

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	26.06.2025	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	01.07.2025	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	10.07.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)**Unterirdische Fahrradgarage Hauptbahnhof****Betroffene Produktgruppe**

11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen
 11.12.03 – Verkehrliche Planung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung Mobilitätsstrategie

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan**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
 Bezirksvertretung Mitte, 31.10.2024, TOP 10 öffentlich, Ds-Nr.: 7745/2020-2025
 Stadtentwicklungsausschuss, 05.11.2024, TOP 8 öffentlich, Ds-Nr.: 7745/2020-2025
 Finanz- und Personalausschuss, 05.11.2024, TOP 11 öffentlich, Ds-Nr.: 7745/2020-25
 Rat der Stadt Bielefeld, 19.12.2024, TOP 29 (öffentlich), DS- Nr.: 9239/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Bielefeld Mitte und der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen, der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:

Die Verwaltung wird ermächtigt, zur Einhaltung der Förderzeiträume die notwendigen Planungsaufträge für die unterirdische Fahrradgarage Hauptbahnhof, bestehend aus dem Baukörper des ehemaligen Bunkers und einem Erweiterungsbau auf der Südwestseite, an externe Fachbüros auch schon vor Abschluss der Verträge mit der Deutsche Bahn AG und vor Erhalt der Bewilligung der EFRE-Fördermittel zum Erweiterungsbau mit dem damit verbundenen Kostenrisiko in Höhe von 0,751 Mio. Euro zu erteilen.

Begründung:

1. Aktuelle Beschlusslage

Am 19.12.2024 (s. Drucksache 9239/2020-2025) wurde vom Rat der Stadt Bielefeld der Beschluss gefasst, am Hauptbahnhof Bielefeld eine unterirdische Fahrradgarage zu errichten. Dazu soll der vorhandene Bunker umgebaut und südwestlich davon ein unterirdischer Erweiterungsbau errichtet werden.

2. Finanzierung / Zuschüsse

Zur Finanzierung des Bunkerumbaus liegt seitens des BALM ein Bewilligungsbescheid vor. Die anteiligen Projektkosten für den Umbau belaufen sich auf 6.007.000 €, die Höhe der Fördermittel beträgt 4.500.000 €. Die bauliche Umsetzung muss bis zum 31.12.2027 erfolgen.

Zur Finanzierung des Erweiterungsbaus liegt derzeit seitens der EFRE Förderung die Zustimmung zum vorzeitigen förderunschädlichen Maßnahmenbeginn vor. Die anteiligen Projektkosten für den Erweiterungsbau belaufen sich auf 9.860.000 €, die Höhe der Fördermittel beträgt 7.890.000 €. Die entsprechende Bewilligung wurde am 18.02.2025 in Aussicht gestellt, liegt derzeit (Stand 12.06.25) trotz mehrfacher Nachfragen noch nicht vor. Die bauliche Umsetzung des Erweiterungsbaus muss bis zum 31.12.2028 abgeschlossen sein.

3. Projektablauf / Planungsaufträge

Die operative Umsetzung des Projektes wird durch das Amt für Verkehr durchgeführt. Es wird folgender Projektablauf angestrebt:

Vorbereitung der Planungsaufträge	Januar 2025 – August 2025
Beauftragung der Planungen	September 2025
Planungszeitraum	September 2025 – April 2026
Vergabephase	Mai 2026 – August 2026
Bauliche Umsetzung Bunker	September 2026 – Dezember 2027
Bauliche Umsetzung Erweiterungsbau	September 2026 – Dezember 2028

Derzeit erfolgt die Vorbereitung zur Vergabe der EU- weiten Planungsaufträge.

Es sollen folgende Planungen (jeweils übergreifend für den Bunker und den Erweiterungsbau) im Sommer 2025 nach EU- weiten Vergabeverfahren beauftragt werden:

- Objektplanung
- Tragwerksplanung
- Brandschutzplanung
- Technische Planung

Ergänzt werden diese Planungen zusätzlich durch weitere Einzelbeauftragungen (Baugrundgutachten, Schadstoffgutachten, Sicherheits- und Gesundheitsschutz Koordination SIGEKO etc.).

4. Planungsstand

Basierend auf den bisherigen Vorstudien und der Beschlussfassung wurde die Vorplanung zur Vorbereitung auf den Planungswettbewerb weiter konkretisiert.

Innerhalb des vorhandenen Bunkers und innerhalb des Erweiterungsbaus sollen jeweils etwa 800 Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

Der Bunker erhält auf der Ostseite einen Zugang mit Aufzug und fester Treppe. Die Geometrie des Zugangs berücksichtigt die bisherige und spätere Straßenführung.

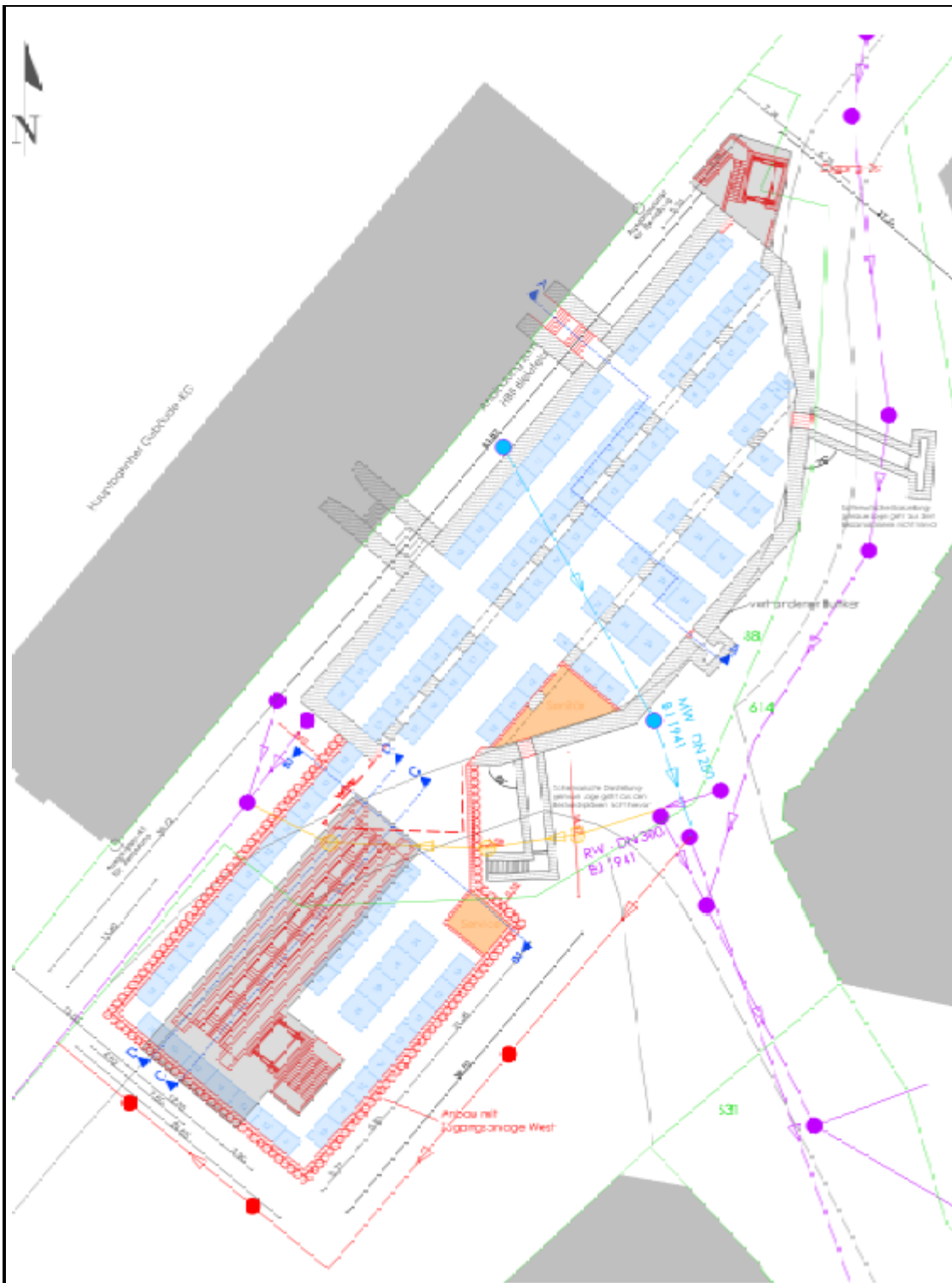
Der Erweiterungsbau erhält eine komfortable Zugangsanlage mit Mitteltreppe und beidseitigen Fahrsteigen. Ergänzt wird die Anlage durch einen Aufzug und eine weitere feste Treppe, die in erster Linie aus Brandschutzgründen erforderlich wird.

Beide Gebäudeteile werden nach Öffnung der westlichen Bunkerwand miteinander verbunden.

Beide Gebäudeteile erhalten Technikräume, im Bunker soll eine Personal- Toilettenanlage installiert werden, im Erweiterungsbau eine Servicestation.

Vom Bunker aus soll eine fußläufige Verbindung zur unteren Ebene des Hauptbahnhofsgebäudes errichtet werden.

Nach diesen Vorgaben sind die weiteren Planungen zu erstellen.



5. Abstimmungen mit der Deutschen Bahn

Zwischen der DB AG und der Stadt Bielefeld wurde in einer gemeinsamen Absichtserklärung am 23.02.2024 die gegenseitige Unterstützung zur Realisierung des Projektes vereinbart.

Darauf aufbauend erfolgen seit Ende 2024 regelmäßige Abstimmungen zwischen dem Amt für Verkehr, dem Bauamt und der DB AG.

Es wurde seitens der DB AG signalisiert, bis zum 30.06.2025 einen Vertragsentwurf zu erstellen, der nach anschließender Beratung zeitnah geschlossen werden soll.

Während der Gespräche haben sich bereits folgende Eckpunkte des Vertrages herausgestellt:

1. Es sind gesonderte Regelungen durch die Überbauung des Erweiterungsbaues über die Grundstücke der Stadt und der DB AG zu treffen.
2. Die Vertragsdauer wird zunächst auf 25 Jahre ausgelegt. Für den Fall, dass eine anschließende Verlängerung nicht erfolgt, ist auf ein autarkes Betreiben beider Baukörper zu achten. Daraus ergeben sich nach derzeitigem Kenntnisstand folgende Konsequenzen:
 - a) Getrennte Nutzbarkeit nach Schließen der Wandöffnung zwischen beiden Baukörpern.
 - b) Getrennte eigenständige Ver- und Entsorgung
 - c) Eigenständiges Brandschutzkonzept mit jeweils zwei getrennten Entfluchtungsmöglichkeiten

In jedem Fall muss auf eine spätere Rückbauverpflichtung für den Erweiterungsbau ausgeschlossen werden. Dieses betrifft sowohl den unterirdischen Gebäudeteil, als auch das oberirdische Zugangsgebäude. Es verbliebe demnach eine dauerhafte Überbauung beider Grundstücke. Neben den o. g. Eckpunkten des Vertrages sind die Konditionen sowie weitere Konsequenzen gegenwärtig nicht absehbar und sollte sich der Vertragsabschluss zur Bunkerumnutzung und zur Genehmigung des Erweiterungsbaus nicht zustande kommen, würde das Projekt nicht umsetzbar sein. Daher ist ein Vertragsabschluss mit der DB unter momentan noch unbekannten Konditionen unumgänglich.

Den Verkauf von Grundstücksflächen, welcher den erforderlichen Regelungsbedarf reduziert hätte, lehnte die DB AG bisher ab.

Im laufenden Planungs- und Bauprozess ist die DB AG eng einzubinden. Dieses betrifft bereits die Formulierung der Planungsaufträge, als auch den noch anstehenden Planungsprozess. Nach Abschluss der Genehmigungs- und Ausführungsplanung bedarf es der Planprüfung und Plangenehmigung durch die DB AG. Hierbei räumt sich die DB AG einen Prüfzeitraum von ca. jeweils 6 Wochen ein.

Bei Eingriffen in die Gebäudestruktur des Hauptgebäudes der DB AG ist das Eisenbahnbundesamt zu beteiligen. Die damit verbundenen Bearbeitungszeiträume werden seitens der DB AG auf mehr als 12 Monate veranschlagt.

Zur Herstellung einer unterirdischen fußläufigen Verbindung zwischen dem Bunker und der unteren Ebene des Bahnhofsgebäudes werden statisch relevante Unterfangungsmaßnahmen am Bahnhofsgebäude erforderlich, da die derzeitigen lichten Raumhöhen für einen Verbindungsgang nicht ausreichen und Sohlbereiche abgesenkt werden müssen. Dieses wird einen zusätzlichen zeitintensiven Abstimmungsprozess erfordern. Hier muss ggfs eine erst spätere bauliche Umsetzung in Kauf genommen werden, da der vorgegebene Zeitrahmen bis Ende 2027 vermutlich nicht einzuhalten ist. In diesem Fall wäre die Finanzierung außerhalb des Förderzeitraumes noch zu klären.

Neben den laufenden Abstimmungen mit der DB AG besteht ein weiterer umfassender Austausch „Runder Tisch“ im Zuge des Großprojektes „Umgestaltung Bahnhofsumfeld“. Hierbei wird sich u. a. über das Projekt Radstation im Bunker unter einem weitläufigen Teilnehmerkreis (Ordnungsamt, Umweltbetrieb, Bauamt, Umweltamt, Polizei, Stadthalle GmbH etc.) ausführlich ausgetauscht. Ein Schwerpunkt der vergangenen Sitzung am 30.04.2025 bezog sich auf die notwendige gesicherte Zuwegung sämtlicher Einrichtungen wie z.B. Hauptbahnhof, Anwohner, Hotel und Bundespolizei während der Bauzeit.

6. Vorlaufende Räumung des Bunkers

Derzeit enthält der Bunker noch Mobiliar und Gerätschaften aus den Dekaden vorheriger, historischer Nutzung des Objektes. Ferner bestehen nicht tragende Bauelemente und diverse Verkleidungen aus den früheren Jahren.

Diese müssen in Gänze entfernt werden, um den Umbau durchführen zu können.

Unabhängig von dem Ergebnis der noch ausstehenden Fachplanungen sollen diese Altmaterialien vorlaufend im Frühjahr 2026 entfernt werden, um die knapp bemessene Bauzeit ab Sommer 2026 nicht dadurch zu belasten.

In dem Zusammenhang soll in Kürze ein Schadstoffgutachter beauftragt und ein Räumungskonzept erarbeitet werden.

Es wird davon ausgegangen, dass im Frühjahr 2026 ein vorlaufender Schacht westlich des Bunkers errichtet und bis auf Sohlentiefe abgeschachtet wird, um dann den Bunker an der späteren Durchverbindung bereits zu öffnen und mit geeignetem Gerät die Räumung durchzuführen.

Entsprechende Vorabstimmungen mit der DB AG wurden dazu bereits geführt.

7. Weiteres Vorgehen

Angesichts der besonderen Herausforderungen und der engen Planungs- und Realisierungszeiträume ist ein konsequentes Handeln erforderlich.

Um das Gesamtprojekt Fahrradgarage in einem einheitlichen Standard und Erscheinungsbild erstellen zu können, sollen die Planungen jeweils übergreifend parallel erfolgen. Auch die bauliche Umsetzung soll durch eine übergreifende Beauftragung an eine Baufirma erfolgen. Die Bauarbeiten sollen in beiden Baukörpern zeitgleich beginnen. Die daraus erzielbaren Synergien ermöglichen kürzestmögliche Planungs- und Bauzeiten. Beide Baukörper sind gemeinsam zu planen und zu bauen. Sie werden lediglich aufgrund der getrennten Fördergeber getrennt abgerechnet.

In dem Zusammenhang sind die Planungsaufträge so schnell wie möglich zu erteilen. Schon zum derzeitigen Zeitpunkt liegt aufgrund der längeren Vorlaufabstimmung ein Zeitverzug von 13 Wochen vor.

Es wird daher aller Voraussicht nach erforderlich, noch vor dem Abschluss des ausstehenden Vertrages mit der DB AG und dem Erhalt der EFRE Bewilligung für den Erweiterungsbau, die ersten Planungsstufen zu erteilen.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Planungskosten für den Umbau des Bunkers auf 1.000.000 € ergeben und für den Erweiterungsbau auf 1.800.000 €.

Um den Planungsprozess qualifiziert anlaufen lassen zu können, sollen zunächst die ersten Leistungsphasen bis zur Genehmigungsplanung beauftragt werden.

Die jeweiligen Teilsummen werden auf 526.000 € für den Umbau des Bunkers und 751.000 € für den Erweiterungsbau veranschlagt.

Sollte der Vertragsabschluss mit der DB AG nicht zustande kommen, würde das Gesamtprojekt nicht umsetzbar sein. Es würde der Verlust von 1,278 Mio € drohen.

Sollte die EFRE Förderung nicht erfolgen, wäre der Erweiterungsbau nicht zu realisieren und die anteiligen Planungskosten in Höhe von 0,751 Mio € würden verloren gehen.

Diese Verluste würden entstehen, wenn sich nach Erstellung der Genehmigungsplanung für beide Baukörper herausstellen würde, dass ein Vertragsabschluss mit der DB AG nicht möglich ist. Selbstverständlich würde man im laufenden Planungsprozess bereits einzelne Planungsschritte stoppen, wenn sich eine derartige Entwicklung abzeichnet, so dass die hier aufgezeigte Größenordnung nur den worst-case Fall darstellt.

Die Option der stufenweisen Auftragserteilung bis zum Vorliegen beider Voraussetzungen zu warten, würde u.U. dazu führen, dass das Projekt nicht mehr innerhalb der vorgegebenen Zeiträume umgesetzt werden könnte und vollständig aufgegeben werden müsste.

Unabhängig davon wurden beide Zuschussgeber in vorlaufenden Gesprächen angefragt, ob die Bewilligungszeiträume verlängert werden können. Dieses wurde von beiden abgelehnt.

Zur weiteren Aufrechterhaltung des Projektzieles wird seitens der Verwaltung eine umgehende Planungsbeauftragung auf Grundlage der politischen Beschlüsse vom 19.12.2024 empfohlen, verbunden mit den aufgezeigten Risiken.

Beigeordneter Adamski	
--	--