Bahnhalte in Bielefeld - Anhang

A. Prioritäten:

Folgende Haltepunkte sind aus Sicht der Stadt mit höchster Priorität zu behandeln, hier steht das WIE einer Umsetzung im Vordergrund. Sie sind wichtiger Bestandteil einer Verkehrswende in Bielefeld:

- **Altstadt** (lässt sich im Rahmen der ICE-Strecke Hamm – Bielefeld (-Hannover) umsetzen – erschließt fußläufig die Bielefelder Altstadt)
- **Ummeln** (P+R und Verknüpfung mit Busnetz)
- **Am Stadtholz/Seidensticker Halle** als Ersatz von Bielefeld Ost
- **Schildesche** (Naherholung Obersee, größere Wohngebiete)

Folgende Haltepunkte sind in zweiter Priorität zu betrachten:

- **Gadderbaum** (größere Arbeitgeber: Bethel, Oetker, Schule, Busverknüpfung)
- **Gleisdreieck** (Schulen, Aquawede, Eisbahn, Wohngebiete, Arbeitsplätze, IKEA, Busverknüpfung)
- **Brackwede Süd** (Busverknüpfung, Arbeitsplätze, Wohngebiet, eventuell Bedarfshalt)
- **Meisenstraße (Sieker Nord oder Russheide)** (Schule, Sportplätze, Kulturzentrum, Stiftung Solidarität, Technologiepark)
- **Hillegossen** (Verknüpfung mit Bus, Wohngebiete, Arbeitsplätze)

Folgende Haltepunkte sind nach ihrem Potential zu untersuchen und nur bei ausreichendem Potential weiter zu berücksichtigen:

- **Heeper Straße/Luttergrünzug** (Schulen, Fachhochschule, Seidensticker Halle und Neuordnung direkte Busverknüpfung mit Hauptlinien)
- **Sennestadt Süd** (große Wohngebiete, Realschule)
- **Dalbke** (Erschließung Ortsteil, Busverknüpfung)

Der einst angedachte Haltepunkt

- **Dingerdissen**

kann wegen fehlendem Potential entfallen.

B. Steckbriefe der Haltepunkte:

HP Schildesche:

Der Haltepunkt erschließt direkt die Wohngebiete Steubenstraße, Grünheide (in Bebauung), Rappoldstraße, Plaßstraße und über die Linie 31 Liethstück/Meyer-zu-Eissen-Weg. Über die Linie 31 ist der Obersee zu erreichen. Die Linie 31 verkehrt im 30 Min-Takt, das Stadtzentrum ist nur über eine Umsteigeverbindung zur Linie 1 zu erreichen.



Die Wohngebiete Steubenstraße und Grünheide liegen außerhalb des Erschließungsradius der Stadtbahnlinie 2. Zum Teil gibt es entlang der Bahnstrecke einen Fußweg auf der nordwestlichen Seite. Damit lässt sich eine gute Anbindung per Fahrrad bzw. fußläufig erreichen.

Alternativen:

Die Taktverdichtung, im neuen NVP festgelegt, verbessert die Erschließung der Wohngebiete nordwestlich der Bahnlinie. Eine Bus-Querverbindung von Sieker nach Schildesche über die Rappoldstraße würde das Baugebiet Grünheide an den ÖPNV anbinden. Allerdings hätten beide Maßnahmen auch eine positive Wirkung auf das Einzugsgebiet des Haltepunktes. Der geplante Bildungscampus an der Herforder Straße wäre dann ebenfalls an den Haltepunkt angeschlossen. Das würde erst recht gelten, wenn Bahntakt mit dem Bus-Takt synchronisiert ist.

Umsetzung:

Der Haltepunkt läge im Bereich einer möglichen ICE-Neubaustreckenausfädelung. Zusätzliche Halte an der Strecke Hamm – Bielefeld – Minden erfordern deutlich spurtstärkere Fahrzeuge, eventuell auch eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Regionalverkehr.

Positiv:

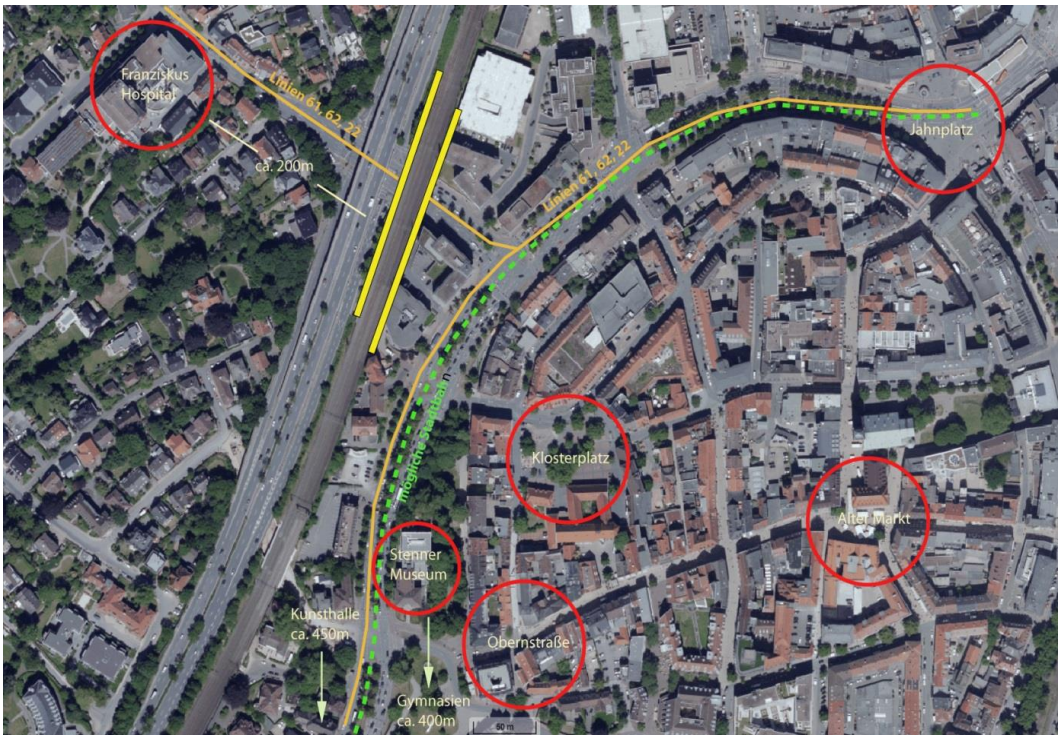
Der Halt könnte sowohl an Personenzuggleisen wie an den Güterzuggleisen errichtet werden. Die Kosten könnten in das Baupaket der ICE-Strecke Bielefeld-Hannover integriert werden.



Blick auf die mögliche Lage eines Haltepunktes (etwa in Höhe des Zuges)

HP Altstadt:

Der Haltepunkt erschließt vor allem das Stadtzentrum mit der Altstadt. Klosterplatz (200m), Jahnplatz und Alter Markt (ca. 400m) sind fußläufig erreichbar, ebenso das Franziskus Hospital (200m) und die Kunsthalle (ca. 450m). Die Linien 61, 62 und 22 binden den Bielefelder Westen an, dazu noch Werther. Der Haltepunkt stellt aber auch eine Alternative zur Erreichung der Altstadt aus dem Umland dar. Eine geplante Stadtbahnlinie zur oberirdischen Querung der Innenstadt würde Teile der östlichen Innenstadt besser erreichbarer machen.



Alternativen:

Es gibt zum Haltepunkt keine echte Alternative. Im NVP ist allerdings die bereits angesprochene innerstädtische Stadtbahnlinie festgeschrieben (über die Alfred-Bozi-Straße und den Jahnplatz). Diese hätte aber auch einen positiven Effekt, wäre doch eine sehr kurze Verknüpfung mit rund 50m Fußweg möglich.

Umsetzung:

Die heutigen zwei Gleispaare werden im sogenannten Richtungsbetrieb betrieben. Dafür ist die vorhandene Sicherungstechnik ausgelegt. Grundsätzlich ergeben sich zwei Varianten, je ein Außenbahnsteig an den Gleisen 1 und 4 und ein Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3. Diese Variante wurde seinerzeit verworfen, weil dafür Gleise verschwenkt werden müssen und nur sehr wenig Platz zur Verfügung steht.



Es ist genügend Platz vorhanden, um jeweils einen Außenbahnsteig zu errichten.

Als zweite Variante gibt es lediglich die beiden Außenbahnsteige an den Gleisen 1 und 4. Um das umzusetzen, muss vor allem die Sichertechnik geändert werden, um Gleiswechselbetrieb zu ermöglichen. Zudem müssten die Gleise 2 und 3 dem schnellen Zugbetrieb bzw. durchfahrenden Güterzügen vorbehalten bleiben. Das bedingt aber aufwendige Spurplanänderungen in Bielefeld und Brackwede. Möglicherweise muss bei Einführung eines 30 Min Taktes auf allen Regionalbahnstrecken plus RRX- und Fernverkehr die Gleiskapazität zwischen Bielefeld und Brackwede durch ein abschnittsweise vorhandenes fünftes Gleis erhöht werden. Diese komplizierten, komplexen und teuren Infrastrukturanpassungen machen nur im Rahmen einer ICE-Ausbaustrecke Sinn. Die Machbarkeit ist also vom ICE-Projekt Hamm-Bielefeld-Hannover abhängig.

Positiv:

Unbestritten ist die unmittelbare Erreichbarkeit aus der Region heraus der Bielefelder Altstadt ein zentraler Punkt für eine Attraktivitätssteigerung der Altstadt.

HP Gadderbaum:

Der Haltepunkt erschließt zwei Wohngebiete nördlich des Ostwestfalen Damms: Langenhagen und Haller Weg. Vor allem aber liegen mit den Von Bodelschwinghschen Anstalen und der Dr Oetker KG

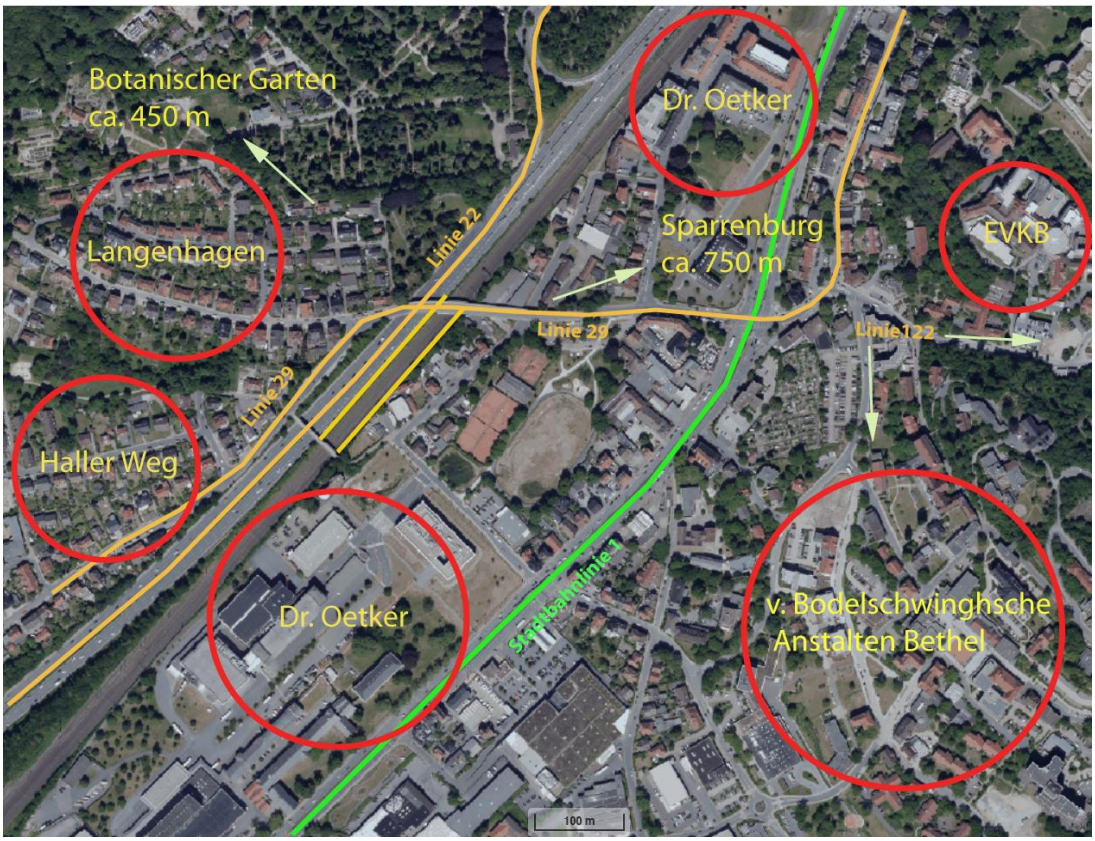
der größte Arbeitgeber und ein weiterer bedeutsamer im Umfeld des Haltepunktes. Außerdem liegt mit dem Haus Gilead I des Evangelischen Klinikums Bethel (*EvKB*) ein wichtiges Krankenhaus im Einzugsbereich. Der Haltepunkt hat besonders für Einpendler und Besucher von Bethel Bedeutung.

Innerstädtisch ist das Wohngebiet „Haller Weg“ durch die Linie 29 erschlossen, Bethel wird durch einen Rundverkehr der Linie 122 erschlossen. Durch den Einzugsbereich verkehrt zudem die Stadtbahnlinie 1.

Über die Linie 29 lässt sich die Innenstadt vom Haltepunkt erreichen. Mit der Verlängerung der Linie 122 zum „Botanischen Garten“ lässt sich das Wohngebiet „Langenhagen“ erschließen und sämtliche Ziele in Bethel an den Haltepunkt anbinden.



Auf beiden Seiten der vier Gleise lässt sich ein Außenbahnsteig errichten



Alternativen:

Durch eine direkte Anbindung der Stadtbahn an den Bahnhof Brackwede ließe sich ein ähnlicher Effekt erreichen, allerdings ist dann zur Erreichung von Zielen in Bethel ein weiterer Umstieg notwendig.

Umsetzung:

Ähnlich wie beim Haltepunkt Altstadt lässt sich der Haltepunkt nur im Rahmen des Ausbaus der ICE-Strecke Hamm-Bielefeld realisieren.

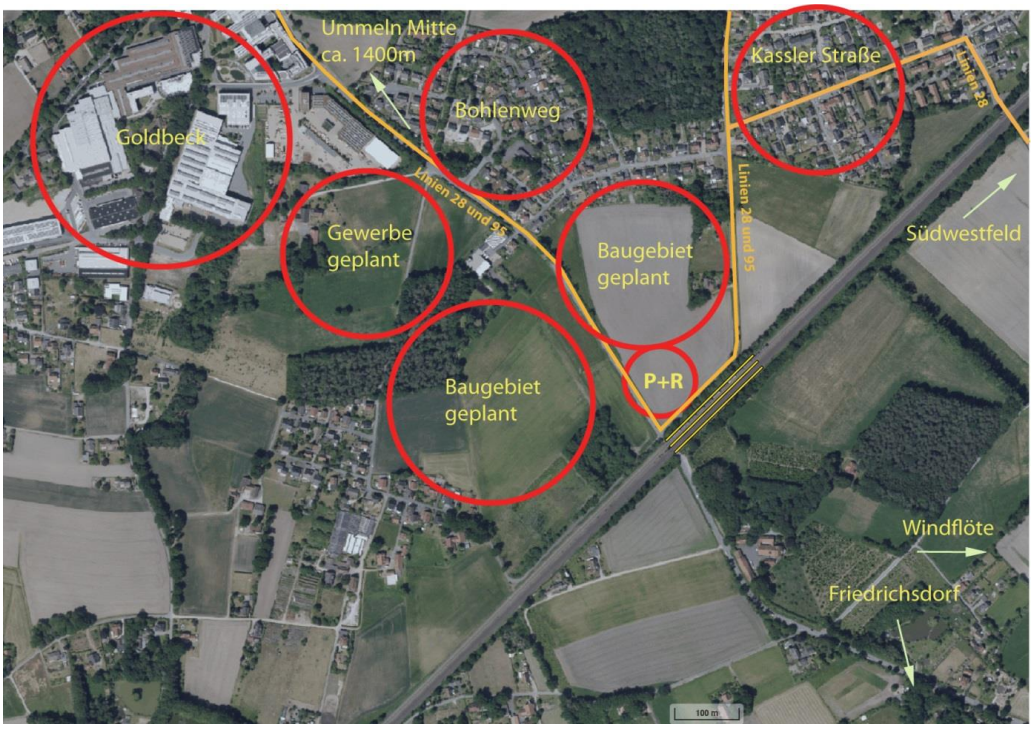
Positiv:

Mit dem Haltepunkt entstände ein attraktives Angebot für viele Tausend Arbeitsplätze bei den Von Bodelschwinghschen Anstalten und der Fa. Dr. Oetker KG.

HP Ummeln:

Der Haltepunkt erschließt aktuell zwei kleinere Wohngebiete am Bohlenweg und der Kassler Straße. Außerdem ist mit der Fa Goldbeck einer der größten Arbeitgeber im direkten Einzugsgebiet des Haltepunktes. Die Buslinie 29 schließt das Südwestfeld und den Ortskern Ummeln an den Haltepunkt an. Die Linie 95 fährt entlang der Bundesstraße B61 und hat keine direkte Zubringerfunktion. Busverbindungen in die Windflöte und nach Friedrichsdorf fehlen.

Geplant sind im direkten Umfeld weitere gewerbliche Ansiedlungen in nicht unbedeutender Größe, auch dann von der Linie 95 erschlossen. Im Regionalplan-Entwurf wurden mit Blick auf den Haltepunkt zusätzliche Baugebiete (ASB-Flächen) ausgewiesen. Der Haltepunkt ließe sich gut um ein P+R-gebot ergänzen. Neben der Linie 28, aktuell - im 30 Min-Takt - müsste eine Buslinie von Quelle über Ummeln nach Friedrichsdorf und Windelsbleiche das Angebot des Haltepunktes ergänzen.



Alternativen:

Eine Alternative mit der gleichen Angebotsqualität könnten nur Stadtbahnanbindungen bieten, die sich aber nur deutlich kostspieliger realisieren lassen. Das gilt für eine Stadtbahnanbindung von Ummeln, aber ebenso von der Windflöte und Friedrichsdorf.

Umsetzung:

Quer zu dem hier gezeigten Angebot liegt die B61n-Planung der Ortsumgehung Ummeln. Sie schränkt nicht nur die nutzbaren Flächen für neue Baugebiete drastisch ein, sie trennt auch den Haltepunkt von fast sämtlichen Ortsteilstrukturen (Gewerbegebiete, Wohngebiete). Eine bauliche Umsetzung könnte mit den zusätzlichen Bahnsteigen in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde umgesetzt werden.

Positiv:

An der Stelle lag bereits einmal ein Haltepunkt. Daher gibt es hier noch bauliche Reste, die die Neuanlage eines Haltepunktes erleichtern. Vor allem die vorhandene Gleisverschwenkung zwischen den Güter- und Personenzuggleisen gehört dazu. Außerdem lässt sich hier ein P+R-Angebot machen, dass deutlich fast am Rande der Stadt liegt und eine kurze Fahrzeit bis in die Innenstadt bietet. Die geplanten Baugebiete liegen direkt an einer ÖPNV-Achse und haben daher eine hohe Erschließungsqualität.



Der Gleisabstand zwischen Personenzug und Güterzuggleisen ermöglicht sogar den Bau eines Mittelbahnsteigs.



Links ist noch der ehemalige Aufstieg zum Bahnsteig in Ummeln zu erkennen.

HP Gleisdreieck:

Der Haltepunkt erschließt das Brackweder Gymnasium und die Brackweder Realschule. Dazu kommen die Wohngebiete entlang der Kölner Straße u.a. mit dem Papenkamp und zusätzlich am Gerdkamp. Fußläufig erreichbar sind das Hallenbad „Aquawede“ und die Oetker-Eisbahn. Dazu liegen Arbeitsplätze im Umfeld, u.a. die Firma Böllhoff. Westlich liegt auch noch fußläufig erreichbar das Möbelhaus IKEA. Zudem fahren hier die Buslinien 36 und 123 aktuell im 30 Minuten-Takt. Geplant ist aber eine Verdichtung auf 20 Minuten-Takt. Diese Linien binden weitere Teile von Brackwede an den Haltepunkt an. Neben zwei Sportplätzen liegt noch eine Veranstaltungsfläche (Gleisdreieck) im direkten Umfeld des Haltepunktes.

Alternativen:

Mit den beiden Buslinien 123 und 36 ist das Gebiet zwar ausreichend angebunden, doch müsste die Taktung, wie geplant verdichtet werden. Allerdings ist über die Buslinien der Zugang zum Bahnsystem indiskutabel umständlich und dadurch nicht vorhanden. Insoweit gibt es keine Alternative Bielefeld weit (Oetker-Eisbahn, Aquawede, Gymnasium, Böllhoff).



Umsetzung:

Haltepunkt benötigt Infrastrukturausbau (Elektrifizierung) bzw. spurtstärkere Fahrzeuge

Positiv:

Die Bahnlinie liegt zwar in Dammlage, die Flächen für einen Haltepunkt sind aber vorhanden.



Die Bahnstrecke verläuft in Dammlage. Die Brücke würde eine direkte Busverknüpfung ermöglichen.

HP Brackwede Süd:

Der Haltepunkt grenzt an das Werk der Mannesman Röhrenwerke an. Er wurde bis 2011 betrieben und dann mit dem Hinweis auf fehlende Fahrplanreserven nach Eröffnung des neuen Haltepunkts an der Wächterstraße, heute Haltepunkt Senne, geschlossen. Nachdem noch lange Jahre der Bahnsteig vorhanden war, wurde mit Erneuerung der Anschlussweiche der Mannesman Röhrenwerke die Bahnsteigkante entfernt.



Die Schließung verursachte zahlreichen Protest, vor allem von Beschäftigten im Umfeld.

Der Haltepunkt erschließt vor allem Unternehmen, wie Gießerei Baumgarte, ThyssenSchulte, das Mannesmann Rohrwerk, DHL sowie weitere Betriebe entlang der Senner Straße. An der Senner Straße mit der Südstraße liegen zentrale Wohngebiete. Die Linie 28 erschließt aktuell im 30 Minuten-Takt das Gebiet, die Taktverdichtung auf 20 Minuten ist geplant. Die Gewerbegebiete entlang der Senner Straße werden durch die Linie 36 erschlossen, allerdings ohne Anbindung an den Haltepunkt. Eine Stadtbahnlinie nach Brackwede Süd ist geplant. Sie würde einen direkten Anschluss an das Bielefelder Stadtbahnnetz ermöglichen.



Alternativen:

Die Buslinien stellen keine wirkliche Alternative dar, insbesondere für Pendler. Mit der Taktverdichtung ist zwar das Zentrum von Brackwede akzeptabel erreichbar, aber nicht die Bielefelder Innenstadt. Hier ist die Umsteigeverbindung zu langsam. Ein anderer Bahnhalt ist außerdem akzeptabel nicht erreichbar. Das gilt auch bei der geplanten Stadtbahnanbindung des Gebiets. Hier schließt eher die Stadtbahn weitere Teile von Brackwede an die Bahn an.

Umsetzung:

Der Haltepunkt setzt kürzere Fahrzeiten voraus, entweder durch Anpassung der Infrastruktur oder durch spurtstärkere Fahrzeuge.

Positiv:

Auch wenn die alte Bahnsteigkante entfernt wurde, ist genügend Platz für eine Reaktivierung des Haltepunkts. Außerdem ist die Möglichkeit der direkten Anbindung an das Bielefelder Stadtbahnnetz als großer Pluspunkt zu werten.



Bei der Erneuerung der Anschlussweiche zum Mannesmann Röhrenwerk wurde die alte Bahnsteigkante entfernt. Der sogenannte S-Punkt (rot) ist noch vorhanden.

HP Sennestadt Süd:

Der Haltepunkt im Süden der Sennestädter Südstadt und erschließt daher die Wohngebiete entlang der Bleicherfeldstraße und entlang des Biberwegs. Daneben liegt in seinem Einzugsbereich die Thoedor Heuss Realschule, im Süden ein Gewerbegebiet mit GLS. Außerdem grenzt der Haltepunkt an den zentralen Grünzug des Bullerbaches. Es bietet sich die Verknüpfung mit der Buslinie 30 an, die eine zentrale Nord-Süd-Verbindung herstellt und damit zusätzlich Gebiete an die Bahn anschließt. Der Bahnhof Sennestadt liegt in rund 800m Entfernung und stellt die untere Grenze eines sinnvollen Abstands von Haltepunkten eines S-Bahnsystems dar. Die Sennestädter Südstadt ist nicht direkt an den Bahnhof angeschlossen.



Alternativen:

Der Sennestädter Südstadt fehlt eine direkte Anbindung an den Bahnhof Sennestadt. Das ändert sich auch nicht mit dem neuen Nahverkehrsplan. Ob eine Buslinie vom Bahnhof Sennestadt über Biberweg/Hirschweg hier Potentiale erschließt, müsste genauer untersucht werden.



Direkt am südlichen Ende der Wohngebiete an Bleicherfeldstraße und Biberweg verläuft die Sennebahn.



Entlang der Sennebahn ist ausreichend Platz für die Anlage eines Bahnsteigs in Richtung Paderborn.

Umsetzung:

Der Haltepunkt setzt kürze Fahrzeiten voraus, entweder durch Anpassung der Infrastruktur oder durch spurtstärkere Fahrzeuge.

Positiv:

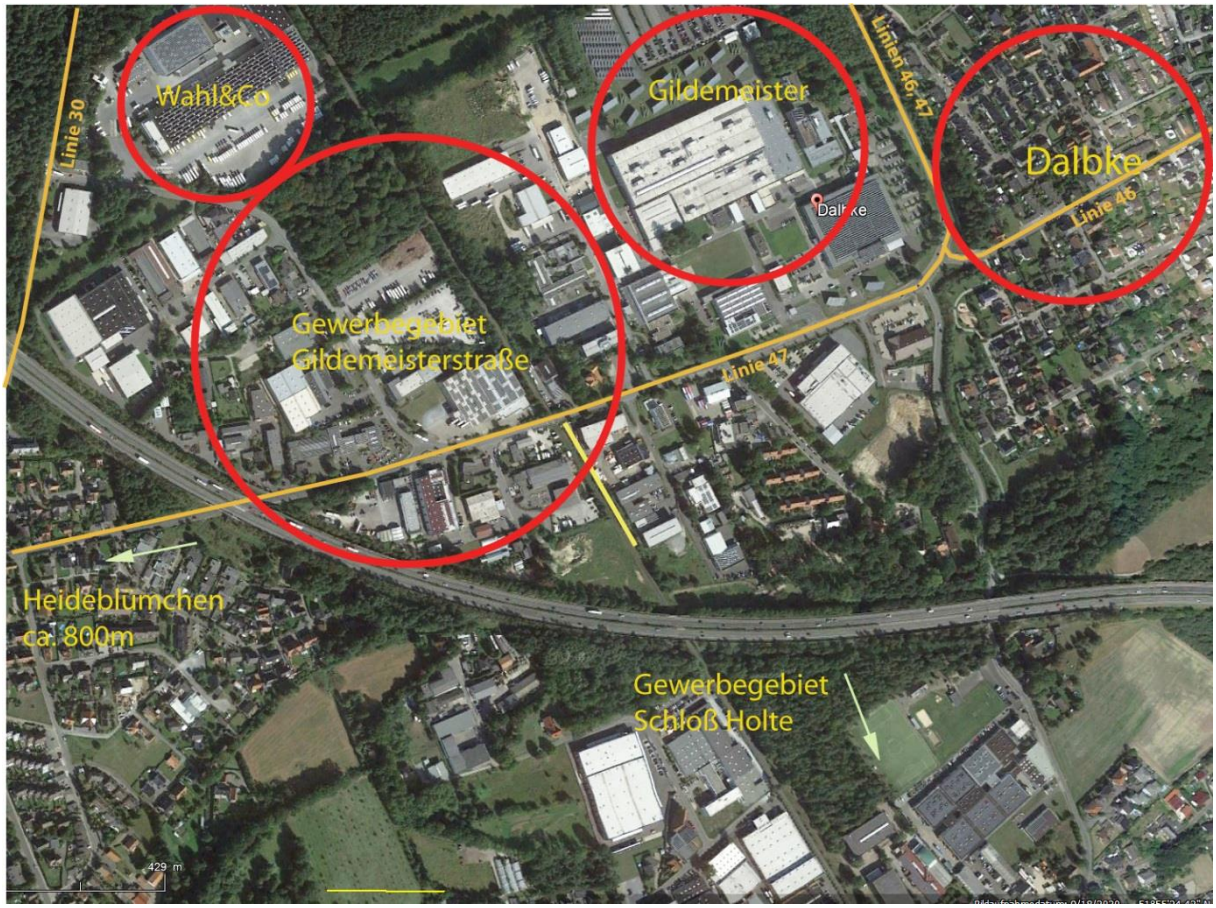
Ein großes Wohngebiet direkt an die Bahn anzuschließen und eine direkte Verknüpfung mit der Nord-Süd-Buslinie 30 beinhaltet einen deutlichen positiven Aspekt.

HP Dalbke:

Der Haltepunkt liegt im Zentrum des Gewerbegebiets „Gildemeisterstraße“. Hier liegen unter anderem Wahl&Co und Gildemeister. Im Süden liegt in Schloß Holte das Gewerbegebiet „Flurstraße. Nach Dalbke bzw. Heideblümchen sind es jeweils bis zur Ortsmitte etwa 800 bis 850m, also eine gute Entfernung für das Fahrrad. Heideblümchen wird durch die Linie 30 im 30 Minuten-Takt angebunden, Dalbke durch die Linie 46. Werktags wird das Gewerbegebiet durch die Linie 47 angebunden.



Östlich der Gildemeisterstraße könnte ein Haltepunkt errichtet werden.



Alternativen:

Heideblümchen ist durch die Linien 30 und 47 gut an das Zentrum von >Sennestadt angebunden. Die Linie 47 fährt bis zum Bahnhof Schloss Holte-Stukenbrock. Die nur stündlich nach Dalbke fahrende Linie 46 ist ein schlechtes Angebot. Hier ist eine Taktverdichtung erforderlich. Die Linie 47 muss in Schloss Holte-Stukenbrock am Bahnhof an den Bahntakt ausgerichtet werden, auch am Wochenende. Hier fehlt die Linienführung durch Dalbke. Allerdings ist dann die Verbindung in die Region bzw. ins Zentrum nach Bielefeld viel zu lang. Eine echte Alternative sind verbesserte Bustakte nicht.

Umsetzung:

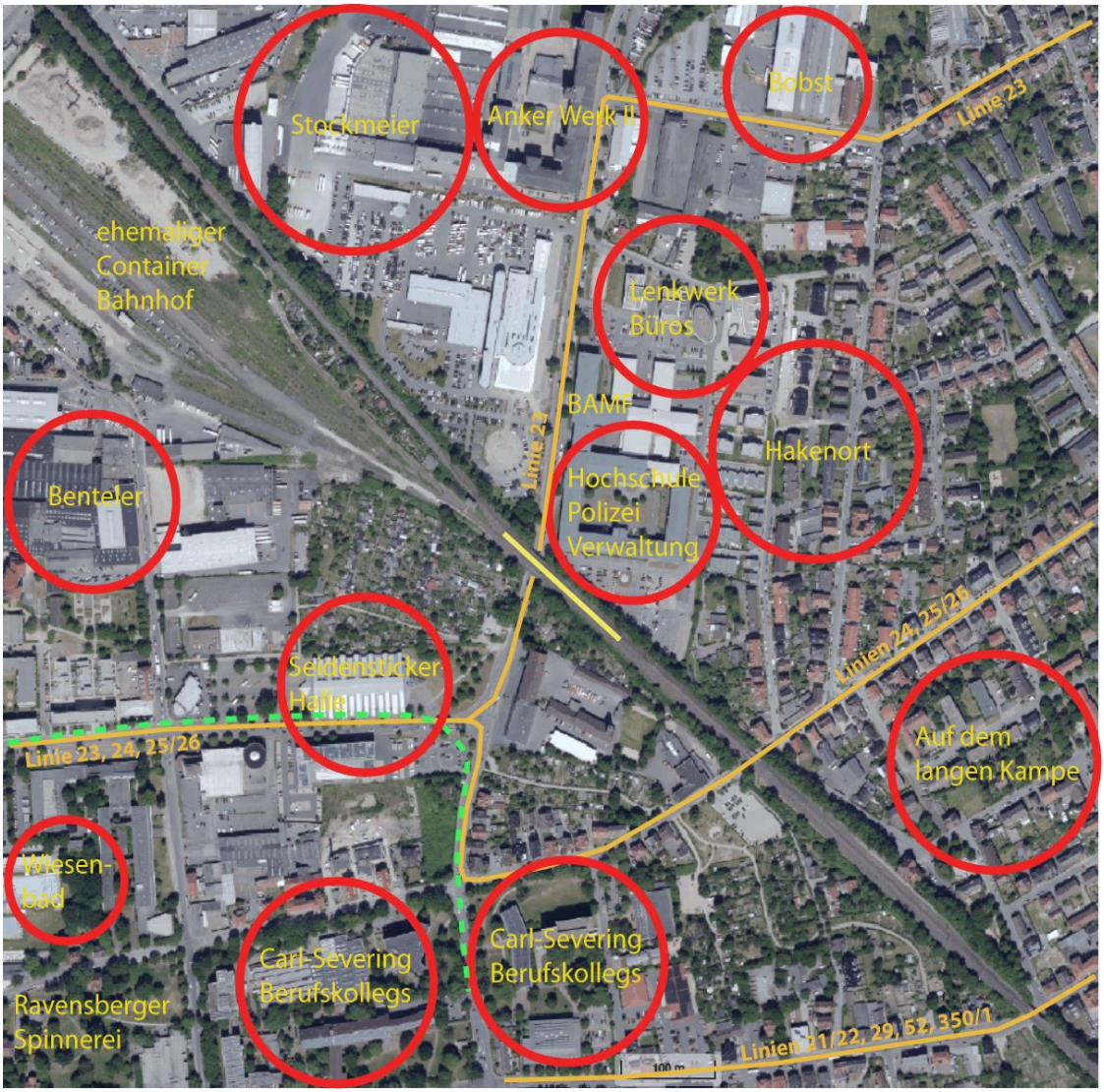
Der Haltepunkt setzt kürze Fahrzeiten voraus, entweder durch Anpassung der Infrastruktur oder durch spurtstärkere Fahrzeuge.

Positiv:

Die Lage direkt im Gewerbegebiet „Gildemeisterstraße“ und fast genau zwischen den Ortsteilen Dalbke und Heideblümchen stellt eine sehr gute Anbindung dar.

HP Seidensticker Halle/Stadtholz:

Der Haltepunkt liegt am östlichen Rand der Innenstadt und erschließt zahlreiche Arbeitsplätze. Zu nennen sind als große Arbeitgeber Benteler Maschinenbau, Stockmeier Chemie, Bobst Anlagen sowie zahlreiche Büroarbeitsplätze im Lenkwerk-Quartier. Im Lenkwerk nutzt auch noch die BAMF und die Hochschule für Polizei und Verwaltung Flächen. In der Nähe liegen die Seidensticker Halle als Veranstaltungsort, das Wiesenbad und die Ravensberger Spinnerei. Dazu kommen im Bildungsbereich die Carl-Severing-Berufskollegs. Östlich schließen sich großflächig Wohngebiete an, u.a. am Hakenort und Auf dem langen Kampe. Erschlossen wird das Gebiet durch die Linie 23, allerdings nur im 30 Minuten-Takt. Der Linie 24 im 20 Minuten-Takt und dem Linienbündel 25/26 im 10 Minuten Takt. Geplant ist eine innerstädtische Stadtbahnlinie bis zur Huberstraße (Beruffskollegs). Der Abstand zwischen einer möglichen Stadtbahnhaltestelle „Seidensticker-Halle“ und dem Haltepunkt beträgt etwa 250m. Am Haltepunkt könnte eine direkte Busverknüpfung errichtet werden



Alternativen

Das Gebiet ist durch die Hauptbuslinie 25/26 sehr gut an die Innenstadt angeschlossen. Problem besteht für die Pendler aus dem Raum Lippe. Es gibt keine Verknüpfung zur Bahn. Der bisherige

Haltepunkt Bielefeld Ost ist nicht barrierfrei und die Buslinien führen an ihm ohne Verknüpfung vorbei. Die Seidensticker Halle und auch das Wiesenbad wären aus dem Bielefelder Süden deutlich besser über die Bahn erreichbar.

Umsetzung:

Der Haltepunkt ist Ersatz für den Haltepunkt Bielefeld Ost. Da er in Mittellage errichtet werden kann, können hier auch Zugkreuzungen stattfinden, was die Zuverlässigkeit der Züge erhöht. Der Haltepunkt ist also unabhängig von weiteren Baumaßnahmen und könnte relativ zügig realisiert werden.



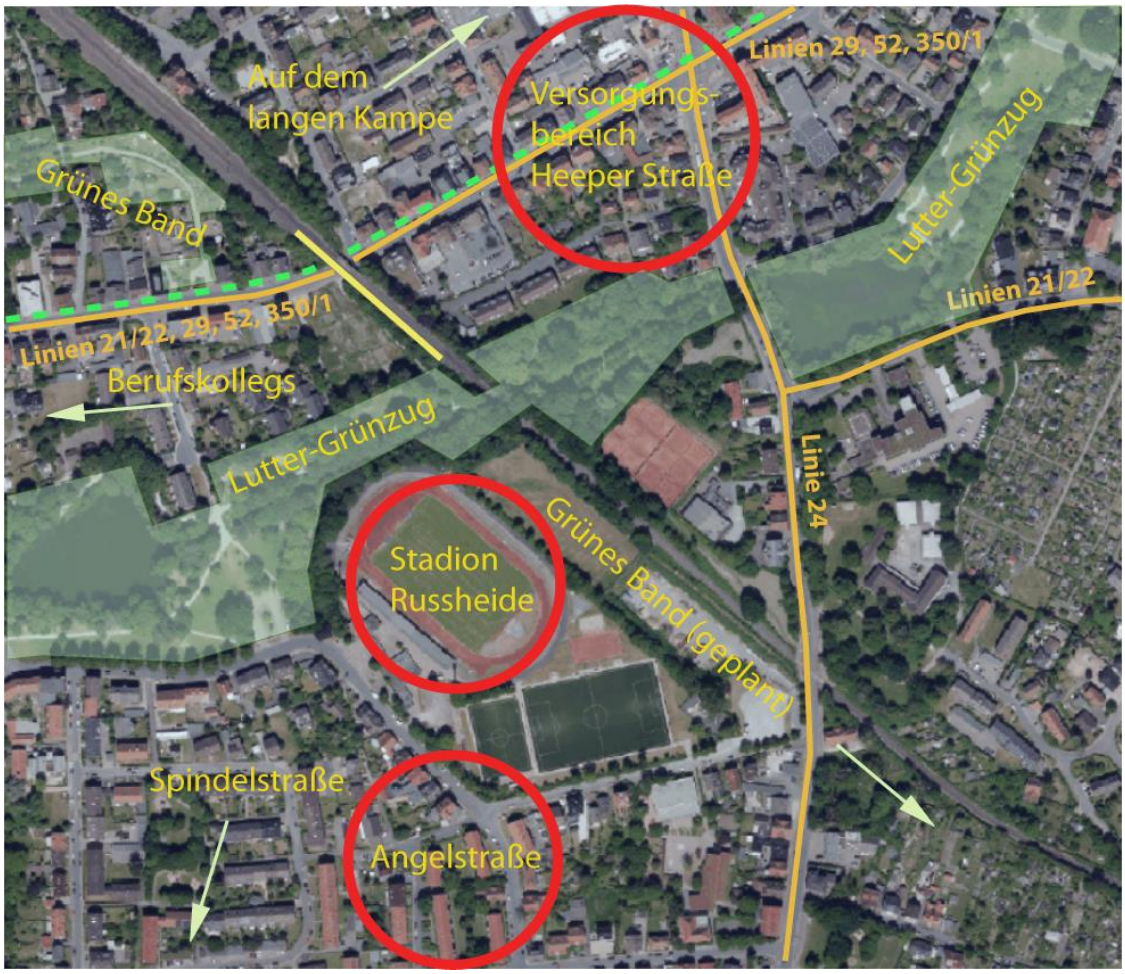
Die mehrgleisige Brücke gestattet den Bau eines Mittelbahnsteigs mit direkter Busverknüpfung.

Positiv

Direkte Anbindung an das Bielefelder ÖPNV-Netz und Bau ist unabhängig von limitierenden Faktoren.

HP Heeper Straße/Luttergrünzug:

Der Haltepunkt liegt an einer Hauptverkehrsroute auch im öffentlichen Personennahverkehr mit einer Hauptbusroute der Linien 21/22 nach Heepen und weiteren Linien (29, 52, 350/351). Dabei erschließen die Regionalbus-Linien 350/351 den an Bielefeld angrenzenden Lipper Raum. Gleichzeitig erschließt der Haltepunkt den Lutter-Grünzug, einer wichtigen Naherholungsachse im Bielefelder Osten. Fußläufig erreichbar liegt entlang der Heeper Straße ein Versorgungsbereich vom Typ C nach Bielefelder Einzelhandelskonzept östlich des Haltepunkts. Eine weiträumige Wirkung könnte der Haltepunkt erzeugen mit einer Realisierung einer Stadtbahn auf der Heeper Straße.



Alternativen

Aktuell gibt es keine Verknüpfung zwischen Bahn und städtischem ÖPNV. Es gibt zwar eine Haltestelle mit dem Namen „Ostbahnhof“. Es gibt aber keine Hinweisbeschilderung auf den Haltepunkt Bielefeld Ost. Dieser ist zudem nicht barrierefrei. Wegen der fehlenden Verknüpfung zum Bielefelder Bussystem macht eine Ertüchtigung von Bielefeld Ost auch keinen Sinn.



Die Haltestelle „Ostbahnhof“ hat keine Verbindung zum Haltepunkt Bielefeld Ost.

Umsetzung:

Die Brücke über die Heeper Straße besteht aus einem alten Überbau mit dem Streckengleis und einem neuen Betonüberbau mit dem Ausziehgleis des ehemaligen Container Bahnhofs. Hier wäre zu prüfen, ob eine Nutzung für einen Bahnsteig möglich wäre. Das ergäbe die Chance auf eine direkte Busverknüpfung. Ansonsten ist für diesen zusätzlichen halt die Elektrifizierung und der Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge erforderlich.



Im direkten Einzugsbereich liegen mehrere Einzelhändler und Dienstleistungsangebote.

Positiv

Das in unmittelbarer Nähe liegende Versorgungszentrum würde attraktiver werden. Eine direkte Busverknüpfung schließt weite Teile des Bielefelder Ostens an die Bahn an.

HP Meisenstraße (Sieker Nord oder Russheide):

Im direkten Umfeld des Haltepunktes liegen mehrere Dienstleistungs- und Bildungsangebote, so das Westfalenkolleg und die Stiftung Solidarität mit ihren Angeboten. Die Stadt plant, das ehemalige Handwerkerbildungszentrum als Schulstandort zu nutzen und an der Meisenstraße liegt die FHDW. Im Süden liegt der Großmarkt und das Technologiezentrum, im Osten schließt das Gewerbegebiet entlang der Friedrich-Hagemann-Straße an. Insbesondere die Wohngebiete am Bachstelzenweg, Dompfaffweg und der Angelstraße liegen im Einzugsbereich. Dazu ist in direkter Nähe zum Haltepunkt weitere Wohnbebauung möglich. Buslinien erschließen das Gebiet nur am Rande. Auch das neue Trainingsgelände von „Arminia“ Bielefeld liegt im Einzugsbereich.



Alternativen

Westfalenkolleg, HBZ und das Gewerbegebiet an der Friedrich-Hagemann-Straße liegen zwar an der Hauptbuslinie 21/22, aber haben keine Anbindung an die Bahn. Auch die Stiftung Solidarität mit dem Kulturzentrum und Teile des gewerbekomplexes an der Meisenstraße haben keinen adäquaten Anschluss an das Bielefelder Bussystem. Hier fehlt eine Buslinie über die Meisenstraße hin zur Friedrich-Hagemann-Str. Diese käme aber auch dem Haltepunkt zu Gute. Gleichzeitigt benötigt das Quartier eine Anbindung an die Bahn z.B. mit einer Haltestelleder Linie 24 in Bielefeld Ost direkt am Haltepunkt. Alternativ könnte der Haltepunkt Oldentrup besser in das Busnetz integriert werden.

Umsetzung:

Ausreichend Platz ist neben dem Gleis vorhanden. Wegen der Kurve müsste eine Verschiebung in Richtung Brennerstraße geprüft werden. Ansonsten sind für diesen zusätzlichen Halt die Elektrifizierung und der Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge erforderlich.

Positiv

Mit einer passenden Busanbindung könnte neben den beiden Schulstandorten und die Stiftung Solidarität Wohnbereiche und Arbeitsplätze besser angebunden werden.



Nördlich der Bahnstrecke ist ausreichend Platz für einen Bahnsteig.

Bhf. Hillegossen:

Der Bahnhof mit seinen zwei Gleisen wird heute noch im Verspätungsfall für Zugkreuzungen genutzt. Daneben ist noch ein mittlerweile zugewachsenes Anschlussgleis von Mitsubishi Paper vorhanden. Nördlich liegt zum einen Mitsubishi Paper und die Logistiker Kühne&Nagel und DHL. Dazu kommen weitere Gewerbebetriebe auf dem „Erdbeerfeld“ sowie südlich des Bahnhofs. Dort liegt auch das Möbelhaus „Porta-Möbel“. Neben den Wohngebieten an der Breslauer und Schneidemühle Straße wären auf der Plantrasse der B66n weiter Wohngebiete denkbar. Zur Einbindung in das ÖPNV-System wäre eine Buslinie vom Zentrum in Hillegossen zu den Gewerbegebieten im Norden erforderlich.



Noch besitzt der Bahnhof Hillegossen eine Kreuzungsmöglichkeit. Die Gleise für den Güterverkehr sind noch vorhanden, werden (leider) nicht mehr genutzt.



Alternativen

Die westlich liegenden Wohngebiete sind über die Linie 38 an die Stadtbahn angeschlossen, ein Teil der Arbeitsplätze des Gewerbegebietes „Erdbeerfeld“ über die Linie 369. Die Linie 369 stellt auch eine Verbindung zur Bahn im Bahnhof Oerlinghausen dar.

Umsetzung:

Das ehemalige Bahnhofsgelände bietet ausreichend Platz für einen Bahnsteig, auch in Mittellage. Zudem wäre an der Ostringbrücke über die Bahn eine direkte Busverknüpfung möglich. Ansonsten sind für diesen zusätzlichen Halt die Elektrifizierung und der Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge erforderlich.

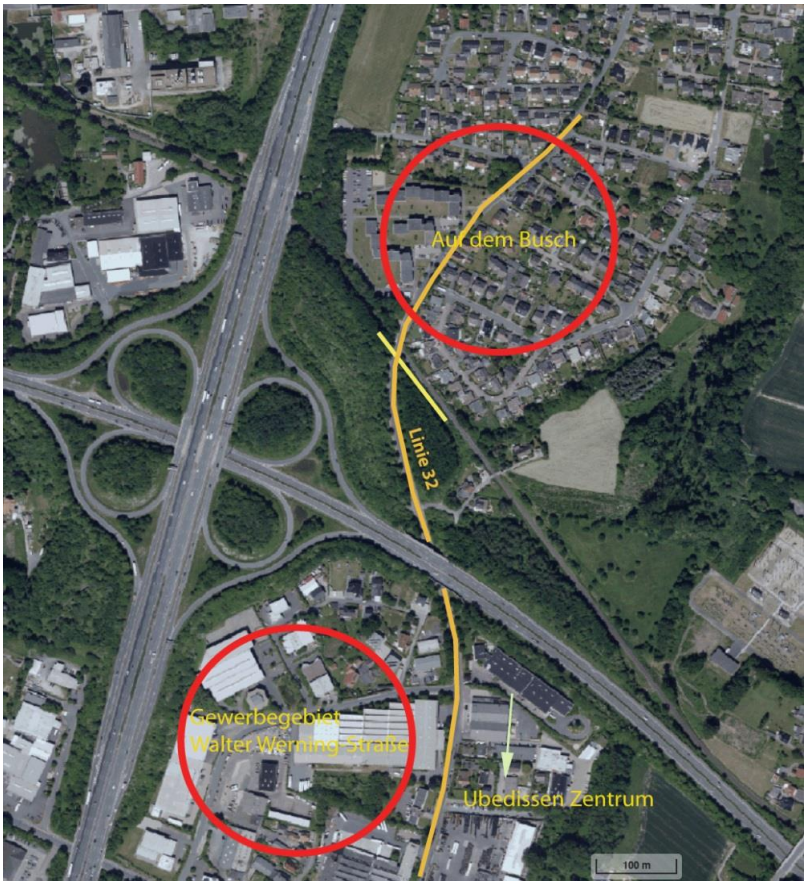
Positiv

Die vorhandene Infrastruktur lässt mehrere Möglichkeiten zu, auch einen Mittelbahnsteig, was für die Kapazität der Lipper Bahn von Vorteil ist. Auch hier erhalten Pendler – durch eine ergänzende Buslinie Anschluss an die Bahn

HP Dingerdissen:

Im Einzugsgebiet des Haltepunktes liegt im Norden das Wohngebiet entlang der Straße „Auf dem Busch“, im Süden das Gewerbegebiet an der Wilhelm-Werning-Straße. Die Buslinie 32 erschließt das

Gebiet. Diese verkehrt allerdings nur stündlich. Die Buslinie stellt die Verbindung zur Stadtbahn in Stieghorst her.



Alternativen

Als Alternative bieten sich ein kürzerer Takt der Linie 32 an und ein Anschluss an den in der Nachbarschaft liegenden Haltepunkt in Ubbedissen und möglicherweise wieder dem Bahnhof in Hillegossen.



Die Bahnlinie nach Lage liegt in einem Einschnitt. Trotzdem wäre Platz für einen Bahnsteig vorhanden und ein direkter Zugang über die vorhandene Brücke möglich..