

*Betreff:***Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen
(erste Fortschreibung)***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

26.03.2024

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (zur Kenntnis)
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (zur Kenntnis)
Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Im März 2020 hat der Planungs- und Umweltausschuss das Konzept zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig (DS 20-12696) beschlossen. Seitdem wurden 40 der darin vorgeschlagenen Bussteige barrierefrei umgebaut. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) hat zwischenzeitlich genauere Ein- und Aussteigerzahlen für die Bushaltestellen vorgelegt, wodurch eine Aktualisierung des Konzeptes erforderlich wurde. Auch wurden die Schulbushaltestellen in das Konzept aufgenommen.

Mit DS 23-22100 hat der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben das aktualisierte Konzept beschlossen. Im Nachgang zum Beschluss erhalten die Stadtbezirksräte das Konzept zur Kenntnis.

Leuer

Anlage/n:

DS 23-22100

*Betreff:***Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen
(erste Fortschreibung)***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

20.02.2024

*Beratungsfolge*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)*Sitzungstermin*

12.03.2024

Status

Ö

Beschluss:

„Der ersten Fortschreibung des Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich um einen Beschluss über eine Verkehrsplanung, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist.

Anlass:

Im März 2020 hat der Planungs- und Umweltausschuss das Konzept zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig (DS 20-12696) beschlossen. Seitdem wurden 40 der darin vorgeschlagenen Bussteige barrierefrei umgebaut. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) hat zwischenzeitlich genauere Ein- und Aussteigerzahlen für die Bushaltestellen vorgelegt, wodurch eine Aktualisierung des Konzeptes erforderlich wurde.

Durch die Aktualisierung hat sich die Umbaupriorität einiger Bushaltestellen verändert.

Weiterhin wurden die 42 Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs in das Konzept aufgenommen und zusätzliche Bussteige sind durch die Neueinrichtung bzw. Anpassung von Buslinien hinzugekommen. Darüberhinausgehende wesentliche Änderungen fanden nicht statt.

Leuer

Anlage/n:

Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig (erste Fortschreibung)

Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig (erste Fortschreibung)

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	4
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. Beleuchtung	6
2.2.7. Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale.....	7
2.3. Fahrbahnhaltestellen und Busbuchten	7
3. Finanzierung	8
4. Bestandsanalyse der Bushaltestellen.....	9
5. Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau.....	10
6. Weiteres Vorgehen.....	12

1. Einleitung

Das Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen aus dem Jahr 2020 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 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 NVP 2020 die Schaffung eines weitgehend 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 NVP 2020 weist gleichwohl darauf hin, dass hinsichtlich der Finanzierbarkeit und der erforderlichen Kapazitäten für Planung und Umsetzung ein barrierefreier Umbau der Haltestellen nur über einen längeren, über den 1. Januar 2022 hinausgehenden Zeitraum, erfolgen kann (NVP 2020, S. 381).

Daher musste jeder Straßenbaulastträger bis zum 1. Januar 2022 eine verbindliche Aussage vorlegen, in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll (NVP 2020, S. 381). Mit dem im März 2020 beschlossenen Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen (DS 20-12696) hat die Stadt Braunschweig diese Anforderung erfüllt.

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.

Mit der hier vorliegenden ersten Fortschreibung wird das Konzept aktualisiert.

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

Tabelle 1: Mobilitätseingeschränkte Personen¹

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.

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 Bordstein („Kasseler Bord“) erreicht, der den Höhenunterschied zur Einstiegskante 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.

¹Vgl. 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, erhältlich ist.

An Kombihaltestellen 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 reinen Bushaltestellen sind höhere Bordsteine jedoch nicht geeignet, da es aufgrund der Bordhöhe bei Fahrmanövern leicht zu einer Beschädigung der Fahrzeuge und des Bordsteins kommen kann. Bushaltestellen können häufig nicht so gerade angefahren werden wie Kombihaltestellen und werden im Vergleich zu Stadtbahnhaltestellen deutlich häufiger zugeparkt, sodass es 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 taktiler sowie visuell kontrastierender Bodenindikatoren auf der Wartefläche geführt. Bei angrenzenden Radwegen hinter Wetterschutzeinrichtungen und sonstigen Gefahrstellen verhindern Geländer ein plötzliches Hervortreten der Fahrgäste von der Wartefläche aus dem Sichtschatten des Wetterschutzes auf den Radweg.

2.2.2. Haltestellenmast und Abfalleimer

Die Einrichtung einer Bushaltestelle 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 Bushaltestellen ohne Wetterschutz auch der Fahrplanaushang angebracht.

2.2.3. Wetterschutz und Sitzgelegenheit

Ziel ist die Ausstattung von Bushaltestellen mit Wetterschutzeinrichtungen inkl. Sitzgelegenheit 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 2023).

Die Wetterschutzeinrichtungen müssen funktionalen sowie gestalterischen Anforderungen genügen. In der Vergangenheit wurden verschiedene Wetterschutztypen hinsichtlich Form und Farbgebung errichtet. Bereits seit dem Beschluss des Bushaltestellenkonzeptes in 2020 erfolgt die Ausstattung mit einem Wetterschutz des bereits vielfach in Braunschweig vorhandenen und bewährten Typs „Bohlweg“, 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. 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 städtischen Werbepartners aufgestellt und liegt in dessen Unterhaltungspflicht. Dadurch befindet sich ein weiterer verbreiteter Wetterschutztyp im Stadtgebiet, der in Details vom Typ „Bohlweg“ abweicht. Aufgrund des hohen Kostenvorteils bei der Anschaffung sowie in der Unterhaltung und der geringen Unterschiede erscheint diese Lösung auch weiterhin zweckmäßig.

4-feldriger Wetterschutz Typ „Bohlweg“



3-feldriger Wetterschutz des Werbepartners Ströer



Nach Vorschlägen aus den Ratsgremien wurden seit 2020 versuchsweise Wetterschutzeinrichtungen mit Gründach aufgestellt. Die Erfahrungen hiermit waren bisher positiv. Aus stadtgestalterischen Gründen sollen innerhalb der Okerumflut und im Zuge der Jasperallee die Wetterschutzeinrichtungen nur mit Glasdächern ausgestattet werden. In den übrigen Bereichen können Wetterschutzeinrichtungen mit Gründächern nach Prüfung stadtgestalterischer und technischer Aspekte sowie Umfeld-Aspekte (vgl. Protokollauszug zu DS 21-16385) zukünftig häufiger realisiert werden.

Das weitere Vorgehen dazu hängt von den Erfahrungen ab, die weiterhin gesammelt werden. Funktional werden diese so ausgewählt, dass sie gleichwertig zum Typ „Bohlweg“ 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. Elektronische Fahrgastinformation

Im Rahmen des Projektes „Echtzeit“ wurden in den letzten Jahren 240 Anzeiger für dynamische Fahrgastinformation auf Bus- und Bahnsteigen mit mindestens 150 Einsteigern am Tag (Fördervoraussetzung des Zuwendungsgebers) aufgestellt. Daran anknüpfen soll das Projekt HILDE („Haltestelleninformation leicht digital und in Echtzeit“). An 20 Bussteigen sollen ab 2024 Low-Energy-Anzeiger (LEA) aufgestellt werden, die ohne Stromanschluss mit Batterie und Solarmodulen betrieben werden. Finanziert werden diese aus Mitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Regionalverbandes.

2.2.6. Beleuchtung

Ziel ist es, im Zuge eines Bushaltestellenumbaus die Wartefläche einer Haltestelle durch Straßenbeleuchtung/ergänzende Beleuchtung auf der Wartefläche und/oder Beleuchtung im Wetterschutz besser zu beleuchten.

2.2.7. Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale

In Tabelle 2 werden die Ausstattungsmerkmale und ihre Verwendung zusammengefasst.

Ausstattungs-element	Verwendung
Befestigte Wartefläche mit erhöhtem Bord (mindestens 18 cm Kasseler Bord)	immer
Taktile Leitelemente für Sehbehinderte	immer
Haltestellenmast	immer
Abfalleimer	Bei Bedarf
Wetterschutz mit - Sitzgelegenheit - Beleuchtung - Infovitrine in geeigneter Höhe für verschiedene Körpergrößen und Rollstuhlfahrende - Werbeseitenteil bei Interesse des städtischen Werbepartners - ggf. Gründach	<u>Unter 10 Einsteigern/Tag:</u> Kein Wetterschutz. <u>Zwischen 10 und 20 Einsteigern/Tag:</u> 2-feldriger Wetterschutz. <u>Ab 20 Einsteigern/Tag:</u> 3-feldriger Wetterschutz. Bei sehr hohem Fahrgastaufkommen größere oder mehrere Wetterschutzeinrichtungen.
Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride	Mindestens drei einfache Anlehnbügel. Bei erhöhtem Bedarf werden weitere Fahrradabstellanlagen geprüft.
Geländer	Bei angrenzenden Radwegen, Höhenunterschieden und sonstigen Gefahrstellen
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit akustischer Informationsmöglichkeit	Ab 150 Einsteiger/Tag
Low-Energy-Anzeiger (LEA)	gemäß Förderprojekt des Regionalverbandes

Tabelle 2: Ausstattung von Bushaltestellen

Der Regionalverband hat ein einheitliches Haltestellendesign entwickelt, dass die Ausstattungsstandards für Haltestellen in der Region Braunschweig festlegt. Mit den in diesem Bushaltestellenkonzept dargelegten Ausstattungsstandards für Haltestellen sind die Anforderungen des Regionalverbandes erfüllt.

2.3. Fahrbahnrandhaltestellen und Busbuchten

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

- Auf der Fahrbahn (Fahrbahnrandhaltestellen)
- 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 Fahrbahnrandhaltestellen.

Fahrbahnrandhaltestellen 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 führen zu größeren Spaltbreiten zwischen Bus und Wartefläche und halten die Grenzwerte für die Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen nur dann ein, wenn die Fahrzeuge sehr genau an den Bord herangeführt werden. Demgegenüber können mit Fahrbahnrandhaltestellen 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 Fahrbahnrandhaltestellen 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.

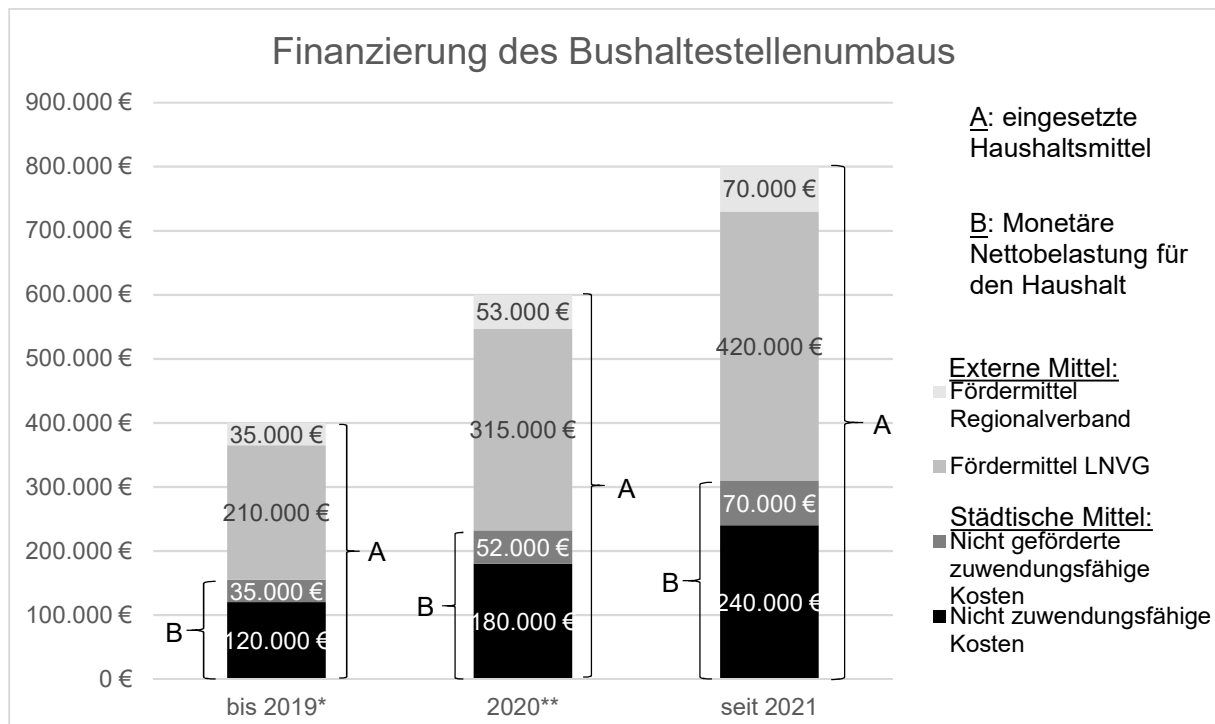
Aus Sicht der Barrierefreiheit sind Fahrbahnrandhaltestellen den Busbuchten aus den oben genannten Gründen vorzuziehen. In der Abwägung der Bauform von Bushaltestellen sind darüber hinaus weitere Kriterien wie z. B. die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten zu berücksichtigen, die in einer Mitteilung (DS 19-12147) 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 „Pappelallee“ in Fahrtrichtung stadtauswärts) und ca. 120.000 € (z. B. der Bussteig an der Bushaltestelle „Im Seumel“ in Fahrtrichtung stadteinwärts). Im Mittel werden im Folgenden daher Baukosten in Höhe von 80.000 € angesetzt. Gegenüber dem Bushaltestellenkonzept von 2020 sind dies geringere Kosten, da die derzeitigen Haltestellenumbaumaßnahmen nicht mehr so aufwendig sind wie zuvor. Diese Baukosten vorausgesetzt, würden sich die hochgerechneten Umbaukosten für die verbleibenden 470 Bussteige auf ca. 40 Mio. € belaufen (ohne Berücksichtigung von Preissteigerungen). Eine Abschätzung bis wann sämtliche Bussteige barrierefrei umgebaut sein werden, ist daher sehr schwer 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 seit 2021 jährlich Mittel in Höhe von 800.000 € zur Verfügung. Von den Gesamtkosten des barrierefreien Umbaus sind aus der Erfahrung des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr 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.



* Durchschnittlicher Jahreswert basierend auf einer Analyse der letzten fünf Jahre

** Haushaltsansatz für 2020

Abbildung 1: Finanzierung des barrierefreien Bushaltestellenumbaus

4. Bestandsanalyse der Bushaltestellen

Im Braunschweiger ÖPNV gibt es derzeit 797 Bussteige (Stand: 31.01.2024). Die Gesamtzahl der Bussteige hat sich gegenüber 2020 (724 Bussteige) zum einen durch die Neueinrichtung bzw. Verlängerung von Buslinien um 31 Bussteige erhöht und zum anderen werden nun die 42 Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs hinzugezählt.

Die Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs sind fast ausschließlich noch nicht barrierefrei umgebaut. Gemäß § 1 Abs. 4 der Freistellung-Verordnung (FrStllgV) sind diese von den Vorschriften des PBefG freigestellt und damit kein Teil des ÖPNV. Der Umbau dieser Haltestellen wird daher nicht von der LNVG und dem Regionalverband gefördert. Dennoch werden diese Haltestellen mit in das Bushaltestellenkonzept aufgenommen, da dort Grundschulkinder mit erhöhtem Sicherheitsbedarf unterwegs sind.

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.

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

Seit dem Bushaltestellenkonzept von 2020 wurden 40 weitere Bussteige barrierefrei umgebaut. Deren Gesamtzahl hat sich dadurch um 14 % auf 327 Bussteige erhöht. Diese 327 Bussteige sind 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 hohen Bordsteins (Kasseler Bord). Der Anteil barrierefreier Bussteige liegt damit bei 41 %. 470 Bussteige sind noch nicht barrierefrei umgebaut.

Kriterium	2020	2023
im Konzept betrachtete Bussteige insgesamt	724	797
davon Bussteige Linienverkehr	724	755
davon Bussteige freigestellter Schülerverkehr	x	42
barrierefrei umgebaute Bussteige	287	327
noch nicht barrierefrei umgebaute Bussteige	437	470

X = wurden im Bushaltestellenkonzept von 2020 noch nicht berücksichtigt

Tabelle 3: Bestandsanalyse der Bushaltestellen

5. Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau

Angesichts der hohen Zahl von 470 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 NVP 2020 abgestimmt. Die Rangfolge ist der Anlage zu entnehmen.

Die nachfolgend in Tabelle 4 aufgeführten Kriterien wurden je Bushaltestelle erfasst und es wurde ein Punktesystem für die Priorisierung der Bussteige erstellt. Jedem Kriterium wird ein Punktwert gemäß Tabelle 4 zugeordnet, anschließend werden die Punkte der Kriterien addiert.

Eigenschaft	Punkte
Point of Interest (POI) Typ 1 Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen in der Nähe der Haltestelle. Zum Beispiel Krankenhäuser, Seniorenheime, betreutes Wohnen	2
Point of Interest (POI) Typ 2 Öffentliche Einrichtungen (z. B. Behörden, Stadtbibliothek und Schulen) sowie Haltestellen des freigestellten Schülerverkehrs	1
Erschwerter Einstieg An diesen Bushaltestellen ist ein erschwerter Einstieg vorhanden, beispielsweise durch eine niedrige Bordhöhe von unter 5 cm.	2
Wichtigkeit für den Ortsteil 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 (NVP 2020).	6
Gegenrichtung bereits umgebaut 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
Fahrgäste pro Bussteig und Tag (Ein- und Aussteiger) Fahrgastzahlen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH aus 2022 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 4: Punktwerte für die Priorisierung

Beispielhaft für die Bushaltestelle Tuckermannstraße im westlichen Ringgebiet berechnet sich der Punktwert unter Verwendung der oben genannten Kriterien wie folgt:

Haltestelle Tuckermannstraße			
Kriterium	Wert	Punkte	Summe
POI Typ 1 vorhanden?	Nein	0	10
POI Typ 2 vorhanden?	Ja (Schule)	1	
Erschwerter Einstieg?	Ja	2	
Gegenrichtung bereits umgebaut	Ja	2	
Fahrgäste pro Bussteig und Tag	Über 100	5	

Tabelle 5: Beispiel Bushaltestelle Tuckermannstraße

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.

Summe Punkte	Kategorie
Ab 5	A
4	B
2-3	C
1	D

Tabelle 6: 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 als Anlage beigeführt 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 bis drei Jahre mit neuen Fahrgastzahlen der BSVG und anderer Verkehrsunternehmen aktualisiert. Falls sich die Eigenschaften einer Bushaltestelle hinsichtlich der Priorisierung ändern, wird die Rangfolge entsprechend angepasst.

Das Konzept ist abgestimmt mit dem Regionalverband, der BSVG und dem Behindertenbeirat der Stadt Braunschweig.

Anlage:
Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		nicht barrierefreie Bussteige		

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
--------------------------------	-----------	-----------	----------------------	----------------------------	----------------------	-------------

Für den barrierefreien Umbau bis 2025 in Planung - sortiert nach vorauss. Umbaujahr und alphabetisch

Am Bülden	2	2	8	A	>=175						Umbau ab 2024 vorgesehen
Beethovenstraße	2	2	9	A	>=175	X					Umbau ab 2024 vorgesehen; Gymnasien Neue Oberschule und Ricarda-Huch
Buchhorstblick	2	2	8	A	>=25				X		Umbau ab 2024 vorgesehen
Eichhahnweg	2	2	17	A	>=200		X		X		Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadteinwärts)
Messegelände	2	1	8	A	>=125			X			Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadtauswärts)
Neckarstraße	2	2	8	A	>=75	X	X				Umbau ab 2024 vorgesehen; Pflegeheim Baars
Schlesierweg	2	2	4	B	>=75						Umbau ab 2024 vorgesehen; vorgezogen aufgrund Umgestaltung Ortseinfahrt Watenbüttel
Schönebergstraße	3	2	10	A	>=25			X	X		Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadteinwärts)
Tuckermannstraße	2	1	10	A	>=100	X	X	X			Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadtauswärts); Realschule Sidonienstraße, Grundschulen Bürgerstraße, Hohestieg, St. Josef
Lägenkamp	2	2	8	A	>=75	X	X				Umbau ab 2025 vorgesehen; AWO-Sozialzentrum, Förderschule
Nordstraße	2	1	10	A	>=175			X			Umbau ab 2025 vorgesehen (Fahrtrichtung stadteinwärts)
Richmondweg	2	2	8	A	>=100	X	X				Umbau ab 2025 vorgesehen; Venenzentrum, Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte, Braunschweig Kolleg
Staatl. Untersuchungsämter	2	2	8	A	>=150	X					Umbau ab 2025 vorgesehen; Staatliche Untersuchungsämter
Steinriedendamm	3	3	10	A	>=200	X					Umbau ab 2025 vorgesehen; Grundschule Schunteraue
Zollkamp	2	2	12	A	>=200	X	X				Umbau ab 2025 vorgesehen (Fahrtrichtung stadtauswärts); Polizei

Kategorie A (Bushaltestellen ab 5 Punkten) - sortiert nach Punkten, bei Punktgleichheit alphabetisch

Boeselagerstraße	2	1	13	A	>=200	X		X			Residenz am Eichenpark
Christian-Pommer-Straße	4	4	10	A	>=25		X		X		statt Haltestelle "Hansestraße Mitte" wichtig für den Ortsteil

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stand: 31.01.2024

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									
Geiteldestraße	4	4	8	A	>=25					X	statt Haltestelle "Pfarrgasse" wichtig für den Ortsteil
Krugplatz	2	2	8	A	>=25					X	
Hochstraße	2	2	7	A	>=75	X	X				Seniorenwohnungen Kastanienallee, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Helmstedter Straße, BBS
Stiddien	2	2	7	A	<25					X	
Breitenhop	2	1	6	A	>=75				X		
Cyriaksring	4	2	6	A	>=50		X	X			
Danziger Straße	2	2	6	A	>=100		X				Grundschule Hondelage
Gosekamp	2	1	6	A	>=75				X		
Hans-Sommer-Straße	2	1	6	A	>=50		X		X		Forschungsinstitute
Herzogin-Elisabeth-Straße	2	2	6	A	>=125						
Julius-Elster-Straße	2	2	6	A	>=125						
Julius-Konegen-Straße	2	2	6	A	>=50		X	X			DAA Fachschule für Sozialpädagogik
Lammer Heide	4	2	6	A	>=50		X	X			Grundschule Lamme
Raabestraße	2	2	6	A	>=125						
Schwarzer Kamp	2	2	6	A	>=50		X	X			Veranstaltungsort Millenium
Theodor-Heuss-Straße	2	2	6	A	>=75	X					Sozialpädiatrisches Zentrum des Klinikums
Schuntersiedlung	2	2	5	A	>=100						
Am Forst	2	1	5	A	>=50				X		
Am Jödebrunnen	2	2	5	A	>=75		X				Soziokulturelles Zentrum
Am Kalkwerk	2	2	5	A	>=100						
Am Klei	2	2	5	A	>=75		X				auch Schulbushaltestelle
Am Lehmanager	4	4	5	A	>=25		X	X			Realschule LebenLernen
Am Meerbusch	2	2	5	A	>=75			X			
Bürgerpark	2	2	5	A	>=75		X				Oskar Kämmer Schule, IU Duales Studium Braunschweig
Europaplatz	2	1	5	A	>=50				X		
Hans-Geitel-Straße	2	2	5	A	>=100						
Havelstraße	2	2	5	A	>=50	X					Seniorenwohnungen Ilmenaustraße
Hegerdorfstraße	2	1	5	A	>=50				X		
Heideweg	2	2	5	A	>=75		X				Grundschule Timmerlah
Ligusterweg	1	1	5	A	>=100						
Luisenstraße	2	2	5	A	>=50	X					Seniorenwohnungen Frankfurter Straße
Marienberger Straße	2	2	5	A	>=100						
Sachsendamm	2	1	5	A	>=50				X		
Salzdahlumer Weg	2	1	5	A	<25			X	X		ein neueingerichteter Bussteig
Troppastraße	2	2	5	A	>=100						
Unter den Linden	2	2	5	A	>=100						

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stand: 31.01.2024

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefreie Bussteige			Punkte	Kategorie	Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil	Bemerkungen

Kategorie B (Bushaltestellen mit 4 Punkten) - alphabetisch sortiert

Alter Rautheimer Weg	2	2	4	B	>=75							
Bechtsbütteler Weg	4	4	4	B	>=75							
Biberweg	2	2	4	B	>=75							
Braunstraße	2	2	4	B	>=25			X				
Dieselstraße	1	1	4	B	>=75							
Neuer Kamp	2	2	4	B	>=75							
Ottenroder Straße	2	2	4	B	>=25	X						Seniorenwohnungen und Pflegeheim Ottenroder Straße
Pappelallee	2	1	4	B	>=25				X			
Richard-Strauß-Weg	2	2	4	B	>=50		X					Forschungsinstitute der TU
Seikenkamp	2	1	4	B	>=25				X			
Siekgraben	2	2	4	B	>=75							
Steintor	2	2	4	B	>=75							
Thiedebacher Weg	2	1	4	B	>=25				X			
Varrentrappstraße	2	2	4	B	>=75							
Wartheweg	2	2	4	B	>=75							
Westfalenplatz	2	2	4	B	>=75							
Wiesengrund	2	1	4	B	>=25				X			

Kategorie C (Bushaltestellen mit 2 bis 3 Punkten) - sortiert nach Punkten, bei Punktgleichheit alphabetisch

Adam-Opel-Straße	2	1	3	C	<25				X			
Am Grasplatz	3	1	3	C	<25	X						ambet Wohn- Pflegegemeinschaft
Am Queckenberg	2	2	3	C	<25	X						Seniorenwohnungen und Pflegeheim
Am Raffkamp	2	2	3	C	n.v.			X				
Berggarten	2	2	3	C	>=50							
Carl-Giesecke-Straße	3	3	3	C	>=50							
Christian-Pommer-Straße Mitte	2	2	3	C	<25			X				zwei neueingerichtete Bussteige
Ernst-Böhme-Straße	2	2	3	C	>=50							
Friedrich-Seele-Straße	1	1	3	C	>=50							
Gesundheitsamt/Wasserwelt	2	2	3	C	<25	X						Seniorenzentrum Wilhelminum
Heesfeld	2	2	3	C	>=50							
Im Großen Moore	2	2	3	C	>=50							
Neudammstraße	2	2	3	C	>=50							
Rodedamm	2	1	3	C	>=50							
Schöppenstedter Turm	2	1	3	C	<25				X			
Sielkamp	1	1	3	C	<25	X						Seniorenanlage Sielkamp
Spechtweg	2	2	3	C	>=25		X					Christliche Schule
St.-Wendel-Straße	2	2	3	C	>=50							
Waller Weg	2	2	3	C	>=50							

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stand: 31.01.2024

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									
Wenden/Bechtsbüttel Bahnhof	2	2	3	C	n.v.			X			
Am Berge	2	2	2	C	>=25						
Am Grefenhoop	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Am Hafen	2	2	2	C	>=25						
Am Klosterkamp	2	2	2	C	>=25						
Am Markt	4	4	2	C	>=25						
Am Meerbusch	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Am Platz	2	2	2	C	>=25						
Am Steinring	2	2	2	C	>=25						
Angerburgstraße	2	2	2	C	>=25						
Arndtstraße	2	2	2	C	<25	X					Einwohnermeldeamt
Auf dem Stiege	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Aussigstraße	2	2	2	C	>=25						
Bertha-von-Suttner-Straße	2	2	2	C	<25	X					Zoo; zwei neueingerichtete Bussteige
Bildungszentrum BFD	2	2	2	C	<25	X					Bildungszentrum
Burg	2	2	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Dammwiese	2	2	2	C	>=25						
Dibbesdorf	2	2	2	C	>=25						Landesbehörde ist Baulastträger
Dorflage	2	2	2	C	>=25						
Dreisch	2	2	2	C	>=25						
Emma-Kraume-Straße	2	2	2	C	>=25						
Emsstraße/Elbestraße	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Erlenbruch	2	2	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Altmühlstraße	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Bürgerstraße	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Diesterwegstraße	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Gartenstadt	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Lehndorf	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Rünigen	2	2	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule St. Josef	2	2	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Volkmarode	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Grundschule Wenden	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Hansestraße West	2	2	2	C	>=25						
Heideblick	1	1	2	C	<25	X					Lessinggymnasium, Grundschule Wenden
Heidehöhe	2	2	2	C	>=25						
Hugo-Luther-Straße	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
IGS Querum	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
John-F.-Kennedy-Platz	4	1	2	C	n.v.	X					Realschule JFK
Jugendverkehrsschule I	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle
Korfesstraße	2	2	2	C	>=25						
Krähenfeld	2	2	2	C	<25						Schulbushaltestelle
Leinestraße	1	1	2	C	<25	X					Schulbushaltestelle

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stand: 31.01.2024

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		nicht barrierefreie Bussteige		
Liegnitzstraße	2	2	2	C
Milo-von-Bismarck-Platz	3	3	2	C
Muldeweg	1	1	2	C
Nibelungenplatz	3	1	2	C
Nußberg	2	2	2	C
Pillmannstraße	2	2	2	C
Pothof	2	2	2	C
Rhönweg	2	2	2	C
Saalestraße	2	2	2	C
Schapenholz	1	1	2	C
Schapenstraße	2	2	2	C
Schreinerweg	2	2	2	C
Schulzentrum Stöckheim	2	2	2	C
Stieglitzweg	1	1	2	C
Tempelhofstraße	1	1	2	C
Tostmannplatz	3	1	2	C
Trierstraße	2	2	2	C
Warnowstraße	1	1	2	C
Westerbergstraße	2	2	2	C

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=25						
<25		X				Schulbushaltestelle
<25		X				Nibelungen Realschule
>=25						
>=25						
<25		X				Schulbushaltestelle
>=25						
<25		X				Schulbushaltestelle
<25		X				Schulbushaltestelle
>=25						
>=25						Gymnasium Raabeschule
<25		X				Schulbushaltestelle
<25		X				Schulbushaltestelle
<25		X				Astrid-Lindgren-Schule
>=25						
<25		X				Schulbushaltestelle
>=25						

Kategorie D (Bushaltestellen mit 1 Punkt) - alphabetisch sortiert

Alte Dorfstraße	2	2	1	D
Alter Postweg	2	2	1	D
Am Kanal	2	2	1	D
An der Lahwiese	2	2	1	D
Aschenkamp	2	2	1	D
Benzstraße	2	2	1	D
Brandenburgstraße	2	2	1	D
Brockenblick	2	2	1	D
Buchfinkweg	2	2	1	D
Butterberg	2	2	1	D
Christian-Pommer-Straße Nord	1	1	1	D
Daimlerstraße	2	2	1	D
Dammstraße Ost	1	1	1	D
Dierckestraße	1	1	1	D
Donnerbleek	2	2	1	D
Drosselweg	2	2	1	D
Eckenerstraße	2	2	1	D
Frickenmühle	2	2	1	D
Gewerbegebiet Bastholz Ost	2	2	1	D
Gewerbegebiet Waller See (Ost)	2	2	1	D

<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
n.v.						ein neueingerichteter Bussteig
<25						
n.v.						
n.v.						ein neueingerichteter Bussteig
<25						
<25						
<25						
n.v.						
<25						
<25						zwei neueingerichtete Bussteige

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stand: 31.01.2024

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									
Gewerbehof Hansestraße	2	2	1	D	n.v.						zwei neueingerichtete Bussteige
Grotrian-Steinweg-Straße	2	2	1	D	<25						
Grüner Jäger	2	2	1	D	<25						
Hackelkamp	2	2	1	D	<25						
Hansestraße Mitte	4	4	1	D	<25						wurde wegen geringerer Fahrgastzahlen heruntergestuft
Harzblick	2	2	1	D	<25						
Hauptstraße	2	2	1	D	<25						zwei neueingerichtete Bussteige
Hordorfer Straße	2	2	1	D	<25						
Hühnerkamp	2	2	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						
Kremsweg	2	2	1	D	<25						
Kreuzteich	4	2	1	D	<25						
Kröppelberg	2	2	1	D	<25						
Maybachstraße	2	2	1	D	<25						
Neuruppinstraße	2	2	1	D	<25						
Nordhoffstraße	2	2	1	D	n.v.						zwei neueingerichtete Bussteige
Oberkamp	1	1	1	D	<25						
Ohefeld	2	2	1	D	<25						
Petzvalstraße	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						
Schmalbachstraße	2	2	1	D	<25						
Schulgasse	2	2	1	D	<25						
Siedlung (Thune)	2	2	1	D	n.v.						
Siemsstraße	2	2	1	D	<25						zwei neueingerichtete Bussteige
Steinecke	2	2	1	D	<25						
Steinhof	2	2	1	D	<25						
Stöckheimstraße	1	1	1	D	<25						
Strombeckstraße	2	2	1	D	<25						
Tiergarten	2	1	1	D	<25						
Timmerlahstraße	2	2	1	D	<25						
Triftstraße	2	2	1	D	<25						
Wendebrück	2	2	1	D	n.v.						
Zum Wiesengrund	2	2	1	D	<25						ein neueingerichteter Bussteig
Zum Zoll	3	1	1	D	<25						ein neueingerichteter Bussteig

Haltestelle	Anzahl Bussteige		Punkte	Kategorie
		nicht barrierefreie Bussteige		

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
--------------------------------	-----------	-----------	----------------------	----------------------------	----------------------	-------------

Vorerst zurückgestellte Bushaltestellen - sortiert nach Punkten, bei Punktgleichheit alphabetisch

Paracelsusstraße	2	2	15	A
Erfurtplatz	2	1	14	A
Essener Straße	2	1	14	A
Bebelhof	2	2	13	A
Hinter den Hainen	2	2	13	A
Messeweg	4	3	12	A
Hildesheimer Straße	2	1	11	A
Ottweilerstraße	2	2	11	A
Pappelbergsiedlung	3	2	11	A
Schloss	2	1	11	A
IGS Volkmarode	1	1	10	A
Willy-Brandt-Platz	2	1	10	A
Helmstedter Straße	2	2	9	A
Moorhüttenweg	3	3	9	A
Paxmannstraße	2	2	9	A
Rudolfplatz	6	6	9	A
Schefflerstraße	2	2	9	A
Bundesallee	3	3	8	A
Güldenstraße	6	4	8	A

>=200					X	Mit Stadtbahnausbau
>=200	X	X		X		Mit Stadtbahnausbau; Betreutes Wohnen Jenastieg, Seniorenwohnungen Thüringenplatz, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Gerastraße, IGS Heidberg
>=200	X	X		X		Umbau im Zuge der Planung der Bevenroder Straße vorgesehen; Betreutes Wohnen Querum, IGS Querum.
>=200	X		X			Mit Stadtbahnausbau Verein zur Förderung körperbehinderter Kinder e.V.
>=100	X				X	Umbau im Zuge der Umgestaltung des Knotens Alte Kirchstraße/Hinter den Hainen, Villa Vita Senioren-Residenz
>=200		X		X		Umbau im Zuge der Planung der Friedrich-Voigtländer-Straße vorgesehen; Grundschule Gliesmarode
>=200				X		Mit Stadtbahnausbau
>=200	X					Mit Stadtbahnausbau Haus Auguste
>=200				X		Mit Stadtbahnausbau
>=200				X		Umbau im Zuge der Umgestaltung Bohlweg/Stobenstraße
>=200		X				Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt; IGS Volkmarode
>=175				X		Konzept Bahnhofsumfeld
>=200						Mit Stadtbahnausbau
>=200						Mit Stadtbahnausbau
>=175		X				verliert mit Stadtbahnausbau an Bedeutung, Grundschule Rautheim
>=200						Mit Stadtbahnausbau
>=175		X				Mit Stadtbahnausbau Hans-Würtz-Schule
>=100		X	X			Mit Stadtbahnausbau Forschungsinstitute
>=125	X					Mit Stadtbahnausbau Wohnpark am Wall

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stand: 31.01.2024

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									
Hauptbahnhof Süd	2	2	7	A	>=50	X		X			Haltestellenverlegung im Zuge des Projektes Bahnstadt geplant
Holzmindener Straße	2	2	7	A	>=150						Mit Stadtbahnausbau
Pfleidererstraße	2	2	7	A	>=150						Mit Stadtbahnausbau
Saarbrückener Straße	2	2	7	A	>=150						Mit Stadtbahnausbau
Steinkamp	2	2	6	A	>=125						Mit Stadtbahnausbau
Zur Wabe	2	2	6	A	>=75			X			Mit Stadtbahnausbau
Efeweg	2	2	5	A	>=50			X			Mit Stadtbahnausbau
J.-Fraunhofer-Straße	2	2	5	A	>=75			X			Umbau im Zuge der Planung der Friedrich-Voigtländer-Straße vorgesehen
Saarplatz	4	2	5	A	>=25	X	X				Mit Stadtbahnausbau
Hallestraße	2	2	4	B	>=75						Mit Stadtbahnausbau
Kruckweg	2	2	4	B	<25	X	X				Nur nachts bedient
Lehmweg	2	2	4	B	>=75						Mit Stadtbahnausbau
Am Remenhof	2	2	3	C	>=25		X				Mit Stadtbahnausbau Remenhof, Grundschule Volkmarode
Duisburger Straße	2	2	3	C	>=50						Mit Stadtbahnausbau
Pfarrgasse	2	2	2	C	>=25						Haltestellenstandorte in Geitelde werden überprüft (ggf. Zusammenlegung)
Rautheimer Straße	2	2	2	C	>=25						Mit Stadtbahnausbau
Südstraße	2	2	2	C	>=25						Mit Stadtbahnausbau
von Pawelsches Holz	2	2	2	C	>=25						Mit Stadtbahnausbau
An der Rothenburg	2	2	1	D	<25						Nur nachts bedient
Mittelweg	2	2	1	D	n.v.						Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt
Sackweg	2	2	1	D	n.v.						Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt
Steinbrink	1	1	1	D	n.v.						Nur nachts bedient
Taubenstraße	2	2	1	D	n.v.						Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt
Vincent-van-Gogh-Ring	2	2	1	D	n.v.						Mit Stadtbahnausbau