

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0894/2013
Auskunft erteilt: Herr Thiel
Ruf: 492 61 80
E-Mail: Thiel@stadt-muenster.de
Datum: 26.11.2013

Betrifft

Hauptbahnhof Münster (West- und Ostseite), Städtebaulicher Vertrag und Baubeginn

Beratungsfolge

03.12.2013	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
04.12.2013	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	Vorberatung
05.12.2013	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
11.12.2013	Hauptausschuss	Vorberatung
11.12.2013	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die Deutsche Bahn AG den Antrag auf Planfeststellung zum Neu- und Umbau des Empfangsgebäudes Westseite incl. der damit verbundenen Maßnahmen auf der Ostseite beim Eisenbahnbundesamt noch im Jahr 2013 stellen wird.
2. Der Rat ermächtigt die Verwaltung
 - 2.1. zum Abschluss des Städtebaulichen Vertrages mit der Deutschen Bahn AG zum Hauptbahnhof Münster West- und Ostseite auf der Basis der in dieser Vorlage dargestellten Inhalte.
 - 2.2. zur Durchführung eines gemeinsamen Investorenverfahrens mit der Deutschen Bahn AG unter Moderation der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) als Wettbewerbsverfahren für den Bauteil Ostseite auf der Basis der in dieser Vorlage dargestellten Inhalte und Vorgaben. Die Ergebnisse werden anschließend den Gremien zur Kenntnisnahme und Entscheidung vorgelegt.
 - 2.3. gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG ein mit allen Beteiligten abgestimmtes Baustellenlogistik- und verkehrskonzept für die West- und die Ostseite zum Abschluss zu bringen, das allen Belangen des öffentlichen und individuellen Personenverkehrs unter gleichzeitiger Berücksichtigung einer störungsfreien Baustellenabwicklung Rechnung trägt. Das abgestimmte Baustellenkonzept wird dem ASSVW in der Sitzung am 06.02.2014 zur Kenntnis gegeben.

3. Der Rat bestätigt seine Finanzierungszusage gegenüber der Deutschen Bahn AG in Höhe von maximal 5,0 Mio. Euro. Er ermöglicht bei Bedarf eine Zahlung der Finanzierungszusage in zwei Raten. Gegebenenfalls erfolgt die Zahlung der ersten Rate nach erfolgreichem Abschluss der Rückbauarbeiten, die zweite Rate nach Gesamtfertigstellung.
4. Der Antrag A-R/0049/2013 (vgl. Anlage 2) vom 04.11.2013 „Der neue Hauptbahnhof: stadtstrukturell verträglich und verkehrspolitisch sinnvoll – komfortabler, stressfreier für die BahnutzerInnen“ wurde in der Sitzung des Rates der Stadt Münster am 13.11.2013 eingebracht. Die Inhalte dieses Antrages werden in das anstehende Planungsverfahren aufgenommen. Der Antrag ist damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Projektes „Umbau Empfangsgebäude Münster Hbf.“ stellt die Stadt Münster (wie bereits in den Vorlagen V/0159/2011/1 vom 06.04.2011 und V/0331/2008/1 vom 07.05.2008 jeweils vom Rat einstimmig beschlossen) eine Finanzierungsbeteiligung in Höhe von 5 Mio. € bereit. Folgekosten entstehen nicht.

Die Mittel sind im Haushaltsplanentwurf 2014 wie folgt veranschlagt:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	0901	Stadt- und Regionalentwicklung, Stadtplanung	2015	5.000.000	
Zeile	15	Transferaufwendungen			

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf bei der o.g. Produktgruppe/n veranschlagt: Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2014 bzw. der mittelfristigen Ergebnis und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Begründung:

zu 1.:

Die Deutsche Bahn AG hat am 19.09.2013 in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft und der Bezirksvertretung Münster-Mitte ihren Entwurf zum Empfangsgebäude Hauptbahnhof Münster-Westseite (incl. Ergänzungsbauten Ostseite) vorgestellt (vgl. Anlage 3 Entwurfsplanung, entsprechend der Vorstellung im ASSVV vom 19.09.2013). Die Stadt Münster hat ergänzend dazu ihre Überlegungen zur baulichen Entwicklung der Hauptbahnhof-Ostseite (Funktionskonzept) vorgestellt.

Beide Entwürfe sind im Grundsatz akzeptiert und vom Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 25.09.2013 (vgl. Anlage 1, Niederschrift Rat) zur Kenntnis genommen worden. Die Verwaltung wurde mit der Vorlage V/0543/2013 beauftragt, auf der Basis des vorgestellten Entwurfes mit der DB AG weiter zu verhandeln um einen Baubeginn möglichst noch im Jahr 2014 zu erreichen.

Der Hauptbahnhof Münster soll an seiner West- und Ostseite zur Optimierung und Entwicklung der Bahndienstleistungen, des öffentlichen Personennahverkehrs und der Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Bahn, Rad und Pkw zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Empfangsgebäudes (West- und Ostseite) und des städtebaulichen Umfeldes und der verbesserten Einbindung des Bahnhofsareals in die Stadtstruktur neu gestaltet werden.

Zwischenzeitlich hat die Deutsche Bahn Station & Service AG (DB S&S) auf Basis der am 19.09.2013 vorgestellten Unterlagen einen Antrag auf Planfeststellung gem. § 18 (3) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vorbereitet und wird diesen noch 2013 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) für das Empfangsgebäude Westseite stellen. Die Stadt Münster ist im Genehmigungsverfahren durch das EBA entsprechend beteiligt. Unter der Voraussetzung einer zeitnah vorliegenden Plan-genehmigung (ähnlich einer Baugenehmigung) seitens des EBA und einer erfolgreichen Ausschreibung und Vergabe seitens der DB S&S sowie dem Ausbleiben von Rechtsbehelfen Dritter ist vorgesehen, mit dem Rückbau des bestehenden Empfangsgebäudes und damit mit der Gesamtbaumaßnahme HBF im 3. Quartal 2014 zu beginnen.

zu 2.1:

Der Hauptbahnhof Münster ist die stark frequentierte Mobilitätsdrehscheibe im Fern- und Nahverkehr für die Stadt Münster und die Region Münsterland. 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 Hauptbahnhof Münster ein hohes Potential für unterschiedliche Nutzungen. Daher sind der Hauptbahnhof und sein Umfeld ein Schwerpunkt der Stadterneuerung. Der Um- und Neubau des Hauptbahnhofs Münster ist Ausdruck und Teil dieser Stadterneuerung. Zur Sicherung der städtischen Zielsetzung im Hauptbahnhofs-bereich schließt die Stadt Münster einen Städtebaulichen Vertrag mit der Deutschen Bahn AG und regelt in diesem Vertrag die Zuständigkeiten, Inhalte und Anforderungen sowie das Zusammenwirken aller Einflussfaktoren im Bereich des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes. Die Fraktionen / Fraktionsgruppen erhalten den Entwurf des Vertrages vor Unterzeichnung auf nichtöffentlichem Wege zur Kenntnisnahme.

Die Wirksamkeit dieses Vertrages steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die zuständigen Gremien der DB S&S und der Rat der Stadt dem Vertragsabschluss grundsätzlich zustimmen. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Entscheidungen dieser Gremien unverzüglich nach Vertragsabschluss herbeizuführen und den Eintritt der aufschiebenden Bedingung der jeweils anderen Vertragspartei unverzüglich schriftlich mitzuteilen. Sämtliche im Vertrag geregelten Zeitpunkte stehen unter dem Vorbehalt, dass eine bestandskräftige EBA-Plangenehmigung für das Empfangsgebäude Westseite bis zum 31.03.2014 erteilt ist und keine Verzögerungen durch Rechtsbehelfe Dritter verursacht werden.

- Gegenstand dieses Vertrages ist der Um- und Neubau des Hauptbahnhofs Münster mit den Gebäudeteilen West- und Ostseite. Baubeginn für die Westseite ist 2014, Bauende 2016. Baubeginn für die Ostseite ist 2016, Bauende 2018 (vgl. Anlage 4 – Rahmenterminplan).
- Zwischen den Gebäudeteilen Ost- und Westseite besteht ein untrennbarer funktionaler und städtebaulicher Zusammenhang.
- Der Gebäudeteil Westseite wird durch DB S&S neu- bzw. umgebaut. Die DB S&S verpflichtet sich, ihre Baumaßnahme entsprechend der mit der Stadt abgestimmten städtebaulichen, stadtgestalterischen und architektonischen Qualität und Gestaltungsanforderung, wie sie sich aus der Beschlussvorlage an den Rat der Stadt Münster vom 06.04.2011, V/0159/2011/1.Erg. und der ergänzenden Beschlussvorlage an den Rat der Stadt Münster vom 25.09.2013, V/0543/2013 ergibt, zu realisieren.
- Die DB S&S wird insgesamt maximal 4.000 qm Verkaufs- und Gastronomiefläche zur Miete anbieten. Dabei sollen lokale Anbieter mit Hauptfirmensitz in Münster angemessen berücksichtigt werden.
- Die Ver- und Entsorgung des Empfangsgebäudes Westseite soll grundsätzlich über den Anlieferhof auf der Ostseite abgewickelt werden. Dieser wird bei den Planungen für die Ostseite entsprechend berücksichtigt und in das spätere Gebäude integriert.
- Die Realisierung des Gebäudeteils Ostseite erfolgt durch einen Dritten als Investor. Dabei werden die in der Vorlage V/0543/2013 formulierten Anforderungen (Funktionskonzept) der DB AG und der Stadt Münster zu Grunde gelegt (vgl. Anlage 5 - Funktionskonzept). In das Gebäude wird ein Fahrradparkhaus mit rund mind. 2.000 Stellplätzen integriert.

- Die derzeitigen Eigentumsverhältnisse auf der Ostseite ergeben einen Flächenschlüssel von ca. 54 % DB S&S und ca. 46 % Stadt. Beide Parteien verpflichten sich, eine liegenschaftliche Einigung herbeizuführen, die in einen gesondert abzuschließenden Vertrag münden wird.
- Kann aus dem Investorenverfahren zu den genannten Rahmenbedingungen kein Investor gefunden werden, verpflichten sich die Parteien zu einer gemeinsamen kooperativen Lösungsfindung.
- Gegenstand dieses Vertrages ist zudem die Gestaltung der Vorplatzflächen West- und Ostseite vor den neu- bzw. umgebauten Gebäudeteilen durch die Stadt (Westseite) bzw. einen Investor (Ostseite). Die DB S&S stellt für die Vorplatzgestaltung ihr Grundstück auf der Westseite unentgeltlich zur Verfügung.
- Diese Vorplatzflächen sollen sich in das am Ort vorhandene städtebauliche, stadtgestalterische und architektonische Konzept einfügen und durch die Gestaltung eine „Visitenkartenfunktion“ erhalten.
- Die DB S&S erarbeitet zur reibungslosen Abwicklung der Bauarbeiten in Abstimmung mit den Fachabteilungen der Stadt Münster ein Baustelleneinrichtungs- und Abwicklungskonzept einschl. Reisendenführung.
- Die Maßnahmen am Empfangsgebäude Westseite müssen von der DB S&S so organisiert sein und durchgeführt werden, dass eine parallele bauliche Realisierung mit den Maßnahmen auf der Ostseite ab dem Jahr 2016 nicht ausgeschlossen ist.
- Während der gesamten Bauzeit wird der fließende Verkehr (ÖPNV, Schienen-, Taxi- und Individualverkehr) gem. dem abgestimmten Baustellen- und Logistikkonzept aufrechterhalten. Die Zugänglichkeit des Bahnhofes, der Verkehrsstation, der Radstation und der Bushaltestellen ist dabei jederzeit sicher gestellt.

zu 2.2:

Das Gesamtkonzept Hauptbahnhof Münster besteht aus zwei Teilen, der West- und der Ostseite (vgl. Vorlage V/0543/2013). Entsprechend dem Beschluss des Rates vom 25.09.2013 soll das Vorhaben auf der Ostseite ohne Beteiligung der Stadt Münster oder ihrer Tochtergesellschaften stattfinden. Die Stadt soll hier aber die Rolle des Vermittlers und Koordinators übernehmen. Gemeinsam mit der DB AG wird daher vorgeschlagen, die weitere Entwicklung der Ostseite des Hauptbahnhofes im Rahmen eines Investorenwettbewerbs durchzuführen. Dazu haben sich beide Partner verständigt und wollen dieses Verfahren im Jahr 2014 mit dem Ziel ausloben, eine Baufertigstellung bis zum Jahr 2018 zu erreichen. Die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW (BEG) konnte als Moderator und Koordinator für das anstehende Verfahren gewonnen werden. Aufgrund der landesweiten Erfahrungen der BEG mit der Aktivierung von ehemaligen Bahnliegenschaften sehen beide Partner hierin eine qualifizierte und zielführende Unterstützung.

Die derzeitigen Eigentumsverhältnisse ergeben in etwa einen hälftigen Flächenanteil für DB S&S und die Stadt Münster. Zur zielgerichteten Entwicklung der Hauptbahnhof-Ostseite haben sich beide Partner darauf verständigt, ihre jeweiligen Grundstücksanteile in das gemeinsame Investorenverfahren einzubringen. Derzeit erfolgen in Zusammenarbeit mit der BEG die weitergehenden Absprachen und gemeinsamen Festlegungen der Ausschreibungsdetails. Entsprechend dem Flächenschlüssel werden bei erfolgreichem Abschluss beide Partner in etwa den gleichen Betrag erlösen können.

Die städtebauliche Entwicklung wird sich dabei im Wesentlichen am bereits bekannten Funktionskonzept orientieren, die planungsrechtliche Zulässigkeit soll auf der Basis des vorhandenen einfachen Bebauungsplanes Nr. 356 unter der Maßgabe des Einfügungsgebotes gem. §34 BauGB erfolgen. Die o.g. Anforderungen auf Basis des Funktionskonzeptes werden dabei im Rahmen der Auslobung schriftlich fixiert und nach Auswahl des Investors im Wettbewerbsverfahren mit diesem vertraglich geregelt. Beide Partner stimmen überein, dass die Regelungen des Städtebaulichen Vertrages zur Ostseite (vgl. Punkt 2.1 dieser Vorlage) dem Investor verbindlich auferlegt werden sollen.

Die Partner werden den Investor verpflichten, die Baumaßnahme Gebäude Ostseite gemäß den bereits erwähnten – und für den Gebäudeteil Westseite in den Planunterlagen berücksichtigten –

städtebaulichen, stadtgestalterischen und architektonischen Vorgaben zu erstellen. Der städtebauliche Vertrag enthält deshalb nur eine grundsätzliche Konzepteinigung und begründet noch keine liegenschaftsrechtliche Verpflichtung. Beide Parteien verpflichten sich, durch gesonderten notariell abzuschließenden Vertrag eine liegenschaftliche Einigung herbeizuführen.

Die wesentlichen Anforderungen gem. Funktionskonzept (vgl. Anlage 5) sind:

- Projektfläche ca. 7.800 m²,
- Städtebauliches Konzept gemäß Vorlage V/0543/2013, insbes. Vorplatzgestaltung mit Ein- und Ausfahrt, direkte Zugänge zu den Personentunneln, Anforderungen zur städtebaulichen Qualität,
- mindestens vier Geschosse,
- überdachter Anlieferhof (Ver- und Entsorgungseinrichtung) ca. 650 m²; in das zukünftige Gebäude integriert, zzgl. Freifläche,
- Berücksichtigung der zwingend notwendigen Stellplatzanzahl für DB-Servicefahrzeuge,
- Stellplätze für Fernreisebusse und Schienenersatzverkehr,
- Vorfahrten für Kiss&Ride und für Taxen,
- Kurzzeitstellplätze in ausreichender Anzahl und
- Fahrradparkhaus mit mindestens 2.000 Stellplätzen.

Kann aus dem Investorenverfahren zu den im Städtebaulichen Vertrag genannten Rahmenbedingungen kein Investor gefunden werden, verpflichten sich beide Partner zu einer gemeinsamen kooperativen Lösungsfindung.

zu 2.3:

Zwischen den Partnern DB S&S und Stadt Münster besteht Einigkeit, dass die Erarbeitung, Durchführung und Überwachung der Baustellenlogistik von Fachleuten mit Fachkenntnis und Erfahrung für Baustellen übernommen wird. Die DB S&S erarbeitet zur reibungslosen Abwicklung der Bauarbeiten in Abstimmung mit den Fachabteilungen der Stadt Münster ein Baustellenabwicklungs- und verkehrskonzept einschl. Reisendenführung.

Sollten während der Bauzeit Anpassungen erforderlich sein, stimmen sich die Vertragsparteien hierüber gemeinsam mit den Fachleuten und mit Rücksicht auf eine störungsfreie Baustellenorganisation und einen baumaßnahmenbeeinflussten Bahnhofs- sowie Umfeldverkehr einvernehmlich ab. Die Beauftragung der Fachleute obliegt der DB S&S in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten. Die Maßnahmen am Empfangsgebäude Westseite werden von der DB S&S so organisiert und durchgeführt, dass eine parallele bauliche Realisierung mit den Maßnahmen auf der Ostseite ab dem Jahr 2016 nicht ausgeschlossen ist. Die Kosten einer speziellen Baustellenabwicklung für das Bauvorhaben Ostseite trägt der Investor.

Das Baustellenlogistik- und verkehrskonzept befindet sich noch in der Abstimmungsphase und wird dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft in seiner Sitzung am 06.02.2013 vorgestellt.

zu 3.:

Für die Realisierung der Teilmaßnahme Neu- und Umbau des Empfangsgebäudes Münster Hauptbahnhof Westseite gewährt die Stadt der DB S&S auf der Grundlage der abgestimmten Planunterlagen und zur Sicherung des städtebaulichen Mehrwertes mit dem Ziel einer weiteren Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs – entsprechend der Beschlussvorlage vom 06.04.2011, V/0159/2011/1- als Pauschalbetrag eine Finanzierungsbeteiligung für Bau- und Planungskosten in Höhe von 5,0 Mio. Euro.

Eine Überzahlung durch die Stadt ist ausgeschlossen. Die Kosten der Maßnahme Empfangsgebäude Westseite für die DB S&S betragen zum Planungs- und Preisstand 01.10.2013 einschließlich Planungskosten laut Angaben der DB S&S rund 36,8 Mio. EUR. Die Kosten für das Gebäude Ostseite und die Vorplätze auf der West- und Ostseite sind noch nicht bezifferbar. Die DB S&S dokumentiert der Stadt die Gesamtfinanzierung des von ihr zu realisierenden Gesamtprojekts spä-

testens einen Monat nach Wirksamkeit des Städtebaulichen Vertrages, die endgültigen Gesamtkosten der Maßnahme werden nach kaufmännischem Abschluss ermittelt. Zur Kostenmasse gehören neben den reinen Bau- und Planungskosten sämtliche Aufwendungen im direkten Zusammenhang mit der Maßnahme, incl. der Kosten und Gebühren für Anweisungen, Bauüberwachung, Sicherheitskoordinatoren, Haftpflichtversicherungen, Genehmigungsgebühren (EBA), Gutachterkosten und Umsatzsteuer.

Die DB S&S weist der Stadt durch technische Fertigstellungsmeldung oder Inbetriebnahmegeheimung nach, dass der Umbau des Empfangsgebäudes Westseite entsprechend den vertraglich vereinbarten Bauunterlagen erfolgt ist und somit die vereinbarten städtebaulichen Mehrwerte realisiert worden sind. Des Weiteren weist die DB S&S der Stadt nach, dass die Kosten der Infrastrukturmaßnahme höher sind als die Finanzierungsbeteiligung der Stadt sowie die von der DB S&S in Anspruch genommenen Bundes- und Landesmittel. Die erhaltenen Bundes- und Landesmittel legt DB S&S in diesem Nachweis offen. Unter diesen Voraussetzungen ist eine Überzahlung ausgeschlossen.

Die DB S&S benötigt von Seiten der Stadt eine Zusage, dass die gem. Ratsbeschluss bereitgestellten Mittel in Höhe von 5,0 Mio. Euro auch in zwei Raten angefordert werden können, um den Projektablauf nicht zu gefährden und die Notwendigkeit von Vorfinanzierungen weitestgehend zu vermeiden. Auf diese Weise könnten erhebliche Mehrkosten vermieden werden. Außerdem wäre die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes gewährleistet. Die Zahlung der ersten Rate erfolgt in diesem Fall nach erfolgreichem Abschluss der Rückbauarbeiten, die zweite Rate nach Gesamtfertigstellung. Insofern ist der geltende Beschluss des Rates (vgl. o.g. Vorlage) dahingehend anzupassen, dass eine ratierliche Zahlung grundsätzlich möglich wäre.

Der Rat hat in seiner Sitzung am 25.09.2013 die Vorlage V/0543/2013 der Verwaltung dahingehend ergänzt, dass bezogen auf die Hauptbahnhof-Ostseite Erwerb und Errichtung nicht durch Stadt, städtische Gesellschaften oder deren Tochtergesellschaften erfolgen soll. Durch das unter Punkt 2.2 dieser Vorlage vorgestellte Investorenverfahren wird diese Vorgabe entsprechend umgesetzt. DB S&S und Stadt werden gemeinsam mit der BEG im Jahr 2014 das Verfahren durchführen, anschließend wird den Gremien über die Ergebnisse berichtet.

Weiterhin wurde die DB AG mit dem neuen Beschlusspunkt 3 (a) (vgl. Anlage 1, Niederschrift Rat) aufgefordert, sich für eine zeitnahe Umsetzung des Gesamtkonzeptes (Neubau West- und Ostseite) einzusetzen und in diesem Sinne die erforderlichen Verträge mit der Stadt neu zu gestalten. Diese Vorgabe ist in von der DB S&S aufgenommen und entsprechend im vorgelegten Rahmenplan (vgl. Anlage 4) und im Entwurf zum Städtebaulichen Vertrag berücksichtigt worden. Entsprechend dem neuen Beschlusspunkt 3 (b) (vgl. Anlage 1, Niederschrift Rat) erwartet der Rat der Stadt Münster von der DB AG ein Baustellenkonzept, das die Interessen der Bahnreisenden und der Bürgerschaft an einer möglichst reibungslosen Erreichbarkeit der Verkehrsstation berücksichtigt. Diesem Punkt wird mit dem Beschlusspunkt 2.3 dieser Vorlage entsprechend Rechnung getragen und das endgültig abgestimmte Baustellenlogistik- und verkehrskonzept dem ASSVW am 06.02.2014 zur Kenntnis gegeben.

zu 4.:

Der Ratsantrag A-R/0049/2013 von Bündnis 90/Die Grünen/GAL (vgl. Anlage 2) wird entsprechend der Entscheidung des Rates (Verweis an den ASSVW) in das weitere Planungs- und Bauverfahren mit einbezogen.

Der Beschlusspunkt 1 dieses Antrages ist im Wesentlichen im vorgelegten Entwurf der DB bereits bearbeitet. Ein Vorspringen des Empfangsgebäudes in den öffentlichen Raum wurde in den bisherigen Abstimmungen und Präsentationen in den politischen Gremien akzeptiert. Dadurch kann der geforderte öffentliche Raum innerhalb des Gebäudes großzügiger ausfallen und dort für das gewünschte Raumgefühl sorgen. In diesem Zusammenhang wird eine weitere Einengung durch z.B. Einbauten oder Außengastronomie in diesem Bereich nicht akzeptiert und im weiteren Planungsverfahren noch durch die DB S&S überarbeitet. Außengastronomie ist grundsätzlich denkbar, jedoch nur an den Stellen, die dafür aufgrund der Vorplatzgestaltung auch geeignet scheinen. Unter

diesen Voraussetzungen ist sicher gestellt, dass ein ausreichender, allen Funktionen entsprechender öffentlicher Raum für die Reisenden und Passanten zur Verfügung steht.

Die Punkte 2.1 bis 2.5 des Beschlusspunktes 2 des Antrages sind alle im Entwurf der DB bzw. im Funktionskonzept der Stadt Münster bereits berücksichtigt. Die verkehrliche Schwerpunktsetzung erfolgte bereits im Rahmen der Vorlage V/0543/2013 am 25.09.2013. Danach werden zukünftig auf beiden Seiten des Bahnhofes etwa gleichrangig Taxenstellplätze angeboten, da aufgrund der unterschiedlichen Ziele im Stadtgebiet der Kunde an beiden Seiten des Bahnhofes Taxenstellplätze erwartet.

Derzeit wird geprüft, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen die Anzahl der Stellplätze in der neuen Fahrradstation auf 3000 erhöht werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Erhöhung der Stellplatzzahl Auswirkungen auf die Baukosten (z.B. durch eine weitere Ebene) und/oder die Mieteinnahmen (z.B. durch erhöhten Flächenbedarf im Erdgeschoss) hat. Das Prüfergebnis wird in das Investorenverfahren zur Ostseite einfließen.

Entsprechend dem Funktionskonzept (vgl. Vorlage V/0543/2013) wurden gegenüber dem heutigen Stand die Anzahl der Haltepositionen für Fernreisebusse und Schienenersatzverkehr verdoppelt. Eine nochmalige Ausweitung ist nur noch zu Lasten anderer Funktionen oder zu Lasten der angrenzenden öffentlichen Grünfläche denkbar.

Die Verbesserung der städtebaulichen Verbindung zwischen Altstadt/Hauptbahnhof/Hansaviertel bzw. Hafenviertel ist zentraler Bestandteil des bisherigen Planungskonzeptes der Stadt Münster. Entsprechend der Formulierung städtebaulicher Mehrwerte ist dieser Aspekt bereits von Anfang an Bestandteil der Entwurfsplanungen der DB und des Funktionskonzeptes der Stadt.

Die Anforderungen aus dem Beschlusspunkt 3 des Antrages sind erfüllt, da die DB S&S sich verpflichtet (vgl. Punkt 2.1 dieser Vorlage) hat, ihre Baumaßnahme entsprechend der mit der Stadt abgestimmten städtebaulichen, stadtgestalterischen und architektonischen Qualität und Gestaltungsanforderung, wie sie sich aus der Beschlussvorlage an den Rat der Stadt Münster vom 06.04.2011, V/0159/2011/1.Erg. und der ergänzenden Beschlussvorlage an den Rat der Stadt Münster vom 25.09.2013, V/0543/2013 ergibt, zu realisieren.

I.V.

Gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage 1: Auszug aus der Niederschrift des Rates zur Vorlage V/0543/2013

Anlage 2: Antrag an den Rat Nr. A-R/0049/2013

Anlage 3: Entwürfe Empfangsgebäude Westseite (Stand der Präsentation vom 19.09.2013)

Anlage 4: Entwurf Rahmenterminplan der DB Station & Service AG

Anlage 5: Funktionskonzept Hauptbahnhof-Ostseite der Vorlage V/0543/2013