

### öffentliche Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Tiefbau	09.04.2026	<b>164/2026</b>

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungstermin
Mobilitätsausschuss	23.04.2026

#### Tagesordnungspunkt:

Sanierung ZOB

#### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, ingenieurplanerische Leistungen (vgl. Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) für die grundhafte Sanierung der Busaufstellflächen sowie Fahrwege und den barrierefreien Ausbau der Bussteige sowie die Zuwegungen in den Anschlussbereichen anfertigen zu lassen.

<b>Personelle Auswirkungen</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Anzahl der Stellen und Bewertungen
<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Haushaltsbelastung Euro
Planungskosten	ab Juni 2026	400.000 €
<b>Beschlusskontrolle</b>	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja
Veranschlagt unter Produkt-Nr. u. -bezeichnung		
6005 Straßen – Neubau und Erneuerung		
Falls ja:		
Verantwortlicher Fachbereich:		Umsetzung bis zum:

<b>Klimarelevanz</b>	<input type="checkbox"/> Keine	<input checked="" type="checkbox"/> Überwiegend positiv	<input type="checkbox"/> Überwiegend negativ
Kurze Erläuterung der Klimaauswirkungen: Durch einen attraktiven ZOB wird die Nutzung des ÖPNV gefördert.			

#### Erläuterungen:

Das Umfeld des Gütersloher Hauptbahnhofs wird sich in den kommenden Jahren deutlich verändern. Einen besonders wirksamen Impuls stellt die Entwicklung des Postareals dar, welche einen Neubau der Hochschule Bielefeld sowie der Innovationsmanufaktur vorsehen. Zusätzlich soll neuer Wohnraum geschaffen werden. Dadurch nimmt die Bedeutung des Bahnhofsumfeldes für Wirtschaft und Bildung in Gütersloh sowie die Zahl der Menschen, die das Gebiet nutzen, deutlich zu. Öffentliche Flächen wie der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), der Willy-Brandt-Platz, die Tiefgarage am Bahnhof und auch die Radstation weisen jedoch erhebliche gestalterische und funktionale Defizite auf. Diese sind auf ihr Alter von mindestens 30 Jahren zurückzuführen. Deshalb ist für das Bahnhofsumfeld eine Stärkung der Mobilitätsfunktionen, die Verbesserung des Erscheinungsbilds und somit eine Aufwertung dieses Eingangs zur Innenstadt beabsichtigt (siehe u. a.

Drucksache 147/2025). Auch in der vom Stadtrat beschlossenen Innenstadtstrategie wird für den ZOB und die angrenzenden Flächen der größte Entwicklungsbedarf festgestellt (Drucksache 377/2023).

Der ZOB ist eine wichtige städtische Verkehrsanlage im innerstädtischen Bereich, in direkter Lage zum Hauptbahnhof, und wird gleichermaßen von den Stadt- u. Regionalbusbetrieben im Halbstundentakt von Montag bis Samstag und im Stundentakt an Sonn- und Feiertagen angedient. Mit dem Inkrafttreten des neuen Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA), welcher das kommunale ÖPNV-Angebot steuert und planmäßig im Dezember 2028 in Kraft treten wird sowie dem Verkehrsangebot des Kreises Gütersloh, kann grundsätzlich festgehalten werden, dass auch zukünftig der ZOB in Gütersloh als bedeutsame verkehrstechnische Drehscheibe im Kreisgebiet bestimmt ist.

Aufgrund der besonderen Beanspruchungen der Busverkehrsflächen, durch zum Beispiel häufiges Bremsen und Anfahren, Spurbildung sowie das Befahren enger Kurven, haben sich zunehmende Fahrbahnschäden eingestellt, welche zur Sicherstellung der Verkehrswegesicherungspflicht ausgebessert werden mussten. In großflächigen Anteilen wurde bereits die gepflasterte Flächenbefestigung einschließlich des Unterbaus partiell mit Asphalt ausgebessert.

Im Zuge einer anzustrebenden grundhaften Sanierung der Verkehrsflächen soll auch die Barrierefreiheit für mobilitäts- oder sehbehinderte Menschen innerhalb des ZOB sowie in den Übergangsbereichen zum Umfeld (Wegeleitsystem) auf die baulichen und nutzungsspezifischen Anforderungen der Barrierefreiheit geprüft und nach den geltenden technischen Regelwerken neu geplant und umgebaut werden.

Ziel des Bauvorhabens ist die vollständige und grundhafte Erneuerung der Aufstandsflächen und Fahrwege für Busse einschließlich des Unterbaus sowie von Teilen der Entwässerungseinrichtungen. Eine grundlegende Änderung der bestehenden Busaufstandsflächen bzw. ein Rückbau der vorhandenen Sägezahnaufstellung an den Bussteiginseln ist derzeit nicht vorgesehen.

Aufgrund der räumlichen Verknüpfung zwischen Bahnhofsvorplatz, ZOB und Innenstadt ist der ZOB insgesamt von einem hohen Fußgängeraufkommen geprägt. Daher sollen zusätzliche geeignete Maßnahmen entwickelt und aufgezeigt werden, um die wichtige Fußverkehrsverbindung vom Bahnhofsvorplatz über den ZOB in Richtung Fußgängerzone intuitiver erkennbar zu gestalten.

#### **Erfordernis:**

Aufgrund des beschriebenen schlechten Zustandes und der verkehrlichen Bedeutung besteht daher dringender Handlungsbedarf, welcher über entsprechende Haushaltsanmeldungen im Fachbereich Tiefbau dokumentiert ist. Die Planungs- und Baukosten für die Sanierung und den barrierefreien Umbau des ZOB betragen nach derzeitigem Stand 5,0 Millionen Euro. Ziel ist es, für die insgesamt beschriebenen Maßnahmen Fördermöglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Modernisierung zu nutzen.

Der ZOB wurde zuletzt Mitte der neunziger Jahre umfangreich saniert und mit einer neuen Dachkonstruktion ausgestattet.

#### **Finanzierung des Vorhabens:**

Die Instandsetzungsarbeiten der Busverkehrsflächen und der barrierefreie Ausbau der Bussteige werden aus eigenen Haushaltsmitteln finanziert. Dabei sind förderfähige Maßnahmen, die unter die Fördertatbestände des im Verbandsgebiet zuständigen Zweckverbandes NWL fallen, fachlich so zu qualifizieren, dass die Voraussetzungen für eine Förderfähigkeit erfüllt werden. Ziel ist es, für die insgesamt beschriebenen Maßnahmen Fördermöglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Modernisierung zu nutzen.

Daher kommt die Verwaltung zu dem vorliegenden Beschlussvorschlag, die Planungsleistungen (LPH 1-9) für die Sanierung des ZOB auszuschreiben. Der Ingenieurvertrag soll dabei als Stufenvertrag ausgestaltet werden. Es werden nicht alle Leistungsphasen unmittelbar beauftragt, sondern zunächst die Leistungsphasen 1 bis 4 in einer an die jeweilige Aufgabenstellung angepassten Leistungstiefe.

Zum Abschluss der Leistungsphasen 1 bis 3 sollen die Arbeitsergebnisse zusammengestellt und in Form eines Berichtes (Variantenuntersuchung), einschließlich der zugehörigen Planunterlagen, im Rahmen des Mobilitätsausschusses vorgestellt werden.

Die Leistungsphasen 3-4 beinhalten die Prüfung der Förderfähigkeit des Projekts, sowie die weitergehende Erstellung des Förderantrags, nach den Bestimmungen der zu berücksichtigenden Förderrichtlinien zur Vorlage beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Die weiteren Leistungsphasen 5 bis 9 sollen dann optional (stufenweise) beauftragt werden.

Im Auftrag

Albrecht Pförtner

**Anlagenliste:**  
(keine)