



Stadtplanungsamt

15.08.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Thiel

Telefon: 492-6180

Thiel@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Neugestaltung Hamburger Tunnel - Ergebnis der Mehrfachbeauftragung

Beratungsfolge

27.08.2024	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
04.09.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
05.09.2024	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
11.09.2024	Hauptausschuss	Vorberatung
11.09.2024	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat der Stadt Münster nimmt das Ergebnis der Mehrfachbeauftragung zum Hamburger Tunnel und seinen Zugängen zur Kenntnis und befürwortet die Umsetzung des Entwurfes des Büros Behet-Bondzio-Lin Architekten aus Münster.
2. Der Rat der Stadt Münster beauftragt die Verwaltung,
 - 2.1 die erforderlichen Schritte zur Umsetzung des Siegerentwurfes für den Hamburger Tunnel zeitnah einzuleiten. Dazu wird das Büro Behet-Bondzio-Lin Architekten mit der Entwurfs- und Ausführungsplanung beauftragt.
 - 2.2 entsprechend den Aussagen der Vorlage V/0377/2024 für die Maßnahme „Umgestaltung des Hamburger Tunnels als Verbindungsachse zwischen Berliner Platz und Bremer Platz“ Städtebaufördermittel für das Programmjahr 2025 ff. zu beantragen.
 - 2.3 auf der Basis der Inhalte des Siegerentwurfes die Zugangsbereiche vom Berliner Platz (Süd) und vom Bremer Platz zum Hamburger Tunnel zu überarbeiten und entsprechend der Entwurfsidee anzupassen, so dass ein stimmiges städtebauliches und gestalterisches Gesamtkonzept für diese Verbindungsachse entsteht.
 - 2.4 die Entwurfs- und Ausführungsplanung für den Hamburger Tunnel so zu entwickeln, dass die Perspektive eines möglichen zusätzlichen Zugangs vom Hamburger Tunnel zu den Bahnsteigen des Hauptbahnhofes Münster über die Aufzugsschächte des

ehemaligen Posttunnels gewahrt wird und zu einem späteren Zeitpunkt (in Abhängigkeit einer möglichen Finanzierung) nachgerüstet werden kann.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie die bauliche Umsetzung des Entwurfes Kosten entstehen, die nach vorliegender Kostenschätzung rund 3,6 Mio. Euro betragen werden (vgl. auch Vorlage V/0377/2024). Die bauliche Umsetzung des Gestaltungskonzeptes soll unter Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln erfolgen. Nach derzeitigem Stand könnte die Stadt Münster, bei entsprechender Antragstellung zum Stadterneuerungsprogramm (STEP) 2025 (Antragsstichtag 30.09.2024), eine Förderung in Höhe von voraussichtlich 60% der Baukosten erhalten. In diesem Zusammenhang sind dann auch die Kosten der Entwurfs- und Ausführungsplanung anteilig über den Förderantrag grundsätzlich refinanzierbar.

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4208	Hamburger Straße, Berliner Platz (hier: Maßnahme Hamburger Tunnel)			
Auszahlungen			2025 2026 2027 2028	223.552 175.821 1.607.314 1.607.314	3.614.000
Einzahlungen			2025 2026 2027 2028	254.131 105.493 964.388 964.388	2.288.400
Summe aller Auszahlungen/Saldo				1.325.600	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf bei der / bei den o. g. Produktgruppe/n veranschlagt: Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2025 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Begründung:

Der Hamburger Tunnel

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 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. Die Strukturverbesserung und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsviertels war seit vielen Jahren vorrangiges Ziel der Stadterneuerung im Bereich des Münsteraner Hauptbahnhofes und seines Umfeldes, die mit der Neugestaltung des Hamburger Tunnels fortgeführt werden kann.

Die städtebaulich anspruchsvolle, umfassende Erneuerung und Aufwertung des Bereichs um den Hauptbahnhof sowie seinen beiden Vorplatzbereichen, incl. der Grünfläche Bremer Platz, ist weitestgehend abgeschlossen. In Kombination mit den Neubauten auf der Bahnhofwest- und -ostseite sowie der geplanten baulichen Entwicklung im Bereich der ehemaligen Hauptpost und des Bankgebäudes sowie den Ideen zur Anpassung des Berliner Platzes wird sich zukünftig städtebaulich sowie funktional und gestalterisch eine Einheit ergeben, die das Bahnhofsviertel prägen wird. Dem Hamburger Tunnel kommt dabei als verbindendes Element eine besondere Rolle zu, die durch seine Neugestaltung unterstützt und gestärkt werden soll.

„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.

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“ (vgl. Vorlage V/0631/2022).

Die Neugestaltung des Hamburger Tunnels muss zudem die Gestaltungskonzepte der beiden Bahnhofsvorplätze (Berliner Platz und Bremer Platz) berücksichtigen und ein verbindendes Element schaffen. 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.



Aufweitung Eingang Westseite



Aufweitung Eingang Ostseite



Hamburger Tunnel – Blickrichtung Westen (Berliner Platz), Aufnahme: Roland Borgmann

Die Mehrfachbeauftragung

Gegenstand der Mehrfachbeauftragung zum Hamburger Tunnel war 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. Der Hamburger Tunnel wurde 1913 für den öffentlichen Verkehr eröffnet und ist seit 2015 ausschließlich dem Fahr-

rad- und Fußverkehr vorbehalten. Es sollte ein kreatives, innovatives und gestalterisch ansprechendes Gestaltungskonzept für den Hamburger Tunnel erarbeitet werden - einbezogen werden sollten der Boden, die Seitenwände, die Tunnelöffnungen bzw. die Eingänge. Neben den Auflagen der DB AG (Inspektionsmöglichkeit der Brückenbauwerke) waren bei der Ideenfindung die verkehrlichen bzw. straßenverkehrsrechtlichen Belange zu beachten, dass der Tunnelbereich insgesamt verkehrssicher, barrierefrei und ausreichend beleuchtet sein muss.

Entsprechend dem Beschluss des Hauptausschusses vom 14.12.2022 ist eine Mehrfachbeauftragung mit insgesamt 14 teilnehmenden Büros durchgeführt worden, die das mögliche Spektrum von Stadtgestaltung über Landschaftsplanung sowie Architektur und Kunst aufgezeigt haben und in einem zweistufigen Verfahren zum einem eindeutigen Ergebnis gelangt ist. Danach hat das Auswahlgremium – besetzt mit dem Bezirksbürgermeister Münster-Mitte, dem Vorsitzenden des Gestaltungsbeirates, der stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadtplanung und Stadtentwicklung, dem Stadtbaurat und dem Leiter des Stadtplanungsamtes in seiner Sitzung am 25.06.2024 - sich einstimmig für den Entwurf des Münsteraner Büros Behet-Bondzio-Lin Architekten ausgesprochen. Beraten wurde das Auswahlgremium durch das Bahnhofsmanagement Münster der DB AG, die Immobilien- und Standortgemeinschaft Bahnhofsviertel (ISG), das Polizeipräsidium Münster und den unmittelbaren angrenzenden Immobilieneigentümer sowie durch die Fachämter der Stadtverwaltung Münster.

Entsprechend dem Beschluss 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. Dies könnte sich ändern, wenn vom Hamburger Tunnel aus ein weiterer Zugang zu allen Bahnsteigen möglich wäre. Dies wurde bereits in einer Machbarkeitsstudie der DB AG eindeutig nachgewiesen, ist derzeit aber aufgrund fehlender Finanz- und Fördermittel bei der DB AG nicht darstellbar. Im Rahmen der Mehrfachbeauftragung haben alle Büros die grundsätzliche Machbarkeit eines Anschlusses an den ehemaligen Posttunnel und seine Aufzugsschächte nachgewiesen. In der zweiten Stufe der Mehrfachbeauftragung wurden diese Anschlüsse auftragsgemäß inhaltlich nicht weiter untersucht.

In der ersten Bewertungsrunde am 16.04.2024 wurden alle 14 eingereichten Arbeiten gewürdigt. Entsprechend der Aufgabenstellung wurde nach folgenden Kriterien bewertet:

Das Hauptkriterium ist die innovative Gestaltungsidee (50%):

- Gesamteindruck der innovativen / künstlerischen / gestalterischen Idee und Qualität
- die Berücksichtigung der städtebaulichen Situation
- Fügt sich das Gestaltungskonzept in den vorhandenen Stadtraum ein

Ein weiteres Kriterium ist die Funktionalität der Konzeptidee (25%):

- Barrierefreiheit
- Materialität
- Sicherheitsaspekte
- Lösung Konflikt / Begegnung Radfahrer und Fußgänger

Ein weiteres Kriterium ist die Wirtschaftlichkeit der Konzeptidee (25%):

- Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit der Konzeptidee
- Reinigungs- und Unterhaltungsaufwand sowie Erreichbarkeit
- Baulicher Aufwand und Folgekosten
- Berücksichtigung von vier Öffnungen der südlichen Tunnelwand (bei Realisierung der Aufzüge in späteren Jahren) in der Gestaltungsidee (ggf. Provisorium)
- Möglichkeit der Anpassung bei Realisierung S-Bahn-Konzept (in späteren Jahren)

In dieser ersten Bewertungsrunde konnten drei Arbeiten ausgewählt werden, die in der nächsten Runde weiter qualifiziert werden sollten. Dazu hat das Auswahlgremium, gemeinsam mit den Vorprüfenden bzw. den Fachämtern Kriterien und Anforderungen formuliert, die bis zur zweiten Bewertungsrunde durch die Büros darzustellen waren. Der Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung wurde am 18.04.2024 im nichtöffentlichen Teil der Sitzung bereits über den Zwischenstand informiert.

Danach wurden die Büros Behet-Bondzio-Lin, Brederlau-Holik und SAL gebeten, ihre Entwürfe zu überarbeiten und entsprechend den Empfehlungen des Auswahlgremiums weiter zu entwickeln. In einer zweiten Bewertungsrunde am 25.06.2024 wurden die verbliebenden drei Arbeiten, die alle mit Überarbeitungshinweisen versehen worden waren, erneut bewertet. Die Darstellung der Konzeptideen und die Wertung des Auswahlgremiums sind in der Anlage 1 zu dieser Vorlage zu finden. Als Ergebnis der Mehrfachbeauftragung ist festzuhalten, dass der Entwurf des Büros Behet-Bondzio-Lin Architekten die Grundlage für die weitere Entwurfs- und Ausführungsplanung bilden soll.

Die Verwaltung erarbeitet derzeit eine Dokumentation zur Mehrfachbeauftragung mit allen Arbeiten, welche im Herbst 2024 fertig gestellt und veröffentlicht wird.

Konzeptidee Büro Behet-Bondzio-Lin

Das Büro beschreibt seine Idee wie folgt:

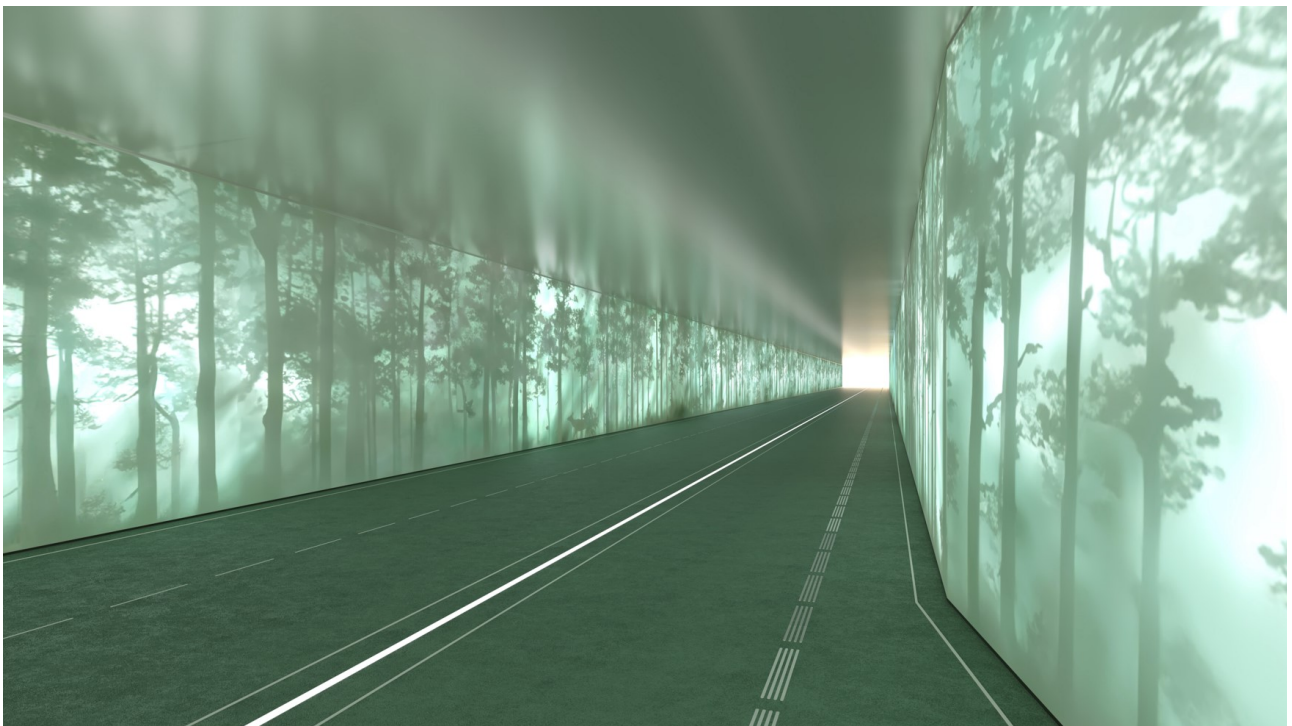
„Status Quo

Der Hamburger Tunnel stellt aktuell eine wichtige, aber wenig attraktive Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Hansaviertel mit dem viel frequentierten Hafen dar. Die Unterquerung der Gleisanlagen des Münsteraner Bahnhofs ist ein Transitraum, der durch seine heterogenen Oberflächen, seine diffuse Beleuchtung und unpräzise Zonierung ein Gefühl von Abseitigkeit und Unsicherheit vermittelt. Die Tunneleingänge, mit ihren Nischen und Rücksprüngen, im Besonderen dem heutigen Ladenlokalvorbereich am Berliner Platz, verstärken diesen Eindruck.

Ziel ist es, zukünftig mit einem Lächeln durch den Hamburgertunnel zu radeln, von Vogelgezwitscher begleitet und für einige Momente die Leichtigkeit des Seins genießen können.



Hamburger Tunnel – Blick vom Bremer Platz in Richtung Westen (Berliner Platz), Visualisierung: Behet-Bondzio-Lin Architekten



Hamburger Tunnel – Blickrichtung Osten (Bremer Platz), Visualisierung: Behet-Bondzio-Lin Architekten

Entwurfsparameter

Zielsetzung der Transformation ist es, einen angenehmen, mit positiven Assoziationen verbundenen Transit- und Verbindungsraum in der Stadt zu gestalten. Wesentliches atmosphärisches Gestaltungselement ist das Motiv eines Waldes. Gewählt haben wir dieses vertraute Motiv, weil der Naturraum Wald positiv auf den menschlichen Geist und Körper wirkt und bereits Bilder vom Wald Ruhe vermitteln und entspannend wirken.

Aus den angrenzenden Stadträumen kommend „treten“ die Passierenden in einen Raum mit einer markanten und deutlich wiedererkennbaren Charakteristik ein, verweilen den kurzen Moment der Passage darin und „treten“ wieder hinaus. Das Wald-Motiv variiert über den Verlauf von 130m nur leicht, um dem Charakter eines Durchgangsraums gerecht zu werden.

Wände

Die beiden Wände geleiten die Passierenden durch den Transitraum und erzeugen die Wahrnehmung einer Raum-Aufweitung durch Einblicke in die Tiefe eines Waldes. Mit dem Waldmotiv der Wände und einer akustischen Untermalung mit Waldgeräuschen transformieren wir den „Angstraum des Hamburger Tunnels“ in einen Stadtraum der beruhigt und Sicherheit während der Durchquerung vermittelt.

Es entsteht ein Raum mit einer lichten und heiteren Stimmung, den man gerne passiert. Die Wände verlaufen kontinuierlich, ohne Nischen oder Vor- und Rücksprünge von beiden Tunnelzugängen am Bremer Platz und Berliner Platz.

Im Norden begleitet das Waldmotiv in leichter Varianz die Radfahrenden, auf der Südseite variiert lichter Wald mit der Darstellung von vier Lichtungen. Hier weitet sich bereits in der ersten Projekt-Phase die Wahrnehmung des Raums genau dort, wo in der zweiten Phase die tatsächlichen Raum-Aufweitungen vor den Fahrradaufzügen entstehen werden.

Die beiden Wände des Hamburger Tunnels werden mit hochwertigem Sicherheitsglas, reversibel angebracht auf einer Unterkonstruktion, verkleidet. Die Wände erzeugen durch mehrere, hintereinanderliegende bedruckte Glasschichten und einer steuerbaren LED-Beleuchtung zwischen und hinter den Glasschichten den Eindruck des Einblicks in die Tiefe eines lichten Waldes. Die gesamte Aufbauhöhe beträgt ca. 20cm ab der Vorderkante der Bestandswände. Der Raum des Tunnels wird durch die durchgängige Beleuchtung atmosphärisch ausgeleuchtet.

Hochwertiges Sicherheitsglas ist fast unzerstörbar, äußerst leicht zu reinigen, problemlos von Graffiti zu befreien, sehr dauerhaft und altert ohne wesentliche Abnutzungsspuren. Bei den Wandverkleidungen in den beiden vorhandenen Bahnhofspassagen zeigt sich bereits seit einigen Jahren wie gut dieses Material für öffentliche Transiträume geeignet ist.

Die gewählte LED-Beleuchtung ermöglicht die notwendige Lichtstärke bei geringem Energieverbrauch, ist äußerst langlebig und in der Lichtfarbe steuerbar.

Decke

Die Decke wird in ihrem Verlauf ebenso beruhigt und verläuft auf einer Höhe bis kurz vor die beiden Tunnelzugänge. Dann steigt sie leicht an und zeigt sich in den Außenansichten mit einer geringen Aufbauhöhe. Mit dieser einladenden Geste werden die Passierenden in den Tunnelraum geführt. Der horizontale Abschluss des Tunnelraums wird durch ein leicht reflektierendes Material geformt, in dem sich die Wald-Wände diffus widerspiegeln. Analog zu den Wänden wird hier die Wahrnehmung einer Raum-Aufweitung, hier in die Höhe, erzeugt. Der Verbindungsraum erscheint nicht „gedeckelt“ oder abgeschlossen, sondern weitet sich wohlthuend nach oben auf.

Die Decke wird unterhalb der vorhandene Betonverbunddecke mit leichten Edelstahl-Paneelen verkleidet. Dazu werden die reversiblen Paneele von der Bestandsdecke abgehängt. Die Zugänglichkeit der Betonverbunddecke zu Revisionszwecken bleibt somit sichergestellt.

Die mattierte Oberfläche der Edelstahl-Paneele reflektieren das Licht der Glaswände und gibt dem Raum einen lichten und vertikalen Charakter, zudem spiegelt es schemenhaft die Waldabbildungen sowie die Passierenden. Die bestehende gedrungene, horizontale Raumwirkung des Hamburger Tunnels wird so in eine freundliche, positive und eher vertikale Raumwahrnehmung transformiert.

Um die leicht gedämpfte Akustik eines Waldes zu erzielen, erhalten die Paneele zudem ein sehr feines, durchgängiges Lochbild, das den Schall „schluckt“ und erlaubt, dass nicht die Geräusche der Passierenden dominieren, sondern die eingespielten Waldgeräusche von raschelndem Laub und der abgebildeten Tiere.

Die, nach oben offene, Fuge zwischen dem Tunnelkopf West und dem derzeitigen Bankgebäude wird überdacht und aus dem Innenraum nicht mehr wahrnehmbar sein. So bleibt die Kontinuität des Raums, unabhängig von Witterungseinflüssen, bestehen.

Boden

Der Boden stellt alle funktionalen und atmosphärischen Anforderungen an die Bewegung der Passierenden sicher und verbindet durch seine „fließende“ und prägnante Charakteristik die beiden Tunnel Zugänge. Auf der subtil reflektierenden Oberfläche des leicht grün eingefärbten Asphalts weisen dezente, aber gut wahrnehmbare Markierungen die Bereiche für die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden aus.

Der transformierte Stadtraum des Hamburger Tunnels kann von allen Personen gleichberechtigt und ohne Einschränkungen schwellenlos genutzt werden. Barrierefreie Orientierungshilfen werden vorgesehen und im weiteren Entwurfsprozess im Detail bearbeitet.

Der leichte Grünton verstärkt die beruhigende Wirkung des Raums und wird somit auch Teil des Waldmotivs. Seine leicht reflektierende Oberfläche und Farbe verstärken den Eindruck des „Eintauchens“ in eine ganz eigene und für die Erwartungen an den Ort überraschende Atmosphäre. Die Trennung zwischen den Bereichen für zu Fußgehende und radfahrende Personen erfolgt durch eine in den Asphalt eingelassene Leuchtlinie, die Orientierung schafft und zusätzlich die Decke aufhellt.

Die vier Raumbegrenzungen des Hamburger Tunnels formen gemeinsam einen charaktvollen Raum, der über die eigentlichen Raumgrenzen hinaus weißt und die Passierenden auf ihrem kurzen Weg angenehm geleitet und dabei positiv stimmt.

Tunnelzugänge

Die Bereiche vor den Zugängen werden mit ergänzenden Baumpflanzungen versehen und von den Raum verunklarenden Elementen befreit. Durch die Erweiterung des Parkangebots für Fahrräder können die Abstellflächen direkt vor den Zugängen rückgebaut werden, um so eine gute Übersichtlichkeit und hindernisfreie Einsicht in den Tunnelraum herzustellen. Der Verkehrsfluss zum Bremer Platz ist bereits klar geregelt, am Berliner Platz ist mit der Umsetzung des Projektes eine solche Klarheit noch herzustellen.

Umbau Phase 2 – Anbindung an die Bestandsaufzüge

Die Anbindungen an die Bestandsaufzüge werden durch räumliche Aufweitungen, analog zu Lichtungen im Wald - zu einem späteren Zeitpunkt nach Klärung der Finanzierung - hergestellt. Die Kontinuität der nördlichen Tunnelwand und der Glasverkleidung bleibt bestehen. Durch die Schrägstellung von je zwei Wänden öffnet sich der Raum zu den Aufzügen großzügig und kann so auch größeren Gruppen an Radfahrenden ausreichend Warte- und Bewegungsraum bieten.“ (vgl. Entwurfsbeschreibung im Rahmen der Mehrfachbeauftragung)

Die nächsten Schritte und Umsetzung

Entsprechend den Aussagen der Vorlage V/0377/2024 „Innenstadt stärken: Beantragung von Städtebaufördermitteln für INSEK Münster-Innenstadt Maßnahmen 2025-2029“ wird auch für den Hamburger Tunnel mit seinen Anschlüssen an den Berliner Platz (Süd) und den Bremer Platz im Rahmen des Maßnahmenbündels „Gesamtmaßnahme Zukunftsgerechte Innenstadtplätze“ ein Förderantrag auf Städtebauförderung zum 30.09.2024 gestellt.

Parallel zum Maßnahmenbündel 1 der o.g. Vorlage sollen auch für die Maßnahme „Umgestaltung des Hamburger Tunnels als Verbindungsachse zwischen Altstadt/Berliner Platz und Bremer Platz/Ostseite Bahnhof“ (M2.16) Fördermittel eingeworben werden, um auch diese Maßnahme zeitnah umsetzen zu können.

Nach den Kriterien der neuen Förderrichtlinien erhält die Stadt Münster mit der ersten Bewilligung des Maßnahmenbündels „Gesamtmaßnahme Zukunftsgerechte Innenstadtplätze“ die Möglichkeit, den aus der Mehrfachbeauftragung hervorgegangenen Entwurf des Büros Behet-Bondzio-Lin weiter ausarbeiten zu lassen und die Kostenschätzung weiter zu konkretisieren, so dass eine umsetzungsfertige Entwurfs- und Ausführungsplanung entsteht, die dann – eine entsprechende weitere Bewilligung von Fördermitteln und der Darstellung der städtischen Eigenmittel im Haushalt vorausgesetzt – nach erfolgter Ausschreibung und Vergabe ab ca. 2026 ff. in die Realisierung gehen kann.

Das Büro Behet-Bondzio-Lin soll mit der Konkretisierung des Entwurfes beauftragt werden und die für die Umsetzung erforderliche Planunterlagen, Beschreibungen und Kostenberechnungen erarbeiten. Dabei wird die Entwurfsidee des Wald-Motivs nur im eigentlichen Tunnel zur Anwendung kommen und sich klar zu den anliegenden Platzbereichen Berliner Platz (Süd) und Bremer Platz abgrenzen. Hier erfolgt dann auch der Übergang von dem „grünen“ Waldboden zur normalen Gestaltung des Bodenbelags der beiden Platzteile.

Parallel erfolgt die weitere Abstimmung mit dem Eigentümer des Tunnels, der Deutschen Bahn AG, sowie mit dem Eigentümer des Bankgebäudes.

Das Büro wird gleichwohl auch Gestaltungsvorschläge für die beiden unmittelbaren Vorplatzbereiche erarbeiten, die sich an den bereits vorgestellten Ideen orientieren. Ziel ist dabei, das Wald-Motiv in die tunnelangrenzenden Stadtraum- bzw. Platzraumgestaltung hineinzuziehen um somit einen ansprechenden Übergang vom „Wald-Tunnel“ zum „Wald-Platz“ zu erhalten. Dabei ist es Ziel, auf der Ostseite die bereits vorhandenen Gestaltungselemente aufzunehmen und zu ergänzen bzw. neu zu konfigurieren und nach Möglichkeit weitere Baumstandorte einzurichten (im Boden oder in Kübeln gepflanzte Bäume).

Auf der Westseite muss die Platzraumgestaltung im Rahmen der Zufahrt zum Hamburger Tunnel neu entwickelt werden und dabei auch auf die Interessen der Eigentümer reagieren. Auch hier sind zusätzliche Baumpflanzungen Ziel, die aber in Abhängigkeit zu im Boden verlaufenden Leitungen zu planen sind. Ggf. müssen die Ergänzungen hier überwiegend durch in Kübeln gepflanzte Bäume realisiert werden. Insgesamt gesehen soll der Berliner Platz Süd perspektivisch darüber hinaus eine ansprechende Neugestaltung erhalten, die für mehr Aufenthaltsqualität sorgt und perspektivisch eine Belebung dieses Stadtplatzes – in Abhängigkeit von den zukünftigen Nutzungen in den angrenzenden Gebäuden – ermöglicht.

In Zusammenhang mit dem in Aufstellung befindlichen Mobilitätskonzept Münster 2035 und der Planung der Velorouten kommt dem Hamburger Tunnel zukünftig eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion zu, darauf hat der Entwurf des Büros Behet-Bondzio-Lin eine passende Antwort gegeben. Somit ist zu erwarten, dass die Attraktivität dieser Verbindung zukünftig der ihr zugeordneten Funktion einer attraktiven Ost-West-Verbindung entsprechen wird.

Wenn es künftig gelingt, eine Finanzierung der mit der Machbarkeitsstudie der DB AG nachgewiesenen zusätzlichen Erreichbarkeit aller Bahnsteige über die ehemaligen Aufzüge des Posttunnels zu realisieren, wird der Hamburger Tunnel, zusätzlich zu seinen heutigen Funktionen, eine zentrale Aufgabe in der verkehrlichen Erschließung des Hauptbahnhofes übernehmen können. 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.

Die im Rahmen der Mehrfachbeauftragung erfolgte Berücksichtigung für diese zweite Ausbaustufe des Hamburger Tunnels wird auch bei der jetzt anstehenden Entwurfs- und Ausführungsplanung mitgedacht und perspektivisch mit eingeplant. Die vorgeschlagenen Glaselemente der südlichen Tunnelwand werden derart vorbereitet, dass sie mit geringem Aufwand umgebaut werden können und somit die dem Entwurf zugrundeliegenden Idee der Waldlichtungen dann realisiert werden kann. Diese zusätzliche Erschließung könnte auch die Planungen zum S-Bahn-Konzept Münsterland unterstützen.

zen, indem über den Hamburger Tunnel Erreichbarkeiten und Zugänge zu Gleisanlagen und (neuen) Bahnsteigen möglich sind und Wegeverbindungen für die Bahnreisenden ergänzt und optimiert werden können. Bei dem Neu- oder Umbauvorhaben des Eigentümers auf der Westseite ist beabsichtigt, die Planungen zum S-Bahn-Konzept in das Gesamtkonzept zu integrieren, so dass zukünftig optimale Bedingungen für die Bahnreisenden entstehen werden.

Die städtebaulich anspruchsvolle, umfassende Erneuerung und Aufwertung des Bereichs um den Hauptbahnhof kann mit dem Schritt der Neugestaltung des Hamburger Tunnels und seiner Ergänzungsbereiche ein weiteres, großes Stück vorangebracht werden.

i.V.

gez.
Denstorff
Stadtbaurat

Anlage A
Anlage 1 – Ergebnisse des Auswahlverfahrens