Anlage 1 zur Drucksache 9239/2020-2025

Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 23.10.2024, 51-2943

Drucksachen-Nr.

7745/2020-2025

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	31.10.2024	öffentlich
Finanz- und Personalausschuss	05.11.2024	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	05.11.2024	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Radstation im Bunker am Hauptbahnhof Bielefeld

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 — Öffentliche Verkehrsflächen
11.12.03 — Verkehrliche Planung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung Mobilitätsstrategie

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Finanzplan: Auszahlungen in Höhe von 6 Mio. € in 2025 bis 2027 bei erwarteten Zuschüssen in Höhe von 4,5 Mio. €. Dies entspricht Eigenmitteln in Höhe von 1,5 Mio. €.

Ergebnisplan: ab 2028 Erhöhung des Aufwandes um 95.000 € jährlich (Erhöhung des Betriebskostenzuschusses auf 250.000 €)

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

Bezirksvertretung Mitte, 27.04.2023, TOP 13 öffentlich, Ds-Nr.: 5029/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 18.05.2021, TOP 5.2 öffentlich, Ds-Nr.: 1584/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 21.03.2023, TOP 6.3 öffentlich, Ds-Nr.: 5818/2020-2025
Stadtentwicklungsausschuss, 02.05.2023, TOP 8 öffentlich, Ds-Nr.: 5029/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte und der Finanz- und Personalausschuss empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. **Nach Erhalt des Förderbescheids des Bundesamtes für Logistik und Mobilität wird der Bunker (Variante C) zu einer Radstation umgebaut.**

2. **Die haushalterischen Veränderungen, sowohl im Finanzplan als auch im Ergebnisplan, sind über die Abschlussberatungen des Finanz- und Personalausschusses in den Haushalt 2025/26 aufzunehmen.**

Begründung:

Die Planungen zum Bau einer Radstation im ehemaligen Weltkriegsbunker unter dem Bielefelder Hauptbahnhof wurden im vergangenen Jahr weiter vertieft. Die überschlägige Kostenschätzung aus der Machbarkeitsstudie wurde tiefergehend betrachtet und auf die einzelnen Bauleistungen aufgeschlüsselt.

Aus Gründen der Förderfähigkeit wurde das Gesamtprojekt in drei Teilprojekte gegliedert:

1. Gesamtumbau des Bunkers
2. Erweiterung des Bunkers
3. Bauliche Ausstattung und Fahrradparksysteme für die Erweiterung.

Die drei Teilprojekte sind insbesondere unter den Gesichtspunkten

- der Förderbedingungen,
- des zur Verfügung stehenden Zeitfensters und
- der angespannten Haushaltslage

zu betrachten.

Auf Grund von Folgeprojekten (INSEK Bahnhofsumfeld) sowie der engen Zeitfenster der Förderbedingungen für die Fertigstellung der Radstation im Bunker am Hauptbahnhof Bielefeld muss eine zeitnahe Umsetzung erfolgen Der Eigenanteil für die Realisierung des Projektes soll dabei insbesondere aufgrund der zunehmend angespannten Finanzsituation der Stadt Bielefeld mit Hilfe von Fördermitteln möglichst niedrig gehalten werden. Die Teilprojekte fokussieren sich spezifisch nur auf den Umbau des Bunkers bzw. den Bau der Erweiterung. Die finanzielle Unterstützung durch Fördermittel konzentriert sich somit auf diese konkreten Teilprojekte. Dies ermöglicht eine transparente Verwendung der Fördermittel und minimiert das Risiko von Rückzahlungen, die bei einer zu breiten Förderung eines Gesamtprojektes entstehen könnten.

Die Entscheidung, das Gesamtprojekt in Teilprojekte aufzuteilen, basiert somit auf einer klaren Priorisierung im Hinblick auf die zeitlichen Vorgaben, die Vermeidung von Doppelförderung und einer strategischen Herangehensweise zur Maximierung der finanziellen Unterstützung für das Gesamtprojekt.

Alle drei Teilprojekte werden nachfolgend erläutert.

Teilprojekt Nr. 1 – Gesamtumbau Bunker

Für das Teilprojekt zum Umbau des Bunkers hat sich die Stadt Bielefeld für Fördermittel des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) beworben. Nach einer ersten positiven Rückmeldung wurden die Antragsformulare fristgerecht im Februar 2024 an den Fördergeber weitergeleitet. Mit einer Bewilligung ist sehr zeitnah zu rechnen.

Wie Abbildung 1 zeigt, umfasst dieses Teilprojekt den Grundriss des heutigen Weltkriegsbunkers, den östlichen und westlichen Zugang mittels Treppe, Aufzug und Fahrsteige sowie den nördlichen Anschluss an die Verteilerebene des Bielefelder Hauptbahnhofes. Der Umbau des Bunkers in eine moderne Radstation erfolgt bis Ende 2027. Anfang 2025 soll die EU-weite Ausschreibung und die anschließende Erstellung von detaillierten Plänen erfolgen. Entsprechende Vorarbeiten werden derzeit getätigt.

Die Gesamtkosten für den Umbau des Bunkers einschließlich Ausstattung liegen bei rund 6 Mio. € (brutto). Die Förderquote des BALM liegt bei 75% und einer maximalen Förderhöchstsumme von 4,5 Mio. €. Entsprechend verbleibt ein Eigenanteil der Stadt Bielefeld von rund 1,5 Mio. €.

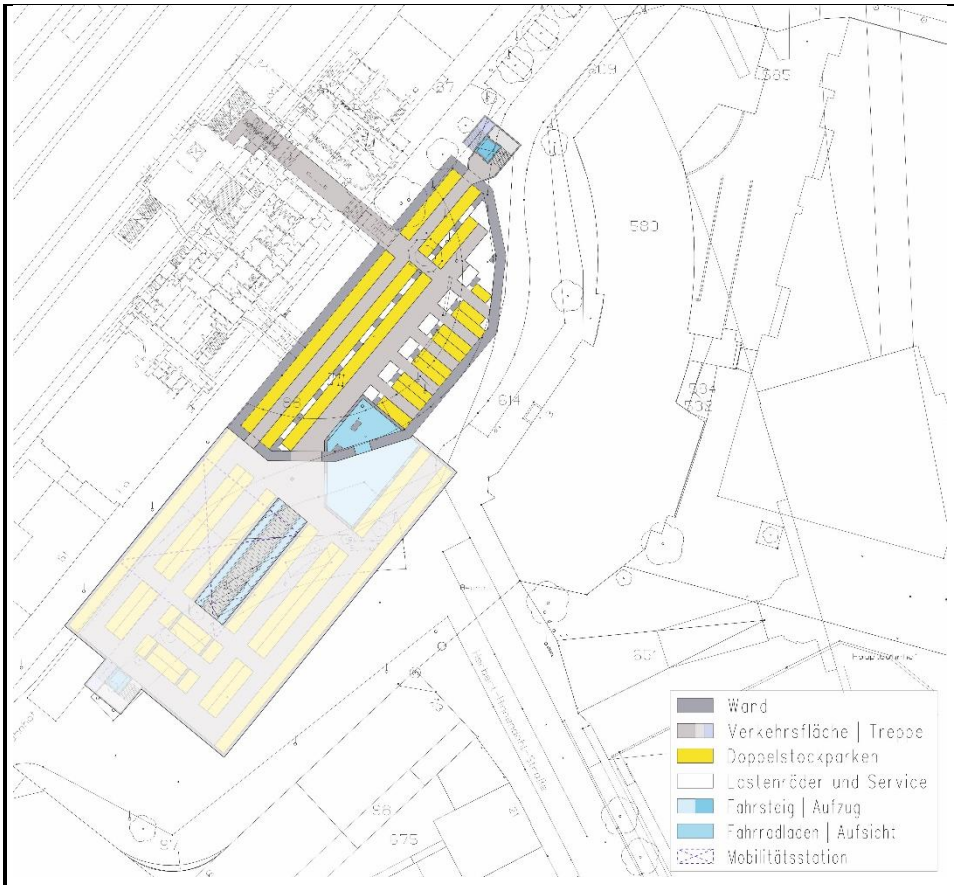

Abbildung 1: Ausschnitt des Teilprojektes „Umbau Bunker"

Teilprojekt Nr. 2 – Erweiterung des Bunkers

Das zweite Teilprojekt umfasst zum einen die Rohbauarbeiten zur Erweiterung des Bunkers sowie die hierfür erforderlichen Planungsleistungen (siehe Abbildung 2). Neben den notwendigen Vorarbeiten (Kanal- und Leitungsverlegung bzw. –sicherung) ist die Herstellung der Baugrube der Erweiterung eine der ersten erforderlichen baulichen Maßnahmen. Anschließend erfolgen die Rohbauarbeiten sowie der bauliche Innenausbau (Bodenbelag, Wände, Decken, usw.). Nach dem technischen Ausbau (Elektroinstallation, Lüftung, Videoüberwachung, Aufzug, usw.) kann die Oberfläche wiederhergestellt werden. Dies erfolgt in Absprache mit den Entwicklungen rund um das Bahnhofsviertel. Weiterer Bestandteil des Teilprojektes ist der Anschluss der Radstation an das stadtweit eingeführte digitale Buchungssystem.

Die für dieses Teilprojekt angedachte Zuwendung aus dem EFRE / JTF-Programm NRW 2021 – 2027 ist auf eine förderfähige Gesamtsumme des Teilprojektes von 10 Mio. € begrenzt. Bei einem Fördersatz von 80% entspricht dies einer maximalen Fördersumme von 8 Mio. €. Liegt die Bausumme des zu fördernden Teilprojektes über 10 Mio. €, können die Fördergelder nicht in Anspruch genommen werden.

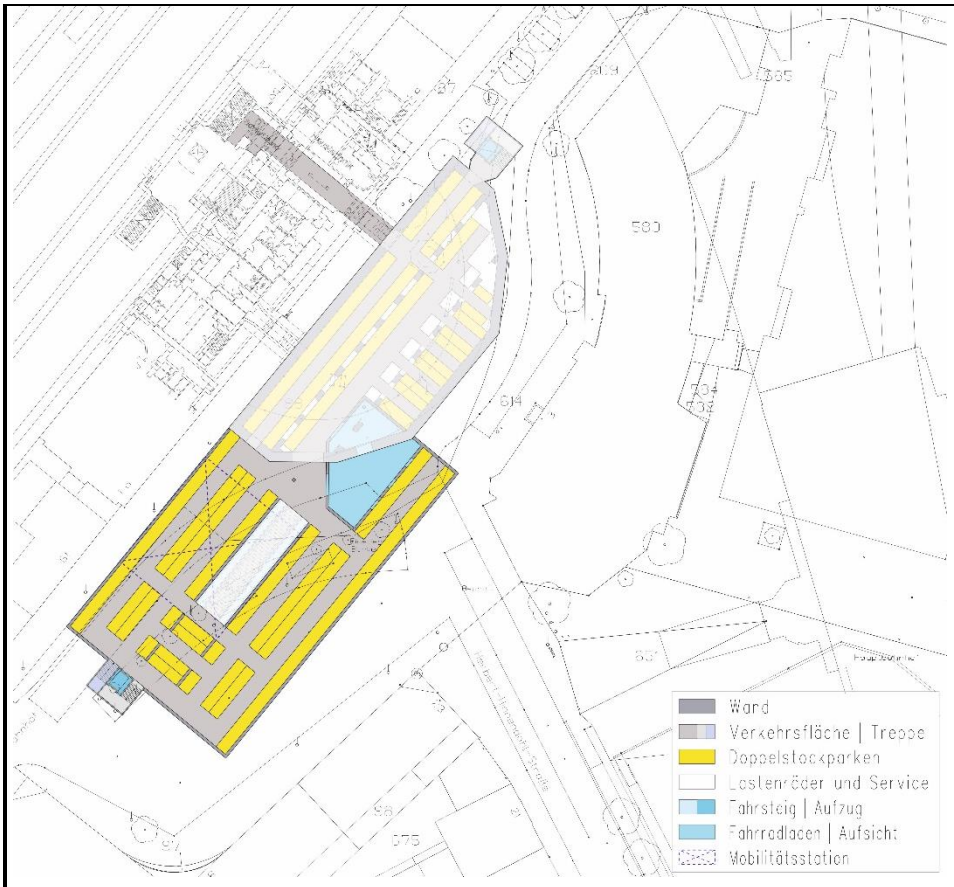

Abbildung 2: Ausschnitt des Teilprojektes „Erweiterung des Bunkers“

Teilprojekt Nr. 3 – Bauliche Ausstattung und Fahrradparksysteme für die Erweiterung

Das dritte Teilprojekt umfasst die bauliche Ausstattung sowie die Fahrradparksysteme für die Erweiterung des Bunkers. Unter der baulichen Ausstattung wird die Ausstattung des Servicebereiches (Einrichtung Werkstatt, Schließfächer, Einrichtung des Ladenlokals, usw.) verstanden. Als Abstellanlagen für Fahrräder werden Anlehnbügel sowie Doppelstockparker benötigt.

Für dieses Teilprojekt wird eine Förderung durch den NWL angestrebt. Die Förderquote liegt derzeit bei 80%.

Planungsvarianten

Im Zuge der Beantragung von Fördermitteln wurden neben der bisherigen Planungsvariante zwei weitere Varianten entwickelt. Dies ist auf die Abhängigkeit von Fördermittelzusagen zurückzuführen. Nachfolgend werden die Varianten, welche sich aus den Teilprojekten zusammensetzen, sowie die aufgeschlüsselten Gesamtkosten vorgestellt.

<u>Variante A</u> (Abbildung 3)

Die Variante A bildet die bisherige Planungsvariante aus der Machbarkeitsstudie ab. Mit der Realisierung der drei Teilprojekte in vollem Umfang stehen den Nutzenden nach Fertigstellung rund 2.200 Fahrradstellplätze zur Verfügung.

Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Variante A belaufen sich auf rund 19 Mio. €. Die Gesamtkosten für das Teilprojekt 2 “Erweiterung des Bunkers” werden auf etwa 12 Mio. € (brutto) beziffert. Diese

unterteilen sich auf rund 1,3 Mio. € für Entwurfs- und Ausführungsplanungen und 10,8 Mio. € für die bauliche Umsetzung einschließlich der notwendigen Bauüberwachung. Da die Baukosten über der förderfähigen Gesamtsumme von 10 Mio. € liegen, kann dieser Teil nicht aus dem EFRE / JTF-Programm NRW 2021 – 2027 mitfinanziert werden. Eine weitere Unterteilung des Teilprojektes, um die förderfähige Gesamtsumme einzuhalten, ist nicht abbildbar. Zu eng sind die baulichen Arbeitsschritte miteinander verknüpft, wodurch die Möglichkeit einer Doppelförderung oder Förderschädlichkeit besteht.

Neben den bereits erwähnten Förderprogrammen hat die Verwaltung eine Bewerbung für Fördermittel bei der Europäischen Stadtinitiative / European Urban Initiative (EUI) eingereicht, welche im zweiten Verfahrensschritt eine Absage erhielt. Weitere Fördermöglichkeiten, mit Hilfe derer die Variante A realisiert werden kann, konnten nicht ausgemacht werden.

Bei einer Umsetzung der Variante A würde der vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossene Eigenanteil von 3,5 Mio. € (25% der damaligen kalkulierten Gesamtsumme) nicht ausreichen. Das Teilprojekt 2 “Erweiterung des Bunkers” müsste aus Eigenmitteln der Stadt Bielefeld finanziert werden, wodurch die Eigenmittel für die Variante A bei rund 14 Mio. € liegen. Die Betriebskosten für die Variante A belaufen sich auf rund 330.000 € pro Jahr. Abzüglich des derzeit vorhandenen Betriebskostenzuschusses für die derzeitige Übergangs-Radstation am Hauptbahnhof von 155.000 € ist eine Erhöhung des Aufwandes um 175.000 € pro Jahr notwendig.

Pro	Contra
- Deckung des mittelfristigen Bedarfs von 2.000 Stellplätzen. - Zukünftig weniger Flächenverbrauch für weitere Stellplätze an der Oberfläche - Fertigstellung der Erweiterung unabhängig von Förderzeiträumen	- Sehr hohe Eigenmittel notwendig, ggf. Kostensteigerung durch Leitungsverlegung. - Steigerung des Fertigstellungsrisikos - Fertigstellung der Erweiterung muss vor oder zeitgleich mit dem INSEK-Projekt „Umgestaltung des Bahnhofumfelds“ erfolgen - rd. 8.600 € pro Abstellbügel

Tabelle 1: Chancen – Risiken – Vergleich Variante A

Teilprojekt	Fördergeber	Planungs und Baukosten brutto	zuwendungsfähig	Fördersatz	Fördersumme	Eigenmittel
Teilprojekt - Umbau Bunker und Ostzugang	BALM	6.007.048,35 €	6.007.048,35 €	75%	4.499.879,92 €	1.507.168,43 €
Teilprojekt - Erweiterung des Bunkers		12.177.102,22 €	- €		- €	12.177.102,22 €
Teilprojekt - Bauliche Ausstattung und Fahrradparksysteme für die Erweiterung	NWL	687.483,23 €	687.483,23 €	80%	549.986,58 €	137.496,65 €
Gesamtsumme		**18.871.633,80 €**	**6.694.531,58 €**		**5.049.866,50 €**	**13.821.767,30 €**

Tabelle 2: Gesamtkostenübersicht Variante A

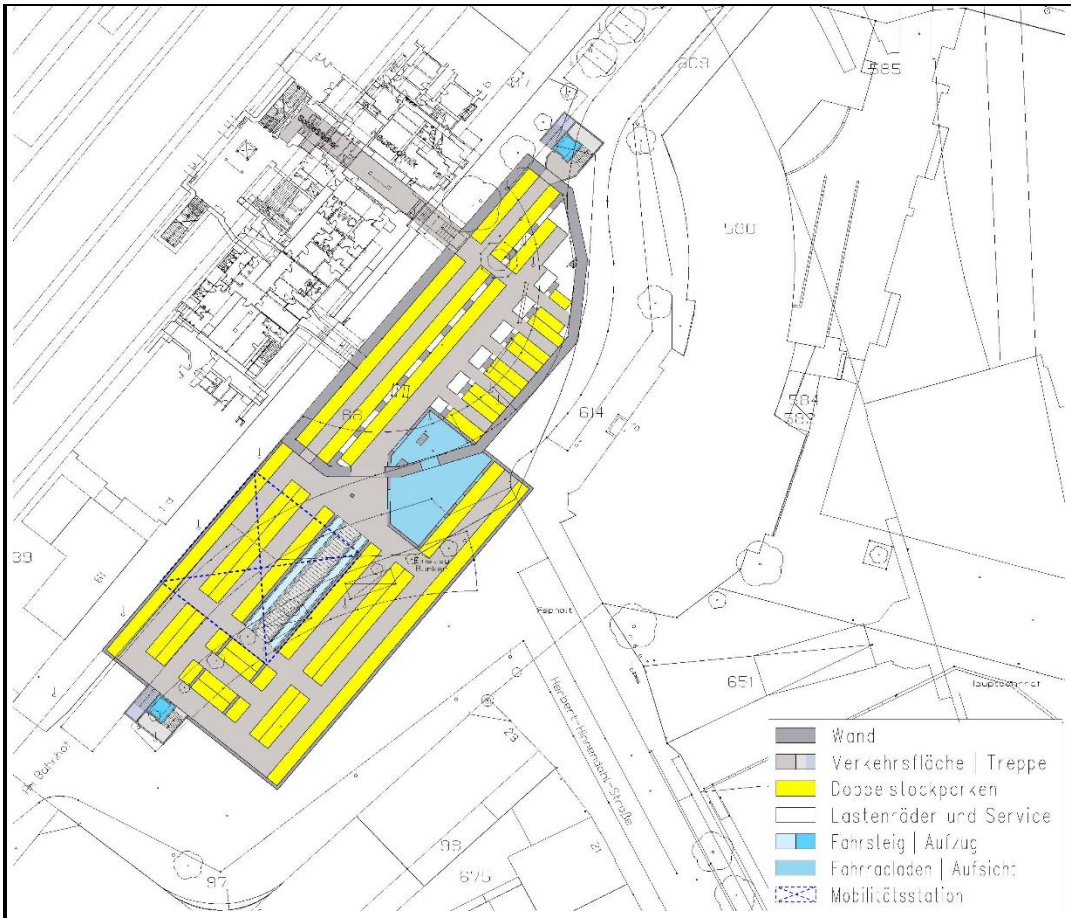

Abbildung 3: Variante A

<u>Variante B</u> (Abbildung 4)

In der Variante B wird das Teilprojekt 2 “Erweiterung des Bunkers” durch eine Reduzierung von 1.900 m² (vgl. Variante A) auf 950 m² auf die maximale Förderfähige Gesamtsumme von 10 Mio. € angepasst. Dies hat zur Folge, dass nach der Realisierung den Nutzenden rund 1.500 Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Die weiteren Teilprojekte bleiben unverändert. Ein entsprechender Förderantrag für das EFRE Förderprogramm „Nachhaltige städtische Mobilität für alle“ wurde eingereicht, mit einer Förderungszusage ist noch in 2024 zu rechnen.

Gesamtkosten
Die Gesamtkosten für die Variante B belaufen sich auf rund 16,5 Mio. €. Der vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossene Eigenanteil von 3,5 Mio. € muss für eine Realisierung des Projektes auf 3,8 Mio. € erhöht werden. Die Betriebskosten für die Variante B belaufen sich auf rund 300.000 € pro Jahr. Abzüglich des derzeit vorhandenen Betriebskostenzuschusses für die derzeitige Übergangs-Radstation am Hauptbahnhof von 155.000 € ist eine Erhöhung des Aufwandes um 145.000 € pro Jahr notwendig.

Pro	Contra
- Deckung von 75% des mittelfristigen Bedarfs von 2.000 Stellplätzen. - Hohe Finanzierungsquote des Gesamtprojektes mit Hilfe von Fördermitteln. - Zukünftig weniger Flächenverbrauch für weitere Stellplätze an der Oberfläche (ca. 450m²).	- Förderzeiträume sind sehr ambitioniert und müssen dennoch zwingend beachtet werden, sonst droht Rückzahlung. - Hoher Ressourceneinsatz (Personal), um Projekt zu steuern. - Risiko der Kostensteigerung. - rd. 11.000 € pro Abstellbügel

Tabelle 3: Chancen – Risiken – Vergleich Variante B

Teilprojekt	Fördergeber	Planungs und Baukosten brutto	zuwendungsfähig	Fördersatz	Fördersumme	Eigenmittel
Teilprojekt - Umbau Bunker und Ostzugang	BALM	6.007.048,35 €	6.007.048,35 €	75%	4.499.879,92 €	1.507.168,43 €
Teilprojekt - Erweiterung des Bunkers	EFRE	9.961.015,77 €	9.961.015,77 €	80%	7.968.812,62 €	1.992.203,15 €
Teilprojekt - Bauliche Ausstattung und Fahrradparksysteme für die Erweiterung	NWL	525.258,86 €	525.258,86 €	80%	420.207,09 €	105.051,77 €
Gesamtsumme		**16.493.322,98 €**	**16.493.322,98 €**		**12.888.899,62 €**	**3.604.423,36 €**

Tabelle 4: Gesamtkostenübersicht Variante B

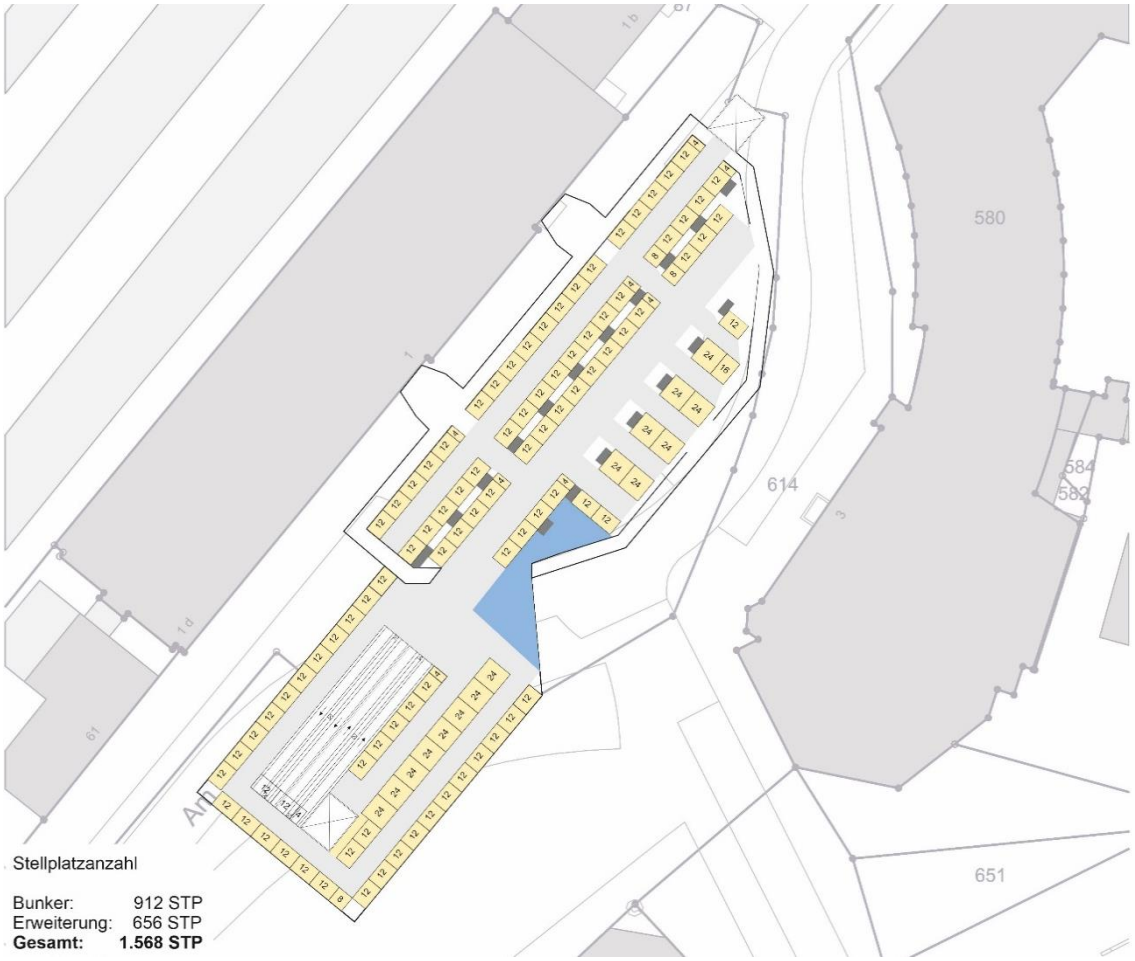

Abbildung 4: Variante B

Variante C (Abbildung 5)

In Variante C wird nur der ehemalige Weltkriegsbunker zu einer Radstation umgebaut (Teilprojekt 1). Radfahrenden stehen nach Umsetzung rund 900 Stellplätze zur Verfügung. Da der mittelfristige Bedarf von 2.000 Stellplätzen mit dieser Variante nicht erreicht wird, sollten rund um den Bahnhof dezentral Standorte je nach Bedarf realisiert werden. Dies gilt auch für den Bereich der Joseph-Masolle-Straße. Die dafür zukünftig anfallenden Kosten werden in der Gesamtkostenübersicht nicht berücksichtigt.

Gesamtkosten
Die Gesamtkosten für den Umbau belaufen sich auf rund 6 Mio. €, wovon 4,5 Mio. € Förderung durch das BALM erfolgt und somit ein Eigenanteil von etwa 1,5 Mio. € verbleibt.

Die Betriebskosten für die Variante C belaufen sich auf rund 250.000 € pro Jahr. Abzüglich des derzeit vorhandenen Betriebskostenzuschusses für die derzeitige Übergangs-Radstation am Hauptbahnhof von 155.000 € ist eine Erhöhung des Aufwandes um 95.000 € pro Jahr notwendig.

Pro	Contra
- Geringere Eigenmittel sowie Betriebskosten im Vergleich zu den anderen Varianten. Nicht so hohes Risiko. - Nur ein Fördermittelgeber und -zeitraum. - Nachhaltiges Bauen. Kein Neubau, sondern Umnutzung. - Trotz geringerer Dimensionierung bundesweites Vorzeigeprojekt. - Flexibilität mit zusätzlichen dezentralen Angeboten - rd. 6.700 € pro Abstellbügel - Reibungslose Fortführung der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds (INSEK-Maßnahme) möglich	- Weniger als die Hälfte (45%) der mittelfristig notwendigen Stellplätze werden errichtet. - Erhebliche Anzahl an weiteren Stellplätze in Bahnhofsnähe voraussichtlich erforderlich (ca. 1000 m² Platzbedarf).

Tabelle 5: Chancen – Risiken – Vergleich Variante C

Teilprojekt	Fördergeber	Planungs und Baukosten brutto	zuwendungsfähig	Fördersatz	Fördersumme	Eigenmittel
Teilprojekt - Umbau Bunker und Ostzugang	BALM	6.007.048,35 €	6.007.048,35 €	75%	4.499.879,92 €	1.507.168,43 €
Gesamtsumme		**6.007.048,35 €**	**6.007.048,35 €**		**4.499.879,92 €**	**1.507.168,43 €**

Tabelle 6: Gesamtkostenübersicht Variante C

Abbildung 5: Variante C

Finanzierung

Zum Entwurf des Haushaltsplanes 2025/26 wurden bereits Auszahlungen von 15,5 Mio. € bei Zuschüssen von 12,0 Mio. € für die Jahre 2025 und 2026 angemeldet. Die Eigenmittel waren bislang auf 3,5 Mio. € begrenzt.

Bei Umsetzung der Variante C reduzieren sich die investiven Eigenmittel gegenüber dem Haushaltsentwurf um 2 Mio. € auf 1,5 Mio. €. Die Betriebskosten erhöhen sich ab 2028 um 95.000 €.

Zur Umsetzung der Variante B würden sich die investiven Eigenmittel gegenüber dem Haushaltsentwurf um 0,3 Mio. € erhöhen. Der Mehrbedarf kann aus dem Ansatz Radabstellanlagen 2025 - 2027 haushaltsneutral umgeschichtet werden. Ebenfalls würde die Aufteilung auf die Haushaltsjahre angepasst. Die Betriebskosten erhöhen sich ab 2029 um 145.000 €.

Die haushalterischen Veränderungen der investiven Mittel im Finanzplan und die Erhöhung des Betriebskostenzuschusses sind über die Abschlussberatungen des Finanz- und Personalausschusses in den Haushalt 2025/26 aufzunehmen.

Empfehlung der Verwaltung

Die geringe Flächenverfügbarkeit sowie die zunehmenden Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten rund um den Bielefelder Hauptbahnhof stellt alle Beteiligten täglich vor Herausforderungen. Die multimodale Verknüpfung von Bahn, Stadtbahn und Bus mit dem Fahrrad am Hauptbahnhof nimmt eine Schlüsselposition zur Förderung des Umweltverbundes ein. Der Umstieg von Fahrrad und Bahn stellt auf vielen Strecken eine attraktive Alternative zum Autofahren dar. Da es sich hierbei häufig um weite Wege handelt, ist die Wirksamkeit von Radstationen als effektives Mittel zur Reduzierung von Autofahrten und damit für den Klima- und Umweltschutz besonders hoch.

Mit dem Bau einer Radstation im ehemaligen Weltkriegsbunker (Variante C) besteht die Möglichkeit, mit gesicherten Fördermitteln in vertretbarer Zeit ohne den Einsatz hoher Eigenmittel den ruhenden Radverkehr am Bahnhof neu zu organisieren, den mittelfristigen Bedarf mit nahezu 50% abzudecken, Flächen neu zu gestalten und Konflikte zu reduzieren. Mit geringem Risiko kann so ein Drehkreuz der nachhaltigen Mobilität mit sicheren und attraktiven Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ohne aufwändige, zusätzliche Baumaßnahmen geschaffen werden. Weitere Nachfrage kann durch zusätzliche dezentrale Anlagen bedarfsgerecht gedeckt werden.

Aufgrund der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes besteht zu diesem Zeitpunkt die einmalige Möglichkeit, den Tiefbunker in seiner jetzigen Form mit vertretbarem Aufwand einer neuen Nutzung zuzuführen. Nichtnutzung ist zu oft das Schicksal städtebaulichen Erbes. Durch den Umbau zu einer Radstation kann diese Hinterlassenschaft des 2. Weltkriegs eine neue, nachhaltige Funktion erhalten.

Beigeordneter **Adamski**	