

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0159/2011
Auskunft erteilt:
Herr Thiel
Ruf:
492 61 80
E-Mail:
Thiel@stadt-muenster.de
Datum:
16.03.2011

Betrifft

Umbau und Modernisierung der Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes Münster;
Bereitstellung der städtischen Finanzierungsbeiträge

Beratungsfolge

22.03.2011	Beirat für Stadtgestaltung	Anhörung
30.03.2011	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
05.04.2011	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	Vorberatung
06.04.2011	Hauptausschuss	Vorberatung
06.04.2011	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat der Stadt Münster nimmt die vorgestellten Maßnahmen der Station & Service AG der Deutschen Bahn im Beirat für Stadtgestaltung (22.03.2011) und im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (30.03.2011) zum geplanten Umbau und zur Modernisierung der Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes Münster zur Kenntnis.
2. Aufgrund des gestalterischen, funktionalen und städtebaulichen Mehrwerts des Projektes „Umbau und Modernisierung Empfangsgebäude Münster Hauptbahnhof“ der DB AG mit dem Ziel einer weiteren Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs stellt die Stadt Münster im Rahmen der noch vorzulegenden Gesamtfinanzierung des Projektes durch die DB AG eine Finanzierungsbeiträge der Stadt Münster in Höhe von maximal 5,0 Mio. € nur für das Gesamtprojekt (West- und Ostseite) in Aussicht. Eine Auszahlung erfolgt erst nach Abschluss und Abnahme der Gesamtmaßnahme.
3. Der Rat der Stadt Münster erwartet, dass nach dem positiven Start des Umbaus der Verkehrsstation Münster Hbf. auch die von der Deutsche Bahn AG vorgestellten Maßnahmen – vgl. Präsentation der DB AG im Beirat für Stadtgestaltung (22.03.2011) und im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (30.03.2011) - zum Umbau und zur Modernisierung der Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes Münster kurzfristig (unmittelbar im Anschluss an das Projekt Verkehrsstation) baulich umgesetzt werden. Dabei werden die Gebäudeteile Westseite und Ostseite im Projektzusammenhang als ein Empfangsgebäude angesehen. Die geplanten Baumaßnahmen der DB AG werden mit den zuständigen Fachämtern der Stadt Münster im Vorfeld wie bisher abgestimmt.

4. Der Rat der Stadt Münster beauftragt die Verwaltung,
- 4.1 mit einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der DB AG und der Stadt Münster den finanziellen Beitrag der Stadt Münster abzusichern.
- 4.2 im Rahmen der Vorbereitung der Umbaumaßnahmen notwendige Grundstücksbereinigungen und –anpassungen vorzunehmen und dadurch die Baumaßnahme sicher zu stellen.
- 4.3 für das Projekt „Umbau und Modernisierung Empfangsgebäude Münster Hauptbahnhof“ im Rahmen ihrer Zuständigkeiten (Planungsrecht, Bauordnungsrecht) und ihrer Mitwirkung im Genehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht (Planfeststellung §18 AEG) die erforderlichen Genehmigungen, Zustimmungen und ggf. Befreiungen zu erteilen. Bei der weiteren Konkretisierung des vorgestellten Entwurfs, insbesondere mit Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, Stadtbild und Stadtgestaltung, Verkehrserschließung oder Funktionsfähigkeit im Stadtgefüge, ist der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft erneut zu beteiligen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Projektes „Umbau Empfangsgebäude Münster Hbf.“ stellt die Stadt Münster eine Finanzierungsbeteiligung in Höhe von 5 Mio. € bereit. Folgekosten entstehen nicht. Diese Mittel sind im Haushaltsplan 2011 wie folgt veranschlagt:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	0901	Stadt- und Regionalentwicklung, Stadtplanung	2011	5.000.000	
Zeile	15	Transferaufwendungen			

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.“

Mit der Vorlage V/0331/2008/1.Erg. hat der Rat der Stadt Münster, in Kenntnis der Beschlüsse des Konzernvorstandes der Deutschen Bahn AG und aufgrund der damals vorgelegten Planungen des Investors Timon Bauregie, am 07.05.2008 beschlossen: „Aufgrund des gestalterischen, funktionalen und städtebaulichen Mehrwerts des Projektes „Neubau Empfangsgebäude Münster Hbf.“ mit dem Ziel einer weiteren Attraktivitäts-

steigerung des öffentlichen Personennahverkehrs stellt die Stadt Münster im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Projektes eine Finanzierungsbeteiligung in Höhe von maximal 5,0 Mio. € zur Verfügung.“

Die dem damaligen Beschluss zugrunde liegende Planung des Architekturbüros Hentrich-Petschnigg & Partner GmbH + Co.KG des Investors Timon Bauregie und der Deutschen Bahn AG konnte aber, wie bekannt, nicht umgesetzt werden. Seit dem Jahr 2009 ist die Deutsche Bahn AG bemüht, das Projekt mit eigenen Planungen und auf eigene Kosten zu realisieren.

Die bestehende formale Trennung zwischen Verkehrsstation und Empfangsgebäuden wurde dabei beibehalten. Der Baubeginn mit vorbereitenden Maßnahmen für das Projekt Verkehrsstation Münster erfolgte zum Ende des Jahres 2009. Die eigentlichen Baumaßnahmen (incl. Tunnelerweiterung, Einrichtung von Aufzügen und Fahrtreppen) wurden am 22.11.2010 begonnen und werden, aufgeteilt in 5 Bauabschnitte, voraussichtlich im April 2013 beendet sein. Das Projekt Verkehrsstation Münster ist dank der Beteiligung des Bundes (BMVBS) und des Landes NRW (MWEBWV) ausfinanziert (Volumen ca. 35 Mio. €), die Stadt Münster leistet hierzu keine finanzielle Unterstützung.

Aufbauend auf der Entscheidung der DB AG, den Hauptbahnhof Münster selbst sanieren bzw. modernisieren zu wollen, hat die DB AG im Jahr 2009 erneut Gespräche zur Stadt Münster aufgenommen und begonnen, gemeinsam mit der Stadt ein Zielkonzept für die Empfangsgebäude West- und Ostseite zu erarbeiten. Dabei konnte auf die städtischen Rahmenbedingungen und Anforderungen, welche die Stadt für das ursprüngliche Planungsverfahren der DB AG zusammengestellt hatte, zurück gegriffen werden. In mehreren Abstimmungsgesprächen im Jahr 2009 sowie in zwei gemeinsamen Workshops im Jahr 2010 wurden Konzeptstudien entwickelt, die die Basis für die jetzt vorgelegten Planungen der Deutschen Bahn AG bilden. Der Hauptbahnhof Münster wurde seitens der DB AG in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Eine weitergehende Konkretisierung auf Seiten der Bahn setzt allerdings noch weitere Beschlüsse durch den Vorstand der Deutschen Bahn AG voraus.

Diese Rahmenbedingungen sind zur Grundlage des neuen, gemeinsamen Planungsverfahrens der DB AG und der Stadt Münster gemacht worden, z.B. maximale Größe der Einzelhandelsflächen, maximale bauliche Ausformung, Erreichbarkeit, Funktionszusammenhänge, gestalterische Einbindung, Einbindung in die Stadtstruktur.

Danach ist die DB AG der städtischen Auffassung gefolgt, 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 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,
- zwingender Funktionszusammenhang zwischen Ost- und Westseite.

Der aktuell von der DB AG vorgelegte Entwurf - vgl. Präsentation der DB AG im Beirat für Stadtgestaltung am 22.03.2011 und im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 30.03.2011 - zum Umbau und zur Modernisierung der Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes Münster sieht einen Gebäudekomplex bestehend aus einem Empfangsgebäude auf der Westseite und Ergänzungsgebäuden auf der Ostseite vor. Im Zusammenwirken beider Teile mit der bereits in der Modernisierung befindlichen Verkehrsstation (Tunnel, Bahnsteige, Rolltreppen, Aufzüge) ergibt sich zukünftig ein tragfähiges Gesamtbild des Hauptbahnhofes der DB AG in der Stadt Münster. Dabei werden die Gebäudeteile Westseite und Ostseite im Projektzusammenhang als ein Empfangsgebäude angesehen.

Die Grundkonzeption des aktuellen Entwurfes spiegelt die Absicht wider, ein ansprechendes, gestalterisch hochwertiges Entree zur Stadt zu schaffen und dabei gleichzeitig den Standort des Hauptbahnhofes als Eingangstor und Verbindungsglied zwischen Innenstadt und Hafenquartier zu entwickeln. Dabei berücksichtigt das Entwurfskonzept die Verknüpfungsfunktion des Hauptbahnhofes dahingehend, dass sie klare und direkte Wegeverbindungen zwischen der Innenstadt über den Bahnhofsbereich zum Ostviertel und zum Stadthafen sowie zum Messe und Congress Zentrum Halle Münsterland unterstützt und attraktiviert.

Der Gebäudeteil auf der Westseite soll zukünftig eine transparente Bahnhofshalle bzw. einen transparenten Eingangsbereich zum Südtunnel mit einer großzügigen Eingangssituation zur Innenstadt erhalten. Damit wird ermöglicht, dass das Gebäude als innerstädtischer Raum wahrgenommen wird, welcher aufgrund weiterer Öffnungen im Erdgeschossbereich - unmittelbar zum Bahnhofsvorplatz gehörend - sich zur Innenstadt hin öffnet. Der gebäudehohe Luftraum der Eingangshalle ermöglicht Sichtbeziehungen zu den Gleisen sowie in den aufgeweiteten Fußgängertunnel und soll damit eine gute Orientierung im Gebäude bieten.

Die vorgesehene Gebäudekonzeption auf der Ostseite ermöglicht die Realisierung einer Radstation mit attraktiven direkten Zugangsmöglichkeiten zu den beiden Fußgängertunneln und somit kurzen Wegen für die Nutzer. Die Deutsche Bahn AG hat hierbei entgegenkommend einen Flächenzuschnitt gewählt, der die Realisierung und Nutzung der zukünftigen Radstation durch die Stadt Münster an zentraler Stelle ermöglicht.

Die bauliche Gliederung und flächenmäßige Inanspruchnahme des auf der Ostseite geplanten gesamten Gebäudekonzeptes ermöglicht zeitlich unabhängige Baustufen und bildet insgesamt betrachtet die Basis für eine klare Struktur- und Funktionszuweisung der nicht überbauten Vorflächen. Dabei beabsichtigt die DB AG neben eigenen Baustrukturen (z. B. für die Ver- und Entsorgung, die Eingangsbereiche) in den unabhängigen Baustufen Partnerschaften mit weiteren Investoren (z.B. für eine mögliche Hotel- oder Büronutzung) einzugehen. Eine Partnerschaft für die zukünftige 2. Radstation ist mit der Westfälischen Bauindustrie bereits fest vorgesehen.

Darüber hinaus werden die Voraussetzungen geschaffen, die notwendigen und wichtigen Funktionen der Bahnhofsvorfahrt auf der Ostseite (Bremer Platz) mit Kurzzeitstellplätzen für den motorisierten Verkehr, Taxenstellplätzen und Stellplätzen für Fernreisebusse, gestalterisch und funktional optimal organisieren zu können. Die Gestaltung der Freiflächen auf der Ostseite erfolgt unter Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln des Landes NRW und von Beiträgen aus der Stellplatzabläse (Stellplatzabläsesatzung vom 16.02.2006 der Stadt Münster, in Verbindung mit § 51 Abs. 6 BauO NRW) durch die Stadt Münster in Absprache mit der DB AG.

Durch die zuvor beschriebenen baulichen Maßnahmen verliert der „Komplex“ Hauptbahnhof in der Wahrnehmung seine bisherige Barrierewirkung und erlaubt bei entsprechender großzügiger Ausgestaltung der Verkehrsflächen (Eingangshallen, Tunnel, Vorplatz- und Zugangsbereiche) eine attraktive Verbindung durch die Tunnel, zur Überwindung der Bahngleise und zur Verbindung von Stadträumen.

Unter dem Stichwort „kurze Wege für Alle“ ermöglicht der Entwurf nicht nur die wichtige Stadtteilverbindungsfunktion des Hauptbahnhofes, sondern auch eine Stärkung des ÖPNV sowie eine optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie Bahn und Rad, mit guter Orientierungsmöglichkeit für Reisende, Besucher und Passanten des Hauptbahnhofes.

Im Hinblick auf die nach den Ausschreibungsunterlagen zum Planungsverfahren der DB AG von der Stadt auf insgesamt max. 10.000 m² begrenzte Einzelhandelsfläche unterschreitet die aktuell vorgelegte Planung der DB AG diese Vorgabe deutlich. Die Beschränkung der künftigen Einzelhandelsflächen im vorgestellten Entwurf und die Herausstellung der originären „Bahnhof-Funktion“ schafft in der Zusammenschau einen stadtverträglichen Mix aus Bahnhofsfunktion und Verkehrsfunktion, Aufenthalts- und Verbindungsfunktion, Einkaufs- und Dienstleistungsfunktion.

Die eigentliche Grundfunktion eines Hauptbahnhofes - bestehend aus Empfangsgebäude, Zugangsbereich, Tunnel und Bahnsteigen – wird mit dem vorgestellten Entwurf klar herausgearbeitet. Die vorgesehene Gebäudedekubatur fügt sich in die Umgebung ein und berücksichtigt die stadträumliche Bestandssituation. Die endgültige Fassung der Gebäudefassaden wird rechtzeitig vor Baubeginn erneut dem Beirat für Stadtgestaltung und dem ASSVW zur Kenntnis gegeben.

Die mit der Vorstellung der aktuellen Planung im Beirat für Stadtgestaltung am 22.03.2011 und im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 30.03.2011 verbundene Bestätigung der Zusage des Vorstandes der Station & Service AG zum Umbau und zur Modernisierung der Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes Münster als eigenes Projekt der DB AG erfüllt weitestgehend die Forderungen der Stadt an eine Erneuerung des Hauptbahnhofes Münster, so dass die Verwaltung eine finanzielle Beteiligung in Höhe von maximal 5,0 Mio. € befürwortet.

Die vom Rat der Stadt Münster mit den Beschlüssen vom 24.10.2007 und 07.05.2008 empfohlene Realisierung der Erneuerung des Hauptbahnhofes Münster dient der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes einschließlich der funktionalen Verbesserung der Verknüpfung von Innenstadt und Ostviertel bzw. Hafenviertel. Das Votum des Rates hatte eine stadtstrukturell, städtebaulich und verkehrlich (insbesondere Verknüpfung des ÖPNV) verträgliche Lösung mit architektonischem Anspruch unterstellt. Der vorgestellte Entwurf stellt eine Fortschreibung der bisherigen Konzepte und Entwürfe dar und liegt dabei mit seinen städtebaulichen und funktionalen Qualitäten klar auf der bisherigen Linie der Stadt.

Der Rat der Stadt Münster erwartet im Nachgang seiner Beschlüsse zu dieser Vorlage ein entsprechendes Schreiben des Vorstandes der DB AG, in dem die Gesamtfinanzierung nachvollziehbar dargestellt und die städtische Finanzierungsbeteiligung explizit ausgewiesen wird. Auf Basis dieser Gesamtfinanzierung wird die Verwaltung ermächtigt, eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG abzuschließen. Um die o.g. Schwerpunkte des Entwurfes und der Abstimmung zwischen der DB AG und der Stadt Münster zu sichern, empfiehlt die Verwaltung, diese im genehmigungsrechtlichen Verfahren mit den Beteiligten (DB AG, ggfs. Eisenbahnbundesamt (EBA) und Stadt Münster) vertraglich abzusichern. Der Hauptbahnhof Münster unterliegt derzeit aufgrund der überwiegenden Verkehrsfunktion planungsrechtlich dem Eisenbahnrecht (bei gesetzlich vorgegebener Mitwirkung der Stadt Münster im Genehmigungsverfahren) und wird daher als Bahnanlage auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom Eisenbahnbundesamt planfestgestellt werden.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor