

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
<b>V/0360/2016</b>
Auskunft erteilt: Herr Thiel
Ruf: 492 61 80
E-Mail: Thiel@stadt-muenster.de
Datum: 07.06.2016

Betrifft

Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof-Ostseite und Neugestaltung Bahnhofsvorplatz  
- Gesamtkonzept Landmarken AG -

Beratungsfolge

16.06.2016	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
28.06.2016	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
29.06.2016	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
29.06.2016	Rat	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat der Stadt Münster nimmt das in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 16.06.2016 vorgestellte städtebauliche Gesamtkonzept der Landmarken AG mit dem Büro KadaWittfeld Architekten zum geplanten Neubau eines Empfangsgebäudes für die Hauptbahnhof-Ostseite und zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Ostseite (Bremer Platz) zur Kenntnis.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung,
  - 2.1 in Kenntnis des vorgestellten Gesamtkonzeptes mit der Landmarken AG, für den im städtischen Eigentum befindlichen Grundstücksteil an der Hauptbahnhof (Hbf)-Ostseite in konkrete Verkaufsverhandlungen einzusteigen und die Veräußerung gemeinsam mit der Veräußerung des im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) AG befindlichen Grundstücksteils unter Moderation der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) NRW vorzubereiten,
  - 2.2 gemeinsam mit der DB AG und unter Moderation durch die BEG das Grundstücksgeschäft in einem gemeinsamen Vertragswerk zu regeln,
  - 2.3 einen ergänzenden Städtebaulichen Vertrag mit der Landmarken AG zum städtebaulichen Gesamtkonzept Hbf-Ostseite auf der Basis der in dieser Vorlage dargestellten Inhalte zu verhandeln,

- 2.4 den von der Landmarken AG im weiteren Verfahren noch vorzulegenden Bauantrag zum Empfangsgebäude für die Hbf-Ostseite im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzepts, auf der Grundlage der bestehenden Festsetzungen des einfachen Bebauungsplans Nr. 356 und ergänzend gem. § 34 BauGB zu entscheiden,
- 2.5 gemeinsam mit der Landmarken AG und der DB AG ein mit allen Beteiligten abgestimmtes Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept für die Hbf-Ostseite zu entwickeln, das allen Belangen des öffentlichen und individuellen Personenverkehrs unter gleichzeitiger Berücksichtigung einer störungsfreien Baustellenabwicklung Rechnung trägt. Dabei ist insbesondere auf die Verträglichkeit mit dem zum Realisierungszeitpunkt der Hbf-Ostseite bereits in vollumfänglicher Nutzung stehenden Empfangsgebäude auf der Hbf-Westseite zu achten. Ggf. sind ergänzende Maßnahmen auch für die Westseite vorzuschlagen,
- 2.6 dem Rat den gem. Beschlusspunkt 2.2 auszuverhandelnden Grundstückskaufvertrag zur Entscheidung vorzulegen.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass mit dem Neubau eines Empfangsgebäudes auf der Hbf-Ostseite und der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Ostseite für die Stadt Münster grundsätzlich Folgekosten entstehen.

Zur Einrichtung der im Auslobungstext zum Investorenverfahren (Infomemorandum) u.a. geforderten öffentlichen Radstation für mindestens 2.000 Stellplätze sowie weiterer öffentlicher Funktionen des Bahnhofsvorplatzes Ostseite nebst Außenanlagen werden finanzielle Aufwendungen entstehen, die zurzeit noch nicht exakt zu beziffern sind. Ein noch zu bestimmender Anteil soll durch Stellplatzablösemittel finanziert werden.

Über die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel werden die zuständigen Gremien zum gegebenen Zeitpunkt bzw. im Rahmen der Haushaltsplanberatungen entscheiden.

Mit dieser Vorlage werden daher noch keine Vorentscheidungen über die Bereitstellung von Haushaltsermächtigungen oder finanzielle Zusagen und letztlich zur Durchführung der genannten Baumaßnahmen getroffen werden.

## **Begründung:**

Der Hauptbahnhof (Hbf) Münster ist die stark frequentierte Mobilitätsdrehscheibe im Fern- und Nahverkehr für die Stadt Münster und die Region Münsterland. Zugleich bildet er eine wichtige innerstädtische Verbindung zwischen den Stadtquartieren. Durch die hohe Frequenz der Reisenden, Besucher und Passanten und durch seine zentrale Lage in Stadt und Region hat der Hbf Münster ein hohes Potential für unterschiedliche Nutzungen.

Daher sind der Hbf und sein Umfeld seit Jahren ein Schwerpunkt der Stadterneuerung. Bislang konnten mit dem Um- und Neubau der Verkehrsstation (Tunnel, Aufzüge, Bahnsteige, Gleise) sowie dem Um- und Neubau des Empfangsgebäudes (vgl. Vorlage V/0894/2013) auf der Westseite spürbare Verbesserungen für die Reisenden und Besucher der Stadt erzielt werden. Mit der städtebaulichen Ausgestaltung des Empfangsgebäudes auf der Hbf-Westseite und in absehbarer Zeit auch des Bahnhofsvorplatzes auf der Westseite (vgl. Vorlage V/0593/2015) erhält dieser Bereich eine Wertigkeit, die seinem besonderen Anspruch auch entspricht.

In diesem funktionalen Zusammenhang steht auch die geplante Realisierung eines Empfangsgebäudes für die Hbf-Ostseite. Das städtebauliche Strukturkonzept der Stadt zum Hbf Münster sah immer die gleichberechtigte Entwicklung der beiden Seiten des Hbf vor (vgl. u.a. Vorlage V/0159/2011). Mit dem Ratsbeschluss vom 11.12.2013 zur Vorlage V/0894/2013 (Hbf Münster West- und Ostseite), wurde die Verwaltung daher beauftragt, mit der DB AG (als dem zweiten Grundstückseigentümer) ein gemeinsames Investorenverfahren unter Moderation der BEG durchzuführen.

Dieses Verfahren ist mit dem von der Fachjury ausgewählten Investor vorläufig abgeschlossen worden. Das Votum der Jury zu den vier im Wettbewerbsfinale vorgestellten Arbeiten fiel deutlich zugunsten der Landmarken AG, Aachen, mit dem Büro KadaWittfeld Architekten aus.

Auch die beiden Partner (Stadt Münster und DB AG) konnten sich auf das im Siegerentwurf vorgestellte Gesamtkonzept verständigen.

Die Ergebnisse aus dem Investorenverfahren wurden bereits kurz in der nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 02.12.2015 vorgestellt.

Die Landmarken AG hat mit dem Büro KadaWittfeld Architekten seit der Juryentscheidung im November 2015 den Entwurf überarbeitet und gemeinsam unter Vermittlung der BEG mit der DB AG und der Stadt Münster das Konzept weiter entwickelt, so dass bei Zustimmung zum vorgelegten Konzept durch den Vorstand der DB AG und den Rat der Stadt Münster ein Baubeginn zum Empfangsgebäude Hbf-Ostseite ab zweiter Jahreshälfte 2017 grundsätzlich möglich erscheint.

Die Landmarken AG wird am 16.06.2016 in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft unter informatorischer Hinzuladung der Mitglieder der Bezirksvertretung Münster-Mitte ihren Entwurf zum Empfangsgebäude Hbf-Ostseite (incl. Radstation und Wertstoffhof) vorstellen bzw. vorgestellt haben.

Der Entwurf wird den Mitgliedern des Rates und der Bezirksvertretung Münster-Mitte nach der Vorstellung im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft zur Verfügung gestellt.

Der ausgewählte Sieger-Entwurf für die Bebauung der Hbf-Ostseite zeichnet sich durch folgende Aspekte aus: Das neue Bahnhofsentree wird großzügig formuliert und bildet somit eine Klammer mit dem Neubau des Empfangsgebäudes auf der Westseite. Die im Rahmen der Modernisierung der Verkehrsstation bereits deutlich attraktiver gewordene Verbindung – als unkomplizierte Unterquerung der Gleisanlagen - von Hansaviertel und Stadtzentrum wird gesichert und verständlich gemacht.

Im Erdgeschoss ist der Auftritt der neuen Fahrradstation an prominenter Stelle im nördlichen Teil vorgesehen. Aufgrund seiner Lage ist damit ein qualitätsvoller, direkter und verkehrssicherer Anschluss der Radstation an die Fahrradstraße Schillerstraße und die Radwege der Bremer Straße möglich. Die Fahrradverkehre können unproblematisch von den Fußgängerverkehren getrennt werden (ein auch von der Jury klar herausgestellter Vorteil), so dass die Verkehrsabwicklung davon profitieren wird.

Die Fahrradstation selbst erstreckt sich in mehreren Ebenen im Erdgeschoß und im Untergeschoß. Die Verglasung der Erdgeschoßbereiche ermöglicht einen Einblick in das Geschehen der Radstation, bringt aber auch Tageslicht in die Station. Der Entwurf sieht aktuell rund 2.100 Stellplätze vor, lässt sich aber im Bereich des Untergeschosses optional noch erweitern.

Dem Konzept gelingt es, die bisher städtebaulich und qualitativ vernachlässigte Rückseite des Hbf aufzuwerten und eine eigenständige und großzügige Eingangssituation zu schaffen, die nicht nur der DB AG, sondern auch den zusätzlichen Funktionen zu einer repräsentativen Erscheinung verhilft. Als Gegenüber zum neuen Empfangsgebäude auf der Westseite vervollständigt der Entwurf den neuen Hbf Münster, so dass endlich zwei gleichwertige „Bahnhofsgebäude“ ausgebildet werden können.

Die Funktionsorganisation innerhalb des Neubaus gliedert sich vertikal in drei Hauptteile: Das erhöhte Erdgeschoss übernimmt alle notwendigen Bahn- und Stadtfunktionen (Zugänge zu den Bahnsteigen, Wertstoffhof, Technikflächen, Zugang zur Fahrradstation, Haltestellen für Fernreisebusse, PKWs, etc.) und bietet daneben zusätzlich Raum für gewerbliche bzw. bahnaffine Mietflächen. Die Landmarken AG hat zugesagt, bei den Verhandlungen zur Vermietung der im Gebäude geplanten Einzelhandelsflächen regionale Anbieter angemessen zu berücksichtigen.

Es versteht sich darüber hinaus als zweite Vorderseite des neuen Hbf, denn der repräsentative Vorplatz dient gleichzeitig als großzügige Vorfahrt für alle versammelten Funktionen und markiert außerdem den Innenstadteintritt sowie den Übergang vom Hansa- zu Bahnhofsviertel.

Der zweite, darüber angelegte, Hauptteil besteht aus einer großzügigen Dachfläche, der die systematische Trennung von Erdgeschoss- und Obergeschossnutzungen verdeutlicht. Diese „Trennschicht“ vermittelt deutlich die städtebauliche Gliederung des Neubaus, indem sie in leichtem Schwung auf den Park und die umliegende, im Bogen verlaufende Bebauung reagiert: Der Stadtraum wird schlüs-

sig vervollständigt. Gleichzeitig werden durch das begehbare Dach die drei Gebäudeteile zusätzlich miteinander verbunden.

Die dritte Komponente besteht aus drei polygonal geformten Baukörpern, die die drei zukünftig möglichen Hauptfunktionen des flexiblen Nutzungskonzeptes aufnehmen: Hotel, Büro und/oder Wohnen. Ihre Proportionen leiten sich ebenfalls von den elliptisch angelegten umliegenden Wohnblockstrukturen, also der Blockrandbebauung des Hansaviertels, ab. Diese Dachfläche wird begrünt, so dass damit die Grünfläche Bremer Platz in das Neubauprojekt hineingezogen werden kann und damit die gegenüberliegende Parkfläche widerspiegelt und insgesamt zur Vervollständigung des Stadtraums beiträgt. Zum Bahnseitig sind die Zwischenräume der Baukörper mit Schallschutzwänden versehen, von denen das gesamte Hansaviertel profitiert. In Richtung Stadt bestechen die Gebäudeköpfe als repräsentativer optischer Anker.

Das Materialkonzept gliedert sich erneut durch die „Trennschicht“ des Daches in zwei Teile. Das Erdgeschoss ist von einer möglichst durchlässigen Fassade geprägt. Die Materialien des Vorplatzes und des Straßenraums beziehen sich farblich auf den vorhandenen Ziegelbelag, der bereits den Park des Bremer Platzes umgibt. Dadurch soll eine außenräumliche Einheit geschaffen werden, die Bestand und Neubau unmittelbar miteinander verbindet. Das Obergeschoss ist charakterbildend für die Gesamterscheinung des Bauprojekts. Hier findet der in Münster typische rote Ziegel bei allen drei Gebäudeteilen Verwendung. Das dadurch einheitlich erscheinende Ensemble unterscheidet sich lediglich durch Variationen in der Organisation der Fassadengestaltung.

Die eigentliche Grundfunktion des Hbf - bestehend aus zwei Gebäuden West und Ost, Zugangsbereich, Tunnel und Bahnsteigen - wird mit dem Entwurf der Landmarken AG mit dem Büro KadaWittfeld Architekten für die Hbf-Ostseite klar herausgearbeitet und funktional sowie baulich optimiert. Die vorgesehene Gebäudekubatur fügt sich in die Umgebung ein und berücksichtigt die stadträumliche Bestandssituation. Die drei neuen Gebäudeteile über einem verbindenden Dach werden sowohl für das Erscheinungsbild als auch für die Nutzer deutliche Vorteile bringen und der Stadt Münster endlich den lange ersehnten Hbf mit Visitenkartefunktion zu beiden Stadtseiten ermöglichen. Deshalb war bei der Bewertung des Gesamtprojektes die Strukturverträglichkeit einschließlich einer städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Bedeutung aus Sicht der Stadt Münster deutlich höher zu gewichten, als der rein wirtschaftliche Aspekt.

Mit der vorgelegten Beschlussvorlage ist noch keine endgültige Entscheidung zum Verkauf des städtischen Grundstücksteils an die Landmarken AG vorgesehen. Vielmehr benötigt die Verwaltung – genau wie die DB AG – ein Verhandlungsmandat, um auf der Basis des bisher vorgestellten Entwurfs und den damit zusammenhängenden angedachten Lösungsvorschlägen einen abschließenden Kaufvertrag gemeinsam mit BEG und DB AG ausverhandeln zu können. Der unterschriftsreife Vertrag wird dann in nichtöffentlicher Sitzung, voraussichtlich im 4. Quartal 2016, dem Rat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Aktuell ist aufgrund der Vermittlung durch die BEG vorgesehen, dass es ein gemeinsames Vertragswerk für beide Grundstücksteile der DB AG und der Stadt Münster geben wird, mit einzelnen Kapiteln nur für die Belange der DB AG und die Belange der Stadt Münster. Die Landmarken AG erwirbt damit zum Stichtag ein Grundstück für ihr Neubauvorhaben.

Die im bereits geschlossenen Städtebaulichen Vertrag zwischen der DB AG und der Stadt Münster getroffenen Vereinbarungen zur Hbf-Ostseite werden, soweit derzeit noch relevant, in ihren jeweiligen Aussagen in den Kaufvertrag übernommen und damit abgesichert.

Beide Partner DB AG und Stadt haben jeweils ihre besonderen Belange formuliert, die damit Eingang in das Vertragswerk finden werden. Für die Stadt Münster ist insbesondere die Verpflichtung zur Realisierung einer Radstation mit mindestens 2.000 Stellplätzen, für die DB AG die Anlage eines Wertstoffhofes zur Versorgung des Empfangsgebäudes auf der Westseite, enthalten. Darüber hinaus werden alle im Infomemorandum (Auslobung zum Investorenverfahren) verzeichneten Anforderungen - die bereits im vorgelegten Entwurf der Landmarken AG entsprechende Berücksichtigung gefunden haben - in das Vertragswerk aufgenommen. Es handelt sich dabei um folgende Anforderungen:

- Fahrradstation mit mindestens 2.000 Stellplätzen (optional 3.000 Stellplätzen), Flächengröße rund 1.000 m<sup>2</sup>, mit Zugang vom Erdgeschoss und Anbindung an mindestens einen Personentunnel,
- Bahnhofsvorplatz mit Freiflächen in einer angemessenen städtebaulichen und gestalterischen Qualität, mit barrierefreiem Ausbau und Nutzbarkeit für Menschen mit Behinderungen,
- Gestalterische Ausformung des Bahnhofsvorplatzes mit einem einheitlichen Gestaltungskonzept (für die privaten und öffentlichen Flächen) mit adäquater Anbindung an die Grünfläche Bremer Platz,
- Details für den Bahnhofsvorplatz: mindestens 10 Taxiaufstellplätze, Kiss & Ride Vorfahrt, mindestens 20 ebenerdige Kurzzeitstellplätze, mindestens 15 ebenerdige Stellplätze für motorisierte Zweiradfahrer, mindestens 400 unbewirtschaftete Fahrradstellplätze, 6 Stellplätze für Fernreisebusse/Schienenersatzverkehr mit Buswarte-/Aufenthaltsbereich.

Sofern in dem Grundstückskaufvertrag alle Belange der beiden Partner einvernehmlich und abschließend geregelt werden können, soll es bei einem geplanten Vertragswerk bleiben. Sollten sich im weiteren Verfahren jedoch Details ergeben, die einer weitergehenden oder ergänzenden Regelung bedürfen, möchte die Verwaltung diese Details dann in einem ergänzenden Städtebaulichen Vertrag regeln. Insofern ist es im weiteren Verfahren möglich, dass der Beschlusspunkt 2.3 dieser Vorlage dann nicht umgesetzt werden muss. Die Verwaltung wird spätestens bei Vorlage des abschließenden Kaufvertrages über den Sachstand informieren.

Wie im Infomemorandum bereits dargestellt, ist beabsichtigt, die Genehmigungsfähigkeit des Bauvorhabens der Landmarken AG im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzepts auf der Grundlage der bestehenden Festsetzungen des einfachen Bebauungsplans Nr.356 und gem. § 34 BauGB zu entscheiden. Ein konkreter Bauantrag ist noch nicht gestellt, soll aber parallel zum Kaufvertrag im 4. Quartal 2016 eingereicht werden.

Der Entwurf der Landmarken AG war im Investorenverfahren, auch unter den vier verbliebenden Bewerbern, der einzige Entwurf, der während des gesamten Verfahrens die planerischen Vorgaben (s.o.) eingehalten hat und damit nach Einschätzung der Jury und der Verwaltung grundsätzlich genehmigungsfähig wäre. Zur Absicherung der tatsächlichen Baudurchführung werden die Vorgaben auch alle in den Kaufvertrag übernommen. Ergänzend wird die Verwaltung darauf achten, dass im Rahmen des Neubaus diese Vorgaben auch umgesetzt werden. In den noch vorzulegenden Kaufvertrag werden dazu entsprechende Absicherungen zu Gunsten der Stadt Münster, wie bei anderen Kaufverträgen auch üblich, Eingang finden.

Die Erfahrungen mit dem Bau des Empfangsgebäudes Hbf-Westseite zeigen, dass es sich bewährt hat, bereits frühzeitig im Vorfeld der eigentlichen Baumaßnahme ein Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept zu entwickeln und mit den Beteiligten abzustimmen. Die Verwaltung beabsichtigt daher, gemeinsam mit der DB AG und der Landmarken AG ein Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept zu entwickeln, welches dann eine störungsfreie Baustellenabwicklung auf der Hbf-Ostseite ermöglichen soll. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt des Neubaus an der Hbf-Ostseite das Empfangsgebäude auf der Hbf-Westseite fertig gestellt und in Funktion sein wird.

Derzeit geht die Landmarken AG von einer möglichen Bauzeit von rund zwei Jahren aus. Daran anschließend wird sich die Gestaltung des öffentlichen Raumes, einschließlich der gestalterischen Anpassung des Verkehrsraums Bremer Straße / Bremer Platz. Während der Baumaßnahme auf der Hbf-Ostseite ist vorgesehen, die beiden Personentunnel für ca. ein Jahr (bis auf die notwendigen Rettungs- und Fluchtwege) nach Osten hin zu schließen, so dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Gleisanlagen für die Reisenden in diesem Zeitraum nur über die Westseite möglich sein wird.

I.V.

Gez.

Schultheiß  
Stadtdirektor