

**Konzept zur Verbesserung der Situation rund um den Braker Bahnhof (vgl. u. a. BV Heepen - 08.03.2007 - TOP 6.3, BV Heepen - 02.04.2009 – TOP 3)**

Mit Beschluss vom 08.03.2007 hatte die Bezirksvertretung die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten, um den Bereich rund um den Braker Bahnhof - insbesondere für Nutzer des ÖPNV - attraktiver zu gestalten (Verkehrssicherheit, Fahrradabstellmöglichkeiten, P+R-Angebot). Dieses Konzept sollte auch die wachsende Bedeutung dieses Gebietes im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans (NVP) berücksichtigen.

Ein wesentlicher Teil der sich im Kontext zur Beschlussfassung der Bezirksvertretung ergebenden Fragen wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung am 02.04.2009 beantwortet (vgl. Anlage: Stellungnahme des Amtes für Verkehr vom 29.01.2009). Weitere, u. a. im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und einer baulichen Entwicklung des Gebietes stehende Fragen, konnten seinerzeit noch nicht beantwortet werden. Das Amt für Verkehr hatte jedoch angekündigt, die unter 2.6 der Stellungnahme vom 29.01.2009 genannten Maßnahmen kurz- bzw. mittelfristig weiter zu verfolgen, zu konkretisieren und zu gegebener Zeit zum Ergebnis zu berichten.

Das Amt für Verkehr hat zu den unter 2.6 der Stellungnahme vom 29.01.2009 genannten Punkten in Abstimmung mit dem Bauamt jetzt wie folgt berichtet:

Zu Punkt 2.6.1:

Die Neustrukturierung der Braker Buslinien hat im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2007 stattgefunden. Da das neue Konzept nicht die erhoffte Wirkung hatte, wird im Zuge der Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplans erneut eine Anpassung bzw. Veränderung einiger Buslinien überlegt (vgl. u. a. BV Heepen - 26.03.2015 - TOP 5.3).

Zu Punkt 2.6.2:

Im Bereich der ehemaligen Bahnflächen an der Ladestraße / Waagestraße ist die Errichtung eines „Ärztehauses“ (mit Apotheke und Drogerie-Discounter) vorgesehen. Darüber hinaus wurden seitens der Bahn AG weitere ehemalige Bahnflächen in diesem Bereich an Dritte veräußert. Vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung von P+R-Anlagen auf ehemaligen Bahnflächen im angesprochenen Bereich nicht mehr möglich.

Zu Punkt 2.6.3:

Aus Sicht des Bauamtes wird eine „Tunnelverbindung“ grundsätzlich befürwortet, da diese die Strukturierung des Gesamtareals und die „Erreichbarkeit“ verbessern würde. Auf der Grundlage entsprechender Erfahrungen des Amtes für Verkehr ist jedoch davon auszugehen, dass seitens der Bahn AG nur wenig Interesse daran besteht, einen Tunnel zu bauen und zu finanzieren. Das würde zudem einen fast kompletten Umbau des Bahnhofs erfordern. Eine Finanzierung durch die Stadt Bielefeld erscheint vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltslage eher unwahrscheinlich. Ggf. wäre eine Umsetzung im Zuge des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs mit der Bahn AG zu erörtern. Nach derzeitigem Sachstand ist ein barrierefreien Umbau des Bahnhofs derzeit jedoch nicht absehbar.

Zu Punkt 2.6.4:

Mit dem Bau des Kreisverkehrs wurden auch die Standorte der beiden Bushaltestellen festgelegt und barrierefrei ausgebaut. Eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes hat nicht stattgefunden. Die heutige Lage der Haltestellen wird bis auf weiteres nicht verändert.

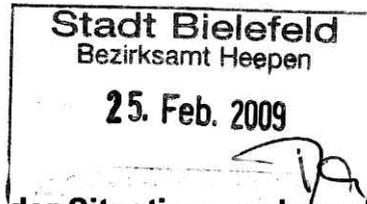
gez. Lötze

Amt für Verkehr, 29.01.2009  
660.21, Paul Fabian, 3817

Anlage

Anlage zu TOP 3 - Mitteilung  
Bezirksvertretung Heepen  
am 02.04.2009

An das  
Bezirksamt Heepen - 162  
- Herrn Daube -



**Konzept zur Verbesserung der Situation rund um den Braker Bahnhof  
Beschluss der Bezirksvertretung Heepen am 08.03.2007, TOP 6.3, Drucksache 3391**

1. Stellungnahme aus Sicht der Stadtentwicklung

Bereits im Jahr 2000 wurden vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 Baugesetzbuch mit dem Ziel einer förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet durchgeführt und es wurde eine städtebauliche Rahmenplanung für das Ortszentrum Brake erarbeitet. Das Verfahren zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes musste jedoch aus formalen Gründen (nicht gesicherte Finanzierung aufgrund des Nothaushaltsrechts und nicht gesicherte "zügige" Durchführung gem. § 136 Abs. 1 Baugesetzbuch) vorläufig eingestellt werden. Die im Rahmenplan dargestellten städtebaulichen Ziele wurden jedoch nicht aufgegeben und sollten weiter verfolgt werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Stadtumbau Bielefeld (ISEK Stadtumbau) wurde auch das Ortszentrum von Brake einer genaueren Betrachtung unterzogen. Das im April 2008 von den politischen Gremien beschlossene ISEK Stadtumbau stuft das Gebiet des Ortszentrums von Brake als potentiell Handlungsbereich ein. Das ISEK Stadtumbau empfiehlt hier den Einsatz des Instrumentariums der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme (vergl. ISEK Stadtumbau Kapitel 6.3.1, Seite 99 ff.).

Da sich jedoch bis heute keine Finanzierungsmöglichkeiten abzeichnen, kann eine Fortführung bzw. Wiederaufnahme des Verfahrens zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes zurzeit nicht betrieben werden. Zudem ist die mit einer Sanierungsmaßnahme verfolgte städtebauliche Aufwertung des Ortszentrums erst nach entsprechender verkehrlicher Entlastung durch den Durchbau der Grafenheider Straße als Entlastungsstraße möglich. Die Fertigstellung dieser Verbindung wird nicht vor 2013 erfolgen. Sie ist aber die Voraussetzung für einen Rückbau der Braker Straße. Eine Förderung eines Straßenumbaus der Braker Straße aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist derzeit nicht absehbar.

Für das Stadterneuerungsprogramm 2007 wurde ein städtebauliches Gutachterverfahren zur Aktivierung der Flächenpotentiale der Deutschen Bahn AG angemeldet. Ziel dieses städtebaulichen Gutachterverfahrens unter Einbeziehung des Eigentümers der brachliegenden Flächen und der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft des Landes NRW sollte eine Klärung der Entwicklungsperspektiven der brachliegenden Bahnflächen und des Bahnhofsumfeldes sowie die Einleitung eines Aufwertungs- und Umstrukturierungsprozesses im Hinblick auf die Entwicklung des Ortszentrums sein. Der Förderantrag wurde jedoch nicht im Städtebauförderungsprogramm berücksichtigt.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat in den letzten Jahren neue Förderschwerpunkte für die Städtebauförderung formuliert. Vor dem Hintergrund der geplanten Konsolidierung des Landeshaushaltes konzentriert sich die Städtebauförderung Nordrhein-Westfalens im Wesentlichen auf solche Maßnahmen, die mit Mitteln aus den Bund-Länder-Förderprogrammen "Stadtumbau West" oder "Soziale Stadt" sowie ggf. zusätzlich aus dem NRW-Ziel-2-EU-Förderprogramm (EFRE) kofinanziert werden können. Demnach kommt der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln nur noch für gebietsbezogene Maßnahmen in Gebieten des Besonderen Städtebaurechts (Programmgebiete der Sozialen Stadt, Stadtumbau West-Gebiete und städtebauliche Sanierungsgebiete) in Betracht. Somit ist eine Förderung von städtebaulichen Einzelmaßnahmen im Umfeld des Braker Bahnhofs zurzeit nicht realistisch.

Inzwischen wird von der Deutschen Bahn AG eine mögliche Weiternutzung nicht mehr benötigter Flächen im Bereich Ladestraße / Waagestraße geprüft. In diesem Zusammenhang haben die Deutsche Bahn AG und die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft des Landes NRW verschiedene Nutzungsüber-

legungen mit dem Bauamt erörtert. Es wurde vereinbart, dass vor Umnutzung einzelner Teilflächen ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Bereich vorgelegt wird. Von einer Gesamtkonzeption können dann auch Aussagen zur Entwicklung der verkehrlichen Rahmenbedingungen abgeleitet werden. Ein solches Gesamtkonzept hat die Deutsche Bahn AG bislang nicht vorgelegt.

## 2. Stellungnahme aus Sicht der verkehrlichen Erschließung

### 2.1 Erreichbarkeit

Der Zugang zum Bahnhofsgebäude und den Gleisen erfolgt heute ausschließlich aus Richtung Süden (Naggerstraße). Von den nördlichen Stadtteilen aus ist der schmale Gehweg entlang der Braker Straße unter der Bahnbrücke zu benutzen. Eine direkte Verbindung vom Bahnsteig in Richtung Norden zur Waagestraße / Braker Straße würde die Erreichbarkeit nachhaltig verbessern.

### 2.2 Bus und Bahn-Verkehr

Der Bahnhof Brake wird derzeit von der Buslinie 51 bedient. Damit werden Verbindungen von den Zügen des Nahverkehrs zu den Wohngebieten in Brake, sowie auch Verknüpfungen zur Stadtbahn in Milse und Schildesche hergestellt. Da die Züge der Deutschen Bahn AG in einem angenäherten 20/40 Minuten-Takt verkehren, ist nur eine eingeschränkte Verknüpfung Bus / Bahn möglich. Die Änderung der Fahrplanlagen einzelner Züge aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten zu den anderen Zügen des Nah- und Fernverkehrs ist nicht möglich. Sowohl die Stadt Bielefeld als auch der Verkehrsverbund Ost-WestfalenLippe werden bei der Gestaltung zukünftiger Fahrpläne auf eine Verbesserung der Taktzeiten hinwirken.

Die Bushaltstelle befindet sich in der Braker Straße, im Bereich der Einmündung Grundstraße und somit nicht in unmittelbarer Nähe des Bahnhofseingangs. Die Querung der Braker Straße ist erforderlich, wird aber durch eine Querungshilfe gesichert. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere jedoch aus Sicherheitsaspekten, ist eine Verlegung der Haltestellenpositionen ohne bauliche Veränderungen des Bahnhofsumfeldes nicht absehbar.

Im zweiten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld ist eine Neukonzeption des Busverkehrs in Brake zur Stärkung der Verbindungsqualitäten zwischen den Ortsteilen des Stadtbezirks Heepen vorgesehen. Die neue Linie 30 soll eine schnelle Osttangente Brake – Heepen – Stieghorst – Sennestadt darstellen. In Brake wird sie vorrangig die nördlichen Wohngebiete im Grenzgebiet zu Stedefreund erschließen. Die Linie 51 wird dann verstärkt die Erschließung von Brake und die Verbindung zur Stadtbahnverknüpfung nach Schildesche übernehmen. Damit werden sich möglicherweise auch neue Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Nahverkehr der DB AG ergeben. Die genaue Linienführung und Erschließung der Braker Ortsteile ist noch in einer Detailplanung zu konkretisieren.

### 2.3 Barrierefreiheit

Der Zugang vom Bahnhofsgebäude zum Bahnsteig erfolgt über eine Treppenanlage. Ein Aufzug ist nicht vorhanden. Demzufolge ist der Zugang zu den Zügen derzeit nicht barrierefrei. Gemäß einer Stellungnahme der Deutschen Bahn AG müssten bei der Nachrüstung eines Aufzuges die Gleise verschwenkt werden, um den Aufzugsnutzern das gefahrlose Passieren der Treppenanlage zu ermöglichen. Aufgrund des damit verbundenen immensen Aufwandes und der Nähe zum Hauptbahnhof Bielefeld hat sich die Deutsche Bahn AG entschieden, zunächst Bahnhöfe mit einer höheren Reisendenzahl und dringenderem Handlungsbedarf umzurüsten.

### 2.4 Radverkehr

Mit der unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude bestehenden überdachten Fahrradabstellanlage ist für B+R-Kunden schon heute ein kurzer Übergang zu den Nahverkehrszügen in Richtung Bielefeld bzw. Herford und die sichere und wettergeschützte Abstellung der Fahrräder möglich.

### 2.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Ein P+R-Platz ist im Umfeld des Bahnhofs derzeit nicht vorhanden und in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Flächen kurzfristig auch nicht realisierbar. Aufgrund von Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass ein Bedarf durchaus gegeben ist und P+R-Kunden in den benachbarten Straßen parken. Für Kurzzeitparker (Bringen und Abholen von Fahrgästen), wurden in der Maagshofstraße, gegenüber

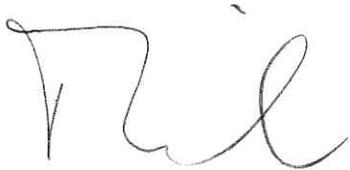
vom Bahnhofseingang, zwei Parkplätze mit Parkscheibenregelung eingerichtet. Es wäre zu überlegen, in wie weit die von der DB AG nicht mehr genutzten Flächen nördlich der Bahngleise (ehemalige Güterabfertigungsanlage / Waagestraße) für den ruhenden Verkehr in Anspruch genommen werden könnten (siehe auch Anmerkungen unter "Stellungnahme aus Sicht der Stadtentwicklung").

## 2.6 Zusammenfassung / weiteres Vorgehen

Folgende Maßnahmen sollten kurz- bzw. mittelfristig weiter verfolgt und konkretisiert werden:

- Neustrukturierung der Buslinien in Brake: damit kann eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung und der Verknüpfung Bus / Eisenbahn erreicht werden.
- Klärung der Weiternutzung nicht mehr benötigter Flächen im Bereich der Ladestraße / Waagestraße: zusammen mit Vertretern der DB AG und der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft des Landes sind zukünftige Nutzungskonzepte zu erörtern. Diese Flächen sind vor allem im Hinblick auf die Einrichtung von P+R-Anlagen zu prüfen.
- Durchstich des Bahnhofstunnels nach Norden zur Braker Straße: zur besseren Erreichbarkeit der Ziele nördlich der Bahnstrecke wäre ein zweiter Zugang zum Tunnel sinnvoll.
- Bushaltestelle(n) vor dem Bahnhofsgelände: unter der Voraussetzung einer baulichen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sollten Möglichkeiten einer kurzen Wegeverbindung zwischen Bus und Bahn von einer neuen Haltestelle vor dem Bahnhofseingang planerisch untersucht werden.

Bei sämtlichen Planungen sind die zu erwartenden Kosten und Fördermöglichkeiten der Vorhaben in Verbindung mit dem zu erzielenden Nutzen vorab zu klären.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. L.' or similar, written in a cursive style.