



<b>Beschlussvorlage</b>	Vorlage-Nr: VO/2016/831	
Federführend: FD 5.1 Gebäudemanagement	Status: öffentlich Datum: 05.04.2016 Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin Bearbeiter/in: Paulsen, Hans-Joachim	
Mitwirkend:	<b>öffentliche Beschlussvorlage</b>	
<b>Konzept zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen an Kreisstraßen</b>		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Umwelt- und Bauausschuss	Beratung

### Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Bauausschuss beauftragt die Verwaltung, ein Konzept zum barrierefreien Ausbau jener Bushaltestellen an Kreisstraßen zu erarbeiten, für die der Kreis Rendsburg-Eckernförde zuständig ist.

### 1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

### 2. Sachverhalt:

Die UN-Behindertenrechtskonvention und die darauf aufbauenden Gesetze (Behindertengleichstellungsgesetze, Personenbeförderungsgesetz) verpflichten zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum; das PBefG ist dabei besonders zu erwähnen, da es mit der Bestimmung in § 8 Abs. 3 PBefG, die Zielsetzung der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) zu verankern, eine Frist benennt und zudem fordert, konkrete Maßnahmen und Umsetzungszeitpunkte darzustellen. Es können allerdings begründete Ausnahmetatbestände seitens des Aufgabenträgers als RNVP-Ersteller wie auch durch das Land bestimmt werden.

Die Zuständigkeiten bzgl. der Haltestellen sind in Verbindung mit der Straßenbaulast im Bundesfernstraßengesetz sowie dem Straßen- und Wegegesetz SH rudimentär geregelt.

Für den Kreis Rendsburg-Eckernförde ist als Anlage zum RNVP für die Jahre 2018 bis 2022 beabsichtigt, einen Maßnahmenplan-Barrierefreiheit zu schaffen, der 650 Haltestellen beinhaltet, die bis 2022 barrierefrei auszubauen werden sollen. Hierzu wurden von 2000 die 650 wesentlichsten Haltestellen im Kreisgebiet aufgenommen

(Anlage 1). Des Weiteren wurde mittels eines Gutachtens durch die Kanzlei Weissleder & Ewer die Rechtslage hinsichtlich der Zuständigkeit für den Ausbau einer Haltestelle erarbeitet (Anlage 2).

Maßgebend für die Auswahl der in diesem Rahmen umzugestaltenden Haltestellen sind dabei:

- ▶ Frequentierung insgesamt bzw. Zentralität innerhalb der Ortslage,
- ▶ Nähe zu für Senioren oder Menschen mit Behinderungen wichtigen Einrichtungen,
- ▶ Verknüpfung zum SPNV,
- ▶ Bedienungshäufigkeit.

Die Verwaltung prüft derzeit anhand der Protokolle hinsichtlich der Aufnahme und des Gutachtens, wer für welchen Schritt des Ausbaues zuständig ist. Auch den Kreis Rendsburg-Eckernförde trifft eine Zuständigkeit für die an Kreisstraßen gelegenen Haltestellen.

Als realistisch sind bei Umbau einer Haltestelle 13.000,00 € je Haltestelle anzusetzen (Anlage 3). Die Kosten sind jedoch – abhängig von dem vorhandenen Zustand und der Lage der Bushaltestelle- unterschiedlich.

Zur Umsetzung eines barrierefreien Ausbaues der identifizierten Haltestellen an Kreisstraßen bis 2022 bedarf es eines Konzeptes. Dieses Konzept soll nun erarbeitet und dem Ausschuss bis zum 31.12.2016 vorgelegt werden.

Bereits jetzt trat des Amt Schlei-Ostsee an den Kreis heran und bat um einen Ausbau der Bushaltestellen an der K61 und K77, die jeweils in diesem Jahr eine Deckenerneuerung erhalten sollen. Hierbei handelt es sich um insgesamt 7 Haltestellen in dem Bereich der Deckenerneuerung der Kreisstraßen, davon 3 außerhalb der OD.

Soweit in diesem Haushaltsjahr Kreisstraßen einer Deckenerneuerung unterzogen werden, ist zunächst nach Bewertung des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr und der Verwaltung festzustellen, dass ein Zusammenhang zwischen dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen und einer Deckenerneuerung grundsätzlich nicht bestehen. Nur dort, wo im Zuge der Deckenerneuerung erhebliche Synergien geschaffen werden können, sollte ein Ausbau der Haltestellen schon vor der Vorlage des Konzeptes zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen an Kreisstraßen erfolgen. Soweit diese Synergien nicht geschaffen werden können, ist der Bereich an den Haltestellen im Zuge der Deckenerneuerung so zu behandeln, dass keine finanziellen Mittel verloren gehen. So ist dann zu prüfen, ob und inwieweit Teilbereiche im Zuge der Deckenerneuerung ausgespart werden.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Keine

### **Anlage/n:**

Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

Gutachten für den Umbau von Bushaltestellen  
Kostenermittlung für den Bau einer Bushaltestelle in Regelausführung

## Anlage 2b: Vorschlagsliste barrierefrei auszubauender Haltestellen bis 2022

### Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

### Fahrtrichtung

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Stadt Rendsburg:			
Priorität 1 a:			
<a href="#">ZOB</a>		alle Stadt- und Regionalbussteige	Bedeutender Verknüpfungspunkt Bus-Schiene und Bus-Bus, starke Frequentierung, rel. starke Neigungen
Schiffbrückenplatz		Einrichtung-H	Innenstadthaltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien, Zuwegung mit Steigung/Gefälle
Thormannplatz	B	Einrichtung-H	Innenstadthaltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Grüner Kranz	B	beide Fockbek (Gegenr. erledigt)	Friedhof nahebei, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien Gegenricht. bereits ausgebaut
Seekenbek		stadtauswärts	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Lilienthalstraße		beide	Flächenerschließung, hohe Frequentierung, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Feldweibel-Schmidt -K.		ZOB, in Schleswiger Chaussee beide	Bordsteinhöhen 10 cm, Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Breslauer Straße		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Stopstraße		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohnanlage nahebei
Altenheim (Schlesw. Chaussee)		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohnanlage und Einkaufsmarkt nahebei
Sylter Straße		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Berliner Brücke		beide	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Kreiskrankenhaus nahebei (erhöhter Bedarf älterer bzw. (auch vorübergehend) mobilitätseingeschränkter Personen), Stadt- und Regionallinien, Zuwegungen mit Steigung/Gefälle
Griegstraße		Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Fußgängertunnel		Einrichtung-H	Anbindung Tunnel nach RD-Süd, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Kreishaus		beide	Behördenstandort, rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
An der Hochbrücke		beide	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Tondernstraße		stadtauswärts	Flächenerschließung, hohe Frequentierung
Nobisfähre		Einrichtung-H	hohe Frequentierung, Flächenerschließung

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Werft Nobiskrug		beide	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, stadtauswärts 10 cm Bordsteinhöhe
Waldorfschule		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Realschule/Berufsschule		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung
Altenheim (P.-Schröder-Str.)		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Seniorenwohneinrichtung nahebei, Flächenerschließung
Holtex		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
<b>Priorität 1 b:</b>			
Martinshaus		Einrichtung-H	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung
Fußgängertunnel-Süd		beide	Anbindung Tunnel nach RD-Zentrum, Flächenerschließung, Stadt- und Regionallinie
Deula (gemeinsam mit O'rönfeld?)		beide	<b>ERLEDIGT</b>
Friedrichstädter Str./Duvenstedter Weg		beide	Anbindung Eiderpark an Regionalbusverkehr, Richt. Schleswig Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
REAL		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
Büsumer Straße/Holzland		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort
Büsumer Straße/Seemühlen		Einrichtung-H	rel. hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Einkaufsstandort; evtl. Verlegung z. Bahnanbindung?
<b>Priorität 2:</b>			
Gardinger Straße	B	beide*	Frequentierung (* stadteinwärts knapp ausreichende Bordsteinhöhe)
Waldlust	B	Fockbek	Frequentierung
Sandhof		beide	Frequentierung
Gerhardstraße		beide	Frequentierung
Richthofenstraße		beide	Frequentierung
Danziger Straße		beide	Frequentierung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
Liegnitzer Straße		beide	Frequentierung, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Ostlandstraße		beide	Frequentierung
Kolberger Straße		beide	Frequentierung
Schleswiger Chaussee		beide	Frequentierung
Bredstedter Straße		beide	Frequentierung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
DJH		beide	Frequentierung

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Brahmsstraße	Einrichtung-H	Frequentierung
Weberstraße	Einrichtung-H	Frequentierung
Kaiserstraße	beide	Frequentierung, Richt. Hochfeld Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Kollunder Straße	beide	Frequentierung
Oeverseestraße	beide	Frequentierung
Werftstraße	beide	Frequentierung
Hochfeld	Einrichtung-H	Frequentierung, ohne Bordstein
Augustenburger Straße	Einrichtung-H	Frequentierung
Röhlingsweg	Einrichtung-H	Frequentierung
Missundestraße	Einrichtung-H	Frequentierung
Red Zac	Einrichtung-H	Frequentierung
Hagebau	Einrichtung-H	Frequentierung

<b>Stadt Eckernförde:</b>		
<b>Priorität 1 a:</b>		
ZOB	alle Regionalbussteige	Bedeutender Verknüpfungspunkt Bus-Schiene und Bus-Bus, starke Frequentierung
Kreiskrankenhaus	stadteinwärts	erhöhter Bedarf älterer bzw. (auch vorübergehend) mobilitätseingeschränkter Personen, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien <b>ERLEDIGT</b>
Feldweg/Lindenweg	beide	Bordsteinhöhen 3 cm, Flächenerschließung
Domslund/Moorweg	Einrichtung-H.	Bordsteinhöhen 3 cm, Flächenerschließung
<b>Priorität 1 b:</b>		
J.-H.-Fehrs-Weg	stadtauswärts	Flächenerschließung
Ostlandstraße / Markant	stadtauswärts	Einkaufsstandort
Sandkrug	B Kiel ( <b>Gegenr. erled.</b> )	Bordsteinhöhe 3 cm, Anbindung Strand/Bundeswehr/ECK-Süd an Busse n, Kiel, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Scharnhorststraße	B	beide	Bordsteinhöhen 10 cm, Anbind. ECK-Süd an Busse v./n. Rendsburg
-------------------	---	-------	--

**Stadt Büdelsdorf:**

**Priorität 1 a:**

Carlshütte	B	stadtauswärts	starke Frequentierung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Lindenstraße	B	beide	rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Kampstraße	B	beide	rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Rosenweg	B	beide	relativ starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und z.T. wichtige Regionallinien
Elchstraße		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Stadtverkehr
Eiderweg		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 9 cm, rel. starke Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr

**Priorität 2 a:**

Parkallee	B	Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
Berliner Straße	B	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
Ulmenstraße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
K.-Adenauer-Straße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Memelstraße		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr

**Gemeinde Altenholz:**

**Priorität 1 a:**

Klausdorf, Dataport		beide	starke Frequentierung, zentrale Ortslage, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Klausdorf, Schule	(K)	beide	hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Stift, Rathaus	K	Klausdorf	Behördenstandort, zentrumsnahe Haltestelle Richt. Klausdorf/D'hagen, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität

**Priorität 1 b:**

Stift, Dorfteich		Einrichtung-H	Seniorenwohnanlage nahebei, Stadtverkehrsqualität
Stift, Räuherei		Klausdorf	Friedhof nahebei, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Priorität 2 a:</b>			
Klausdorf, Kieler Weg	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehrsqualität
Klausdorf, Lindenallee		beide	Frequentierung, Stadtverkehrsqualität
Stift, Stettiner Weg	K?	Kiel	Frequentierung, Bordsteinhöhe 9 cm, Stadtverkehrsqualität
<i>nachrichtlich: Stift, Stettiner Weg</i>		<i>Strande</i>	<i>wichtige Haltestelle aus Richt. Kiel (Baulast: LH Kiel)</i>

<b>Gemeinde Kronshagen:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
Rathaus	L	alle (3 Positionen)	zentrale, stark frequentierte Haltestelle, Stadt- und Regionallinie
Johann-Fleck-Str.	K	alle (4 Positionen)	starke Frequentierung, Flächenerschließung, Bordsteinhöhen Richt. Suchsdorf und Wik 10 cm; Stadt- und z.T.
Schulzentrum		Einrichtung-H	starke Frequentierung, Flächenerschließung (u.a. "Gegenhaltestelle" aus Richt. Kiel zu "Suchsdorfer Weg"), Stadt- und Regionallinien
<b>Priorität 1 b:</b>			
Heischberg	L	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei; zwar ausreichende Bordsteinhöhen, aber sonstige, v.a. auch bauliche Defizite, Stadt- und Regionallinie
Altenheim (gemeinsam mit Ottendorf?)	L	Ottendorf	Seniorenwohneinrichtung und Werk- und Betreuungseinrichtung für Körperbehinderte nahebei
<b>Priorität 2 a:</b>			
<del>A.-Schweitzer-Straße</del>		Einrichtung-H	<b>ERLEDIGT</b>
Kopperpahler Teich	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehr, Richt. Suchsdorf Bordstein ≤ 10 cm
Villenweg	L	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie



**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Gemeinde Wasbek:</b>			
<b>Priorität 1 b:</b>			
Kampstraße		Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehr
<b>Priorität 2 a:</b>			
Bahnhof	K	Einrichtung-H	Verknüpfung mit SPNV, Bordsteinhöhe 1 cm, Stadtverkehr

<b>Amt Achterwehr:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
Felde, Wulfsfelder Weg	L	beide	<b>Richt. Kiel</b> 9 cm Bordstein, zentrale Ortslage, Einkaufsmarkt nahebei, Flächenerschließung
Quarnbek/Landwehr, Abzw. Kanal	L?	beide	zentrale Ortslage, Richt. Achterwehr/Königsförde Stufen/Schwellen/ Spalten
Westensee, Abzw. Dorfstraße	L	beide	ohne Bordstein, zentrale Ortslage

<b>Priorität 1 b:</b>			
Achterwehr, B 202	L	beide	zentrale Ortslage, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Bredenbek, Bahnhof	?	Einrichtung-H (?)	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn <b>ERLEDIGT</b>
Bredenbek, Kieler Straße	K	beide	zentrale Ortslage, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Felde, Bahnhof	L	beide	Verknüpfung Bus-Schiene, Flächenerschließung, Richt. Kiel Bordstein ≤ 10 cm
Melsdorf, Bahnhof		Einrichtung-H	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn <b>ERLEDIGT</b>

<b>Priorität 2 a:</b>			
Achterwehr/Schönwohld, Rendsburger Landstraße	K	beide	Siedlungerschließung
Achterwehr, Bullenkoppel	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
Achterwehr, Ziegelweg	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Bredenbek, Kl. Königsförder Weg	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe 7 cm

**Haltestellenname und Klassifizierung  
der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap.  
3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für  
Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-,  
L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Bredenbek</b> , Siedlung	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
<b>Felde</b> , Schule	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Felde</b> , Seegarten	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Melsdorf</b> , Schneiderkoppel	K	Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Stadtverkehr
<b>Melsdorf</b> , Schmiedekoppel	K	Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 8 cm, Stadtverkehr
<b>Ottendorf</b> , Auberg	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm
<b>Ottendorf</b> , Feuerwehr	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 7 / 10 cm
<b>Ottendorf</b> , Melsdorfer Weg	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 7 / 10 cm
<b>Quarnbek</b> , Stampe Kreuzung	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Quarnbek</b> , Stampe Landkrug	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm
<b>Quarnbek</b> , Mönkbergs Eck	L?	Kiel	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
<b>Quarnbek</b> , Strohbrück	L?	beide	Siedlungerschließung, Richt. Achterwehr ohne Bordstein
<b>Quarnbek</b> , Flemhude	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
<b>Westensee</b> , Berg	L	Felde	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
<b>Westensee</b> , Wrohe	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 9 / 10 cm
<b>Priorität 2 b:</b>			
<b>Quarnbek/ Stampe Alte Schule</b>	L	Kiel	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
<b>Westensee</b> , Abzw. Bossee	L	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Bossee)
<b>Westensee</b> , Deutsch Nienhof	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 6 cm

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Amt Bordesholm:</b>			
<b>KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN IN BORDESHOLM VORHANDEN</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
<b>Bordesholm, Linde</b>		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Seniorenwohneinrichtung nahebei, Flächenerschließung
<b>Bordesholm, Post</b>		beide	Bordsteinhöhe 9 cm, Einkaufsmöglichkeiten nahebei, Flächenerschließung
<b>Bordesholm, Dreiecksplatz</b>		beide	Bordsteinhöhe 9 cm, Einkaufsmöglichkeiten nahebei, Flächenerschließung
<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Wattenbek, Dr. Hauschildt oder Pommernweg</b>	K	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Mühbrook, B 4</b>	L	beide	<b>ERLEDIGT</b>
<b>Schmalstede</b>	L	Bordesholm	<b>ERLEDIGT</b>
<b>Priorität 2 b:</b>			
<b>Grevenkrug, Abzw.</b>	L	beide	<i>Siedlungerschließung (Anbindung Grevenkrug), kein Bordstein</i>

<b>Amt Dänischenhagen:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
<b>Dänischenhagen, Eiche</b>	K	Krusendorf/Strande	relativ hohe Frequentierung, zentrale Ortslage, Stadtverkehrsqualität
<b>Schwedeneck/Dän. Nienhof, Ort</b>	K	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Strande (Endhaltestelle)</b>		alle	hohe Frequentierung (u.a. Ausflugsverkehre), Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Dänischenhagen, Gemeinde</b>		Krusendorf	Behörde (Amtsverwaltung) nahebei, Flächenerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Schwedeneck/Spreng</b>	K	D'hagen	kein Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Strande, Siedlung</b>		beide	Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Dänischenhagen/Kaltenhof, Gut</b>	L	beide	<i>Siedlungerschließung, Seniorenwohnanlage, ohne Bordstein</i>

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Dänischenhagen, Scharnhagen	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Krusendorf Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Noer, Schloss	L	Kiel	Siedlungerschließung (Gegenricht. ERLEDIGT)
Noer/Lindhöft, Alte Schule		beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe Richt. Eckernf. 10 cm, Gegenricht. ohne Bordstein
Noer/Lindhöft, Schmiede	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Schwedeneck/Dän. Nienh., Lindenweg	K	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Schwedeneck/Krusendorf, Kirche	K	Kiel	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Schwedeneck/Stohl	(K)	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 0 / 4 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Schwedeneck/Surendorf, Spritzenhaus	K	Krusendorf	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Priorität 2 b:</b>			
Noer, Siedlung	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Noer/Lindhöft, Post	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Schwedeneck, Eckernholm	K	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Strande, Rabendorf	K	beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität (Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein, ansonsten aber gravierende Defizite)

**Amt Dänischer Wohld:**

**Priorität 1 a:**

Gettorf, ZOB		gesamte Anlage	meist 10 cm Bordsteinhöhe, zentrale Ortslage, Versorgungseinrichtungen nahebei, Verknüpfungspunkt Bus-Schiene
Gettorf, Tankstelle		Eckernförde	Bordstein 8 cm, Flächenerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Gettorf, Tierpark	L	beide	Bordsteine 10 cm, Flächenerschließung, Freizeiteinrichtung nahebei
Lindau/Revensdorf, Raiffeisenstr.	L	Gettorf+Rendsburg	Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage
Neudorf, B 76	B	beide	Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Anbindung an Hauptlinie

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Neuwittenbek</b>	(K)	beide	zentrale Ortslage, kein Bordstein
<b>Osdorf, Eiche</b>	L	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, Seniorenwohneinrichtung nahebei
<b>Schinkel, Gastwirtschaft</b>	K	beide	Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. 10 cm, zentrale Ortslage
<b>Tüttendorf, Eiche</b>		beide	Richt. Gettorf kein Bordstein, Gegenricht. 5 cm, zentrale Ortslage
<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Felm, Denkmal</b>	K	beide	zentrale Ortslage, Richt. Gettorf Bordsteine uneben (Ein-/Ausfahrten), Richt Kiel ≤ 10 cm
<b>Gettorf, Hainweg</b>	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei
<b>Lindau, Abzw.</b>	L	Gettorf	Seniorenwohnanlage, Bordstein ≤ 10 cm
<b>Tüttendorf/Blickstedt, Räucherkatte</b>		Kiel	zentrale Ortslage, Bordstein uneben, Gegenricht. bereits ausgebaut, Ort wächst, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Gettorf, Grundschule</b>		beide	Siedlungerschließung
<b>Gettorf, Hotel Stadt Hamburg</b>		beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage
<b>Neuwittenbek-Altittenbek</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Schinkel ohne Bordstein, Richt. Kiel ≤ 10 cm
<b>Osdorf, Meierei</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteine ≤ 10 cm
<b>Priorität 2 b:</b>			
<b>Lindau, Neu-Revensdorf</b>	L	Gettorf	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut

**Amt Eiderkanal:**

**Priorität 1 a:**

<b>Bovenau, Kieler Straße</b>	L	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage, Bordsteinhöhe 10 cm
<b>O'rönfeld, Alter Bahnhof</b>	L	Einrichtung-H	ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
<b>O'rönfeld, Einkaufszentrum</b>	K	Rendsburg	ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Versorgungsstandort, Stadt- und Regionallinie
<b>O'rönfeld, Kühl's Gasthof</b>	L	beide	<b>Richt. RD</b> ohne Bordstein, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Amtsverwaltung nahebei, Seniorenwohnanlage, Stadt- und Regionallinie
<b>Schacht-Audorf, Gemeindev.</b>		Einrichtung-H Stadtbus	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Stadt- und Regionallinie

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Schacht-Audorf</b> , Kieler Str.	L	Einrichtung-H Stadtbus	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Stadt- und Regionallinie
<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Schacht-Audorf</b> , Friedhofstr.		Einrichtung-H	<b>ERLEDIGT</b>
<b>Schacht-Audorf</b> , Grenzstraße (gemeins. mit O'rönfeld?)		beide	Flächenerschließung
<b>Schacht-Audorf</b> , Rader Weg		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, zwar erhöhter Bordstein, aber sonst gravierende Mängel
<b>Schacht-Audorf</b> , Schule		Einrichtung-H Stadtbus	Flächenerschließung, rel. hohe Frequentierung, Friedhof nahebei, Stadt- und Regionallinie
<b>Schülldorf</b> , Bahnhof	K	beide	neue Haltestelle im Zuge der Bahnhalt Einrichtung, zukünftig Verknüpfung Bus-Bahn <b>ERLEDIGT</b>
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Ostenfeld</b> , Tank (Brückenweg)	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel ohne Bordstein
<b>Ostenfeld</b> , Mühle (Mühlenweg)	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
<b>O'rönfeld</b> , Bahnhofstraße	L	<b>Alter Bahnhof</b>	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, <b>Gegenricht. mit erhöhtem Bordstein</b>
<b>O'rönfeld</b> , Friedhof	K	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
<b>O'rönfeld</b> , Hochbrücke	L	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
<b>O'rönfeld</b> , Moorkatenweg	K	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Richt. Rendsburg Bordstein ≤ 10 cm
<b>Schacht-Audorf</b> , Am Urnenfriedhof		Einrichtung-H Stadtbus	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Bordstein ≤ 10 cm
<b>Schacht-Audorf</b> , Dorfstraße		Einrichtung-H Stadtbus	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie
<b>Schacht-Audorf</b> , Holsteiner Straße		beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinie, Richt. Osterrönfeld Bordstein ≤ 10 cm
<b>Schacht-Audorf</b> , Westbank	L	Einrichtung-H Stadtbus	<b>mit erhöhtem Bordstein</b>
<b>Schülldorf</b> , Dorfstraße	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Rendsburg ≤ 10 cm
<b>Priorität 2 b:</b>			
<b>Bovenau</b> , BAB-Anschlussstelle Bredenbek	L	Kiel	Gewerbegebiet, Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 7 cm

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Amt Flintbek:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
Flintbek, Bahnhof/Freeweid		beide	Richt. Lassenweg Bordsteinhöhe 5 cm, Richt. Kiel ≤ 10 cm, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Butenschönredder		Einrichtung-H	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Effland		beide	Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Post		beide	zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Schiene, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Schurkamp		Einrichtung-H	hohe Einw.-Dichte, Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
<b>Priorität 1 b:</b>			
Flintbek, H.-Hertz-Str.		Einrichtung-H	Bordsteinhöhe 10 cm, Einkaufsstandort nahebei
Flintbek, Rosenberg	L	Einrichtung-H	zentrale Ortslage, hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Ärztezentrum nahebei, Stadtverkehrsqualität, Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek, Vogelstange		Kleinflintbek	Flächenerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut
<b>Priorität 2 a:</b>			
Flintbek, Eiderkamp	L	Batterieweg/K.-Zuse-R.	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein
Flintbek, Gartenstraße		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Heimstättenweg		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 3 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Kleinflintbek	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe 10 cm
Flintbek, Plambekskamp		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Schönhorster Weg	L	Einrichtung-H Ortsbus	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität
Flintbek, Siedlung L 318	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie

<b>Amt Fockbek:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
Fockbek, Dorfplatz/Paulsen	B	Einrichtung-H	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
Fockbek, Einkaufszentrum	B	beide	<b>Richt. Erfde</b> 4 cm Bordsteinhöhe, Flächenerschließung, Einkaufsstandort, relativ hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinie

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Fockbek</b> , Schule		Rendsburg	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
<b>Fockbek</b> , Schützenhaus	B	beide	Flächenerschließung, zentrale Haltestelle, hohe Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
<b>Nübbel</b> , Feuerwehrwache	K	Einrichtung-H	kein Bordstein, zentrale Ortslage, relativ hohe Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Rickert</b> , Gasth. Peters		beide	Richt. Büdelsdorf kein Bordstein, Gegenricht. Höhe 10 cm, zentrale Ortslage, rel. hohe Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Alt Duvenstedt</b> , Dorfstraße	K	Einrichtung-H	zentrale Ortslage
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Fockbek</b> , De Aalversuper	B	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Fockbek</b> , Elsdorfer Straße	B	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinien
<b>Fockbek</b> , Friedhofsweg		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr, ohne Bordstein
<b>Fockbek</b> , Grönhude	K	beide	Flächenerschließung, relativ hohe Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Fockbek</b> , Hobby		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Fockbek</b> , Hohner Berg	B	beide	Frequentierung, Stadt- und Regionallinien, Richt. RD ohne Bordstein
<b>Fockbek</b> , Zum Kratt		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Nübbel</b> , Schule		Einrichtung-H	Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Nübbel</b> , Spritzenhaus	K	beide	Frequentierung, Stadtverkehr
<b>Rickert</b> , Ehrenmal		Einrichtung-H	Frequentierung, Bordsteinhöhe 10 cm, Stadtverkehr
<b>Rickert</b> , Schröders Wiesch		beide	Frequentierung, Stadtverkehr, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe 10 cm
<b>Priorität 2 b:</b>			
<b>Alt Duvenstedt</b> , Krummeno. Heide	B	beide	Siedlungerschließung (Kaserne), Richt. Rendsburg ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
<b>Fockbek</b> , Fockbekfeld	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Fockbek</b> , Garlbek	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 9 cm, ÖPNV-Hauptlinie



**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Amt Hohner Harde:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
Breiholz, Abzw. Tackesdorf (Knöll)		Einrichtung-H	kein Bordstein, Seniorenwohnanlage nahebei
Elsdorf, Dorfstraße	K	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, zentrale Ortslage
Friedrichsholm Ost	B	beide	Bordsteinhöhe <b>Richt. Rendsburg</b> 8 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
Hohn, Hohenheide	L	beide	<b>Richt. Hohn</b> kein Bordstein, Seniorenwohneinrichtung nahebei
<b>Priorität 1 b:</b>			
Hohn, Meierei	B	beide	Seniorenwohneinrichtung nahebei
<b>Priorität 2 a:</b>			
Breiholz, Am Sportplatz	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
Breiholz, Denkmal	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
Breiholz, Schulberg	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Abzw. Tackesdorf Bordstein ≤ 10 cm
Christiansholm, Mitte	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 2 / 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Christiansholm, Süd	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
Elsdorf-Westermühlen, B 203	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Friedrichsholm West	B	beide	Siedlungerschließung, minimale Bordsteinhöhen, ÖPNV-Hauptlinie
Hamdorf, Schule	L	beide	Siedlungerschließung
Hamdorf, Thöming	B	Rendsburg	Siedlungerschließung, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Hohn, Kirche	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Erfde Bordstein ≤ 10 cm
Hohn, Siedlung	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Lohe-Föhrden, Sandberg 30		beide	Siedlungerschließung, Richt. Tetehusen ohne Bordstein
Prinzenmoor	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Sophienhamm, Abzw.	B	beide	Siedlungerschließung Ortsteil Oha, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Sophienhamm, Abzw. Bargstall	B	beide	Siedlungerschließung Ortsteil Oha, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm

**Amt Hüttener Berge:**

**Priorität 1 a:**

Ascheffel, Post/Schule	K	beide	Bordsteine 0 / ≤ 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie
Borgstedt, Café Stabler	(L)	alle	Bordsteinhöhe <b>Richt. Eckernförde</b> 7 cm, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinien; evtl. Fahrtr. Norden Standortverlegung zur Zusammenfassung der beiden Haltepunkte?
Holtsee, Gettorfer Straße	L	beide	Anbindung an gut bediente Linie, Bordsteinhöhe 10 cm
Owschlag, Abzw. Norby		beide	Flächenerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. ZOB ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm, Einkaufsmarkt nahebei

**Priorität 1 b:**

Holzbunge, Redderhus	B	Eckernförde	Gegenricht. bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie, Flächenerschließung <b>ERLEDIGT</b>
----------------------	---	-------------	---

**Priorität 2 a:**

Ahlefeld, Abzw.	L	Owschlag	Anbindung Ahlefeld, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Brekendorf, Am Hang	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie
Borgstedt, B 203	B	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein
Borgstedt, Torfweg	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinien
Bünsdorf, Wendeplatz		Einrichtung-H	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 3 cm
Damendorf, Abzw.	L	beide	Anbindung Hütten+Damendorf, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
Haby, Ortsmitte	(L)	beide	Siedlungerschließung; kein Bordstein
Holtsee, Schule		beide	Siedlungerschließung; <b>Richt. L 44</b> kein Bordstein

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Holzunge, Abzw. Bistensee	B	Eckernförde an B 203	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
Osterby, Alte Schule		Owschlag	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein
Sehestedt, Hauptstraße		beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm; ÖPNV-Hauptlinie
<b>Priorität 2 b:</b>			
Groß Wittensee, Söhr	B	Rendsburg	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Groß Wittensee, Timmermeß	B	Eckernförde	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Hütten, Oberhütten Abzw.	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie
Neu-Duvenstedt, Mohr Abzw.	B	beide	<b>ERLEDIGT</b>

<b>Amt Jevenstedt:</b>	
<b>Priorität 1 a:</b>	
Schülp, Ortsmitte	K
Westerrönfeld, Hog'n Dor	K
<b>Priorität 1 b:</b>	
Westerrönfeld, Fritz-Reuter-Str.	beide
Westerrönfeld, H.-Löns-Str.	beide
Westerrönfeld, Rathaus	beide
Westerrönfeld, Schleth	K
<b>Priorität 2 a:</b>	
Brinjahe, B 77	B
Embühren, Ortsmitte	L
Luhnstedt, Ortsmitte	L
Stafstedt, Ort	L
Westerrönfeld, Westpreußenweg	K

Einrichtung-H	zentrale Ortslage, Stadtverkehr
beide	Seniorenwohnanlage nahebei, relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr
beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadtverkehr, Richt. Lindenallee Bordstein ≤ 10 cm
beide	zentrale Ortslage, Flächenerschließung, Verwaltungsstandort, Einkaufsmöglichkeiten, Stadtverkehr
beide	relativ hohe Frequentierung, Flächenerschließung, Stadt- und Regionalverkehr, Richt. Kanal ≤ 10 cm
Hohenwestedt	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
beide	Siedlungerschließung
beide	Siedlungerschließung, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe 10 cm
beide	Siedlungerschließung
beide	Frequentierung, Stadverkehr, Richt. Kanal Bordstein ≤ 10 cm

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Priorität 2 b:</b>			
<b>Brinjabe, Wisbek</b>	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordstein

<b>Amt Mittelholstein:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
<b>Aukrug, Böken Wasserturm</b>		Einrichtung-H	Flächenerschließung, kein Bordstein
<b>Aukrug, Bünzener Au</b>		beide	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe Richt. Norden ≤ 10 cm
<b>H.-Hademarschen, Bahnhof</b>		Einrichtung-H	Flächenerschließung, Verknüpfung Bus-Bahn, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
<b>H.-Hademarschen, Hofkoppelweg</b>	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Bordsteinhöhe 4 cm (Richt. Markt)/10 cm (Richt. Ortsausgang, ÖPNV-Hauptlinie
<b>H.-Hademarschen, Markt</b>	L	beide	Flächenerschließung, zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 8 cm, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Hohenwestedt, Lindenstraße</b>	K	beide	Bordsteinhöhe 10 cm, Flächenerschließung, zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei
<b>Hohenwestedt, ZOB</b>	(B)	Bussteige Richt. Süden	Zentrale Ortslage, Haupthaltestelle u. Verknüpfungspunkt
<b>Lütjenwestedt, Meierei</b>	L	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, <b>Richt. RD</b> Bordsteinhöhe 10 cm

<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Aukrug, Kurklinik (?)</b>	L	beide	Klinik nahebei, Richt. Itzehoe ohne Bordstein
<b>H.-Hademarschen, Mannhardtstr.</b>	L	beide	Flächenerschließung, Seniorenwohnanlage nahebei, Zugang zu Waldfriedhof, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteine ≤ 10 cm
<b>Hohenwestedt, Vaasbüttel</b>	K	beide	Flächenerschließung, Bordsteinhöhe 10 cm
<b>Padenstedt, Zum Barnahe</b>		Meierei (?)	Flächenerschließung, Stadtverkehr <b>ERLEDIGT</b>
<b>Todenbüttel, Schule</b>	K	B 77	zentrale Ortslage, Gegenhaltestelle zu "Apotheke" (bereits ausgebaut), Bordstein ≤ 10 cm

<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Aukrug, Bargfeld B 430</b>	B	NMS (Gegenr. erledigt)	Siedlungerschließung/Anbindung Bargfeld, Bordstein ≤ 10 cm, Gegenricht. bereits ausgebaut
<b>Aukrug, Böker Straße</b>	L	beide	<b>ERLEDIGT</b>
<b>Aukrug, Bünzen B 430</b>	B	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Aukrug, Homfelder Straße</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Aukrug, Schmäkoppel</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Bendorf, Bäckerei</b>	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Bendorf, Ortsmitte</b>	L	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage
<b>Beringstedt, Abzw. Puls</b>	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Puls ohne Bordstein
<b>Beringstedt, Amselweg</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Puls ohne Bordstein
<b>Ehndorf, Bürgerhaus</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. NMS Bordsteinhöhe 7 cm
<b>Gokels Nord</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 8 / 10 cm
<b>Gokels Süd</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Grael, Hauptstraße</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Hohenwestedt Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>H.-Hademarschen, Batz</b>	L	beide	Siedlungerschließung
<b>H.-Hademarschen, Landweg</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen 10 cm; ÖPNV-Hauptlinie
<b>H.-Hademarschen, Zum Zolln</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Gokels ohne Bordstein; ÖPNV-Hauptlinie
<b>Hohenwestedt, Feldscheide</b>	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Hohenwestedt, Glüsing</b>	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Itzehoe Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Jahrsdorf</b>	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Hohenwestedt Bordsteinhöhe ≤ 10 cm, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, aber sonst gravierenden Mängeln
<b>Lütjenwestedt, Schmiede</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Meezen, Hauptstraße</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Hohenwestedt ohne Bordstein
<b>Nindorf, Dorfstraße</b>	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Padenstedt, Schule</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität; Richt. Meierei Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Padenstedt, Siedlung</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehr
<b>Remmels</b>	B	beide	<b>ERLEDIGT</b>
<b>Seefeld, Hauptstraße</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Puls Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Thaden</b>	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Todenbüttel, Maisborstel</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Beringstedt Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Todenbüttel West</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Beringstedt ohne Bordstein

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Priorität 2 b:</b>			
<b>Aukrug , Bucken</b>	B	beide	Siedlungerschließung
<b>Bendorf /Oersdorf, Ort</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Jahrsdorf/ Nienjahn, Abzw. Silzen</b>	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie
<b>Jahrsdorf/ Nienjahn, B 77</b>	B	beide	Siedlungerschließung; ÖPNV-Hauptlinie
<b>Nienborstel, Barlohe Kreuzung</b>	B	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
<b>KEINE HALTESTELLE NAHE AUKRUG, ERLLENHOF (L)! Nahebei ist auch eine Seniorenwohnanlage geplant</b>			
<b>KEINE VERKNÜPFUNGSHALTESTELLE BUS-BAHN IN HOHENWESTEDT VORHANDEN</b>			

<b>Amt Molfsee:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
<b>Molfsee/Rammsee, Freilicht-museum</b>	K	beide	Bordsteine 10/11 cm, wichtige kulturelle Einrichtung nahebei, Flächenschließung, Stadtverkehrsqualität
<b>Molfsee/Rammsee, Mielkendorfer Weg</b>	K	beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort, Richt. Flintbek 10 cm Bordsteinhöhe, Stadtverkehrsqualität
<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Mielkendorf, Post</b>	K	beide	zentrale Ortslage
<b>Molfsee/Rammsee, Wollbergs-redder</b>		Flintbek	Flächenschließung, Stadtverkehrsqualität, Gegenricht. ausreichende Bordsteinhöhe
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Blumenthal, Dorfstraße</b>		Nortorf	Siedlungerschließung, ohne Bordstein, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Blumenthal, Schmiede</b>		beide	Siedlungerschließung, ohne Bordsteine, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Mielkendorf, Eiderweg</b>	K	beide	Siedlungerschließung
<b>Mielkendorf, Maaseweg</b>	K	beide	Siedlungerschließung, Richt. Molfsee Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Mielkendorf, Rossweide</b>	K	beide	Siedlungerschließung
<b>Mielkendorf, Wiese</b>	K	Kiel	Siedlungerschließung; Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Molfsee/Rammsee, Osterberg</b>		beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität
<b>Molfsee/Rammsee, Rammseer Weg</b>		beide	Siedlungerschließung, Stadtverkehrsqualität
<b>Rodenbek, Dorf</b>		beide	Siedlungerschließung, ohne Bordsteine
<b>Rumohr, Alter Kieler Weg</b>	K	beide (1 Haltestelle)	Siedlungerschließung
<b>Rumohr, Alte Schule</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Rendsburg Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Rumohr, Dorfstraße/Manhagen</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Kiel Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Schierensee, Linde, Abzw.</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteine 5 / 10 cm

<b>Amt Nortorfer Land:</b>			
<b>Priorität 1 a:</b>			
<b>Gnutz, Im Heisch</b>	L	beide	zentrale Ortslage, Richt. Nortorf ohne Bordstein, Gegenricht. 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Langwedel, Ort</b>	L	beide	Richt. Kiel kein Bordstein, Gegenricht. unter 10 cm Höhe, zentrale Ortslage
<b>Nortorf, Seniorenzentrum</b>		beide	(fast) kein Bordstein, Seniorenwohnanlage nahebei, Flächenschließung, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Timmaspe, Hauptstraße</b>	K	Neumünster	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage nahebei, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Nortorf, Hugo-Syring-Schule</b>	K	Schülp	Flächenschließung, relativ zentrale Lage, Bordsteinhöhe 10 cm, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Nortorf, Rathaus</b>	L	beide	Seniorenwohnanlage nahebei, Verwaltungsstandort, Flächenschließung, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Bargstedt, Am Denkmal</b>	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Bargstedt, Dibbern's Gasthof</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Hanerau-Hademarschen Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Borgdorf-Seedorf/Borgdorf Ort</b>	L	Kiel	Siedlungerschließung, Gegenrichtung bereits ausgebaut, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Eisendorf, Eichenweg</b>	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Nortorf ohne Bordstein
<b>Eisendorf, Hauptstraße</b>	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Ellerdorf, Ortsmitte</b>	K	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Bokel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Emkendorf</b> , Abzw. Klein Vollstedt	L	beide	Siedlungerschließung
<b>Emkendorf</b> , Brux Abzw.	L	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Brux), ohne Bordsteine
<b>Emkendorf</b> , Emkend. Kreuz (gemeinsam mit Westensee?)	L	alle	Umsteigepunkt, z.T. Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Gnutz</b> , Hunnenkamp	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Nortorf ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
<b>Groß Vollstedt</b> Ort	L	beide	Siedlungerschließung, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Kleinvollstedt</b> /Bokelholm, Rendsburger Chaussee	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Krogaspe</b> , Hauptstraße	K	Nortorf (Gegenr. erled.)	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, ohne Bordstein, Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordst.
<b>Langwedel</b> , Melkenkamp	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Kiel ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
<b>Langwedel</b> , Siedlung	L	beide	Siedlungerschließung; Richt. Kiel zwar erhöhter Bordstein, aber ansonsten gravierende Mängel
<b>Nortorf</b> , Itzehoer Straße	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Nortorf</b> , Kieler Straße	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. ZOB Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Nortorf</b> , Lohkamp	L	beide	Siedlungerschließung, Friedhof nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Oldenhütten</b> , Sievers	L	beide	Siedlungerschließung, Richt. Nortorf Bordsteinhöhe ≤ 10 cm
<b>Oldenhütten</b> , Ziegeleiweg	L	beide	Siedlungerschließung, ohne Bordsteine
<b>Schülp</b> , Dorf	K	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm

**Amt Schlei-Ostsee:**

**Priorität 1 a:**

<b>Fleckeby</b> , Schmiederedder	beide	zentrale Ortslage, Verwaltungsstandort/Einkaufsmöglichkeiten nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Waabs</b> , Mühlenstraße	beide	zentrale Ortslage, kein (nennenswerter) Bordstein, ÖPNV-Hauptlinie



**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<b>Priorität 1 b:</b>			
<b>Barkelsby</b> , Eckernförder Bank	L	beide	zentrale Ortslage, Seniorenwohnanlage-nahebei, Richt. Rieseby Bordsteinhöhe 10 cm; <b>Seniorenwohnanlage nicht mehr da</b>
<b>Brodersby</b> /Höxmark		beide	kein Bordstein, Seniorenwohnanlage-nahebei- <b>Seniorenwohnanlage nicht mehr da</b>
<b>Damp/Vogelsang-Grünholz</b> , ZOB		beide	Seniorenwohnanlage nahebei, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Gammelby</b> , Ort		beide	zentrale Ortslage, Bordsteinhöhe 10 cm, Seniorenwohnanlage nahebei
<b>Kosel</b> , Feuerwehr	(L)	Einrichtung-H	Haupthaltestelle der Gemeinde
<b>Rieseby</b> , Bahnhof	(L)	Einrichtung-H	Verknüpfung Bus-Bahn; Versorgungseinrichtungen u. Seniorenwohnanlage nahebei; zwar erhöhter Bordstein, aber sonst gravierende Mängel
<b>Windeby</b> /Kochendorf, Eiche		beide	Hauptortsteil der Gemeinde, zentrale Ortslage, Bordsteinhöhen ≤ 10 cm
<b>Priorität 2 a:</b>			
<b>Barkelsby</b> , B 203	B	beide an Bundesstr.	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Damp</b> , Ostseehotel	K	Einrichtung-H	<b>ERLEDIGT</b>
<b>Damp</b> , Schwastrum	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
<b>Dörphof</b>	K	beide	Siedlungerschließung
<b>Dörphof</b> , Schuby	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Eckernförde ohne Bordstein
<b>Fleckeby</b> , Holm	B	Eckernf. ( <b>Gegenr. erled</b> )	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie; Bordsteinhöhe ≤ 10 cm; Gegenricht. bereits mit erhöhtem Bordstein
<b>Goosefeld</b> , Alte Schule		beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Richt. Eckernförde ohne Bordstein, Gegenricht. ≤ 10 cm
<b>Goosefeld</b> , Landkrug	B	Eckernförde	<b>ERLEDIGT</b>
<b>Holzendorf</b> , B 203	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Holzendorf), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Eckernförde Bordstein ≤ 10 cm

**Haltestellenname und Klassifizierung der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap. 3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-, L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

Holzdorf, Söby Brücke	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Söby), ÖPNV-Hauptlinie
Holzdorf, Söby Meierei	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Seeholz), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Eckernförde Bordstein ≤ 10 cm
Karby, Am Ring	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, Friedhof nahebei, ÖPNV-Hauptlinie, H. im Ring mit 5 cm Bordstein
Loose, B 203	B	beide	Siedlungerschließung (Anbindung Loose), ÖPNV-Hauptlinie
Vogelsang-Grünholz, B 203	B	beide	Siedlungerschließung, Richt. Eckernförde Bordstein ≤ 10 cm
Waabs, Großwaabs	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Winnemark, Dorfstraße	K	beide	Siedlungerschließung, zentrale Ortslage, ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Thumbby Bordstein ≤ 10 cm
<b>Priorität 2 b:</b>			
Barkelsby, Abzw. Gut Hohenstein	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie, ohne Bordsteine
Barkelsby, Schmiede Hemmelmark	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Barkelsby, Alte Schule Hemmelmark	L	beide	Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie
Gammelby, Abzw. B-76	B	beide	<b>ERLEDIGT</b>
Holzdorf, Abzw. Kratt	B	beide	<b>ERLEDIGT</b>
Kosel, Abzw.	B	Eckernf. (Gegenr. erted)	Siedlungerschließung (Anbindung Koselfeld); ÖPNV-Hauptlinie; Gegenr. bereits mit erhöhtem Bordstein
Waabs, Abzw. Karlsminde	L	Eckernförde	Gegenrichtung bereits mit erhöhtem Bordstein; Anbindung Campingareal, ÖPNV-Hauptlinie

**Haltestellenname und Klassifizierung  
der zugehörigen Straße** (vgl.

Erläuterungen zur Straßenbaulast in Kap.  
3.2.6! Daher Angaben bei L u. K nur für  
Orte unter 20.000 Ew); B=Bundes-,  
L=Landes-, K=Kreisstraße

**Fahrtrichtung**

**Begründung/Anmerkung** (Bordsteinhöhen nur unter 11 cm extra angegeben, ohne Angabe 11-13 cm)

<i>Waabs, Gast</i>	<i>L</i>	<i>beide (1 Haltest.)</i>	<i>Siedlungerschließung, ÖPNV-Hauptlinie</i>
<i>Waabs, Zollhaus Kleinwaabs</i>	<i>L</i>	<i>beide</i>	<i>Siedlungerschließung (Anbindung Langholz), ÖPNV-Hauptlinie, Richt. Damp Bordsteinhöhe 10 cm</i>

# WEISSLEDER . EWER

Rechtsanwälte ■ Partnerschaft mbB

WEISSLEDER . EWER ■ Rechtsanwälte Part mbB ■ Walkerdamm 4-6 ■ 24103 Kiel

Kreis Rendsburg-Eckernförde  
Der Landrat  
5.3 – Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen  
Herrn Malte Nevermann  
Kaiserstraße 8  
24768 Rendsburg

Dr. sc. pol. Wolfgang M. Weißleder  
Notar a.D. ■ Rechtsanwalt ■ bis 2013

Prof. Dr. Wolfgang Ewer  
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Angelika Leppin  
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marcus Arndt  
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marius Raabe  
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Gyde Otto  
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dr. Gunnar Postel  
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Dr. Bernd Hoefler  
Rechtsanwalt

Dr. Tobias Thienel LL.M. (Edinburgh)  
Rechtsanwalt

Dr. Christoph Berlin  
Rechtsanwalt

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Kiel, den

Bearbeiter/-in:

547/15 Hoe

.10.2015

RA Dr. Hoefler

## Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen

Sehr geehrter Herr Nevermann,

nachfolgend lasse ich Ihnen meine Stellungnahme zur Zuständigkeit für den Umbau von Bushaltestellen zukommen. Vorwegschicken darf ich eine kurze Zusammenfassung des Sachverhalts und der Gutachtenfrage.

### A. Sachverhalt und Gutachtenfragen

Nach § 8 Abs. 3 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sollen die vom Land für den öffentlichen Personennahverkehr bestimmte Aufgabenträger – das sind nach § 2 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) die Kreise und kreisfreien Städte – die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in der Regel in einem Nahverkehrsplan definieren. Der Nahverkehrsplan hat nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG auch die Belange

■ Walkerdamm 4 - 6  
24103 Kiel  
Telefon (04 31) 9 74 36 - 0  
Telefax (04 31) 9 74 36 - 36

■ kanzlei@weissleder-ewer.de  
www.weissleder-ewer.de  
St.-Nr. 20 222 15956  
UID-Nr.: DE 134835172

■ HypoVereinsbank Hamburg  
IBAN:  
DE35 2003 0000 0002 3062 49  
BIC: HYVEDE3300

■ Santander Bank Kiel  
IBAN:  
DE03 5003 3300 1080 5655 00  
BIC: SCFBDE33XXX

■ Förde Sparkasse  
IBAN:  
DE83 2105 0170 1002 1010 10  
BIC: NOLADE21KIE

■ Postbank Hamburg  
IBAN:  
DE09 2001 0020 0376 3552 06  
BIC: PBNKDEFF

■ Sitz Kiel. Partnerschaftsregister AG Kiel PR 533 KI; daraus sind die Gesellschafter der Partnerschaft – dies sind nicht alle im Briefkopf genannten Anwälte – ersichtlich.  
■ Alle im Briefkopf genannten Anwälte sind einzeln zur Vertretung der Partnerschaft berechtigt. Mandate werden nur für die Partnerschaft angenommen und geführt.

der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, und zwar mit dem Ziel, bis zum 01.01.2022 „eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“. Daher soll in den Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Rendsburg-Eckernförde eine Regelung aufgenommen werden, rund 650 der 2.000 Bushaltestellen im Kreisgebiet barrierefrei um- oder auszubauen. In diesem Zusammenhang ist die Frage aufgekommen, wer für den Ausbau der Haltestellen bzw. wer für welchen Teil der Haltestellen verantwortlich ist. Als mögliche Zuständige kommen der jeweilige Träger der Straßenbaulast, die Gemeinde wegen ihrer allgemeinen Zuständigkeit für die Daseinsvorsorge und das Verkehrsunternehmen in Betracht.

Bei näherer Betrachtung ergeben sich verschiedene Konstellationen, je nachdem, ob sich die Haltestelle innerhalb der Ortsdurchfahrt einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße oder auf der freien Strecke befindet, und je nachdem, ob sich einzelne Einrichtungen der Haltestelle auf einem Gehweg, einem Radweg, einem kombinierten Geh- und Radweg oder auf einer isolierten Wartefläche befinden. Diese Unterscheidungen sind von Bedeutung dafür, welcher Verwaltungsträger Träger der Straßenbaulast ist.

Der Frage nach der Straßenbaulast vorgelagert ist die Frage, welche Gegenstände der – wenn man so will – „Gesamteinrichtung Haltestelle“ überhaupt vom Träger der Straßenbaulast zu unterhalten sind und welche Gegenstände etwa von der Gemeinde oder dem Verkehrsunternehmen zu errichten oder zu unterhalten sind. Ebenfalls ist der Frage nach dem Straßenbaulastträger die Frage vorgelagert, zu welchem Teil einer Straße ein bestimmter Gegenstand gehört, sofern die Straßenbaulast für Fahrbahnen und Gehwege oder Radwege geteilt ist.

## **B. Zur Rechtslage**

Zur Begutachtung der Zuständigkeit der einzelnen Beteiligten sind in einem ersten Schritt die einzelnen Gegenstände der Haltestelle zur Straße im Allgemeinen und zu einzelnen Teilen der Straße (Fahrbahn einerseits, Gehweg/Radweg/kombinierter Geh- und Radweg andererseits) zuzuordnen. Denn diese Zuordnung gilt für alle Fallkonstellationen, unabhängig davon, wer im Einzelnen Straßenbaulastträger ist. In einem zweiten Schritt sind dann unter Berücksichtigung der Ergebnisse des ersten Schritts die

Fallkonstellationen nach der Belegenheit der Straße zu untersuchen. Dieser Untersuchung vorweggeschickt sei ein kurzer Hinweis auf die Rechtsnatur des Nahverkehrsplans und den Kreis der durch ihn Verpflichteten.

## **I. Zum Nahverkehrsplan und den daraus folgenden Handlungspflichten**

Dass das Ziel, bis zum 01.01.2022 alle Bushaltestellen barrierefrei auszugestalten, im vom Kreis beschlossenen bzw. zu beschließenden Regionalen Nahverkehrsplan enthalten ist, bedeutet nicht, dass der Kreis die in diesem Plan genannten und letztlich von ihm beschlossenen Maßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen hätte. Das folgt aus der Rechtsnatur des Regionalen Nahverkehrsplans. Gesetzlich geregelt ist der Regionale Nahverkehrsplan seit dem 01.01.1996, und zwar auf Bundesebene durch § 8 Abs. 3 PBefG und auf Landesebene durch § 5 ÖPNVG; der vom Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger zu beschließende Plan heißt danach „Regionaler Nahverkehrsplan“.

Der Regionale Nahverkehrsplan muss nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG „Aussagen“ zu bestimmten „Punkten“ enthalten. Einer dieser Punkte ist die Barrierefreiheit § 5 Abs. 2 Nr. 5 Buchstabe g ÖPNVG. Inzwischen schreibt § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG wie bereits erwähnt vor, im Nahverkehrsplan die Belange behinderter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, dass der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei benutzt werden kann. Damit möchte der Bundesgesetzgeber zur Erfüllung der UN-Behindertenrechtskonvention beitragen,

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28.09.2012, BT-Drucksache 17/10857, S. 19.

Die „Aussagen“ im Nahverkehrsplan sind allgemeine planerische Festlegungen für das Kreisgebiet. Der Nahverkehrsplan betrifft und bindet alle Verwaltungsträger und Behörden, die Aufgaben zu erfüllen haben, die sich auf den ÖPNV auswirken und die im Nahverkehrsplan genannt sind. Das bedeutet: Der Kreis wird durch die Aufnahme des Ziels der Barrierefreiheit nicht zum Besteller der erforderlichen Baumaßnahmen, der diese daher zu bezahlen hätte. Die Aussagen im Nahverkehrsplan sind vielmehr abwägungserhebliche Belange für andere Behörden oder rechtsnormähnliche Vorschriften,

siehe Brenner/Arnold, Rechtsnatur und Rechtmäßigkeit von Nahverkehrsplänen, NVwZ 2015, 385, 386.

Die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans wird vornehmlich in Bezug auf die Behörden geschildert, die Linien oder Tarife zu genehmigen haben,

dazu bereits LT-Drucksache 13/2421, S. 14,

betrifft aber auch beispielsweise Straßenbaulastträger bei der Anlage, beim Umbau oder Ausbau oder der Unterhaltung von Straßen. Auch sie haben bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben den Nahverkehrsplan zu beachten.

## **II. Zuordnung von Teilen der Bushaltestelle zur öffentlichen Straße**

Die Errichtung oder der Umbau einer Bushaltestelle erstreckt sich auf verschiedene Gegenstände, die zusammen die Gesamteinrichtung Bushaltestelle bilden, aber nicht sämtlich Bestandteile der öffentlichen Straße sind und daher auch nicht allesamt in den Aufgabenbereich des Straßenbaulastträgers fallen.

Die zu betrachtenden Gegenstände sind:

- die Bushaltebuchten (Ausbuchtungen der Fahrbahn),
- die Bordsteine am Fahrbahnrand,
- die Haltestellenschilder,
- die Fahrgastunterstände,
- die Fahrgastinformationen,
- die sonstigen Einrichtungen (z.B. Mülleimer).

### **1. Bushaltebuchten**

Bushaltebuchten sind unselbständige Teile der öffentlichen Straße und der Fahrbahn zuzurechnen,

Herber, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Auflage 2010, Kapitel 7 Rn. 24; Gröller, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hoefer/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 2 Rn. 44.

Gesetzlicher Ausdruck dafür ist für Bundesfernstraßen § 7a Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und für Landes- und Kreisstraßen § 27 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG), wonach die Mehrkosten für eine Straßenverbreiterung entgegen der im jeweiligen Satz 1 aufgestellten Regel „für Haltestellenbuchten für den Linienverkehr“ nicht zu vergüten sind. Daraus ergibt sich im Umkehrschluss, dass eine Haltestellenbucht grundsätzlich der Fahrbahn zuzurechnen ist. Eine Haltestellenbucht hat daher der Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn auf seine Kosten zu errichten. Eine Vergütung der dafür entstehenden Mehrkosten etwa durch das Verkehrsunternehmen ist ausgeschlossen.

## 2. Bordsteine

Nicht ganz einfach zuzuordnen sind die Bordsteine, die auch als Kantsteine oder süddeutsch als Randsteine bekannt sind. Sie sind in jedem Falle Bestandteile der Straße im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG und des § 2 Abs. 1 Nr. 1 StrWG, und zwar als Teile der Straßendecke. Bordsteine werden typischerweise gesetzt, um verschiedene Teile der Straße voneinander abzugrenzen; insbesondere finden sie Verwendung zwischen der Fahrbahn auf der einen und einem Geh- oder Radweg auf der anderen Seite, wobei der Geh- oder Radweg dann erhöht verläuft.

Stehen die Fahrbahn und der Geh- oder Radweg in der Baulast unterschiedlicher Verwaltungsträger, stellt sich die Frage, welchem Teil der Straße der Bordstein zuzurechnen ist. Der natürlichen Betrachtungsweise nach handelt es sich um einen Teil des Gehwegs: Wer auf dem Bordstein steht, befindet sich noch auf dem Geh- oder Radweg und eben nicht schon auf der Fahrbahn,

OVG Koblenz, Urteil vom 30.01.1978 – 6 A 42/76 –, juris Rn. 55; OVG Saarlouis, Urteil vom 10.05.2004 – 1 R 20/02 –, juris Rn. 37 (in NVwZ-RR 2005, 568 insoweit nicht abgedruckt); vgl. auch OVG Münster, Urteil vom 01.06.1992 – 2 A 600/91 –, NWVBl. 1993, 54 („Gehwegbreite einschließlich des Bordsteins“).

Als Fahrbahn wird gemeinhin der Bereich zwischen den Bordsteinen bezeichnet, also einschließlich der zwischen den Bordsteinen liegenden und technisch auch befahrbaren Entwässerungsrinnen,



OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 22.05.2015 – OVG 9 S 8.14 –,  
juris Rn. 14,

aber ohne den Bordstein selbst. Zudem ist ein Bordstein innerorts häufig gerade vonnöten, weil ein Geh- oder Radweg neben der Fahrbahn angelegt wird. Seine Höhe bestimmt sich danach, wie hoch der Geh- oder Radweg über die Straßenoberfläche hinausgehoben werden soll; als bloße Begrenzung der Fahrbahn ist ein mehrere Zentimeter hoher Bordstein in der Regel nicht erforderlich.

Allerdings bestimmt sich die Zuordnung nicht allein nach der natürlichen Betrachtungsweise, sondern vor allem nach dem Funktionszusammenhang des Bordsteins,

Sauthoff, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 1 Rn. 33.

Seiner Funktion nach dient der Bordstein nämlich sowohl dem Geh- oder Radweg als auch der Fahrbahn,

OVG Koblenz, Urteil vom 30.01.1978 – 6 A 42/76 –, juris Rn. 55.

Denn der Bordstein begrenzt auch die Fahrbahn; er hindert durch den Höhenunterschied Benutzer der Fahrbahn daran, den auf dem Niveau der Oberkante des Bordsteins verlaufenden Geh- oder Radweg zu überfahren. Diese doppelte Funktionalität des Bordsteins spielt auch im Erschließungs- und im Ausbaubeitragsrecht eine erhebliche Rolle. Soweit die Straßenbaulast für den Geh- oder Radweg und für die Fahrbahn in einer Hand liegt, darf im Erschließungsbeitragsrecht im Falle einer Kostenspaltung (also bei einer Abrechnung nach Teileinrichtungen der Straße) der Bordstein sowohl zur Fahrbahn als auch zum Gehweg gezählt werden,

BVerwG, Urteil vom 10.06.1981 – 8 C 20.81 –, BVerwGE 62, 308, 316.

Ergänzend ist § 12 Abs. 2 Halbsatz 1 StrWG zu beachten. Danach erstreckt sich innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen die Straßenbaulast des Landes oder des Kreises nicht auf die Gehwege und die Straßenentwässerungseinrichtungen. Der Bordstein hat eine Bedeutung für die Straßenentwässerung,

OVG Koblenz, Urteil vom 30.01.1978 – 6 A 42/76 –, juris Rn. 55,

er wird auch als „Entwässerungseinrichtung“ bezeichnet,

VGH München, Urteil vom 05.11.2007 – 6 B 05.2551 –, juris Rn. 33.

Zum Ausbaubeitragsrecht in Schleswig-Holstein heißt es, dass das Setzen von Bordsteinen und Abflussrinnen typisch für das Anlegen einer Straßenentwässerung ist,

Thiem/Böttcher, KAG SH, Loseblatt, § 8 Rn. 339,

und in Nordrhein-Westfalen dürfen Rinnen und Randsteine beitragsrechtlich der Teileinrichtung Straßenentwässerung zugerechnet werden,

VG Münster, Urteil vom 29.04.2009 – 3 K 1309/08 –, juris Rn. 15.

Die natürliche Betrachtungsweise, der bauliche Zusammenhang mit einem erhöht liegenden Geh- oder Radweg und die Bedeutung für die Straßenentwässerung sprechen dafür, dass der Bordstein bei geteilter Straßenbaulast grundsätzlich nicht der Fahrbahn zuzuordnen ist, sondern in der Verantwortung der Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast für den Geh- oder Radweg und für die Straßenentwässerung liegt.

Allerdings kann etwas anderes gelten, wenn der Bordstein etwa seiner Bauweise nach in besonderer Weise auf die Bedürfnisse einer Bushaltestelle und des Verkehrs auf der Fahrbahn zugeschnitten ist. Beispielsweise sind so genannte Kasseler Bordsteine so geformt, dass sie im unteren Teil ihrer Außenkante befahren werden sollen. Der Bordstein ist weit mehr als eine bloße Abgrenzung des Gehwegs gegenüber der Fahrbahn; es handelt sich um ein Element, das gerade der Fahrbahn und dem reibungslosen Fahrbetrieb in einer besonderen Fahrsituation (Anfahrt an die Bushaltestelle) dient. Ein solcher Bordstein ist eher der Fahrbahn zuzurechnen. Im Ergebnis erscheint in solchen Fällen eine Vereinbarung zur Kostenteilung ratsam, um der Doppelfunktionalität des Bordsteins gerecht zu werden.

Mit Blick auf die Finanzierung ist für Bordsteine innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landes- oder Kreisstraßen, bei denen die Fahrbahnen in der Baulast des Landes oder des Kreises stehen, § 12 Abs. 2 Halbsatz 2 StrWG zu beachten. Er gebietet eine Beteiligung des Landes oder des Kreises an den Kosten der Straßenentwässerung, die nach § 12 Abs. 2 Halbsatz 1 StrWG der Gemeinde obliegt. Da der Bordstein auch für

die Straßenentwässerung von Bedeutung ist (siehe oben), haben sich das Land oder der Kreis an den Kosten des Bordsteins zu beteiligen, und zwar nach dem Verhältnis der Entwässerungsflächen,

zu diesem Maßstab Hofer, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hofer/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 12 Rn. 17.

Diese Kostenbeteiligung gilt aber, wie gesagt, nur für Landesstraßen und Kreisstraßen (nicht für Bundesstraßen), nur in den Ortsdurchfahrten (nicht auf den freien Strecken) und nur dort, wo das Land oder der Kreis (aber nicht die Gemeinde) Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn ist. Zur Abgrenzung der Straßenbaulast für die Fahrbahnen in den Ortsdurchfahrten siehe unten S. 24.

Festzuhalten bleibt: Der Bordstein zwischen Fahrbahn und Geh- oder Radweg ist grundsätzlich dem Geh- oder Radweg zuzurechnen. Nach den Umständen des Einzelfalls ist eine andere Zuordnung möglich. Wegen der Finanzierung ist § 12 Abs. 2 StrWG zu berücksichtigen.

### **3. Haltestellenschilder**

Das Haltestellenzeichen ist ein Verkehrszeichen (Zeichen 224 nach der Anlage 2 zur Straßenverkehrsordnung (StVO)), über dessen Aufstellung nach § 45 Abs. 3 StVO die Straßenverkehrsbehörde entscheidet. Die Kosten für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und des Betriebs der amtlichen Verkehrszeichen trägt nach § 45 Abs. 5 StVO in Verbindung mit § 5b Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) grundsätzlich der Träger der Straßenbaulast für diejenige Straße, in deren Verlauf sie angebracht werden. § 5b Abs. 2 Buchstabe b StVG enthält jedoch eine Sonderregelung für Haltestellenzeichen. Die Kosten für diese Zeichen trägt der Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes. Die Verkehrsunternehmen tragen daher die Kosten für die Errichtung des Haltestellenmastes und die Anbringung des Haltestellenschildes.

### **4. Fahrgastunterstände**

Die Zuständigkeit für Fahrgastunterstände ist weder in den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes über den Busverkehr (anders für Straßenbahnen in § 31 Abs. 1

Satz 2 BOStrab) noch im Straßenrecht gesetzlich geregelt. Eine gesetzliche Pflicht zur Errichtung von Sitzbänken, Überdachungen oder Wartehallen an einer Bushaltestelle gibt es nicht,

Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Loseblatt, Abschnitt D, § 32 Rn. 114.

Eine Verpflichtung zur Errichtung eines Fahrgastunterstands lässt lassen sich auch nicht aus § 40 Abs. 4 PBefG herleiten, wonach die Verkehrsunternehmen „die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen“ haben. Diese Bestimmung gilt nämlich nicht für überdachte Haltestellen,

Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Loseblatt, Abschnitt B, Anm. 6 zu § 40 PBefG.

Auch der Nahverkehrsplan soll keine Pflicht zur Errichtung von Fahrgastunterständen begründen. Fahrgastunterstände gehören nämlich nicht zur typischen Ausstattung einer Haltestelle. Ob ein Fahrgastunterstand errichtet wird und wenn ja, von wem, bestimmt sich folglich nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten. Wer sich von der Errichtung die größeren Vorteile verspricht oder wer an der Errichtung das größere Interesse hat, wird ein Wartehäuschen errichten. In der Praxis errichten zum Teil die Städte und Gemeinden die Wartehäuschen,

siehe etwa die Fälle VGH Mannheim, Urteil vom 05.09.1988 – 3 S 838/88 –, NVwZ-RR 1990, 59; VG Gießen, Beschluss vom 08.07.2002 – 6 G 688/02 –, juris,

zum Teil die Verkehrsunternehmen,

etwa im Fall LG Bremen, Urteil vom 07.11.2003 – 5 O 1015/03 –, juris (allerdings durch die Bremer Straßenbahn AG, deren Hauptgesellschafterin die Freie Hansestadt Bremen ist); VG Saarlouis, Urteil vom 12.05.2011 – 10 K 647/10 –, juris Rn. 57 („offenbar allein im Bereich der Firma ...“). Siehe auch eine Verwaltungsvorschrift des schleswig-holsteinischen Finanzministeriums vom 23.06.1967 zum Bewertungsgesetz (Bew-Kartei SH § 68 Abs. 2 Nr. 2 BewG Karte 2), das sich mit der Bewertung von Wartehäuschen im Vermögen von Verkehrsunternehmen befasst.

Das Verkehrsunternehmen wird ein solches Interesse namentlich an stark frequentierten Haltestellen und an Umsteigehaltestellen haben, weil es dort besonders viele Fahrgäste anspricht und es sich lohnt, den Fahrgästen das Warten oder Umsteigen besonders angenehm zu gestalten. Die Gemeinde hat ein Interesse an der Errichtung eines Unterstandes, um die Lebensqualität im Ort durch einen überdachten Warteplatz zu verbessern. Zudem kann das Bushäuschen multifunktional neben dem Wartezweck dazu dienen, Informationen für Touristen bereitzuhalten. Üppig ausgestattete Unterstände könnten sogar als Rastplatz für Rad- und Fußwanderer dienen. Sowohl die Gemeinde als auch das Verkehrsunternehmen können ein Interesse daran haben, günstig gelegene oder stark frequentierte Haltestellen mit einem Wartehäuschen auszustatten, um dieses als Werbetafel zu benutzen.

Damit lässt sich festhalten: Weder der Straßenbaulastträger noch die Gemeinde oder das Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, Fahrgastunterstände zu errichten. Sofern ein Fahrgastunterstand errichtet werden soll, hat derjenige, der es errichten oder errichtet sehen möchte, es auf eigene Kosten oder gemäß einer vertraglichen Vereinbarung mit den anderen daran Interessierten gemeinsam zu errichten. Ungeachtet etwaiger baurechtlicher Fragen bedarf die Aufstellung eines Wartehäuschens auf einem Gehweg grundsätzlich einer Sondernutzungserlaubnis,

vgl. OVG Münster, Urteil vom 21.07.1994 – 23 A 2163/93 –, juris (Leitsätze);  
Schumacher, StrG BW, Loseblatt, § 12 Rn. 9,

wohingegen die Kenntlichmachung der Haltestelle durch den Haltestellenmast oder das Haltestellenschild als straßenrechtlicher Gemeingebrauch einzustufen ist,

Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Loseblatt, Abschnitt D, § 32 Rn. 101.

## **5. Fahrgastinformationen**

Fahrgastinformationen wie Fahrpläne, eine Tafel mit den Abfahrtszeiten oder eine Tarifübersicht fallen die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens. Für die Informationen über die Abfahrtszeiten ist dies in § 40 Abs. 4 Satz 3 PBefG ausdrücklich geregelt, da insoweit eine Verpflichtung der Verkehrsunternehmen besteht. Für die anderen Informationen ergibt es sich aus der Natur der Sache, da es sich um Informationen des Verkehrsunternehmens handelt.

## 6. Sonstige Einrichtungen

Allgemeine Informationen über die nähere Umgebung oder über den Ort, in dem die Haltestelle liegt, fallen nicht in die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens, sondern diejenigen, die im Bereich der Haltestelle derartige Informationen bieten möchten, haben sie auf ihre eigenen Kosten dort zu errichten.

Müllbehälter sind in der Regel durch die Gemeinden aufzustellen. Das Verkehrsunternehmen ist nach § 32 Abs. 2 Nr. 3 BOKraft lediglich verpflichtet, an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine anzubringen. Für Haltestellen des Überlandverkehrs gilt dies jedoch nicht. Typischerweise werden daher Abfallbehälter durch die Städte und Gemeinden aufgestellt,

vgl. etwa das Haltestellenkonzept der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) und der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen GmbH aus dem Januar 2009, S. 19 (Fußnote 7).

## III. Zu den einzelnen Fallkonstellationen

Diese Grundlagen vorweggeschickt sollten ursprünglich drei Fallkonstellationen begutachtet werden: eine Bushaltestelle an einem Gehweg oder an einer isolierten Wartefläche, eine Bushaltestelle an einem Radweg oder an einem kombinierten Geh- und Radweg und eine Bushaltestelle an einem von der Fahrbahn abgesetzten Gehweg, Radweg oder kombinierten Geh- oder Radweg. Im Zuge der Bearbeitung hat sich aber herausgestellt, dass Haltestellen an isolierten Warteflächen und an Gehwegen insbesondere innerorts unterschiedlich zu beurteilen sind. Daher wird die vorgegebene erste Fallgruppe hier nochmals unterteilt.

### 1. Haltestelle an einer isolierten Wartefläche

So genannte isolierte Warteflächen finden weder im Straßen- und Wegegesetz noch im Fernstraßengesetz besondere Erwähnung. Isolierte Warteflächen sind befestigte Flächen neben einer Straße – häufig außerhalb der Ortsdurchfahrten, aber durchaus auch innerorts –, die Haltestelleneinrichtungen wie etwa das Haltestellenschild, ggf. auch einen Fahrgastunterstand, aufnehmen und den wartenden Fahrgästen zum Aufenthalt

dienen. Solche isolierten Warteflächen werden errichtet, wo neben der Straße kein Geh- oder Radweg verläuft.

Sofern eine isolierte Wartefläche errichtet werden soll, ist zu unterscheiden zwischen der Aufgabenträgerschaft – also der Zugehörigkeit der Wartefläche zur Straße – und der Finanzierung der Errichtung der Wartefläche. Zudem ist kurz auf die Erschließung einer solchen Wartefläche einzugehen.

#### **a) Aufgabenträgerschaft**

Die straßenrechtliche Zuordnung solcher Warteflächen ist umstritten,

Sauthoff, Öffentliche Straßen, 2. Auflage 2010, Rn. 336.

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr äußerte in einer E-Mail vom 18.02.2015 die Auffassung, es sei Aufgabe der Verkehrsunternehmen, solche Warteflächen zu schaffen und zu unterhalten,

ebenso ohne nähere Begründung Hengst/Majcherek, StrWG NRW, Loseblatt, § 16 Anm. 2.4.

Weder aus dem Schreiben des LBV-SH noch aus der inhaltlich übereinstimmenden Kommentierung zum nordrhein-westfälischen Straßen- und Wegegesetz geht jedoch hervor,

- ob er der Ansicht ist, dass die Wartefläche schon gegenständlich nicht zur Straße im Sinne des § 2 Abs. 2 StrWG gehöre,
- ob er meint, die Befestigung des Bereichs neben der Fahrbahn sei eine Sondernutzung der Straße durch das Verkehrsunternehmen, oder
- ob er lediglich der Auffassung ist, dass das Verkehrsunternehmen nach § 7a FStrG bzw. § 27 StrWG die Finanzierungslast für die Errichtung der Wartefläche treffe.

Da der Landesbetrieb im gleichen Atemzug erwähnt, dass für die Errichtung einer Wartefläche ein Baulastvertrag zwischen der Gemeinde und dem Straßenbaulastträger erforderlich sei, spricht dafür, dass auch er die Wartefläche gegenständlich als Teil der Straße ansieht – denn ansonsten bedürfte es keiner Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger.

Im Ergebnis sprechen die überwiegenden Gründe dafür, isolierte Warteflächen an einer Bushaltestelle gegenständlich der Straße zuzurechnen. Warteflächen befinden sich in der Regel im Bereich des Straßenkörpers und daher in dem Bereich, der nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG und § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG zur Straße gehört. Es handelt sich um eine „besondere Befestigung des im Haltestellenbereich befindlichen Straßenkörpers“,

vgl. Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2008 – 409 7173/40.4 (Ortsumgehung Güterfelde) –, S. 86, veröffentlicht unter [www.mil.brandenburg.de](http://www.mil.brandenburg.de) (Verkehr\Themen A bis Z\Planfeststellungsbeschlüsse im MIL).

Isolierte Warteflächen werden errichtet, wenn anders die Sicherheit der Wartenden nicht gewährleistet werden kann und weil hinreichender Platz für Wartende, Aus- und Zusteigende zum regelmäßigen Verkehrsbedürfnis gehört,

Grupp, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 7a Rn. 7.

Eine isolierte Wartefläche ist steht dabei in der Baulast desjenigen Straßenbaulastträgers, der die Straßenbaulast für den Bereich neben der Fahrbahn trägt. Sofern kein Geh- oder Radweg vorhanden ist, der zu einer geteilten Baulast führt, steht die Wartefläche daher in der Straßenbaulast des Straßenbaulastträgers für die Fahrbahn,

ausdrücklich Sauthoff/Witting, StrWG M-V, Loseblatt, § 29 Rn. 16 f.

Isolierte Warteflächen sind hingegen nicht als „Mini-Gehwege“ einzustufen. Denn sie sind gerade nicht zur Fortbewegung in Längsrichtung bestimmt, sondern zum Warten auf den Bus. Das Warten gehört nicht zum normalen Gemeingebrauch, dem ein Gehweg gewidmet ist,



vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 05.09.1988 – 3 S 838/88 –, NVwZ-RR 1990, 59, 60.

Isolierte Warteflächen stehen also in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers (hier im Sinne des Straßenbaulastträgers für die Fahrbahn, da es andere Baulastträger bei isolierten Warteflächen praktisch nicht gibt), und zwar unabhängig von der Straßengruppe und unabhängig davon, ob die Haltestelle innerorts oder außerorts liegt. Sofern neben einer Fahrbahn eine isolierte Wartefläche anzulegen ist, hat diese der Straßenbaulastträger für die Fahrbahn anzulegen.

Selbstverständlich kann der Straßenbaulastträger mit der Gemeinde oder mit einem Dritten (etwa dem Verkehrsunternehmen) nach § 5 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 FStrG oder nach § 16 Abs. 1 StrWG durch öffentlich-rechtlichen Vertrag eine abweichende Regelung treffen und die Baulast für die Wartefläche übertragen. Ebenso sind nach § 16 Abs. 2 StrWG bürgerlich-rechtliche Vereinbarungen über die Errichtung der Wartefläche im Straßenbereich möglich. Solche Vereinbarungen werden insbesondere in Betracht kommen, falls die Gemeinde aus Gründen des Ortsbildes oder aus Gründen der Attraktivität der Haltestelle eine bestimmte Pflasterung aufweisen oder in besonderer Weise ausgestattet werden (etwa mit Fahrradständern) sollen. Diese Sonderausstattung fällt nämlich in den Verantwortungsbereich der Gemeinde.

## **b) Finanzierung**

Dass isolierte Warteflächen Teil der Straße und damit vorbehaltlich abweichender vertraglicher Regelungen durch den Straßenbaulastträger zu errichten und unterhalten sind, ist die eine Frage, die Finanzierung eine zweite. Die Herstellung der Wartefläche könnte ein Fall des § 7a FStrG oder des § 27 StrWG sein. Nach § 7a Satz 1 FStrG und § 27 Satz 1 StrWG hat, falls eine Straße wegen der Art des Gebrauchs durch einen anderen aufwendiger hergestellt oder ausgebaut werden muss, als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht, dieser andere dem Träger der Straßenbaulast die Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung zu vergüten. Diese Regelung gilt allerdings nach § 7a Satz 2 FStrG und § 27 Satz 2 StrWG nicht für Haltestellenbuchten für den Linienverkehr.

Fraglich ist zunächst einmal, ob die Ausnahmeregelung für Haltestellenbuchten auch isolierte Warteflächen erfasst; bejahendenfalls müsste der Straßenbaulastträger die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung der Wartefläche tragen. Verneinendenfalls stellt sich die Frage, wer „der andere“ ist bzw. ob der Straßenbaulastträger hier einen Anspruch darauf hat, dass ein anderer ihm die Kosten für die Herstellung einer Wartefläche erstattet.

**aa) Privilegierung isolierter Warteflächen nach § 7a Satz 2 FStrG/§ 27 Satz 2 StrWG**

Die Privilegierungsregelung in § 7a Satz 2 FStrG und § 27 Satz 2 StrWG nennt isolierte Warteflächen nicht, sondern spricht lediglich von „Haltestellenbuchten“. Ebenso verfahren die Straßengesetze der übrigen Länder. Lediglich in Mecklenburg-Vorpommern ein, da dort der Linien- und Schulbusverkehr allgemein von einer Finanzierungsverantwortung für etwaigen Mehraufwand ausgenommen ist. Fraglich ist also, ob die Wartefläche an der Bushaldebucht zur Bushaldebucht gehört und damit nach § 7a Satz 2 FStrG und § 27 Satz 2 StrWG von einer Vergütung des Mehraufwands ausgenommen ist.

Die Gesetzgebungsmaterialien sind wenig aussagekräftig. § 27 StrWG enthält die heutige Regelung bereits seit dem Inkrafttreten des Straßen- und Wegegesetzes am 01.10.1962. Die Begründung zum Gesetzentwurf der Landesregierung schweigt sich zum Thema Warteflächen allerdings aus; vielmehr sollte gerade die Einrichtung der Haltebucht selbst die Sicherheit des wartenden Publikums gewährleisten,

LT-Drucksache 4/466, S. 55.

Die Begründung zum Änderungsgesetz, durch das die Haltestellenklausel ins Bundesfernstraßengesetz einging, verweist darauf, dass man eine entsprechende Bestimmung aus dem bayerischen Straßen- und Wegegesetz übernehme,

BT-Drucksache III/2613, S. 3,

wobei die damalige bayerische Regelung – Art. 14 Abs. 3 BayStrWG vom 11.07.1958 (GVBl. S. 147), geändert durch das Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes vom 22.12.1960 (GVBl. S. 298) – eine andere Regelung traf und bestimmte, dass das Anhalten von Linienbussen im Omnibusverkehr stets als Gemeingebrauch

gelte. Die maßgeblichen Materialien zum Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes aus dem Jahr 1960 enthalten keine Begründungen,

BayLT-Beilagen 1747 und 1799.

In den Kommentierungen zum Fernstraßengesetz und zu den Straßen- und Wegegesetzen wird diese Frage zum Teil gar nicht behandelt, zum Teil wird lediglich auf einen bestehenden Meinungsstreit hingewiesen,

Sauthoff, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 7a Rn. 6,

zum Teil wird, ebenso knapp, festgehalten, dass der Straßenbaulastträger diese zu errichten habe, wenn sie aus Gründen der Verkehrssicherheit für die Wartenden erforderlich seien,

Grupp, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 7a Rn. 7; Prandl/Gillesen/Geyer/Edhofer/Willmitzer, BayStrWG, Loseblatt, Art. 14 Anm. 6.2; Bogner/Bitterwolf-de Boer/Probstfeld/Kaminski/Schwarz/Witte, LStrG RP, Loseblatt, § 44 Anm. 2,

zum Teil heißt es, ebenfalls ohne nähere Begründung, dies sei Sache des Verkehrsunternehmens,

Hengst/Majcherek, StrWG NRW, Loseblatt, § 16 Anm. 2.4.

Für die Auffassung, dass die Warteflächen nicht von der Privilegierung nach § 27 Satz 1 StrWG umfasst seien, wird zur Begründung angeführt, dass die Vorschrift bezwecke, die Fahrspuren freizuhalten,

Gröller, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hoefer/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 27 Rn. 12.

Dieser Zweck ist mit der Errichtung der Bushaltebucht erfüllt. Die Errichtung einer Wartefläche noch jenseits der Bushaltebucht ist für die Freihaltung der Fahrbahn in der Tat nicht mehr erforderlich. Allerdings ist diese Argumentation zweischneidig: Wird nämlich

eine isolierte Wartefläche an einer Straße angelegt, ohne dass eine Bushaltestelle besteht, dann sorgt die Wartefläche dafür, dass Fahrgäste auch bei widrigen Witterungsverhältnissen räumlich getrennt von der Fahrbahn warten können. Die Fahrbahn wird dadurch freigehalten.

Letztlich spricht gegen eine Zuordnung der Wartefläche zur Bushaltestelle, dass eine Bushaltestelle gegenständlich doch etwas anderes ist als eine Wartefläche. Eine Bushaltestelle kann ohne eine Wartefläche errichtet werden, eine Wartefläche ohne eine Bushaltestelle. Solange keine ausdrückliche gesetzliche Regelung über Warteflächen besteht, erscheint es daher jedenfalls gut vertretbar, sie nicht nach § 7a Satz 2 FStrG und § 27 Satz 2 StrWG als privilegiert anzusehen.

**bb) Mehrkostenvergütung nach § 7a Satz 1 FStrG, § 27 Satz 1 StrWG?**

Unterstellt man mit dem eben gefundenen Ergebnis, dass isolierte Warteflächen nicht nach § 7a Satz 1 FStrG und § 27 Satz 2 StrWG privilegiert sind, ist damit nicht gesagt, dass der Straßenbaulastträger etwaige Kosten für die Errichtung isolierter Warteflächen von einem Dritten – etwa von der Gemeinde oder von einem Verkehrsunternehmen – verlangen dürfte. Denn das setzt voraus, dass die Wartefläche „wegen der Art des Gebrauchs durch einen anderen“ aufwendiger hergestellt werden muss. Häufig genannte Beispiele sind die Abbiegespur oder die Lichtzeichenanlage an der Zufahrt für ein Firmengelände oder die Verstärkung des Straßenoberbaus für die Benutzung durch Schwertransporte. Der Mehraufwand kann dabei durch den Nutzer beantragt oder durch eine Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden,

Gröller, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hoefler/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 27 Rn. 7.

Allerdings ist es regelmäßig nicht statthaft, dem Verkehrsunternehmen aufzuerlegen, eine Wartefläche zu errichten. Denn der Veranlasser des Wartendenaufkommens an der Bushaltestelle, dessentwegen die Wartefläche errichtet werden soll, ist nicht das Verkehrsunternehmen, sondern die Allgemeinheit, einschließlich des Straßenbaulastträgers selbst,

Sauthoff/Witting, StrWG M-V, Loseblatt, § 29 Rn. 16 in Verbindung mit Rn. 13.

Die für die Verkehrsunternehmen maßgeblichen haltstellenbezogenen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts (insbesondere § 5b StVG), des Personenbeförderungsgesetzes (insbesondere § 40 PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (insbesondere § 32 BOKraft) erwähnen eine Pflicht zur Errichtung einer befestigten Wartefläche nicht. Über diese Bestimmungen hinaus sind die Verkehrsunternehmen lediglich Dienstleistungserbringer im Rahmen des ÖPNV, der im Allgemeininteresse unterwegs ist. § 1 Abs. 2 ÖPNVG hält diese Aufgabe ausdrücklich fest.

Überdies verpflichtet § 1 Abs. 4 ÖPNVG ausdrücklich die Aufgabenträger, die die Verkehrsinfrastruktur zu planen und zu gestalten haben, die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten. Das sind im Bereich des Straßenbaus die Straßenbaulastträger. Die Errichtung einer isolierten Wartefläche zur Erreichung eines barrierefreien Ausstiegs aus dem oder Zustiegs in den Bus ist daher regelmäßig kein nach § 7a Satz 1 FStrG oder § 27 Satz 1 StrWG auf das Verkehrsunternehmen oder auf die Gemeinde abwälzbarer Mehraufwand.

Gleichwohl kann in Einzelfällen eine andere Einschätzung geboten sein,

dazu nochmals Sauthoff/Witting, StrWG M-V, Loseblatt, § 29 Rn. 18.

Wünscht das Verkehrsunternehmen eine isolierte Wartefläche, um besonderen betrieblichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen (z.B. weil es aus organisatorischen Gründen eine Umsteigehaltestelle abseits der typischen Umsteigepunkte schaffen möchte), kann es zur Finanzierung verpflichtet sein. Ebenso kann der Wunsch nach einer Wartefläche von der Gemeinde oder von einem Dritten (z.B. Einkaufszentrum) ausgehen, der für die zu ihm kommenden Busbenutzer eine attraktive Haltestelle vorhanden wissen möchte.

Und selbstverständlich bleibt es auch für die Aufstellung von Warteflächen allen Beteiligten erlaubt, gesonderte Vereinbarungen über deren Errichtung und Unterhaltung zu schließen.

### **c) Zuwegungen zu isolierten Warteflächen**

Dass eine Wartefläche isoliert ist, bedeutet nicht, dass es einen Zuweg zu ihr geben kann. „Isoliert“ ist die Wartefläche nämlich nur insoweit, als sie nicht in einen Geh- oder

Radweg eingebettet ist. Eine Zuwegung kann aber zum Beispiel ein rechtwinklig zur Fahrbahn verlaufender Weg sein, der die Wartefläche „von hinten“ erschließt. Diese Zuwegung ist ein selbständiger Gehweg, der nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe b StrWG in der Baulast der Gemeinde steht. Führt die Zuwegung auf die Straße, dann handelt es sich um einen Annex zur Wartefläche und zur Straße, der in der Baulast des Straßenbaulastträgers steht.

#### **d) Ergebnis zu isolierten Warteflächen**

Isolierte Warteflächen sind Bestandteile der Straße. Im Regelfall hat sie der Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn zu errichten und zu unterhalten. Nur im Ausnahmefall kommt eine Mehrkostenabwälzung auf das Verkehrsunternehmen, die Gemeinde oder einen Dritten in Betracht.

## **2. Haltestelle an einem Gehweg**

Als nächstes zu begutachten sind Bushaltestellen, die an einem Gehweg liegen. Dabei wird hier davon ausgegangen, dass das Haltestellenschild und etwaige weitere Einrichtungen unmittelbar auf dem Gehweg angebracht sind. Die Fahrgäste steigen vom Bus unmittelbar auf den Gehweg aus und nicht auf eine von diesem besonders abgesetzte Fläche.

Gehwege sind unselbständige Teile der öffentlichen Straße. Das gilt sowohl für landesrechtliche Straßen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG) als auch für Bundesstraßen,

BVerwG, Beschluss vom 15.04.1970 – IV B 207.69 –, Buchholz 470.4 § 1  
FStrG Nr. 2; vgl. auch § 5 Abs. 3 FStrG.

Unselbständige Geh- oder Radwege teilen das Schicksal der Straße, zu der sie gehören und stehen daher grundsätzlich in der Straßenbaulast desjenigen, der Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn ist,

OVG Greifswald, Urteil vom 10.05.2005 – 1 L 293/03 –, NordÖR 2005, 323,  
325 f.

Eine Abweichung von dieser Regel gilt für die Ortsdurchfahrten. Der Begriff der Ortsdurchfahrt ist in § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG und in § 4 Abs. 1 StrWG gesetzlich definiert als der Teil einer Bundesstraße, Landesstraße oder Kreisstraße, „der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient“. Ob ein Teil einer Straße zu einer Ortsdurchfahrt gehört oder nicht, ist im praktischen Alltag nicht von Fall zu Fall durch eine Subsumtion der örtlichen Gegebenheiten unter die gesetzliche Definition festzustellen. Vielmehr hat die obere Straßenbaubehörde – also der LBV-SH – nach Anhörung der Gemeinde, der Baugenehmigungsbehörde und der Träger der Straßenbaulast die äußeren Grenzen der Ortsdurchfahrt festzusetzen (§ 5 Abs. 4 Satz 4 FStrG, § 4 Abs. 2 StrWG). Diese Festsetzung ist ein Verwaltungsakt,

BVerwG, Urteil vom 05.09.1975 – IV C 2.73 –, DÖV 1975, 855; Urteil vom 12.04.2000 – 11 C 11.99 –, NVwZ-RR 2000, 530, 531; Gröller, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hoefler/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 4 Rn. 13; Witting, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 5 Rn. 48,

und für die Begrenzung der Ortsdurchfahrt konstitutiv. Die Ortsdurchfahrt braucht mit der durch die gelbe Ortstafel (Zeichen 310 nach der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) gekennzeichneten geschlossenen Ortschaft nicht deckungsgleich zu sein. Denn nach geltender Rechtslage dient die straßenrechtliche Ortsdurchfahrt

„der Verteilung der Straßenbaulast und insoweit insbesondere der Abgrenzung der erweiterten Befugnisse und Lasten, die der örtlichen Gemeinschaft hinsichtlich der Straße zukommen. An den Beginn der „geschlossenen Ortschaft“ dagegen knüpft der Gesetzgeber für die Aufstellung von Ortstafeln aus Gründen der Sicherheit bzw. Ordnung des Straßenverkehrs an, also zur Abwehr spezifisch verkehrsbedingter Gefahren“,

VG Braunschweig, Urteil vom 27.09.2011 – 6 A 10/09 –, juris Rn. 17.

Nach außen gekennzeichnet wird die Ortsdurchfahrt durch einen Grenzstein oder durch eine weiße Tafel mit der Aufschrift „OD“,

Gröller, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hoefler/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 4 Rn. 13; siehe auch Nr. 4 der Ortsdurchfahrtenrichtlinien.

Die gelbe Ortstafel (Zeichen 310 nach der StVO) ist hingegen für den Anfang oder das Ende einer Ortsdurchfahrt bedeutungslos,

so bereits BGH, Urteil vom 20.03.1967 – III ZR 50/65 –, VersR 1967, 504 f.;  
vgl. auch Netter, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 5 Rn. 28.

Ortsdurchfahrten sind, wie sich aus § 5 Abs. 4 Satz 1 StrWG und § 4 Abs. 1 StrWG ergibt, nur für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen festzusetzen.

Für Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen werden Ortsdurchfahrten nicht festgesetzt. Insoweit stehen alle Teile der Straße – sowohl Fahrbahnen als auch Gehwege – in der Baulast der Gemeinde.

Für Landes- und Kreisstraßen ist für die Baulast je nach der Lage der Haltestelle innerhalb oder außerhalb der Ortsdurchfahrt zu differenzieren; die nachfolgenden Ausführungen zu Gehwegen (dazu gleich unter a) und b)), zu Radwegen und zu kombinierten Geh- und Radwegen (dazu unter 3.) sowie zu Haltestellen für den Fall, dass der Geh- oder Radweg von der Fahrbahn abgesetzt ist (dazu unter 4.) geben die gesetzliche Verteilung der Straßenbaulast wieder. Die Baulast kann anders verteilt sein, wenn der Straßenbaulastträger nach § 5 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 FStrG oder nach § 16 Abs. 1 StrWG mit einem Dritten (z.B. mit der Gemeinde) einen öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Übernahme der Straßenbaulast für die Straße insgesamt oder für einen Teil der Straße (z.B. für den Gehweg) abgeschlossen hat,

zu den Voraussetzungen siehe Hofer, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hofer/Steinweg, StrWG SH, Loseblatt, § 16 Rn. 11 ff.

Danach kann z.B. ein Gehweg auch auf freier Strecke in der Baulast der Gemeinde stehen. Anstelle eines öffentlich-rechtlichen Vertrages kann auch ein bürgerlich-rechtlicher Vertrag über die Unterhaltung von Straßen oder Straßenteilen abgeschlossen werden. Dann verbleibt es bei der Baulast des gesetzlichen Straßenbaulastträgers, und nur im Innenverhältnis besteht eine Unterhaltungspflicht.

Ausgehend von der gesetzlichen Verteilung der Straßenbaulast ergibt sich folgendes Bild:



**a) Außerhalb der Ortsdurchfahrten**

Eine Haltestelle an einem Gehweg außerhalb einer Ortsdurchfahrt und damit auf freier Strecke steht in der Baulast des Straßenbaulastträgers, der auch für die Fahrbahn zuständig ist. Die Straßenbaulast erstreckt sich, wie bereits erwähnt, soweit gesetzlich nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, auf die gesamte Straße im Sinne des § 1 Abs. 4 FStrG und des § 2 StrWG. Außerhalb der Ortsdurchfahrten ist der Straßenbaulastträger, da hier nichts anderes bestimmt ist, für alle die Haltestelle betreffenden Maßnahmen zuständig, und zwar sowohl für die Maßnahmen im Bereich der Fahrbahn als auch für die Maßnahmen im Bereich des Gehwegs. Ausgenommen sind lediglich diejenigen Maßnahmen, die nach der unter II. vorgenommenen Abgrenzung dem Verkehrsunternehmen oder der Gemeinde als Aufgabenträgerin für die allgemeine Daseinsvorsorge obliegen (Haltestellenmast, Fahrplan, Mülleimer usw.).

Ein Gehweg auf freier Strecke kann in der Baulast eines anderen als des Straßenbaulastträgers für die Fahrbahn stehen, wenn Denkbar ist auch, dass der Straßenbaulastträger und die Gemeinde oder ein Dritter eine bürgerlich-rechtliche Vereinbarung über die Unterhaltung des Gehwegs abschließen.

Die Darstellung hier wie auch im Folgenden orientiert sich daher

**b) Innerhalb der Ortsdurchfahrten**

Innerhalb der Ortsdurchfahrten stehen Gehwege sowohl an Bundesstraßen (§ 5 Abs. 3 FStrG) als auch an Landes- und Kreisstraßen (§ 12 Abs. 2 StrWG) in der Straßenbaulast der Gemeinden. Alle Maßnahmen, die räumlich zum Gehweg gehören, stehen daher in der Baulast der Gemeinde, soweit nicht das Verkehrsunternehmen zuständig ist. Dem steht nicht entgegen, dass das Warten auf den Bus nicht per se zum Gemeingebrauch am Gehweg gehört. Denn die straßenverkehrsrechtliche Festlegung der Haltestelle durch einen Verwaltungsakt der Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 3 Satz 1 StVO erweitert den Gemeingebrauch am Gehweg, der „im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften“ (§ 20 Abs. 1 Satz 1 StrWG) besteht,

VGH Mannheim, Urteil vom 05.09.1988 – 3 S 838/88 –, NVwZ-RR 1990, 59, 60.

Die Angleichung des Gehwegs an Erfordernisse der Haltestelle gehört daher zu den Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast für den Gehweg.

Für alle Maßnahmen im Bereich der Fahrbahn ist der Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn verantwortlich. Baulastträger kann insoweit die Gemeinde sein, aber auch je nach Straßengruppe der Bund, das Land oder der Kreis. Wer insoweit Straßenbaulastträger ist, hängt von der Straßengruppe und von der Größe der Gemeinde ab.

#### **aa) Bundesstraßen**

Die Fahrbahnen von Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten stehen in der Baulast des Bundes (ausgeübt durch den LBV-SH). Die Gemeinde ist Träger der Straßenbaulast, wenn sie

- mehr als 80.000 Einwohner hat (§ 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG),
- mehr als 80.000 Einwohner hatte und die oberste Kommunalaufsichtsbehörde zustimmt (§ 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG)
- mehr als 50.000 Einwohner hat und mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde die Übernahme der Straßenbaulast verlangt (§ 5 Abs. 2a Satz 2 FStrG).

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfüllt keine Gemeinde diese Anforderungen, weswegen die Fahrbahnen von Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten in der Baulast des Bundes stehen.

Daraus folgt für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen eine geteilte Straßenbaulast: Die Gemeinde hat die Baulast für den Gehweg und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. den Bordstein), außerdem für die Gegenstände, die der Gemeinde kraft ihrer Zuständigkeit für die Daseinsvorsorge obliegen (z.B. Fahrgastunterstand). Der Bund hat die Baulast für die Fahrbahn und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. die Haltebucht). Die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens für seine Aufgaben (z.B. den Haltestellenmast) bleibt unberührt.

## bb) Landes- und Kreisstraßen

Die Fahrbahnen von Landes- und Kreisstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten stehen grundsätzlich in der Baulast des Landes bzw. des Kreises. Die Gemeinde ist Träger der Straßenbaulast, wenn sie mehr als 20.000 Einwohner hat (§ 12 Abs. 1 Satz 1 StrWG).

Daraus folgt:

- In Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern stehen alle baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Haltestelle in der Baulast der Gemeinde, soweit nicht das Verkehrsunternehmen zuständig ist, denn Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern sind Straßenbaulastträger sowohl für die Fahrbahn als auch für den Gehweg.
- In Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern ist die Baulast geteilt: Die Gemeinde hat die Baulast für den Gehweg und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. den Bordstein), außerdem für die Gegenstände, die der Gemeinde kraft ihrer Zuständigkeit für die Daseinsvorsorge obliegen (z.B. Fahrgastunterstand). Das Land bzw. der Kreis hat die Baulast für die Fahrbahn und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. die Haltebucht). Die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens für seine Aufgaben (z.B. den Haltestellenmast) bleibt unberührt.

## 3. Haltestelle an einem Radweg oder an einem kombinierten Geh- oder Radweg

Die nächste Fallkonstellation betrifft Haltestellen an einem Radweg oder an einem kombinierten Geh- oder Radweg. Auch hier wird der Grundfall zugrunde gelegt: Die Fahrgäste steigen unmittelbar auf den Radweg oder den kombinierten Geh- oder Radweg aus und nicht auf eine diesem Weg vorgelagerte Wartefläche (dazu Fallkonstellation 4). Radwege im Sinne dieses Gliederungspunktes sind reine Radwege, also Wege, die ausschließlich dem Fahrradverkehr vorbehalten sind. Kombinierte Geh- und Radwege sind Wege, die auf derselben Fläche sowohl dem Fußgängerverkehr als auch dem Radverkehr gewidmet sind,

so unter Verweis auf das Zeichen 240 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO Hofer, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hofer/Steinweg, StrWG, Loseblatt, § 12 Rn. 9; wie hier auch VGH München, Urteil vom 04.04.2007 – 8 B 05.3195 –, NVwZ-RR 2008, 62, 63.

Kombinierte Geh- und Radwege sind zu unterscheiden von der Situation, dass ein Radweg und ein Gehweg baulich verbunden sind, aber widmungstechnisch getrennt. Ein solcher Fall kommt in dichter bebauten Gebieten häufiger vor. Zumeist verläuft der Radweg auf der Straßenseite, der Gehweg auf der straßenabgewandten Seite. Hier bestimmt sich die Baulast für den Radwegteil nach den Vorschriften für Radwege, die für den Gehwegteil nach den Vorschriften über Gehwege. Soweit sich einzelne Einrichtungen der Haltestelle hier auf dem Gehweg befinden und der jeweilige Baulastträger zuständig ist (z.B. weil auch der Gehweg im Niveau erhöht werden muss oder weil er mit Leitsteinen für Sehbehinderte auszustatten ist), gelten für den Gehwegteil die Regelungen über Gehwege (siehe unter 2.),

so im Ergebnis auch Netter, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 5 Rn. 19; Tegtbauer, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Auflage 2010, Kapitel 14 Rn. 25, die allerdings diesen Fall als „kombinierten Geh- und Radweg“ einstufen und den mit Zeichen 240 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO bezeichneten Fall unbehandelt lassen.

Unselbständige Radwege oder unselbständige kombinierte Geh- und Radwege teilen wie ein Gehweg das Schicksal der Straße und stehen daher grundsätzlich in der Straßenbaulast desjenigen, der Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn ist,

nochmals OVG Greifswald, Urteil vom 10.05.2005 – 1 L 293/03 –, NordÖR 2005, 323, 325 f.

Das ergibt sich für Landes- und Kreisstraßen unmittelbar aus § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG, gilt aber auch für Bundesstraßen,

VGH München, Urteil vom 04.04.2007 – 8 B 05.3195 –, NVwZ-RR 2008, 62, 63.

Auch für Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege ist zu unterscheiden zwischen Wegen außerhalb und innerhalb der Ortsdurchfahrten.

**a) Außerhalb der Ortsdurchfahrten**

Wie für Gehwege enthalten weder das Bundesfernstraßengesetz noch das Straßen- und Wegegesetz besondere Bestimmungen für die Straßenbaulast und selbständiger Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege außerhalb der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, Landesstraßen oder Kreisstraßen. Außerhalb der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen stehen Radwege und kombinierte Geh- und Radwege daher in der Baulast des Bundes, des Landes bzw. des Kreises. Diese Träger der Straßenbaulast sind daher für alle baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bushaltestelle verantwortlich, soweit nicht die Zuständigkeit beim Verkehrsunternehmen oder bei der Gemeinde in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträgerin für die allgemeine Daseinsvorsorge liegt.

**b) Innerhalb der Ortsdurchfahrten**

Innerhalb der Ortsdurchfahrten ist zu differenzieren zwischen Bundesstraßen auf der einen und Landes- und Kreisstraßen auf der anderen Seite.

**aa) Bundesstraßen**

Das Fernstraßengesetz enthält keine Sonderregelung für die Straßenbaulast für Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege. § 5 Abs. 3 FStrG weist den Gemeinden, unabhängig von ihrer Größe, lediglich die Zuständigkeit für die Gehwege zu, nicht aber für Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege,

ausdrücklich VGH München, Urteil vom 04.04.2007 – 8 B 05.3195 –, NVwZ-RR 2008, 62, 63.

Radwege und kombinierte Geh- und Radwege innerhalb der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen stehen also in der Straßenbaulast desjenigen, der Straßenbaulastträger für die Fahrbahnen ist. Das ist grundsätzlich der Bund. Die Gemeinde ist Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße, wenn sie mehr als 80.000 Einwohner hat (§ 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG), wenn sie mehr als 80.000 Einwohner hatte und die oberste Kommunalaufsichtsbehörde zustimmt (§ 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG) oder wenn sie mehr als 50.000 Einwohner hat und mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde die Übernahme der Straßenbaulast verlangt (§ 5 Abs. 2a Satz 2 FStrG).

Im Kreis Rendsburg-Eckernförde erfüllt keine Gemeinde diese Anforderungen, weswegen die Fahrbahnen von Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten in der Baulast des Bundes stehen. Das gilt dann auch für die Radwege und die kombinierten Radwege entlang der Bundesstraßen.

Der Bund ist daher bei Haltestellen an Radwegen oder kombinierten Geh- und Radwegen innerhalb von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen Baulastträger für alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Haltestelle, soweit nicht die Zuständigkeit beim Verkehrsunternehmen oder bei der Gemeinde in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträgerin für die allgemeine Daseinsvorsorge liegt.

#### **bb) Landes- und Kreisstraßen**

Anders als das Bundesfernstraßengesetz kennt das Straßen- und Wegegesetz für Landes- und Kreisstraßen grundsätzlich eine geteilte Straßenbaulast mit Blick auf Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege. Die Verteilung der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten hängt von der Größe der Gemeinde und von den baulichen Umständen ab. Dabei sind drei Fälle denkbar:

- (1) Die Baulast für die Fahrbahn und den Radweg oder den kombinierten Geh- und Radweg liegt beim Land bzw. Kreis.
- (2) Die Baulast für die Fahrbahn und den Radweg oder den kombinierten Geh- und Radweg liegt bei der Gemeinde.
- (3) Die Baulast für die Fahrbahn liegt beim Land bzw. Kreis, die Baulast für den Radweg oder den kombinierten Geh- und Radweg liegt bei der Gemeinde.

Grundsätzlich liegt auch innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landes- oder Kreisstraßen die Straßenbaulast beim Land bzw. Kreis. Für die Fahrbahnen liegt ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast (Fälle (2) und (3)), wenn sie mehr als 20.000 Einwohner hat (§ 12 Abs. 1 Satz 1 StrWG). Hat die Gemeinde 20.000 oder weniger Einwohner, ist das Land bzw. der Kreis Straßenbaulastträger.

Ist die Gemeinde Straßenbaulastträgerin für die Ortsdurchfahrt, erstreckt sich die Straßenbaulast in jedem Falle auch auf die kombinierten Geh- und Radwege. Denn die

besonderen Regelungen für eine geteilte Straßenbaulast (§ 12 Abs. 2 StrWG) greifen nur, wenn das Land oder der Kreis Träger der Straßenbaulast ist.

Daraus folgt: In Gemeinden mit **mehr als 20.000 Einwohnern** ist die Gemeinde Straßenbaulastträger für die Fahrbahn und die Radwege sowie die kombinierten Geh- und Radwege in den Ortsdurchfahrten (Fall (1)). Die Gemeinde ist hier für alle baulichen Maßnahmen an Haltestellen zuständig, soweit nicht das Verkehrsunternehmen zuständig ist.

In Gemeinden mit **bis zu 20.000 Einwohnern** ist das Land bzw. der Kreis jedenfalls für alle baulichen Maßnahmen im Bereich der Fahrbahn zuständig.

Die Straßenbaulast für die Radwege und die kombinierten Geh- und Radwege innerhalb der Ortsdurchfahrten in Gemeinden **mit bis zu 20.000 Einwohnern** hängt davon ab, ob der Radweg bzw. kombinierte Geh- und Radweg auch auf der anschließenden freien Strecke vorhanden oder vorgesehen ist (dann Straßenbaulast des Landes oder Kreises, Fall (1)) oder sich auf die Ortsdurchfahrt beschränkt (dann Straßenbaulast der Gemeinde, Fall (2)).

Stehen die Fahrbahn und der Radweg oder der kombinierte Geh- und Radweg in der Baulast des Landes bzw. Kreises, ist das Land bzw. der Kreis für alle baulichen Maßnahmen an Haltestellen zuständig, soweit nicht das Verkehrsunternehmen oder die Gemeinde in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträgerin für die allgemeine Daseinsvorsorge zuständig ist.

Stehen die Fahrbahn und der Radweg oder der kombinierte Geh- und Radweg in der Baulast verschiedener Träger, dann gilt wie bei Gehwegen: Die Gemeinde hat die Baulast für den Gehweg und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. den Bordstein), außerdem für die Gegenstände, die der Gemeinde kraft ihrer Zuständigkeit für die Daseinsvorsorge obliegen (z.B. Fahrgastunterstand). Das Land bzw. der Kreis hat die Baulast für die Fahrbahn und die dazugehörigen Gegenstände (z.B. die Haltebucht). Die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens für seine Aufgaben (z.B. den Haltestellenmast) bleibt unberührt.

Die Frage, ob Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege auf den an die Ortsdurchfahrt anschließenden freien Strecken vorhanden und insbesondere „vorgesehen“ sind,

kann im Einzelfall schwierig abzugrenzen sein. In der Regel wird zu verlangen sein, dass an beiden an die Ortsdurchfahrtsenden anschließenden freien Strecken Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege vorhanden oder vorgesehen sind. Ausreichend ist es wiederum, dass auf der freien Strecke ein kombinierter Geh- und Radweg vorhanden oder vorgesehen ist, wenn in der Ortsdurchfahrt ein reiner Radweg vorhanden ist,

zu alledem Hofer, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hofer/Steinweg, StrWG, Loseblatt, § 12 Rn. 10.

#### **4. Haltestelle, wenn der Geh- oder Radweg von der Fahrbahn abgesetzt ist**

Die vierte Fallkonstellation betrifft Haltestellen an einer Straße, von der der Geh- oder Radweg baulich abgesetzt ist, zum Beispiel durch einen Grün- oder Parkstreifen. Ist dem Geh- oder Radweg eine Wartefläche vorgelagert, die nach vorn zur Straße hin mit dem Bordstein abschließt und nach hinten ohne Höhenunterschied in den Geh- oder Radweg übergeht, erscheint es fraglich, wer für diese Wartefläche die Baulast trägt. In Betracht kommen wiederum der Baulastträger für die Fahrbahn, der Baulastträger für den Geh- oder Radweg und die Gemeinde als Aufgabenträgerin für die Daseinsvorsorge.

Dieser Fall ist von zwei ähnlichen Konstellationen abzugrenzen:

- Wegen ihrer baulichen Verbindung zum Geh- oder Radweg handelt es sich bei der Wartefläche nicht um eine isolierte Wartefläche (zu isolierten Warteflächen siehe oben, S. 11 ff.).
- Die Wartefläche ist kein dort ohnehin befindlicher Abzweig des Geh- oder Radwegs (etwa zu einem Fußgängerüberweg; dann wäre der Baulastträger des Geh- oder Radwegs zuständig), sondern hat den ausschließlichen Zweck, wartende Fahrgäste aufzunehmen und das Aus- und Einsteigen von Fahrgästen zu ermöglichen.

Im Folgenden soll zunächst betrachtet werden, wie die Straßenbaulast für die Fahrbahn und für den Geh- oder Radweg verteilt ist, ehe auf die Zuordnung der Wartefläche eingegangen wird.



**a) Straßenbaulast für die Fahrbahn und für den Geh- oder Radweg**

Die Straßenbaulast für die Fahrbahn richtet sich nach den oben unter 2. und 3. genannten allgemeinen Bestimmungen. Außerhalb der Ortsdurchfahrten sind der Bund, das Land oder der Kreis Straßenbaulastträger, innerhalb der Ortsdurchfahrten ist es für die Bundesstraßen der Bund, für die Landes- und Kreisstraßen in den Gemeinden über 20.000 Einwohner die Gemeinde, sonst das Land oder der Kreis.

Für die Straßenbaulast für den Geh- oder Radweg kommt es darauf an, ob es sich um einen selbständigen oder unselbständigen Geh- oder Radweg handelt. Unselbständige Geh- oder Radwege teilen das Schicksal der Fahrbahn und stehen in der Baulast desselben Trägers wie die Fahrbahn.

Unselbständig sind Geh- und Radwege, wenn sie baulich mit der Fahrbahn eine Einheit bilden,

BVerwG, Urteil vom 28.08.1987 – 4 C 54.83 und 55.83 –, BVerwGE 78, 79, 80.

Allerdings ist die feste bauliche Verbindung keine zwingende Voraussetzung. Denn unselbständig ist ein Geh- oder Radweg auch dann, wenn er nicht unmittelbar an die Fahrbahn angrenzt, sondern durch einen Grünstreifen, eine Baumreihe oder einen Graben von ihr getrennt ist, jedoch „auch ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn“ gleichläuft (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG). Ein selbständiger Geh- oder Radweg liegt erst dann vor, wenn er ohne Zusammenhang mit einer Fahrbahn als beschränkt öffentliche Straße (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe b StrWG) dem öffentlichen Fußgänger- und/oder Radverkehr gewidmet ist. Das sind Wege, die eine selbständige Verkehrsbedeutung haben und nicht nur der Entflechtung des Verkehrs auf der Straße dienen,

Herber, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Auflage 2010, Kapitel 7 Rn. 22.2.

Der von einer Fahrbahn durch einen Grünstreifen oder einen Graben abgesetzte, aber parallel zu ihr verlaufende Geh- oder Radweg wird, trotz der räumlichen Trennung, in aller Regel als unselbständiger Geh- oder Radweg einzustufen sein. Denn er dient, wie

aus seinem Gleichlauf mit der Fahrbahn ersichtlich, der Entflechtung des Verkehrs. Solche unselbständigen Geh- oder Radwege teilen grundsätzlich das Baulastschicksal der Fahrbahn, soweit nicht § 5 Abs. 3 FStrG oder § 12 Abs. 2 StrWG in den Ortsdurchfahrten die Straßenbaulast der Gemeinden anordnen. Daher kann auch insoweit auf die Ausführungen unter 2. und 3. verwiesen werden: Außerhalb der Ortsdurchfahrten steht ein solcher Geh- oder Radweg stets in der Baulast des Trägers, der auch Straßenbaulastträger für die Fahrbahn ist. Innerhalb der Ortsdurchfahrten kann die Baulast geteilt sein.

#### **b) Zuständigkeit für die Wartefläche**

Eine dem Geh- oder Radweg vorgelagerte Wartefläche liegt wie eine Insel zwischen der Fahrbahn und dem Geh- oder Radweg. Grundsätzlich ist hier sowohl eine Zuständigkeit des Baulastträgers der Fahrbahn als auch eine des Baulastträgers des Geh- oder Radwegs denkbar, außerdem eine der Gemeinde im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft für die Daseinsvorsorge.

Bemerkenswert ist, dass diese Zuordnungsfrage bislang, soweit ersichtlich, weder Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen war, noch im Schrifttum näher diskutiert wird. Das überrascht zunächst, weil die Errichtung von dem Geh- oder Radweg vorgelagerten Warteflächen bereits in den 1960er Jahren als Möglichkeit zur Stärkung des Fahrradverkehrs genannt wurde,

Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, BT-Drucksache IV/2661, S. 71, lfd. Nr. 72 (wenn auch damals noch in der klassischen Variante, dass die Wartefläche zwischen die Fahrbahn und den Geh- oder Radweg „geschoben“ und der Geh- oder Radweg um die Wartefläche herumgeführt wurde),

und solche zwischen Fahrbahn und Gehweg liegenden Warteflächen mittlerweile durchaus verbreitet sind. Ursächlich für diese Dürre in Schrifttum und Rechtsprechung dürfte sein, dass sich die meisten solcher Haltestellen in größeren Städten und Gemeinden befinden, die Träger der Straßenbaulast sowohl für die Fahrbahn als auch für den Geh- oder Radweg sind. Ungeachtet der Frage, ob diese Warteflächen dann der

Fahrbahn, dem Geh- oder Radweg oder der Straße überhaupt nicht zuzurechnen sind, sind in solchen Fällen stets die Gemeinden verantwortlich für die Errichtung derartiger Warteflächen. Im ländlichen Bereich, wo eine geteilte Straßenbaulast auftreten kann, sind derartige Haltestellen herkömmlicherweise weitaus seltener anzutreffen. Zudem sind Bushaltestellen offensichtlich selten anfällig für Rechtsstreitigkeiten, unter anderem mit Nachbarn der Haltestelle. All das mag dazu geführt haben, dass gerichtliche Entscheidungen zu Bushaltestellen Mangelware sind und diese Frage in Handbüchern oder Kommentaren zum Straßenrecht unbehandelt blieb.

Daher stehen die nachfolgenden Ausführungen unter einem gewissen Vorbehalt, da sie nicht mit konkreter Rechtsprechung „abgesichert“ werden können.

#### **aa) Wartefläche als Teil der Straße**

In einem ersten Schritt ist zu fragen, ob die Wartefläche Teil der Straße oder von der Gemeinde im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge zu errichten ist.

Unter Zugrundelegung der allgemeinen Regelungen über die Straßenbaulast sprechen die überwiegenden Gründe im Ergebnis dafür, solche Warteflächen zur Straße zu rechnen und in den Aufgabenbereich des Straßenbaulastträgers bzw. eines der beteiligten Straßenbaulastträger fallen zu lassen. Das ergibt sich aus den folgenden Erwägungen:

- Räumlich befindet sich eine Wartefläche, wie sie hier angenommen wird, im Bereich, der zur Straße gehört. Ein Grünstreifen neben der Fahrbahn oder zwischen der Fahrbahn und einem Geh- oder Radweg ist straßenrechtlich ein Trennstreifen. Trenn-, Rand-, Seiten- oder Sicherheitsstreifen sind nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG und § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG Bestandteile der Straße. Trennstreifen sind Streifen zur Trennung von Verkehrsflächen, etwa von Fahrbahn und Geh- oder Radweg,

Grupp, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 1 Rn. 41.

Die Unterhaltung und bauliche Umgestaltung von Trennstreifen gehört zur Aufgabe des Straßenbaulastträgers.

- Auch die Unterhaltung eines Parkstreifens fällt grundsätzlich in den Aufgabenbereich des Straßenbaulastträgers, weil Parkstreifen zur Straße gehören,

Grupp, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 1 Rn. 46; Gröller, in: Wilke/Gröller/Behnsen/Hoefler/Steinweg, StrWG, Loseblatt, § 2 Rn. 42.

Wird ein Parkstreifen durch eine Wartefläche überbaut, werden die einzelnen Segmente des Parkstreifens durch die Wartefläche getrennt. Auch insoweit liegt dann ein Trennstreifen vor.

- Verkehrsinseln gelten als sonstige Verkehrsanlagen, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienen, und damit als Straßenzubehör im Sinne der § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG, § 2 Abs. 2 Nr. 3 StrWG. Etwas anderes gilt nur für Haltestellen, soweit sie Teil der Betriebsanlagen öffentlicher Verkehrsmittel sind,

Grupp, in: Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 1 Rn. 52.

Betriebsanlagen sind Haltestellen zwar beim Betrieb von Straßenbahnen (§ 1 Abs. 7 Nr. 2 BOStrab), nicht aber bei üblichen Bushaltestellen. Auch das spricht dafür, dass jedenfalls grundsätzlich die Errichtung und Unterhaltung einer Wartefläche zur Straßenbaulast gehört.

- Die Wartefläche verbindet zudem die Fahrbahn und den Geh- oder Radweg. Es handelt sich um ein Verbindungsstück zwischen zwei Teileinrichtungen der Straße im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG und § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG, das dem Übergang von der einen auf die andere Teileinrichtung dient. Es erscheint fernliegend, diesen Bereich aus dem Bereich der Straße auszuklammern und einem dritten Aufgabenträger zu überantworten. Die Wartefläche müsste dann genau genommen straßenrechtlich entwidmet werden, weil sie kein Teil der Straße ist.

Daher sprechen die überwiegenden Gründe dafür, dass die Errichtung und Unterhaltung einer solchen Wartefläche grundsätzlich Teil der Straßenbaulast ist und nicht Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge.

#### **bb) Wartefläche als Teil der Fahrbahn oder Teil des Geh- oder Radwegs**

Legt man dies zugrunde, stellt sich in einem zweiten Schritt die Frage, in welches Straßenbaulastträgers Aufgabenbereich die Unterhaltung einer solchen Wartefläche fällt, wenn die Straßenbaulast geteilt ist, also die Fahrbahn in der Baulast des Bundes, des

Landes oder des Kreises steht, der Geh- oder Radweg aber in der Baulast der Gemeinde. Insoweit wird man differenzieren müssen:

- Befindet sich die Wartefläche im Bereich eines Trennstreifens (z.B. wenn sich links und rechts an die Wartefläche ein Grünstreifen anschließt), spricht dies für die Zuständigkeit des Trägers der Fahrbahn-Straßenbaulast. Trennstreifen gehören – anders als Gehwege und Parkplätze (§ 5 Abs. 3 FStrG, § 12 Abs. 2 StrWG) – nicht zu den Teilen der Straße, die bei geteilter Baulast in der Baulast der Gemeinde stehen.
- Für die Zuständigkeit des Trägers der Fahrbahn-Straßenbaulast spricht es auch, wenn die Wartefläche vornehmlich mit Blick auf den Verkehr auf der Fahrbahn errichtet wird. Dann handelt es sich um Zubehör (§ 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG, § 2 Abs. 2 Nr. 3 StrWG) der Fahrbahn. Das ist beispielsweise bei einem Haltestellenkap der Fall, bei dem die Wartefläche bewusst in die Fahrbahn hineingezogen wird, um dem Bus nach seiner Abfahrt von der Haltestelle freie Fahrt zu gewähren, weil andere Fahrzeuge den haltenden Bus nicht überholen können. Der gleiche Effekt kann entstehen, wenn eine bisherige Bushaltebucht geschlossen und die überbaute Haltebucht zur Wartefläche wird.
- Die Zuständigkeit des Baulastträgers für den Geh- oder Radweg dürfte umso eher gegeben sein, wenn die Wartefläche vornehmlich mit Blick auf den Geh- oder Radwegverkehr errichtet wird. Dann handelt es sich um Zubehör des Geh- oder Radwegs. Das wird insbesondere der Fall sein, wenn die Wartefläche errichtet wird, um Konflikte der wartenden Fahrgäste mit dem längs verlaufenden Fußgänger- oder Radfahrerverkehr zu vermindern. Solche Konflikte können auftreten, wenn der Geh- oder Radweg besonders schmal ist oder wenn die Haltestelle und/oder der Geh- und Radweg stark frequentiert sind. Die Wartefläche entflieht den Längsverkehr auf dem Geh- und Radweg einerseits und den „Warteverkehr“ an der Haltestelle andererseits. Solche geh- oder radwegsbezogenen Warteflächen können vorliegen, wenn der Geh- oder Radweg in größerem Abstand zur Fahrbahn als sonst um die Wartefläche herumgezogen wird,

zu einer solchen Konstruktion bereits BT-Drucksache IV/2661, S. 71,

aber auch, wenn eine bisherige Busbucht zurückgebaut wird.

Im Einzelfall können die Anzeichen für die eine oder andere Seite einander durchaus widersprechen, weswegen eine verlässliche Zuordnung abstrakt kaum möglich ist. Zudem kommt auch eine straßenbaulastunabhängige Zuständigkeit der Gemeinden ins Spiel, wenn die Wartefläche in besonderer Weise ausgestattet oder aus Gründen des Stadtbilds wird. Insoweit kann auf die Ausführungen zu isolierten Warteflächen verwiesen werden (oben, S. **Fehler! Textmarke nicht definiert.** f.).

### C. Zusammenfassung

Damit ergibt sich folgendes Bild:

- Bushaltestellen gehören zur Fahrbahn und sind daher vom Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn zu errichten und zu unterhalten.
- Isolierte Warteflächen zu errichten und zu unterhalten ist grundsätzlich Sache des Trägers der Straßenbaulast für die Fahrbahn. Eine isolierte Wartefläche ist kein „Mini-Gehweg“, für den die Regeln über die Gehwege gelten.
- In besonderen Einzelfällen können die Kosten für die Errichtung der isolierten Wartefläche als Mehraufwand auf das Verkehrsunternehmen oder auf einen Dritten abgewälzt werden.
- Zuwege zu isolierten Warteflächen, die selbständige Wege sind, stehen in der Baulast der Gemeinde.
- Umgestaltungen an Gehwegen, Radwegen oder kombinierten Geh- und Radwegen im Zusammenhang, die im Zusammenhang mit der Umgestaltung einer Bushaltestelle stehen, sind vom jeweiligen Träger der Straßenbaulast vorzunehmen.
- Außerhalb der Ortsdurchfahrten stehen Gehwege, Radwege und kombinierte Geh- und Radwege in der Baulast des Trägers der Straßenbaulast für die Fahrbahn.

- Innerhalb der Ortsdurchfahrten aller Straßengruppen stehen Gehwege in der Baulast der Gemeinden.
- Die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen stehen im Kreis Rendsburg-Eckernförde praktisch in der Baulast des Bundes. Das gilt auch für Radwege und kombinierte Geh- und Radwege entlang der Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße.
- Innerhalb der Ortsdurchfahrten steht die Fahrbahn von Landes- und Kreisstraßen in der Baulast des Landes oder Kreises, nur in Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern in der Baulast der Gemeinde.
- Innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen stehen Radwege und kombinierte Geh- und Radwege in Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern in der Baulast der Gemeinde.
- Innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen stehen Radwege und kombinierte Geh- und Radwege in Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern in der Baulast des Landes oder des Kreises, wenn sie zu beiden Seiten auch auf den freien Strecken vorhanden oder vorgesehen sind, sonst in der Baulast der Gemeinde.
- Der Bordstein ist tendenziell dem Geh- oder Radweg und nicht der Fahrbahn zuzurechnen; eine besondere Bauweise des Bordsteins kann eine andere Zuordnung gebieten. Wegen der Finanzierung von Bordsteinen in der Ortsdurchfahrt von Landes- und Kreisstraßen bei geteilter Straßenbaulast ist § 12 Abs. 2 StrWG zu beachten.
- Eine vom Geh- oder Radweg abgesetzte, aber mit ihm baulich verbundene Wartefläche ist je nach den Umständen des Einzelfalls der Fahrbahn oder dem Geh- oder Radweg zuzurechnen.
- Die vorstehenden Punkte stehen allesamt unter dem Vorbehalt, dass der Straßenbaulastträger und ein Dritter keine abweichende Vereinbarung über die Straßenbaulast oder über die Herstellung oder Unterhaltung der Straßenteile getroffen haben.

- Ungeachtet der Straßenbaulast ist das Verkehrsunternehmen für die Errichtung des Haltestellenmastes und für die Anbringung von Fahrplänen zuständig. Ggf. haben sie einen Fahrgastunterstand zu errichten.
- Ungeachtet der Straßenbaulast obliegt der Gemeinde die Anbringung eines Müllbehälters und ggf. die Errichtung eines Fahrgastunterstandes.
- Eine besondere Ausstattung der Haltestelle, die über eine Grundausstattung hinausgeht oder aus besonderen städtebaulichen oder Ortsbildgründen gewünscht ist, ist von der Gemeinde zu tragen.

Ich hoffe, dass die vorstehenden Ausführungen die von Ihnen aufgeworfenen Fragen hinreichend beantworten. Für nähere Erläuterungen und für die Prüfung weiterer Einzelfälle stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bernd Hoefler  
Rechtsanwalt



## Kostenermittlung für den Ausbau einer Bushaltestelle in Regelausführung, gemäß den Abbildungen 2, 3, 4

Position	Leistung	Menge	Kosten je Einheit €	Gesamtkosten €
1	Gehwegpflasterung aufnehmen	69 m <sup>2</sup>	7,00	483,00
2	Pflasterunterbau aufbrechen und abfahren	69 m <sup>2</sup>	9,00	621,00
3	Bordsteine aufnehmen und abfahren	23 m	10,00	230,00
4	Auschachten für Unterbau (30 cm) mit Abfuhr zur Kippe	21 m <sup>3</sup>	50,00	1.050,00
5	Untergrund nachverdichten	69 m <sup>2</sup>	2,00	138,00
6	Untergrundmaterial liefern und einbauen	21 m <sup>3</sup>	18,00	378,00
7	Bitumen-Tragschicht liefern und einbauen	2,5 t	202,00	505,00
8	Abschlussbahn einschließlich Betonfundament erstellen	23 m	17,00	391,00
9	Asphaltbetondecke mit 100 kg/m <sup>2</sup> herstellen	69 m <sup>2</sup>	18,00	1.242,00
10	Randsteine liefern und in Beton setzen	23 m	18,00	414,00
11	Betonformsteine (Buskapsteine)	19 m	72,00	1.368,00
12	Betonformsteine als Rampensteine (Anfahrsteine)	4 m	128,00	512,00
13	Verlegen und Verfugen der Betonformsteine	23 m	21,00	483,00
14	Rinnenflussbahn aus Betonpflaster herstellen und liefern	23 m	21,00	483,00
15	Betonpflaster liefern	52 m <sup>2</sup>	13,00	676,00
16	Granilith-Blockplatten (weiß) liefern	10 m <sup>2</sup>	35,00	350,00
17	Sinusprofilierete taktile Leitplatten	7 m <sup>2</sup>	154,00	1.078,00
18	Verlegen der Materialien Pos. 15, 16, 17	69 m <sup>2</sup>	17,00	1.173,00
19	Haltestellenmast versetzen	1	260,00	260,00
20	Unvorhergesehenes und Baustelleneinrichtung (10%)			1.184,00
	<b>Summe (netto):</b>			<b>13.019,00</b>
	<b>Gerundet:</b>			<b>13.000,00</b>
	Kosten einer Haltestelle mit 2 Richtungshaltestellen (netto):			<b>26.000,00</b>
	Kosten für einen beleuchteten Fahrgastunterstand (Ausrüstung) einschl. Stromanschluss (netto):			<b>7.700,00</b>

*www.nahverkehr-info.de/kost\_pdf*