

**öffentliche
Mitteilungsvorlage**

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Stadtplanung	24.08.2026	318/2026

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungstermin
Mobilitätsausschuss	17.09.2026

Tagesordnungspunkt:

Sachstandsbericht barrierefreier Umbau Bushaltestellen

Personelle Auswirkungen		☐ Nein	☐ Ja
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Anzahl der Stellen und Bewertungen	
Finanzielle Auswirkungen		☐ Nein	☐ Ja
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Haushaltsbelastung Euro	Veranschlagt unter Produkt-Nr. u. -bezeichnung
Beschlusskontrolle		☒ Nein	☐ Ja
Falls ja:			
Verantwortlicher Fachbereich:		Umsetzung bis zum:	

Inhalt:

Die Herstellung eines möglichst umfassend barrierefrei nutzbaren öffentlichen Personennahverkehrs stellt eine wesentliche Voraussetzung für eine selbstbestimmte Mobilität aller Bevölkerungsgruppen dar. Ein zentraler Baustein ist dabei die barrierefreie Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur.

Die Stadt Gütersloh verfolgt den barrierefreien Ausbau ihres Haltestellennetzes bereits seit mehreren Jahren kontinuierlich und hat hierzu verschiedene aufeinanderfolgende Förder- und Ausbauprogramme umgesetzt.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Herstellung eines barrierefrei nutzbaren öffentlichen Personennahverkehrs ist eine gesetzlich verankerte Zielsetzung. Maßgebliche bundesrechtliche Grundlage bildet § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Danach haben die für die Aufstellung der Nahverkehrspläne zuständigen Aufgabenträger die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, mit dem Ziel zu berücksichtigen, eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen.

Als gesetzliche Zielmarke war hierfür der 1. Januar 2022 vorgesehen. Die gesetzliche Zielmarke ist damit zwar verstrichen; hieraus folgt jedoch nicht, dass seit diesem Zeitpunkt ausnahmslos sämtliche Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut sein müssen. § 8 Abs. 3 PBefG eröffnet die Möglichkeit, im Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen zu benennen und zu begründen. Zugleich sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu treffen.

Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit ist damit als kontinuierlicher Planungs- und Umsetzungsauftrag zu verstehen. Bei der Bewertung einzelner Haltestellen sind die jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Hierzu gehören insbesondere die bauliche Realisierbarkeit, die verkehrliche Bedeutung und Fahrgastnachfrage, bestehende Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse sowie die Abhängigkeit von Maßnahmen anderer Straßenbaulastträger. Abweichungen vom Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bedürfen einer nachvollziehbaren Betrachtung und Begründung.

Das PBefG sieht darüber hinaus eine Beteiligung der Interessenvertretungen der betroffenen Fahrgäste bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans vor. Insbesondere sind vorhandene Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sowie Verbände von Menschen mit Mobilitäts- oder sensorischen Einschränkungen einzubeziehen.

Ergänzt werden die bundesrechtlichen Vorgaben durch das nordrhein-westfälische ÖPNV- und Behindertengleichstellungsrecht sowie durch die einschlägigen technischen Regelwerke. Für die konkrete bauliche Ausgestaltung von Haltestellen sind insbesondere die Anforderungen an einen möglichst niveauarmen Ein- und Ausstieg, ausreichende Bewegungsflächen sowie taktile und visuelle Orientierungsmöglichkeiten von Bedeutung. Maßgeblich sind hierbei unter anderem die DIN 18040-3, die DIN 32984 sowie die DIN 32975.

Förderkulisse

Für den barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur stehen in Nordrhein-Westfalen verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Von besonderer Bedeutung für die Stadt Gütersloh ist die Investitionsförderung nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW).

Nach § 12 ÖPNVG NRW stellt das Land den nordrhein-westfälischen Zweckverbänden Mittel zur Förderung von Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung. Diese können insbesondere für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur eingesetzt und an Städte, Gemeinden und weitere Zuwendungsempfänger weitergeleitet werden. Die Förderung kann grundsätzlich einen wesentlichen Anteil der zuwendungsfähigen Ausgaben abdecken und reduziert damit den von den Kommunen zu tragenden Eigenanteil erheblich.

Für das Stadtgebiet Gütersloh erfolgt die entsprechende Infrastrukturförderung über den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Förderfähig sind unter anderem der Neubau, die Modernisierung und die barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen. Je nach Maßnahme können neben der eigentlichen Haltestellenkante und den für einen niveauarmen Einstieg erforderlichen baulichen Anpassungen auch taktile Leitsysteme, Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtungen sowie Einrichtungen der Fahrgastinformation Gegenstand einer Förderung sein.

Die Stadt Gütersloh hat die bestehenden Fördermöglichkeiten in den vergangenen Jahren kontinuierlich genutzt. Der erreichte Ausbaustand ist damit Ergebnis einer über mehrere Förderperioden konsequent verfolgten Ausbauplanung.

Haltestellennetz und Zuständigkeiten

Das Haltestellennetz im Stadtgebiet Gütersloh umfasst nach der aktuellen Bestandsübersicht insgesamt rund 525 Haltestellenkanten. Dabei werden die einzelnen Haltestellenpositionen beziehungsweise Fahrtrichtungen jeweils gesondert erfasst.

Die Zuständigkeit für die bauliche Infrastruktur verteilt sich auf unterschiedliche Straßenbaulastträger. Rund 70 Prozent der erfassten Haltestellenkanten liegen in der Straßenbaulast der Stadt Gütersloh. Rund 19 Prozent befinden sich an Landes- und Bundesstraßen und damit in der Baulast von Straßen.NRW. Weitere rund fünf Prozent entfallen auf den Kreis Gütersloh. Der verbleibende Anteil verteilt sich auf einzelne Sonderstandorte beziehungsweise weitere Baulastträger.

Diese unterschiedlichen Zuständigkeiten sind für die Bewertung des Ausbaustandes und insbesondere für die weitere Umsetzung von Bedeutung. Während die Stadt Gütersloh den Ausbau von Haltestellen in eigener Straßenbaulast grundsätzlich selbst planen und steuern kann, ist bei Haltestellen an klassifizierten Straßen eine Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erforderlich.

Darüber hinaus ist es insbesondere bei Standorten, die Bestandteil einer perspektivisch vorgesehenen Straßenbaumaßnahme sind, planerisch und wirtschaftlich sinnvoll, den barrierefreien Haltestellenausbau mit der jeweiligen Gesamtmaßnahme zu verbinden. Ein isolierter vorgezogener Ausbau kann in diesen Fällen zu Doppelarbeiten beziehungsweise später erneut erforderlichen baulichen Eingriffen führen.

Aktueller Ausbaustand

Von den insgesamt 525 erfassten Haltestellenkanten sind nach der aktuellen Bestandsübersicht 305 Haltestellenkanten baulich fertiggestellt. Dies entspricht einem Anteil von rund 58 Prozent des Gesamtbestandes.

Der barrierefreie Ausbau umfasst insbesondere angepasste beziehungsweise erhöhte Bordsteinkanten zur Verbesserung des Ein- und Ausstiegs sowie taktile Leitelemente. Soweit dies am jeweiligen Standort vorgesehen und räumlich möglich ist, wird die Ausstattung durch weitere Elemente wie Fahrgastunterstände und Einrichtungen der Fahrgastinformation ergänzt.

Die bisherigen Ausbaumaßnahmen wurden insbesondere im Rahmen von aufeinanderfolgenden Förderprogramme umgesetzt. Die kontinuierliche Umsetzung über mehrere Förderperioden verdeutlicht, dass der barrierefreie Ausbau des Haltestellennetzes als langfristige kommunale Daueraufgabe verstanden und systematisch vorangetrieben wird.

Einordnung der noch nicht ausgebauten Haltestellen

Bei der Bewertung des verbleibenden Haltestellenbestandes ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Aus der Differenz zwischen den insgesamt 525 erfassten und den 305 bereits fertiggestellten Haltestellenkanten ergibt sich rechnerisch ein Anteil von rund 42 Prozent, der bislang nicht als fertiggestellt geführt wird. Dieser Anteil kann jedoch nicht mit einem entsprechenden kommunalen Ausbaurückstand gleichgesetzt werden.

Ein erheblicher Teil der noch nicht ausgebauten Haltestellen weist besondere betriebliche, verkehrliche oder bauliche Rahmenbedingungen auf, aufgrund derer ein regulärer beziehungsweise kurzfristiger barrierefreier Ausbau derzeit nicht vorgesehen, nicht erforderlich oder nicht ohne Weiteres umsetzbar ist.

Gering frequentierte Haltestellen

Bei 64 Haltestellenkanten beziehungsweise rund zwölf Prozent des Gesamtbestandes handelt es sich um Standorte mit geringer Fahrgastfrequenz, die überwiegend in dünner besiedelten Bereichen liegen. Für diese Standorte ist derzeit keine kurzfristige bauliche Weiterentwicklung vorgesehen.

Im Rahmen der weiteren Betrachtung ist insbesondere das Verhältnis zwischen verkehrlicher Bedeutung, tatsächlicher Nutzung und erforderlichem baulichem beziehungsweise finanziellem Aufwand zu berücksichtigen. Die Standorte werden daher im Zuge der weiteren Netz- und Ausbauplanung bedarfsgerecht betrachtet.

Haltestellen mit baulichen Restriktionen

Bei 40 Haltestellenkanten beziehungsweise rund acht Prozent des Gesamtbestandes bestehen bauliche oder räumliche Restriktionen, die einen Ausbau entsprechend dem aktuellen Standard derzeit nicht oder nur mit erheblichem zusätzlichen Aufwand ermöglichen.

Hierzu können insbesondere beengte Seitenräume, unmittelbar angrenzende Grundstücke, fehlende Flächenverfügbarkeit oder vorhandene technische Infrastruktur gehören. Für diese Standorte ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Verbesserung der Barrierefreiheit erreicht werden kann.

Bedarfshaltestellen und besondere Bedienungsformen

Weitere 43 Haltestellenkanten beziehungsweise rund acht Prozent des Gesamtbestandes werden als Bedarfshaltestellen geführt und dienen insbesondere dem Schüler-, Berufs- beziehungsweise Nachtverkehr. Aufgrund ihrer besonderen betrieblichen Funktion und Nutzungssystematik werden diese Standorte gesondert betrachtet und sind nicht Bestandteil des regulären Ausbauprogramms.

Weitere sieben Haltestellenkanten im ländlichen Raum werden inzwischen ausschließlich im Rahmen eines bedarfsorientierten Angebotes bedient. Auch bei diesen Standorten haben sich die betrieblichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen gegenüber einem regulären Linienverkehr verändert.

Abhängigkeit von anderen Straßenbaumaßnahmen

Bei einem weiteren Teil der Haltestellen ist ein barrierefreier Ausbau grundsätzlich vorgesehen, die Umsetzung steht jedoch in unmittelbarem Zusammenhang mit anderen Straßenbau- oder Umgestaltungsmaßnahmen.

Eine isolierte Herstellung der Barrierefreiheit vor Durchführung der jeweiligen Gesamtmaßnahme ist an diesen Standorten in der Regel weder planerisch noch wirtschaftlich sinnvoll. Ziel ist es daher, den Haltestellenausbau mit den jeweiligen Straßenbaumaßnahmen zu koordinieren.

Eine vergleichbare Abhängigkeit kann sich bei weiteren Standorten an klassifizierten Straßen ergeben. Dies betrifft insbesondere die weitere Entwicklung entlang der Marienfelder Straße (B 513), bei der eine Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger erforderlich ist.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird den barrierefreien Ausbau des Haltestellennetzes projektbezogen fortführen.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Umsetzung bereits konkret geplanter Standorte sowie auf der Abstimmung der noch offenen Haltestellen an klassifizierten Straßen. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen, deren Umsetzung in Verbindung mit übergeordneten Straßenbauvorhaben erfolgen soll.

Daneben sollen Standorte mit bestehenden baulichen Restriktionen weiterhin daraufhin überprüft werden, ob durch angepasste beziehungsweise standortspezifische Lösungen eine Verbesserung der bestehenden Situation erreicht werden kann.

Ziel bleibt es, den Anteil barrierefrei nutzbarer Haltestellen im Stadtgebiet sukzessive weiter zu erhöhen und die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen auf diejenigen Maßnahmen zu konzentrieren, bei denen unter Berücksichtigung von Fahrgastnachfrage, verkehrlicher Bedeutung und baulicher Umsetzbarkeit ein möglichst hoher Nutzen für die Fahrgäste erreicht werden kann.

Im Auftrag

Albrecht Pförtner

Anlagenliste:
(keine)