

Barrierefreie Bushaltestellen – Anspruch, Planungsrealität und ihre Folgen

Ansätze für mehr Qualität und effizienten Ressourceneinsatz

Dr.-Ing. Dirk Boenke

STUVA e. V.

Deutscher Nahverkehrstag

Koblenz, 23. Juni 2026

Inhaltsübersicht

- **Problemaufriss: Fördermittel und alles wird gut?**
- Anspruch, Planungsrealität und Folgen
- Fazit: Ansätze für mehr Planungsqualität

Problemaufriss

Anspruch

- Ziel „vollständige Barrierefreiheit“ #



Foto: Boenke

vgl. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 2 des Gesetzes vom 15. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 148) geändert worden ist.

Problemaufriss

Fördermittel

Nahverkehr

Hilchenbach macht die erste Bushaltestelle barrierefrei

Hilchenbach. . Nahverkehr
Stadtmitte. C

Gelsenkirchen | 13. September 2024

VRR übergibt Zuwendu
Euro

Weitere Investitionen in barrierefreie Nahverkehrsinfrastruktur

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) stellt weitere 3.947.800 Euro Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW zum barrierefreien Ausbau von kommunalen Bushaltestellen im Verbundgebiet zur Verfügung. Mit den Geldern werden insgesamt 69 Bushaltestellen in Recklinghausen an die Erfordernisse des barrierefreien ÖPNV angepasst. Die Stadt Recklinghausen wird die Bushaltestellen mit entsprechenden Leitelementen ausgestattet. Neben dem Einbau von Fahrradbügeln aufgestellt.

Pressemitteilung

Förderung

Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Mit einer Zuwendung von rund 577.000 Euro unterstützt das Land Hessen die Gemeinde Stockstadt am Rhein beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen. Dies teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am Montag in Wiesbaden mit. Die Gesamtausgaben für das Projekt belaufen sich auf rund 850.000 Euro.

Quelle: Hessen Wirtschaft 11.09.2023

Barrierefrei in den Bus in Ueckermünde

Die neuen barrierefreien Bushaltestellen in der Apfelallee und Belliner Straße bieten Schutz vor schlechtem Wetter und Platz zum Sitzen. Der Bau wurde zu 80 Prozent aus EU-Mitteln (EFRE) des Landes Mecklenburg-Vorpommern gefördert.

Quelle: Westfälische Post
05.12.2018

VRR übergibt Zuwendungsbescheide in Höhe von rund 2,6 Millionen Euro

Gelsenkirchen | 10. April 2024

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) stellt weitere 2,6 Millionen Euro Fördermittel an die Kommunen im VRR-Gebiet für den barrierefreien Ausbau von kommunalen Bushaltestellen. Mit den Geldern werden insgesamt 69 Bushaltestellen in Gelsenkirchen, Rommerskirchen und Ueckermünde barrierefrei ausgebaut.

14.03.2025 - 04:50 Uhr



Quelle: Rheinische Post
14.03.2025

Quelle: Stadt Ueckermünde, 19.07.2022

öffentlichen Nahverkehrs in Ueckermünde. Mit Unterstützung des Landes Mecklenburg-Vorpommern werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut.

Problemaufriss

Ergebnis?

ROTTENDORF

Bushaltestelle ist barrierefrei ausgebaut



Quelle: Rottendorf Mainpost (13.08.2019)

Problemaufriss

Zunehmend knappe Ressourcen

Barrierefrei und nutzerfreundlich

Balinger Busbahnhof soll neu gestaltet werden

Steffen Maier 13.10.2021 - 21:56 Uhr



Ein Bus fährt ab vom Balinger Busbahnhof. Die Anlage soll in den nächsten Jahren barrierefrei umgestaltet werden. Foto: Maier

Quelle: Schwarzwälder Bote, 13.10.2021



Quelle: Instagram-Kanal der Grünen Zollernalb und Balingen, 20.06.2022

**Fast wäre der Zug abgefahren:
Omnibusbahnhof bleibt im Haushalt**

In Zeiten knapper Kassen spitzen Verwaltungen landauf, landab den Rotstift, um Projekte aus dem Haushalt zu streichen, die einfach nicht finanzierbar sind. In Balingen führte der Umbau des Omnibusbahnhofs zu einer mit Verve geführten Haushaltsdiskussion.

Quelle: Schwäbische, 21.01.2026

Wer ist...

...die STUVA

- Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen e. V., Köln
 - STUVAtec GmbH (Tochtergesellschaft)
- private, gemeinnützige und unabhängige Forschungseinrichtung
 - Grundlagenforschung und Spezialfragen, Beratung & Gutachten
 - ca. 250 Mitglieder (Baufirmen, Kommunen bzw. Fachämter, Fakultäten,...)
- Tätigkeitsschwerpunkte
 - **Bereich I: Verkehr & Umwelt**
 - Bereich II: Tunnelbau & Bautechnik
 - Bereich III: Sicherheit & Brandschutz
- alle 2 Jahre STUVA-Tagung (Tunnelbau, Tunnelbetrieb)
 - ca. 4.500 Teilnehmende, Fachausstellung mit 200 Firmen



Foto: Constantin Meyer, Köln

Wer ist...

...Dirk Boenke



- seit 2009 Bereichsleiter „Verkehr und Umwelt“, STUVA e. V.
 - Tätigkeitsschwerpunkte: Barrierefreiheit, ÖPNV, Verkehrssicherheit, Klima- und Umweltschutz
- Uni Wuppertal, Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (SVPT)
- Planerbüro Südstadt, Köln
- Studium Bauingenieurwesen (Wuppertal), Schwerpunkt Verkehr
- Gremienmitwirkung
 - FGSV AA 2.3 „Stadtstraßen“ (RASt)
 - FGSV AA 2.4 „Anlagen des ÖPNV“ (EAÖ)
 - FGSV AA 2.14 „Anlagen des Fußverkehrs“
 - FGSV AK 2.14.2 „Barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA bzw. EBVA)
 - FGSV AK 1.6.12 „Urbane Seilbahnen“
 - DIN NA 005-01-11 AA „Barrierefreies Bauen“ (DIN 18040)
 - DIN NA 176-06-03 AA „Kommunikations- und Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte“ (DIN 32984, DIN 32981, DIN 32975, ...)
 - BAR-Arbeitsgruppe „Forum Barrierefreiheit“
 - VDV 158 „Kundenorientierter und barrierefreier ÖPNV“

Inhaltsübersicht

- Problemaufriss: Fördermittel, gut für die Barrierefreiheit?
- **Anspruch, Planungsrealität und Folgen**
- Fazit: Ansätze für mehr Planungsqualität

Anspruch, Planungsrealität und Folgen

Qualitätsanforderungen an eine Bushaltestelle

Perspektive der Fahrgäste

- barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle
- ausreichende Bewegungsflächen
- geringe Stufen- und Spaltmaße an der Schnittstelle Fahrzeug-Haltestelle
- Leit- und Informationssystem für blinde und sehbehinderte Menschen
- visuelle Kontraste für Haltestelleneinrichtung
- Fahrgast-Information im Zwei-Sinne-Prinzip
- Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten
- ...

Perspektive des Fahrpersonals, des Betreibers und des Aufgabenträgers

- zügige, leichte und fehlerverzeihende Anfahrt
- schneller Fahrgastwechsel
- zügiges Abfahren – Einfädeln in den fließenden Verkehr
- dauerhafte (wirtschaftliche) Bauweise
- ...

Anspruch, Planungsrealität und Folgen

Haltestellentyp

- Erste Wahl „Buskap“
 - ausreichende Flächen
 - geradlinig anfahrbar
 - unsensibel gegen Falschparker
 - Erhalt von Parkständen
 - ...

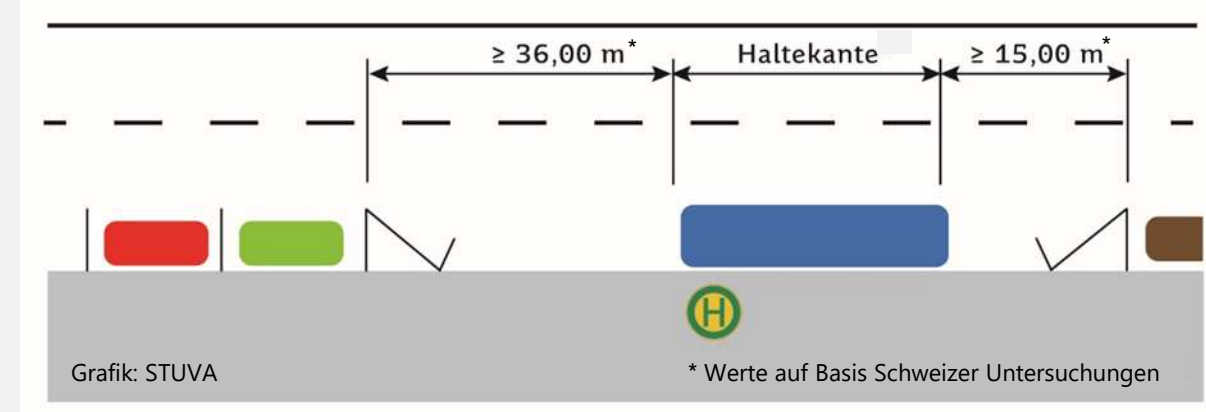


Foto: Boenke

Anspruch, Planungsrealität und Folgen

Haltestellentyp

- Zweite Wahl „Fahrbahnrandhaltestelle“



Anspruch, Planungsrealität und Folgen

WAIBLINGEN

Bürgerzentrum Waiblingen: Keine barrierefreie Bus-Haltestelle aus Angst vor Stau

Gemeinderat stimmt trotz erheblicher Bedenken dem Bau von „Buskaps“ zu
Burgrieder Räte diskutieren heftig um die Gestaltung von Bushaltestellen in der Gemeinde

Nach längerer Diskussion im Gemeinderat: Reichenbach bekommt Buskaps

Im Lahrer Stadtteil halten die Busse am westlichen Ortseingang künftig auf der Straße. Die Mehrheit im Ortschaftsrat hatte dagegen gestimmt. ⌚ 2 min

Quelle: Badische Zeitung, 29.07.2020

Der Streit um die Bushaltebucht geht weiter

06.02.2020 - 16:17 Uhr

setzen den Blinker und fahren los", wetterte Dieter Menzel. Der CDU-Fraktionsvorsitzende Frank Schweizer betonte indes: „Für uns gibt es keine bessere Lösung als die Bushaltebucht.“ Es gehe primär um die Sicherheit der Fahrgäste. Die alternativ vorgebrachte Idee, Busse über die Ludwig- und



Die Busunternehmen wollen an der Haltestelle Goldacker in Steinenbronn auf der Straße halten – um Zeit zu sparen. Foto: Ralf Recklies

Bushaltestellenpläne sorgen für Unmut

Von Andreas Buchbauer
21.02.2020 - 04:50 Uhr



Quelle: Neuß-Grevenbroicher Zeitung,
21.02.2020

Elke Alexander und Lars Boes gehören zu den Anwohnern, die mit der Entscheidung des Bauausschusses hadern.

Foto: Andreas Buchbauer

Neuss - Der Halt „Dunantstraße“ an der Kölner Straße soll barrierefrei umgebaut werden. Anwohner müssen auf ein Stück Vorgarten verzichten. Das eigentliche Ärgernis aber sei, dass die Stadt weiterhin eine Bucht statt eines Buskaps plane.

Anspruch, Planungsrealität und Folgen



Anspruch, Planungsrealität und Folgen

■ Folgen...



Anspruch, Planungsrealität und Folgen

- Planung oder Abstimmung?

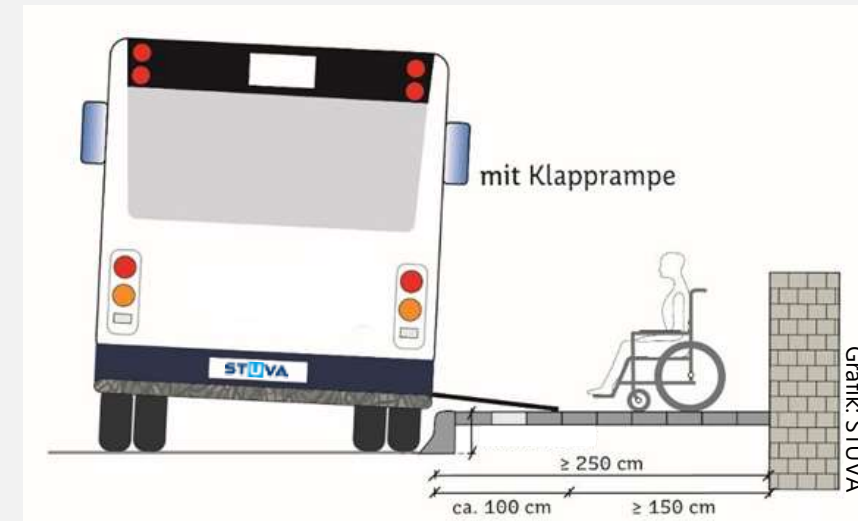


Anspruch, Planungsrealität und Folgen

■ Förderfähig? Grenzen?



Foto: Boenke



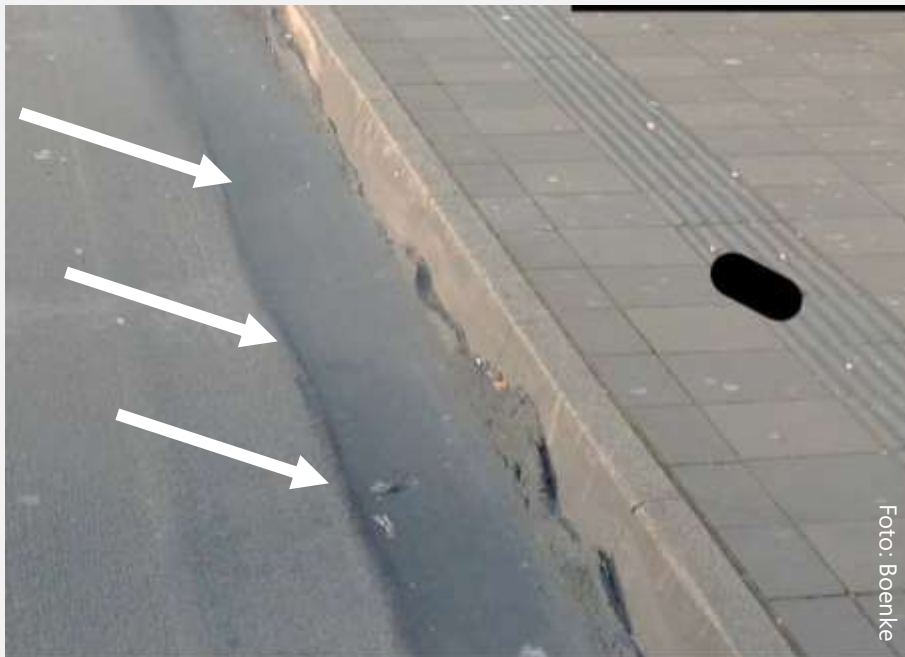
Anspruch, Planungsrealität und Folgen

- Vielfalt! Koordination?



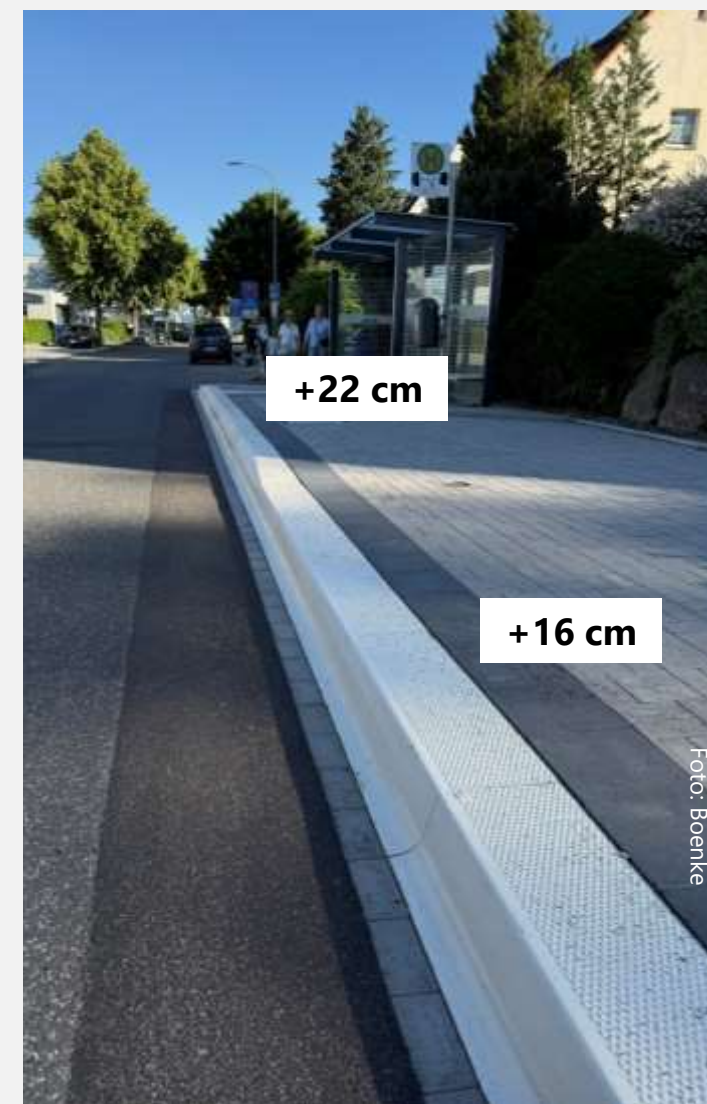
Anspruch, Planungsrealität und Folgen

- (Mehr-)Kosten sind nicht Folge der Barrierefreiheit, sondern Teil eines nachhaltigen Systems!



Anspruch, Planungsrealität und Folgen

- Vorgaben sind notwendig, aber Flexibilität auch!



Anspruch, Planungsrealität und Folgen

- Beispiel barrierefreie Zuwegung
- oft keine Förderung bzw. fehlende Kriterien, z. B. klare Kriterien
 - Siedlungseinheit
 - Gebäude oder öffentlich zugängliche Einrichtung (Sport- oder Freizeitstätte, Krankenhaus usw.)
 - barrierefreie Querungsstelle, zur Erreichbarkeit der Haltestelle notwendig
 - ...



Inhaltsübersicht

- Problemaufriss: Fördermittel, gut für die Barrierefreiheit?
- Anspruch, Planungsrealität und Folgen
- **Fazit: Ansätze für mehr Planungsqualität**

Problemaufriss

Zunehmend knappe Ressourcen

- die Infrastruktur hat nach einem Umbau lange „Bestandsschutz“: 20, 30, 40 Jahre
 - in der Regel keine „Korrekturen“ mehr
- zunehmend knappe finanzielle und personelle Ressourcen
 - „Verteilungskampf“
- für einen nachhaltigen ÖPNV brauchen wir Qualität – von Anfang an
 - verlässlich
 - dauerhaft
 - wirtschaftlich
 - barrierefrei
 - integriert
 - ...



Fazit und Lösungsansätze

- positiv: Zielforderung „vollständige“ Barrierefreiheit hat Schub an Umbaumaßnahmen ausgelöst
 - Bereitstellung umfassender Fördermittel über Länder (auch aus Regionalisierungsmitteln)
- in der Praxis allerdings wiederkehrende Planungs- und Baufehler
 - fehlender Wissenstransfer
 - fehlendes Qualitätsmanagement
 - „keine Barrierefreiheit“ über Jahrzehnte „zementiert“
 - Rotstift droht: zunehmend knappere Mittel treffen die Barrierefreiheit
- politische „Rückendeckung“ für einen starken ÖPNV fehlt teilweise (Stichwort „Verkehrswende“)
 - dabei bleibt (auch) die Barrierefreiheit auf der Strecke

Fazit und Lösungsansätze

Lösungsansätze (1)

■ Fördermittelvorgaben

- müssen klare Anforderungen formulieren
 - klare Standards: Was ist förderfähig, was nicht!
 - Basis für Standards: bundesweite Regelwerke (weitgehend)
- müssen Flexibilität ermöglichen (Einzelfallbetrachtung)
 - begründete Ausnahmen zulassen
 - „Prüfkatalog“ mit nachvollziehbaren Kriterien (Transparenz)
- Qualitätskontrolle bei Antrag und Verwendungsnachweis
- stichhaltige Begründung bei Abweichung → Fachkompetenz notwendig



Fazit und Lösungsansätze

Lösungsansätze (2)

- ÖPNV ist Ländersache, aber: „Nationale Koordination“ sinnvoll?
 - Festlegung (weitgehend) einheitlicher Standards
 - Schulung von Förderstellen, Planerinnen und Planern (Zertifizierung?)
 - Wissensmanagement: Austausch und Diskussion (Fehlerkultur) auf Länder- und Bundesebene
- Sensibilisierung der Akteure
 - Politik, Planerinnen und Planer, Fahrpersonal



Danke sehr! Ihre Anregungen?



Dr.-Ing. Dirk Boenke

STUVA e. V.

Mathias-Brücken-Straße 41 • 50827 Köln

+49 221 59795-20

d.boenke@stuva.de