

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0593/2015
Auskunft erteilt: Herr Thiel, Herr Böhme, Herr Grimm
Ruf: 492 61 80, 492 6156, 492 6600
E-Mail: Thiel@stadt-muenster.de Boehme@stadt-muenster.de Grimm@stadt-muenster.de
Datum: 09.11.2015

Betrifft

Bahnhofsvorplatz Westseite - Neugestaltung Berliner Platz, Planungs- und Baubeschluss

Beratungsfolge

17.11.2015	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
17.11.2015	Kommission z. Förderung d. Inklusion v. Menschen m. Behinderungen	Anhörung
26.11.2015	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
02.12.2015	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
09.12.2015	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
16.12.2015	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat stimmt
 - 1.1. dem vorgelegten Gestaltungskonzept (vgl. Anlage 1) für den Bereich Berliner Platz - vor dem neuen Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG - zu.
 - 1.2. einer Aufhebung der Durchfahrtmöglichkeit im Hamburger Tunnel für motorisierte Kraftfahrzeuge zu.
 - 1.3. dem Ausbau des Bahnhofsvorplatzes, der Bahnhofstraße im Abschnitt von der Herwarthstraße bis zur Urbanstraße und dem Bereich von der Bahnhofstraße bis zum Hamburger Tunnel auf der Grundlage der Ausbauplanung "Planung Ausbaubereich für Baubeschluss" (Anlage 2) vom 25.09.2015 zu. Der Baubeschluss bezieht sich auf die in diesem Plan farblich dargestellten Flächen. Der Baubeschluss steht unter dem Vorbehalt, dass die Beschlusspunkte 4.1 oder 4.2 bis zum Baubeginn vertraglich geregelt sind.
 - 1.4. zu, dass die vertragliche Verpflichtung der Deutschen Bahn AG zum Ersatz gefälltter Bäume im Zuge der Baumaßnahme an anderer Stelle erfüllt werden muss.
2. Der Rat nimmt zur Kenntnis,
 - 2.1. dass entsprechend den bisherigen Entscheidungen zum Gesamtkonzept „Hauptbahnhof Münster“, bestehend aus den Teilen West- und Ostseite, eine Bahnhofsvorfahrt für Reisende und Kunden nur noch über eine entsprechende Einrichtung auf der Ostseite möglich ist.
 - 2.2. dass zukünftig auf beiden Bahnhofsseiten eine eigene Taxenvorfahrt - mit einem Schwerpunkt auf der Westseite - eingerichtet wird. Im Zuge dieser Entscheidung wird die vorhandene Taxenvorfahrt auf der Westseite baulich und funktional optimiert.

- 2.3. dass mit dem vorgelegten Gestaltungskonzept die Anforderungen im Hinblick auf eine barrierefreie Erschließung und Orientierung für den Bereich Berliner Platz vor dem neuen Empfangsgebäude erfüllt werden.
3. Der Rat beauftragt die Verwaltung,
- 3.1. in Zusammenhang mit dem vorgestellten Gestaltungskonzept das freie Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum neu zu ordnen und dem Bedarf entsprechende, verbindliche Abstellbereiche auszuweisen.
- 3.2. in Zusammenhang mit der Neuausweisung von Flucht- und Rettungswegen vor den Gebäuden ein Überwachungs- und Ordnungskonzept zu entwickeln, das es ermöglicht, die abgestellten Fahrräder umzusetzen, sofern diese behindernd abgestellt werden.
- 3.3. in Zusammenhang mit der Radverkehrsverbindung Altstadt - Ostviertel über die Windthorststraße und den Hamburger Tunnel eine weitere Radwegeverbindung über die Herwarthstraße zu attraktivieren und Möglichkeiten für ihre Realisierung aufzuzeigen.
4. Der Rat ermächtigt die Verwaltung,
- 4.1. mit der Deutschen Bahn Station & Service AG, als Eigentümerin einer Teilfläche des Bahnhofsvorplatzes, vertragliche Vereinbarungen zur Unterhaltung, Nutzung und Verkehrssicherung der Teilfläche zu treffen. Die Fläche ist anschließend öffentlich zu widmen.
- 4.2. mit der Deutschen Bahn Station & Service AG optional auch über den Ankauf der Teilfläche des Bahnhofsvorplatzes zu verhandeln und diese dann - entsprechend ihrer Zweckbestimmung als öffentliche Verkehrsfläche - auch anzukaufen.
5. Die Anregung Nr. 2015-00058 gemäß § 24 GO NRW (vgl. Anlage 3) und der Antrag A-M/0009/2011 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL in der Bezirksvertretung Münster-Mitte (vgl. Anlage 4) sind damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für den gesamten Umbaubereich Kosten in Höhe von insgesamt ca. 1.600.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 417.000 € (Städtebauförderung gem. Aussage im Stadterneuerungsprogramm 2015) für den westlichen Bahnhofsvorplatz und Teilbereiche des Grünstreifens und von ca. 180.000 € (FöRiKom-Stra) für die östlichen Busspuren in der Bahnhofstraße im Bereich Windthorststraße bis Urbanstraße. Zusätzliche Folgekosten fallen nicht an, da es sich um Ersatzinvestitionen handelt.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Investitionsmaßnahme	4009	Bahnhofstr/Berliner Platz/Umfeld Bahnhof			Im HH-Plan-Entwurf 2016 veranschlagt
Auszahlungen			2016 2017 2018	600.000 350.000 650.000	500.000 500.000 0
Einzahlungen			2017 2018	417.000 180.000	40.700 Stadt-erneuerungs-programm 2015 40.000 FöRi-Kom-Stra
Saldo				1.003.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2016 bei der o. g. Produktgruppe, wie unter Bemerkungen dargestellt, veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2016 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Für den die Veranschlagung übersteigenden Betrag von 600.000 € wird ein entsprechendes Veränderungsblatt gefertigt, welches ebenfalls die höheren Einzahlungen berücksichtigt.

Begründung:

Zu 1:

Historie:

Die Neugestaltung des Umfeldes des Hauptbahnhofes ist seit Jahren ein Anliegen der Stadt Münster. Mit dem Bau der Radstation in den Jahren 1997 bis 1999 und der sich daran anschließenden Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Berliner Platz / Bahnhofstraße) in bislang drei Bauabschnitten konnte bereits eine wesentliche Verbesserung der Situation im Bahnhofsviertel erreicht werden.

Der verkehrstechnische Entwurf aus dem Jahr 2000 gibt die Aufteilung in Gehwege, Platzbereiche, Busfahr- und Bushaltespuren, Grünstreifen und Fahrbahnen für den Individualverkehr vor. Kombiniert mit der jeweiligen Busspur ist eine Radwegeführung in beiden Richtungen eingerichtet worden.

Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes folgt grundsätzlich den Ergebnissen aus dem Wettbewerb zum Bahnhofsvorplatz und setzt die entwurfsleitenden Gestaltungsprinzipien des Siegerentwurfes der Architekten Brandt & Böttcher unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen um. Diese sehen die Gestaltung mit Betonsteinplatten im Kreuzfugenverband, gegliedert durch Bänder mit dunklem Natursteinpflaster, vor. Ebenfalls aus dem Wettbewerb entstanden sind die Gestaltung der Buswartehallen und der Eingangsbauwerke zur Radstation sowie die große transparente Überdachung der Radstation.

In Zusammenarbeit mit der Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) Bahnhofsviertel Münster e.V. konnten weitere positive Akzente im Bereich Beleuchtung (Lichtstelen Bahnhofstraße) und Kunst im öffentlichen Raum (Gestaltung der Schaltschränke) geschaffen werden.

Der vierte Bauabschnitt im unmittelbaren Bereich vor dem Empfangsgebäude des Münsteraner Hauptbahnhofes ist bislang nicht umgestaltet worden, da in Absprache mit der Deutschen Bahn AG zuerst das neue Empfangsgebäude realisiert werden soll.

Beschreibung des Entwurfes:

Das vorgelegte Gestaltungskonzept orientiert sich am bereits ausgebauten Zustand, basierend auf den damaligen Gestaltungsideen für den gesamten Bahnhofsvorplatz (Berliner Platz / Bahnhofstraße), die im Zusammenhang mit der Fahrradstation entwickelt wurden und berücksichtigt die bisherigen Entscheidungen zur Verkehrsführung sowie zum Verkehrskonzept und entwickelt diese weiter.

Die Flächen vor dem neuen Empfangsgebäude, sowie die Flächen vor den Gebäuden Bahnhofstraße Nr. 11, Nr. 19 und Berliner Platz Nr. 21 bis Nr. 37. (Bauabschnitt 4) werden neu gestaltet. Die Pflasterung des Gehweges besteht aus rechteckigen Feldern, die mit grauen 24 / 24-er Gehwegplatten im Kreuzfugenverband verlegt sind. Streifen aus dunklem Natursteinkleinpflaster gliedern und unterteilen diese Flächen. Zwischen Empfangsgebäude des Bahnhofes und der Fahrbahn ist der Gehweg in drei zur Gebäudefront parallel verlaufende Bereiche gegliedert.

Der etwa 4 m breite, parallel an der Gebäudefront unter dem neuen Vordach verlaufende Bereich ist für Besucher des Empfangsgebäudes und der Ladenlokale (zusätzliche Ein- und Ausgänge) gedacht und kann in noch festzulegenden Teilbereichen für Außengastronomie vorgesehen werden.

In dem mittleren Bereich ist eine Bewegungszone vorgesehen, die den Fußgängerströmen vor dem Gebäude vorbehalten ist. Hier ist auch die neue Straßenbeleuchtung vorgesehen sowie Bänke zum Verweilen, Fahrgastinformationsvitрины der Stadtwerke und Mülleimer. Das die Schaltschränke umgebende Kunstwerk „Lampertswalde“ des Künstler Tobias Rehberger wird in das Freiraumkonzept integriert.

Der äußere Bereich schließt mit einem Bordstein zur Busspur ab. Dort stehen vier Buswartehallen mit je einer Fahrgastinformationsstele. Die Wartehallen Typ „Böttcher“ entsprechen den heutigen im Bereich Berliner Platz vorhanden drei Hallen. Eine weitere Wartehalle muss neu erstellt werden. Die Haltestellen werden behindertengerecht mit Bodenindikatoren und einem 16 cm weißen Hochbord ausgebaut. Der Hochbord wird vor dem Gebäude Bahnhofstraße Nr. 19 für Laden- und Lieferzwecke an einer Stelle abgesenkt. Ein Befahren des Vorplatzes durch Lieferfahrzeuge oder andere Fahrzeuge ist zukünftig nicht mehr vorgesehen.

Auf die Pflanzung von Bäumen wird im neu anzulegenden Grünstreifen verzichtet und dieser dem Ausbaustandard des vorhandenen Grünstreifens im Bereich der Radstation angepasst. Auch dieser Grünstreifen erhält eine Heckenpflanzung mit einem integrierten Zaun um das ungewollte Queren der Fahrbahn in diesem Bereich auszuschließen.

Das Zielkonzept für den Kfz-Verkehr im Bereich Berliner Platz und Hamburger Tunnel sieht eine dauerhafte Schließung des Hamburger Tunnels für den Kfz-Verkehr vor, so dass zukünftig eine Nutzung nur noch für Fußgänger und Fahrradfahrer vorgesehen ist.

Im Bereich der Zufahrt zum Hamburger Tunnel wird der Kfz-Verkehr auf die Taxen, die Nutzer der Behindertenstellplätze und soweit erforderlich den Anliegerverkehr (Post) reduziert und die vier Stellplätze vor der Post aufgegeben. Der übrige Kfz-Verkehr wird durch die bauliche Umgestaltung der Platzfläche und die veränderte Ausbildung der Bordführung zukünftig in die (Kleine) Bahnhofstraße gelenkt.

Zwischen dem Empfangsgebäude, der Gastronomie und dem Einfahrtsbereich des Hamburger Tunnels öffnet sich ein kleiner Platz auf dem sowohl eine Bestuhlung für Außengastronomie als auch öffentliche Bänke zum Verweilen einladen. Die Bestuhlung des Platzes wird so angeordnet, dass ein Befahren und Beparken der Fläche möglichst verhindert wird.

Das Gestaltungsprinzip der Pflasterung wird - wie im Umfeld der Radstation und vor dem Empfangsgebäude - aufgenommen, so dass der vorhandene Platz um eine neue Aufenthaltsfläche erweitert wird.

Der Um- und Ausbau des Hamburger Tunnels ist nicht Bestandteil dieser Vorlage. Der Hamburger Tunnel soll nach Beendigung der Baumaßnahmen zum Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG in Zusammenhang mit der anstehenden Neugestaltung der Platzflächen auf der Ostseite des Hauptbahnhofes (Bremer Platz) ebenfalls neu gestaltet werden.

Dazu ist vorgesehen, die Bodenfläche nach Beendigung der Kanalbauarbeiten gestalterisch aufzuwerten und niveaugleich auszubauen. In der Nutzung wird der Tunneldurchgang weiterhin ausschließlich den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Eine Lichtinszenierung, ggf. in Zusammenarbeit mit der ISG Bahnhofsviertel, soll ergänzend zu der Funktionsbeleuchtung einen attraktiven Durchgang durch den Tunnel schaffen.

Der Um- und Ausbau der Windthorststraße ist nicht Bestandteil dieser Vorlage. Gleichwohl ist in Zusammenhang mit den Ergebnissen aus der Mehrfachbeauftragung eine klare Definition der Schnittstellen erforderlich, so dass eine mögliche Neugestaltung der Windthorststraße durch die abschließende Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes nicht behindert wird. Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird auch die Querung der Bahnhofstraße den funktionalen Erfor-

dernissen angepasst. Den Belangen des Fuß- und Radverkehrs ist in den Planungen Rechnung zu tragen

Bauliche Umsetzung:

Vorplatz/Haltestellen

Die Pflasterung des Gehweges besteht aus rechteckigen Feldern, die mit grauen 24 / 24-er Gehwegplatten im Kreuzfugenverband verlegt sind und durch Streifen aus dunklem Natursteinkleinpflaster gegliedert und unterteilt werden. Für das Blindenleitsystem werden statt des Kleinpflasters in die Lisenen 30 / 30-er anthrazitfarbene Rippenplatten eingebaut. In Höhe der Zugänge zu den Haltestellen werden Aufmerksamkeitsfelder aus Noppenplatten vorgesehen.

Die Haltestellen werden mit einem 16 cm Niederflurbusbord und einem Leitsystem ausgestattet.

Querung Bahnhofstraße

Im Bereich der signalisierten Querungsstelle werden in den Mittelinseln die Pflasterstreifen von der Windthorststraße aufgenommen. Im nördlichen Teil der Querung wird in die Streifen das Blindenleitsystem integriert. Dieser Bereich wird als gesicherte Querung ausgebaut.

Rad-/Busspuren

Die Rad-/Busspur im Bereich Bussteig D ist bereits als Betonfahrbahn ausgebaut worden. Die Rad-/Busspuren im Bereich der Bussteige A, B und C werden im Rahmen der Neugestaltung ebenfalls in Beton ausgebaut.

Fahrradabstellen

Zum geordneten Abstellen der Fahrräder werden auf den bereits fertig gestellten Platzflächen entsprechende Bereiche ausgewiesen und durch Markierungsnägel und Piktogramme beschildert. Ergänzend werden im Bereich der (Kleinen) Bahnhofstraße, in der ehemaligen Taxennachrückspur, weitere kostenfreie Fahrradstände in doppelstöckiger Ausführung eingerichtet.

Taxenvorfahrt

Die Taxenvorfahrt muss für einen funktional unabhängigen Bring- und Holvorgang um 1,00m zu Lasten des westlichen Gehweges verbreitert werden. Die Zufahrt von der kleinen Bahnhofstraße und die Vorfahrt werden in Asphalt ausgebaut.

Platzfläche Sparda-Bank / Post

Auf der Platzfläche in Höhe Sparda-Bank / Post wird das Gestaltungskonzept der Vorplatzfläche weitergeführt. Mit der Aufstellung von Anlehnbügen soll das Abstellen der Fahrräder neu geordnet werden.

In Höhe des Zugangs zum Fahrradparkhaus werden zwei Behindertenstellplätze durch Markierung und Beschilderung möglich nah zum Haupteingang positioniert.

Ausschreibung / Bau

Die Ausschreibung, Vergabe und der Bau erfolgen in Abstimmung mit dem Bauzeitenplan der Deutschen Bahn AG. Es wird angestrebt, dass die Baudurchführung des Bahnhofvorplatzes unter Voraussetzung eines freien Baufeldes und einer konfliktfreien Abwicklung der Baustellenverkehre mit Bezug auf die Hochbautätigkeiten des neuen Empfangsgebäudes Anfang 2017 abgeschlossen ist. Die Baudurchführung zwischen Bahnhofstraße und Hamburger Tunnel und der Bahnhofstraße wird unmittelbar hieran anschließen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sind keine Leitungsverlegungen von Versorgungsunternehmen geplant.

Die Verkehrsregelung während der Bauzeit erfolgt in Abstimmung mit dem Ordnungsamt.

Beiträge Dritter/Zuschüsse

Für die Baumaßnahmen im Bereich der Bahnhofstraße, des Bahnhofvorplatzes und dem Bereich zwischen Bahnhofstraße und Hamburger Tunnel werden keine Anliegerbeiträge nach KAG erhoben.

Für den Umbau des Bahnhofvorplatzes wurden Zuwendungen nach den Richtlinien Städtebauförderung beantragt und mit Veröffentlichung des Stadterneuerungsprogramms 2015 bewilligt. Bei einer Höhe der Gesamtbaukosten (förderfähige Kosten gem. Richtlinien Städtebauförderung) von ca. 600.000 € im Jahr 2016 werden Zuschüsse von 417.000 € gezahlt.

Die Baukosten für Maßnahmen im Bereich der Bahnhofstraße belaufen sich auf ca. 650.000 € im Jahr 2018. Für die Arbeiten in den östlichen Busspuren wurden Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (FöRiKom-Stra) von ca. 180.000 € bewilligt.

Für den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Hamburger Tunnel fallen Baukosten von ca. 350.000 € an, hier werden keine Zuwendungen gezahlt.

Zu 2:

Entsprechend den bisherigen Entscheidungen (vgl. Vorlage V/0894/2013 und Vorlage V/0543/2013) zum Hauptbahnhof Münster West- und Ostseite, werden beide Teilbereiche eigenständig mit Hochbauten entwickelt. Die jeweiligen Vorplatzflächen wurden / werden in Zusammenhang mit der neuen Bebauung, ihren zukünftigen Funktionen entsprechend, neu gestaltet.

Dabei ist festgelegt worden, dass die Ostseite des Hauptbahnhofes zukünftig als zentrale Vorfahrt für den Hauptbahnhof ausgebaut wird und neben der Kiss & Ride Vorfahrt auch eine Vorfahrt für den motorisierten Individualverkehr sowie bewirtschaftete Kurzzeitstellplätze aufweisen wird.

In Absprache mit der Taxen-Zentrale Münster wird es zukünftig zwei gleichrangige Taxenvorfahrten auf der West- und Ostseite geben. Auf der Westseite wird die Taxenvorfahrt im Zuge der Neugestaltungsmaßnahmen optimiert und bietet zukünftig etwa 30 wartenden Fahrzeugen Platz. Die Vorfahrt ist ausschließlich für ankommende und abfahrende Taxen vorgesehen, so dass Störungen durch Individualverkehr ausgeschlossen werden.

Auf die Nachrückplätze in der kleinen Bahnhofstraße kann dann verzichtet und diesen eine andere Nutzung zugewiesen werden. Die verbreiterte Vorfahrt stellt sicher, dass Taxen die Fahrgäste zum Bahnhof bringen, an den dort wartenden Taxen vorbei fahren und die Fahrgäste östlich der Radstation aussteigen lassen können. Für die Verbreiterung wird der Gehweg zwischen Taxenvorfahrt und Radstation auf 2,50 m reduziert.

Westlich der Taxenzufahrt werden zwei Behindertenstellplätze auf der Platzfläche und damit näher zum Haupteingang und ohne zusätzlichen Querungsbedarf eingerichtet. Ein weiterer Behindertenstellplatz befindet sich vor dem Gebäude Berliner Platz 39.

Erhöhte Anforderungen an die Barrierefreiheit (EU –Richtlinien zur Behindertengleichstellung) bedingen, die ursprüngliche Entwurfsidee in dieser Hinsicht – bei Beibehaltung des Grundprinzips - anzupassen. Ein Blindenleitsystem mit Bodenindikatoren soll in die Gestaltung der Pflasterfläche integriert werden.

Die Planung für die Neugestaltung des Vorplatzes wurde der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) in der Arbeitsgruppe Stadtplanung und Verkehr (AG 5 der KIB) am 26.05.2015 vorgestellt.

Das Blindenleitsystem, welches die Deutsche Bahn AG im Empfangsgebäude einbauen und verwenden wird, wird durch die Stadt Münster auf dem Bahnhofsvorplatz in gleicher Weise fortgesetzt werden und eine direkte unterbrechungsfreie Führung ermöglichen. Orientierungsfelder sind dabei je nach Bedarf vorgesehen.

Baulich wird dabei anstatt des dunklen Kleinpflasterstreifens, der die rechteckigen Felder aus Gehwegplatten begrenzt, ein taktiler Streifen aus 30 / 30-er anthrazitfarbenen Rippenplatten im Abstand von ca. 4 m parallel zur Gebäudefront als Leitstreifen für Menschen mit Sehschwächen dienen. Farblich passt er sich dem Material des Kleinpflasters an. Für sehbehinderte Menschen ist der Kontrast von dem anthrazitfarbenen Material zu den hellgrauen Gehwegplatten gegeben. In Höhe der jeweiligen Buswartehallen zweigt ein taktiler Streifen ab und führt über ein Orientierungsfeld im rechten Winkel bis zur Haltestelle.

Aus dem Haupteingang kommend, wird der Leitstreifen über ein Orientierungsfeld einerseits in Richtung Windthorststraße gerade bis zur Ampel fortgeführt, andererseits in Richtung Taxivorfahrt und Radstation und knüpft dann jeweils an das bestehende Leitsystem an.

Für Menschen mit Sehschwächen kann das Auffinden der Haltestellen im Vorfeld durch ein Tastmodell, ähnlich der im Stadtgebiet vorhandenen, zusätzlich erleichtert werden. Es könnte im Ausgangsbereich des Empfangsgebäudes (ggf. in Kombination mit weiteren Informationselementen) stehen und durch Sponsoren finanziert werden.

Die bereits fertig gestellten Bereiche (erster bis dritter Bauabschnitt) des Bahnhofsvorplatzes (Berliner Platz / Bahnhofstraße) sind entsprechend dem damaligen Stand gestaltet und ausgebaut worden. Das dort vorhandene Leitsystem für Menschen mit Behinderungen kann grundsätzlich weiter verwendet werden, das neu vorgesehene Leitsystem schließt an das alte System an.

Im Rahmen einer einheitlichen Gestaltung des gesamten Bahnhofsvorplatzes ist zu überlegen, bei anstehenden Unterhaltungsarbeiten in den nächsten Jahren, das heute bereits vorhanden Leitsystem durch das neu taktile Leitsystem zu ersetzen. Gestalterisch und funktional sind alle Voraussetzungen dazu vorhanden. Die bereits vor rund zehn Jahren neu gestalteten Flächen des Berliner Platzes / der Bahnhofstraße können durch Anpassungs- und Umbaumaßnahmen auf den gleichen Standard gebracht werden. Die Anpassung ist aber nicht Bestandteil dieser Vorlage, dazu müssten ergänzende Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

Zu 3:

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden vor der Sparda-Bank / Post sowie im Bereich der kleinen Bahnhofstraße Fahrradstellplätze ausgewiesen, mit Fahrradbügeln ausgerüstet und im Platzraum entsprechend markiert. Zusätzlich kann die Fläche der bisherigen Nachrückspur der Taxen auf der kleinen Bahnhofstraße für die Aufstellung von doppelstöckigen Fahrradständern genutzt werden. Ergänzend ist in Absprache mit dem Betreiber der Radstation vorgesehen, auf dem Platz vor dem Eingang zur Radstation ein weiteres Serviceangebot für Radfahrer zu schaffen, z.B. zum Abstellen von Lastenfahrrädern, Leihfahrrädern oder für eine automatisierte 24-Stunden-Abstellmöglichkeit. Hierzu wird die Verwaltung mit dem Betreiber und dem Bauherrn WBI weitergehende Gespräche führen.

Um eine Behinderung durch abgestellte Fahrräder für Passanten möglichst einzudämmen sind Fahrradbügel oder Abstellmöglichkeiten in dem Bereich unmittelbar vor dem Empfangsgebäude nicht vorgesehen.

Die Flächen vor den Eingängen des neuen Gebäudes sowie entlang der jeweiligen Fassade müssen als Rettungswege und Zugangsbereiche für die Feuerwehr sowie als Evakuierungs- und Aufstellflächen weitgehend frei von jeglichen Einbauten oder abgestellten Fahrrädern gehalten werden. Diese Flächen werden entsprechend den rechtlichen Vorschriften in Abstimmung zu den Genehmigungsbehörden ausgeschildert und markiert.

Die Umgestaltung des Hamburger Tunnels und die Herausnahme des Kfz-Verkehrs stellt für die Radverkehrsverbindung zwischen der Altstadt / Innenstadt und dem Ost- und Hafenviertel eine erhebliche Aufwertung dar. Allerdings ist die gegenwärtige Führung zwischen Hamburger Tunnel und Windthorststraße über die Busspur und über die Querungsstelle in Höhe Windthorststraße aufgrund der Wartezeiten an den Signalanlagen wenig attraktiv und fahrradfreundlich. Vor Beginn der Baumaßnahme am Bahnhof wurde daher von Radfahrern häufig die Taxenvorfahrt als kurzer Verbindungsweg genutzt. Die Konfliktstellen zwischen Radfahrern und Fußgängern, insbesondere im Bereich der Querungsstelle, bedürfen daher einer dringenden Verbesserung.

Hierfür ist vorgesehen, die diagonale Fahrbeziehung über die Taxenvorfahrt durch die Aufstellung von Bänken und die Anordnung der Taxen zu unterbinden. Eine Aufgabe der Querung über die Bahnhofstraße ist nicht möglich, da darüber sowohl Radfahrer aus der östlichen Busspur in Richtung Windthorststraße, als auch Radfahrer aus der Windthorststraße in Richtung Servatiplatz geführt werden müssen. Allerdings wird die eigenständige Markierung von Radfurten in der Querung

der Bahnhofstraße aufgegeben und der Radfahrer muss sich zukünftig dem Fußgänger anpassen (Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme).

Eine wesentliche Verbesserung auf der o.a. Radverkehrsverbindung und eine Konfliktreduzierung im Querungsbereich vor dem Haupteingang zum Bahnhof kann aus Sicht der Verwaltung durch eine attraktive Alternativroute über die Herwarthstraße und Engelstraße und der damit einhergehenden Reduzierung des Radverkehrs auf dem östlichen Abschnitt der Windthorststraße erreicht werden. Die Prüfung, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen Konsequenzen eine diesbezüglich erforderliche Anpassung der Signalregelung in den Knotenpunkten möglich ist, ist noch nicht abgeschlossen.

Zu 4:

Im Städtebaulichen Vertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Münster zum Neubau des Empfangsgebäudes ist auch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in den Grundzügen geregelt.

Die direkt vor dem neuen Empfangsgebäude gelegene Grundstücksfläche befindet sich derzeit im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die Flächen rund um die Radstation (bis an die neue Gebäudekante) sind bereits im Eigentum der Stadt Münster. Dies gilt ebenso für die Gehwegflächen nördlich des neuen Empfangsgebäudes. Teile der Flächen vor der Sparda-Bank und der Post befinden sich ebenfalls im Eigentum der DB AG.

Für den Bereich der DB Flächen zwischen der Radstation, der Sparda-Bank und der Post hat die Stadt Münster im Jahr 1999 mit der DB AG einen Vertrag über die Gestaltung, Nutzung, Unterhaltung und Verkehrssicherung dieser Flächen geschlossen. Anschließend wurde diese Fläche öffentlich gewidmet. Eine gleichartige Vereinbarung soll nun auch für die Fläche vor dem Empfangsgebäude mit der DB AG auf der Grundlage der Vereinbarungen aus dem Städtebaulichen Vertrag getroffen werden.

Alternativ ist zu prüfen, ob die Stadt Münster zu vertretbaren Konditionen die Flächen der Deutschen Bahn erwerben kann.

Zu 5:

Die Anregung gemäß §24 GO NRW und der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL in der Bezirksvertretung Münster-Mitte zur Umgestaltung des Hamburger Tunnels sind damit erledigt.

I.V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1 – Gestaltungs- und Funktionsplan

Anlage 2 – Planung Ausbaubereich für Baubeschluss

Anlage 3 – Anregung Nr. 2015-00058 gemäß §24GO NRW

Anlage 4 – Antrag A-M/0009/2011