

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0544/2013

Auskunft erteilt:

Herr Thiel

Ruf:

492 61 80

E-Mail:

Thiel@stadt-muenster.de

Datum:

20.08.2013

Betrifft

Bahnflächenentwicklung ehemaliger Stückgutbahnhof, Sachstand 2013

Beratungsfolge

10.09.2013	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
19.09.2013	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
25.09.2013	Hauptausschuss	Vorberatung
25.09.2013	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass

- 1.1. für eine Bahnflächenentwicklung des ehemaligen Stückgutbahnhofes nach derzeitigem Stand mittelfristig nicht von konkreten, wirtschaftlich darstellbaren Realisierungschancen ausgegangen werden kann.
- 1.2. seitens der Deutschen Bahn AG kurz- bis mittelfristig keine Veränderungsabsichten hinsichtlich der Brückenbauwerke Hafenstraße bestehen.
- 1.3. die Verwaltung beabsichtigt, die Bahnunterführungen und das Umfeld Hafenstraße städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten.
- 1.4. die Verwaltung weiterhin auf die DB AG einwirkt mit dem Ziel einer langfristigen Entwicklungsperspektive.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den derzeitigen Eigentümern der Flächen des Stückgutbahnhofes (Aurelis Real Estate bzw. Deutsche Bahn Netz AG) über eine städtebaulich verträgliche Nach- bzw. Zwischennutzung zu verhandeln.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Verhandlungen entstehen derzeit keine Kosten.

Begründung:

Historie:

Südlich des Hauptbahnhofes Münster erstreckt sich in innenstadtnaher Lage zwischen den beiden Gleissträngen das Gelände des ehem. Stückgutbahnhofes, im Wesentlichen südlich der Hafenstraße gelegen und im Süden bzw. Westen begrenzt durch den Alfred-Krupp-Weg und die alte Umgehungsstraße. Das Flächenpotential beträgt hier rund 12 ha. Zusammen mit der Fläche nördlich der Hafenstraße, im Norden begrenzt durch den Berliner Platz und den Hauptbahnhof, sowie den ehemaligen Postbahnhof, incl. des tlw. noch in Betrieb befindlichen Bahngeländes (ehem. Lokschuppen), ergibt sich eine Gesamtfläche von ca. 15 ha.

Mit der Vorlage 712/99 vom 25.08.1999 (Prüfung der Entwicklungsoptionen, Vorbereitung einer städtebaulichen Rahmenplanung, unter der Voraussetzung einer möglichen einseitigen Zusammenfassung der Gleisstränge) wurde die Verwaltung beauftragt, Schritte zur Realisierung eines möglichen Projektes Stückgutbahnhof einzuleiten und die Bahnflächenentwicklung in Münster vorzubereiten. Daran anschließend wurde ein entsprechendes Gutachten zur Wirtschaftlichkeitsoptimierung für das Projekt Stückgutbahnhof Münster mit der Vorlage 921/2002 vom Planungsausschuss am 07.11.2002 an die Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Büros Bodenmanagement und Projektentwicklung Hamerla und Partner sowie das Büro Dr. Heinz und Jahn, Architekten, Ingenieure und Designer, vergeben.

Die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsoptimierung der o.g. Büros wurden mit der Vorlage 103/2004 am 26.02.2004 dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Rahmen eines Berichtes bekannt gegeben. Danach wäre eine grundsätzliche technische Machbarkeit gegeben, jedoch sind die ermittelten Kosten und die erzielbaren Erlöse – bei angenommenen erhöhten Fördermitteleinsatz - kritisch zu hinterfragen um auch eine wirtschaftliche Machbarkeit nachzuweisen. Zudem wurde zum damaligen Zeitpunkt die massive Ausweisung von MK-Flächen, mit der Perspektive umfangreiche Einzelhandelsflächen anzubieten, im südlichen Bahnhofsbereich (beiderseits der Hafenstraße) zur Teilfinanzierung des Projektes als nicht realisierbar eingeschätzt.

Sachstand:

Das derzeitige Gelände wird auf beiden Seiten von Gleissträngen der Deutschen Bahn AG tangiert. Einzige Zu- und Abfahrt bildet derzeit die enge zweispurige Hafenstraße, mit der Restriktion nur rechts abbiegen zu dürfen. Um das Gelände des ehemaligen Stückgutbahnhofes städtebaulich sinnvoll entwickeln zu können, müsste der westlich gelegene Gleisstrang mit dem östlich gelegenen Gleisstrang zusammengelegt werden. Damit wären zusätzliche Anschlussmöglichkeiten zur Friedrich-Ebert-Straße gegeben und eine Entwicklung mit dem dort vorhandenen Quartier möglich. Rein technisch betrachtet erscheint das Projekt grundsätzlich realisierbar. Neben den Verlagerungskosten des Gleisstranges fallen auch Verlagerungskosten für die weiterhin erforderlichen Bahnanlagen im Gelände an, welche durch die dann freigesetzten Flächen zu refinanzieren wären.

Dadurch ergäbe sich zudem der Vorteil, dass für eine neue funktionsgerechte Verbindung Albersloher Weg – Hafenstraße (u.a. Zielperspektive Masterplan Stadthäfen) nur ein Brückenbauwerk erforderlich wäre. In diesem Zusammenhang könnte dann auch ein Ausbau der Hafenstraße / des Albersloher Weges erfolgen, welcher die Erreichbarkeit der Innen-

stadt deutlich verbessern würde. Das dann frei werdende Areal der ehemaligen Gleistrassen und die Fläche des ehemaligen Stückgutbahnhofes einschließlich seiner Hochbauten böten ein großes Potenzial für innerstädtische Wohn- und Gewerbeentwicklungen sowie für stadt- und infrastrukturelle Aufwertungsmaßnahmen in der Schnittstelle zwischen Bahnhof- bzw. Südviertel und Hafen. Nicht zuletzt wurden vor diesem Hintergrund Grundstücke zwischen Hafenstraße und Dammstraße sowie an der Friedrich-Ebert-Straße zur vorsorglichen Flächensicherung durch die Stadt erworben.

Das im seinerzeit vorgestellten Gutachten aufgezeigte Nutzungskonzept (vgl. Anlage 1 - Entwicklungsfläche Stückgutbahnhof, Auszug Gutachten Heinz & Jähnen 2004) ging von folgenden Nutzungsbereichen mit entsprechenden Bodenwerterwartungen aus:

- MK I nördlich der Hafenstraße, City-Ergänzungsnutzung einschließlich Einzelhandel, Nettobauland = 100% vom Bruttobauland
- MK II südlich der Hafenstraße, Bürostandort / eingeschränkt Einzelhandel, Nettobauland = 90% vom Bruttobauland
- MI/WA, eingeschränkt Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnungen, Nettobauland = 80 % vom Bruttobauland
- GE, Gewerbestandort, Nettobauland = 80 % vom Bruttobauland

Folgende Faktoren beeinflussen gem. damaligem Gutachten aus 2004 maßgeblich die Wirtschaftlichkeit:

- nur ein durch die Gleisverlegung verursachtes Brückenbauwerk Hafenstraße,
- Konzept sowie Bilanzierung gehen davon aus, dass das Gebäude der Lokleitung zurückgebaut wird und die entsprechenden Funktionen in einem Neubau des Hauptbahnhofes aufgenommen werden,
- bei Beibehaltung des Standortes Lokleitung würden sich die Aufwendungen verringern, jedoch würden sich aufgrund geringerer Entwicklungsflächen auch die möglichen Erlöse verringern,
- Wirtschaftlichkeit des Projektes kann ggf. durch die Einwerbung von Fördermitteln erhöht werden,
- Verringerung der Erschließungskosten,
- Verringerung der Freisetzungskosten durch wirtschaftlich optimierten Flächenzuschnitt,
- Verringerung der Freisetzungskosten durch wirtschaftlich optimierten Bauablauf,
- im städtebaulich und erschließungstechnisch vertretbaren Rahmen auch eine Erhöhung der Ausnutzbarkeit der Fläche,
- Optimierung der Bahninfrastruktur, dadurch höhere Effizienz für DB Netz.

Weitere Untersuchungen oder Konzepte zum Projekt sind seit dem beschriebenen Gutachten nicht erstellt worden. Ausgehend davon, dass die gem. Gutachten (Stand 2004) angenommenen Entwicklungskosten in Rücksprache mit der DB AG korrekt angenommen wurden, ist also eine entsprechende Entwicklung des Stückgutbahnhofes auch unter Annahme einer hohen städtebaulichen Dichte aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nach Maßgabe der Gutachtenerkenntnisse kaum darstellbar.

Die Empfehlungen des Gutachtens zum weiteren Vorgehen (u.a. Abschluss eines Kooperationsvertrages, Gründung einer Entwicklungsgesellschaft etc.) sind in Anbetracht der unrealistischen Nutzungsziele und nicht ausreichend erkennbarer Wirtschaftlichkeit jedoch seinerzeit zunächst nicht weiter verfolgt worden.

Im Rahmen der aktuellen Gespräche zwischen der Deutschen Bahn AG, der Bahnflä-

chenentwicklungsgesellschaft (BEG) NRW und der Stadt Münster zu möglichen liegenschaftlichen Optionen im Bereich Hauptbahnhof Münster wurde auch das Thema der Brückenbauwerke im Bereich der Hafenstraße bzw. des ehem. Stückgutbahnhofes erneut angesprochen. Die BEG hat darauf hin angeboten, erneut Abstimmungsgespräche mit der DB Netz AG zu führen um die aktuellen Sachstände zu ermitteln.

Aus der Antwort der BEG (vgl. Anlage 2 dieser Vorlage) und den geführten Gesprächen ist zu entnehmen, dass in absehbarer Zeit seitens der DB keine Möglichkeiten einer Veränderung oder der Absicht einer Flächenentwicklung gesehen werden. Die heute vorhandenen Brückenbauwerke erfüllen alle derzeitigen Vorgaben und Auflagen des Bahnbetriebes und werden entsprechend von der DB Netz unterhalten. Eine Veränderungsabsicht (Anpassung, Umbau, Neubau) besteht kurz- und mittelfristig (ca. 10-20 Jahre) nicht. Im Falle eines durch die Stadt Münster veranlassten Eingriffs würden sämtliche Kosten und Risiken durch die Stadt Münster zu tragen sein.

Die aufgrund des Gutachtens 2004 bestehende kritische Einschätzung wird insbesondere im Hinblick auf die Bündelung der beiden Gleistrassen durch die neueren Aussagen bestätigt und untermauert, so dass als Fazit festzuhalten ist, dass in einer mittel- bis langfristigen Zeitplanung nicht von konkreten, wirtschaftlich darstellbaren Realisierungschancen für eine umfassende Neuentwicklung des Areals Stückgutbahnhof ausgegangen werden kann.

Aufgrund des sich abzeichnenden dauerhaften Bestandes der Brückenbauwerke und einer starken Frequentierung – auch durch Fußgänger – ist es angemessen, über eine adäquate gestalterische Aufwertung der Unterführung nachzudenken. Die Verwaltung beabsichtigt, hierfür ein Verfahren mit allen Beteiligten abzustimmen und anschließend den Gremien zur Erörterung und Beschlußfassung vorzulegen.

Die Aurelis Real Estate GmbH & Co.KG ist derzeit neben der DB Netz AG Eigentümer und Bevollmächtigter der Grundstücksflächen des ehemaligen Stückgutbahnhofes. Die aufstehenden Gebäude und Hallen sowie die Freiflächen sind durch Zwischennutzungen fast vollständig vermietet. Perspektivisch sollen mit den Eigentümern deren Entwicklungsabsichten (ggf. auch Verkaufs- und Kaufabsichten) erörtert und gemeinsam stadtverträgliche Perspektiven – unter Beachtung der verkehrlichen Zwangspunkte - für einen mittelfristigen Zeitraum entwickelt werden.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage 1: Entwicklungsfläche Stückgutbahnhof (Auszug Gutachten Heinz & Jahnen 2004)

Anlage 2: Schreiben der BEG an die Stadt Münster vom 11.07.2013