



Umbau der Verkehrsstation Bf. Bielefeld - Brackwede



Bedienung laut Regelfahrplan

- RB 67 (Bielefeld – Rheda-Wd.-Warendorf – Münster): stündlich
- RB 69 (Bielefeld – Hamm – Münster): stündlich
- RB 74 (Bielefeld – Schloß Holte – Paderborn): halbstündlich / stündlich
- RB 75 (Bielefeld – Halle – Osnabrück): halbstündlich / stündlich
- RE 78-Verstärker (Rheda-Wd. – Minden): 1x morgens
- RE 6-Tagesrand abends: Einzellage

Parallele Baumaßnahmen

Durch Brückenbaumaßnahmen der DB Netz AG ist der Regelfahrplan bei den Linien RB 74 und RB 75 bis Oktober 2019 eingeschränkt. Ersatzverkehr durch Busse zw. Brackwede und Bielefeld Hbf. ist eingerichtet.

Infos unter: www.baustellenfahrplan-owl.de

Ausblick

- RB 69: Ab Mitte Dezember mehr Sitzplätze durch zusätzliche Zuggarnitur bei Fahrten in der Hauptverkehrszeit
- RE 6: Ab Ende 2019 Betrieb mit RRX-Fahrzeugen (Betreiber: National Express)

Aktuelle Leistungsdaten

- SPNV-Reisendenaufkommen je Werktag: 2.150
- 134 Zughalte / Tag
- Bahnhofskategorie 4



www.rrx.de

Drei Säulen für eine leistungsstarke Mobilität in NRW

1. Infrastruktur

- Ausbau der Schieneninfrastruktur
- Barrierefreie Modernisierung von Bahnhöfen

2. Fahrzeuge

- 82 neue Züge, modern, funktional, barrierefrei und mit mehr Sitzplätzen

3. Betrieb

- 15 Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund
- Weiterführung von Linien in andere NRW-Landesteile sowie bis nach Kassel und Koblenz

Planungen RRX Brackwede

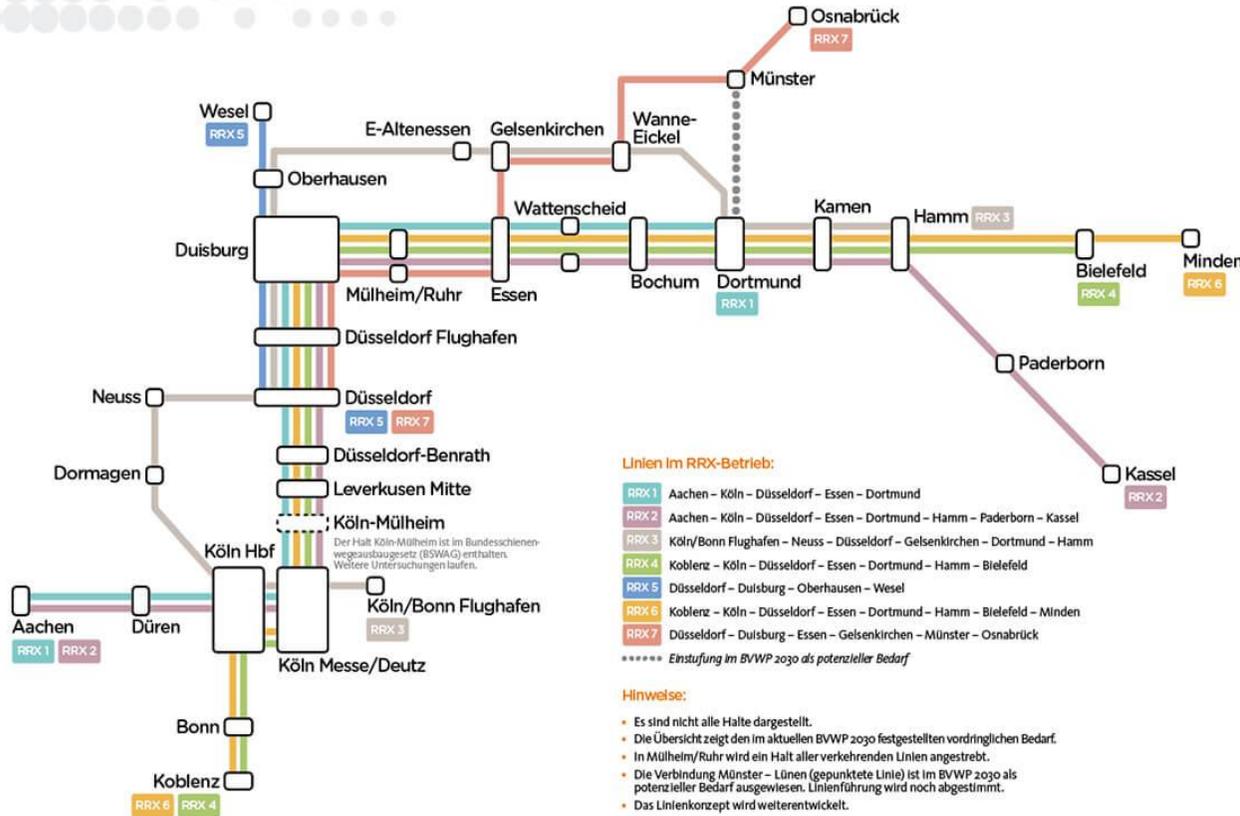
- Betriebsaufnahme der RRX-Regelkanten für Ende 2019 geplant
- Weitere Maßnahmendurchführung und barrierefreie Erschließung folgt
- Halt in BI-Brackwede nur in Tagesrandlagen und mit einteiligen Garnituren
- Halt bei der aktuellen Infrastruktur jetzt schon möglich, allerdings nicht mobilitätsgerecht

www.rrx.de



Der Umbau erfolgt im Rahmen der Betriebsaufnahme RRX durch die Modernisierungsoffensive 3

DER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN (BVWP) 2030:
SIEBEN LINIEN FÜR NRW



(Stand: März 2018)

Wie werden Projekte zur Modernisierung geplant?

Abstimmung
mit den
Kommunen

Security

- Kunde soll sich sicher fühlen
- Informationsquellen:
 - Gespräche mit der Bundes- und Landespolizei
 - Auswertung der Fallzahlen
 - Gespräche mit Kommunen

Abstimmung
mit den
Aufgaben-
trägern

Finanzen

- Bedingungen und Mittel der jeweiligen Förderprogramme sowie Marktlage
- Informationsquellen:
 - Durchführungsbestimmungen des Programms
 - Vergaberichtlinien
 - DB Controlling-standards

Kundenwunsch

- Hohe Aufenthaltsqualität
- Qualitativ hohe und zeitnahe Information zu allen Angeboten
- Zugang für mobilitätseingeschränkte Reisende
- Optimale Mobilitätskette (Übergang zu ÖPNV etc.)
- Informationsquellen:
 - Kundenbefragungen durch Aufgabenträger und DB Unternehmen
 - Rückmeldungen von Kunden (Lob- und Beschwerden)
 - Erfahrungen an anderen Orten (Bestpractice)

Zusatzfaktoren

- Beschränkungen aufgrund der Bausubstanz
- Auflagen Denkmalamt
- Verfügbarkeit (Sperrzeiten)
- EBA Bauauflagen
- Baustandards
- Einschränkung aufgrund Grundstücksverfügbarkeit
- Auflagen aus Umweltschutzgründen

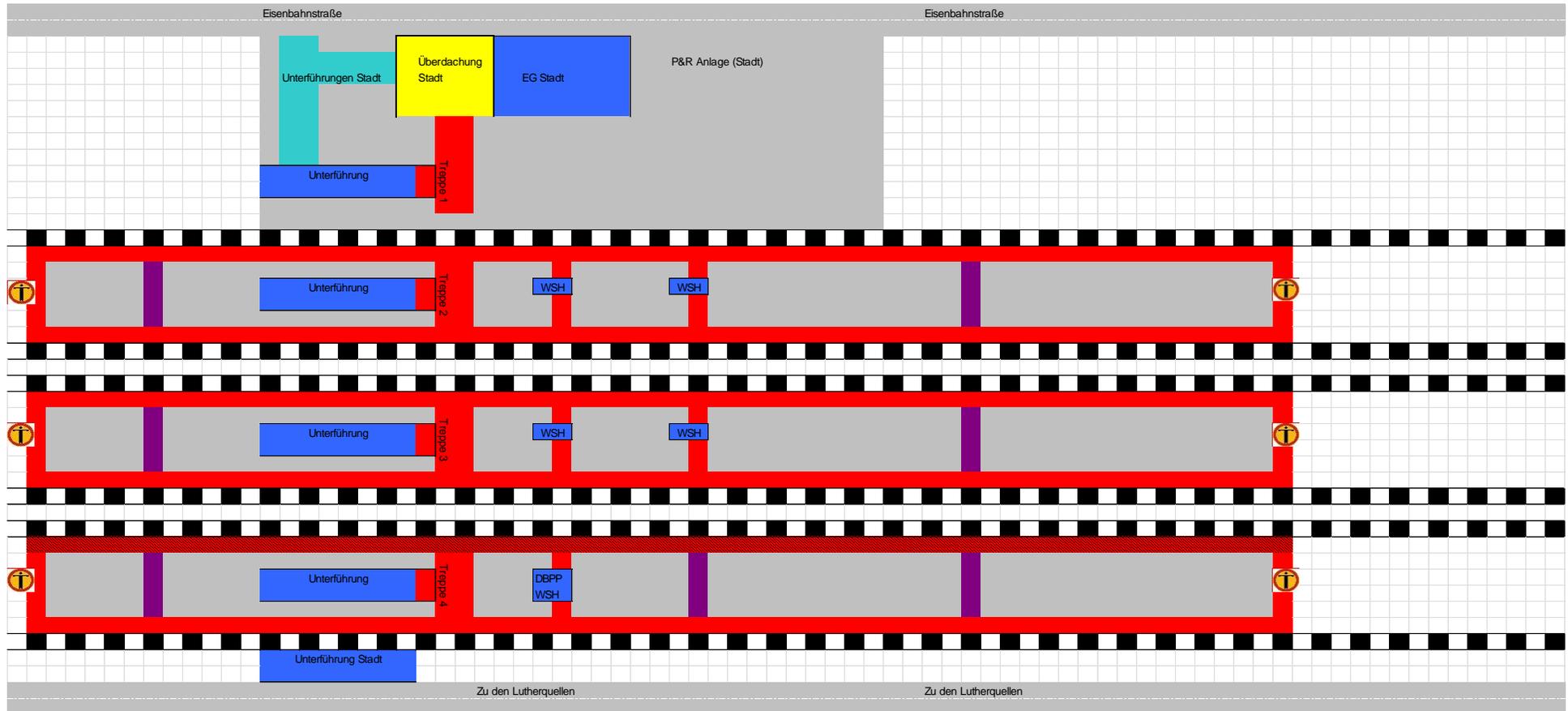
Abstimmung
mit DB
Unter-
nehmen

Safety

- Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gewährleisten
- Informationsquellen:
 - Gesetzliche Vorgaben (z.B. EBO)
 - DB interne Vorgaben (z.B. RiLi)
 - Bewertung der Sicherheit mit unabhängigen (extern erstellten) Systemen nach bundesweiten Standards

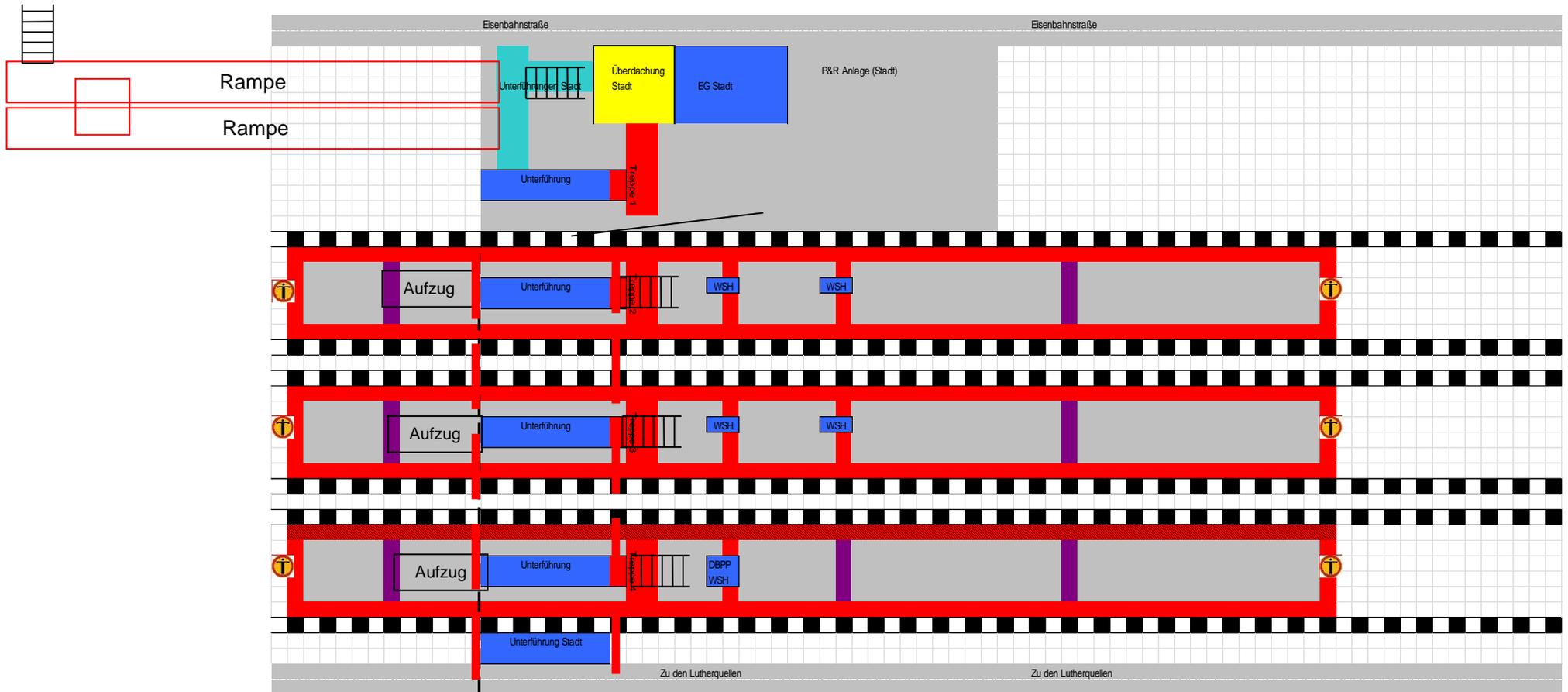
Abstimmung
mit den
Eisenbahn-
verkehrs-
unternehmen

Aktueller Lageplan des Bahnhofs



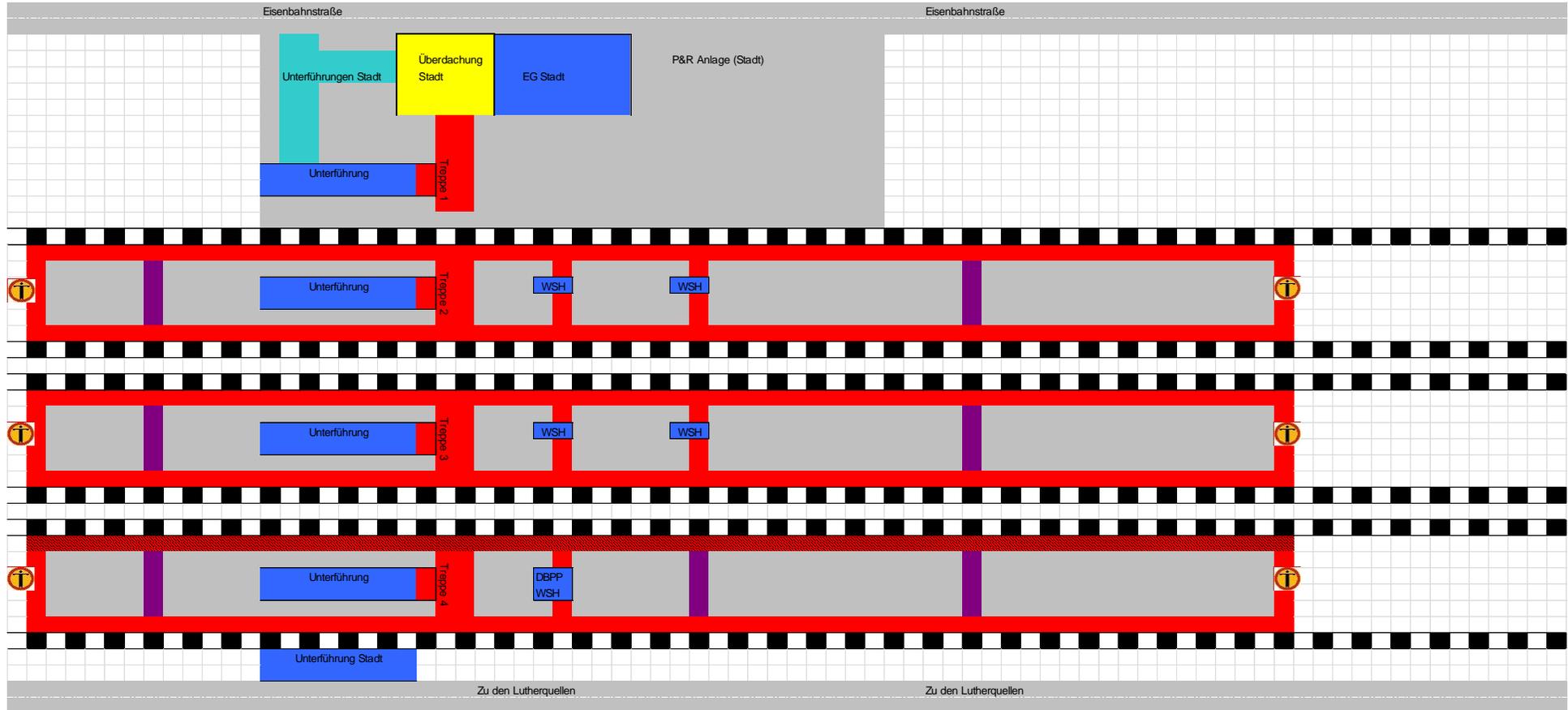
Schematische Darstellung der neuen Zugänge

Rampe in die PU mit Treppe in Richtung
Stadtbahn



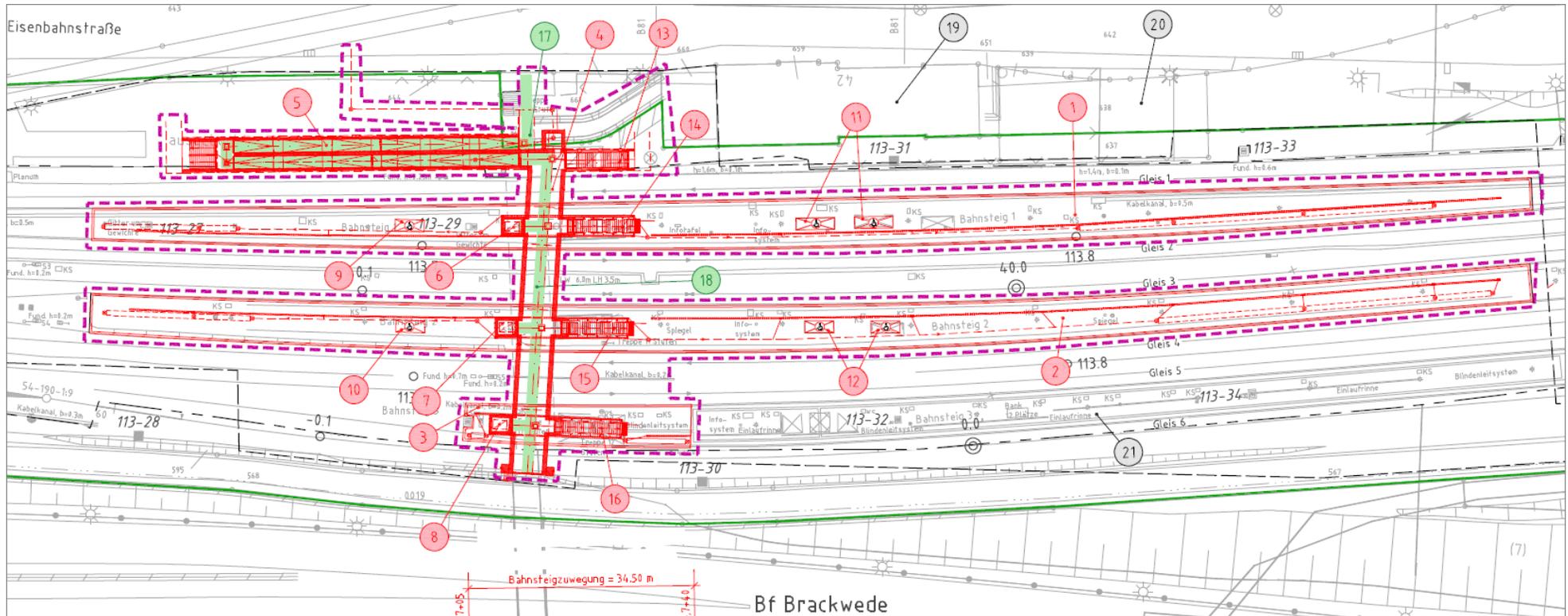
- Mobilitätsgerechte Erschließung durch Rampe in die Personenunterführung (PU)
- Alle Bahnsteige durch Aufzüge und Treppenanlage zugänglich
- Leichte Schräglage der PU aufgrund von Zwangspunkt Oberleitungsmast
- Anschluss an die PU der Stadt gewährleistet
- Maßnahmen zur Verhinderung von durchfahrenden Radfahrern geplant

Schematische Darstellung der Bahnsteigplanung



- Länge an den Bahnsteigen 1/2 und 3/4 (Baulänge 190 m / Planlänge 220 m)
- Bahnsteighöhe 76 cm
- Die vorhandene Infrastruktur an Gleis 5/6 wird so angepasst, dass die Zugänge über neue Treppenanlage und über die neuen Aufzug problemlos möglich ist

Auszug aus der Genehmigungsplanung Bahnsteige



Auszug Genehmigungsplanung (Arbeitsstand Übersichtsplan)

Stationsmodernisierung erfolgt nach DB - Vorgaben

Bauliche Ausführung

■ Treppenanlage

Beispielbilder Bahnhof

Lage / Lippe



■ Überdachte Rampe in die Personenunterführung



Bauliche Ausführung

■ Treppenstufen



■ Schraffur Bahnsteige



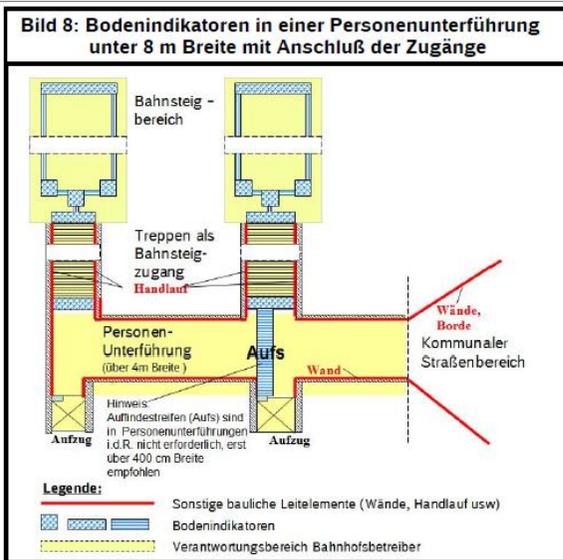
■ „Strich“ Bahnsteige



Stationsmodernisierung erfolgt nach DB - Vorgaben

Bauliche Ausführung

■ Bodenindikatoren / Blindenleitstreifen

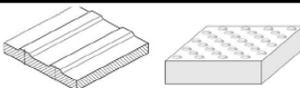


2 Bodenindikatoren nach DIN 32984

Allgemeine Anforderungen an Bodenindikatoren

- Bei Bodenindikatoren nach DIN 32984 finden entsprechend den unterschiedlichen Funktionen Rippen- oder Noppenstruktur Anwendung. Als Standard sollen weiße Bodenplatten mit Rastermaß 30/30 cm und basisbündigem Anschluss an den Bodenbelag für die sichere Entwässerung im Aussenbereich eingesetzt werden. Die Rutschsicherheit (R-Wert) nach Ril 813.0201 Abschnitt 3 (12) muss vom Hersteller nachgewiesen werden.

Bild 2: Bodenindikatoren mit Rippen- und Noppenprofil



Auszug Ril 813.0205

Bauliche Ausführung

■ Aufzüge / „Durchlader“



Aufzug mit Seiltrieb ohne Triebwerksraum B 06.02 – Kategorie 4 und 5



Produktbeschreibung

Aufzugsanlagen dienen dem vertikalen Transport von Personen sowie Lasten. Sie können weitestgehend transparent und vandalismusresistent ausgeführt werden, in ein Bauwerk integriert oder außen angebaut werden. Fahrkorb und Gegenlasten bewegen sich in geschlossenen Betonschächten oder in transparenten Stahlgerüsten. Die Förderbewegung erfolgt mittels getriebelosen Treibselbenantriebes. Triebwerk und Steuerung werden im Schacht, vorzugs-

weise im Schachtkopf, angeordnet. Bei entsprechender Ausstattung der Anlage ist auch ein Betrieb im Freien bei bis zu $-15\text{ }^{\circ}\text{C}$ und bis $+45\text{ }^{\circ}\text{C}$ Außentemperatur möglich.

Treppenlifte besitzen Gefährdungspotentiale für andere Treppennutzer und unterliegen erhöhter Stör- und Vandalismusanfälligkeit. Deshalb sind Treppenlifte nur noch nach Genehmigung durch I.SHO Operations und I.SBA Technik zulässig.

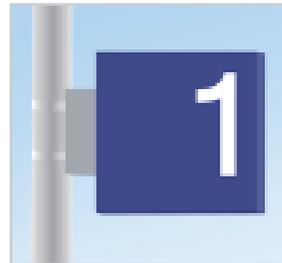
Ausführungsvarianten

| Bestell-Nr. | Bezeichnung | Maße (HxBxT) in mm |
|---------------|------------------------------------|--------------------|
| B 06.02.02-01 | Aufzug ohne Triebwerksraum 1000 kg | 2200 x 1100 x 2100 |

Stationsmodernisierung erfolgt nach DB - Vorgaben

Reisendeninformation

- Neue Wegeleitung und Beschilderung



Reisendeninformation

- Neue Vitrinen



- Übernahme der DSA



- ZIM Monitor im Eingangsbereich (wird durch Sonderprogramm finanziert)

| 16:33 Abfahrt Gleis 1 - Eckernförde | | DB |
|-------------------------------------|-----------|--|
| 16:49 RE 72 | Kiel Hbf | Gettorf, Suedhof |
| 17:10 RE 73 | Flensburg | Riesby, Södertramp, Sörup, Husby |
| 17:19 RE 73 | Kiel Hbf | TTI-PARK +... Gettorf, Suedhof, Kronshagen |
| 17:49 RE 72 | Kiel Hbf | Gettorf, Suedhof |
| 18:10 RE 72 | Flensburg | Riesby, Södertramp, Sörup, Husby |
| 18:19 RE 73 | Kiel Hbf | TTI-PARK +... Gettorf, Suedhof, Kronshagen |

Stationsmodernisierung erfolgt nach DB - Vorgaben

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

- Erneuerung der Bahnsteigbeleuchtung



- Neue Wetterschutzhäuser / Beibehaltung und Anpassung der DB Pluspunkte / Neue Sitzmöblierung



- Stationsangepasste Abfallbehälter



Die Modernisierung erfolgt Phasenweise

Bauablaufphasen

Phase 1:

Sperrpausen im Zeitraum vom 01.03.2019 bis 04.04.2019

Einbau Verbauten und Fundamente der provisorischen Reisendenführung sowie Neubau der Gleisquerung Kabeltiefbau

Phase 2:

Sperrpausen im Zeitraum vom 05.04.2019 bis 11.09.2019

Rückbau / Neubau Bahnsteig 1 außerhalb des Zugangsbereiches
Neubau Behelfsbahnsteig im Zugangsbereich an Bahnsteig 1
sowie Neubau Rampe Vorplatz

Phase 3:

Sperrpausen im Zeitraum vom 05.12.2019 bis 14.12.2019

Herstellung provisorische Reisendenführung

Sperrpausen im Zeitraum vom 14.02.2020 bis 03.04.2020

Einbau der Hilfsbrücken an den Gleisen 1, 2 und 3
halbseitiger Rückbau / Neubau Bahnsteig 2 außerhalb des PU-Bereiches (Gleis 3) sowie Neubau Behelfsbahnsteig im PU-Bereich an Bahnsteig 2 (Gleis 3) und Rückbau PU Gleis 1 bis 3
Neubau PU Block 1 (Gleis 1) und Rückbau/ Neubau Treppenzugang Bahnsteig 2 und Beginn Neubau PU Block 4 (unter Bahnsteig 2)

Phase 4:

Sperrpausen im Zeitraum vom 04.04.2020 bis 11.07.2020

Einbau der Hilfsbrücken an den Gleisen 4 und 5 u. Rückbau PU Gleis 4 und 5 sowie Neubau PU Block 4 (unter Bahnsteig 2) und PU Block 5 (Gleise 4 und 5) und halbseitiger Rückbau/ Neubau Bahnsteig 2 außerhalb des PU-Bereiches (Gleis 4) sowie Neubau Behelfsbahnsteig im PU-Bereich an Bahnsteig 2 (Gleis 4)

Bauablaufphasen

halbseitiger Rückbau/ Neubau Bahnsteig 3 (Gleis 5 Neubau Aufzug Bahnsteig 3)

Phase 5:

Sperrpausen im Zeitraum vom 11.07.2020 bis 22.08.2020

Einbau der Hilfsbrücke an Gleis 6 un Neubau PU Block 3 (unter Gleis 2+3) sowie Neubau PU Block 6 (unter Bahnsteig 3 und Gleis 6) und halbseitiger Rückbau/ Neubau Bahnsteig 3 (Gleis 6)
Rückbau/ Neubau Treppe und Aufzug Bahnsteig 3
Ausbau der Hilfsbrücken an den Gleisen 1, 3 und 5

Phase 6:

Sperrpausen im Zeitraum vom 05.09.2020 bis 06.09.2020

Ausbau der Hilfsbrücken an den Gleisen 2 und 6

Weitere Sperrpausen im Zeitraum bis zum Juni 2021 sind noch nicht bekannt

Rückbau Behelfsbahnsteig Bahnsteig 1 und Neubau PU Block 2 (unter Bahnsteig 1) sowie Rückbau/ Neubau Zugangsbereich Bahnsteig 1 und Neubau Aufzug Bahnsteig 2 sowie Rückbau Behelfsbahnsteig Bahnsteig 2. Neubau Bahnsteig 2 im PU-Bereich sowie Einbau Aufzugs- und Treppeneinhausungen und Lückenschluss PU – Zugangsbauwerke Vorplatz sowie Herstellung Pumpenhaus und Neubau Entwässerung und Anschluss an die öffentliche Kanalisation. Rückbau provisorische Reisendenführung und Rückbau Verbau

Abweichungen aufgrund von betrieblichen Erfordernissen und unvorhergesehenen Ereignissen nicht ausgeschlossen

Herausforderung, Bauablaufplanung, Kosten und Verantwortliche der Maßnahme

Herausforderungen

- Bau unter dem „Rollenden Rad“, das heißt bei laufendem Betrieb
- Parallele Bauvorhaben der DB Netz / Gleichzeitige Erneuerung von drei bzw. zwei Bielefelder Brücken in 2019
- Vorhandenen Bausubstanz lässt nicht alle Planungen zu
- Umsetzung unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten

Bauablaufplanung

- Baubeginn und Spatenstich 01/2019
- Baustelleneinrichtung 01 – 03 /2019
- Fertigstellung vorauss. Ende 2021

Verantwortliche

- Bauherr: Martin Nowosad
DB Station & Service AG Bielefeld
Leiter BM OWL
- Projektleiter: Mutlu Cömez
DB Station & Service AG Düsseldorf

Kosten

- ca. 17 Millionen Euro und damit deutlich über dem geplanten Kostenansatz

