

**Beschlussvorlage der Verwaltung  
Nachtragsvorlage**

Diese Vorlage

- ersetzt die Ursprungsvorlage.  
 ergänzt die Ursprungsvorlage.

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	28.11.2019	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	03.12.2019	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p><b>BI - CYCLE Fahrradparkhaus unter dem Jahnplatz</b></p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>---</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>---</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>9531/2014-2020 – StEA vom 29.10.2019</p>
<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p><b>Hinweis:</b> Die Änderungen in dieser Nachtragsvorlage beziehen sich ausschließlich auf die Ausführungen unter Ziffer 10 <i>Finanzielle Auswirkungen</i>. Die in den jeweiligen Varianten genannten Baukosten wurden um 100.000€ für eine bisher nicht berücksichtigte Überwachungsanlage erhöht und bei den spezifischen Stellplatzkosten eingearbeitet.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Die Bezirksvertretung Bielefeld Mitte empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt folgende Einzelpunkte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Fahrradparkhaus mit der Bezeichnung BI- CYCLE soll im Projektzeitraum 2019 – 2023 unter dem Jahnplatz realisiert werden.</li> <li>2. Es wird die Vorzugsvariante S mit der Untervariante S 2 favorisiert. Sofern die damit verbundene nordwestliche Zufahrtsrampe nicht realisierbar ist, soll die Untervariante S 1 mit einer Treppen- Schieberampe weiterverfolgt werden. Sie soll im weiteren Planungsprozess konkretisiert und im Einklang mit der Gesamtumgestaltung des Jahnplatzes realisiert werden.</li> <li>3. Der dazu erforderliche Grunderwerb ist einzuleiten.</li> <li>4. Die notwendigen finanziellen Eigenmittel sollen bereitgestellt werden.</li> </ol>

## **Begründung:**

### **1. Vorüberlegungen**

Die Stadt Bielefeld verfolgt eine Reihe von Zielen für den Klimaschutz. Durch eine Mobilitätswende soll insbesondere der Fahrradanteil am Modal Split von derzeit 18% auf 25-30% gesteigert werden und der Autoverkehr (MIV) deutlich von aktuell 51% auf 25% gesenkt werden (beides bis 2030). Ebenfalls soll die Innenstadt emissionsfrei werden. Bielefeld hat zur Reduzierung des MIV bereits ein "Beispielhaftes Mobilitätskonzept" entwickelt (Aussage der Wettbewerbsjury Kommunaler Klimaschutz.NRW).

Eine zentrale Maßnahme für die emissionsfreie Innenstadt ist die weitreichende Umgestaltung des zentral gelegenen Jahnplatzes von einer Verkehrskreuzung zu einem Ort der Begegnung. Damit dies die Erreichbarkeit des Platzes nicht beeinträchtigt, soll er zu einem Drehkreuz der nachhaltigen Mobilität umgestaltet werden. Dies beinhaltet attraktive Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr, sichere und attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV.

Mit Aufnahme der Vorplanung zur Umgestaltung des Jahnplatzes kam Mitte 2018 die Überlegung auf, das Forum unter dem Jahnplatz künftig als unterirdisches Fahrradparkhaus zu nutzen, um im Rahmen der Mobilitätsstrategie über ein entsprechendes Angebot an komfortablen Abstellmöglichkeiten im Innenstadtbereich am Jahnplatz zu verfügen. Dieses steht auch im Einklang mit dem am 26.09.19 gefassten Ratsbeschluss, in der Innenstadt mehr Parkangebote für Fahrräder zu entwickeln.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Bereitschaft der bisherigen Eigentümer, das Forum an die Stadt Bielefeld zurück zu verkaufen, bot sich die große Möglichkeit einer zeitnahen Umsetzung.

Mit der Fahrradgarage sind u.a. folgende Ziele verbunden:

- 1) Der Jahnplatz kann freigehalten und in großen Teilen für mehr Aufenthaltsqualität neugestaltet werden.
- 2) Das seit Jahren untergenutzte Jahnplatz Forum kann zum Wohl der Allgemeinheit verändert werden.
- 3) Durch diese Umnutzung lassen sich sowohl die Erstellungskosten einer großzügigen Fahrradgarage als auch die baubedingten Behinderungen und Emissionen minimieren.

Im Rahmen der Vorplanungen durch das Ing. Büro Bockermann+ Fritze wurden dazu erste Projektskizzen entwickelt.

### **2. Förderung**

Daraufhin wurden Gespräche mit dem Zuschussgeber aufgenommen und am 30.11.2018 eine Projektskizze für ein unterirdisches Fahrradparkhaus mit der Bezeichnung BI - CYCLE mit konkreter Mittelbeantragung eingereicht.

Die förderfähigen Baukosten (ohne Grunderwerb) wurden mit 3.950.000 € veranschlagt, die realisierbaren Fahrradabstellkapazitäten wurden in der Größenordnung 1.500 – 2.000 aufgezeigt.

Das Projekt wurde im Rahmen des Projektauftrags 2018/19 der Nationalen Projekte des Städtebaus durch eine unabhängige Expertenkommission dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) zur Förderung empfohlen. Dieser Empfehlung ist das BMI mit der Veröffentlichung der Projektauswahl vom 05.04.2019 gefolgt. Das Projekt BI- CYCLE wurde vom

Fördergeber angesichts der Kapazität, der funktionalen Gliederung, des ganzheitlichen Konzeptes und der systematischen Integration als deutschlandweit führend herausgestellt.

Mit Schreiben des Bundesinnenministers vom 05.04.19 wurden Fördermittel aus dem Bundesprogramm Nationale Projekte in Höhe von 3.555.000 € in Aussicht gestellt (3.950.000 € abzgl. 10% Eigenanteil).

Die endgültige Förderbestätigung wurde am 15.10.2019 vom Bundesinnenministerium überreicht.

Im förmlich geführten Koordinierungsgespräch mit Vertretern des Ministeriums am 04.06.19 wurde die Höhe der Förderung auf die v. g. Summe limitiert und der Projektzeitraum auf den 01.07.19 – 31.12.2023 ausgerichtet. Die Förderung wurde mit einer 10 - jährigen Bindungsfrist belegt.

### **3. Bedarfsanalyse**

Um den konkreten Stellplatzbedarf beurteilen zu können, wurde das Ing. Büro SVK (Stadt- und Verkehrsplanung Kaulen, Aachen) mit der Erstellung einer Studie, s. **Anlage 1 (nur digital)**, beauftragt. Demnach wurde durch den Gutachter ein unterirdischer Stellplatzbedarf von 1.500 Stellplätzen ermittelt. Es wurde empfohlen, die Kapazitäten modular erweiterbar zu gestalten.

### **4. Machbarkeitsstudie**

Um eine tatsächliche Realisierbarkeit im Zusammenhang mit dem vorhandenen Bauwerksbestand, der Umgebungssituation, den Nutzungsmöglichkeiten und im Einklang mit der geplanten Umgestaltung des Jahnplatzes entscheiden zu können und zur Entwicklung abgestufter Varianten wurde das Ing. Büro Bockermann + Fritze am 1.7.19 mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie, s. Anlage 2 (nur digital), beauftragt.

### **Bauliche und sonstige Grundlagen für das gesamte Projekt.**

Das unterirdische Forum besteht in der Mitte aus der ursprünglichen Jahnplatzpassage aus den 1950er Jahren, welche dann im Zuge der Inbetriebnahme der Stadtbahn von Investoren 1990 am nördlichen und südlichen Teil erweitert und umgebaut wurde. Der alte Teil des Forums weist eine Durchgangshöhe von 2,50 m auf, im zentralen Kreuzungsbereich von nur 2,30 m. Eine umfangreiche Sanierung oder Erneuerung der vorhandenen Bauwerkskörper und deren Abdichtung ist nicht vorgesehen.

Die neu angebauten Räume wurden bis auf einige Anschlussbereiche in der Regel mit einer Höhe von 3,00 m hergestellt.

Um das geplante Fahrradparkhaus zu erreichen, sind entsprechend flach geneigte Fahrradrampen erforderlich.

Die Erreichbarkeit soll bei allen Varianten über eine außenliegende südliche Fahrradrampe ermöglicht werden. Die Rampe soll südlich des Restaurants „Pizza Hut“ und östlich des Gebäudekellers des ehemaligen Geschäftes Opitz angeordnet werden.

Dafür ist zusätzlich der Ankauf oder Pacht des ungenutzten Untergeschosses des ehem. Wäschegeschäftes Opitz, das einem anderen Eigentümer gehört, mit dem direkten Anschluss an das Forum erforderlich.

Durch die Größe dieser Fläche, stellt es außer der Zufahrtsrampe eine erhebliche Fläche für Fahrradstellplätze zur Verfügung.

Für alle Varianten ist Voraussetzung, dass das Jahnplatz Forum entmietet angekauft wird.

Bei allen Varianten ist die Aufgabe des Treppenzugangs vom Forum in die Niedernstraße vorgesehen um an der Oberfläche mehr Raum für Gestaltung zu erhalten. Ferner bleibt bei allen Varianten der unterirdische Durchgang zur Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz und der Treppenzugang bei Pollmeier – Bäckerei erhalten.

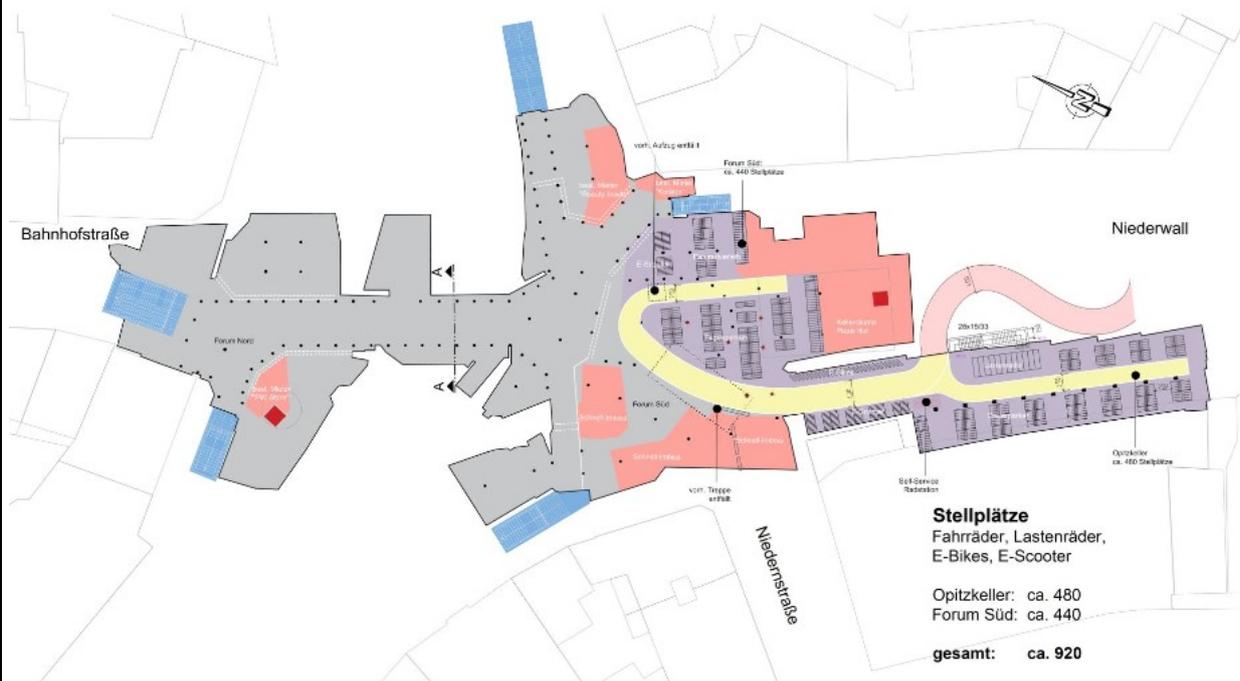
Der von Damisch genutzte Kiosk / Imbissstand auf der Nordwestseite kann nicht mit in die Planungen einer Rampe zum Fahrradparkhaus einbezogen werden, da er derzeit nicht zum Verkauf steht.

Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung

Es wurden vier Varianten (XS, S, M, L) erarbeitet, die sich vom Umfang her unterscheiden:

#### 4.1 Variante XS

Kurzbeschreibung der Variante XS:



Diese Variante stellt den kleinsten baulichen Eingriff dar und erzeugt die geringsten Fahrradabstellkapazitäten.

Bei dieser Variante wird nur der südliche Teil zum Fahrradparkhaus ausgebaut und als solches genutzt.

Innerhalb des Forums sollen die südlichen Flächen zu Fahrradabstellmöglichkeiten umgestaltet werden. Die Raumhöhe von 3,00 m ermöglicht das effiziente Abstellen auf zwei Ebenen (Doppelstockparken). Die bisherige Gastronomie soll aus den Bereichen weichen.

Der vorhandene Ausgang zur Niedernstraße mit fester Treppe und Fahrtreppen soll aufgegeben werden, um an der Oberfläche mehr Raum für Gestaltung und vielfältiger Nutzung zu erhalten.

Der nördliche Bereich des Forums bleibt baulich unverändert und behält seinen heutigen Passagencharakter. Eine Durchfahrt / Queren mit dem Fahrrad ist hier mangels geeigneter Ausgänge von Süd nach Nord nicht vorgesehen. Die Andienung des BI - CYCLE erfolgt ausschließlich von Süden.

Bei dieser Lösung wird der Zugang Niedernstraße aufgegeben, alle anderen Zugänge bleiben unverändert.

Die mit dieser Variante verbundenen Umliegungen von Leitungen und Kanälen erstrecken sich ausschließlich auf die Südseite durch Errichtung der Rampe.

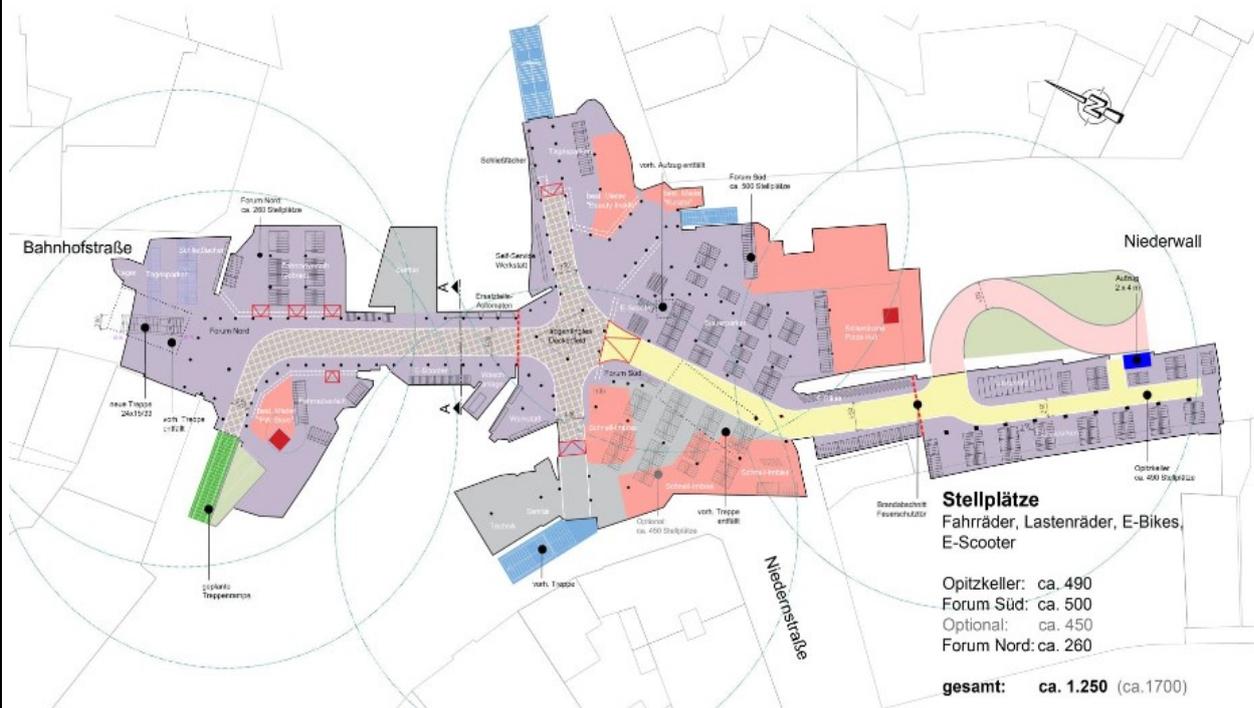
Mit dieser Variante lassen sich durch den Umbau und Verlagerung der vorhandenen Gastronomiebetriebe ca. 1.370 Fahrradstellplätze realisieren.

Der erreichbare Fahrrad- Nutzen- Komfort kann als ausreichend bezeichnet werden. Eine Abwertung ergibt sich aus der nicht vorhandenen Nord- Anbindung.

Die reinen Baukosten werden auf 3.156.000 € beziffert.

## 4.2 Variante S

Kurzbeschreibung der Variante S:



Diese Variante baut auf der Variante XS auf.

Um eine Anbindung an den nördlichen Teil zu schaffen wird im Übergangsbereich von Süd nach Nord innerhalb des Forums eine Rampe angeordnet. Aufgrund der niedrigen Durchfahrtshöhe von nur 2,30 m im zentralen Kreuzungsbereich ist hier kein Durchfahren, sondern nur ein Durchschieben des Fahrrades möglich.

Um im nördlichen Bereich eine Möglichkeit zu schaffen, das Fahrrad hinein- oder hinaus schieben zu können, wird der vorhandene Ausgang vor dem Geschäftshaus „SportScheck“ (parallel zur nördlichen Seite der Alfred-Bozi-Str.) umgebaut in eine flach geneigte Treppen- Schieberampe mit mechanischer Unterstützung.

Da eine kombinierte Treppe mit Fahrradschiebevorrichtung die nicht-Fahrrad-nutzenden Fußgänger\*innen etwas einschränkt, sollte ergänzend eine separate feste Treppe vorhanden sein. Um ähnlich wie auf der Südseite mehr Raum an der Oberfläche zu erhalten, sollte der vorhandene überbreite Zugang zur Bahnhofstraße zurückgebaut werden und durch eine neue feste Treppe in Achse der Laufrichtung des Forums ersetzt werden.

Neben der südlichen Radfahrrampe gem. Variante XS soll ein komfortabler Aufzug installiert werden, der sowohl Lastenräder, als auch Fußgänger aufnimmt und zwischen dem Niveau des Fahrradparkhauses und der Oberfläche befördert. Gleichzeitig erfüllt dieser im besonderen Maße (Durchladerprinzip) die Merkmale der Barrierefreiheit.

Bei dieser Lösung wird wie bei der Variante XS der Zugang Niedernstraße aufgegeben, der Zugang in Richtung „SportScheck“ wird umgebaut, der Zugang zur Bahnhofstraße wird auf eine feste Treppe reduziert, alle anderen Zugänge bleiben unverändert.

Die mit dieser Variante verbundenen Umlegungen von Leitungen ergeben auf der Nordwestseite einen zusätzlichen Aufwand.

Mit dieser Variante lassen sich durch den Umbau und die Verlagerung der Gastronomie insgesamt ca. 1.700 Plätze realisieren. Die Kapazitätserweiterung ergibt sich aus der Nutzbarkeit von nördlichen Räumen, die nunmehr mit dem Fahrrad erreichbar sind.

Der erreichbare Fahrrad- Nutzen- Komfort kann als befriedigend bezeichnet werden. Die eingeschränkte Anbindung zur Nordseite führt zu einer Verbesserung gegenüber der Variante XS.

Die reinen Baukosten werden bei dieser Variante auf 4.560.000 € beziffert.

### 4.3 Variante M

Kurzbeschreibung der Variante M:



Diese Variante baut auf der Variante S auf.

Um eine mit dem Fahrrad durchgehend befahrbare Anbindung an den nördlichen Teil zu schaffen wird im Kreuzungsbereich des heutigen Forums die Tunneldecke geöffnet und die hereinragende Unterzugkonstruktion durch eine neue Flachdecke ausgebildet. Dafür ist eine offene Baugrube im Bereich der jetzigen Jahnplatzuhr von etwa 15 x 15 m erforderlich. Damit entfällt die Engstelle von 2,30m und es besteht eine durchgehende Mindesthöhe von 2,50 m.

Konsequenterweise wird bei dieser Variante auf der Nordwestseite statt einer Treppenrampe eine komfortabel befahrbare Fahrradspindel errichtet.  
Der Umbau des Zugangs zur Bahnhofstraße erfolgt auch hier.

Auf der Südseite wird wie in Variante S eine Fahrradrampe mit Aufzug errichtet.

Durch die Möglichkeit, vom Kreuzungsbereich mit dem Fahrrad nach Südwesten zu gelangen, soll bei dieser Variante die feste Treppe vor dem Geschäft „Fielmann - Optik“ ebenfalls in eine Treppen- Schieberampe umgebaut werden, um eine zusätzliche Andienung anbieten zu können.

Bei dieser Lösung wird wie bei der Variante S der Zugang Niedernstraße aufgegeben, der Zugang in Richtung „SportScheck“ wird durch eine Radfahrspindel umgebaut, der Zugang zur Bahnhofstraße wird auf eine feste Treppe reduziert, der Zugang vor „Fielmann - Optik“ wird in eine Treppen- Schieberampe umgebaut, lediglich der Zugang vor „Pollmeier - Bäckerei“ bleibt unverändert.

Die mit dieser Variante verbundenen Umlegungen von Leitungen und Kanälen ergeben auf der Nordwestseite durch die Ausdehnung der Fahrradspindel einen noch deutlich höheren Umfang als bei der Variante S. Es wäre u.a. die technische Zentrale der Stadtwerke / BiTel zu verlagern und neu zu errichten. Auch das Öffnen der Tunneldecke erfordert zusätzliche Leitungsverlegungen.

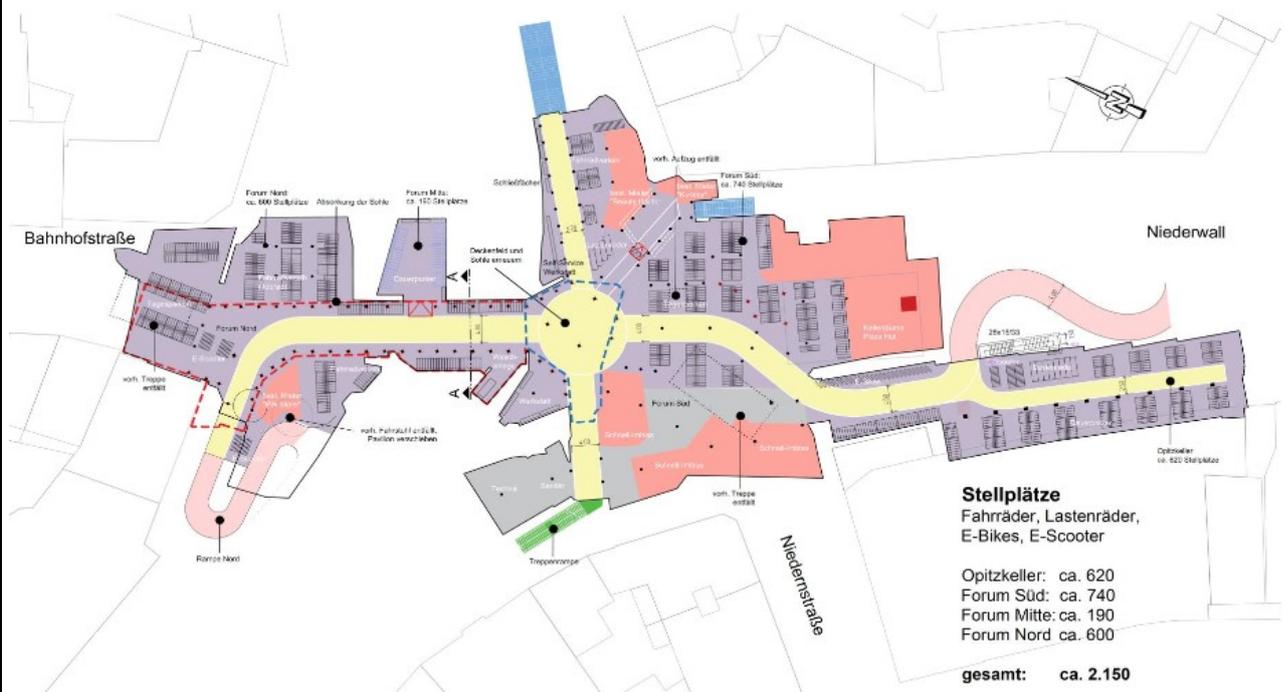
Mit dieser Variante lassen sich durch den Umbau und der Verlagerung der Gastronomie insgesamt ca. 2.330 Plätze realisieren. Die Kapazitätserweiterung ergibt sich aus der zusätzlichen Nutzbarkeit von Räumen außerhalb der bisherigen Engstelle im Kreuzungsbereich.

Der erreichbare Fahrrad- Nutzen- Komfort kann als gut bezeichnet werden.  
Das Fahrradparkhaus kann durchgehend befahren werden.

Die Baukosten würden sich auf 6.155.000 € belaufen.

#### 4.4 Variante L

Kurzbeschreibung der Variante L



Diese Variante baut auf der Variante M auf.

Diese Alternative bedeutet den größten Eingriff und ergibt den höchsten Komfort.

Um eine mit dem Fahrrad durchgehend komfortabel und gestalterisch hochwertige Anbindung an den nördlichen Teil zu schaffen wird neben den bisherigen Maßnahmen die gesamte vorhandene Sohle von 2,50 m auf 3,00 m abgesenkt. Dadurch kann das gesamte Fahrradparkhaus innerhalb der Nord- Südachse mit 3,00 m lichter Höhe komfortabel und großzügig durchfahren werden.

Aufgrund des tieferen Sohlenniveaus auf der Nordseite muss bei dieser Variante die nordwestliche Fahrradspindel nochmals verlängert werden. Die dazu erforderliche Abwicklungslänge löst dabei zwangsläufig eine Verlagerung des vorhandenen Kiosks aus, verbunden mit dem Umbau des dort integrierten Aufzuges.

Der Umbau des Zugangs zur Bahnhofstraße erfolgt auch hier.

Auf der Südseite wird in Variante S eine Fahrradrampe mit Aufzug errichtet.

Bei dieser Lösung wird wie bei der Variante M der Zugang Niedernstraße aufgegeben, der Zugang in Richtung „SportScheck“ wird durch eine großräumige Fahrradrampe umgebaut, der Zugang zur Bahnhofstraße wird auf eine feste Treppe reduziert, der Zugang vor „Fielmann-Optik“ wird in eine Treppen- Schieberampe umgebaut, lediglich der Zugang vor „Bäckerei Pollmeier“ bleibt unverändert.

Die mit dieser Variante verbundenen Umlegungen von Leitungen und Kanälen ergeben auf der Nordwestseite durch die weitere Ausdehnung der Fahrradrampe einen nochmals ganz erheblich höheren Umfang (Verlagerung technische Zentrale wie bei M).

Mit dieser Variante lassen sich durch den Umbau und unter Verlagerung der Gastronomie insgesamt ca. 2.600 Plätze realisieren. Die Kapazitätserweiterung ergibt sich aus der zusätzlichen Nutzbarkeit von Räumen außerhalb der bisherigen Engstellen.

Der erreichbare Fahrrad- Nutzen- Komfort kann als sehr gut bezeichnet werden. Es besteht eine komfortable durchgehende Befahrbarkeit.

Die Baukosten beliefen sich auf 8.270.000 €.

## 5. Zwischenbilanz Kosten / Nutzen

Die vorgenannten Varianten ergeben unterschiedliche Kapazitäten, Kosten und Bauzeiten und damit auch unterschiedliche zeitliche Eingriffe in die eng bemessene Umgestaltung des Jahnplatzes.

Hinsichtlich der Kosten wird angenommen, dass der Ankauf des Forums und des ehemaligen Opitz Kellers in jedem Fall erforderlich wird und außerhalb der Bezuschussung liegt.

Die vom Ing. Büro Bockermann und Fritze ermittelten Baukosten beinhalten keine Kosten für Ankauf und Entmietung, Leitungs- und Kanalumbau und umfassen auch keine weiteren Planungskosten.

Unter der Annahme, dass die jeweils maximale Fahrradabstell- Kapazität nach vollständiger Verlagerung der Geschäfte und der Gastronomie erreicht werden kann, ergibt sich nach vorläufiger Grobkostenschätzung folgende Bilanz:

Variante	max. Kapazität	Baukosten brutto	Baukosten je Stellplatz
XS	1.370	3.156.000 €	2.303 €
S	1.700	4.560.000 €	2.682 €
M	2.330	6.155.000 €	2.641 €
L	2.600	8.270.000 €	3.180 €

Zwischenwertung:

Variante XS:

Aufgrund der geringen Kapazitäten und der fehlenden Anbindung nach Norden entfällt diese Variante.

Variante S:

Aufgrund der erreichbaren Kapazitäten und der Nordanbindung wird diese Variante in die engere Wahl genommen.

### Variante M:

Diese Variante bedeutet einerseits einen deutlichen Kostensprung gegenüber der Variante S und erfordert einen erheblichen baulichen Eingriff, insbesondere durch die Öffnung der Tunneldecke. Sie wird nicht weiterverfolgt.

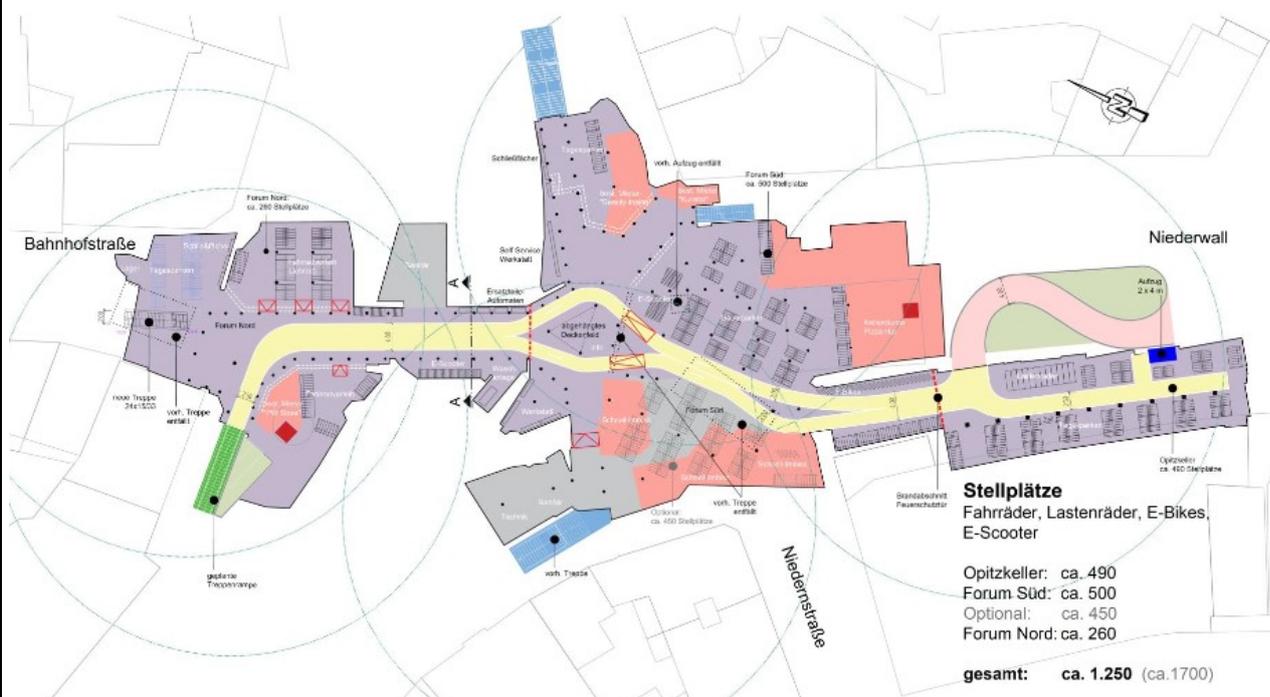
### Variante L:

Diese Variante bedeutet den höchsten Komfort, geht jedoch deutlich über den Stellplatzbedarf hinaus und wird wegen der hohen Kosten nicht weiterverfolgt.

Damit wird Variante S zunächst in die engere Wahl gezogen.

## 6. Untervarianten zu Variante S

### 6.1 Kurzbeschreibung der Untervariante S 1



Innerhalb der Variante S besteht die Einschränkung der lichten Höhe von 2,30 m im Kreuzungsbereich des bisherigen Forums. Die Höheneinschränkung erlaubt kein Durchfahren, sondern lediglich ein Durchschieben mit dem Fahrrad.

In dieser Untervariante S 1 soll die innere Radwegführung mit nur geringem baulichen Mehraufwand (Anordnung von 2 Kurzrampen) um diese Engstelle herumgeführt werden. Dieses führt zu einer Verbesserung der durchgehenden Radfahrverbindung Nord / Süd und zu einer Akzeptanzsteigerung.

Die sonstigen Belange sind identisch mit der Variante S.

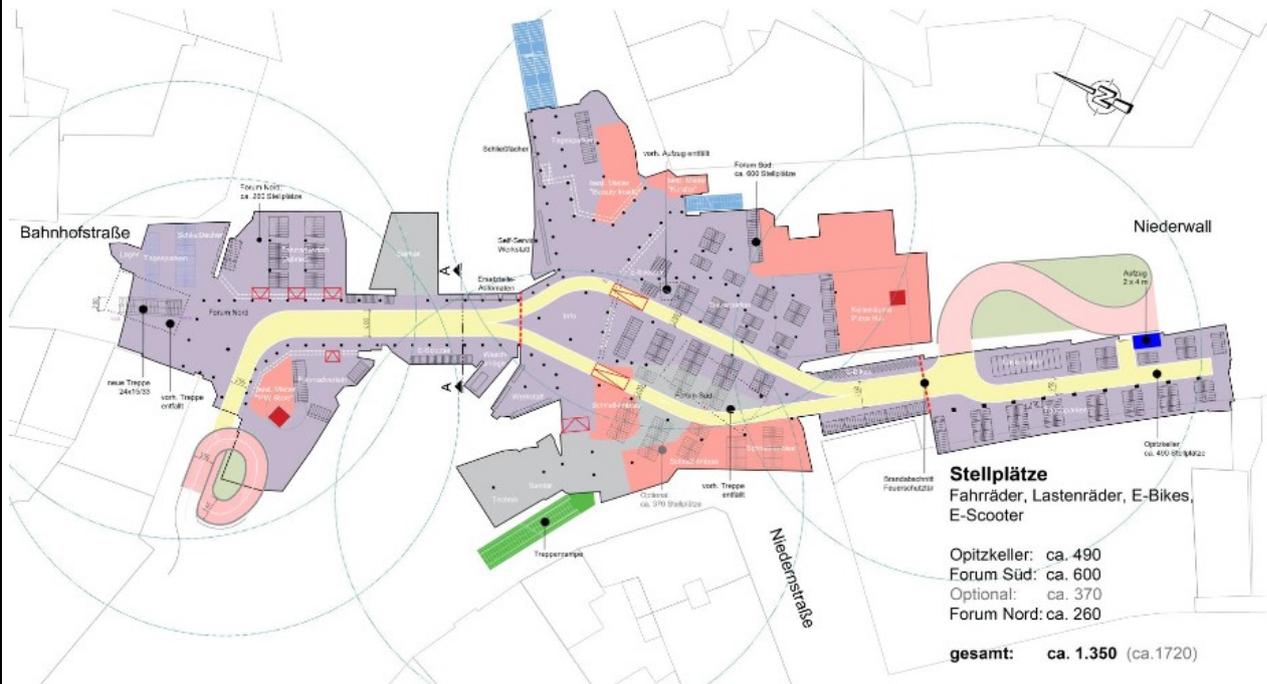
Die erreichbare Abstellkapazität ergäbe 1.700 mögliche Stellplätze.

Die Baukosten würden sich bei dieser Variante zu 4.438.000 € ergeben

Die Kosten pro Stellplatz würden 2.610 € betragen.

Der erreichbare Fahrrad- Nutzen- Komfort kann als gut bis befriedigend bezeichnet werden.

## 6.2 Kurzbeschreibung der Untervariante S 2



Um die Andienung zur Nordseite nochmals zu verbessern, wurde bei dieser weiteren Untervariante S 2 unterstellt, dass die Gastronomie im südlichen Forum verbindlich ausgelagert werden kann. In dem Fall wird die unterirdische Radwegführung unter maximaler Ausnutzung der Flächenkapazitäten etwas großräumiger um die Engstelle geführt, der Ausgang zum Geschäft „Fielmann-Optik“ als Treppen- Schieberampe ausgeführt. Alternativ könnte auch zur Aufrechterhaltung einer Wegebeziehung in die Altstadt die vorhandene feste Treppe gedreht werden mit Austrittsrichtung zur Niedernstraße. Auf der Nordwestseite wird statt der Treppen-Schieberampe eine befahrbare Fahrradspindel nach der Variante M angelegt.

Damit ist das Fahrradparkhaus durchgehend komfortabel befahrbar, massive Baumaßnahmen innerhalb des Tunnels entfallen, lediglich die Umbaumaßnahmen an den Zugängen und das Anlegen von 2 Fahrradrampen wären zu realisieren.

Es wäre eine Kapazität von etwa 1.720 Abstellplätzen möglich.

Die Baukosten würden sich auf etwa 4.919.000 € belaufen (ohne Umbau der Treppe vor Optik Fielmann).

Bei dieser Variante würden jedoch erhebliche Leitungsverlegungen an der nordwestlichen Fahrradspindel entstehen, verbunden mit dem Umbau der technischen Zentralen.

Die Kosten pro Stellplatz würden 2.860 € betragen

Der erreichbare Fahrrad- Nutzen- Komfort kann als gut bezeichnet werden.

## 7. Abschließende Wertung

Abschließend werden noch einmal alle Varianten und Untervarianten gegenübergestellt und auch die Ausschlusskriterien und Komfortbetrachtungen dargestellt:

Die Varianten XS, M und L werden nicht weiterverfolgt.  
Innerhalb der Variante S werden die beiden Untervarianten mit deutlichen Verbesserungen gegenüber der Variante S vorgeschlagen.

Die Untervarianten unterscheiden sich im Wesentlichen in der nordwestlich gelegenen Anlage. Die Untervariante S1 sieht eine Schieberampe vor, S2 eine Radfahrspindel. Beide Varianten sind geeignet, die Baukosten variieren bei annähernd gleichen Kapazitäten um ca. 400.000 €.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass S2 einen deutlich höheren Leitungsumlegungsaufwand erzeugt, der mit grob geschätzt 500.000 € gegenüber S1 zu veranschlagen ist, und dass die Bauzeit um einige Wochen länger dauert.

Ferner muss in der weiteren Abstimmung mit dem Bauamt und dem Feuerwehramt noch die rettungstechnische Erreichbarkeit der Umgebungsbebauung untersucht werden.

Unter der Bedingung, dass keine baubehördlichen Aspekte gegen die Variante S2 sprechen, wird S2 gegenüber S1 empfohlen. Sollte S2 nicht realisierbar sein, soll S1 realisiert werden. Daher die Empfehlung S2 unter Vorbehalt (u. V).

<u>Variante</u>	<u>max. Kapaz.</u>	<u>Baukosten brutto</u>	<u>Bauk.je Stellpl.</u>	<u>Komfortnote</u>	<u>Bemerkung</u>
XS	1.370	3.156.000 €	2.303 €	4	keine Nordanbindung
S	1.700	4.560.000 €	2.682 €	3	in der engeren Wahl
S1	1.700	4.438.000 €	2.610 €	2-3	alternative Vorzugsv.
S2	1.720	4.919.000 €	2.859 €	2	Vorzugsvariante u.V.
M	2.330	6.155.000 €	2.641 €	2	zu großer baul. Eingriff
L	2.600	8.270.000 €	3.180 €	1	zu hohe Gesamtkosten

### **Empfehlung:**

Angesichts der Wertungskriterien wird die Variante S2 als Vorzugsvariante u.V. vorgeschlagen. Sollte sie nicht realisierbar sein, wird S1 weiterverfolgt.

Die erreichbaren Kapazitäten liegen mit 1.720 Stellplätzen im Mittelfeld und decken den ausgewiesenen Bedarf. Die Kosten pro Stellplatz sind unter Berücksichtigung einer guten Komfortqualität mit 2.859 € / Stellplatz als wirtschaftlich zu betrachten.

Der bauliche Aufwand steht in einem ausgewogenen Verhältnis und die aus der BI- CYCLE Baumaßnahme resultierende Bauzeit ist mit der Umgestaltung des Jahnplatzes unter Ausnutzung aller möglichen Zeit- und Synergieressourcen verträglich.

Eine vorläufige brandschutztechnische Beurteilung hat die Durchführbarkeit bestätigt. Die abschließende Beurteilung steht jedoch noch aus.

Abschließend wird auf eine Formulierung des Ergebnisprotokolls des Koordinierungsgesprächs mit dem Ministerium verwiesen. Dort heißt es wörtlich:

Bei der Darstellung des Vorhabens ist im Zuwendungsantrag insbesondere auf den Anspruch der „Premiumqualität“ des Bundesprogramms einzugehen. Sowohl in der Prozessgestaltung wie auch in der Umsetzung ist darauf Bezug zu nehmen und auf die vorgegebenen Kriterien des Projektauftrags zu beziehen:

- nationale bzw. internationale Wahrnehmbarkeit und Wirkung,
- überdurchschnittliche Qualität (Städtebau, Baukultur, Bürgerbeteiligung),
- erhebliches Investitionsvolumen (Investitions- bzw. Förderbedarf),
- Innovationspotenzial.“

Dieser Qualitätsstandard hat wesentlich zur Entscheidungsfindung beigetragen, statt der bereits funktionierenden Untervariante S1 die verbesserte Untervariante S2 vorzuschlagen. Trotz der damit verbundenen Mehrkosten sind die beiden komfortablen Zufahrtsrampen von außen deutlich wahrnehmbar und stellen hinsichtlich Komfort, Qualität und Innovation herausragende Merkmale im Sinne des Förderprogramms dar.

## **8. Betrieb des BI - CYCLE**

Hinsichtlich des künftigen Betriebes des Fahrradparkhauses erfolgen Abstimmungen zwischen der Verwaltung und der moBiel als Betreiberin.

Die nicht unmittelbar zum Fahrradabstellen genutzten Räume können als Service-, Verkaufs- oder Gastronomieräume genutzt werden. Ferner soll eine öffentliche Toilettenanlage integriert werden. Die vertraglich zugesicherte Zugänglichkeit zu den Kellergeschäftsräumen der umliegenden Geschäftshäuser bleibt erhalten.

## **9. Weiteres Vorgehen**

Nach einem positiven Beschluss werden die weiteren Planungen (Objektplanung, Tragwerksplanung, Technische Ausstattung) in 2019 eingeleitet. Die weiteren Planungen erfolgen in 2020.

Innerhalb des Gesamtprojektzeitraumes soll der Umbau von 2021 – 2023 erfolgen.

Dabei ergeben sich im Zeitraum 2021 – 2022 bauliche Überschneidungen mit der Umgestaltung des Jahnplatzes.

Hier werden intensive Abstimmungen durchgeführt, um eine bestmögliche Gesamtabwicklung zu erreichen. Um den weiteren Planungs- und Bauablauf der Umgestaltung des Jahnplatzes nicht zu gefährden, ist eine Entscheidung über das Fahrradparkhaus und die Entscheidung über den weiteren Umgang mit den Zugängen zwingend zeitnah zu treffen. Der weitere Umgang mit den Zugängen (Beibehaltung, Umbau, Aufgabe) hat erhebliche Auswirkungen auf die aktuell laufenden Jahnplatzplanungen und sollte daher zeitnah entschieden werden.

Unabhängig von den planerischen und bautechnischen Vorbereitungen ist der zwingend erforderliche Grunderwerb einzuleiten und abzuschließen.

**Der positive und zeitnahe positive Abschluss der Grunderwerbsverhandlungen ist zwingende Voraussetzung zur Realisierung des BI - CYCLE.**

## 10. Finanzielle Auswirkungen

Im Nachgang zu den vorangegangenen Beratungsterminen wurden umfassende finanzielle Untersuchungen angestellt und die zu erwartenden Investitionskosten und Folgekosten betrachtet, s. dazu **Anlage 3 (nur digital)**.

### 10.1 Investitionskosten

Die Grunderwerbskosten einschließlich der damit verbundenen Baukörper werden mit 5.500.000 € für das ELAD Forum und 700.000€ für den ehemaligen Opitz Keller veranschlagt, dazu werden Grunderwerbsgebühren und Notarkosten von zusätzlich 500.000 € erwartet, so dass für den **Grunderwerb** insgesamt **6.700.000 €** anstehen.  
Diese Kosten gelten für alle Varianten (XS – L).

Die **Baukosten** werden für die Vorschlagsvariante S2 mit brutto **4.919.000 €** veranschlagt. Hier schlägt der Anteil der Baukonstruktion mit 2.614.000€ als Hauptposten zu Buche. Gegenüber den bisher ausgewiesenen Kosten wurde die Position Überwachungsanlage zusätzlich aufgenommen.

Bei Realisierung des Nordwest- Zugangs wird die Verlegung der dortigen **Schaltzentrale** im vorhandenen Forumkeller erforderlich. Dieses wird mit **300.000 €** beziffert.

An **Planungskosten** für externe Ingenieurleistungen werden 15 % der Bausumme veranschlagt, zur Umsetzung des Projektes wären ferner interne Personalverstärkungen erforderlich. Aus beiden Posten ergibt sich Kosten in Höhe von **887.850 €**.

In Summe ergeben sich somit **Investitionskosten** von **12.806.850 €**. Unter Ansatz der zugesicherten **Bundeszuschussmittel** in Höhe **3.550.000 €** ergibt sich ein finanzieller **Eigenanteil** der Stadt Bielefeld in Höhe von **9.256.850 €**.

### 10.2 Investitionskosten

Die Grunderwerbskosten einschließlich der damit verbundenen Baukörper werden mit 5.500.000 € für das ELAD Forum und 700.000 € für den ehemaligen Opitz Keller veranschlagt, dazu werden Grunderwerbsgebühren und Notarkosten von zusätzlich 500.000 € erwartet, so dass für den **Grunderwerb** insgesamt **6.700.000 €** anstehen.  
Diese Kosten gelten für alle Varianten (XS – L).

Die **Baukosten** werden für die Vorschlagsvariante S2 mit brutto **4.919.000 €** veranschlagt. Hier schlägt der Anteil der Baukonstruktion mit 2.614.000 € als Hauptposten zu Buche. Gegenüber den bisher ausgewiesenen Kosten wurde die Position Überwachungsanlage zusätzlich aufgenommen.

Bei Realisierung des Nordwest- Zugangs wird die Verlegung der dortigen **Schaltzentrale** im vorhandenen Forumkeller erforderlich. Dieses wird mit **300.000 €** beziffert.

An **Planungskosten** für externe Ingenieurleistungen werden 15 % der Bausumme veranschlagt, zur Umsetzung des Projektes wären ferner interne Personalverstärkungen erforderlich. Aus beiden Posten ergibt sich Kosten in Höhe von **887.850 €**.

In Summe ergeben sich somit **Investitionskosten** von **12.806.850 €**. Unter Ansatz der zugesicherten **Bundeszuschussmittel** in Höhe **3.550.000 €** ergibt sich ein finanzieller **Eigenanteil** der Stadt Bielefeld in Höhe von **9.256.850 €**.

### 10.3.Einnahmen

Die Einnahmen werden in erster Linie aus der **Stellplatzvermietung** generiert. Hier wird angenommen, dass in den ersten Betriebsjahren die Hälfte der Kapazitäten belegt sind. Bei einer Größenordnung von 1.700 Stellplätzen wären somit 850 Fahrrad- Stellplätze belegt. Unter der weiteren Annahme, dass es sich bei den Nutzern zur Hälfte um Kurzzeitparker handelt, denen eine kostenfreie Abstellung erlaubt wird und die verbleibende Hälfte für einen Stellplatz eine durchschnittliche Tagesmiete von 70 Ct zu entrichten hat (etwa 20€ im Monat), ergeben sich dadurch jährliche Einnahmen von **109.587 €**.

Weitere Einnahmen ließen sich durch **Vermietung von Ladenlokalen / Servicebereichen** erwirtschaften. Hier wird angenommen, dass 500 m<sup>2</sup> Fläche zu einem Mietzins von 15 € / Monat vermietet wird. Daraus ergäben sich Einnahmen von jährlich **90.000 €**.

Ferner kann angenommen werden, dass sich durch **Werbung** innerhalb des BI- CYCLE Einnahmen von jährlich **50.000 €** erzielen lassen.

Somit könnte sich eine **Gesamtjahreseinnahme** von **248.587 €** ergeben.

### 10.4.Gesamtkostensituation

**Zusammenfassend ergibt sich bei Realisierung der Variante S2 ein erforderlicher Anteil an Eigenmitteln in Höhe von gerundet 9,25 Mio. € und ein Jahresdefizit von gerundet 1,95 Mio. €.**

In der Anlage3 sind die gleichen Betrachtungen auch für die weiteren Varianten XS- L angestellt worden. Der städtische Eigenanteil variiert zwischen 6,9 Mio. € und 13,1 Mio. €. Die Jahresdefizite hingegen liegen nur bei der Variante XS etwas niedriger bei 1,45 Mio. €, bei allen übrigen liegt sie zwischen 1,9 und 2,1 Mio. €.

Es wird darauf hingewiesen, dass sowohl die Baukosten, als auch die Betriebskosten nach einer vorläufigen groben Abschätzung aufgestellt wurden.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss