

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	22.09.2026	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Planungsstand Lipper Bahnsteig am Hauptbahnhof**Betroffene Produktgruppe**

11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat, 12.03.2026, TOP 3.9, Dr.-Nr. 0794/2025-2030

Stadtentwicklungsausschuss, 14.04.2026, TOP 5.2, Dr.-Nr. 0794/2025-2030

Stadtentwicklungsausschuss, 14.04.2026, TOP 5.2.1, Dr.-Nr. 1279/2025-2030

Sachverhalt:

Nachdem der Rat der Stadt Bielefeld den gemeinsamen Antrag von B90/Die Grünen und die Linke zuständigkeitshalber an den Stadtentwicklungsausschuss (StEA) verwiesen hat, hat dieser in der Sitzung am 14.04.2026 den gesonderten Antrag von CDU und SPD beschlossen, dass die Verwaltung eine Informationsvorlage zum aktuellen Sachstand „Lipper Bahnsteig am Hauptbahnhof Bielefeld“ in Absprache mit allen zuständigen Partnern, Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Deutsche Bahn AG (DB), erarbeitet. Hierbei werden insbesondere die Planungsstände von den Verkehrsträgern, aber auch vom NWL und DB sowie mögliche Gleiserweiterungen, die die Deutsche Bahn angedeutet hat, vorgestellt.

Es sollte weiterhin eine Information über den aktuellen Kenntnisstand seitens der Partner hinsichtlich möglicher Optionen, bestimmte Bauabschnitte vorzuziehen und dies entsprechend zu staffeln, eingeholt werden.

Auf Anfrage teilt der NWL in gemeinsamer Abstimmung mit der DB InfraGO dem Amt für Verkehr Folgendes zum Planungsstand Lipper Bahnsteig am Hauptbahnhof (Hbf) mit:

„Zunächst möchten wir die angesprochenen Vorhaben im Knoten Bielefeld gerne einordnen. Sowohl die Erweiterung der Gleisanlagen in Richtung Joseph-Massolle-Straße (Gleise 9+10), die Errichtung eines H-Bahnsteigs an den Gleisen 6-9, als auch ein zusätzlicher Bahnsteig am Bahnhofsvorplatz bzw. neben dem Empfangsgebäude sind Gegenstand erster Planungen zum Bahnhof Bielefeld aus dem Projekt Hannover-Bielefeld heraus. Dies ist unter anderem für die Zuordnung von Finanzierungsmöglichkeiten wichtig. Zudem muss sich jede Maßnahme einer Prüfung unterziehen, ob diese einen verkehrlichen Nutzen erzeugt. Der sehr umfängliche Umbau in Bielefeld Hbf wird durch die zahlreichen zusätzlichen Verkehre ausgelöst und begründet, die im Deutschlandtakt hinterlegt sind. Gleichzeitig wird bereits an einer Etappierung des Deutschland-Takts gearbeitet, um sukzessive das Angebot auszuweiten.

Das gleiche Schema einer Etappierung ist auch im Konzept der S-Bahn OWL zu finden, ausgedrückt in Vorstufen. Die erste Vorstufe ist mit Inbetriebnahme (IBN) Dezember 2029 datiert. Neben dem Einsatz neuer BEMUs [Anm. Battery-electric multiple unit / Batterietriebwagen] in OWL wird das Linienkonzept der RB73 und RE82 angepasst und die Linien im neuen Netz nördliches Westfalen (NNW) durch einen neuen Betreiber übernommen. Wer zukünftig den Betrieb fahren wird, soll voraussichtlich Ende des Jahres mit Abschluss der entsprechenden Ausschreibung feststehen. Im Zuge der Ausschreibung und konkreten Fahrplanerstellung musste die bislang bestehende Kurzwende der RB73/RE82 in Bielefeld Hbf aufgegeben werden, so dass die Züge mit IBN des NNW zukünftig in Bielefeld-Ost kreuzen werden. Dieser Umstand ist im Nahverkehrsplan aufgegriffen und das Ziel eines zusätzlichen Bahnsteigs in Bielefeld Hbf für die Züge Richtung Lage beschrieben worden.

Erste Planungen zu einem potenziellen weiteren Bahnsteig für die Züge Richtung Lage wurden - wie eingangs beschrieben - begonnen. Herausfordernd wird das Thema einer Finanzierung besonders dann, wenn wir die Maßnahme weiter aus dem Projekt Ausbaustrecke (ABS) / Neubaustrecke (NBS) Hannover - Bielefeld heraus-/vorziehen möchten, da sich der verkehrliche Nutzen ohne zusätzliche Fahrten natürlich weniger gut darstellt. Eine Taktverdichtung bzw. 3. Leistung auf der Strecke ist kurz- und mittelfristig nicht zu erreichen, da dafür weitere umfängliche Maßnahmen (Zweigleisigkeit bei Bielefeld-Ost und Ehlenbruch, Kreuzungsbahnhöfe, Geschwindigkeitserhöhung, Anpassung Leit- und Sicherungstechnik) erforderlich wären. Gleichwohl würde die Maßnahme auch qualitative Wirkung erzielen und mehr Kapazitäten für die Bestandsverkehre in Bielefeld Hbf schaffen. An der Ausarbeitung solcher Argumente wird gearbeitet. Abhängig vom weiteren Fortgang der Planungen durch das Projekt Hannover - Bielefeld und möglicher Finanzierungsmöglichkeiten wird der NWL die Maßnahme aktiv unterstützen.“

Das Amt für Verkehr wird den NWL bitten, über den weiteren Fortgang der Planungen entsprechend zu unterrichten.

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.