

Haltestellenkonzept

der Barlachstadt Güstrow 2021



Bearbeitung:

Barlachstadt Güstrow
Stadtentwicklungsamt

Inhalt

HALTESTELLENKONZEPT	1
1 EINLEITUNG	3
2 ZIELE	4
3 GESETZLICHE GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	4
4 GRUNDSÄTZLICHES ZUR LAGE UND AUSSTATTUNG DER HALTESTELLEN	5
4.1 Lage der Haltestellen	5
4.2 Ausstattung der Haltestellen	6
4.3 Ausführungsformen von Haltestellen	11
5 KATEGORISIERUNG DER HALTESTELLEN	11
5.1 Kategorie 1 - Mindestausstattung	12
5.2 Kategorie 2 - Standardausstattung	12
5.3 Kategorie 3 – Erweiterte Ausstattung	13
6 BESTANDSANALYSE ZU DEN HALTESTELLEN IN DER BARLACHSTADT.....	14
6.1 Haltestellen des Stadtbusverkehrs	14
6.2 Haltestellen im Regionalverkehr (RV).....	26
6.3 Gesamtfinanzierungsbedarf für die Haltestellen der Barlachstadt	31
7 UMSETZUNG	32

1 Einleitung

Der Barlachstadt Güstrow als Eigentümerin der Haltestellen und der Regionalbus Rostock GmbH als ÖPNV Aufgabenträger ist im Sinne eines möglichst kundenfreundlichen und attraktiven ÖPNV gemeinsam daran gelegen, dass Haltestellen gewisse Grundanforderungen erfüllen. Die Haltestellen innerhalb der Gemarkung Güstrow sind derzeit nicht alle nach einem einheitlichen Standard gestaltet und daher von unterschiedlicher Qualität und Ausstattung.

Im Mai 2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in Kraft getreten. *Ziel des Gesetzes ist es, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird ihren besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen (Quelle: § 1 (1) BGG).* Im Rahmen ihres Aufgabengebietes soll die Barlachstadt Güstrow die in Absatz 1 des BGG genannten Ziele aktiv fördern und bei der Planung von Maßnahmen beachten. Bezogen auf die Haltestellen geht es dabei um die Barrierefreiheit (§ 4 BGG). So sind Haltestellen des ÖPNV barrierefrei herzurichten, damit *Menschen mit Behinderungen diese in allgemein üblicher Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffinden und nutzen können.*

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr, Absatz 3 ist für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies stellt die Barlachstadt wie auch andere Gemeinden vor schier unlösbare Herausforderungen. So verfügt Güstrow über insgesamt 108 Haltestellen innerhalb der Gemarkung, wovon 79 Haltestellen durch Stadtbuslinien bedient und weiter 29 ausschließlich durch Regionalbuslinien angefahren werden. Eine Vielzahl der Haltestellen erfüllen aktuell noch nicht die Anforderungen einer vollständigen barrierefreien Nutzung. Der Investitionsbedarf fällt dadurch entsprechend hoch aus und ist bis 2022 nicht zu leisten.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung hat zur Unterstützung der Aufgabenträger und Kommunen ein Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ aufgelegt. In den jeweiligen Förderperioden stehen EU-Mittel zur Verfügung. Die Förderquote beträgt bis zu 80 %. Die EFRE-Mittel sollen für Vorhaben mit Gesamtkosten ab 50.000 € zur Verfügung gestellt werden. Im Jahr 2017 hat die Barlachstadt erstmalig für insgesamt 3 Haltestellen eine Förderung aus dem Programm in Anspruch genommen.

2 Ziele

Die Barlachstadt Güstrow verfolgt gemeinsam mit der Regionalbus Rostock GmbH das Ziel, Verbesserungen an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen. Das Haltestellenkonzept soll eine Grundlage für die Verwirklichung dieses Ziels sein. Es soll umfassende Hilfestellung und praktische Anregungen geben sowie Handlungskonzept für die Umsetzung sein.

Durch eine Angleichung der Haltestellenausstattungen an heute übliche Standards wird der ÖPNV für den Kunden attraktiver gestaltet. Dahinter steht eine Steigerung der subjektiv empfundenen Sicherheit, des Nutzungskomforts, der Informationszugänglichkeit sowie der attraktiven Ausstrahlung der Infrastruktureinrichtung des Verkehrsmittels Bus. Durch die Verwirklichung eines einheitlichen Ausstattungsstandards der Haltestellen werden die Voraussetzungen der Nutzung des ÖPNV deutlich gesteigert. Entsprechend des Behindertengleichstellungsgesetzes sollen alle Elemente der Haltestellen barrierefrei gestaltet werden. Eine barrierefreie ÖPNV-Nutzung ist nur gegeben, wenn die Infrastruktur an den Haltestellen und die Beschaffenheit der Fahrzeuge gemeinsam den Anforderungen entsprechen. Für Letzteres ist der Aufgabenträger für den allgemeinen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständig, der Landkreis Rostock. Dieser hat für seinen Zuständigkeitsbereich das „*Haltestellenkonzept des Landkreises Rostock*“ erarbeiten lassen. Das Konzept soll bei Sanierungen oder Neugestaltungen der Haltestellen im Landkreis die Städte und Gemeinden unterstützen und ist daher als Empfehlung zu verstehen. In dem Haltestellenkonzept der Barlachstadt wird inhaltlich auch auf das Konzept des Landkreises zurückgegriffen.

Was die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen betrifft, so wird es unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten nur schrittweise möglich sein, die große Anzahl an Haltestellen in der Barlachstadt entsprechend auszustatten. Das Konzept soll für Planungen der Neugestaltung oder Sanierung von Haltestellen Grundlage sein. Die Umsetzung des Konzeptes erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsunternehmen, den Behindertenvereinen bzw. -verbänden und der Barlachstadt.

3 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

Über Einrichtungen und Informationen, die an einer Haltestelle vorhanden sein müssen, gibt es verschiedene gesetzliche Regelungen. Von Bedeutung sind vor allem Paragraph 32 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), Paragraph 40 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Paragraph 5b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Paragraph 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG).

Laut **§ 32 BOKraft** gehören verpflichtend folgende Elemente zur Ausstattung einer Haltestelle:

- Haltestellenzeichen (nach § 45 Abs. 3 StVO)
- Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (an verkehrsreichen Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs)
- Liniennummer und Name des Unternehmens bzw. Verkehrsverbundes, Verkehrsgemeinschaft
- Name der Haltestelle

Für die Sonderformen des Linienverkehrs (nach § 43 PBefG), wozu der Schülerverkehr und der Berufsverkehr gehören, gelten diese Regelungen nicht.

§ 40 PBefG legt fest, mit welchen Informationen die Verkehrsunternehmen ihre Fahrpläne versehen müssen.

§ 5b StVG macht Aussagen über die Zuständigkeit für Einrichtungen für Verkehrszeichen. So sind nach 5b Abs. 1 und 2b StVG die Unternehmer neben dem Haltestellenzeichen auch für die Anbringung zuständig. Für die Einrichtung und Bereitstellung trägt der ÖPNV Aufgabenträger die Verantwortung und hat auch für die aufkommenden Kosten aufzukommen. Dies gilt auch für die Aushängkästen.

§ 8 BBG legt fest, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im ÖPNV möglichst barrierefrei zu gestalten sind. Das bedeutet, dass Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus sollte eine Haltestelle noch über weitere Informationen und Einrichtungen für die Fahrgäste verfügen. Auf diese Mehrausstattung wird nachfolgend im Konzept näher eingegangen. Sie richtet sich nach Art, der Bedeutung und der Nutzungsstruktur der jeweiligen Haltestelle.

4 Grundsätzliches zur Lage und Ausstattung der Haltestellen

4.1 Lage der Haltestellen

Die Lage der Haltestellen in der Barlachstadt Güstrow wird von der städtebaulichen Situation und Struktur des Ortes bestimmt. Kurze Fußwege für möglichst viele Fahrgäste werden durch eine hohe Bebauungsdichte in der Nähe der Haltestellen sowie durch eine günstige Zuordnung der Haltestellen zu Ärztehäusern, Versorgungs- und Dienstleistungs- sowie Freizeiteinrichtungen unterstützt. Die Gestaltung der Haltestellen im Verkehrsraum richtet sich nach Art und Nutzung der angrenzenden Bebauung, der örtlichen Verkehrssituation und der verfügbaren Fläche.

Haltestellen müssen leicht und sicher erreichbar sein. Dies setzt gut beleuchtete, vom Fahrweg getrennte sowie ausreichend breite und befestigte Gehwege zur Anbindung der Haltestellen voraus.

Den Belangen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und Blinde, Fahrgäste mit Rollatoren und Kinderwagen, Personen mit Kindern, etc.) ist Rechnung zu tragen. Jede Haltestelle innerorts ist barrierefrei in ein lückenloses Fußwegenetz einzubinden.

4.2 Ausstattung der Haltestellen

Die erforderlichen Ausstattungselemente sowie die Bedarfsausstattung für die Haltestellen in der Barlachstadt ist unterteilt nach Kategorien (Tabelle 1) zusammengefasst. Bezüglich der Bedarfsausstattung sind haltestellenbezogene Einzelfallentscheidungen zu treffen. Nachfolgend wird auf die konkrete Beschaffenheit der Ausstattung näher eingegangen.

- Befestigte Wartefläche

Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg sind Haltestellen mit einer befestigten Wartefläche auszustatten. Aus der Forderung nach einer barrierefreien Ausführung lassen sich Mindestanforderungen an die Ausführung der Warteflächen ableiten.

Die Breite der Wartefläche sollte 3,00 m nicht unterschreiten. Maßgebend hierfür sind die Kriterien wie das Angebot an Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen sowie die Fahrgastwechselzeiten. Die Breite von 3,00 m setzt sich aus der nutzbaren Breite für die Fahrgäste von 2,50 m und einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,50 m zusammen. Bei beengten Platzverhältnissen können diese Abmessungen auch unterschritten werden. Dabei sind jedoch die Anzahl der Ein- und Aussteiger als maßgebendes Kriterium zu berücksichtigen. Haltestellen, an denen die Zahl der Aussteiger hoch ausfällt, hingegen die Einsteiger nur eine untergeordnete Bedeutung besitzen, müssen nicht zwingend über einen Wartebereich von 3,00 m Breite verfügen.

Für einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg ist die Höhendifferenz zum Bus durch Sonderborde mit 18 cm Einstiegshöhe zu minimieren. Die Regionalbus Rostock GmbH setzt im Stadtbusverkehr Niederflurfahrzeuge ein, welche an Haltestellen mit Formsteinen einen qualitativ hochwertigen Fahrgastwechsel ermöglichen. Die verwendeten Sonderborde im Zuge des Ausbaus der Haltestellen verfügen über eine rutschhemmende genoppte Auftrittsfläche.

Der Belag der Wartfläche muss bei jeder Witterung gut beroll- und begehbar sein. Alle noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen sind mit Bodenindikatoren zur Führung von Blinden und sehbehinderten Menschen auszustatten. Die überwiegend vorhandenen Einfach-Bushaltestellen am Fahrbahnrand bzw. Busbuchten sind mit einem 3-reihigen Auffindestreifen aus Rippenplatten (90 cm breit) auszurüsten. Die Rippenplatten sind so zu verlegen, dass die Rippen parallel zum Bord verlaufen. Das Berücksichtigen eines Einstiegsfeldes ist bei Einfach-Bushaltestellen nicht zwingend erforderlich. Die Ausführung entspricht der DIN 32984.

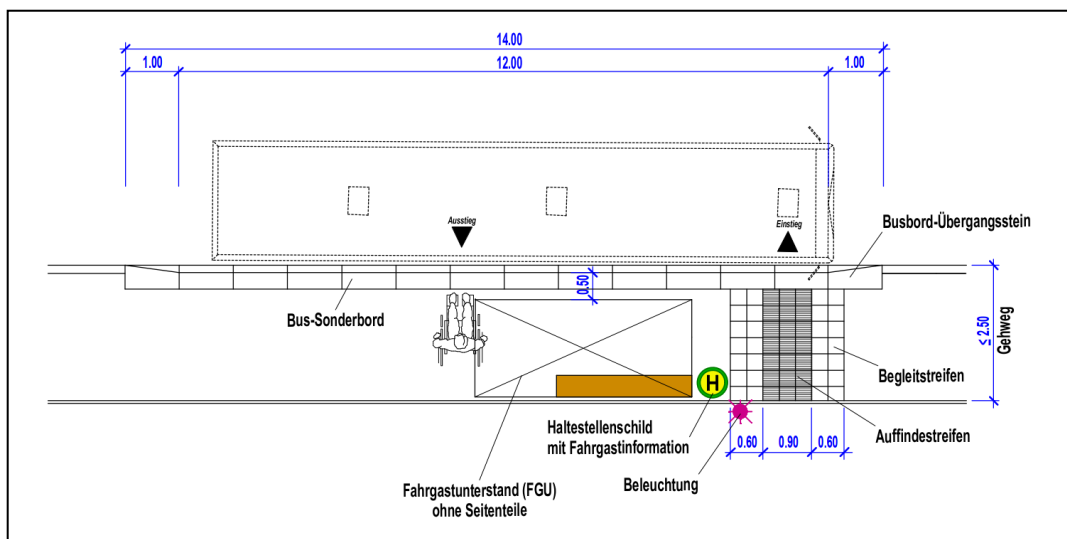


Bild 1: Stadtbushaltestelle Sonderborde 12 m und eingeschränkter Wartfläche

An Einfach-Haltestellen mit bedeutenden Anteilen an Einsteigern wird der Auffindestreifen durch ein Einstiegsfeld und einen Leitstreifen auf der Länge der Haltestelle parallel ergänzt.

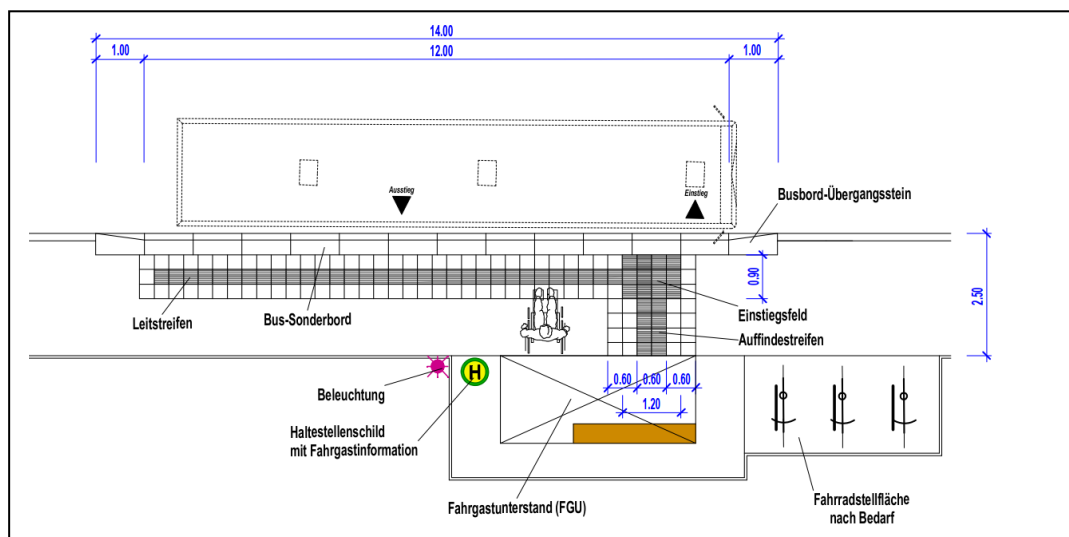


Bild 2: Stadtbushaltestelle Sonderborde 12 m mit Einstiegsfeld und eingeschränkter Wartfläche

Mehrfach-Bushaltestellen am Fahrbandrand oder in Busbuchten erhalten zwei Einstiegsfelder (90x90 cm), welche jeweils mit einem Auffindestreifen aus Rippenplatten (60 cm breit) versehen werden. Die Anbindung des Blindenleitsystems der Haltestelle an den Gehweg erfolgt durch die Verlängerung des Auffindestreifens quer über den Gehweg.

Der Einsatz von Begleitstreifen wird für die Haltestellen grundsätzlich standortbezogen geprüft. Insofern kein ausreichender Kontrast vorhanden ist, werden Begleitstreifen berücksichtigt. Der Kontraststreifen kann entfallen, wenn der Kontrastwert zwischen Pflaster und Leit- bzw. Auffindestreifen von $K=0,4$ nach DIN 32975 eingehalten wird.

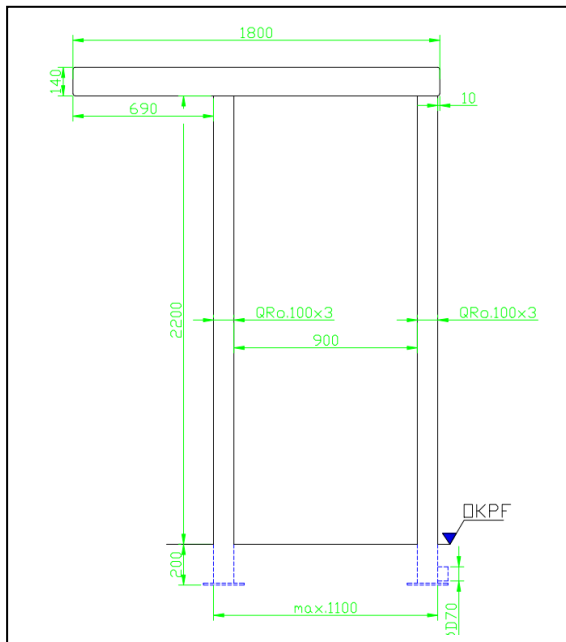
Die für die Entwässerung notwendige Längsneigung der Wartefläche ist mit maximal 3% und die Querneigung maximal 2,5% zu planen. Die Entwässerung erfolgt in die vorhandenen Anlagen bzw. in das Bankett.

- **Fahrgastunterstand (FGU)**

Haltestellen die über einen mittlerweile veralteten Fahrgastunterstand verfügen, sollen im Rahmen des barrierefreien Ausbaus mit einem neuen Fahrgastunterstand ausgestattet werden. Für Haltestellen an denen bisher kein FGU vorhanden ist, sind anhand vorliegender Zahlen der Bedarf und die örtlichen Voraussetzungen zum Aufstellen eines FGU zu prüfen. Grundsätzlich ist ein Wetterschutz in Form eines Fahrgastunterstandes als notwendig anzusehen. Ausnahmen sind zu begründen.

Aus Sicherheitsgründen und zur Gewährleistung des Sichtkontaktes zwischen Fahrer und Fahrgast ist der FGU mit transparenten Wänden zu versehen. Diese sollen zudem ausreichenden Wind- und Regenschutz bieten. Die transparenten Wände sind mit einem stark kontrastreichen waagerechten etwa 10 cm breiten Streifen in einer Höhe zwischen 130 cm und 160 cm über den Boden auszustatten. Im Fall der Verwendung weißer Kontraststreifen auf den transparenten Wänden sind diese zusätzlich in schwarze Kontraststreifen einzufassen.

Innerhalb des Fahrgastunterstandes muss eine ausreichende Standfläche für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen vorhanden sind. Die Mindestdurchgangsbreite von 100 cm ist wie der Bewegungsspielraum für Rollstuhlfahrer (200 x 200 cm) einzuhalten. Die lichte Mindesthöhe des FGU sollte 220 cm über dem Boden nicht unterschreiten.



Abweichungen von den Standardabmessungen eines Fahrgastunterstandes sind in begründeten Fällen sowohl nach oben als auch nach unten möglich.

Die Größe des Fahrgastunterstandes richtet sich nach der Anzahl der Einsteiger und dem sich daraus ergebenden Bedarf an Unterstellmöglichkeiten für die wartenden Fahrgäste.

Bild 3: Standardabmessungen Fahrgastunterstand (FGU)

- Sitzgelegenheiten

Im Fahrgastunterstand sind Sitzgelegenheiten im Rahmen der Möglichkeiten und des Bedarfs zu berücksichtigen. Die Zahl wird von der Fahrgastfrequenz abhängig gemacht. So ist im Bereich von Altenheimen, Ärzte- und Krankenhäusern eine höhere Platzanzahl notwendig. Die Sitzmöbel sollten an einer Seite mit und an der anderen Seite ohne Armlehne ausgestattet sein, so dass an der Seite ohne Armlehne die Aufstellmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren gegeben ist. Damit wäre bei Bedarf auch ein Umsetzen vom Rollstuhl bzw. Rollator auf die Sitzfläche möglich. Die Höhe der Sitzfläche der Bank beträgt 48 cm über Oberkante der Wartefläche.

Haltestellen, die aufgrund fehlender Aufstellmöglichkeiten nicht mit einem FGU ausgestattet werden bzw. aufgrund geringer Einsteigerzahlen eher als Ausstiegshaltestellen gelten, sind als Mindeststandard mit einer Sitzgelegenheit auszustatten. Die Anforderungen an die Sitzgelegenheit entsprechen den Anforderungen der Sitzgelegenheiten in den Fahrgastunterständen. Vereinzelt kommen an den Haltestellen sogenannte Stehsitze zum Einsatz, wenn die Platzverhältnisse sehr eingeschränkt sind.

- Abfallbehälter

Zur Vermeidung von Verschmutzungen im Haltestellenbereich ist ein Abfallbehälter vorzusehen. Dies ist auch nach § 32 BOKraft für verkehrsreiche Haltestellen im Ortslinienverkehr vorgeschrieben. Im Interesse der Barlachstadt und zur Erhaltung von Ordnung und Sauberkeit an den Haltestellen wird das Erfordernis von Abfallbehältern im Stadtbuslinienverkehr als dringlich angesehen.

Für die Leerung der Abfallbehälter ist die Barlachstadt im Stadtgebiet zuständig. Die Abfallbehälter sind außerhalb des Fahrgastunterstandes zu platzieren, um Geruchsbelästigungen zu vermeiden.

- **Haltestellenbeleuchtung**

Die Beleuchtung der Haltestelle ist für die vom Fahrgast subjektiv empfundene Sicherheit eine wichtige Größe und soll die Lesbarkeit der Fahrgastinformationen auch bei Dunkelheit gewährleisten. Sie ist so zu positionieren, dass die Ein- und Ausstiegsbereiche als auch die Fahrgastinformationen ausreichend ausgeleuchtet sind. Sämtliche Haltestellenbeleuchtung ist im Zuge von Umbauarbeiten der Haltestelle mit insektenfreundlicher LED Technik auszustatten.

- **Fahrradabstellmöglichkeiten**

In Einzelfällen ist für Haltestellen zu prüfen, ob es einen Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten gibt. Insbesondere in ländlichen Räumen bzw. Einzugsbereichen von Haltestellen die größer ausfallen als üblich, vergrößert die Benutzung des Fahrrades den jeweiligen Haltestelleneinzugsbereich wesentlich und kann somit ein höheres Fahrgastpotential erschließen. Mit Fahrradabstellanlagen, welche ein Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen, soll Nutzern des ÖPNV die Möglichkeit eingeräumt werden, ihr Fahrrad abzustellen und anzuschließen. Die Mindestanforderungen entsprechen denen eines Anlehnbügels, welcher mindestens 80 cm breit sein sollte. Das Regelmaß beträgt zwischen 1,0 m und 1,20 m (*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95*).

- **Fahrplanaushänge**

Aus der Vorschrift des § 40 PBefG zum Aushang von Fahrplänen ergibt sich die Notwendigkeit der Installation eines Aushangkastens. Die Zuständigkeit dafür liegt beim Verkehrsunternehmen. Die rebus Regionalbus Rostock GmbH hat im Jahr 2016 seine Aushangkästen an allen Haltestellen erneuert. Mit einem einheitlichen Layout an allen Haltestellen wird zwischen dem Stadtbus- und Linienbusverkehr seit dem unterschieden.

- **Mast**

Die Aufstellung eines Mastes ist in mehrfacher Hinsicht von Bedeutung. Er dient zur Anbringung des nach § 32 BOKraft vorgeschriebenen Haltestellenschildes als auch für die Fahrplanaushangkästen.

Der Standort ist so zu wählen, dass beidseitig die Aushangkästen erreicht und die Fahrpläne darin eingesehen werden können. Von Bedeutung ist dabei auch die erforderliche Ausleuchtung der Informationen, also der Standort zur Haltestellenbeleuchtung. Die Zuständigkeit für den Mast liegt beim Verkehrsunternehmen.

4.3 Ausführungsformen von Haltestellen

Bei den meisten Haltestellen innerhalb der Gemarkung Güstrow handelt es sich um Haltestellen am Fahrbahnrand (Bild 4, Abb. 1). Haltestellen am Fahrbahnrand dienen der Beschleunigung des Busverkehrs, erhöhen die Sicherheit beim Anfahren und verhindern Querverbeschleunigungen.

Wenn Parkstreifen vorhanden sind, kommt als Lösung ein Buskap (Bild 42, Abb. 2) mit vorgezogener Wartefläche zum Einsatz. In diesen Fällen muss auch der Bus beim Anfahren an die Haltestelle die Fahrspur nicht verlassen und kann das Haltestellenkap dicht und gerade anfahren. Diese Form der Haltestellen ist in der Barlachstadt baulich bisher nicht vorhanden.

Haltestellen in Form von Busbuchten (Bild 4, Abb. 3) sind hingegen innerhalb von Güstrow anzutreffen.

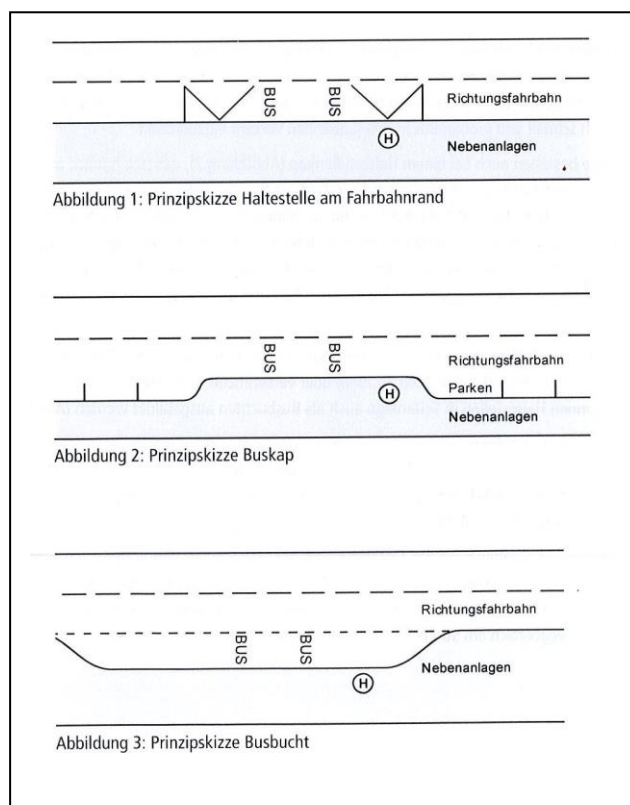


Bild 4: Ausführungsformen von Haltestellen

Busbuchten gelten jedoch als fahrgast- und behinderten**unfreundlich**. Beim Ansteuern wie beim Verlassen der Bucht muss der Bus eine S-Kurve fahren. Dadurch werden Fahrgäste Beschleunigungskräften in allen Richtungen ausgesetzt.

Ein genereller Umbau vorhandener Busbuchten wird jedoch nicht als notwendig angesehen. Werden Neubauten vorgenommen, sind die Alternativen mit Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. Buskaps, dort wo Stellplätze oder Radwege dies erforderlich machen, zu favorisieren.

5 Kategorisierung der Haltestellen

Die nachfolgend gebildeten Kategorien für die Haltestellen innerhalb der Gemarkung Güstrow unterscheiden sich je nach Haltestellentyp in ihrer Ausstattung. So wird es möglich, die Ausstattung an die Erfordernisse der jeweiligen Haltestellen anzupassen. Stark frequentierte Haltestellen benötigen einen höheren Ausstattungsstandard als solche, die von weniger Fahrgästen benutzt werden.

Zahlen über die vorliegenden Ein- und Aussteiger an Haltestellen sind neben der Lage und Siedlungsstruktur maßgebende Kriterien für die Einordnung in die verschiedenen Kategorien. Die Einteilung wird für jede Richtung (Haltestellenlage) getrennt vorgenommen. Überwiegend besteht eine Haltestelle aus meist zwei gegenüberliegenden Haltestellenpositionen.

Folgende Kategorien werden gebildet:

- Kategorie 1: Mindestausstattung
- Kategorie 2: Standardausstattung
- Kategorie 3: Erweiterte Ausstattung

Die einzelnen Kategorien bauen aufeinander auf. Das bedeutet, die Grundlage der Kategorie 2 ist die Kategorie 1 und für die Kategorie 3 sind es die Kategorien 1 und 2. Für die einzelnen Kategorien werden nachfolgend die Ausstattungselemente definiert. Im Einzelfall ist dabei zu prüfen, ob weitere Ausstattungselemente einer höheren Kategorie zu Anwendung kommen sollen. Wenn für betreffende Haltestellen Ausstattungselemente als nicht sinnvoll bzw. notwendig erachtet werden, dann können diese in begründeten Ausnahmefällen auch weggelassen werden.

5.1 *Kategorie 1 - Mindestausstattung*

Die Haltestellen der Kategorie 1 liegen entweder außerhalb des Stadtgebietes oder sind Haltestellen mit einem sehr geringen Einsteigeranteil bzw. einem geringen Bedienungsangebot. Es gelten dabei folgende Kriterien:

- kein Umsteigen und
- außerhalb des Stadtgebietes oder innerhalb jedoch mit sehr geringem Einsteigeranteil oder
- weniger als 5 Abfahrten pro Tag und Richtung

5.2 *Kategorie 2 - Standardausstattung*

Haltestellen der Kategorie 2 liegen innerhalb des Stadtgebietes und haben ein höheres Bedienungsangebot und mehr Einsteiger gegenüber Haltestellen der Kategorie 1. Im Einzelnen gelten folgende Kriterien:

- kein Umstieg und
- Lage im Stadtgebiet,
- mindestens 6 Abfahrten pro Tag und Richtung und
- mindestens 10 Einsteiger / Tag

5.3 Kategorie 3 – Erweiterte Ausstattung

Haltestellen der Kategorie 3 sind entweder Umsteige-/Verknüpfungshaltestellen oder befinden sich im Stadtgebiet der Barlachstadt. Es gelten folgende Kriterien:

- Umsteige-/Verknüpfungshaltestelle oder
- Lage im Stadtgebiet
- mehr als 10 Abfahrten pro Tag und Richtung und
- mindestens 20 Einsteiger / Tag

Die Ausstattungsstandards der drei Kategorien sind in der Tabelle 1 hinterlegt. Sie bilden die Grundlage für die barrierefreie Planung der Haltestellen in der Barlachstadt und sind entsprechend zu berücksichtigen.

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3
<ul style="list-style-type: none"> - kein Umsteigen <u>und</u> außerhalb des Stadtgebietes <u>oder</u> - weniger als 5 Abfahrten/Tag und Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> - kein Umsteigen, - Stadtgebiet, - mindestens 6 Abfahrten/Tag und Richtung und mind. 10 Einsteiger/Tag 	<ul style="list-style-type: none"> - Umsteigehaltestelle oder - Lage im Stadtgebiet und mind. 10 Abfahrten/Tag und Richtung und mind. 20 Einsteiger/Tag
<p>erforderliche Ausstattung</p> <p><u>Haltestellen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ➤ Bodenindikatoren für Blinde und sehbehinderte Menschen ➤ barrierefreie Wartefläche ➤ Sonderborde 18 cm Einstiegshöhe - Haltestellenbeleuchtung, wenn Voraussetzungen gegeben - Mast/Aushangkästen (rebus) 	<p>erforderliche Ausstattung</p> <p><u>Haltestellen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ➤ Bodenindikatoren für Blinde und sehbehinderte Menschen ➤ barrierefreie Wartefläche ➤ Sonderborde 18 cm Einstiegshöhe - Sitzgelegenheiten - Abfallbehälter - Haltestellenbeleuchtung - Mast/Aushangkästen (rebus) 	<p>erforderliche Ausstattung</p> <p><u>Haltestellen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ➤ Bodenindikatoren für Blinde und sehbehinderte Menschen ➤ barrierefreie Wartefläche ➤ Sonderborde 18 cm Einstiegshöhe - Fahrgastunterstand - Sitzgelegenheiten - Abfallbehälter - Haltestellenbeleuchtung - Mast/Aushangkästen (rebus)
<p>Bedarfsausstattung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abfallbehälter - Fahrradabstellmöglichkeiten - Sitzgelegenheiten - Fahrgastunterstand 	<p>Bedarfsausstattung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellmöglichkeiten - Fahrgastunterstand 	<p>Bedarfsausstattung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellmöglichkeiten - DFI-Anzeige

Tabelle 1: Ausstattungsstandards von Haltestellen

Für die in der Tabelle 1 aufgeführte **Bedarfsausstattung** ist eine Einzelfallentscheidung je Haltestelle der jeweiligen Kategorie vorzunehmen. Dabei ist die Zuordnung von einzelnen Ausstattungselementen in den Bedarf nicht als Ausschlusskriterium zu betrachten.

6 Bestandsanalyse zu den Haltestellen in der Barlachstadt

Innerhalb der Gemarkung der Barlachstadt Güstrow befinden sich insgesamt 108 Bushaltestellen. Davon werden 79 Haltestellen durch die Stadtbuslinien 201, 203, 204 oder 205 und weitere 29 Haltestellen durch Regionalbuslinien sowie zum Teil durch den Schülerverkehr angefahren. Stadtbus- haltestellen im Linienverlauf des Regionalbusverkehrs werden durch diese ebenfalls bedient.

In der Bewertung der Ausbauqualität der 108 Haltestellen wird deutlich, dass die barrierefreien Voraussetzungen und die Ausstattungen den Haltestellen sehr unterschiedlich sind. Insgesamt 21 Haltestellen sind mit Stand 2021 barrierefrei ausgebaut. Das entspricht einem Anteil von 19,4 % aller Haltestellen. An 5 dieser Haltestellen besteht noch der Bedarf, die veralteten Fahrgastunterstände zu erneuern bzw. in einem Fall zu ergänzen.

6.1 Haltestellen des Stadtbusverkehrs

Bei einer differenzierten Betrachtung des Angebots an Haltestellen wird nachfolgend zunächst auf die Haltestellen eingegangen, welche durch die Linien des Stadtbusverkehrs angefahren werden. Von den Stadtbuslinien 201, 203, 204 und 205 verkehren lediglich die Linien 201 und 203 in Takt- verkehren von 20 bzw. 30 Minuten.

Linie 201 - Bauhof Nord – Ringstraße – Markt – ZOB – Distelberg – KMG Klinikum

Im Linienverlauf der 201 werden in einem Umlauf insgesamt bis zu 47 Haltestellen in Stadtgebiet angefahren.

Linie 203 - Parumer Weg – Elisabethstraße – Markt – ZOB sowie in der Gegenrichtung ZOB – Feldstraße – Heideweg – Parumer Weg

Durch die Linie 203 werden insgesamt bis zu 17 Haltestellen in einem Umlauf angefahren.

Die Linien 204 und 205 verkehren nur Montag bis Freitags und bedienen in den Zeiten des Berufs- verkehrs am Morgen und Nachmittag die Haltestellen in den Gewerbegebieten und sonstigen Ein- richtungen mit bedeutendem Zielverkehr.

Linie 204 - Parumer Weg – ZOB – Bauhof Nord – Markt – Distelberg – GWG Glasewitzer Burg

Die Linie 204 fährt über verschiedene Linienführungen im Stadtgebiet insgesamt 45 Haltestellen an.

Linie 205 - ZOB – Distelberg – Glasewitzer Burg – Wildpark – ZOB – Parumer Weg

Die Linie 205 bedient bis zu 27 Haltestellen im Stadtgebiet durch unterschiedliche Linienverläufe und fährt zudem einmal früh und nachmittags das Gut Dehmen an.

Insgesamt 17 der 79 Haltestellen des Stadtbusverkehrs sind barrierefrei ausgebaut. So verfügen diese Haltestellen über Sonderborde mit einer Ansichtshöhe von 18 cm und Bodenindikatoren als Leitsysteme für Blinde und sehbehinderte Menschen. Beides sind Grundvoraussetzungen für barrierefreie Haltestellen. Dazu kommen weitere Ausstattungselemente, wie unter Punkt 5 ausgeführt. In der Tabelle 2 sind der barrierefreie Ausbauzustand und die Ausstattung der Haltestellen zusammengefasst. Die Sortierung der Haltestellen erfolgte auf der Grundlage der Anzahl der Einsteiger pro Jahr (Quelle: rebus GmbH). Zu einigen der Haltestellen der Linien 204 und 205 liegen keine Angaben (k.A.) bezüglich der Einsteiger vor. Der noch bestehende Bedarf an zu erneuernden und ergänzenden Ausstattungen lässt sich aus der Tabelle 2 ableiten.

Lfd. Nr.	Haltestellen Stadtbusverkehr	Linien	Borde/Höhe	Bodenindikatoren	Bank	Abfallbehälter	FGU	Einsteiger/Jahr
1	ZOB	201, 203, 204, 205	Sonderborde 18 cm	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	181.166
2	Ringstraße Ri. KMG	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	53.151
3	W.-Seelenbinder-Str. Ri. KMG	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	47.906
4	Eisenbahnstraße Ri. Bauhof Nord	201, 203	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	40.435
5	Pfahlweg Ri. KMG	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	24.150
6	Bauhof Nord Ri. KMG	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	22.884
7	Elisabethstraße Ri. ZOB	203	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	12.648
8	Eisenbahnstraße Ri. ZOB	201, 203	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	7.680
9	Am Berge Ri. KMG	201, 203, 204	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	vorhanden	Vorhanden	vorhanden	6.484
10	Rostocker Ch. Ri. KMG	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	3.096
11	Liebnitzstraße Ri. Bauhof Nord	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	1.368
12	Elisabethstraße Ri. Parumer Weg	203	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	1.193
13	Pfahlweg Ri. Bauhof Nord	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	759
14	W.-Seelenbinder-Str. Ri. Bauhof Nord	201	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	307
15	Liebnitzstraße Ri. Glasewitzer Burg	205	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	k.A.
16	Rostocker Ch. Ri. ZOB	204	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	k.A.
17	Am Berge Ri. GWG, Bockhorst	204	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	k.A.

Tabelle 2: barrierefrei ausgebaute Haltestellen des Stadtbusverkehrs

Um die **verbliebenen 62 weiteren Haltestellen** des Stadtbusverkehrs bezüglich des Bedarfs eines barrierefreien Ausbaus auswerten zu können, werden die Haltestellen **in insgesamt 6 Prioritätsstufen eingeteilt**. Für die Bildung der Einteilung wird die Anzahl der Einsteiger an den Haltestellen als maßgebendes Kriterium herangezogen.

Prioritäten

- Stufe I Haltestellen mit mehr als 40.000 Einsteiger im Jahr
 Stufe II Haltestellen mit Einsteigern zwischen 20.000 und 40.000 im Jahr
 Stufe III Haltestellen mit Einsteigern zwischen 7.000 und 20.000 im Jahr
 Stufe IV Haltestellen mit Einsteigern zwischen 3.500 und 7.000 im Jahr
 Stufe V Haltestellen mit bis zu 3.500 Einsteiger im Jahr
 Stufe VI Haltestellen ohne vorliegende Zahlen zu Einsteigern

Haltestellen der Priorität Stufe I

lfd. Nr.	Haltestelle Stadtbusverkehr	Linien	Borde/Höhe	Boden-indikatoren	Bank	Abfall-Behälter	FGU	Einsteiger/Jahr
18	Markt	201, 203, 204, 205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	nicht vorhanden	106.218
19	Clara-Zetkin-Straße Ri. KMG	201	Sonderborde 18 cm	LS vorhanden, es fehlen AF, EF	vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	59.533
20	Lindenallee Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	49.279
78	GWG Koppelweg	204	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.

Tabelle 3: Haltestellen mit mehr als 40.000 Einsteiger pro Jahr

An insgesamt 3 Haltestellen liegt die Anzahl bei über 40.000 Einsteiger im Jahr. Als Haltestelle für behinderte Menschen wird die „GWG Koppelweg“ aufgrund der Dringlichkeit eines barrierefreien Ausbaus auch der Prioritätsstufe I zugeordnet. Die Voraussetzungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit an den Haltestellen sind sehr unterschiedlich. Lediglich die Haltestelle „Clara-Zetkin-Straße“ verfügt bereits über Sonderborde für Niederflurbusse. Die Bodenindikatoren an der Haltestelle sind unvollständig und entsprechen nicht dem Regelwerk. Die anderen 3 Haltestellen erfüllen aktuell nicht die Voraussetzungen eines barrierefreien Ausbaus. Für die Haltestelle „Markt“ im Sanierungsgebiet Altstadt liegt die Entwurfsplanung vor, welche durch die Stadtvertretung im Juni 2021 beschlossen wurde. Die Haltestelle „Markt“ ist neben dem ZOB die Haltestelle mit den meisten Ein- und Aussteigevorgängen im Stadtgebiet. Gegenwärtig sind die Mängel bezüglich der Barrierefreiheit am Markt gravierend. Mit dem Ausbau sollen diese beseitigt werden. Die Haltestelle wird voraussichtlich 2023 barrierefrei ausgebaut. Im Jahr 2022 wird ein Fördermittelantrag für die Haltestelle gestellt.

Die Haltestellen „Lindenallee“ und „GWG Koppelweg“ bedürfen eines vollständigen barrierefreien Ausbaus. Die Ausstattung mit einer digitalen Fahrgastinformationsanzeige (DFI-Anlage) erfolgt an den Haltestellen „Clara-Zetkin-Straße“ in Richtung KMG Klinikum und „Lindenallee“ Richtung Bauhof Nord. An der Haltestelle Markt ist diese bereits vorhanden. Der Standort der Anzeige wird im Zuge der Sanierung des Marktes örtlich an die neue Lage der Haltestelle angepasst.

Haltestellen der Priorität Stufe II

lfd. Nr.	Haltestelle Stadtbusverkehr	Linien	Borde/Höhe	Boden-Indikatoren	Bank	Abfall-Behälter	FGU	Einsteiger/Jahr
21	Distelberg Ri. KMG/Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	33.229
22	KMG Klinikum Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	29.313
23	Waldweg Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	21.506
24	Weinbergstraße II Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	21.346
25	Werlestraße Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	20.688

Tabelle 4: Haltestellen mit Einsteigern zwischen 20.000 und 40.000 pro Jahr

An 5 Haltestellen liegt die Anzahl der Einsteiger zwischen 20.000 bis 40.000 im Jahr. Keine der Haltestellen ist aktuell barrierefrei ausgebaut. Nur die Haltestelle „KMG Klinikum“ verfügt bereits über einen neuen Fahrgastunterstand mit einer integrierten Bank, einem erneuerten Abfallbehälter und einer DFI-Anzeige. Sonderborde und taktile Leitsysteme sind jedoch nicht vorhanden.

Die Haltestellen „Distelberg“, „Waldweg“, „Weinbergstraße II“ und „Werlestraße“ bedürfen eines barrierefreien Ausbaus, einschließlich der notwendigen Erneuerung der Ausstattung. Die Ausstattung mit einer DFI-Anzeige wird für alle 4 Haltestellen aufgrund des hohen Einsteigeranteils empfohlen. Die Entscheidung dafür trifft die Rebus GmbH. Die Haltestelle „Distelberg“ wird zusätzlich zum Stadtbusverkehr auch durch Regionalbuslinien angefahren.

Haltestellen der Priorität Stufe III

Zu den Haltestellen mit einem Aufkommen an Einsteigern zwischen 7.000 und 20.000 im Jahr gehören insgesamt 8 Haltestellen im Stadtbusliniennetz. Diese verfügen sämtlich über keine Sonderborde und Bodenindikatoren. Aktuelle sind 5 der 8 mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet, welche jedoch einer dringenden Erneuerung bedürfen.

lfd. Nr.	Haltestelle Stadtbusverkehr	Linien	Borde/Höhe	Boden- indikatoren	Bank	Abfall- behälter	FGU	Einsteiger/ Jahr
26	Parumer Weg Ri. ZOB	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	18.714
27	Gutower Straße Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	14.936
28	Weinbergstraße I Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	Nein	13.178
29	Gleviner Tor Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	11.776
30	Haus des Handwerks Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	11.182
31	Heideweg Ri. ZOB	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	9.706
32	Lindenstraße/ Gertrudenskapelle Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	8.181
33	Kiebitzweg Ri. ZOB	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	8.041

Tabelle 5: Haltestellen mit Einsteigern zwischen 7.000 und 20.000 pro Jahr

Ein Ausbau der Haltestelle „Parumer Weg“ in Fahrtrichtung ZOB ist dringend erforderlich. Im Bereich der Haltestelle befindet sich aktuell eine Bordabsenkung auf Nullniveau zur Straße, so dass ein Einsteigen in den Stadtbus für Menschen mit Handicap problematisch ist. Der Fahrgastunterstand und die Bank bedürfen einer Erneuerung. Der Ausbau der Haltestelle soll im Zusammenhang mit dem Ausbau des Parumer Weges, geplant durch den Landkreis, erfolgen. Der Landkreis plant den Ausbau der Straße für das Jahr 2023.

Die Haltestelle „Gutower Straße“ in Fahrtrichtung KMG Klinikum soll im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straße erfolgen. Der Bedarf an der Haltestelle umfasst sämtliche Ausstattung sowie die Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Auch die Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite in Richtung Bauhof-Nord (Priorität Stufe V) wird im Zusammenhang mit der Straße ausgebaut. Neben der Barrierefreiheit ist die Berücksichtigung des fehlenden Fahrgastunterstandes geplant. Für beide Haltestellen in der Gutower Straße wird ein Antrag auf Förderung im Jahr 2021 gestellt.

Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Weinbergstraße I“ in Fahrtrichtung KMG Klinikum ist aufgrund der Vielzahl an Grundstückszufahrten sowie Eingänge in die Wohnhäuser problematisch. Eine Lösung kann hier nur im Zusammenhang mit der Gesamtplanung der Weinbergstraße gefunden werden. Um einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle umsetzen zu können, müsste die Haltestelle in ihrer Lage verändert werden. Aktuell befindet sie sich genau zwischen zwei Grundstückszufahrten.

An der Haltestelle „Gleviner Tor“ in Richtung Bauhof-Nord sind Sonderborde, Bodenindikatoren, ein neuer Fahrgastunterstand und ein Abfallbehälter erforderlich. Die Haltestelle wird neben den Stadtbuslinien 201 und 204 durch den Schulbusverkehr angefahren.

Die Haltestelle „Haus des Handwerks“ bedarf eines Komplettausbaus. Die Leistungen umfassen Sonderborde, Bodenindikatoren, Fahrgastunterstand mit Bank, Abfallbehälter und die Beleuchtung des Haltestellenbereiches. Ein Antrag auf Förderung wurde für 2021 gestellt. Die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgt noch 2021. Der Zuwendungsbescheid ergeht noch 2021 an die Barlachstadt.

Die Haltestelle „Heideweg“ in Fahrtrichtung ZOB verfügt über keine eigenständige Wartefläche. Dafür müsste eine Teilfläche des angrenzenden Grundstücks der Wohnungsgesellschaft in Anspruch genommen werden. Mit 9.706 Einsteigern im Jahr wird die Haltestelle so den Anforderungen nicht gerecht. Ein Fahrgastunterstand ist nicht vorhanden, sollte aber zur Verfügung stehen. Eine Bank ist gegenwärtig aufgrund der beengten Platzverhältnisse ebenfalls nicht vorhanden.

Die Haltestelle „Lindenstraße“ in Richtung Bauhof-Nord ist als Busbucht angelegt. Sie wird im Taktverkehr durch die Stadtbuslinie 201 und 203 bedient und befindet sich in unmittelbarer Lage zur Gertrudenkapelle, welche ein beliebtes Ziel für Touristen der Barlachstadt ist. Darüber hinaus besitzt die Haltestelle Bedeutung als Schulbushaltestelle für das John Brinckman Gymnasium. Es bedarf eines kompletten Ausbaus der Haltestelle, damit sowohl die Barrierefreiheit gewährleistet, als auch in der Ausstattung einen Fahrgastunterstand mit Bank und einen Abfallbehälter berücksichtigt. Damit der Ausbaustandard den Ansprüchen gerecht wird, sollte die Haltestelle als Variante am Fahrbahnrand ausgebaut werden.

Die Haltestelle „Kiebitzweg“ in Fahrtrichtung ZOB kann aufgrund von zwei unmittelbar aufeinander folgenden Grundstückszufahrten am jetzigen Standort nicht barrierefrei ausgebaut werden. Zwischen den Zufahrten befinden sich abzüglich der Absenker lediglich 5 m Borde mit einer aktuellen Ansichtshöhe von 12 cm. Sonderborde mit 18 cm sind für eine Standardhaltestelle von mindestens 12 m Länge nicht umsetzbar. Eine Lageveränderung im unmittelbaren Umfeld ist zu prüfen.

Haltestellen der Priorität Stufe IV

Die Haltestellen des Stadtbusverkehrs in der Priorität Stufe IV weisen Einsteigerzahlen zwischen 3.500 und 7.000 im Jahr auf. Darunter fallen insgesamt 6 Haltestellen, welche alle aktuell nicht barrierefrei sind. Drei der Haltestellen sind gegenwärtig ohne Fahrgastunterstand ausgestattet.

lfd. Nr.	Haltestelle Stadtbusverkehr	Linien	Borde/Höhe	Boden- indikatoren	Bank	Abfall- Behälter	FGU	Einsteiger/ Jahr
33	Bauhof Ri. KMG	201	keine Sonder- borde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	6.231
34	Plauer Straße Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonder- borde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	5.440
35	Suckower Platz Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonder- borde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	4.863
36	Neuwieder Weg Ri. KMG	201	keine Sonder- borde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	4.079
37	Bauhof Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonder- borde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	4.013
38	Schweriner Straße Ri. ZOB	203	keine Sonder- borde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	3.617

Tabelle 6: Haltestellen mit Einsteigern zwischen 3.500 und 7.000 pro Jahr

Die Haltestellen „Bauhof“ in Fahrtrichtung KMG Klinikum und „Suckower Platz“ sind im vollen Umfang auszubauen und neu auszustatten.

An der Haltestelle „Plauer Straße“ in Fahrtrichtung Bauhof Nord sind Sonderborde, Bodenindikatoren einzubauen sowie die Ausstattung zu erneuern. Die Haltestelle ist als Busbucht angelegt. Die Haltestelle ist Bestandteil der Fördermittelantrages 2021. Die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgt noch 2021.

Die Haltestelle „Neuwieder Weg“ ist im Rahmen der Planung Wallensteinstraße mit einzubeziehen. Gegenwärtig entspricht sie nicht den Anforderungen einer barrierefreien Nutzung. Im Zuge der Planung sind die Möglichkeiten für die Bereitstellung einer Haltestelle, welche den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht wird, zu prüfen. Gegenwärtig sind die Platzverhältnisse sehr beengt. Der Gehweg an der Haltestelle ist gleichzeitig auch Wartebereich für die Nutzer des Stadtbusverkehrs.

An der Haltestelle „Bauhof“ in Fahrtrichtung Bauhof-Nord umfasst der Bedarf die Ausstattung mit Sonderborden, Bodenindikatoren, einem Fahrgastunterstand einschließlich einer Bank sowie die Versetzung des Abfallbehälters in die Nebenanlagen.

Die Haltestelle „Schweriner Straße“ in Fahrtrichtung ZOB ist mit Sonderborden auszustatten. Es sind Bodenindikatoren und ein Fahrgastunterstand zu ergänzen. Die Straßenleuchte bedarf einer geringfügigen Umsetzung, um Platz für den Fahrgastunterstand zu haben. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse ist eine schmalere Form eines Fahrgastunterstandes vorzusehen.

Haltestellen der Priorität Stufe V

In der Stufe V sind die Haltestellen berücksichtigt, an denen die Zahl der Einsteiger zwischen 1 und 3.500 liegt. Aufgrund des Bedienungsaufkommens der Haltestellen im Stadtbusverkehr fallen diese unter die Kategorie 2.

Sonderborde sind lediglich an der Haltestelle „Clara-Zetkin-Straße“ in Fahrtrichtung Bauhof-Nord vorhanden. Die bereits existierenden Bodenindikatoren entsprechen nicht dem Regelwerk und sind deshalb entsprechend zu vervollständigen. An der Haltestelle befinden sich ein Papierkorb und Fahrradbügel. Aufgrund der unmittelbaren Lage am Imbiss Südtreff ist ein Fahrgastunterstand nicht vorhanden. Die Platzverhältnisse lassen die Aufstellung eines FGU nicht zu. Der Standort wird um eine Bank bzw. alternativ 2 Stehsitze ergänzt.

Die Haltestelle „Ringstraße“ in Fahrtrichtung Bauhof-Nord verfügt über keine Sonderborde, ist aber bereits mit Bodenindikatoren ausgestattet. Der Auffindestreifen an der Haltestelle ist jedoch unvollständig, da der Gehweg nicht mit einbezogen wurde. Ein Auffinden für Blinde ist somit nicht gegeben. Bodenindikatoren sind zu ergänzen. Die Haltestelle „Ringstraße“ ist mit einer Bank und einem Abfallbehälter ausgestattet. Ein Fahrgastunterstand ist an der Haltestelle nicht vorhanden. Zwar fällt die Anzahl der Einsteiger verhältnismäßig gering aus, grundsätzlich wird aber empfohlen, dass die Haltestellen im Stadtbusverkehr der Kategorie 2 mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet werden.

Die Haltestelle „Tannenhof“ bedarf eines vollständigen Ausbaus. Gegenwärtig sind dort nur ein Haltestellenschild und der Fahrplanaushang vorhanden. Der Wartebereich neben dem vorhandenen Gehweg ist unbefestigt.

Ein vollständiger Ausbau ist auch an der Haltestelle „Neue Straße“ notwendig. So verfügt auch diese lediglich über das Haltestellenschild mit Fahrplaninformation. Die „Neue Straße“ wird durch die Linie 201 angefahren.

Die Haltestelle „Falkenflucht“ in Richtung KMG Klinikum kann aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse nicht als Standardhaltestelle von 12 m Länge ausgestattet werden. Sonderborde kommen somit nur auf der räumlich beschränkten Länge zum Einsatz. Diese beträgt ca. 6 m. Im Anschluss an die Haltestelle befinden sich jeweils Grundstückszufahrten. Für die Haltestelle wird die Ausstattung mit einem Fahrgastunterstand vorgesehen. Entsprechende kleinere Fahrgastunterstände, die für die Haltestelle geeignet sind, stehen durch verschiedene Hersteller zur Verfügung.

lfd. Nr.	Haltestelle Stadtbusverkehr	Linien	Borde/Höhe	Boden- indikatoren	Bank	Abfall- behälter	FGU	Einsteiger/ Jahr
39	Tannenhof Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	3.218
40	Neue Straße Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	3.022
41	Falkenflucht Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	2.825
42	Lindbruch/Hagebau- markt Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	2.127
43	Clara-Zetkin-Straße Ri. Bauhof Nord	201	Sonderborde 18 cm	LS vorh., es fehlen AF, EF	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	2.054
44	Weinbergstraße I Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	1.982
45	Am Suckower Graben Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	1.856
46	Weinbergstraße II Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	1.129
47	Gutower Straße Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	1.053
48	Bleicherstraße Ri. ZOB	201, 203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	vorhanden mangelhaft	1.004
49	Bredentiner Weg Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	nicht vorhanden	822
50	Schwaaner Straße Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	741
51	Lindbruch/Wolfskrö- gen Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	681
52	Ringstraße Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	548
53	Kiebitzweg Ri. Parumer Weg	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	458
54	Bredentiner Straße Ri. KMG	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	401
55	Lindenstraße/ Gertru- denkapelle Ri. ZOB	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	381
57	Heideweg Ri. Parumer Weg	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nicht vorhanden	60
58	Parumer Weg	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	44

Tabelle 7: Haltestellen mit Einsteigern zwischen 1 und 3.500 pro Jahr

Im Gewerbegebiet (GWG) Lindbruch befindet sich die Haltestelle „Lindbruch/Hagebaumarkt“. Diese wird zwischen 8:00 und 19:00 Uhr einmal stündlich im Taktverkehr angefahren. An der Haltestelle sind Sonderborde und Bodenindikatoren vorzusehen. Ein Fahrgastunterstand sowie ein Abfallbehälter stehen aktuell den Fahrgästen nicht zur Verfügung. Ein Wetterschutz für die Wartenden wird für den Standort als notwendig angesehen.

An der Haltestelle „Weinbergstraße I“ in Fahrtrichtung Bauhof-Nord bestehen wie an der Haltestelle in der Gegenrichtung beschränkte Platzverhältnisse. Die Haltestelle wird auch im Rahmen des Schülerverkehrs genutzt. Konkrete Lösungen sind im Rahmen der Gesamtplanung der Weinbergstraße herauszuarbeiten. Der Bedarf umfasst Sonderborde, Bodenindikatoren und einen Papierkorb. Eine Bank ist am Standort vorhanden. Sollte auch bei den eingeschränkten Platzverhältnissen ein Fahrgastunterstand umsetzbar sein, dann ist eine passende Bank entsprechend zu integrieren. Die Haltestelle ist entsprechend auszuleuchten.

Die Haltestelle „Am Suckower Graben“ ist als Busbucht an der B 103/ B104 angelegt. Sonderborde und Bodenindikatoren sind nicht vorhanden. Sie verfügt über eine Ausstattung, zu der ein FGU, eine Bank und ein Papierkorb gehören. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich eine Straßenleuchte. Sämtliche Ausstattungsgegenstände sind mangelhaft und bedürfen einer Erneuerung.

An der Weinbergstraße befindet sich zwischen der Einmündung DSF und dem Kreisverkehr Clara-Zetkin-Straße die Haltestelle „Weinbergstraße II“ in Fahrtrichtung Bauhof-Nord. Die Platzverhältnisse sind eingeschränkt. An der Haltestelle sind Sonderborde, Bodenindikatoren sowie ein FGU mit einer integrierten Bank erforderlich. Die Planung und der Ausbau sollten im Zuge des grundhaften Ausbaus der Weinbergstraße mit vorgenommen werden. Für die Ausleuchtung der Haltestelle ist eine Straßenleuchte vorzusehen.

Die Haltestelle „Gutower Straße“ in Fahrtrichtung Bauhof-Nord befindet sich unmittelbar am Gehweg und verfügt aufgrund der geringen Platzverhältnisse über keinen darüber hinausgehenden Wartebereich. Am Standort wird es schwierig werden, einen Fahrgastunterstand als auch eine Sitzgelegenheit zu berücksichtigen. Mit der Planung Gutower Straße sind konkrete Lösungsansätze herausgearbeitet worden. Ein Fördermittelantrag wird noch 2021 gestellt.

An der B 104 in Fahrtrichtung ZOB befindet sich die Haltestelle „Bleicherstraße“. Sie wird durch den Stadtbusverkehr als auch durch Regionalbuslinien angefahren. Die als Busbucht angelegte Haltestelle ist mit Sonderborden, Bodenindikatoren, einem neuen Fahrgastunterstand und einer Sitzbank auszubauen. Die Haltestelle ist Bestandteil des Fördermittelantrages 2021.

Die Haltestelle „Bredentiner Weg“ auf Höhe des Modemarktes Adler wird zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr einmal stündlich bedient. Das entspricht genau 13 Anfahrten der Haltestelle durch die Linie 201 von Montag bis Freitag. Die Haltestelle ist mit Sonderborden und Bodenindikatoren auszustatten. Die vorhandene Bank ist zu ersetzen und ein Abfallbehälter zu ergänzen.

Die Ausstattung mit einem Fahrgastunterstand wird empfohlen, da der Taktverkehr nicht dichter verkehrt und somit die Wartezeiten nicht unerheblich sind.

Die Haltestelle „Schwaaner Straße“ befindet sich innerhalb einer leichten Kurve. Für den Einsatz von Sonderborden ist auf der Länge des vorgesehenen Einsatzes ein gerader Streckenverlauf erforderlich, was in der Planung zu klären wäre. Die Haltestelle ist um Bodenindikatoren, einem Abfallbehälter und Sitzmöglichkeiten zu ergänzen. Ein Fahrgastunterstand wird empfohlen, bedarf bezüglich der Realisierbarkeit jedoch noch einer Prüfung.

Mit Sonderborden, Bodenindikatoren, einem FGU mit einer Bank sowie einem Abfallbehälter ist die Haltestelle „Lindbruch/Wolfskrögen“ auszustatten.

Die beidseitigen Haltestellen „Kiebitzweg“ sind mit Sonderborden und Bodenindikatoren auszustatten und um einen Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten zu ergänzen.

In der Bredentiner Straße ist die gleichnamige Haltestelle mit Sonderborden und Bodenindikatoren auszustatten. Eine Bank und ein Abfallbehälter sind zu ergänzen. Auf einen Fahrgastunterstand sollte aufgrund der unzureichenden Platzverhältnisse und des geringen Anteils an Einsteigern verzichtet werden. Die Haltestelle wird montags bis freitags 13-mal durch die Linie 201 bedient.

Die Haltestelle „Lindenstraße“ in Fahrtrichtung ZOB befindet sich in Verlängerung der Kleinen Wallstraße. Sie wurde als Bedarfshaltestelle am Gehweg eingerichtet. Sonderborde und Bodenindikatoren können im betreffenden Bereich nicht eingebaut werden. Eine planerische und bauliche Lösung für die Haltestelle „Lindenstraße“ kann erst im Zusammenhang mit der Planung eines grundhaften Ausbaus der Lindenstraße berücksichtigt werden.

Die Haltestellen „Heideweg“ und „Parumer Weg“ sind mit Sonderborden und Bodenindikatoren auszustatten. Darüber hinaus ist eine Bank an beiden Haltestellen zu ergänzen sowie ein Abfallbehälter an der Haltestelle „Parumer Weg“ aufzustellen. Über die Ausstattung mit einem Fahrgastunterstand ist im Zuge der Planung zu befinden. Die Anzahl an Einsteigern ist aktuell gering.

Haltestellen der Priorität Stufe VI

Zu den Haltestellen des Stadtbusverkehrs in der Stufe VI gehören alle die Haltestellen, für welche keine Angaben zur Anzahl der einsteigenden Fahrgäste vorliegen. Das sind insbesondere die Haltestellen der Linien 204 und 205, deren Bedienungshäufigkeit im Stadtbusverkehr gering ausfällt.

lfd. Nr.	Haltestelle Stadtbusverkehr	Linien	Borde/Höhe	Boden- indikatoren	Bank	Abfall- behälter	FGU	Einsteiger/ Jahr
59	Bockhorst Ri. stadteinwärts	204	Borde 18 cm	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	mangel- haft	k.A.
60	Bockhorst Ri. GWG	204, 205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.
61	Niklotstadion Ri. stadteinwärts	204, 205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	mangel- haft	k.A.
62	Niklotstadion Ri. stadtauswärts	204, 205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	Nein	k.A.
63	Glasewitzer Burg Ri. GWG	204, 205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.
64	Glasewitzer Burg Ri. stadteinwärts	204, 205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.
65	Feldstraße Ri. Parumer Weg	205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	Nein	k.A.
66	Feldstraße Ri. ZOB	205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.
67	Ulrichplatz Ri. Parumer Weg	205	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	Nein	k.A.
68	LFZ "Hören" Ri. stadteinwärts	204, 205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	mangel- haft	k.A.
69	LFZ "Hören" Ri. stadtauswärts	204, 205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	mangel- haft	k.A.
70	Goldberger Straße Ri. stadteinwärts	204	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	mangel- haft	k.A.
71	FHS Goldberger Str. Ri. Bauhof Nord	201	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.
72	Wildpark M-V	205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	mangel- haft	k.A.
73	Hotel Am Tierpark	204, 205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	nicht vorhanden	mangel- haft	k.A.
74	Bleicherstraße Ri. GWG	204, 205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	Nein	k.A.
75	Franz-Parr-Platz Ri. KMG	201, 204, 205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	Nein	k.A.
76	Neukruger Straße Ri. GWG	204, 205	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.
77	GWG Am Aufragen	204	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.
79	Schweriner Straße Ri. Parumer Weg	203	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Nein	k.A.

Tabelle 8: Haltestellen im Stadtbusverkehr ohne Angaben zu den Einsteigern

Die Haltestelle „Schweriner Straße“ der Linie 203 wurde erst 2018 zusätzlich eingerichtet, so dass noch keine Werte vorlagen und die Haltestelle „FHS Goldberger Straße“ wird am Tag nur einmal durch die Linie 201 in der Frühspitze vom ZOB kommend angefahren. In der Summe handelt es sich um insgesamt 20 Haltestellen.

Aktuell ist keine der Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut. Bezug nehmend auf die Borde sind 9 Haltestellen mit Hochborden ausgestattet, die eine Ansichtshöhe von 18 cm besitzen und somit geeignet sind. Alle anderen 11 Haltestellen sind noch mit Sonderborden auszustatten.

Bodenindikatoren sind an allen 20 Haltestellen nicht vorhanden. Aufgrund unterschiedlicher zur Verfügung stehender Platzverhältnisse an den Haltestellen, sind die Lösungen für den Einsatz von Bodenindikatoren im Einzelfall zu planen.

Der notwendige Umfang zur Ausstattung der Haltestellen ist in der Tabelle 8 zusammengestellt.

Für Haltestellen, die bisher mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet sind sowie Haltestellen die stadteinwärts durch die Stadtbuslinien 204 und 205 bedient werden, ist im Zuge des Ausbaus ein Fahrgastunterstand (FGU) mit vorzusehen. Dieser dient den Wartenden als Wetterschutzeinrichtung. Haltestellen ohne FGU werden entweder nur als Ausstiegshaltestelle genutzt oder die geringen Platzverhältnisse lassen eine Aufstellung nicht zu. Am Standort Franz-Parr-Platz wird die Aufstellung eines FGU empfohlen. Der Ausbau dieser Haltestelle ist innerhalb der Gesamtplanung des Franz-Parr-Platzes im Sanierungsgebiet Altstadt zu berücksichtigen.

6.2 Haltestellen im Regionalverkehr (RV)

Zusätzlich zu den Haltestellen des Stadtbusverkehrs gibt es weitere, welche durch den Regional- und Schülerbusverkehr angefahren werden. Dazu gehören innerhalb der Gemarkung Güstrow insgesamt 29 Haltestellen (lfd. Nr. 80 bis 108). Diese befinden sich sowohl im Stadtgebiet als auch in den Ortsteilen der Barlachstadt mit Suckow, Klueß und Neu Strenz sowie teilweise außerhalb des Stadtgebiets jedoch innerhalb der Gemarkung Güstrow.

An den Haltestellen finden keine Umsteigevorgänge statt. Die Bedienungshäufigkeit an den Haltestellen ist davon abhängig, wieviel Linien pro Tag und Richtung diese anfahren. Grundsätzlich lassen sich alle diese Haltestellen der Kategorie 1 (siehe Punkt 5) zuordnen. Zahlen zu den Ein- bzw. Aussteigern liegen von den Haltestellen nicht vor. Zur erforderlichen Ausstattung der Haltestellen gehören eine befestigte barrierefreie Wartefläche, ein taktiles Leitsystem, Sonderborde mit einer Ansichtshöhe von 18 cm sowie ein Haltestellenmast mit Verkehrszeichen 224 „Haltestelle“ und ein Aushangkasten mit den Fahrplaninformationen. Beleuchtung ist dort zur berücksichtigen, wo die Voraussetzungen durch Stromversorgung gegeben sind.

Ausstattungs-elemente wie ein Abfallbehälter, Fahrradabstellmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten und einen Fahrgastunterstand sind als Bedarfsausstattung für die jeweiligen Haltestellen zu prüfen. Hierbei handelt es sich in begründeten Fällen um Einzelfallentscheidungen.

Aktuell sind 4 der 29 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. So verfügen die Haltestellen „Suckow“, „Ärztehaus Goldberger Straße“ und „Klueß“ beidseitig der Krakower Chaussee über Sonderborde für Niederflurbusse und Bodenindikatoren.

Die Haltestelle „Suckow“ befindet sich im Ortsteil Suckow. Dort lebten 463 Einwohner mit Stand 31.12.2020. Aufgrund der Bedeutung der Haltestelle für den Schülerverkehr wurde sie mit einem Fahrgastunterstand, einer Bank und einem Papierkorb ausgestattet. Zur Erreichbarkeit der Haltestelle wurde eine barrierefreie Querung der Güstrower Straße sowie als Anbindung an die Dorfstraße ein Gehweg gebaut.

Die Haltestelle „Ärztehaus Goldberger Straße“ in der Clara-Zetkin-Straße wird im Regional und Schülerverkehr durch die Linie 260 Güstrow – Zehna - Lohmen zweimal am Tag angefahren. Ein Papierkorb sowie eine Haltestellenbeleuchtung sind vorhanden. Der Standort ist durch eine Bank zu ergänzen. Ein Fahrgastunterstand ist unter den gegebenen Bedingungen nicht erforderlich.

Die beidseitigen Haltestellen „Klueß“ an der B 104 sind im Jahr 2020 barrierefrei ausgebaut worden. Dazu gehörten Sonderborde, Bodenindikatoren, Bänke, Papierkorb, ein neuer Fahrgastunterstand auf der Ostseite und eine bis dahin fehlende Straßenleuchte auf der Westseite. Die Haltestelle auf der Westseite soll zudem im Jahr 2022 noch um einen Fahrgastunterstand auf der bereits dafür hergestellten Fläche ergänzt werden.

Von den anderen Haltestellen verfügen die beidseitigen Haltestellen Dehmer Weg an der Landesstraße L 14 über Borde mit einer Höhe von 18 cm. Die Haltestellen werden 6-mal pro Tag und Richtung bedient. Über Ein- und Aussteiger liegen keine Erkenntnisse vor. Bebauung im Bereich der Haltestelle ist nicht vorhanden. Der Ortsteil Dehmen der Gemeinde Glasewitz ist ca. 1,4 km von den beiden Haltestellen entfernt. Anschlüsse in Form von Geh- oder Radwegen sind gegenwärtig im Bereich der Haltestellen nicht vorhanden. Damit sind die Voraussetzungen für die Erreichbarkeit der Haltestellen für Menschen mit Handicap nicht gegeben. Der Ausstattungsaufwand an den beiden Haltestellen wird auf die Berücksichtigung eines Auffindestreifens im Bereich des Einstieges beschränkt. Über Ausstattungselemente wie Abfallbehälter, eine Bank, Fahrradabstellmöglichkeiten und einen Fahrgastunterstand ist zum Zeitpunkt der Planung zu befinden.

lfd. Nr.	Haltestelle Regionalbusverkehr	Borde/Höhe	Boden- indikatoren	Bank	Abfallbehälter	FGU
80	Suckow	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden
81	Ärztehaus Goldberger Str. (Clara-Zetkin-Straße)	Sonderborde 18 cm	EF, LS vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nein
82	Klueß Ri. Güstrow	Sonderborde 18 cm	AF, EF, LS vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden
83	Klueß Ri. Teterow/Krakow a. See	Sonderborde 18 cm	AF vorhanden	vorhanden	vorhanden	geplant
84	Dehmer Weg Ri. Güstrow	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
85	Dehmer Weg Ri. Glasewitz	Borde 18 cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
86	Goldberger Straße Ri. stadtauswärts	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft
87	Neu Strenz Ri. Güstrow	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden mangelhaft
88	Klueß Sandweg Schülerverkehr	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft	vorhanden mangelhaft
89	Insee Badestrand Ri. Güstrow	keine Sonderborde	nicht vorhanden	vorhanden mangelhaft	vorhanden	nein
90	Insee Badestrand Ri. Mühl Rosin	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nein
91	OASE	keine Borde vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nein
92	Wendenstraße Schülerverkehr Westseite	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nein
93	Wendenstraße Schülerverkehr Ostseite	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	vorhanden	nein
94	Barlach-Atelier-Haus Ri. Güstrow	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
95	Barlach-Atelier-Haus Ri. Mühl Rosin	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
96	Devwinkel Ri. Güstrow	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
97	Devwinkel Ri. Teterow	Keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
98	Gleviner Burg Ri. Güstrow	keine Borde vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
99	Gleviner Burg Ri. Mühl Rosin	keine Borde vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
100	Klueß Ausbau Ri. Krakow a. See	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
101	Klueß Ausbau Ri. Güstrow	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
102	Neue Straße Ri. Schwaaner Straße	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
103	Neu Strenz	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
104	Schabernack Ri. Güstrow	keine Borde vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein

lfd. Nr.	Haltestelle Regionalbusverkehr	Borde/Höhe	Boden- Indikatoren	Bank	Abfallbehälter	FGU
105	Zuckerberg Ri. stadteinwärts	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
106	Zuckerberg Ri. Neu Strenz	keine WF vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
107	Stavenslust Ri. Güstrow	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein
108	Stavenslust Ri. Krakow a. See	keine Sonderborde	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nein

Tabelle 9: Haltestellen im Regionalbusverkehr

Die Haltestelle „Goldberger Straße“ in Fahrtrichtung stadtauswärts ist mit einem veralteten Fahrgastunterstand in Betonbauweise ausgestattet. Dieser sowie die Bank und der Abfallbehälter sind vom Zustand mangelhaft. Aufgrund der Lage zum Ärztehaus ist der Umfang an Ausstattung an der Haltestelle auch künftig vorzuhalten. Die Haltestelle ist mit Sonderborden und Bodenindikatoren auszustatten.

An der Haltestelle im Ortsteil Neu Strenz sind Sonderborde, Bodenindikatoren, eine Fahrgastunterstand mit Bank und ein Abfallbehälter erforderlich.

Im Sandweg in Klueß befindet sich eine Haltestelle des Schülerbusverkehrs. Die Haltestelle besitzt nur eine untergeordnete Bedeutung, da durch den Linienverkehr die beiden anderen Haltestellen an der B 104 angefahren werden. Der Bedarf an der Haltestelle umfasst Sonderborde, einen Auffindestreifen, einen neuen FGU mit Bank sowie einen Abfallbehälter.

Die beidseitige Haltestellen „Insensee“ mit touristischer Bedeutung bedürfen eines barrierefreien Ausbaus. Die Leistungen umfassen Sonderborde, Bodenindikatoren sowie eine Bank.

Die OASE wird im Linienverkehr angefahren, eine Haltestelle im baulichen Sinne ist aber nicht vorhanden. Die Busse halten bisher direkt vor dem Eingang. Im Rahmen einer Planung ist der genaue Standort zu klären. Zum Umfang gehört ein kompletter barrierefreier Ausbau der Haltestelle.

In der Wendenstraße befinden sich beidseitig je eine Schulbushaltestelle. Diese sind mit Sonderborden und einen Auffindestreifen auszustatten.

Die beiden Haltestellen am Bachlach-Atelierhaus befinden sich in unterschiedlichen Zuständen. So ist die Haltestelle in Fahrtrichtung Güstrow baulich nicht ausgebildet, sondern es steht lediglich ein Haltestellenmast am unbefestigten Fahrbahnrand. Im Haltestellenbereich auf der gegenüberliegenden Seite ist die Haltestelle als Busbucht so ausgelegt, dass sie auch zum Parken durch Touristenbusse genutzt werden kann. Als bauliche Maßnahmen sind an beiden Haltestellen Sonderborde, taktile Auffindestreifen, Abfallbehälter und eine Bank (stadteinwärts) als Bedarf zu berücksichtigen.

Die Haltestellen Dewinkel, welche sich beidseitig an der B 104 Richtung Teterow befinden, sind mit Sonderborden und Auffindestreifen nachzurüsten. Auf eine Ausstattung darüber hinaus kann verzichtet werden.

Die beidseitigen Haltestellen Gleviner Burg an der Kreisstraße K 11 sind nur durch die Haltestellenschilder zu erkennen. Baulich sind keine Haltestellen vorhanden. Im Rahmen einer Planung sind die Möglichkeiten herauszuarbeiten und mit dem Landkreis als Baulastträger der Kreisstraße abzustimmen. Zu berücksichtigen sind Sonderborde, Wartebereiche sowie Auffindestreifen.

Zu den Haltestellen im Stadtgebiet gehören auch die beiden Haltestellen „Klueß, Ausbau“. Baulich verfügen die Haltestellen über gepflasterte Wartebereiche. Diese sind nicht über straßenbegleitende Gehwege zu erreichen. Fußgänger gehen am Straßenrand entlang, um zu den Haltestellen zu gelangen. Beide Haltestellen sind mit Sonderborden und Auffindestreifen auszustatten, sowie im Rampenbereich um Pflasterungen zu ergänzen.

Die Haltestelle „Neue Straße“ in Fahrtrichtung Schwaaner Straße ist mit Sonderborden einem gepflasterten Wartebereich und einem Auffindestreifen auszustatten.

Die Haltestelle „Neu Strenz“ in Richtung Strenz wird aktuell nicht angefahren, da die Straße zwischen Neu Strenz und Strenz aufgrund des Zustandes nicht befahren werden kann. Ein Ausbau der Haltestelle wird gegenwärtig nicht empfohlen. Er sollte zeitlich an einen Ausbau der Verbindung zwischen Strenz und Neu Strenz geknüpft werden.

Die Haltestelle „Schabernack“ an der Jugendherberge besteht nur aus einem Haltestellenmast und keiner baulichen Anlage. Die Anforderungen umfassen Sonderborde, Wartebereich und Auffindestreifen.

Die Haltestellen „Zuckerberg“ sind mit Sonderborden, einem Wartebereich in Fahrtrichtung Neu Strenz und Auffindestreifen auszustatten.

An den Haltestellen Stavenslust sind Sonderborde, ein Auffindestreifen und Pflasterungen in den Rampenbereichen zu ergänzen.

6.3 Gesamtfinanzierungsbedarf für die Haltestellen der Barlachstadt

Die noch nicht barrierefreien Haltestellen in der Baulast der Barlachstadt können nur schrittweise ausgebaut werden. So beläuft sich der geschätzte Finanzbedarf für die noch nicht in Planung befindlichen Haltestellen auf **insgesamt 1.504.100,00 €-brutto-**. Das Investitionsvolumen umfasst 87 Haltestellen, die gegenwärtig nicht den Anforderungen an barrierefreien Haltestellen entsprechen. Von diesen 87 Haltestellen werden 62 Haltestellen durch den Stadtbusverkehr angefahren, weitere 25 Haltestellen werden durch Regionalbuslinien bedient.

Allein die Baukosten für den barrierefreien Ausbau der **Haltestellen des Stadtbusverkehrs** betragen geschätzt insgesamt **1.273.800,00 € -brutto-**. Im Mittel entspricht das einem Finanzbedarf von rund 20.500,00 € brutto pro Haltestelle (Mittelwert). Der hohe Investitionsbedarf begründet sich insbesondere durch die baulich aufwendigeren Ausführungen barrierefreier Haltestellen im innerstädtischen bebauten Bereich. Häufig sind Lösungen erforderlich, die einen technisch höheren Aufwand in der Entwässerung des Wartebereichs bedingen oder wo aufgrund der örtlichen Einbindung der Haltestelle die Kosten höher ausfallen, als bei Haltestellen im freien unbebauten Bereich. Dies galt es in den Kostenschätzungen entsprechend zu berücksichtigen.

In den Schätzungen der Baukosten sind die Baustelleneinrichtung, Aufbrucharbeiten, Erdarbeiten, Pflasterarbeiten, Ausstattung, Beleuchtung und Markierung enthalten.

Durch die geschickte Verknüpfung von Haltestellen im Bauprogramm, wie zum Beispiel von gegenüberliegenden Haltestellen, können Baukosten in den Positionen der Baustelleneinrichtung günstiger ausfallen. Das blieb aktuell unberücksichtigt. Für jede Haltestelle wurde eine eigene Baustelleneinrichtung in den Kosten angesetzt. Eine Realisierung von Haltestellen im Zusammenhang mit einer ohnehin geplanten Straßenausbaumaßnahme würde ebenfalls Einfluss auf den tatsächlichen Finanzbedarf der Haltestelle haben. Auch dieser Aspekt wird im Haltestellenkonzept nicht berücksichtigt. Damit wurde der ungünstigste Fall des Finanzbedarfs für die Haltestellen zugrunde gelegt.

7 Umsetzung

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten wird es nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen dem Konzept entsprechend auszustatten. Die Umsetzung des Haltestellenkonzeptes kann nach verschiedenen Strategien erfolgen. Empfohlen wird eine Umsetzung, welche die Bedeutung der Haltestellen berücksichtigt. Eine Rolle spielen dabei die Zahlen der Einsteiger an den Haltestellen. Der Ausbau der Haltestellen des Stadtbusverkehrs ist dabei dringlicher als die des Regionalverkehrs. Bei der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass Synergien durch Einbeziehung von geplanten Straßenbaumaßnahmen genutzt werden. Dies ist zum Beispiel am Markt, in der Gutower Straße oder der Wallensteinstraße der Fall, um nur einige Beispiele zu nennen. Darüber hinaus sind im jährlichen Ausbauprogramm gegenüberliegende Haltestellen zusammenzufassen, auch wenn die Anzahl der Einsteiger ungleich groß ist. Diese Herangehensweise wurde zurückliegend bereits in der Eisenbahnstraße praktiziert und ist in der Umsetzung deutlich wirtschaftlicher. Zwischen dem Maßnahmeplan für den Aus- und Neubau von Straßen, Wegen und Plätzen und dem Haltestellenkonzept erfolgt eine enge Abstimmung bezüglich zeitliche der Planung und Realisierung. Für den Ausbau der Haltestellen werden entsprechend der Möglichkeiten Fördermittel beantragt.

Die IST-Zustände an den Haltestellen wurden erfasst und die Bedarfe zum Erreichen des Soll-Zustandes durch Kostenschätzungen untersetzt. Die Grundlagen für die empfohlene Ausstattung der Haltestellen sind

- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum,
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum,
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- das Haltestellenkonzept des Landkreises Rostock,
- das Handbuch „IM DETAIL – Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum“.

Diese werden bei der Planung der jeweiligen Haltestellen herangezogen und angewendet.

Güstrow, Dezember 2021