

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0331/2008

Auskunft erteilt:

Herr Franke

Ruf:

492 61 10

E-Mail:

FrankeGerd@stadt-muenster.de

Datum:

24.04.2008

Betrifft

Erneuerung des Hauptbahnhofs Münster; Bereitstellung der städtischen Finanzierungsbeteiligung

Beratungsfolge

30.04.2008	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
06.05.2008	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	Vorberatung
07.05.2008	Hauptausschuss	Vorberatung
07.05.2008	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat der Stadt Münster nimmt die positiven Beschlüsse des Konzernvorstandes der Deutsche Bahn AG vom 22.04.2008 und des Vorstandes der DB Station&Service AG vom 09.04.2008 (s. Anlage 1) zum Projekt „Neubau Empfangsgebäude Münster Hbf.“ als Investorenprojekt auf Basis des Konzeptes „Timon Bauregie“ zur Kenntnis.
2. Aufgrund des gestalterischen, funktionalen und städtebaulichen Mehrwerts des Projektes „Neubau Empfangsgebäude Münster Hbf.“ mit dem Ziel einer weiteren Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs stellt die Stadt Münster im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Projektes eine Finanzierungsbeteiligung in Höhe von maximal 5,0 Mio. EUR zur Verfügung.
3. Der Rat der Stadt Münster erwartet, dass sowohl das Investorenprojekt als auch die von der Deutsche Bahn AG vorgestellten Maßnahmen zum Umbau der Verkehrsstation (incl. Tunnelverbreiterung) kurzfristig baulich umgesetzt werden.
4. Die Anträge
 - A-R/0029/2007 der SPD-Fraktion vom 05.06.2007 „Hauptbahnhof Münster: Den Umbau gestalten“,
 - A-R/0017/2004 der CDU-Fraktion vom 05.07.2004 „Neue Weichenstellung für den Hauptbahnhof“ (*Inhalt: Auslobung eines Investoren-Wettbewerbs für das Areal Hbf. Münster*),
 - A-R/0010/2004 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL vom 13.05.2004 „Freie Bahn für den Großen Bahnhof – den Hauptbahnhof zu einer verkehrlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Drehscheibe ausbauen“,

- A-R/0034/2003 der SPD-Fraktion vom 28.11.2003 „Hauptbahnhof Münster endlich umbauen – Weichen durch städtisches Engagement neu stellen“

sind mit dieser Vorlage erledigt.

II. Kosten/Folgekosten

Im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Projektes „Neubau Empfangsgebäude Münster Hbf.“ stellt die Stadt Münster eine Finanzierungsbeteiligung in Höhe von 5 Mio. EUR bereit. Folgekosten entstehen nicht.

III. Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die o. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Der Rat beschließt eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 5 Mio. EUR zu Lasten des Haushaltsjahres 2009 in der Produktgruppe 09.01 „Stadt- und Regionalentwicklung, Stadtplanung“ für die Maßnahme „Finanzierungsbeteiligung Neubau Münster Hauptbahnhof“.

Deckung:

Vorläufige Sperrung bei folgenden Verpflichtungsermächtigungen zu Lasten des Haushaltsjahres 2009:

Produktgruppe 1101 „Abwasserbeseitigung“

Maßnahme 0012 „Verbesserung v. Kanälen/Hausanschlüssen	1.700.000 EUR
Maßnahme 4058 „ KA Mariendorf / Handorf, Aufhebung“	1.600.000 EUR

Produktgruppe 1201 „Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen“

Maßnahme 4068 „ Hafenweg, Albersl.Weg – Dortm. u. Bernh.-Ernst“	600.000 EUR
Maßnahme 4074 „ Roxel Nord, BG, Bp 461“	900.000 EUR
Maßnahme 4079 „ Meesenstiege/südl. Sternkamp, BG, Bp 465“	200.000 EUR

Endgültige Deckung: I. Nachtragshaushaltsplan 2008

Sollten sich im Rahmen der konkreten Umsetzungsprüfung Hinweise ergeben, die eine geänderte haushaltsplanmäßige Veranschlagung erforderlich machen, wird diese mit der Aufstellung des Haushaltsplanes 2009 vollzogen.

Begründung:

Der Rat der Stadt Münster hatte am 24.10.2007 aufgrund eines gemeinsamen Antrages mit Bezug auf die Vorlage V/0767/2007 „Hauptbahnhof Münster – Sachstand: Investorenverfahren und Verkehrsstation“ die Verwaltung einstimmig u. a. damit 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.

Die Verwaltung hatte seinerzeit ausgeführt, dass aus Sicht der Stadt die städtebaulichen und funktionalen Aspekte sowie die Strukturverträglichkeit des Gesamtprojektes (Begrenzung der Einzelhandelsflächen) wichtige Komponenten der Entscheidungsfindung sind und diese höher zu bewerten sind, als rein wirtschaftliche Aspekte.

Unter dieser Maßgabe erklärte der Rat am 24.10.2007 seine grundsätzliche Bereitschaft, die Realisierung des Investorenprojektes finanziell zu unterstützen und hat dies – ergänzend zu seinem Beschluss zur Vorlage V/0767/2007 „Hauptbahnhof Münster – Sachstand: Investorenverfahren und Verkehrsstation“ – durch folgende Protokollerklärung zum Ausdruck gebracht:

„Der Rat erklärt seine Bereitschaft, eine verkehrlich, stadtstrukturell-städtebaulich überzeugende Lösung für die Erneuerung des Hauptbahnhofes mit eigenen Mitteln der Stadt angemessen zu unterstützen. Der Rat verknüpft mit diesem Angebot die Erwartung, dass die Erneuerung des Hauptbahnhofes bereits im Jahr 2008 begonnen wird.“

Bereits im Sachstandsbericht auf Seite 2 der Vorlage V/0767/2007 „Hauptbahnhof Münster – Sachstand: Investorenverfahren und Verkehrsstation“ hatte die Verwaltung deutlich gemacht, dass der Hauptbahnhof und sein Umfeld bereits seit Jahren ein Schwerpunkt der Stadterneuerung in Münster mit folgenden Zielsetzungen ist:

- funktionale und gestalterische Aufwertung des Empfangsgebäudes und seines Umfeldes,
- verbesserte Einbindung des Bahnhofsbereichs 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.

Da mit den Entscheidungen des Konzernvorstandes der Deutsche Bahn AG vom 22.04.2008 und des Vorstandes der DB Station&Service AG vom 09.04.2008 zum Projekt „Neubau Empfangsgebäude Münster Hbf.“ als Investorenprojekt auf Basis des Konzeptes „Timon Bauregie“ die Forderungen der Stadt an eine Erneuerung des Hauptbahnhofes Münster weitestgehend erfüllt werden, befürwortet die Verwaltung eine finanzielle Beteiligung in Höhe von maximal 5,0 Mio. €.

Die vom Rat der Stadt Münster gem. Beschluss vom 24.10.2007 empfohlene Realisierung der Erneuerung des Hauptbahnhofes Münster auf der Grundlage des Konzeptes „Timon Bauregie“ dient der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes einschließlich der funktionalen Verbesserung der Verknüpfung von Innenstadt und Ostviertel bzw. Hafenquartier. Das Votum des Rates hatte eine stadtstrukturell, städtebaulich und verkehrlich (insbesondere Verknüpfung des ÖPNV) verträgliche Lösung mit hohem architektonischen Anspruch unterstellt. Im Sinne der Stadt Münster und in Abstimmung mit der DB AG und dem Investor werden großzügige Geschosshöhen im neuen Bahnhofprojekt realisiert. Die ausgewählte Fassadengestaltung wird prägende Elemente des Münsteraner Stadtbildes und der benachbarten Bestandsstrukturen übernehmen. Durch die Verlagerung des Bahnhofsempfangsgebäudes von der West- auf die Ostseite wird die Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Individualverkehrs am Bahnhof deutlich verbessert werden (s. Anlage 2).

Auf der Grundlage einer Kostenschätzung des den Umbauentwurf verfassenden Architekturbüros Hentrich – Petschnigg & Partner GmbH + Co. KG (HPP) ist davon auszugehen, dass – abweichend von durchschnittlichen Gebäudestandards – ein Kostenmehraufwand für das westliche und östliche Empfangsgebäude des neuen Hbf. Münster von insgesamt rund 5,2 Mio. € erforderlich werden wird:

- für die Ausbildung attraktiver städtischer Räume im Inneren der beiden Empfangsgebäude,
- für die architektonische Ausprägung der beiden Eingangshallen als markante städtebauliche Zeichen und
- für die angemessene Ausbildung des jeweiligen Erscheinungsbildes der Vorderseiten der beiden Empfangsgebäude.

Neben den dargelegten städtebaulichen, architektonischen und funktionalen Qualitäten werden darüber hinaus mit dem Konzept der „Timon Bauregie“ auch die strukturellen Orientierungsvorgaben der Stadt Münster hinsichtlich der maximal zu realisierenden Verkaufsflächen im Zusammenhang mit der Erneuerung des Hauptbahnhofes erfüllt.

Auf der Grundlage eines entsprechenden Ratsbeschlusses zu dieser Vorlage wird die Verwaltung die weitere inhaltliche und zeitliche Projektentwicklung mit der DB AG und „Timon Bauregie“ abstimmen. Handlungsleitend für die Verwaltung werden dabei die vom Rat in seiner Sitzung am

24.10.2007 einstimmig beschlossenen Erwartungen an eine Realisierung des von den Investoren „Timon Bauregie und LBBW Immobilien“ vorgelegten Konzeptes sein.

Über die Ergebnisse der weiteren Abstimmungsprozesse zwischen DB AG, Investoren und Stadt wird die Verwaltung zeitnah in den zuständigen Ausschüssen berichten und bei Bedarf weitere erforderliche Beschlüsse für die zuständigen parlamentarischen Gremien vorbereiten.

In diesem Zusammenhang werden auch folgende Anträge

- A-R/0051/2007 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL vom 04.12.2007 „Parksituation an der Bahnhofsostseite für Radfahrer verbessern – Parkhaus“,
- A-R/0048/2006 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL vom 30.10.2006 „Parkverkehr am Hauptbahnhof ordnen“,
- A-R/0035/2003 der SPD-Fraktion vom 28.11.2003 „Ostseite des Hauptbahnhofs aufwerten – Für ein attraktives Tor zum Hansaviertel“,

von Seiten der Verwaltung in die Abstimmungsprozesse eingebracht und deren sowohl auf die Planungs- als auch auf die Bauphase zielenden inhaltlichen Aspekte – soweit möglich – berücksichtigt.

I. V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1: Schreiben von Herrn Reh, Vorstand Betrieb/Entwicklung – DB Station&Service AG, vom 10.04.2008 an Stadtdirektor Schultheiß

Anlage 2: Schreiben der Herren Reh und Schmidt, DB Station&Service AG, vom 14.04.2008 an Stadtdirektor Schultheiß, mit einer Kostenaufstellung und Baubeschreibung für das neue Empfangsgebäude Hauptbahnhof Münster



Rolf Rehn
Vorstand Betrieb/Entwicklung
DB Station&Service AG

Herrn
Hartwick Schultheiß
Stadt Münster
Stadthaus 1
48127 Münster

10.04.08

Sehr geehrter Herr Stadtdirektor Schultheiß,

der Vorstand der DB Station&Service AG hat in der Vorstandssitzung am 09.04.2008 dem Projekt Neubau Empfangsgebäude Münster Hbf. als Investorenprojekt zugestimmt. Das Konzept der Timon Bauregie mit dem Co-Investor LBBW Immobilien Development GmbH wird im Rahmen des EU-weiten Wettbewerbs gemäß der Empfehlung der Stadt Münster den Zuschlag erhalten. Die Zustimmung zum Projekt durch den Vorstand der DB Station&Service AG erfolgte mit der Maßgabe der Bewilligung der avisierten Beteiligung der Stadt Münster in Höhe von ca. 5,0 Mio. EUR durch den Stadtrat.

Das Projekt Neubau Empfangsgebäude Münster Hbf. wird in der Konzernvorstandssitzung am 22.04.08 behandelt.

Am 30.04.08 wird voraussichtlich die notarielle Beurkundung des Vorvertrages mit dem Investor unter Gremienvorbehalt der DB Station&Service AG erfolgen. Nach dem Beschluss des Stadtrats über die Beteiligung der Stadt Münster an dem Projekt wird das Projekt im Vorstand der DB Station&Service AG zur Auflösung des Gremienvorbehalts behandelt.

Wir freuen uns gemeinsam mit der Stadt Münster das Bahnprojekts entscheidend vorangebracht zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

DB Station&Service AG
Köthener Str. 2
10963 Berlin

www.bahn.de
Tel: 030 297-68100
Fax: 030 297-68105

S 1, S 2, S 25 bis
Potsdamer Platz

U 2 bis Potsdamer
Platz

Bus 146, 200, 248,
und 348

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.