

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0767/2007
Auskunft erteilt: Herr Schowe
Ruf: 492 61 00
E-Mail: Schowe@stadt-muenster.de
Datum: 08.10.2007

Betrifft

Hauptbahnhof Münster - Sachstand: Investorenprojekt und Verkehrsstation

Beratungsfolge

18.10.2007	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
18.10.2007	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
24.10.2007	Hauptausschuss	Vorberatung
24.10.2007	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Rat der Stadt Münster nimmt den vorgelegten Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Basis der im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 18.10.2007 vorgestellten Konzepte, eine Entscheidung zum Neubau des Hauptbahnhofes Münster vorzubereiten.

II. Kosten/Folgekosten

Es entstehen derzeit noch keine Kosten.

Begründung:

Das Gesamtprojekt „Hauptbahnhof Münster“ teilt sich auf in das Investorenprojekt (Investorenwettbewerb, Einbindung privater Geldgeber) und die Verkehrsstation (Eigenprojekt der DB S&S AG, Einbindung öffentlicher Zuschussgeber Bund und Land). Beide Teilprojekte sind getrennt voneinander, aber im selben Zeitkorridor abschließend zu verhandeln und zu entscheiden, um das Projekt insgesamt realisieren zu können.

In dem laufenden Investorenverfahren sind zwei Teilnehmer verblieben:

- Mfi Management für Immobilien, Essen
- Timon Bauregie, Ettlingen

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, kurzfristig eine Entscheidung zugunsten eines der beiden verbliebenen Teilnehmer zu treffen. Nach entsprechender Meinungsbildung und Empfehlung durch

den Rat der Stadt Münster soll eine abschließende Entscheidung des Vorstandes der DB AG voraussichtlich im Herbst 2007 herbeigeführt werden, so dass ein Baubeginn im Jahre 2008 möglich wäre.

Die Deutsche Bahn AG hat seit der Zwischenpräsentation des Sachstandes im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 03.05.2007 weitere Gespräche mit den beiden Investoren, den Fördergebern Bund und Land sowie der Stadt Münster geführt, mit dem Ziel eine Entscheidung zugunsten eines der beiden Investoren vorzubereiten.

Aus diesem Anlass werden die beiden Investoren in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 18.10.2007 ihre Konzepte noch einmal persönlich vorstellen. Die DB Station & Service AG wird ebenfalls vorab nochmals einen kurzen Sachstand zum Verfahren präsentieren und das weitere Vorgehen erläutern.

Damit kommt die DB AG der vom Ausschuss eingeforderten Beteiligung der politischen Entscheidungsträger nach und ermöglicht eine konsensuale Meinungsbildung zum weiteren Vorgehen und zur Entscheidungsfindung für den Neubau des Hauptbahnhofes Münster.

Die DB AG erwartet von der Stadt Münster eine Empfehlung zugunsten eines der vorgestellten Konzepte.

Sachstandsbericht

Ausgangslage

Die Deutsche Bahn AG ist weitestgehend Eigentümerin der Grundstücksflächen, sie ist Auslober und Herr des Verfahrens. In ihrer Eigentümerfunktion kann sie aufgrund dieser Stellung über den zukünftigen Investor frei entscheiden, sofern grundlegende Rahmenbedingungen eingehalten werden. Der DB AG ist allerdings an einem gemeinsamen Vorgehen bei diesem stadtstrukturell besonders anspruchsvollen Projekt gelegen. Deshalb wurde die Stadt Münster bereits früh in die Entscheidungsfindung mit einbezogen.

Die DB AG hat bisher die Stadt und auch das Eisenbahnbundesamt (EBA) – als Genehmigungsbehörde - im Verfahren beteiligt und viele Schritte und Entscheidungen gemeinsam getroffen, um bereits im Vorfeld eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen. In diesem Zusammenhang sind alle von der Stadt gemachten zentralen Aussagen zur Stadtstruktur, zu den möglichen Verkaufsflächen, zum Städtebau, zum Standort, zum Verkehr und zur Gestaltung von der DB AG in das Verfahren übernommen und mitgetragen worden. Darüber wurde dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft mehrfach berichtet.

Der Hauptbahnhof Münster ist die stark frequentierte Mobilitätsdrehscheibe im Fern- und Nahverkehr für die Stadt Münster und die Region Münsterland (einziger IC/ICE-Haltepunkt). Er verknüpft öffentliche Verkehrsmittel untereinander sowie den motorisierten Individualverkehr und die Fahrradbenutzer mit der Bahn. Zugleich bildet er eine wichtige innerstädtische Verbindung zwischen Stadtquartieren. Durch die hohe Frequenz der Reisenden, Besucher und Passanten und durch seine zentrale Lage in Stadt und Region hat der Bahnhof ein hohes Potenzial für unterschiedliche Nutzungen.

Der Bahnhof und sein Umfeld sind auch von der Stadt Münster zu einem Schwerpunkt der Stadterneuerung mit folgenden Zielstellungen gemacht worden:

- funktionale und gestalterische Aufwertung des Empfangsgebäudes und seines Umfeldes
- verbesserte Einbindung des Bahnhofsareals in die Stadtstruktur
- funktionale und gestalterische Aufwertung der Verkehrsstation (Anlagen und Einrichtungen für alle verkehrlichen Funktionen des Bahnhofs)
- Verbesserung und Entwicklung des ÖPNV
- Aufwertung der Umsteigebeziehungen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern und Pkws (Parken) zur Bahn.

Investorenprojekt

Beide Investoren haben ihre Konzepte auch unter wirtschaftlichen Aspekten überarbeitet und fortgeschrieben, so dass eine entscheidungsreife Präsentation im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft stattfinden kann. Die DB S&S AG hat mit beiden Investoren Vorverträge abgeschlossen, um im Falle einer entsprechenden Auswahl sofort mit dem ausgewählten Investor in die Realisierung eintreten zu können.

Sofern sich am Ende der Berichterstattung im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft ein Favorit abzeichnet und der Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 24.10.2007 eine entsprechende Empfehlung ausspricht, soll mit diesem – soweit die DB AG ihrerseits eine entsprechende Entscheidung ihres Vorstandes herbeiführt – das weitere Verfahren abgestimmt werden, so dass ein Baubeginn im Jahre 2008 möglich wäre.

Insbesondere Architektur und Städtebau werden dabei nochmals gesondert auf den Standort und die Anforderungen der Stadt Münster hin überprüft. Beide Investoren haben versucht, ein - für die DB S&S AG als Auslober des Verfahrens - wirtschaftlich interessantes Angebot vorzulegen. Unter welchen Bedingungen auch gegenüber der Stadt ein Zuschlag an einen Investor erteilt werden kann, ist nach der parlamentarischen Diskussion mit der DB AG zu verhandeln.

Eine Feinsteuerung ist im Fortgang des Verfahrens notwendig, aber auch entsprechend den Ausschreibungsunterlagen und den Ergebnissen der bisherigen Gespräche mit den Investoren möglich und vorgesehen. „Mit dem ausgewählten Investor wird als Ergebnis des Verhandlungsverfahrens eine Grundsatzvereinbarung abgeschlossen, die alle weiteren Bearbeitungsschritte regelt.“ (vgl. Auslobungstext der DB AG)

Verkehrsstation

Die Verkehrsstation alleine betrachtet lässt sich derzeit nicht wirtschaftlich darstellen. Die DB S&S AG hat die Konzeption und die Inhalte der Verkehrsstation überarbeitet und gemeinsam mit der Stadt Münster weiter optimiert. Um hier eine deutliche Verbesserung und Komfortsteigerung für die Kunden zu erreichen, sind neben den baulichen Maßnahmen auf den einzelnen Bahnsteigen und in den Zugangsbereichen auch eine Aufwertung mit Neugestaltung der beiden Tunnel (inklusive der Erweiterung des Haupttunnels) erforderlich. Die DB S&S AG hat in mehreren Gesprächen – auch unter Beteiligung und Hilfestellung der Stadt Münster – versucht, mit den Fördergebern Bund und Land hier eine Einigung zu erzielen. Architektonisch, funktional, gestalterisch und bautechnisch stimmen DB AG und Stadt Münster bei der Realisierung der Verkehrsstation im Wesentlichen überein. Die beabsichtigten Maßnahmen sind notwendig und richtig und werden die geforderte Aufwertung und Verbesserung der Verkehrsstation bewirken können.

Hauptproblem sind die derzeitigen Förderkriterien des Bundes, die Verbesserungsmaßnahmen im Bestand als förderwürdig einstufen, Erweiterungsmaßnahmen aber als Neubau deklarieren und somit als nicht förderfähig einstufen. Die Verbreiterung des Haupttunnels in Richtung Süden unter Hinzunahme des ehemaligen Gepäcktunnels wäre dann nachzeitigem Stand – obwohl notwendig und mit Zählungen und Berechnungen entsprechend den Vorgaben des EBA (bzw. der DB AG) auch belegbar – nicht realisierbar, da die ausfallenden Fördermittel nicht durch Eigenmittel der DB AG oder Zuschüsse aus dem Investorenprojekt kompensiert werden können.

Die Stadt hat sich in dieser Angelegenheit bereits mit Schreiben vom 10.09.2007 an den Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Herrn Dr. Lütke-Daldrup, gewandt. Der Minister für Bauen und Verkehr des Landes NRW, Herr Wittke, hat sich ebenfalls bereits für das Projekt Hauptbahnhof Münster verwandt und seine Unterstützung zugesagt. Allerdings kann das Land NRW hier nicht alleine die ggf. ausfallenden Finanzmittel durch Fördermittel aus unterschiedlichen Bereichen kompensieren. Es ist beabsichtigt, eine diesbezügliche Lösung zwischen Bund, Land und DB AG herbeizuführen.

Ausblick

Bei der Abwägung der beiden Projekte der Investoren untereinander und der Verkehrsstation der DB S&S AG sind die dargestellte Strukturverträglichkeit des Gesamtprojektes einschließlich ihrer städtebaulichen und funktionalen Bedeutung aus Sicht der Stadt Münster deutlich höher zu bewerten, als der rein wirtschaftliche Aspekt des Bauvorhabens.

Mit dem Neubau wird die seit langem erhobene Forderung der Stadt Münster nach einem adäquaten und funktionalen Hauptbahnhof erfüllt, so dass sich Münster im landes- und bundesweiten Vergleich endlich so präsentieren und darstellen kann, wie es einer Stadt mit vergleichbarer Bedeutung entspricht.

Für das Gesamtprojekt sollte daher eine Kostenbeteiligung der Stadt Münster grundsätzlich möglich sein, soweit die städtischen Interessen angemessen berücksichtigt sind. Dies wurde allerdings seitens der Stadt bisher auch nicht in Frage gestellt. Eine Konkretisierung dieses Aspektes wird auf der Basis des vom Rat der Stadt favorisierten Konzeptes möglich, aber auch erforderlich, damit die DB AG ihrerseits eine endgültige Entscheidung unter Beachtung der Position der Stadt Münster herbeiführen kann.

I.V.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor