



Stadtplanungsamt

03.11.2022

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Thiel

Telefon: 492-6180

Thiel@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Gestaltungskonzept Hamburger Tunnel und Zugänge

Beratungsfolge

08.11.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
15.11.2022	Kulturausschuss	Vorberatung
30.11.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
01.12.2022	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
14.12.2022	Hauptausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Der Hauptausschuss der Stadt Münster befürwortet eine grundsätzliche Aufwertung bzw. Neugestaltung des Hamburger Tunnels. Ausschlaggebend dafür ist die wichtige stadtverbindende Funktion des Tunnels.
2. Der Hauptausschuss begrüßt die Möglichkeit, neue Zugänge zu den Gleisen vom Hamburger Tunnel zu schaffen.
3. Der Hauptausschuss beauftragt die Verwaltung,
  - 3.1 Vorschläge zur Neugestaltung des Hamburger Tunnels, insbesondere der Seitenwände und des Bodenbelags sowie der Beleuchtung zu entwickeln und für eine spätere Realisierung ein tragfähiges Gesamtkonzept vorzulegen.
  - 3.2 gemeinsam mit der ISG Bahnhofsviertel Münster e.V. und der Deutschen Bahn AG einen Gestaltungswettbewerb in Form einer zweistufigen Mehrfachbeauftragung durchzuführen um für diesen sensiblen Stadtbereich das bestmögliche Gesamtkonzept zu erhalten.
  - 3.3 die konkret ausgearbeiteten Gestaltungsvorschläge vor Realisierungsbeginn der Bezirksvertretung Münster-Mitte, dem Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung, dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität sowie dem Kulturausschuss fachlich vorbewertet und mit realisierungsorientierten Beschlussvorschlägen vorzulegen.
4. Die Anregung 2022-0081 gemäß § 24 GO NRW (vgl. Anlage 6) ist damit erledigt.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die Mehrfachbeauftragung in Form eines Wettbewerbsverfahrens Kosten in Höhe von rund 115.000 Euro entstehen, Die spätere bauliche Umsetzung des Gestaltungskonzeptes soll unter Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln erfolgen. Nach derzeitigem Stand könnte die Stadt Münster, bei entsprechender Antragstellung zum Stadterneuerungsprogramm (STEP) 2024 (Antragsstichtag 30.09.2023), eine Förderung in Höhe von maximal 60% der Baukosten erhalten. In diesem Zusammenhang wären dann auch die Kosten der Mehrfachbeauftragung anteilig über den Förderantrag grundsätzlich refinanzierbar.

## III. Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die Durchführung des Gestaltungswettbewerbs ist wie folgt zu finanzieren:

<b>Teilergebnisplan</b>					
	<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Haush.- jahr</b>	<b>Betrag €</b>	<b>Bemerkungen</b>
Produktgruppe	0901	Stadt- und Regionalentwicklung, Stadtplanung			
Zeile	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2022	115.000	

Die zur Finanzierung des Gestaltungswettbewerbs erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2022 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

### **Begründung:**

#### **Die Ausgangssituation**

Die Strukturverbesserung und gestalterische Aufwertung ist seit vielen Jahren vorrangiges Ziel der Stadterneuerung im Bereich des Münsteraner Hauptbahnhofes und seines Umfeldes. Hauptbahnhöfe und ihre Vorplätze sind die "Visitenkarte" einer Stadt, die das Image mitprägen, sie sind Zentren des Verkehrs -, des Wirtschafts- und Geschäftslebens sowie der öffentlichen Kommunikation.

Aufgrund seiner stadträumlichen Lage - zwischen Altstadt/Universität auf der einen Seite und dem großen innerstädtischen Wohngebiet Ost/Hansaviertel, dem Hafen und dem Veranstaltungszentrum Halle Münsterland auf der anderen Seite - stellt der Hauptbahnhof eine Verknüpfungszone dar, in der sich Ost-West- und Nord-Süd-Verkehre treffen.

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. Mit dem Neubau des Empfangsgebäudes auf der Bahnhof-Westseite (Einweihung 2017) und dem neuen Funktionsgebäude auf der Bahnhof-Ostseite (Einweihung 2022) ist die hochbauliche Neugestaltung des Hauptbahnhofes Münster abgeschlossen. Mit der Einweihung der Ostseite sind auch die beiden Personentunnel (Nord- und Südtunnel) im Bahnhof wieder für die Öffentlichkeit nutzbar. Der Um- und Neubau der Verkehrsstation (Tunnel, Aufzüge, Bahnsteige, Gleise) ist bereits seit dem Jahr 2013 fertiggestellt und hat spürbare Verbesserungen gebracht.

Entsprechend des Beschlusses des Rates der Stadt Münster aus dem Jahr 2015 wird der Hamburger Tunnel nicht mehr durch motorisierten Individualverkehr befahren und ist dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr vorbehalten. Damit dient der Hamburger Tunnel in erster Linie nur noch dem Radverkehr

als direkte Ost-West-Verbindung zwischen Ostviertel und Altstadt. Grundsätzlich ist er auch weiterhin für zu Fuß gehende nutzbar, doch bewegt sich die deutliche Mehrheit der zu Fuß gehenden in der Ost-West-Verbindung durch die beiden Bahnhofstunnel. Den aktuellen Zustand zeigt die Anlage 1.

Die städtebaulich anspruchsvolle, umfassende Erneuerung und Aufwertung des Bereichs um den Hauptbahnhof sowie seinen beiden Vorplatzbereichen ist weitestgehend abgeschlossen. Aktuell vorbereitet wird die Neu- und Umgestaltung der Grünfläche Bremer Platz so dass sich in Kombination mit den Hochbauten und dem Berliner Platz städtebaulich und funktional erstmals in der Geschichte des Hauptbahnhofes eine gestalterische Einheit ergeben wird.

Entsprechend der ursprünglichen Zielsetzung des Rates war immer eine gleichberechtigte Entwicklung der beiden Seiten des Hauptbahnhofes im städtebaulichen Strukturkonzept der Stadt zum Hauptbahnhof Münster vorgesehen. In diesem Strukturkonzept sowie in Kombination mit dem in Aufstellung befindlichen Mobilitätskonzept Münster 2035 und der Planung der Velorouten kommt dem Hamburger Tunnel zukünftig eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion zu. Die Attraktivität dieser Verbindung entspricht derzeit aber nicht der ihr zugeordneten Funktion einer attraktiven Ost-West-Verbindung. Insbesondere wenn perspektivisch über den Hamburger Tunnel die Möglichkeiten geschaffen werden kann, durch einen weiteren Zugang jeden Bahnsteig des Hauptbahnhofes Münster auf kurzen Wegen zu erreichen.

### **Gestaltung des öffentlichen Raumes**

Im Umfeld haben sich bereits deutliche Verbesserungen der Funktionalität, der Aufenthaltsqualität und auch der Attraktivität eingestellt. Das Bahnhofsviertel Münster ist der urbanste Stadtraum im Gebiet der Stadt Münster. Die Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) Bahnhofsviertel Münster e.V. hat sich dieses Stadtraumes angenommen und gemeinsam mit der Stadt Münster seine Revitalisierung und Entwicklung – incl. Imagebildung – angestoßen.

Das gemeinsame Anliegen der ISG und der Stadt Münster ist aktuell die Verbesserung der Ost-West-Verbindung in funktionaler und gestalterischer Hinsicht. Die ISG setzt sich seit langem für die Aufwertung und Verbesserung ihres Quartieres ein und hat mit vielen Maßnahmen bereits positiv zur Gestaltung des öffentlichen Raumes im Bahnhofsviertel beigetragen. Maßnahmen dieser positiven Zusammenarbeit sind mit dem Lichtboulevard Bahnhofstraße und dem Kunstprojekt Schaltschranke bereits sichtbar und haben eine Aufwertung erreicht, die von Allen außerordentlich positiv bewertet wird.

Ziel dieses gemeinschaftlichen Handelns ist die Aufwertung und die Werterhaltung des Immobilienbestandes und des Handelsstandortes Bahnhofsviertel sowie die Stärkung der Verknüpfungsfunktion rund um den Bahnhof mit einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes. Mit innovativen Projektideen sowie ideellen Engagement einer Vielzahl privater Akteure stellt sich die ISG der komplexen Aufgabe, die Chancen des Bahnhofsviertels aufzugreifen und Lösungen für die anstehenden Herausforderungen zu realisieren. Im Vordergrund der gemeinsamen Arbeit stehen die konsequente Verbesserung der Wettbewerbssituation des Quartiers sowie Verbesserungen in der Gestaltung des Stadtraumes.

Bereits im Herbst 2021 hat die ISG grundsätzliche Ideen für die gestalterische Aufwertung des Hamburger Tunnels vorgelegt. Für den weiteren Weg der Quartiersentwicklung und Imagebildung werden Chancen in einer begleitenden Verbesserung des öffentlichen Raumes gesehen. Der Ansatz ist, sich aus der Beschäftigung mit dem Standort zu einem Lösungsansatz zu gelangen, der aus der vorhandenen Situation heraus und dem prägenden Umfeld, eine Lösung anbietet.

Somit wird der Hamburger Tunnel noch mehr als bislang Durchgangs- und nicht Aufenthaltsort, denn die Zeit des Durchquerens sinkt im Durchschnitt durch die alleinige Nutzung durch Radfahrende enorm. Aufgrund dieser Nutzung sollte keine klassische Aufenthaltsqualität geschaffen werden, wie dies an anderen Orten im öffentlichen Raum gewünscht wird, damit sich verweilende Passanten und Radfahrende nicht gegenseitig behindern und eine Verkehrsgefährdung entsteht. Somit eignet sich der Ort nicht für eine Gestaltung, die zur eingängigen Betrachtung und damit zum Verweilen einlädt.

Auch klassische plastische Werke eignen sich nicht, da diese schlichtweg im Weg stehen würden. Eine Gestaltung unterliegt vielmehr einer Zeitlichkeit, sollte auch in der Bewegung rezipiert werden können. Ebendies stellt bei einer künftigen Gestaltung des Hamburger Tunnels einen wichtigen, wenn

nicht gar den entscheidenden Aspekt dar. Zudem sollte der Tunnel dabei als Ganzes gedacht werden, incl. seiner beiden Zugänge, da man ihn beim Durchqueren nie nur in Einzelteilen wahrnehmen wird, sondern als ein Gebilde. Ein Wechsel in der Gestaltung würde für den Verkehrsfluss zudem möglicherweise ein Hindernis darstellen. Es ist gerade die Bewegung und der Verkehrsfluss, die bei einer Installation eines Kunstwerks eine große Herausforderung darstellen würden, lädt diese doch klassischerweise zum Verweilen ein, zum Befragen eines Ortes und der intensiven Auseinandersetzung mit dem Ort – dem städtischen Raum. Deshalb wird deutlich für eine atmosphärische Gestaltung plädiert, die das in den Blick nimmt, was rund um den Bahnhof einen Mangel darstellt.

Im Rahmen der Skulptur Projekte 2017 gab es das Projekt von Emeka Ogborn im Hamburger Tunnel. Die Arbeit nahm die damalige Situation zum Ausgangspunkt und spielte mit dieser, nahm zudem Bezug zur Historie der Straßenmusik in Münster. Installiert war sie zu einem Zeitpunkt als der Tunnel zu Fuß gehenden und Rad fahrenden gleichermaßen diente und somit wesentlich mehr Auseinandersetzung zuließ. Dieses Werk setzte mit Blick auf eine mögliche künstlerische Gestaltung Maßstäbe, die insbesondere mit Blick auf die Bedeutung der Skulptur Projekte keinesfalls unterschritten werden dürften, wobei die Situation im Tunnel neu bewertet werden müsste. Auch das Werk Tobias Rehbergers in der unmittelbaren Umgebung des Tunnels, das in der Auseinandersetzung mit dem Ort und seinen Qualitäten entstanden ist, setzt Maßstäbe und sollte keineswegs unterlaufen werden. Eine Bespielung mit einem Kunstwerk sollte also genauestens überdacht werden und müsste an einem so zentralen Ort in jedem Fall wohl mit der bestehenden Sammlung von Kunstwerken im öffentlichen Raum abgestimmt sein und entwickelt werden, um nicht den Ruf der Skulptur Projekte zu gefährden.

Aufgrund der neuen Funktionalität des Hamburger Tunnels scheint es daher geboten zu sein, sich der Gestaltungsmöglichkeiten bewusst zu werden, die im Umfeld des Hamburger Tunnels fehlen oder stärker ausgeprägt werden sollten, z.B. dem Thema Grün im öffentlichen Raum – nicht nur als Element aufgrund des Klimawandels und der Nachhaltigkeit, sondern auch als Element der Gestaltung und damit gleichzeitig verbundener möglicher klimarelevanter Aspekte.

Der Tunnel hat im Stadtbild derzeit lediglich die Funktion eines Transitraumes, der möglichst schnell durchquert werden will. Die Bedeutung des Hamburger Tunnels liegt in seiner Verbindungsfunktion, im Sinne einer Sichtbarmachung dieser umweltfreundlichen Wegebeziehung als Teil des stadt- und regionsweiten Verbundnetzes von Fahrradwegen bzw. Velorouten.

Er ist somit für die Nutzerinnen und Nutzer lediglich ein verbindender Ort, der aber aufgrund fehlender Attraktivität gar nicht weiter wahrgenommen wird. Lediglich in den Randbereichen der beiden Zugänge findet eine Beschäftigung mit dem Tunnel statt, indem die derzeit dort angebotenen Fahrradständer zum Abstellen von Rädern genutzt werden. Die Frequenz der Nutzung ist dabei stark abhängig von dem Bedarf und dem Angebot an Abstellplätzen für Fahrräder im Umfeld der beiden Bahnhofgebäude. Sofern in kürzerer Entfernung zu den beiderseitigen Zugängen zum Bahnhof und in besserer Qualität dort Angebote geschaffen oder vorgehalten werden, wird sich die Nutzungsfrequenz des Hamburger Tunnels als Abstellraum für Fahrräder reduzieren.

Im städtischen Zielkonzept zum Fahrradabstellen am Hauptbahnhof geht die Verwaltung derzeit von rund 10.000 Stellplätzen auf beiden Seiten des Bahnhofes aus. Mit der Realisierung des Mobility-Hubs Bremer Straße (ehemaliges Parkhaus) und den beiden Radstationen ist diese Zahl perspektivisch bis 2025 zu erreichen, so dass dann kein Bedarf mehr für Fahrradstellplätze im Hamburger Tunnel gesehen wird.

Eine ergänzende, funktionale und nutzerfreundliche Erweiterung könnte der Hamburger Tunnel durch die Möglichkeit erhalten, den Tunnel als zusätzlichen Zugang zu allen Bahnsteigen zu stärken. Hierbei ist angedacht, einen weiteren barrierefreien Zugang über einen Aufzug zu jedem Bahnsteig anzubieten um insbesondere den Bahnbenutzern mit Fahrrad einen zusätzlichen, attraktiven und leistungsfähigen Zugang zu den Bahnsteigen zu bieten. Der intermodale Verkehr würde hierdurch gestärkt. Perspektivisch würde auch das angedachte Verkehrsprojekt der S-Bahn Münsterland profitieren.

Der Vorschlag besteht darin, die ehemaligen Aufzugschächte der Postaufzüge zu ertüchtigen und mit neuer Fördertechnik zu versehen. Damit verbunden wäre die Schaffung eines zusätzlichen Zugangs

zu jedem einzelnen Aufzugsschacht und Bahnsteig vom Hamburger Tunnel aus, welcher damit für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden kann. Dazu müssen die vorhandenen, südlich liegenden Aufzugsschächte des ehemaligen Posttunnels (welcher parallel zum Hamburger Tunnel verläuft) mit kurzen Stichwegen an den Hamburger Tunnel angeschlossen werden. Damit wären die vorhandenen, in einem guten baulichen Zustand befindlichen, Aufzugsschächte für neue Nutzungen verwendbar. Die Ideen verdeutlicht Anlage 2.

Die Größe der baulichen Anlagen erlauben extragroße Aufzugsanlagen für Fahrräder, so dass pro Förderbewegung ca. 10 Räder (incl. Anhänger und Lastenrädern) bewegt werden können. Damit wäre ein direkter Zugang für Fahrräder ohne Umweg über den südlichen Personentunnel und ohne Umweg durch das Bahnhofsgebäude gegeben und könnte zu einer Entflechtung der Verkehrsströme im Bahnhof (vorhandene Aufzüge primär für Rollstuhlfahrende und Kinderwagen) beitragen. Eine im Auftrag der DB AG durchgeführte Machbarkeitsstudie hat die grundsätzliche Realisierbarkeit ergeben, die mit einem vertretbaren baulichen und finanziellen Aufwand grundsätzlich umsetzbar wäre. Die bauliche Entwicklung zusätzlicher Öffnungen in der südlichen Tunnelwand wäre dann im Planungsverfahren zum Hamburger Tunnel zu berücksichtigen.

### **Das Projekt Hamburger Tunnel**

Die Verwaltung beabsichtigt, gemeinsam mit der Immobilien- und Standortgemeinschaft Bahnhofsviertel e.V. und der Deutschen Bahn AG eine Mehrfachbeauftragung zum Hamburger Tunnel durchzuführen um stadtgestalterische Vorschläge zur Aufwertung zu erhalten, die nach entsprechender Entscheidung in einem Fachgremium die Grundlage für ein Neu- und Umgestaltungskonzept für den Tunnel einschließlich seiner beiden Zugänge bilden sollen. Darüber hinaus ist der Eigentümer des Hamburger Tunnels miteinzubeziehen, da die Funktionsfähigkeit der überdecken Bahnbrücken jederzeit sichergestellt sein muss. Die Stadt Münster hat ein Nutzungsrecht für den Hamburger Tunnel, Eigentümer ist die DB Netz AG, eine DB AG Tochtergesellschaft.

Die Neugestaltung des Hamburger Tunnels muss zudem die Gestaltungskonzepte der beiden Bahnhofsvorplätze (Berliner Platz und Bremer Platz) berücksichtigen und ein verbindendes Element schaffen. Zu Rahmenbedingungen und Zielen vgl. Anlage 3. Damit diese Zusammenarbeit gelingen kann, bedarf es zusätzlich einer entsprechenden Vorbereitung aller Interessensgruppen im Bahnhofsumfeld, die bei Bedarf auch die direkten Anlieger mit einbeziehen soll.

Mit dem Projekt „Schaltschränke“ von Tobias Rehberger ist im unmittelbaren Umfeld bereits ein hochkarätiges Kunstprojekt realisiert worden, das die Tradition der Kunst im öffentlichen Raum der Stadt fortsetzt. Dieses Projekt ist entstanden aus einer Initiative zur Weiterentwicklung der besonderen Lebensqualität des Bahnhofsviertels und leistet für diese Zielsetzung einen entscheidenden Beitrag. Bei diesem Projekt wurde auf die besondere Identität dieses Viertels Rücksicht genommen. Denn gerade das Bahnhofsviertel gilt ja per se als der lebendige Knotenpunkt und als das Drehkreuz vielfältiger Bewegungsströme von Menschen. Es ist der Ort, an dem verschiedenste urbane Aktivitäten - von Handel bis Reisen, von Hektik bis Erholung, aber auch von harter Realität und Sehnsucht - ihren Ausdruck finden.

Gegenstand des Gestaltungswettbewerbs zum Hamburger Tunnel ist die Auseinandersetzung mit dem Tunnel an sich, einer rund 130 m langen, geradlinigen Röhre, die an ihren beiden Enden jeweils etwas aufgeweitet ist, insgesamt aber als umschlossener Raum wahrgenommen wird.

Neben den Auflagen der DB AG sind bei der Ideenfindung die verkehrlichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Belange zu beachten, dass der Tunnelbereich insgesamt verkehrssicher, gegen befahren von PKW gesichert und ausreichend beleuchtet sein muss. Etwaige Austrittsbereiche aus Auszügen bzw. Wartebereiche vor Aufzügen – nach Realisierung der zusätzlichen Zugänge zu den Bahnsteigen - dürfen nicht mit Gehwegen oder Radfahrbereichen kollidieren. Abstellmöglichkeiten, sofern überhaupt noch erforderlich, für etwaige Fahrräder und/oder E-Mobilität müssen entsprechend für den Fahrverkehr gesichert sein. Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden müssen ständig gewährleistet werden, auch eine klare Zuweisung der Wegeflächen für die beiden Nutzergruppen sollte mitgedacht werden.

Aus den Hinweisen des Quartiersmanagements und der „mobilen Quartiersarbeit“ sollten insbesondere Angsträume vermieden werden, die geradlinige Röhre stärkt insofern das Sicherheitsgefühl, wenn sie nicht durch Einbauten, Ecken und Winkel unüberschaubar wird. Soziale Kontrolle muss grundsätzlich gegeben sein, dies kann durch eine helle, freundliche Ausleuchtung unterstützt werden. Der Aspekt der Sauberkeit wird viel zum „Wohlfühlen“ im Tunnel beitragen, wie aus den bisherigen Diskussionen zu den unterschiedlichen Provisorien zu entnehmen ist.

Wenn die Frage zum urbanen Umfeld neu aufgenommen wird, wird der Blick sich schnell auch in Richtung Grün, Begrünung oder Grüngestaltung entwickeln, besonders dann, wenn dargestellt wird was im öffentlichen Raum rund um den Bahnhof fehlt. Große, angrenzende Grünflächen sind die Promenade mit der Engelenschanze und die Grünfläche Bremer Platz, die aktuell im Rahmen einer Neugestaltung aufgewertet wird. Das Bahnhofsumfeld selbst ist derzeit meist steinern, mit den bekannten Problemen der Hitzeentwicklung in den Sommermonaten, der fehlenden Verschattung, aber auch den fehlenden Versickerungs- und Verdunstungsmöglichkeiten und den fehlenden Einflussmöglichkeiten auf das örtliche Mikroklima.

Bei so einer Ideenentwicklung sind insbesondere in Hinblick auf eine Begrünung vielfältige Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. So müsste eine ausreichende Beleuchtung und Wasserversorgung der Begrünung sichergestellt werden. Dies ist aus Sicht des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit ohne zusätzliche Energie (Strom für Licht und Bewässerungssystem) nicht zu gewährleisten. Weitere Rahmenbedingungen wie eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für Vandalismus sind ebenso zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist der deutlich erhöhte Pflegaufwand einer Begrünung sowie die Wartung der Beleuchtung und der Wassertechnik mit entsprechenden zu erwartenden Folgekosten zu beachten. Allerdings zeigen Beispiele, wie das in Darmstadt, dass die Idee grundsätzlich denkbar ist, dann aber entsprechend fachlich begleitet werden muss. Insofern könnte dies eine der zukünftigen Gestaltungsideen werden.

Wie aus den vorstehenden Ausführungen zu entnehmen ist, werden im Planungsverfahren viele Anforderungen und Hinweise zu berücksichtigen sein, die obige Aufstellung ist daher nicht abschließend zu verstehen. Für die Vorbereitung des Planungsverfahrens werden die Fachämter gemeinsam mit den Partnern ISG und DB AG die Anforderungen und Inhalte formulieren und das Verfahren gemeinsam vorbereiten.

## **Der Projektverlauf**

Die Beauftragung mehrerer Planer/Landschaftsarchitekten/Künstler/innen mit der Erarbeitung von Vorschlägen zur Gestaltung des Hamburger Tunnels und anschließender Bewertung durch ein Fachgremium soll eine möglichst breite Palette von Möglichkeiten ergeben, wie die Neugestaltung in diesem Stadtraum denkbar wäre. Dabei wird es eine besondere Anforderung sein, einen Entwurf auszuwählen, der möglichst viele der Anforderungen berücksichtigt und eine Idee beinhaltet, der sowohl funktionalen als auch gestalterischen Aspekten Rechnung trägt, dem befürchteten Vandalismus standhält und gleichzeitig finanzierbar erscheint.

Es ist ein Gestaltungswettbewerb im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung vorgesehen. Dabei sollen in der ersten Stufe ca. 7 Teams angefragt werden, die dann nach Fachgremiumsentscheidung auf drei Teams für die zweite Stufe reduziert werden. Nach Abschluss der zweiten Stufe wird dann ein Siegerentwurf ermittelt.

Es ist beabsichtigt, anerkannte Planer/Landschaftsarchitekten/Künstler/innen einzuladen, in einer ersten Stufe eine Idee zu entwickeln, wie der Hamburger Tunnel – unter Beachtung der o.g. Kriterien - vom Grundsatz her aufgewertet werden könnte. In einer zweiten Stufe sollen dann die am besten geeigneten Ideen zu einem schlüssigen Konzept mit konkretem Entwurf für dessen Umsetzung in dem Stadtraum weiterentwickelt werden. Aus diesen Konzepten soll dann durch das Fachgremium ein Vorschlag bestimmt werden, der für eine Realisierung, sowohl aus technischer, gestalterischer und planerischer Sicht in Frage kommt und im Rahmen der Vorgaben grundsätzlich baufähig ist.

Mit der Mehrfachbeauftragung wird der Tunnel die Chance bekommen zu zeigen wie die veränderten Möglichkeiten von Funktionalität und Gestaltung im öffentlichen Stadtraum nachhaltig und zukunftsweisend für reale und alltägliche Nutzungen verwendet werden und zusätzlich auch noch eine positive Stimmung im öffentlichen Stadtraum erzeugen können.

Beispiele und Ideen aus anderen Kommunen (vgl. Anlage 4) zeigen unterschiedliche Ansätze der Inwertsetzung von Tunneln und Brückenbauwerken. Neben rein gestalterisch-künstlerischen Ansätzen sind auch Illumination und Nachhaltigkeit ein Thema. So werden z.B. Begrünungsmaßnahmen von Tunneln derzeit wissenschaftlich begleitet um weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit, Klimaresilienz und Übertragbarkeit der Konzepte zu sammeln. Erste Gespräche lassen vermuten, dass auch in Münster Interesse an einer wissenschaftlichen Begleitung besteht, so dass diese Potenzial im weiteren Verfahren grundsätzlich mit einzubeziehen ist.

Den Zeitplan und die notwendigen Schritte verdeutlicht Anlage 5.

#### Phase 1

Stadt Münster, Deutsche Bahn AG und die Immobilien- und Standortgemeinschaft formulieren gemeinsam bis zum Ende des Jahres 2022 die Aufgabenstellung mit den Anforderungen, Restriktionen und weitergehenden Hinweisen und bereiten die Mehrfachbeauftragung entsprechend vor. Die drei Partner legen darüber hinaus, nach entsprechender Recherche und Vorarbeit, die einzuladenden Planer/Landschaftsarchitekten/Künstler/innen fest, die bereits Erfahrungen mit der Umgestaltung/Inwertsetzung von Tunnelbauwerken gesammelt haben.

#### Phase 2

Die Stadt Münster fordert gemeinsam mit der ISG Bahnhofsviertel Münster e.V. und der Deutschen Bahn AG im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung bis zu maximal sieben Teams (Planer/Landschaftsarchitekten/Künstler/innen) auf, erste Ideen für die Gestaltung des Hamburger Tunnels zu entwickeln, z.B. in der Form von Skizzen, Abwicklungen, Konzepten oder Modellen.

Ein Fachgremium wird die eingereichten Ideen und Vorschläge sichten und eine Empfehlung für die Weiterbearbeitung von drei Teams (Planer/Landschaftsarchitekten/Künstlern/innen) geben. Nach einer Überarbeitungsphase wird das Fachgremium dann einen Vorschlag auswählen, der die Grundlage für die weitere Entwurfsbearbeitung bilden soll.

#### Phase 3

Das Siegerteam (Planer/Landschaftsarchitekten/Künstler/innen) konkretisiert den Entwurf unter Berücksichtigung weiterer Vorgaben im Hinblick auf eine bauliche Realisierung (incl. Kostenschätzung). Die Ergebnisse werden der Bezirksvertretung Münster Mitte und den Fachausschüssen präsentiert, der Hauptausschuss fasst anschließend einen entsprechenden Beschluss zur Umsetzung des vorgelegten Konzeptes.

#### Phase 4

Nach Klärung der Finanzierung (Antrag auf Städtebauförderung (Stichtag 30.09.2023) startet nach Möglichkeit im Jahr 2024 die Phase der Realisierung.

### **Die Finanzierung**

Anhand vergleichbarer Projekte der letzten Jahre wurde eine erste grobe Kostenschätzung für das Verfahren der zweistufigen Mehrfachbeauftragung erstellt. Diese umfasst jeweils die Pauschalhonorare für die Teilnahme von maximal bis zu sieben Teams in der ersten Stufe und von drei Teams in der zweiten Stufe, die Verfahrenskosten für die Mehrfachbeauftragung, Nebenkosten für die Jurymitglieder und ein Preisgeld für den Siegerentwurf.

Die Kosten für die zweistufige Mehrfachbeauftragung werden aus dem Budget des Stadtplanungsamtes vorfinanziert. Je nach ausgewähltem Entwurf und dessen Überarbeitung erfolgt für die konkrete Umsetzung eine Kostenberechnung /-schätzung der gestalterischen, künstlerischen und baulichen Maßnahmen, einschließlich notwendiger Anpassungsmaßnahmen im Hamburger Tunnel (z.B. zur Wahrung der Verkehrssicherheit oder zum Schutz vor Vandalismus), die ggf. um Gutachten oder Tragfähigkeitsuntersuchungen ergänzt wird.

Auf Basis dieser Kostenermittlung wird für die Neugestaltung des Tunnels ein Antrag auf Städtebaufördermittel für das Stadterneuerungsprogramm 2024 gestellt. Der Hamburger Tunnel ist als Projekt im neu aufzustellenden Integrierten Stadtentwicklungskonzept Münster-Innenstadt bereits enthalten. Nach entsprechender Bewilligung und der Bereitstellung der notwendigen städtischen Eigenmittel könnte im 4.Quartal 2024 mit der Umsetzung begonnen werden. Bis dahin sind dann auch die noch anstehenden, vorlaufenden Arbeiten des Amtes für Mobilität und Tiefbau und der Stadtwerke im Hamburger Tunnel abgeschlossen.

Die Finanzierung des städtischen Eigenanteils erfolgt ggf. im Rahmen der Möglichkeiten mit Unterstützung durch privates Engagement der ISG Bahnhofsviertel Münster e.V. (durch Mitgliedsbeiträge, Spenden und Sponsoren), der Deutschen Bahn AG und weiterer privater Akteure. Die Finanzierung des Bauvorhabens der Deutschen Bahn AG soll über einen eigenen Fördertopf des Bundesministeriums für Verkehr und Digitalisierung erfolgen. Nach Möglichkeit sollen hier Synergien genutzt werden, sowohl zeitlich als auch finanziell, so dass der städtische Eigenanteil ggf. für beide Bauprojekte angerechnet werden könnte. Erste Gespräche werden aktuell geführt, auch mit potentiellen weiteren Sponsoren.

Unterschrift  
I.V.

gez.  
Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage 1 – Aktueller Zustand

Anlage 2 – Konzept Bahnsteigzugang

Anlage 3 – Rahmenbedingungen

Anlage 4 – Mögliche Ideen / Gestaltungskonzepte

Anlage 5 – Zeitplan

Anlage 6 – Anregung 2022-0081 gem. § 24 GO NW