

DB Station&Service AG • Köthener Straße 2 • 10963 Berlin

Herrn
Hartwig Schultheiß
Stadt Münster
Stadthaus 1
48127 Münster



DB Station&Service AG
Zentrale
Projektentwicklung
Köthener Straße 2
10963 Berlin
www.db.de

Matthias Mi Schmidt
Telefon 030 29768338
Telefax 030 29768312
Matthias.mi.schmidt@bahn.de
Zeichen I.SBE ht

14.04.2008

Münster Hbf

Sehr geehrter Herr Stadtdirektor Schultheiß,

im Nachgang zu unserem Schreiben vom 10.04.2008 möchten wir die von der Stadt Münster in Aussicht gestellte Beteiligung in Höhe von ca. 5,0 Mio. EUR mit Maßnahmen belegen.

Die Grundkonzeption des Bahnhofsumfeldes der Timon Bauregie dient der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und der Verbesserung der Verknüpfung von Innenstadt und Hafenquartier. Im Sinne der Stadt Münster werden großzügige Geschoßhöhen im neuen Bahnhofsumfeld realisiert, die ausgewählte Fassadengestaltung übernimmt prägende Elemente der Bestandsstrukturen. Darüber hinaus wird durch die Verlagerung des Bahnhofsempfangsgebäudes von der West- auf die Ostseite die Abwicklung des öffentlichen und des Individualverkehrs am Bahnhof deutlich verbessert. In der Baubeschreibung (s. Anlage) werden die städtebaulichen Vorzüge des Gesamtprojektes weitergehend beschrieben. Eine Hinterlegung der Beteiligung der Stadt Münster auf einzelne Positionen können Sie der Anlage „Baubeschreibung Kosten“ entnehmen.

Mit dem Gesamtkonzept der Timon Bauregie werden über die städtebaulichen Vorteile für die Stadt Münster hinaus auch die von der Stadt Münster vorgegebene Orientierung hinsichtlich der maximalen Verkaufsflächen an dem Standort berücksichtigt.

Über eine positive Entscheidung des Stadtrats am 07.05.08 zur Bewilligung des Zuschusses für das Bahnhofprojekt würden wir uns freuen. In der Vorstandssitzung der DB S&S am 21.05.2008, nach dem Beschluss des Stadtrats, soll die Auflösung des Gremienvorbehalts zum Vorvertrag zwischen der Timon Bauregie und der DB S&S behandelt werden. Erst mit Auflösung des Gremienvorbehalts beginnen die Vertragsfristen.

Mit freundlichen Grüßen



Rolf Reh



i. A. Matthias Schmidt

Anlagen: - Baubeschreibung
 - Kostenaufstellung

Projekt : Hauptbahnhof Münster**Kostenschätzung für Abweichung vom durchschnittlichen Gebäudestandard für Bahnhofsempfangsgebäude**

(Grundlage: Kostenschätzung nach DIN 276 vom 26.03.2008 durch HPP)

Westgebäude

Mehrkosten (netto) in Euro

Ausbildung eines städt. Raumes im Gebäudeinneren:

Zulage für Eingangshalle EG (Flächen DB): 77.490

Fassadenverkleidung der einfassenden Wände,
Stahl-Glas-Geländer

Zulage für Mall EG (Durchgang Tunnel): 540.380

Natursteinboden, gestaltete Schallschutzdecke

Summe: 617.870**Verglasung der Eingangshalle als Städtebauliches Zeichen:**

Zulage für Glasfassade Eingangshalle: 616.140

Glasfassade mit filigranen Stahlprofilen

Zulage für Glasdach Eingangshalle: 989.410

Überkopfverglasung auf leichter Konstruktion

Summe: 1.605.550**Zwischensumme Westgebäude** 2.223.420**Ostgebäude**

Mehrkosten (netto) in Euro

Ausbildung eines städt. Raumes im Gebäudeinneren:

Zulage Eingangshalle EG: 97.170

Fassadenverkleidung der einfassenden Wände,
Stahl-Glas-Geländer, gestaltete Schallschutzdecke

Zulage Mall: 307.090

Natursteinboden, gestaltete Schallschutzdecke

Summe: 404.260**Verglasung der Eingangshalle als Städtebauliches Zeichen:**

Zulage für Glasfassade Eingangshalle: 386.310

Glasfassade mit filigranen Stahlprofilen

Summe: 386.310**Ausbildung als Vorderseite / Gleiches Erscheinungsbild**

Zulage für Hauptfassade: 1.431.530

Ausführung Natursteinverkleidung (Muschelkalk)

Summe: 1.431.530**Zwischensumme Ostgebäude** 2.222.100**Summe Baukosten (Kostengruppen 300/400)** 4.445.520

Ost- und Westgebäude

Nebenkosten (Kostengruppe 700) 800.194

18% auf 4.445.520

Gesamtsumme (in EURO) 5.245.714

Unser Entwurf für den Neubau des Hauptbahnhofs Münster ist keine Standardlösung. Dies wurde in unserer Kostenschätzung vom 26.03.2008 berücksichtigt, sodass sich in Teilen erhöhte Kosten (Zulagen) ergeben.

Die Grundkonzeption unseres Entwurfes ist die Schaffung eines signifikanten Ortes im Stadtgefüge und die Verknüpfung von Innenstadt und Hafenquartier. Der Bahnhof verbindet Berliner Platz und Bremer Platz und befreit Sie aus Ihrer Randlage zum Gleiskörper. Großzügigkeit der Geschoßhöhen und ausgewählte Fassadengestaltung zusammen mit besonderer städtebaulicher Ausformung wertet die Umgebung deutlich auf.

Duktus und Materialität der Fassade entwickeln sich aus den die Umgebung prägenden massiv wirkenden Fassadenstrukturen der Bestandsgebäude. Diese präsentieren sich im Wesentlichen als Gebäude mit Lochfassaden deren erdgeschossige Nutzungsbereiche über großflächig verglaste Schaufensterfronten definiert werden.

Gebäudeprägende Materialien sind im Wesentlichen gebrannter Ziegel sowie partiell Naturstein, der im Besonderen im Bereich der Gebäudesockel, sowie der Einfassungen der Fensteröffnungen (Faschen) eingesetzt wird.

Für den Bahnhof schlagen wir aufgrund der Beständigkeit des Gebäudes die Übernahme, der bestehenden Materialien in das Gestaltkonzept der Neubauten vor.

Im Besonderen schlagen wir den Einsatz von massiven, vorgehängten und hinterlüfteten Konstruktionen, die stadtseitig als Naturstein- oder Fassaden mit natursteinähnlichem Duktus gestaltet werden, vor.

Zum einen dokumentiert dieses Vorgehen wie vorher aufgezeigt die Übernahme von prägenden Elementen der Bestandsstrukturen, zum anderen sehen wir die beständige Qualität des Natursteinmaterials als adäquate Lösung für ein Bahnhofsgebäude an.

Westgebäude:

Der Zugang zum Westgebäude erfolgt über eine dreigeschossige Eingangshalle. Diese wird als städtischer Raum im Gebäudeinneren behandelt und kommuniziert dadurch mit der Umgebung. Sie bildet ein städtebauliches Zeichen und sorgt für einen offenen und einladenden Charakter zur Innenstadtseite.

Die Eingangshalle wird zur Innenstadt komplett mit einer filigranen Glassfassade ausgestattet und die leichte Dachkonstruktion mit Glas eingedeckt. Die einfassenden Wände der anschließenden Innenräume werden wie die Außenfassade behandelt und entsprechend bekleidet.

Der Charakter wird durch die Wahl eines besonderen Bodenbelags (Naturstein) für Eingangshalle und Zugang zum Gleistunnel unterstrichen.

Als Zulagen/ Mehrkosten fließen in unsere Kostenschätzung ein:

Verkleidung der einfassenden Wände mit Naturstein,
Stahl-Glas-Geländer der Galerie-Geschosse,
Natursteinboden im Hallenbereich und Zugang zum Gleistunnel,
gestaltete Schallschutzdecke im Zugang zum Gleistunnel,
Glasfassade mit filigranen Stahlprofilen,
Überkopfverglasung auf leichter Konstruktion

Ostgebäude:

Wir entwerfen nicht Vorder- und Rückseite, sondern EINEN Bahnhof.

Um dem Konzept der Verknüpfung von Innenstadt und Hafenquartier durch den Bahnhof Rechnung zu tragen, erhalten beide Gebäude das gleiche Erscheinungsbild.

Dadurch wird die der Innenstadt abgewandte Ostseite des Bahnhofs in der Ausstattung aufgewertet.

Das Ostgebäude wird mit dem gleichen Fassadenmaterial verkleidet wie das Westgebäude. Die Eingangshalle wird entsprechend der Eingangshalle des Westgebäudes als städtischer Raum betrachtet und ausgestattet:

Die Fassade zum Hafenquartier wird komplett mit einer filigranen Glassfassade ausgestattet, die einfassenden Wände der anschließenden Innenräume werden wie die Außenfassade behandelt und entsprechend bekleidet.

Im Ostgebäude werden neben der Eingangshalle und dem Zugang zum Gleistunnel auch die übrigen Mallbereiche mit Natursteinboden belegt.

Als Zulagen/ Mehrkosten fließen in unsere Kostenschätzung ein:

Verkleidung der einfassenden Wände der Eingangshalle mit Naturstein,

Glasfassade mit filigranen Stahlprofilen,

Natursteinboden und gestaltete Schallschutzdecke in der Eingangshalle sowie im gesamten Mallbereich.