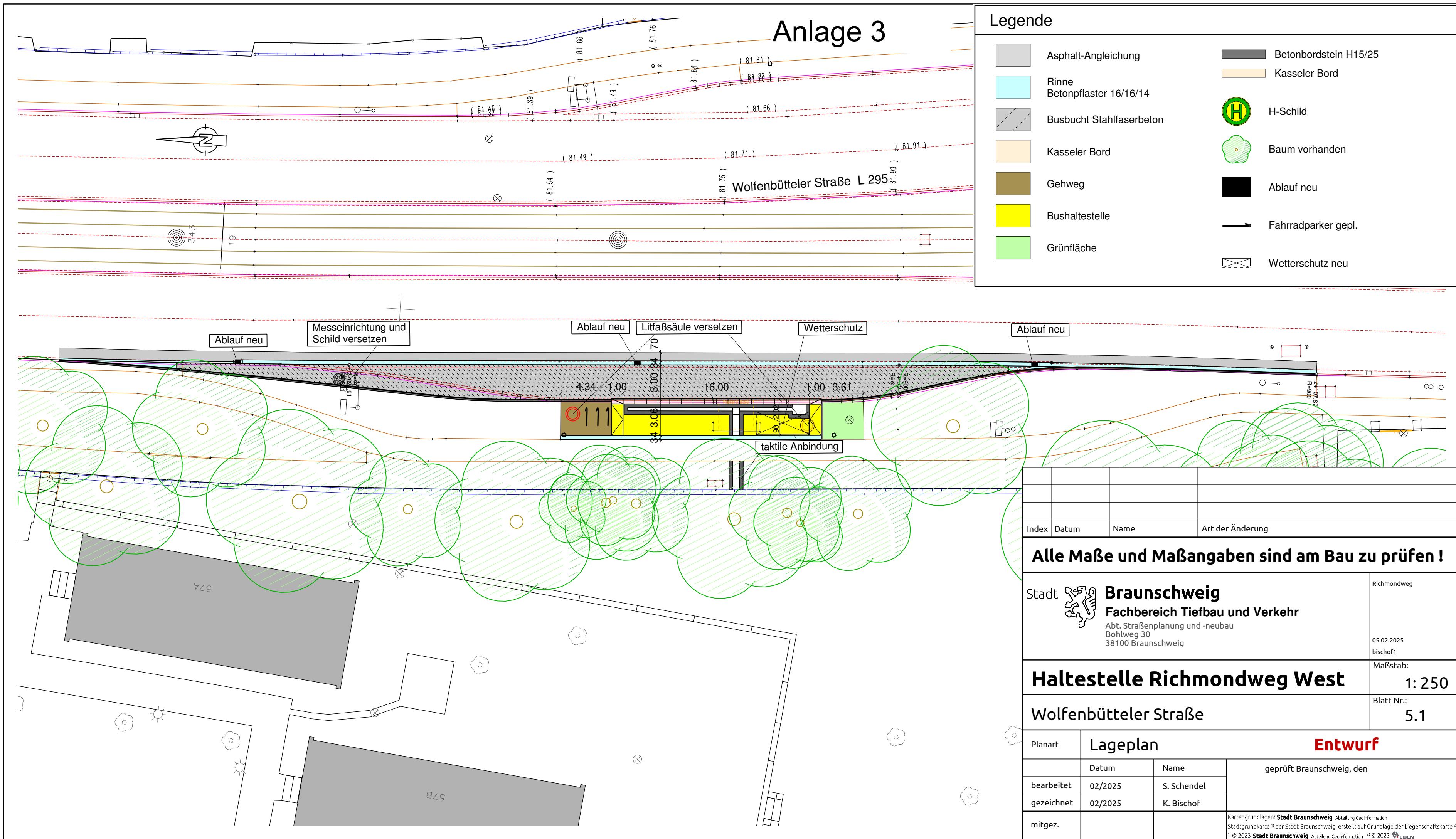
Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei dem geplanten barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Richmondweg um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 3 beigefügt.

Leuer

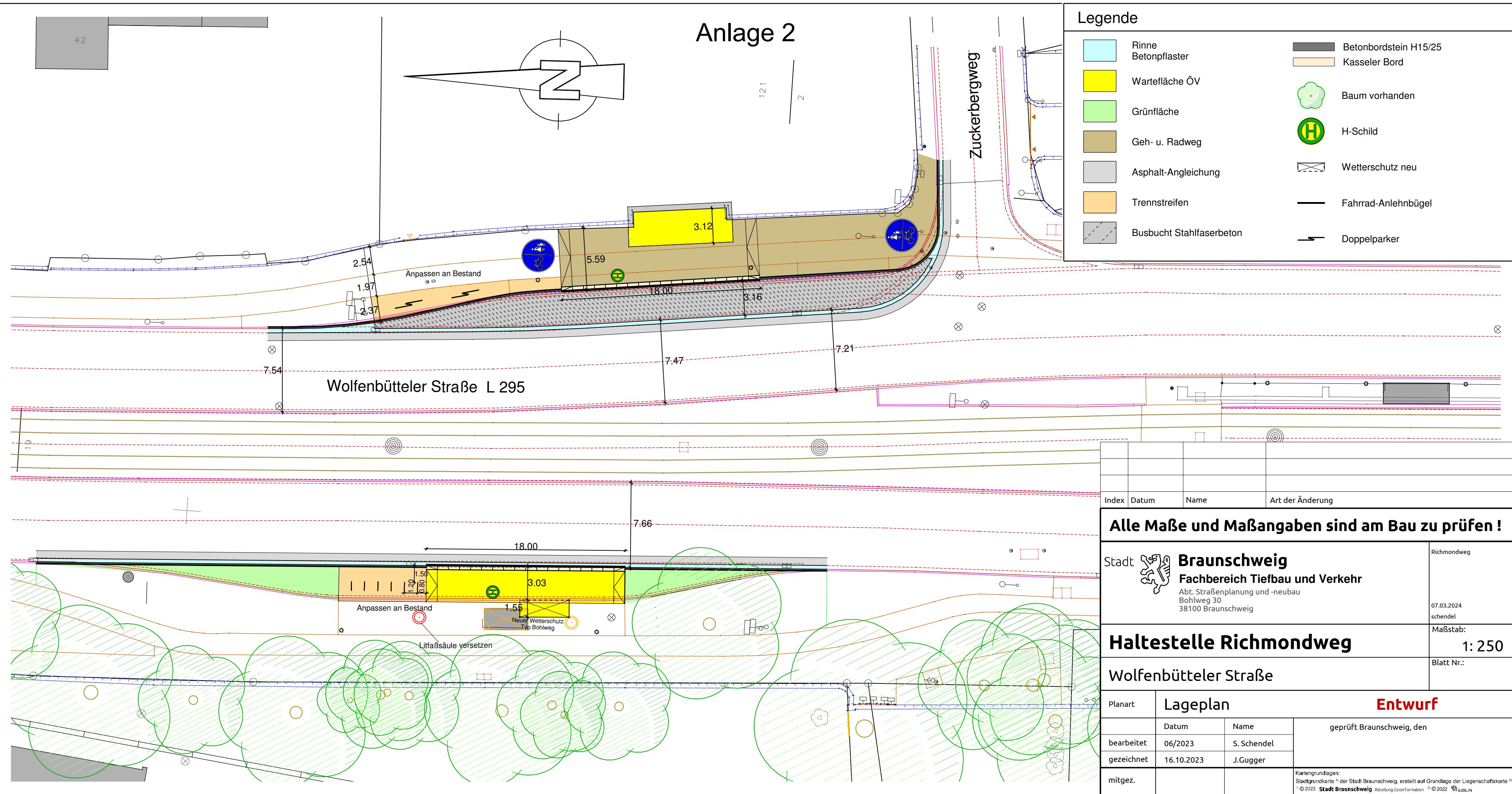
Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Busbucht
Anlage 2: Lageplan Fahrbahnrandhaltestelle
Anlage 3: Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung

Anlage 3



Anlage 2



Anhang: Klima-Check

Auswirkungen auf den Klimaschutz

ja nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- Ratsbeschluss
- Kommunale Pflichtaufgabe
- Sicherheitsaspekte
- Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Sonstiges:
→ Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
(s. Checkliste oder Erläuterung).

- Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
→ Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
(s. Checkliste oder Erläuterung).

Erläuterung / Begründung

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

<input type="checkbox"/> Checkliste Baugebiete	<input type="checkbox"/> Checkliste Hochbau	<input checked="" type="checkbox"/> Checkliste Tiefbau und Mobilität
---	--	---

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO ₂ -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>