

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0072/2017</b>
Auskunft erteilt:	Herr Thiel
Ruf:	492 61 80
E-Mail:	Thiel@stadt-muenster.de
Datum:	01.03.2017

Betrifft

**Münster Hauptbahnhof Ostseite - Bauvorhaben Landmarken HBF Münster Ost GmbH**

Beratungsfolge

14.03.2017	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
15.03.2017	Ausschuss für Liegenschaften, Wirtschaft und strategisches Flächenmanagement	Vorberatung
16.03.2017	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
22.03.2017	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
22.03.2017	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 16.03.2017 vorgestellte, aktualisierte städtebauliche Gesamtkonzept (vgl. Anlage 1) der Landmarken HBF Münster Ost GmbH zum geplanten Neubau eines Empfangsgebäudes für die Hauptbahnhof-Ostseite und zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Ostseite (Bremer Platz) zustimmend zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, auf Basis des vorgestellten Gesamtkonzeptes, einen Kaufvertrag mit der Landmarken HBF Münster Ost GmbH (Käufer) für den Grundstücksanteil der Stadt Münster zur Hauptbahnhof Ostseite abzuschließen. Die Regelungen und Vereinbarungen zum Kaufvertrag sind in der nichtöffentlichen Vorlage V/0073/2017 dargestellt.
3. Der Rat der Stadt Münster stimmt einer Neugestaltung des öffentlichen Raumes (Bahnhofsvorplatz, Bremer Straße, Grünanlage) auf der Basis der Konzeptvorstellung (vgl. Anlage 1) der Landmarken HBF Münster Ost GmbH grundsätzlich zu.  
Die Stadt Münster erhält auf den privaten Vorplatzflächen des Bauvorhabens des Käufers ein Wegerecht für die Allgemeinheit und wird die privaten Flächen außerhalb des auskragenden Daches (Bezugslinie) öffentlich widmen.
4. Im Zusammenhang mit der geplanten Neugestaltung des öffentlichen Raumes stimmt der Rat der Stadt Münster

- 4.1 einem ersatzlosen Rückbau der heute vorhandenen Arkaden / Pergola, der Überdachungen und der Brunnenanlage im Bereich Bremer Straße / Bremer Platz zu (Planungs- und Baubeschluss),
  - 4.2 einer dauerhaften Verlagerung der Haltestelle der Fernreisebusse an den derzeitigen provisorischen Standort zu.
5. Der Rat der Stadt Münster nimmt das vorgestellte, gemeinsam mit dem Käufer und der Deutschen Bahn AG entwickelte und abgestimmte Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept (vgl. Anlage 2) für die Ostseite zur Kenntnis.  
Das Konzept enthält ergänzende Maßnahmen für die Bahnhof Westseite um den Betrieb des Empfangsgebäudes ab dem Tage der Eröffnung sicherstellen zu können.
6. Der Rat der Stadt Münster stimmt zu, dass während der Bauphase an der Hauptbahnhof Ostseite
- 6.1 die Bremer Straße provisorisch in Richtung Osten (Grünanlage) verschoben wird (vgl. Anlage 2).
  - 6.2 die Ausgänge aus den beiden Personentunneln während der Bauzeit für die öffentliche Nutzung geschlossen sind und die Nutzer des Bahnhofes diesen nur über die neu eröffnete Westseite (und den Weg durch den Hamburger Tunnel) erreichen können.  
Die Schließung wird auf den unbedingt notwendigen Zeitraum beschränkt.
  - 6.3 im Hamburger Tunnel und im Bereich der vorhandenen Radstation auf der Westseite provisorisch zusätzliche Fahrradständer (vgl. Anlage 3) aufgestellt werden um für die zu erwartende starke Nachfrage weitere Abstellkapazitäten anbieten zu können (Planungs- und Baubeschluss).  
Die provisorisch aufgestellten Fahrradständer werden nach der Fertigstellung des Bauvorhabens auf der Hauptbahnhof Ostseite in der neuen Radstation weiter verwendet.
7. Der Rat beauftragt die Verwaltung,
- 7.1 das Neugestaltungskonzept für den öffentlichen Raum an der Hauptbahnhof Ostseite (Vorplatz, Bremer Straße, Grünanlage) mit dem Käufer weiter zu entwickeln und baureif vorzubereiten.  
Das weiterentwickelte Konzept wird dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen zum Beschluss vorgelegt.
  - 7.2 zur Durchführung der Gestaltungs- und Baumaßnahmen für den Bahnhofsvorplatz, auf dem Grundstück des Käufers, einen entsprechenden Erschließungsvertrag mit der Landmarken HBF Münster Ost GmbH abzuschließen.
  - 7.3 im Bereich Hafestraße, Frie-Vendt-Straße, Leostraße, Friedrich-Ebert-Straße einen dauerhaften Standort für die Haltestelle der Fernreisebusse gestalterisch und funktional zu entwickeln.  
Das Standortkonzept Fernreisebusse mit Aussagen zu Gestaltung und Funktionalität wird dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen zum Beschluss vorgelegt.
  - 7.4 gemeinsam mit der Westfälischen Bauindustrie im Hamburger Tunnel und im Bereich der vorhandenen Radstation auf der Westseite provisorisch doppelstöckige Fahrradständer aufzustellen.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Für die Neugestaltung des öffentlichen Raumes (Bahnhofsvorplatz, Bremer Straße, Grünanlage Bremer Platz) werden finanzielle Aufwendungen entstehen, die derzeit nur im Rahmen einer Kostenschätzung auf Basis der Flächengröße und eines Einheitswertes grob ermittelt wurden.

Das weiterentwickelte Konzept (vgl. Beschlusspunkt 7.1 dieser Vorlage) wird dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen zum Beschluss vorgelegt. In diesem Zusammenhang wird auch die Finanzierung der Maßnahme abschließend dargestellt und dem Haupt- und Finanzausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Der Stadt Münster entstehen bei diesem Projekt, nach derzeitigem Stand, Kosten von rd. 2,0 Mio. €. Davon sind rd. 1,2 Mio. € investiv, insbesondere für den Neubau der Bremer Straße im Abschnitt von der Hamburger Straße bis zur Schillerstrasse. Der Kostenanteil (konsumtiv) der Stadt Münster an der Herrichtung der privaten Bahnhofsvorplatzfläche (mit öffentlichen Gehrechten) beträgt rd. 0,8 Mio. €. Die konsumtiven Mittel sind im derzeitigen Haushaltsplan noch nicht veranschlagt.

Der Käufer beteiligt sich gemäß Auslobungstext zum Investorenverfahren (Infomemorandum) mit 80 €/qm an den Kosten der erstmaligen Herstellung aller öffentlich nutzbaren Flächen auf seinem Kaufgrundstück. Damit übernimmt der Käufer einen Kostenanteil von rd. 340.000 € an der Herrichtung der privaten Bahnhofsvorplatzfläche.

Zur anteiligen Refinanzierung der Kosten für den Ausbau des Bahnhofsvorplatzes mit den öffentlichen Funktionen und den Außenanlagen ist beabsichtigt, einen Antrag auf Städtebaufördermittel zu stellen.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Bauvorhabens durch die Landmarken HBF Münster Ost GmbH erhält die Stadt Münster – wie im Auslobungstext zum Investorenverfahren gefordert (Infomemorandum) – unentgeltlich das Nutzungsrecht zum Betrieb einer Radstation für rund 2.150 Stellplätze im veredelten Rohbau.

Der Ausbau der Radstation erfolgt im Auftrag der Stadt Münster durch die Westfälische Bauindustrie und wird über die Inanspruchnahme von Stellplatzablösebeträgen von der Stadt Münster finanziert. Eine Mittelbereitstellung erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfes 2018.

Der Betrieb der Radstation soll nach Ausschreibung an einen Betreiber vergeben werden.

Für die im Vorfeld erforderliche Verlegung von Leitungen aus der heutigen Trasse in eine neue, nicht von den Baumaßnahmen tangierte Leitungstrasse entstehen Kosten, die maßnahmebezogen vom Käufer übernommen werden. Weitergehende Kosten werden bei Bedarf von den Leitungsträgern übernommen. Der Stadt Münster in diesem Zusammenhang entstehende Kosten durch die Verlegung stadteigener Leitungen in die neue Trasse werden ebenfalls Maßnahme bezogen vom Käufer übernommen.

Für die dauerhafte Einrichtung einer Haltestelle für Fernreisebusse im Bereich Hafenstraße, Friedvondt-Straße, Leostraße, Friedrich-Ebert-Straße, werden finanzielle Aufwendungen entstehen, die zurzeit noch nicht exakt zu beziffern sind. Das Standortkonzept Fernreisebusse mit Aussagen zu Gestaltung und Funktionalität wird dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen zum Beschluss vorgelegt. In diesem Zusammenhang wird auch die Finanzierung der Maßnahme dargestellt und dem Haupt- und Finanzausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung der Baustelle zum Bauvorhaben Hauptbahnhof Ostseite werden umfangreiche Provisorien (u.a. Rückbau der Pergola, Verschwenkung der Bremer Straße) im öffentlichen Raum erforderlich. Diese erfolgen in Absprache zwischen Käufer und Stadt Münster und werden vom Käufer übernommen.

Für die provisorisch auf der Westseite (im Bereich der Radstation) und im Hamburger Tunnel aufzustellenden doppelstöckigen Fahrradständer (vgl. Anlage 3) entstehen Kosten in Höhe von 194.897 € für Beschaffung, Aufstellung und Unterhaltung.

Die Westfälische Bauindustrie übernimmt die provisorische Aufstellung und Unterhaltung der Ständer. Diese werden nach der Bauphase in die neue Radstation an der Hauptbahnhof Ostseite umgesetzt.

Für die Beschaffung der Fahrradständer erhält die WBI einen Zuschuss in Höhe der Anschaffungskosten. Die investiven Mittel sind im Haushaltsplan veranschlagt. Die Gegenfinanzierung erfolgt aus Stellplatzablösemitteln.

## **Begründung:**

### **Rahmenbedingungen**

Das Ziel einer städtebaulich anspruchsvollen, umfassenden Erneuerung und Aufwertung des Hauptbahnhofes mit seinen beiden Gebäudeteilen West und Ost sowie den dazwischen befindlichen Gleisanlagen (der Verkehrsstation) rückt in erreichbare Nähe.

Der Neubau des Empfangsgebäudes auf der Bahnhof-Westseite durch die Deutsche Bahn AG befindet sich im Zeitplan und soll im 2.Quartal 2017 eröffnet werden. Mit der städtebaulichen Ausgestaltung des Empfangsgebäudes auf der Bahnhof-Westseite und in absehbarer Zeit auch des Bahnhofsvorplatzes auf der Westseite erhält dieser Bereich eine Wertigkeit, die seinem besonderen Anspruch auch entspricht.

Der Um- und Neubau der Verkehrsstation (Tunnel, Aufzüge, Bahnsteige, Gleise) ist bereits seit dem Jahr 2013 fertiggestellt und hat spürbare Verbesserungen für die Reisenden und Besucher der Stadt und des Bahnhofes gebracht.

Der Hauptbahnhof 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 Hauptbahnhof Münster ein hohes Potential für unterschiedliche Nutzungen. Aufgrund dieser besonderen Funktion ist der städtebaulich-funktionale Aspekt der Neubebauung der Hauptbahnhof Ostseite deutlich höher zu gewichten als der wirtschaftlich zu erzielende Kaufpreis.

Die Entwicklung einer adäquaten Bebauung der Hauptbahnhof-Ostseite war das Ziel des Investorenauswahlverfahrens – gemeinsam von der Deutschen Bahn AG, der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW und der Stadt Münster durchgeführt -, aus dem die Landmarken AG als bestplatziertes Bieter im Jahr 2015 hervorgegangen war. In dem Wettbewerb waren die Parameter Städtebaulicher Entwurf und Höhe des Kaufpreis gleichrangig gewichtet, dazu kam als dritter Parameter noch das Nutzungskonzept. Aufbauend auf den Ergebnissen aus dem Auswahlverfahren und der Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses hatte der Rat der Stadt Münster am 29.06.2016 mit der Vorlage V/0360/2016 dem vorgelegten Bauvorhaben grundsätzlich zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG, der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW und der Landmarken AG das Vorhaben umsetzungsreif weiter zu entwickeln.

Mit dieser Vorlage soll daher die konkrete Umsetzung des Bauvorhabens und die damit einhergehende Veräußerung des städtischen Grundstücksanteils eingeleitet werden.

Entsprechend der ursprünglichen Zielsetzung des Rates (vgl. Vorlage V/0159/2011) war immer eine gleichberechtigte Entwicklung der beiden Seiten des Hauptbahnhofes im städtebaulichen Strukturkonzept der Stadt zum Hauptbahnhof Münster vorgesehen, so wie sie jetzt mit dem Entwurf der Landmarken HBF Münster Ost GmbH (Käufer) zum Empfangsgebäude Hauptbahnhof-Ostseite umgesetzt werden kann.

## **Bauvorhaben der Landmarken HBF Münster Ost GmbH**

Das neue Bahnhofsentré auf der Ostseite wird großzügig formuliert und bildet somit eine Klammer mit dem Neubau des Empfangsgebäudes der DB AG auf der Westseite. Verbunden werden die beiden gleichberechtigten Bauvorhaben Westseite und Ostseite durch die bereits aufgewerteten Personentunnel mit den Zugängen zu den Bahnsteigen, welche auch eine stadtstrukturell verbindende Funktion zwischen Innenstadt und Ostviertel übernehmen.

Im Erdgeschoss erfolgt der Auftritt der neuen Fahrradstation an prominenter Stelle im nördlichen Teil des Bauvorhabens. 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 zukünftige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird diese Fahrbeziehungen entsprechend berücksichtigen. 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 2.150 Stellplätze vor (vgl. Anlage 1).

Die Stadt Münster erhält – wie in der Ausschreibung zum Investorenverfahren formuliert – unentgeltlich das Nutzungsrecht zum Betrieb der Radstation im veredelten Rohbau vom Käufer eingeräumt. Der Innenausbau der Radstation erfolgt durch die Stadt bzw. im Auftrag der Stadt durch die Westfälische Bauindustrie WBI (analog zur Radstation auf der Bahnhof Westseite). Dazu werden Finanzmittel aus der Stellplatzablöse in Anspruch genommen. Der Innenausbau wird auf dem gleichen Qualitätsniveau erfolgen wie auf der Westseite. Grundsätzlich sind doppelstöckige Fahrradständer vorgesehen, die je nach Anordnung unterschiedlich ausgestaltet werden. Ein Teil der Fahrradständer wird im Rahmen eines Provisoriums vorab im Hamburger Tunnel und im Bereich der vorhandenen Radstation Westseite aufgestellt. Die Radstation erhält für die Bahnfahrer einen eigenen direkten Zugang zum nördlichen Personentunnel. Gleichzeitig sind aber beide Personentunnel auch vom normalen Ausgang der Radstation jederzeit erreichbar. Der Betrieb der Radstation ist, wie auf der Westseite auch, gegen Entgelt vorgesehen und soll nach entsprechender Ausschreibung durch die WBI an einen Betreiber vergeben werden.

Die Funktionsorganisation innerhalb des Bauvorhabens (vgl. Anlage 1) gliedert sich vertikal in drei Hauptbestandteile:

Das erhöhte Erdgeschoss übernimmt alle notwendigen Bahn- und Stadtfunktionen (Zugänge zu den Bahnsteigen, Wertstoffhof, Technikflächen, Zugang zur Fahrradstation, Taxenvorfahrt, Kurzzeitstellplätze, Kiss&Ride Zone) und bietet daneben zusätzlich Raum für gewerbliche bzw. bahnaffine Mietflächen. An zentraler Stelle in der Mitte plant die Landmarken HBF Münster Ost GmbH die Realisierung einer Markthalle, ggf. über zwei Etagen, mit entsprechendem Angebot zum Einkaufen und Verweilen. Daneben werden im nördlichen Bereich ein Supermarkt und im südlichen Bereich mehrere kleinere Ladeneinheiten realisiert. Der Käufer verfolgt das Ziel, bei den Verhandlungen zur Vermietung der im Gebäude geplanten Einzelhandelsflächen regionale Anbieter angemessen zu berücksichtigen.

Der Erdgeschossbereich wird dabei transparent gestaltet und ist von einer überwiegend durchlässigen Fassade geprägt. Entlang der Ladenseite und der Markthalle wird unter dem auskragenden Dach in untergeordnetem Umfang auf der Vorplatzfläche bzw. in den Eingangsbereichen der Tunnelzugänge Außengastronomie angeboten.

Der zweite, darüber angelegte, Hauptteil besteht aus einer großzügigen Dachfläche, welche 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 schlüssig vervollständigt. Gleichzeitig werden durch das für die Nutzer begehbare Dach die drei Gebäudeteile zusätzlich miteinander verbunden. Die Dachfläche ist 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.

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 dritte Komponente besteht aus drei polygonal geformten Baukörpern. Der südliche Baukörper enthält eine Hotelnutzung, die beiden anderen Baukörper erhalten eine Wohnnutzung. Im Vergleich zum Konzept vom 29.06.2016 (vgl. Vorlage V/0360/2016) wurde die Büronutzung in einem der drei Baukörper nicht weiter verfolgt. Dabei ist für den mittleren Baukörper eine Nutzung mit Appartements und Wohngemeinschaften vorgesehen, die auch für studentisches Wohnen geeignet sind. Der nördliche Baukörper folgt einem innovativen Ansatz des Käufers und ermöglicht neuartige Wohnformen (Microwohnen) mit unterschiedlichen Betreuungsformen und Unterstützungsangeboten, bis hin zu gemeinschaftlichen Wohnformen in neuartiger Struktur. Die Erschließung aller Baukörper erfolgt barrierefrei und berücksichtigt alle derzeit geltenden Vorgaben. Die Proportionen der Baukörper leiten sich ebenfalls von den elliptisch angelegten umliegenden Wohnblockstrukturen, also der Blockrandbebauung des Hansaviertels, ab.

In der Auslobung zum Investorenverfahren (Infomemorandum) haben die Grundstückseigentümer DB AG und Stadt Münster keine Vorgaben gemacht, öffentlich geförderten bzw. preisgebundenen Wohnraum zu errichten und energetische Standards einzuhalten.

Die Landmarken AG hat sich das selbst gesteckte Ziel gesetzt, alle ihre Projekte mit dem DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) Standard Gold abzuschließen. Dieses Ziel besteht auch für das Bauvorhaben Münster Hauptbahnhof Ostseite.

Bei den Wohnungen handelt es sich einerseits um klassische Wohngemeinschaften für in der Regel drei bis sechs Studenten. Die Zimmer der WG's verfügen über Appartements von ca. 20 qm Größe mit eigenem Nassbereich und einer Gemeinschaftszone mit Küche zum Leben und Wohnen.

Im Segment Microwohnen sind die Grundrisse größer und die Appartements verfügen über eine eigene Küchenzeile und ein gut ausgestattetes Bad. Dieses Angebot richtet sich weniger an Studenten, sondern auch an Berufstätige, die eine temporäre Unterkunft suchen, oder Ältere, die Zugriff auf verschiedene Serviceangebote und ein Leben mitten in der Stadt wünschen.

In Ergänzung zu den Appartements gibt es Gemeinschaftszonen, die in der Summe eine Größe von ca. 250 bis 300 qm umfassen. Hier können sich die Bewohner zum gemeinsamen Kochen, Essen, Feiern, Arbeiten, Studieren, Fußball schauen, Kickern, Billard spielen etc. treffen oder einfach Kontakte knüpfen.

Funktionalität steht somit bei dieser Wohnform auf der einen Seite, eine hohe Wohnqualität und ein ausgeprägter Community-Gedanke auf der anderen Seite. So bietet der zukünftige Hauptbahnhof Ost dem Münsteraner Wohnungsmarkt ein neues und nachhaltiges Angebot.

Wie in der Vorlage V/0360/2016 und im Infomemorandum bereits dargestellt, ist beabsichtigt, die Genehmigungsfähigkeit des Bauvorhabens der Landmarken HBF Münster Ost GmbH im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzepts auf der Grundlage der bestehenden Festsetzungen des einfachen Bebauungsplans Nr.356 und gem. § 34 BauGB zu entscheiden. Eine entsprechende Bauvoranfrage ist im 3.Quartal 2016 gestellt worden und soll nun abschließend im März 2017 positiv beschieden werden. Der konkrete Bauantrag ist nach Aussage der Landmarken HBF Münster Ostseite GmbH für das 4.Quartal 2017 vorgesehen.

Derzeit geht der Käufer von einer Bauzeit von rund zwei Jahren, beginnend Ende 2017, aus. Daran anschließen wird sich die Gestaltung des öffentlichen Raumes, einschließlich der gestalterischen Anpassung des Verkehrsraums Bremer Straße und der Anbindung an die Grünfläche Bremer Platz, voraussichtlich in den Jahren 2020 bis 2021.

Während der Baumaßnahme auf der Hauptbahnhof-Ostseite ist vorgesehen, die beiden Personentunnel während der gesamten Bauzeit (2 Jahre), 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 (und den Weg durch den Hamburger Tunnel) möglich sein wird.

Auf der Basis des vorgestellten städtebaulichen Gesamtkonzeptes mit dem aktuellen Nutzungs- und Funktionskonzept soll der städtische Teil der Grundstücksfläche an der Hauptbahnhof Ostseite an die Landmarken HBF Münster Ost GmbH veräußert werden. Die Details und Inhalte des Kaufvertrages sind in der nichtöffentlichen Vorlage V/0073/2016 dargestellt. Die Deutsche Bahn AG wird im gleichen Zeitraum ihren Entscheidungsgremien das Gesamtkonzept ebenfalls vorstellen und die Zustimmung zum Verkauf des Grundstücksteils der DB AG einholen. Damit wären die Voraussetzungen zur Unterzeichnung des Kaufvertrages für die drei Partner gegeben.

### **Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes bzw. des öffentlichen Raumes**

Die eigentliche Grundfunktion des Hauptbahnhofes - bestehend aus den zwei Gebäuden West und Ost, Zugangsbereich, Tunnel und Bahnsteigen - wird mit dem vorgelegten Entwurf deutlich gestärkt und stadtstrukturell vervollständigt. In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bauvorhaben des Käufers ist die Ausgestaltung der Freiräume im Rahmen des Bauvorhabens, die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Gestaltung und Gliederung des Straßenraumes und des Anschlusses an die Grünanlage Bremer Platz zu sehen. Entsprechend der Auslobung (Infomemorandum) soll der öffentlich nutzbare Raum – unabhängig von der Eigentümerfrage – als eine einheitlich gestaltete und nutzbare Fläche wahrgenommen werden.

Dieser Anspruch ist in das vorgelegte Konzept zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes (vgl. Anlage 1) entsprechend eingeflossen. Allerdings bedarf das Konzept noch einer weiteren Profilierung und Konkretisierung. Dazu haben sich der Käufer und die Stadt Münster dahingehend verständigt, dass der Entwurf zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes gemeinsam erstellt wird.

Die vorliegende Konzeptstudie wird dazu weiter entwickelt, so dass insgesamt ein attraktiver öffentlicher Raum entsteht, der sowohl gestalterisch als auch funktional den besonderen Anforderungen an einen Bahnhofsvorplatz entspricht. Der endgültige Entwurf wird anschließend dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen zur Entscheidung vorgelegt.

Allerdings bedarf die Umsetzung der o.g. konkreten Platzgestaltung auf der privaten Fläche des Käufers noch einer Vereinbarung. Dazu haben sich der Käufer und die Stadt Münster dahingehend verständigt, diese Vereinbarung im Rahmen eines noch abzuschließenden Erschließungsvertrages zu regeln.

Die heutigen Fahrbeziehungen der Bremer Straße bleiben erhalten, so dass die Bahnhofostseite aus allen Richtungen angefahren werden kann. Ändern wird sich die Straßenraumgestaltung und – aufteilung, so dass der Radverkehr im Bereich des Bremer Platzes zukünftig in der Fahrbahn geführt wird. Die Fahrbahn selbst wird durch entsprechende Rinnenführung und eine abgesenkte Bordsteinkante erkennbar sein, sich aber ansonsten in das Gestaltungsmuster des Bahnhofsvorplatzes, incl. der Materialwahl, einfügen. Selbstverständlich werden dabei alle Vorgaben hinsichtlich Barrierefreiheit und Leitsystemen berücksichtigt.

Ausbaudetails des zukünftigen Bremer Platzes werden im Rahmen der anstehenden Entwurfsplanung festgelegt. Dadurch soll eine außenräumliche Einheit geschaffen werden, die Bestand und Neubau unmittelbar miteinander verbindet. Weitergehende Details zur Gestaltung des Außenraumes des Bauvorhabens, des öffentlichen Raumes (Bahnhofsvorplatz und Bremer Straße) sowie der Grünanlage Bremer Platz werden mit dem Käufer abgestimmt, da in den Zugangsbereichen zu den beiden Personentunneln und unter dem auskragenden Dach das gleiche Material verwendet werden soll.

Dabei werden – wie im Infomemorandum festgelegt – folgende Anforderungen berücksichtigt:

- Bahnhofsvorplatz mit Freiflächen in einer angemessenen städtebaulichen und gestalterischen Qualität,
- Leit- und Informationssystem für Besucher der Stadt und des Bahnhofes,
- barrierefreier Ausbau und Nutzbarkeit für Menschen mit Behinderungen,
- 10 Taxiaufstellplätze,
- Kiss & Ride Vorfahrt,

- 20 ebenerdige Kurzzeitstellplätze,
- 15 ebenerdige Stellplätze für motorisierte Zweiradfahrer,
- 400 unbewirtschaftete Fahrradstellplätze,
- direkter Zugang / direkte Zufahrt zur Fahrradstation

Das Entwurfskonzept der Landmarken Hbf Münster Ost GmbH sieht auf ihrem Grundstück zwei Zugänge zu den Bahnhofstunneln vor, die sich unter dem weit auskragenden Dach im Bereich des Vorplatzes vereinigen. Die Stadt Münster, als Repräsentantin der Allgemeinheit, erhält ein uneingeschränktes Wegerecht auf diesen Flächen, damit jederzeit die Erreichbarkeit der Bahnsteige und Gleisanlagen gewährleistet ist. Die Erreichbarkeit der Fahrradstation wird über dieses Wegerecht ebenfalls jederzeit gewährleistet. Der Teil der Vorplatzfläche (im Eigentum des Käufers) außerhalb des auskragenden Daches wird zusätzlich öffentlich gewidmet.

Die Vorplatzfläche geht an der Grundstücksgrenze gestalterisch in den öffentlichen (Straßen-)Raum über, so dass die Fläche insgesamt als eine zusammenhängende Fläche – trotz unterschiedlicher Eigentümer - mit unterschiedlichen Funktionen aber gleichen Gestaltungselementen und Materialien wahrgenommen werden kann. Daran schließt sich zukünftig unmittelbar die Grünfläche des Bremer Platzes an.

Um den Anspruch einer gestalterischen Einheit realisieren zu können und gleichzeitig einen adäquaten Übergang zur bestehenden Grünfläche Bremer Platz herzustellen, wird auf die heute vorhandenen Arkaden / die Pergola, incl. der beiden großen Überdachungen, sowie auf die nicht mehr in Funktion befindliche Brunnenanlage verzichtet. An die großzügig gestaltete Bahnhofsvorplatzfläche mit dem Straßenraum und den Nebenanlagen schließt sich zukünftig unmittelbar die Grünfläche an (vgl. Anlage 1).

Der Rückbau der Arkaden / der Pergola / der Brunnenanlage ist im Rahmen der Einrichtung des Baustellenprovisoriums ebenfalls für den Hochbau zur Hauptbahnhof Ostseite erforderlich, um einerseits die Bremer Straße während der Bauphase verschwenken zu können, und andererseits stehen diese einer Neutrassierung diverser unterirdischer Leitungen, welche alle im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben verlegt werden müssen, im Wege. Mit dem Ende der Hochbauphase wird die Bremer Straße einen, im endgültigen Freiraumkonzept noch zu fixierenden, Verlauf erhalten.

Im Infomemorandum war neben anderen Vorgaben auch die Integration von sechs Haltepositionen für Fernreisebusse im Rahmen der Vorplatzgestaltung gefordert um den heutigen und den zu erwartenden Fernbuslinienverkehr adäquat abwickeln zu können. Diese Vorgabe hat der Käufer berücksichtigt und in seinem städtebaulichen Gesamtkonzept vom 29.06.2016 (vgl. Vorlage V/03670/2016) entsprechend nachgewiesen.

Im Rahmen des Bauvorhabens der DB AG auf der Bahnhof Westseite wurden die Bahnhoffunktionen und der Zugang zum Hauptbahnhof provisorisch auf die Ostseite verlagert. Der nur eingeschränkt zur Verfügung stehende Raum hat dazu geführt, dass die vorhandene Halteposition für drei Fernreisebusse (national und international, im Linienverkehr) im Jahr 2014 provisorisch zum Parkplatz an der Hafenstraße / Friedrich-Ebert-Straße verlagert wurde.

Hier sind aktuell fünf Haltepositionen für Fernreisebusse im Linienverkehr vorhanden. Die Zufahrt erfolgt über die Hafenstraße - Friedrich-Ebert-Straße, die Ausfahrt über den Betriebshof der Stadtwerke in die Frie-Vendt-Straße. Auf der Fläche sind parallel zur Hafenstraße 16 öffentliche Stellplätze vorhanden, die auch von den Fernbusreisenden zum Bringen und Abholen genutzt werden können.

Die Verlegung der Fernreisebushaltestelle von der Bahnhof Ostseite zur Hafenstraße hat zu einer spürbaren Entzerrung des Verkehrsgeschehens am Hauptbahnhof geführt und wird auch von den Verkehrsunternehmen sehr gut angenommen. Ergänzend wurde im Jahr 2016 provisorisch eine Toilette für die Reisenden eingerichtet.

Die Erfahrungen zeigen zudem, dass ein direkter Bezug zwischen den Kunden der Fernreisebusse und dem Zugangebot im Hauptbahnhof nicht erkennbar ist. Ebenso wenig finden sich Verknüpfungspunkte zum städtischen Busliniennetz. Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber die direkte Anbindung an Kurzzeitstellplätze für den Pkw-Verkehr für das vielfach zu beobachtende Abholen und Bringen.



Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Fernreisebushaltestelle dauerhaft an dem derzeitigen provisorischen Standort zu belassen. Dazu müsste dieser Standort aber entsprechend ausgebaut und hergerichtet werden, so dass eine den städtebaulichen Anforderungen entsprechende sowie komfortable und attraktive Einrichtung, incl. Nebenanlagen, entsteht. Aus diesem Grund wird die Verwaltung einen entsprechenden stadtbildverträglichen Vorschlag, unter Einbindung der Stadtwerke Münster GmbH erarbeiten und dem Fachausschuss zur Entscheidung vorlegen.

### **Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept**

Die Erfahrungen mit dem Bau des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof-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 Landmarken HBF Münster Ost GmbH hat daher im Vorfeld das in der Anlage 2 dargestellte Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept entwickelt und mit den Fachdienststellen der Stadt sowie der Polizei abgestimmt.

Dabei ist insbesondere berücksichtigt worden, dass zum Zeitpunkt des Neubaus an der Hauptbahnhof-Ostseite das Empfangsgebäude auf der Hauptbahnhof Westseite bereits fertig gestellt und in Funktion sein wird.

Mit dem vorgelegten Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept ist sichergestellt, dass die Bremer Straße weiterhin in beiden Fahrrichtungen genutzt werden kann (z.B. Feuerwehrvorbehaltsnetz, Lieferverkehr, Baustellenandienung). Zur Schaffung einer ausreichenden Baustellenfläche (u.a. für den Bau der Tiefgarage mit entsprechendem Verbau) muss die Bremer Straße in ihrer Lage nach Osten verschoben werden.

Die Fahrbahn selbst wird bei einer Breite von rund 6,50 m um ca. 3,0 m in östliche Richtung verschoben, so dass eine Fahrbahn im Bereich der heutigen Arkaden / Pergola liegen wird. Die Pergola / die Arkaden muss daher (s.o.) vollständig zurück gebaut werden, um entsprechend Platz zu bekommen. Die Fahrbahn und ihre Nebenanlage rücken damit an die Grünfläche Bremer Platz heran. Alle vorhandenen Großbäume bleiben aber erhalten und werden ggf. mit Schutzmaßnahmen gesichert, Sträucher und Unterpflanzung werden aber entfallen.

Der Radverkehr wird im Bereich der Baustelle, wie beim derzeitigen Provisorium auch, weiterhin in der Fahrbahn geführt. Auf der westlichen Seite der Bremer Straße entfällt in der Ausdehnung der Baugrube der Gehweg. Fußgängerverkehr ist daher nur auf der östlichen Seite in einer provisorisch neu geschaffenen Wegeführung entlang der Grünfläche möglich.

Die Zufahrt der Baustellenfahrzeuge erfolgt ausschließlich von Norden als Rechtsabbieger in die Baufläche. Die Baufläche selbst ist rundum durch einen Bauzaun gesichert. Die Ausfahrt erfolgt entsprechend dem Konzept ausschließlich nach Süden, so dass der Lkw-Verkehr dort wieder in die Fahrbahn einscheren kann ohne die Straße kreuzen zu müssen. Zur Sicherheit wird in diesem Bereich zusätzlich ein Verkehrsposten vorgehalten, der das Einfädeln absichern und die kreuzenden Fußgänger- und Radverkehre absichern soll.

Innerhalb der Baufläche gibt es einen Fahrbereich und einen Lagerbereich, die sich je nach Baustellenfortschritt geringfügig verändern. Die Container für die Bauleitung werden sich im Bereich der heutigen, nicht mehr in Funktion befindlichen, Brunnenanlage befinden, die dafür im Vorfeld zurückgebaut wird.

Die heutige Fußwegeführung aus dem Hamburger Tunnel über die Lichtsignalanlage in Richtung Ostviertel (Hamburger Straße) bleibt erhalten und steht weiterhin zur Absicherung des Schulweges zur Verfügung. Gleiches gilt für die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Bremer Straße / Schillerstrasse, die aber während der Bauzeit an den Bedarf angepasst werden muss.

Der Zugang zu den Gleisen (Verkehrsstation) ist während der Bauzeit an der Ostseite für die Reisenden und Besucher nicht möglich. Hier ist ein Umweg über den Hamburger Tunnel für einen Zeitraum von etwa zwei Jahren erforderlich. Aufgrund der gemachten, guten Erfahrungen mit der Tunnelschließung nach Westen beim Bauvorhaben der DB AG ist zu erwarten, dass auch dieser Umweg entsprechend angenommen wird.

Für die Ver- und Entsorgung des neuen Empfangsgebäudes auf der Westseite wird provisorisch während der Bauzeit ein Zugang zum Nordtunnel geschaffen. Dieser Zugang dient gleichzeitig auch als Rettungsweg für einen Teil des Empfangsgebäudes. Aufgrund der räumlichen Situation kann aber kein dauerhafter Ein- und Ausgang geschaffen werden.

Um den zu erwartenden hohen Bedarf an kostenfreien Abstellmöglichkeiten für Fahrräder decken zu können, werden im Hamburger Tunnel und im Bereich der Radstation auf der Westseite für einen Zeitraum von ca. zwei Jahren durch die Westfälische Bauindustrie (WBI) provisorisch doppelstöckige Fahrradständer aufgestellt (vgl. Anlage 3).

Nach Fertigstellung des Bauvorhabens Hauptbahnhof Ostseite sollen diese Ständer in das neue Fahrradparkhaus umgesetzt werden. Im Anschluss an den geplanten Ausbau des Hamburger Tunnels als dauerhafte Fuß- und Radwegeverbindung zu einem späteren Zeitpunkt werden dort dauerhaft Fahrradständer installiert.

Gez.

Lewe  
Oberbürgermeister

- Anlage 1 – Aktualisiertes, städtebauliches Gesamtkonzept für das Neubauvorhaben Münster Hauptbahnhof Ostseite
- Anlage 2 – Baustellenlogistik- und Verkehrskonzept für das Neubauvorhaben Münster Hauptbahnhof Ostseite
- Anlage 3 – Konzept für die provisorische Aufstellung doppelstöckiger Fahrradständer im Hamburger Tunnel und im Bereich der Radstation