

Erläuterungsbericht

zum Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“

Inhalt	Seite
1. Bisheriger Planungs- und Realisierungsstand (Zielplanung – ALT)	1
1.1 Bereich östlich Bahnhof.....	1
1.2 Bereich westlich Bahnhof	1
2. Zielplanung – NEU.....	3
2.1 Bereich östlich Bahnhof.....	3
2.2. Bereich westlich Bahnhof	3

1. Bisheriger Planungs- und Realisierungsstand (Zielplanung – ALT)

1.1 Bereich östlich Bahnhof

Der Bereich zwischen DEK und Nobelstraße östlich des Bahnhofs ist durch den Bebauungsplan Nr. 256, Teilabschnitt III vom 15.3.1985 überplant, der hier überwiegend und bestandsorientiert Industriegebiet (GI) mit weitgehender Beschränkung auf „Dämmstoffproduktion“ als zulässige Nutzung festsetzt. Südlich anschließend sind Teilflächen, die nicht zum Betriebsgelände der Firma. Rockwool gehören, als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt. Diese Flächen werden durch einen Speditionsbetrieb sowie durch ein Bauunternehmen genutzt. Für dieses Unternehmen besteht seit 2007 eine bestandskräftige, jedoch z. Zt. nicht ausgenutzte Genehmigung zum Betrieb einer Shredderanlage.

Der größte Teil des Geländes befindet sich im Eigentum der Firma. Rockwool, die im Jahr 2002 die Produktion an diesem Standort eingestellt hat. Seitdem wird das Grundstück vorwiegend zu saisonalen Lagerzwecken durch die Firma selbst genutzt. Fremdnutzungen finden hier nicht statt. Die Firma Rockwool beabsichtigt – bisher erfolglos – eine Veräußerung des gesamten Betriebsgeländes.

Die nördliche Teilfläche, die unmittelbar südlich an Nobelstraße / Osttor angrenzt, ist durch eine heterogene Nutzungsstruktur gekennzeichnet. Der größte Teil dieser Fläche wird durch eine privat betriebene Sporthalle eingenommen.

1.2 Bereich westlich Bahnhof

Der Bereich westlich des Bahnhofs, der von dem Straßengeviert Osttor / Bergiusstraße / Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße umgrenzt wird, entspricht etwa dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 424, der am 28.3.2002 rechtsverbindlich wurde und ausschließlich Kerngebiete (MK) festsetzt.

Auslöser für die seinerzeitige Planung war das aktuelle Investitionsinteresse des Landwirtschaftsverlages an der Hülsebrockstraße, hier auf liegenschaftlich bereits gesicherten Flächen ein neues Bürogebäude zu errichten. Dieses Bauvorhaben wurde zwischenzeitlich nicht am Bahnhof, sondern an der Hülsebrockstraße realisiert.

Dem Bebauungsplan lag die grundsätzliche Zielvorstellung zugrunde, auf einem verkehrlich und stadträumlich begünstigten Standort ein gemischt genutztes, mehrgeschossiges Wohn-, Büro- und Dienstleistungsquartier mit untergeordneten Einzelhandelsanteilen zu entwickeln.

Außerdem war ein weiteres, wesentliches Planungsziel, das stadträumlich isolierte, ehemalige Bahnhofsgelände besser an den Bereich „Marktallee“ anzubinden, städtebauliche Aufenthaltsqualitäten („Bahnhofsvorplatz“) zu schaffen und ein Konzept zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsträger Bus / Schiene zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund gliedert eine neu geplante und inzwischen realisierte Straße (Bergiusstraße), die unmittelbar auf das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs zuführt, das Quartier in eine Nord- und eine Südhälfte.

Das Umfeld des Bahnhofsgeländes sowie die nordwestlich anschließenden Flächen waren als verkehrsberuhigte Platzflächen vorgesehen, die einerseits die verkehrlichen Verknüpfungsfunktionen des Haltepunktes (Bushaltestellen, P+R-Stationen KFZ / Rad, etc.) aufnehmen sollten und andererseits durch eine verkehrsberuhigte Gestaltung im Zusammenwirken mit entsprechenden, angrenzenden Nutzungen (Cafe u. ä.) die Aufenthaltsqualitäten in diesem Bereich verbessern sollten.

Nutzungskonzept

Die im Bahnhofskarree gelegenen vier Einzelbaufelder sollten zu einem gemischt genutzten Quartier mit Wohn- und Dienstleistungsflächen sowie unterschiedlichen Einzelhandelsflächenanteilen entwickelt werden. Während im nordöstlichen Quadranten generell Einzelhandel bis zu einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 800 qm zulässig ist, darf in den übrigen Quadranten der Einzelhandelsflächenanteil max. 30 % der beantragten Bruttogeschossfläche betragen. Ferner ist in den beiden westlichen Quadranten der Handel mit Lebensmitteln generell ausgeschlossen. Diese im gültigen Bebauungsplan verankerten Zielsetzungen sollten das Entstehen einer Konkurrenzsituation zur Marktallee vermeiden.

In den letzten Jahren sind auf Grundlage der bestehenden, planungsrechtlichen Vorgaben drei Grundstücke, südlich der neuen Querspange, einer neuen Nutzung zugeführt worden. Ganz im Südosten sind ein Gebäude mit Getränkemarkt und Wohnungen, nördlich davon ein Discounter mit Wohnungen in den Obergeschossen und westlich davon ein Wohn- und Geschäftshaus mit Restaurant entstanden.

Die Flächen nördlich der Bergiusstraße sind keiner Neubebauung zugeführt worden. Der Landwirtschaftsverlag hat sich an der Hülsebrockstraße baulich weiterentwickelt. Eine Erweiterung im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 424 wird nicht mehr weiterverfolgt.

Vor einiger Zeit sind die Flächen des Landwirtschaftsverlages sowie weitere Grundstücke im Eckbereich Osttor / Glasuritstraße durch die Firma Stroetmann erworben worden.

Anfang 2011 hat die Stadt das denkmalgeschützte Bahnhofsgelände einschließlich einer Umgriffsfläche, die Flächen für Außengastronomie und private Stellplätze aufnehmen soll, veräußert. Der neue Investor plant eine Umnutzung zu einem gemischt genutzten Kulturzentrum.

Um die erforderlichen Stellplätze unterzubringen und eine gastronomische Freiflächennutzung auf eigenem Grundstück zu ermöglichen, ist dem Erwerber eine Gebäudeumgriffsfläche (im Strukturkonzept neu statt gelb schraffiert nunmehr weiß dargestellt) mitveräußert worden.

Verkehrskonzept

Der Bahnhof Hiltrup ist nach dem Hauptbahnhof Münsters wichtigster Schienenhaltepunkt und wird außerdem von zwei Stadtbuslinien angefahren. Insofern gilt es, eine gute Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern Bus und Schiene sicherzustellen.

Das dem Bebauungsplan Nr. 424 zugrundeliegende Verkehrskonzept ging davon aus, den Busverkehr in einer Schleife zu führen, wobei die einfahrenden Busse über die Glasuritstraße als Linksabbieger in die Max-Winkelmann-Straße geführt werden, um sodann über die neue Bergiusstraße wieder nach Westen abzufahren.

Eine zentrale Ausstiegshaltestelle war unmittelbar vor dem alten Empfangsgebäude vorgesehen; die zentrale Einstiegshaltestelle liegt auf der Nordseite der neuen Bergiusstraße.

Mit dieser Lösung kann der sich nördlich anschließende, geplante „Bahnhofsvorplatz“ frei von Busverkehr gehalten werden.

Hinsichtlich der „Park and Ride“ – Funktionen sind nördlich des Bahnhofsgebäudes eine Radstation (größtenmäßig zur Hälfte realisiert) und südlich des Bahnhofs eine Parkpalette für den Kfz- Verkehr vorgesehen.

2. Zielplanung – NEU

2.1 Bereich östlich Bahnhof

Insbesondere durch den weitgehenden Gebäudeleerstand (Firma Rockwool) ist eine unbefriedigende städtebauliche Situation entstanden, die die Entwicklung langfristig tragfähiger Ziel- und Nutzungsvorstellungen erfordert, die die bisherige planungsrechtliche Fixierung auf industrielle „Dämmstoffproduktion“ (vgl. Bebauungsplan Nr. 256) aufweiten.

Dabei ist allerdings die bestehende Gemengelage-situation zu beachten, die eine Umnutzung in Richtung schutzbedürftiger Nutzungen (z.B. Wohnen) strukturell ausschließt, um die betrieblichen Entwicklungspotentiale der südwestlich angrenzenden, industriellen Nutzungen (BASF) nicht zu beeinträchtigen.

Vor diesem Hintergrund ist hier im Grundsatz auch zukünftig von einer (nicht störenden) gewerblichen Nutzung auszugehen, die „Pufferfunktionen“ zwischen den angrenzenden industriellen Nutzungen und den nordwestlich und östlich anschließenden Wohngebieten übernimmt. Eine Vorhaltung industrieller Bauflächen (GI) ist vor dem Hintergrund der aufgegebenen Dämmstoffproduktion nicht mehr erforderlich. Eine künftige Festsetzung als Gewerbegebiet (GE) ist hier sinnvoll, um die bestehende Gemengelage-situation planerisch angemessen zu bewältigen.

Das Strukturkonzept schlägt ein mögliches Nutzungsspektrum vor („Gewerbliche Freizeitnutzung / Entertainment / Gewerbehof / Handwerkerhof“), das den v. g. Anforderungen genügt. Ergänzend ist festzustellen, dass die bestehenden Zielvorgaben des städtischen Einzelhandelskonzeptes Einzelhandelsnutzungen hier im Grundsatz nicht zulassen.

Eine Umsetzung dieser Zielvorstellungen erfordert eine grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft der betroffenen Grundstückseigentümer. Eine Akquirierung öffentlicher Fördermittel scheidet nach aktuellem Kenntnisstand aus (vgl. Beschlusspunkt Nr. 2).

2.2. Bereich westlich Bahnhof

Der formale Anlass für eine planerische Neubewertung des Bahnhofsbereichs ergibt sich daraus, dass das Investitionsinteresse des Landwirtschaftsverlages an diesem Standort nicht mehr gegeben war und es zwischenzeitlich zu einer Grundstücksveräußerung an ein örtliches Einzelhandelsunternehmen gekommen ist, das hier einen Verbrauchermarkt mit ergänzenden (Einzelhandels-) Nutzungen errichten möchte.

Des Weiteren ist der Bahnhofsbereich durch den geplanten Umbau der DB- Verkehrsstation in den planerischen Fokus gerückt, der Anlass gibt, die bestehenden Zielvorstellungen zur verkehrlichen Verknüpfung von Bus- und Schienenverkehr zu überprüfen und zu optimieren.

Nutzungskonzept

Aufgrund der gegebenen, potenziellen Lagegunst geht das neue Zielkonzept weiterhin davon aus, den Bahnhofsbereich zu einem gemischt genutzten (Einzelhandel / Dienstleistungen / Wohnen) Stadtquartier zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund ist eine mehrgeschossige, Bebauung anzustreben, die die verschiedenen Nutzungsbestandteile soweit als möglich vertikal „stapelt“. Der notwendige Stellplatzbedarf (insbesondere für den Einzelhandel) ist städtebaulich verträglich unterzubringen.

Um weiteren Einzelhandel auf den aktuellen Entwicklungsbereich nördlich der Bergiusstraße zu beschränken, ist eine diesbezügliche Entwicklung künftig für die „verbleibenden“ Teilbereiche südöstlich bzw. südwestlich der Bergiusstraße auf den „Status quo“ zu fixieren bzw. komplett auszuschließen.

Eine qualifizierte Beschränkung verträglicher Verkaufsflächengrößen im Entwicklungsbereich „Stroetmann“ ist erforderlich, um eine potenzielle Schwächung des zentralen Versorgungsbereichs „Marktallee“ zu vermeiden und das Einzelhandelsangebot für Hiltrup insgesamt zu ergänzen. Das Strukturkonzept – NEU enthält insoweit die quantitativen Flächenvorgaben, die sich aus der einzelhandelsstrukturellen Untersuchung (vgl. Beschlusspunkt 1 (b)) ergeben haben.

Die künftige bauliche Ausformung sowie die Baumassenverteilung im aktuellen Entwicklungsbereich sollte insbesondere auch dem Ziel Rechnung tragen, eine optimale stadträumlich – funktionale Verknüpfung (u. a. Führung der Fußgängerströme) mit der westlich anschließenden Marktallee als Haupteinkaufsbereich herzustellen.

Die angestrebten, quantitativen Zielgrößen im Entwicklungsbereich sind nur unter Verzicht auf die geplante „Nord-Süd-Straße“ nördlich der Bergiusstraße (siehe Zielkonzept – ALT) zu realisieren. Ferner ergeben sich, auch bedingt durch das geänderte Verkehrskonzept, nördlich, östlich und westlich des Entwicklungsbereichs potentielle Restflächen (im Zielkonzept schraffiert dargestellt), die künftig nicht zwingend als Verkehrsflächen vorgehalten werden müssen und insoweit dem Entwicklungsbereich zugeschlagen werden könnten.

Das Zielkonzept – Neu berücksichtigt bereits die Grundstücksflächen (ehemals Verkehrsflächen), die durch den Verkauf des Bahnhofsgebäudes im Jahr 2010 privatisiert wurden (Weiß- Darstellung).

Für die südlich der Max-Winkelmann-Straße gelegenen, gewerblich genutzten Flächen bestehen keine geänderten Nutzungsziele.

Verkehrskonzept

Der Hauptzugang zum Bahnhof befindet sich nördlich des historischen Empfangsgebäudes. Die dem Zielkonzept – ALT zugrundeliegende und bisher nicht realisierte Konzeption sieht jedoch die Ein- und Ausstiegshaltestellen für den Bus (abweichend von der heutigen, „provisorischen“ Situation) in Bereich des alten Empfangsgebäudes vor.

Zur optimalen Verknüpfung von Bus und Schiene ist nunmehr auf Grundlage des bestehenden „Provisoriums“ nördlich des Empfangsgebäudes eine neu gestaltete Buswendeanlage

vorgesehen. Damit ergibt sich eine zentrale Ein- /Ausstiegshaltestelle im unmittelbaren Zugangsbereich zu den Gleisen.

Mit dieser Lösung wird allerdings in Kauf genommen, dass der im Zielkonzept – ALT vorgesehene, weitgehend verkehrsfreie „Bahnhofsvorplatz“ zugunsten einer Optimierung der Verkehrsfunktionen und der damit verbundenen Flächenbedarfe in den geplanten Dimensionen nicht mehr realisierbar ist bzw. kleiner ausfällt.

Hinsichtlich der „Park and Ride“ – Funktionen sind weiterhin nördlich des Bahnhofsgebäudes eine Radstation (größtenmäßig zur Hälfte realisiert) und südlich des Bahnhofs eine Parkpalette für den Kfz-Verkehr vorgesehen.

Weiter nördlich könnte abhängig von der bestehenden Bedarfssituation beiderseits der Gleisanlagen jeweils eine weitere, abschließbare Fahrradabstellanlage entstehen.

Münster, im September 2011