Anlage 2
zur Vorlage an den
Rat Nr. 91/2002

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 424: Hiltrup - Bahnhofsbereich (Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße / Marktallee / Bahnlinie Münster-Hamm)

1. Planungsanlass

Der Bahnhofsbereich Hiltrups weist seit längerem in städtebaulicher und funktionaler Hinsicht erhebliche Schwächen auf. Die bestehenden Mängel beziehen sich insbesondere auf die Verknüpfung des Schienenhaltepunktes mit dem Zentrum "Marktallee" und dem vorhanden Stadtbusliniennetz sowie auf eine der potenziellen Lagegunst nicht angemessene bauliche Nutzung.

Zur Vorbereitung einer geplanten Neuordnung wurde im Herbst 1998 eine dreitägige Entwurfswerkstatt unter Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer durchgeführt. Die Ergebnisse der Entwurfswerkstatt bilden die Grundlage für die weiteren Planungsüberlegungen.

2. Geltungsbereich

Der Bebauungsplan Nr. 424 erstreckt sich im Stadtteil Hiltrup auf den Bahnhofsbereich und umfasst den Bereich zwischen Max-Winkelmann-Straße, Glasuritstraße, Marktallee und Bahnlinie Münster-Hamm.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 424 liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Hiltrup

Flur 10, Flurstücke 289, 296, 668, 735, 736, 737, 739, 885, 1014, 1015, 1043, 1044, 1045, 1106, 1269, 1270, 1282, 1283, 1285, 1288,
Teile der Flurstücke 1107, 1109, 1287, 1329 und 1340,

Flur 11, Teil des Flurstücks 48,

Flur 28, Teil des Flurstücks 2165.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind im Plan durch einen grauen Farbstreifen gekennzeichnet.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP)

Der Planbereich ist im wirksamen Flächennutzungsplan überwiegend als gemischte Baufläche sowie als Verkehrsfläche -Parkeinrichtung- und als Fläche für Bahnanlagen -Bahnhof- dargestellt. Insofern ist der Bebauungsplan Nr. 424 gem. § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. Aufhebung von Bebauungsplänen

Durch den Bebauungsplan Nr. 424 werden Teilbereiche aus dem Bebauungsplan HI 3a: Hiltrup - Bahnhofstraße überplant. Aus den Bebauungsplänen Nr. 256: Hiltrup - Marktallee / Kardinalstraße / Dortmund-Ems-Kanal / Westfalenstraße - Teilbereich II - Hansestraße und Nr. 420: Hiltrup - Marktallee / Glasuritstraße / Bergiusstraße werden Verkehrsflächen der Glasuritstraße und der Bergiusstraße in das Plangebiet einbezogen.

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 424 treten die Bebauungspläne HI 3a, Nr. 256 Teilbereich II und Nr. 420 teilweise außer Kraft. Die Festsetzungen in den übrigen Bereichen der Bebauungspläne HI 3a, Nr. 256 Teilbereich II und Nr. 420 können als eigenständige Festsetzungen bestehen bleiben.

…

5. Räumliche und strukturelle Situation

Das Plangebiet weist zurzeit nur in geringem Umfang Bebauung auf. Im Eingangsbereich Marktallee / Glasuritstraße befinden sich zwei Mehrfamilienhäuser (Baujahr ca. 1930 und ca. 1960). Daran schließt sich nach Osten ebenfalls ältere Bebauung überwiegend mit gewerblicher Nutzung an. In den hinteren Grundstücksbereichen befindet sich z. T. erhaltenswerter Baumbestand.

Am östlichen Rand befinden sich das Stellwerk und der Schienenhaltepunkt mit Gleis- und Bahnsteiganlagen. Außerdem befindet sich hier das ehemalige Bahnhofsgebäude, das als Denkmal eingestuft ist.

Vom Stellwerk beginnend bis in den Bereich des ehemaligen Güterschuppens (inzwischen abgerissen) wird der östliche Bahnhofsbereich durch eine durchgängige Baumreihe (Linden) geprägt.

Im südlichen Teilbereich des Plangebietes (Max-Winkelmann-Straße / Bergiussstraße) befindet sich ein neueres Gebäude, das im Erdgeschoss gewerbliche Nutzung (Getränkemarkt) und im Obergeschoss Wohnungen aufweist. Außerdem befindet sich im Süden (Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße) ein Grundstück mit einem älteren Einfamilienhaus und zum Teil erhaltenswertem Baumbestand.

Der Innenbereich des Plangebietes ist unbebaut und durch Wildwuchs in Form von Sträuchern geprägt. Außerdem sind in dieser Fläche private Tennisplätze vorhanden.

Das südliche und östliche (jenseits der Gleisanlagen) Umfeld des Plangebietes ist durch überwiegend gewerblich / industrielle Nutzungen geprägt, die durch den Bebauungsplan Nr. 256 planungsrechtlich abgesichert sind. Westlich schließen sich Flächen an, die mit Orientierung zur Marktallee als Kerngebiete und in den südlich daran anschließenden Teilbereichen als allgemeine Wohngebiete festgesetzt sind.

Für die Flächen nördlich, jenseits der Marktallee besteht ebenfalls Planungsrecht. Der Bebauungsplan Nr. 374 setzt die Betriebsgrundstücke des Landwirtschaftsverlages als Mischgebiet und die nördlich daran anschließenden, bebauten Grundstücke als reine und allgemeine Wohngebiete fest.

6. Planungsziele

Das wesentliche Planungsziel für den Bebauungsplan besteht darin, die planerischen Rahmenbedingungen für ein tragfähiges Gesamtkonzept zu schaffen, das die Entwicklung des Bahnhofsbereiches als gemischt genutzten Handels- und Dienstleistungsstandort in Ergänzung zur Marktallee ermöglicht. In dieser Funktion könnte der Bahnhofsbereich zu einem attraktiven Endpunkt des Geschäftszentrums "Marktallee" ausgebildet werden.

Wesentlicher Bestandteil dieses Gesamtkonzeptes ist neben einer dem Standort angemessenen baulichen Nutzung die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes, u. a. durch die Anlage eines Bahnhofsvorplatzes sowie eine verbesserte, funktionale Verknüpfung des Bahnhofs mit dem Bus-, Fußgänger- und Radverkehr.

7. Inhalt des Bebauungsplanes

7.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Unter Berücksichtigung der Darstellung des Flächennutzungsplanes und der v.g. Planungsziele werden sämtliche Bauflächen innerhalb des Plangebietes als Kerngebiete (MK) festgesetzt. Standort und stadträumliche Lage erfordern eine ausreichende städtebauliche Dichte, um die angestrebte Nutzungsvielfalt zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund wird eine II-III geschossige, III geschossige bzw. III-IV geschossige Bebauung mit einer Grund- / Geschoßflächenzahl (GRZ/GFZ) von 0,8/1,8 bzw. 0,8/2,0 festgesetzt. Ergänzend wird für das Baufeld A (nordwestliches MK-Gebiet) eine maximale Gebäudehöhe von 15,0 m festgelegt, um eine städtebaulich

angemessene Höhenentwicklung zu gewährleisten. Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wurde für das Baufeld B (nordöstliches MK-Gebiet) die Festsetzungen zur baulichen Nutzung erhöht (eine maximal V-geschossige Bebauung mit einer GFZ von 2,2 und einer Gebäudehöhe von maximal 18,0 m)

Ebenso soll die geplante Parkeinrichtung eine Höhe von 10,0 m nicht überschreiten, um das nördlich angrenzende Baudenkmal in der Baumasse nicht zu dominieren.

Die Lage der Gebäude auf den Grundstücken ist durch Baugrenzen definiert. In städtebaulich relevanten Bereichen, bei erwünschter straßenbegleitender Bebauung oder baulicher Fassung des Straßenraumes und des Bahnhofsplatzes sind Baulinien festgesetzt. Der Umfang der überbaubaren Flächen ist überwiegend großzügig bemessen, um ausreichend Spielraum in der Ausformung der Gebäudekörper zu gewährleisten. Vorrangig ist eine blockartige Straßenrandbebauung vorgesehen, um in Verbindung mit Geschäfts- und Dienstleistungsangeboten in den Erdgeschossbereichen attraktive Straßen- und Platzzonen mit Verweil- und Erlebnisqualitäten zu erreichen.

Die Baufelder sind so ausgewiesen, dass jeweils in sich abgeschlossene Bauabschnitte entstehen können. Insbesondere sind die südliche Teilfläche des Baufeldes A sowie die nördliche Teilfläche des Baufeldes D (südwestliches MK-Gebiet) realisierbar, ohne jeweils die benachbarten, heute bebauten Teilflächen mit in Anspruch nehmen zu müssen.

Zur Stärkung der angestrebten Nutzungsstruktur ist eine Wohnnutzung ab dem 1. Obergeschoss zulässig.

Die Planung verfolgt das generelle Ziel, für den Bahnhofsbereich insgesamt einen städtebaulichen Aufwertungsprozess einzuleiten. Dieser Prozess kann durch bestimmte Nutzungsarten wie insbesondere Vergnügungsstätten (z. B. Spielhallen) größeren Umfangs beeinträchtigt werden. Andererseits sind die angesprochenen Nutzungen kerngebietstypisch. Unter Abwägung dieser Gesichtspunkte wird eine Festsetzung getroffen, die die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten auf einen gebietstypisch verträglichen Umfang beschränkt.

Hinsichtlich der Zulässigkeit von großflächigem bzw. nahversorgungsrelevantem Einzelhandel sind Beschränkungen erforderlich, um nachteilige Auswirkungen auf die bestehenden Versorgungsstrukturen (Marktallee) zu vermeiden und eine den städtebaulichen Zielen entsprechende "Feinverteilung" der angestrebten Einzelhandelsstrukturen auf die einzelnen Baufelder rahmensetzend zu fördern.

Diese Ziele können sachgerecht durch eine relative Beschränkung der zulässigen Einzelhandelsflächen - bezogen auf die jeweils beantragte Bruttogeschossfläche – erreicht werden. Die textliche Festsetzung Nr. 1.2 sah ursprünglich vor, dass in den Baufeldern A, C und D Einzelhandelsnutzung auf maximal 20 % der jeweils beantragten Bruttogeschossfläche zulässig ist. Überschlägige Modellrechnungen haben zwischenzeitlich ergeben, dass sich mit dieser Einschränkung eine unbeabsichtigte Härte für ansiedlungswillige Einzelhandelsbetriebe ergeben könnte, da marktgängige Standartbetriebsgrößen unterschritten werden. Aus diesem Grund wurde die anteilige Einzelhandelsnutzung von 20 % auf 30 % erhöht. Die mit der Planung verfolgten generellen Ziele zur Steuerung von Einzelhandelsnutzungen werden von dieser Änderung nicht berührt.

Der (frequenzbringende) Lebensmitteleinzelhandel soll auf die zum Bahnhof hin orientierten Baufelder gelenkt werden. Insofern wird Lebensmitteleinzelhandel für die Baufelder A und D ausgeschlossen. Großflächiger Einzelhandel (über 1.200 qm Bruttogeschossfläche) wird, um diesbezügliche "Großstrukturen" am neuen Bahnhofsvorplatz zu vermeiden, auf die Baufelder A, C (südöstliches MK-Gebiet) und D beschränkt.

Für das ehemalige denkmalgeschützte Empfangsgebäude wird ebenfalls eine MK-Nutzung festgesetzt. Angestrebt ist hier ein Mix aus gastronomischen und "bahnhofsaffinen" Nutzungen. Weitgehende Nutzungsbeschränkungen sind hier nicht erforderlich, da unverträgliche Nutzungen durch liegenschaftliche Regelungen ausgeschlossen werden können (städtischer Grundbesitz).

...

7.2 Baugestaltung

Das architektonische Erscheinungsbild des geplanten Quartiers soll durch flache bzw. flach geneigte Dachflächen geprägt werden. Vorstellbar sind hier auch Tonnen- oder Kreissegment-Dächer wie beim Gebäude Max-Winkelmann-Straße 85/87.

Da konkrete Bauabsichten für den Planungsbereich bisher nicht vorliegen, wird auf weitergehende gestalterische Regelungen, z. B. im Hinblick auf die Fassadengestaltung, verzichtet. Die angestrebte hochwertige Gestaltqualität soll über entsprechende Vereinbarungen mit den künftigen Investoren gewährleistet werden.

Regelungsbedarf besteht hingegen für eine Beschränkung von Werbeanlagen hinsichtlich ihrer Größenordnung und ihrer gestalterisch verträglichen Anordnung

7.3 Gemeinbedarf

Für Gemeinbedarfseinrichtungen sind keine besonderen Flächen vorgesehen, da Bedarf auf Grund der Lage und Größe des Gebietes nicht gegeben ist. Die Festsetzung von Kerngebietsnutzungen lässt gem. § 7 BauNVO ausdrücklich Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zu, sodass im Bedarfsfall entsprechende Einrichtungen im Gebiet zugelassen werden können.

7.4 Verkehrserschließung

Individualverkehr

Die äußere Erschließung des Plangebietes wird durch die Glasuritstraße im Westen und durch die Max-Winkelmann-Straße im Süden bestimmt. Die künftige innere Erschließung wird von einem kreuzförmigen Wegesystem, das in das Netz der äußeren Erschließung eingehängt ist, gebildet. Hierdurch ergibt sich eine Teilung in vier Einzelquartiere.

Als "Rückgrat" des Gesamtquartiers fungiert eine neue Wegeachse in Ost-West-Richtung, die von der Glasuritstraße auf das ehemalige Empfangsgebäude ausgerichtet ist und den neu zu gestaltenden Platzbereich nach Süden begrenzt.

Dieser Platzbereich soll als attraktives Bindeglied mit Aufenthalts- und Verweilqualität zwischen der verlängerten Marktallee und dem Bahnhofsbereich ausgebildet werden. Mit der Einplanung einer Überfahrtstrasse im östlichen Platzbereich wird die Erschließung des Betriebsgrundstücks "Hülsebrockstraße 2" wie bisher gewährleistet.

Um städtebaulich bzw. verkehrlich unerwünschte Zufahrten zu vermeiden, sind an der Westseite der Glasuritstraße und an der "Ost-West-Achse" Zu- und Abfahrtsverbote festgesetzt.

Um der künftigen Verkehrsbedeutung gerecht zu werden, erhält der Einmündungsbereich Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße eine Aufweitung. Dies hat zur Folge, dass der hier vorhandene Baumbestand (zwei Einzelbäume) im Falle eines Ausbaus nicht zu erhalten ist.

ÖPNV

Eine wesentliche Zielsetzung der Planung besteht darin, den Busverkehr mit dem bestehenden Schienenhaltepunkt optimal zu verknüpfen. Es ist vorgesehen, den Busverkehr über die Max-Winkelmann-Straße an den Bahnhof heranzuführen. Südlich des ehemaligen Empfangsgebäudes ist auf der Ostseite der Bergiusstraße eine Buswartespur mit der entsprechenden Verknüpfungshaltestelle eingeplant. Nach Verlassen dieser Haltestelle soll der Bus über die neue Ost-West-Achse" in einer Schleife auf die Glasuritstraße geführt werden.

Ruhender Verkehr

Zur Optimierung des Haltepunktes besteht das Ziel, das Angebot an P + R-Plätzen auszuweiten. Zu diesem Zweck ist südlich des ehemaligen Empfangsgebäudes eine P + R-Anlage (Parkpalette o. ä.) angedacht. Gleichzeitig besteht hier die Möglichkeit, eine zusätzliche Fahrradabstellanlage (B + R-Anlage) zu integrieren.

Das Grundstück für die geplante P + R-Anlage ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. In der P + R-Anlage sind ggf. auch die baurechtlich erforderlichen Stellplätze für die angrenzenden Nutzungen (z. B. Bahnhofgebäude) nachzuweisen bzw. abzulösen. Ferner können hier bedarfsgerecht Carsharing-Plätze eingerichtet werden

Im Hinblick auf die angestrebte Nutzungsdichte ist im wesentlichen nur im Baufeld C die Anlage ebenerdiger Stellplätze möglich. Im übrigen ist der erforderliche Stellplatzbedarf in Form von Tiefgaragen unterzubringen. Im Bebauungsplan sind mögliche Tiefgaragenzufahrten entsprechend gekennzeichnet.

In Form von Senkrechtaufstellungen sind im näheren Bahnhofsumfeld ca. 15 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorgesehen (Kurzzeitparken, Taxen etc.).

Fußgänger und Radfahrer

Der Bahnhof mit täglich ca. 1.500 Ein- und Aussteigern ist wesentlicher Ziel- und Quellpunkt für den Fußgänger- und Radverkehr. Neben den bestehenden Verbindungen im Norden (verlängerte Marktallee) und im Süden (Max-Winkelmann-Straße) wird durch die geplante Ost-West-Trasse eine neue, zentrale Fuß- und Radwegeverbindung angeboten, die den vorhandenen Fußweg, der von Westen kommend auf die Glasuritstraße mündet, mit dem Bahnhofsbereich verbindet. Der Verkehr soll hier auf einem ca. 3,0 m breiten, kombinierten Fuß- und Radweg, der durch einen baumbestandenen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist, geführt werden.

7.5 Ver- und Entsorgung

Die Schmutz- und Regenwasserentsorgung erfolgt mittels vorhandener und geplanter Leitungen, die in den vorhandenen oder geplanten öffentlichen Verkehrsflächen geführt werden.

Alle Versorgungsleitungen können technisch unproblematisch in das Gebiet geführt werden.

7.6 Grünflächen

Im Plangebiet sind öffentliche Grünflächen nicht vorgesehen. Spielplätze sind, in den nördlich und westlich angrenzenden Wohngebieten vorhanden.

Die das Gebiet mit prägenden Einzelbäume, Baumgruppen und Baumreihen sind soweit es sinnvoll und möglich ist, als zu erhalten festgesetzt. Dabei sind die Baugrenzen der überbaubaren Flächen auf den einzelnen Grundstücken im Kronentraufenbereich so zurückgenommen, dass der Bestand der Bäume nicht beeinträchtigt wird.

Ergänzend zu den vorhandenen Bäumen sind Baumstandorte im öffentlichen Straßenraum als straßenbegleitende bzw. platzgliedernde Bepflanzungen festgesetzt.

Außerdem sind gemäß der textlichen Festsetzung private Stellplatzanlagen zu begrünen.

7.7 Denkmalschutz

Das Bahnhofsgebäude ist als Baudenkmal (D) eingetragen und gem. § 9 Abs. 6 BauGB entsprechend nachrichtlich übernommen. Durch festgesetzte Baulinien wird der Bestand in seiner Gebäudeform und seinen äußeren Abmessungen gesichert.

Sonstige Baudenkmäler sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Belange des Bodendenkmalschutzes werden innerhalb des Plangebietes nicht berührt. Bezüglich etwaiger Bodenfunde ist ein entsprechender Hinweis in den Textteil aufgenommen worden.

7.8 Altlasten

Im Plangebiet sind Verdachtsflächen im Bereich des Bahnhofs (ehemals Bahnflächen) bekannt. Eine Gefährdungsabschätzung wurde durchgeführt. Eine abschließende Bewertung der Untersuchungsergebnisse liegt noch nicht vor, jedoch ist erkennbar, dass grundsätzliche Unverträglichkeiten im Hinblick auf die hier geplanten Nutzungen nicht bestehen.

7.9 Immissionsschutz

Das Plangebiet ist insbesondere Immissionsbelastungen infolge Straßen- und Schienenverkehrslärms ausgesetzt. Um das Ziel eines gemischt genutzten Stadtquartiers zu fördern, sind gem. textlicher Festsetzung oberhalb des Erdgeschosses auch Wohnungen zulässig. Die Immissionssituation wurde im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht. Es wurden folgende Prognoseergebnisse ermittelt:

Schienenverkehr:

Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 werden tagsüber an allen Immissionspunkten eingehalten. Nachts ergeben sich Überschreitungen von max. 5 dB(A).

Straßenverkehr:

Die maximalen Beurteilungspegel ergeben sich im Einmündungsbereich der Glasuritstraße. Kritische Belastungswerte werden in den Einmündungsbereichen infolge der Störwirkungen der hier vorhandenen bzw. geplanten Lichtsignalanlagen erreicht. Insbesondere hier sind die Orientierungswerte tags und nachts teilweise erheblich (max. 6 dB(A)) überschritten.

Für eine Reduzierung der Lärmbelastungen im Einflussbereich der Bahnstrecke steht ein aktiver Lärmschutz in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Durch die Bahnsteigsituation, die geplante mehrgeschossige Bauweise, die alleinigen Überschreitung nachts sowie die überlagernden Straßenverkehrsimmissionen steht der Kostenaufwand in keinem vertretbaren Verhältnis zur erzielbaren Pegelminderung.

Ähnliches gilt für den Straßenverkehrslärm. Aufgrund der bestehenden und geplanten Einmündungen, der beengten Platzverhältnisse sowie der notwendigen Überstandslängen ist die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen technisch problematisch und städtebaulich unvertretbar. Vor diesem Hintergrund sind nur passive Maßnahmen möglich.

Aufgrund der gegebenen Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm empfiehlt der Gutachter im gesamten Plangebiet als Mindestanforderung den Lärmpegelbereich IV festzusetzen. Dieser Empfehlung wird mit der textlichen Festsetzung gefolgt. Entsprechend der ermittelten Belastungssituation sind für einzelne Gebäudeabschnitte weitergehende Anforderungen hinsichtlich des notwendigen Schalldämmmaßes sowie der Ausrichtung bzw. der Ausstattung mit lärmgedämmten Lüftungen von Schlafräumen erforderlich. Diese Anforderungen sind in den textlichen Festsetzungen geregelt.

7.10 Eingriffe in Natur und Landschaft / Ausgleichsmaßnahmen

Die eingriffsrelevanten Teilbereiche des Plangebietes umfassen die zur Zeit überwiegend unbebauten Flächen im Blockinnenbereich.

Die durchgeführte Eingriffsbilanzierung unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Baurechte, die insofern den Eingriffsumfang reduzieren, schließt mit einem Kompensationsdefizit von 9.147 Werteinheiten, die einem Flächenbedarf von ca. 3.600 qm entsprechen. Hierbei wurden die getroffenen Festsetzungen (Pflanz- und Erhaltungsgebote, Verkehrsgrünflächen und die Zurücknahme von Baugrenzen zum Schutz erhaltenswerter Einzelbäume) berücksichtigt. Der verbleibende Ausgleichsflächenbedarf soll auf Flächen außerhalb des Plangebietes soweit als möglich abgegolten werden. Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, dass die stadteigenen Grundstücke Gemarkung Münster, Flur 157, Flurstücke 34 und 47 (Bereich Heumannsweg, östlich Karnevalsmuseum) sowie Gemarkung Münster, Flur 28, Flurstücke 88 und 90 (Bereich nördlich Sentruper Straße, östlich der Aa) in einer Gesamtgröße von ca. 2.500 qm für Ausgleichszwecke gem. § 1 a (3) BauGB verbindlich bereitgestellt werden.

8. Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde nicht durchgeführt. (§ 3 Abs. 2 BauGB i.V. mit § 17 UVPG)

9. Flächenbilanz

Gesamtfläche des Plangebietes:	**ca. 3,9 ha**	**100 %**
Bauflächen (Kerngebiete)	ca. 1,6 ha	41 %
Straßenverkehrsflächen einschl. Verkehrsgrün	ca. 1,1 ha	29 %
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Platzflächen, P + R-Anlage)	ca. 0,6 ha	15 %
Flächen für Bahnanlagen	ca. 0,6 ha	15 %

Weitere Einzelheiten sind aus der Darstellung des Bebauungsplanes Nr. 424 ersichtlich.

10. Kostenschätzung

Die finanziellen Aufwendungen zur Verwirklichung des Bebauungsplanes werden zur Zeit auf ca. 2,512 Mio. € geschätzt. Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem Haushaltsplan der Stadt Münster kann vorbehaltlich verfügbarer Mittel erwartet werden.

11. Durchführungsmaßnahmen

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sind als Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens freihändige vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Münster und den beteiligten Grundstückseigentümern vorgesehen.

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Der Ausbau soll auf der Grundlage des Bebauungsplanes erfolgen. Ein Ausbau in Teilabschnitten bleibt vorbehalten.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am **20.03.2002** als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 424: Hiltrup- Bahnhofsbereich (Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße / Marktallee / Bahnlinie Münster-Hamm)

Münster, **12.04.2002**

Tillmann (L.S.)

Dr. Tillmann
Oberbürgermeister