

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Mitte	10.09.2026	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Verbesserung der Wegeverbindung bei der Bahnunterführung im Luttergrünzug-
hier: Gestattungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG**

Betroffene Produktgruppe

11.13.01 öffentliches Grün

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Bielefelder Grünsystems, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, Optimierung der Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs

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

Bezirksvertretung Mitte, 14.06.2018, TOP 5.1, DS-Nr.: 5915/2014-2020

Bezirksvertretung Mitte, 27.08.2020, TOP 21, DS-Nr.: 11332/2014-2020

Bezirksvertretung Mitte, 20.03.2025, TOP 17, DS-Nr.: 8970/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte stimmt dem Abschluss eines Gestattungsvertrages zwischen der Stadt Bielefeld und der Deutsche Bahn AG zu.

Begründung:

1. Anlass / Ausgangslage

Im Jahr 2025 beschloss die Bezirksvertretung Mitte die Planung zur Optimierung der Bahnunterführung im Luttergrünzug (Drucksachen-Nr. 8970/2020-2025). Ziel der Planung ist es, die Wegeführung für Fußgänger und Radfahrende zu optimieren, Nutzungskonflikte zu entschärfen und die Einsehbarkeit der Engstelle zu verbessern. Für die Maßnahme konnten Fördermittel im Rahmen der „Förderrichtlinie Nahmobilität“ eingeworben werden. Die Förderquote beträgt 80 %, der Durchführungszeitraum läuft bis zum 30.09.2027.

Die Planung zur Verbesserung der Bestandssituation sieht zum einen den Neubau einer 4,00 m breiten Fuß- und Radwegebrücke auf städtischem Grundstück vor, da die derzeitige Bestandsbrücke sanierungsbedürftig ist. Zum anderen soll die Wegeführung unterhalb der Gewölbebrücke von derzeit 1,30 m auf mindestens 2,70 m verbreitert und der Weg neu asphaltiert werden. Das Flurstück unterhalb der Gewölbebrücke sowie die Gewölbebrücke selbst befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Für die Verbreiterung ist ein Eingriff in das DB-Brückenbauwerk erforderlich, bei dem die bestehende Stützmauer versetzt und neu errichtet wird; die hierfür anfallenden Kosten sind in den vorgesehenen und geförderten Baukosten enthalten.

Der ISB befindet sich hierzu derzeit in Vertragsverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG, um sowohl die Durchführung der Baumaßnahme auf dem Grundstück der DB als auch die langfristige Sicherung des Wegerechts vertraglich zu regeln.

2. Problemstellung

Ein Punkt der Vertragsverhandlungen, bei dem bislang keine Einigung erzielt werden konnte, betrifft das Kostenrisiko für mit Fördermitteln errichtete Gewerke für den Fall, dass die Deutsche Bahn AG im selben Bereich eigene Maßnahmen durchführen will.

Dies könnte etwa der Fall sein, wenn die DB die Gewölbebrücke sanieren würde. Im Zuge entsprechender Sanierungsarbeiten müsste die mit Fördermitteln errichtete Stützmauer zurückgebaut werden. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG ist eine Erneuerung der Brücke derzeit innerhalb der nächsten 20 Jahre zwar nicht vorgesehen, eine geänderte Priorisierung infolge einer unerwarteten Zustandsverschlechterung oder aufgrund zusätzlicher verfügbarer Finanzmittel kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Eine vertragliche Vereinbarung, wonach innerhalb der 20-jährigen Zweckbindungsfrist der geförderten Maßnahme keine Sanierungsarbeiten durchgeführt werden, lehnt die Deutsche Bahn ab. Zudem übernimmt sie keine Gewähr dafür, dass eine im Zuge einer späteren Sanierung erforderliche neue Stützmauer an derselben Stelle und damit entsprechend den Förderbedingungen wiederhergestellt werden kann. Eine abweichende bauliche Lösung durch die Deutsche Bahn ist nicht auszuschließen.

Wie der Fördermittelgeber mit dieser Situation umgehen würde, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden. Sofern er die Sanierungsmaßnahme als förderschädlich bewerten sollte, hätte die Stadt voraussichtlich zwei Möglichkeiten: Entweder müsste die Stadt die Stützmauer auf eigene Kosten entsprechend der Fördervorgaben wiederherstellen (voraussichtliche Herstellungskosten: ca. 500.000 EUR) oder die für die Stützmauer erhaltenen Fördermittel müssten wert- und zeitanteilig zurückgezahlt werden. Dabei ist zu beachten, dass sich die Höhe einer Rückzahlung nach der verbleibenden Zweckbindungsdauer von insgesamt 20 Jahren richtet und sich somit mit den Jahren anteilmäßig verringert. Die Deutsche Bahn AG schließt eine vertragliche Beteiligung oder Übernahme des finanziellen Risikos aus.

Aus Sicht der Verwaltung ist das mit der Maßnahme verbundene finanzielle Risiko als gering einzustufen.

Es kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass die Deutsche Bahn innerhalb der 20-jährigen Zweckbindungsfrist eine grundlegende Sanierung oder einen Ersatzneubau der Gewölbebrücke durchführt und hierdurch Auswirkungen auf die errichtete Stützmauer entstehen. Nach ausdrücklicher Auskunft der Deutschen Bahn ist eine Erneuerung des Brückenbauwerks jedoch derzeit nicht Bestandteil der langfristigen Investitions- und Bauprogramme der kommenden 20 Jahre. Das Eintreten des maßgeblichen Risikos setzt daher bereits voraus, dass sich die Prioritäten der Deutschen Bahn infolge derzeit nicht absehbarer Entwicklungen wesentlich verändern.

Darüber hinaus ist ungewiss, ob eine zukünftige Maßnahme der Deutschen Bahn überhaupt zu einem vollständigen Rückbau der geförderten Stützmauer führen würde. Bei einem möglichen Ersatzneubau ist angesichts heutiger Planungs- und Bauweisen vielmehr davon auszugehen, dass eine technisch und wirtschaftlich optimierte Brückenkonstruktion zur Anwendung käme. Ob und in welchem Umfang die bestehende Stützmauer hiervon betroffen wäre, lässt sich gegenwärtig nicht prognostizieren. Das Schadensszenario selbst ist daher mit mehreren Unsicherheiten behaftet und kann nicht als wahrscheinliche Entwicklung angesehen werden.

Selbst für den Fall, dass eine spätere DB-Maßnahme zu einer förderrechtlich relevanten Beeinträchtigung führen sollte, ist davon auszugehen, dass die Höhe eines möglichen finanziellen

Nachteils für die Stadt mit zunehmender Dauer der Zweckbindung kontinuierlich sinkt. Eine etwaige Rückforderung von Fördermitteln würde sich nach dem dann noch verbleibenden Zweckbindungszeitraum bemessen und somit zeitanteilig reduzieren. Das maximale Risiko besteht lediglich in den ersten Jahren nach Fertigstellung und nimmt danach stetig ab.

Dem gegenüber stehen erhebliche und unmittelbar realisierbare Vorteile der Maßnahme.

Durch die Verbreiterung der Engstelle, die verbesserte Wegeführung sowie die bessere Einsehbarkeit werden bestehende Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr deutlich reduziert und die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert. Zudem wird eine wesentliche Qualitätssteigerung für den Radverkehr im Luttergrünzug erreicht. Die Maßnahme leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität, zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs sowie zur Erreichung kommunaler Klima- und Mobilitätsziele. Darüber hinaus können für die Umsetzung Fördermittel mit einer Förderquote von 80 % genutzt werden, wodurch der städtische Finanzierungsanteil erheblich reduziert wird.

In der Gesamtbetrachtung erscheint die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als gering, während die mit der Maßnahme verbundenen verkehrlichen, städtebaulichen und klimapolitischen Vorteile unmittelbar und dauerhaft wirksam werden. Das verbleibende Restrisiko wird daher als vertretbar eingestuft und steht in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen der Maßnahme.

Beigeordneter

Adamski

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