# B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 165 der Stadt Münster
-Kärntner Straße/Mecklenburger Straße/Holsteiner Straße-

Der Bebauungsplan Nr. 165 wurde gemäß § 2 des Bundesbaugesetzes (BBauG) vom 23. 6. 1960 (BGBl. I S. 341) nach Maßgabe des am 16. 4. 1962 förmlich festgestellten Flächennutzungsplanes (Leitplan) der Stadt Münster aufgestellt.

Innerhalb des Plangebietes liegen folgende bebaute und unbebaute Grundstücksflächen:

Flur 114 Flurstücke 247 tlw. nördlicher Teil begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Südostecke des Flurstücks 270 zur Südwestecke des Flurstücks 271; 271; 275; 282 tlw. nördlicher Teil, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Südostecke des Flurstücks 276 zur Nordwestecke des Flurstücks 285; 283 bis 285;

Flur 117 Flurstücke 15; 17; 18; 67 tlw.; 133 tlw.; 337 tlw. alle nordöstliche Teile, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Südostecke des Flurstücks 71 zur Südecke des Flurstücks 596; 71 bis 75; 351; 593 bis 596; 599 tlw.; 587 tlw., beide südwestliche Teile, begrenzt durch eine rechtwinklige Verbindungslinie von der Ostecke des Gebäudes Hoppengarten 6 in die Westgrenze des Flurstücks 711; 600 bis 605; 643; 644; 645 tlw. nördlicher Teil, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Nordostecke des Flurstücks 286 zur Nordwestecke des Flurstücks 11; 651 u. 652; 669; 701 tlw. nördlicher Teil, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Südostecke des Flurstücks 26 zur Nordwestecke des Flurstücks 70;

Flur 118 Flurstücke 13 bis 15; 16 tlw.; 28 tlw.; 31 tlw.; 186 tlw.; 208 tlw. alle südliche Teile, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Nordostecke des Flurstücks 375 zur Nordwestecke des Flurstücks 15; 26; 27 tlw.; 181 tlw. beide südliche Teile, begrenzt durch die Plangebietsgrenze; 35; 39; 178; 179; 183 tlw. südlicher Teil, begrenzt durch eine rechtwinklige Verbindungslinie von der Ostecke des Gebäudes Hoppengarten 6 in die Westgrenze des Flurstücks 587 der Flur 117;

Flur 119 Flurstücke 81 u. 82; 83 tlw. südöstlicher Teil, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Nordostecke des Flurstücks 84 zur Nordwestecl des Flurstücks 75; 84; 95 bis 98; 99 tlw. östlicher Teil, begrenzt durch die Verlängerung der Westgrenze des Flurstücks 97 in die Nordgrenze des Flurstücks 270 der Flur 114; 101 bis 103; 106 tlw. südlicher Teil, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Nordostecke des Flurstücks 103 zur Nordwestecke des Flurstücks 98; 118 tlw. südwestlicher Teil, begrenzt durch eine Verbindungslinie von der Südostecke des Flurstücks 117 zur Nordwestecke des Flurstücks 101; 375; 376.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, der aus 2 Blättern besteht, sind durch einen grauen Farbstreifen im Plan bezeichnet.

## A. Erläuterung der Planung

Die für die Planung maßgebenden Grundsätze sind im Flächennutzungsplan (Leitplan) der Stadt Münster vom 16. 4. 1962 und in dem zugehörigen Erläuterungsbericht enthalten.

Zur Verbesserung der Verkehrsabläufe im Nordosten des engeren Stadtgebietes ist beabsichtigt, zwischen dem Kaiser-Wilhelm-Ring und dem Niedersachsenring eine planfreie Kreuzung mit den Bundesbahnstrecken Münster-Rheine/Gronau, Münster-Osnabrück und Münster-Rheda und im Bereich des Hohen Heckenweges eine planfreie Kreuzung mit den Bundesbahnstrecken Münster-Rheine/Gronau zu schaffen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Straßenplanungen und der Vorbereitungen dieser planfreien Kreuzungen beabsichtigt die Bundesbahn, ihre Gleise anzuheben, damit bei den erforderlichen Brückenbauwerken für den Straßenverkehr ausreichende Durchfahrtshöhen geschaffen werden können und die evtl. Absenkungen der Straßen in einem noch vertretbaren Rahmen gehalten werden können. Durch diese vorgesehenen Gleisanhebungen ergeben sich ebenfalls Veränderungen in der Höhenlage der Gleise im Bereich des Straßenzuges Holsteiner Straße/Mecklenburger Straße/Kärnter Straße, so daß es in diesem Bereich ebenfalls möglich wird, für den vorgenannten Straßenzug planfreie Kreuzungen mit den Bundesbahnstrecken Münster-Rheine/Gronau und Münster-Osnabrück zu schaffen.

Für die Streckenanhebung und tlw. Verlegung der Gleise sowie für die damit verbundenen Maßnahmen wird die Bundesbahndirektion ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren durchführen. Zur Festsetzung der Verkehrsflächen und zur Ordnung der städtebaulichen Belange wurde für den Bereich Niedersachsenring/Kaiser-Wilhelm-Ring der Bebauungsplan Nr. 127 vom 26. 2. 1971 und für den Bereich Hoher Heckenweg der Bebauungsplan Nr. 149 vom 23. 6. 1972 aufgestellt. Für den Bereich Kärntner Straße/Mecklenburger Straße/Holsteiner Straße soll der Bebauungsplan Nr. 165 zur Aufstellung gelangen.

Wie aus der Darstellung im Bebauungsplan Nr. 165 ersichtlich, wird es erforderlich, in den Kreuzungsbereichen die Holsteiner Straße und die Mecklenburger Straße abzusenken. Bedingt durch diese Straßenabsenkung ist eine verkehrliche Anbindung für den Fahrverkehr an den neuen Straßenzug für die Schleswiger Straße von Süden her, den Hoppengarten von Norden und den Sudmühlenweg von Norden und Süden nicht mehr möglich. Am Endteil dieser Straßen ist jeweils ein Wendehammer vorgesehen. Südlich des Hauses Hoppengarten 6 ist eine Verbindung zwischen den Straßen Sudmühlenweg und Hoppengarten neu ausgewiesen, so daß der Fahrverkehr vom Sudmühlenweg zum Hoppengarten und über Greifswaldweg und Stettiner Straße Anschluß am überörtlichen Verkehrsnetz behält. Im Bereich Schleswiger Straße und Hoppengarten sind zur Überwindung der geplanten Höhenunterschiede Treppenbauwerke für Fußgänger geplant. Am Sudmühlenweg ist für Fußgänger und Radfahrer eine Brücke über die Mecklenburger Straße eingeplant. Zusätzlich erhält der Sudmühlenweg von Norden und Süden je einen Fußweganschluß an die Mecklenburger Straße.

Aufgrund der geplanten Profilgestaltung auch unter Berücksichtigung der Bedeutung des Verkehrszuges vom Schiffahrter Damm über Kärtner Straße/Mecklenburger Straße/Holsteiner Straße zur Piusallee und unter Berücksichtigung des vorhandenen und zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrs auf diesem Straßenzug und nicht zuletzt aufgrund der erforderlichen Straßenabsenkungen in den Kreuzungsbereichen ist eine Geländeinanspruchnahme aus Vorgartenflächen unvermeidbar.

Weitere Einzelheiten ergeben sich aus der Darstellung im Bebauungsplan Nr. 165.

## B. Durchführungsmaßnahmen

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sind als Maßnahme zur Ordnung des Grund und Bodens freiwillige vertragliche Vereinbarungen vorgesehen und, soweit diese nicht zum Ziele führen, hilfsweise die Enteignung.

Der Straßenausbau und die Erstellung der erforderlichen Brückenbauwerke sollen nach Rechtskraft des Bebauungsplanes und nach Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel erfolgen. Der Ausbau in Teilabschnitten bleibt vorbehalten.

## C. Schätzung der Kosten

Die Stadt Münster ist Trägerin des sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Straßenausbaues. Die entstehenden Kosten betragen schätzungsweise 11.770.000,-- DM, wovon ca. 292.000,-- DM für Grunderwerb einschließlich notwendiger Entschädigungen und ca. 11.478.000,-- DM für Straßenausbau einschließlich Gleisbau, Brückenbau und Kanalbau erforderlich werden. Von den Gesamtkosten werden der Stadt Münster durch Zuschüsse Dritter -von Bund und Land sowie Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vom Bund und der Deutschen Bundesbahn sowie nach dem Bundesbaugesetz und dem Kommunalabgabengesetz Kosten in Höhe von ca. 92 % ersetzt werden. Die der Stadt Münster als Trägerin des sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Erschließungsmaßnahmen verbleibenden Kosten betragen schätzungsweise 968.000,-- DM.

Diese Begründung dient gem. § 9 (6) als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am 10.9.1973 beschlossenen Bebauungsplan Nr. 165.

Münster, den 11. September 1973

(Dr. Pierchalla)
Oberbürgermeister

Vorstehende Begründung hat mit dem zugehörigen Bebauungsplan lt. ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Münster Nr. 19 vom 21.9.1973 in der Zeit vom 2.10. bis 2.11.1973 öffentlich ausgelegen.

Münster (Westf.), den 5. November 1973

PROVINZIALHAUPTSTADT MÜNSTER (WESTF.) 41

(Ingrid Bockhorn)
Stadtvermessungsoberamtmann