

Gehört zur Verfügung des.
Regierungspräsidenten Düsseldorf
vom 14.10.1991 A.Z. 35.2-12.02 (Mü 1f)

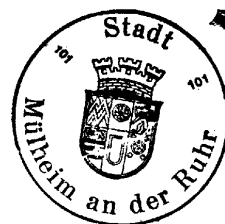
Stadt Mülheim a.d. Ruhr

Bebauungsplan

„Tourainer Ring / Hingbergstr. – Innenstadt 1 f“

Text und Begründung

zum Entwurf
und
zur Satzung



Bebauungsplan "Tourainer Ring/Hingbergstraße - Innenstadt 1 f"

I. Festsetzungen durch Text

1. Art der baulichen Nutzung

1.1 Mischgebiete (MI)

Die in § 6 Abs. 2 Ziff. 6 und 7 BauNVO genannten Nutzungen "Gartenbaubetriebe" und "Tankstellen" sind nicht zulässig.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1
BauGB i. V. m.
§ 1 Abs. 5 BauNVO

Die in § 6 Abs. 2 Ziff. 4 BauNVO genannte Nutzung "sonstige Gewerbebetriebe" ist nur ausnahmsweise zulässig, soweit sich im Einzelfall durch ihre Errichtung kein zusätzlicher Fahrverkehr oder sonstige Immissionen ergeben, die im Hinblick auf die Nutzung unmittelbar angrenzender Grundstücke zu unverträglichen Belastungen führen können oder im Hinblick auf die Lage des Grundstückes sonstige städtebauliche Bedenken bestehen.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1
BauGB i. V. m.
§ 1 Abs. 5 BauNVO

1.2 Allgemeines Wohngebiet

Die in § 4 Abs. 3 Ziff. 4 und 5 BauNVO genannten Ausnahmen "Gartenbaubetriebe" und "Tankstellen" sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1
BauGB i. V. m.
§ 1 Abs. 6 Nr. 1
BauNVO

2. Stellplätze und Garagen

2.1 Im gesamten Planbereich sind Stellplätze und Garagen straßenseitig in den Erd- und Obergeschossen der Bebauung nicht zulässig.

§ 9 Abs. 1 Nr. 4
BauGB i. V. m.
§ 12 Abs. 6 BauNVO

- 2.2 Die Errichtung von oberirdischen Garagen ist auf den nicht überbaubaren Grundstücksteilen unzulässig. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i. V. m. § 12 Abs. 6 BauNVO
- 2.3 Die unterirdische Garagenanlage im Bereich der Mischgebiete an der Ostseite des Tourainer Ringes wird der Bebauung in diesen Mischgebieten sowie der festgesetzten zusätzlichen Bebauung im Mischgebiet Ecke Tourainer Ring/Dickswall als Gemeinschaftsanlage zugeordnet. § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB
- 2.4 Die Garagenanlage in dem Mischgebiet zwischen Dickswall und Muhrenkamp wird der in diesem Bereich festgesetzten Bebauung als Gemeinschaftsanlage zugeordnet. § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB
- 2.5 Ein- und Ausfahrten zu diesen Garagenanlagen sowie zum Mischgebiet südlich des Dickswalls sind nur innerhalb der im Plan festgelegten Bereiche zulässig. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB
3. Nebenanlagen
- Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ist die Errichtung von untergeordneten Nebenanlagen und Einrichtungen mit Ausnahme von Einfriedigungen nicht zulässig. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i. V. m. § 14 Nr. 1 BauNVO
4. Sonstige Festsetzungen
- 4.1 Die im Plan zur Belastung mit Rechten festgesetzte Fläche auf dem Grundstück zwischen Dickswall und Muhrenkamp ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger zu belasten. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

4.2 Die im Plan zur Belastung mit Rechten festgesetzte Fläche östlich des Tourainer Ringes (z.Z. Teilflächen der Flurstücke 45, 235, 444 und 445 -Flur 30- und Flurstück 423 -Flur 29-) ist mit einem Geh- und Leitungsrecht sowie mit einem eingeschränkten Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit und mit einem Fahrrecht zugunsten der Anlieger zu belasten.

§ 9 Abs. 1 Nr. 21
BauGB

4.3 Die im Plan zur Belastung mit Rechten festgesetzte Fläche im Bereich der Mischgebiete am Tourainer Ring dient der Erschließung der Baugrundstücke, die den topografischen Verhältnissen zwischen der Hingbergstraße und dem Tourainer Ring angepaßt werden muß. Zur Abgrenzung und baukonstruktiven Sicherung dieser Fläche gegenüber den Verkehrsflächen des Tourainer Ringes ist die Errichtung einer Stützmauer erforderlich. Die Ausbildung der Anschlüsse dieser Fläche an die öffentlichen Verkehrsflächen ist mit der Stadt abzustimmen. Die Fertigdecke dieser Zuwegungsfläche wird als Grundlage (Bezugshöhe) für die Ermittlung der zulässigen Vollgeschosse sowie der festgesetzten Sockelhöhe festgelegt.

§ 9 Abs. 1 Nr. 21
u. Nr. 26 BauGB

5. Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen

5.1 An den innerhalb der Verkehrsflächen des Tourainer Ringes als Empfehlung vorgegebenen Standorten für die Anpflanzung von Bäumen sollen großkronige, standortgerechte Laubbäume angepflanzt werden.

§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a
BauGB

5.2 In den Mischgebieten entlang des Tourainer Ringes sind zur Kompensation des Eingriffes in den vorhandenen Gehölzbestand 20 standortgerechte Laubbäume mit einem Stammumfang von 20 bis 25 cm anzupflanzen. Die innerhalb der Verkehrsflächen des Tourainer Ringes - gemäß Festsetzung 5.1 - angepflanzten Bäume können bei der Ersatzbepflanzung berücksichtigt werden.

§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a
BauGB

5.3 An der parallel zu den Verkehrsflächen des Tourainer Ringes als Abgrenzung der privaten Erschließungsfläche zu errichtenden Stützmauer ist eine Begrünung mit Kletterpflanzen o.ä. vorzunehmen.

§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a
BauGB

5.4 Die im Plan festgesetzten Bäume sind zu erhalten. Gegebenenfalls abgängige Bäume sind durch gleichwertigen Bewuchs zu ersetzen.

§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b
BauGB

6. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

6.1 Bei der Errichtung von Wohnräumen und sonstigen zum dauernden Aufenthalt von Personen bestimmten Räumen sind in den im Plan festgelegten Bereichen die nachfolgend aufgeführten Vorkehrungen zu treffen:

§ 9 Abs. 1 Nr. 24
BauGB

Schallschutzmaßnahmen 2 und 3

- Einbau von Fenstern und Außentüren in der jeweils der Kennzeichnung der Bereiche entsprechenden Schallschutzklasse nach VDI-Richtlinie 2719 in der jeweils gültigen Fassung oder Fenster und Außentüren mit einer dieser Schallschutzklasse

entsprechenden Eignungsprüfung einer anerkannten Prüfstelle der Gruppe 1 für Eignungs- und Güteprüfungen nach DIN 4109 Blatt 2.

Für die Durchführung gelten im übrigen die hier entsprechenden DIN-Normen und technischen Bestimmungen in der bei der Ausführung von Bauvorhaben jeweils gültigen Fassung.

(Die Zahlen der Schallschutzmaßnahmen sind so gewählt worden, daß sie mit den Zahlen der Schallschutzklassen von Fenstern identisch sind.)

- 6.2 Die notwendigen Abluftanlagen der Garagen in unterer Ebene sind so anzulegen, daß die anfallende Abluft über Dachhöhe der Hauptbaukörper ausgestoßen wird.

7. Gestaltung nach landesrechtlichen Vorschriften

- 7.1 Soweit im Plan Firstrichtungen festgesetzt sind, dürfen Flachdächer in Verbindung mit Mansarddachausbildungen oder Satteldächer mit einer Neigung von 35° bis 40° errichtet werden.

§ 9 Abs. 4 BauGB
i. V. m. § 81 Abs. 1
Nr. 1 u. Nr. 4 sowie
Abs. 4 BauONW

- 7.2 Soweit Flachdachbereiche nicht als Terrassen genutzt werden, sind sie zu begrünen.

- 7.3 Werbeanlagen sind nur bis zur Brüstungsoberkante des 2. Obergeschosses zulässig.

- 7.4 Zulässige Werbeanlagen müssen sich in Größe, Material und Ausführung den Gebäuden und deren Gestaltung unterordnen.

- 7.5 Sockelhöhen dürfen straßenseitig, gemessen von der festgelegten Geländeoberkante am Baukörper 1 m im Mittel nicht überschreiten.

7.6 Mit Ausnahme der Geh- und Fahrflächen sind die Decken der Gemeinschaftsgaragen in unterer Ebene, soweit sie nicht überbaut sind, mit einer 0,5 m dicken Erdschicht zu überdecken und zu begrünen.

II. Kennzeichnung =====

Die über dem Stadtbahnbauwerk liegenden Grundstücke erfahren eine dauernde Beschränkung durch die Unterfahung der Stadtbahn. Gebäude, die über oder in der Nähe von Tunnelröhren der Stadtbahn errichtet werden sollen, sind im Hinblick auf ihre Gründung und die zulässige Belastung der Tunnelröhren mit dem Stadtbahnbauamt der Stadt Mülheim an der Ruhr abzustimmen.

§ 9 Abs. 5 Nr. 1
BauGB

III. Nachrichtliche Übernahme =====

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Essen-Mülheim innerhalb des 6 km-Kreises. Bauvorhaben, die die nach Luftverkehrsgesetz festgesetzten Höhen überschreiten (auch Bauhilfsanlagen, Kräne usw.) bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidenten als Luftverkehrsbehörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

§ 9 Abs. 6 BauGB
i.V. mit §§ 12 bis
18 a Luftverkehrs-
gesetz (LuftVG)

IV. Hinweise =====

1. Auf die Meldepflicht bei der Entdeckung von Bodendenkmälern wird hingewiesen. Bei der Vergabe von Ausschachtungs-, Kanalisations- und Erschließungsaufträgen sowie bei der Erteilung von Baugenehmigungen sollen die

§ 15 DSchG NW

ausführenden Baufirmen auf die Anzeigepflicht bei der Stadt Mülheim an der Ruhr (Untere Denkmalbehörde) oder beim Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege hingewiesen werden.

2. Auf die Satzung der Stadt Mülheim an der Ruhr zum Schutz des Baumbestandes wird hingewiesen.
3. Über dem Plangebiet verläuft eine Richtfunkstrecke der Bundespost. Die im Schutzbereich der Richtfunkstrecken maximal zulässige Bauhöhe wird im Bereich des Bebauungsplanes nicht erreicht.
4. Innerhalb des Plangebietes sind zahlreiche Leitungen der Ver- und Entsorgungsträger -insbesondere Trink- und Abwasser, Fernwärme, Gas, Strom und Telekommunikationsleitungen- verlegt.
Bei der Planung und Ausführung von baulichen Anlagen sowie Erdbewegungen ist hierauf besonders Rücksicht zu nehmen. Die Lage der Leitungstrassen ist bei den jeweiligen Trägern zu ermitteln.
5. Soweit in Abschnitt I unter Punkt 6.1 keine Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm getroffen sind, empfiehlt es sich, insbesondere für die im Plan mit "Schallschutzmaßnahme 1" gekennzeichneten Bereiche, Fenster und Türen der Schallschutzklasse 2 einzubauen.
Diese Fenster entsprechen den derzeit üblichen Wärmedämmfenstern.
6. Die freigelegten Grundstücke östlich des Tourainer Rings liegen in einem Gebiet, das in der Vergangenheit gewerblich genutzt bzw. teilweise mit Abschluß der Straßenbahnbauarbeiten

mit Bodenmassen aufgefüllt wurde. Bei der durchgeführten Gefährdungsabschätzung wurde eine durchgehende Bodenverunreinigung durch AOX (absorbierbare organische Halogenverbindungen) sowie lokale Belastungsherde der ehemaligen Stadtbahnbaustelle durch aliphatische Kohlenwasserstoffe festgestellt.

Bei Aushubarbeiten in diesem Bereich wird die Eingrenzung des Belastungsherdes und die gesonderte Entsorgung nach vorheriger gutachterlicher Untersuchung empfohlen.

Außerhalb dieser Zone ist die Entsorgung des anfallenden Bodenaushubs auf eine Deponie der Klasse II sicherzustellen.

Diese Maßnahmen sind in Absprache mit dem Amt für Umweltschutz der Stadt Mülheim an der Ruhr durchzuführen.

7. Aufgrund geologischer Gegebenheiten besteht die Möglichkeit, daß im Plangebiet unbekannter oberflächennaher Bergbau umgegangen ist, der bauliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich macht.

Es wird daher empfohlen, daß, sobald beim Aushub der Baugruben Unregelmäßigkeiten oder Hohlräume im Untergrund festgestellt werden, eine Sachverständigenstelle, z. B. die DMT - Gesellschaft für Forschungs- und Prüfung mbH, Institut für Wasser- und Bodenschutz - Baugrundinstitut - Herner Straße 45 in 4630 Bochum 1, zu Rate zu ziehen ist.

Begründung

zum Bebauungsplan "Tourainer Ring/Hingbergstraße - Innenstadt 1 f"

1. Räumliche und strukturelle Situation

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in der Gemarkung Mülheim am östlichen Rand der Innenstadt im Übergang von den innerstädtischen Kerngebietsbereichen zu den anschließenden Wohngebieten.

Er umfaßt einen Teil der Verkehrsflächen des Tourainer Ringes sowie die im Ansatz vorhandene Blockbebauung südlich der Hingbergstraße, zwischen Tourainer Ring, Kalkstraße und Dickswall. Außerdem erfaßt der Planbereich einen Teil des Baugebietes zwischen Dickswall und Muhrenkamp.

Das Plangebiet ist einerseits geprägt durch eine intakte, geschlossene Baustruktur, andererseits durch die beim Bau des Tourainer Ringes und der Stadtbahn freigelegten Grundstücksflächen und die nach dem Abriß der ehemaligen Essigfabrik entstandene Baulücke südlich des Dickswalls.

Auf den Grundstücken am Tourainer Ring befindet sich vor allem im Bereich der Böschungsfläche, die sich von der Hingbergstraße bis zu den rückwärtigen Grundstücken der Bebauung an der Kalkstraße erstreckt, eine teilweise dichte Baum- bzw. Strauchbepflanzung.

Die Bebauung an der Nordseite des Dickswalls besteht überwiegend aus fünfgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern und an der Kalkstraße und südlich der Hingbergstraße vorwiegend aus dreigeschossigen Häusern, die neben Wohnungen in den Erdgeschossen und in den rückwärtigen Anbauten auch teilweise gewerbliche Nutzungen aufweisen. Südlich des Dickswalls befindet sich neben einem Autoservice-Betrieb und einem Leihwagenbetrieb das erhaltenswerte im 19. Jahrhundert errichtete zweigeschossige Wohngebäude der ehemaligen Essigfabrik.

Nach dem Abriß des Betriebsgebäudes der Essigfabrik ist an dieser Stelle eine Parkplatzanlage für den Leihwagenbetrieb ausgebaut worden.

Desweiteren befinden sich in diesem Baugebiet mehrere erhaltenswerte großkronige Bäume sowie Baumgruppen.

Die außerhalb des Plangebietes liegenden Bereiche westlich des Tourainer

Ringes sind geprägt durch die großflächige Geschäftsbebauung und die aus Hochhäusern bestehende Wohnbebauung am Hans-Böckler-Platz sowie das Gebäude der Deutschen Bundespost am Hauptbahnhof.

Die ehemalige Malzfabrik nördlich der Hingbergstraße wurde zwischenzeitlich abgebrochen.

Die angrenzenden Baugebiete zwischen Dickswall und Muhrenkamp sowie die Baugebiete östlich der Kalkstraße sind durch eine überwiegend geschlossene Baustruktur bzw. Blockbebauung geprägt, die neben der Wohnnutzung, vor allem am Dickswall, in den Erdgeschossen auch Geschäfts- und Dienstleistungsbetriebe aufweist.

2. Verkehrliche Situation

Die im Bebauungsplan vorhandenen Straßenzüge der Straßen "Tourainer Ring" und "Dickswall" stellen für die Erschließung der östlichen Innenstadt und die Führung innerstädtischer und überörtlicher Verkehre wichtige Hauptverkehrsstraßen dar.

Die Hingbergstraße und die Kalkstraße nehmen als Erschließungsstraßen auch Verkehr aus den östlichen Stadtteilen in Richtung Innenstadt auf. Das Plangebiet ist durch die unmittelbare Nähe zum Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof hervorragend an das Verkehrsnetz des öffentlichen Personennahverkehrs angebunden.

3. Rechtliche Situation

Der Flächennutzungsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 13.08.1971 stellt in Verbindung mit der rechtswirksamen 69. Teiländerung sowie der parallel durchgeführten 124. Teiländerung im Plangebiet, südlich der Hingbergstraße bis zum Dickswall gemischte Bauflächen mit einer mittleren Geschoßflächenzahl von 1,0, sowie Wohnbauflächen mit einer mittleren Geschoßflächenzahl von 1,2 und südlich des Dickswalls gemischte Bauflächen mit einer mittleren Geschoßflächenzahl von 2,0 dar.

Die Straßen "Tourainer Ring" und "Dickswall" sind als Flächen für die örtlichen Hauptverkehrszüge (sonstige Hauptverkehrsstraßen) dargestellt.

Die an das Plangebiet grenzenden, bisher als "sonstige Hauptverkehrsstraßen" dargestellten Straßen "Hingbergstraße" und "Kalkstraße" werden

entsprechend den Zielen des Generalverkehrsplanes nicht mehr als Hauptverkehrsstraßen qualifiziert bzw. dargestellt.

Das Plangebiet erfaßt einen Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes "Hans-Böckler-Platz - Innenstadt 1 a" vom 30.12.1970, der in diesem Teilbereich Kerngebiet, nicht überbaubare Fläche und öffentliche Verkehrsfläche festsetzt. Außerdem erfaßt das Plangebiet einen Teilbereich des rechtskräftigen Durchführungsplanes Nr. 7, förmlich festgestellt am 09.07.1956, sowie einen Teilbereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes "Hans-Böckler-Platz" vom 31.05.1972.

Mit Rechtskraft des Bebauungsplanes "Tourainer Ring/Hingbergstraße - Innenstadt 1 f" sind in diesem Gebiet bestehenden planungsrechtlichen Festsetzungen aufgehoben.

Desweiteren liegt das Plangebiet nach dem Räumlich-Funktionalen Entwicklungskonzept der Stadt Mülheim an der Ruhr unmittelbar an der innerstädtischen Entwicklungsachse (Hellweg-Achse, östlicher Abschnitt), der für diesen Bereich eine städtebauliche Verdichtung anstrebt.

Im Generalverkehrsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 30.06.1977 sind die Straßenzüge "Tourainer Ring" und "Dickswall" als innerstädtische Hauptverkehrsachsen (Tangenten) enthalten.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Dem Bebauungsplan liegen folgende Ziele zugrunde:

- Festsetzung von Mischgebieten zur Neuordnung der Baugebiete unter Einbeziehung der bebauten und unbebauten Grundstücke
- Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes zur Sicherung der vorhandenen Bebauung
- Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen zur Sicherung vorhandener und neu auszubauender Straßenabschnitte und zur Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen.

5. Inhalt des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtliche Grundlage für die städtebauliche Weiterentwicklung und Neuordnung im Geltungsbereich.

Diesbezüglich wird aufgrund der hervorragenden Lage im Stadtgebiet und der Nähe zum Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs am Hauptbahnhof auf dem freigelegten Grundstück an der Ostseite des Tourainer Ringes sowie an der Südseite des Dickswalls eine angemessene Bebauung ermöglicht. Gleichzeitig bewirkt die Realisierung dieses Planungszieles die abschließende bauliche Arrondierung dieses wichtigen Innenstadtbereiches.

5.1 Art der baulichen Nutzung

Mischgebiete

Die Festsetzung von Mischgebieten trägt der städtebaulichen Situation im Übergang von den innerstädtischen Kerngebietsbereichen zu den anschließenden Wohngebieten, die durch vorwiegend gemischte Nutzungen geprägt sind, Rechnung. Insbesondere wird auf den Grundstücken entlang den Hauptverkehrsstraßen "Tourainer Ring" und "Dickswall" eine innenstadtypische bauliche Struktur ermöglicht.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind nicht zulässig, weil sich sowohl die räumlich-bauliche Struktur bzw. der Ausstattungsbedarf, als auch die zusätzlich entstehenden Anliegerverkehre dieser Nutzungsarten auf die angestrebte städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Plangebiet negativ auswirken können.

Sonstige Gewerbebetriebe werden nur insoweit ausnahmsweise zugelassen, als für die künftig zulässige Wohnnutzung im Planbereich sowie die in benachbarten Bereichen vorhandene Wohnnutzung durch zusätzliche Verkehrs- oder Immissionsbelastungen keine unerwünschten Beeinträchtigungen eintreten können.

Durch die im Plan im Mischgebiet südlich des Dickswalls festgesetzte abweichende Bauweise wird ein städtebaulich gewünschter Abschluß der westlich und östlich vorhandenen geschlossenen Bebauung erzielt. Sie trägt gleichzeitig dem Bestand des erhaltenswerten Gebäudes Rechnung.

Allgemeines Wohngebiet

Für einen Teilbereich der Bebauungsplan entlang der Kalkststraße ist aufgrund der tatsächlich ausgeübten Nutzungsstruktur ein allgemeines

Wohngebiet festgesetzt worden.

Im Hinblick auf die angestrebte Nutzungsstruktur werden ebenfalls wie in den angrenzenden Mischgebieten, aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen, die ausnahmsweise zulässigen Nutzungsarten "Gartenbaubetriebe" und "Tankstellen" nicht zugelassen.

Unabhängig hiervon sind aufgrund der beengten städtebaulichen Situation die für diese Anlagen erforderlichen Flächen nicht verfügbar.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Im Plangebiet besteht bei den Festsetzungen für das Maß der baulichen Nutzung die Notwendigkeit, die in § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegebenen Obergrenzen für Mischgebiete zu überschreiten.

Diesbezüglich ist in allen Mischgebieten eine höhere Geschoßflächenzahl und in den Mischgebieten an der Straßenecke "Dickswall/Kalkstraße" sowie an der Straßenecke "Tourainer Ring/Dickswall" eine höhere Grundflächenzahl zulässig. Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen überschritten werden, wenn besondere städtebauliche Gründe dies erfordern, die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Außerdem ist eine Überschreitung in Gebieten, die am 1. August 1962 überwiegend bebaut waren, aus städtebaulichen Gründen zulässig und wenn sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Diese Voraussetzungen liegen im Plangebiet vor.

Der im Bebauungsplan erfaßte Teil der Innenstadt war am 01. August 1962 überwiegend bebaut. Die im Rahmen von Verkehrsbaumaßnahmen freigelegten Grundstücke werden einer Bebauung zugeführt, die maßstäblich einen gestalterisch und funktionell ausgewogenen Übergang von der westlich benachbarten Kernzone der Innenstadt zu den umgebenden Wohnquartieren bildet. Unter dieser Zielsetzung entsteht an der Ostseite des Tourainer Ringes eine neue Straßenrandbebauung, die sich in Gestaltung und Bebauungsdichte an die bestehende Straßenrandbebauung des Dickswalls und der Hingbergstraße anpaßt und zu einer Schließung dieses Baublockes führt.

Darüber hinaus ergibt sich aus den bisher bestehenden Nutzungen insbesondere bei den Eckgrundstücken und entlang des Dickswalls bereits eine Baudichte, die die Obergrenzen der Baunutzungsverordnung überschreitet. Diese Baustruktur entspricht den innerstädtischen Lagebedingungen und bleibt entsprechend erhalten. Durch die Festsetzung von vorwiegend unterirdischen Stellplatzanlagen sind den Bedürfnissen des ruhenden Verkehrs in einer Weise Rechnung getragen, die eine Beeinträchtigung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Menschen im Plangebiet weitgehend ausschließt.

Für eine bauliche Verdichtung im Plangebiet sprechen auch die äußerst günstigen Lagebeziehungen zum Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs am Hauptbahnhof sowie zu den zentralen Einrichtungen der öffentlichen und privaten Infrastruktur im benachbarten Kernbereich.

5.3 Spielbereiche

Wegen der in unmittelbarer Nähe des Plangebietes vorhandenen öffentlichen Spielflächen am Hans-Böckler-Platz (Spielbereich B mit Bolzplatz), an der Von-Bock-Straße (Spielbereich C) sowie am Dickswall (Spielbereich B) insgesamt mit einer Fläche von rund 5.600 m² wird auf die Festsetzung von öffentlichen Spielflächen im Planbereich verzichtet.

Die nach der Landesbauordnung erforderlichen Spielflächen für Kleinkinder bleiben davon unberührt und sollen auf den privaten Grundstücksteilen angelegt werden.

5.4 Erhaltenswerte Gebäude

Das im Baugebiet südlich des Dickswalls vorhandene Wohngebäude der ehemaligen Essigfabrik ist wegen seiner bauhistorischen Eigenart als erhaltenswertes Gebäude im Plan gekennzeichnet.

Die Festsetzungen tragen der gegebenen Situation auch im Hinblick auf den wertvollen Baumbestand Rechnung.

5.5 Radwege

Für das Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr besteht ein Radwegezielkonzept, das auch den Bereich der Innenstadt erfaßt. Die innerhalb der Verkehrs-

flächen im Ausbauplan vorgesehenen Radwege sind ein Teil dieses Radwegesnetzes; der Radweg am Tourainer Ring ist in beiden Richtungen befahrbar. Zusätzlich ist die private Zuwegungsfläche (Rampe) zwischen der Hingbergstraße und dem Tourainer Ring mit einem Fahrrecht für Radfahrer belastet.

5.6 Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Im Hinblick auf die baulich-räumliche Dichte und der vorgesehenen Nutzungsstruktur, sind im gesamten Plangebiet Stellplätze und Garagen straßenseitig in den Erd- und Obergeschossen der Bebauung nicht zulässig. Im übrigen ist eine entsprechende Anordnung solcher Nutzungen aus stadtgestalterischen Gründen nicht wünschenswert.

Die Errichtung von oberirdischen Garagen ist auf den nicht überbaubaren Grundstücksteilen unzulässig, um eine bauliche Verdichtung der verbleibenden überwiegend kleinteiligen Flächen zu verhindern.

Daher ist ebenfalls die Errichtung von untergeordneten Nebenanlagen und Einrichtungen, mit Ausnahme von Einfriedigungen, auf den nicht überbaubaren Grundstücksteilen unzulässig.

Aufgrund der beengten Grundstückssituation sowie der angestrebten städtebaulichen Entwicklung in diesem Innenstadtbereich werden die Stellplätze der geplanten Neubaubereiche am Dickswall und Tourainer Ring überwiegend in unterirdischen Gemeinschaftsgaragen untergebracht.

Sowohl im Baugebiet am Tourainer Ring als auch im Baugebiet am Dickswall werden durch Festsetzung der Ein- und Ausfahrten zu den Garagenanlagen sowie Stellplätzen unnötige Fahrverkehre innerhalb der Baugebiete vermieden und es bleibt die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf den stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen "Tourainer Ring" und "Dickswall" gewährleistet.

Soweit der Bebauungsplan keine Gemeinschaftsanlagen festsetzt, sind die notwendigen Stellplätze unter Beachtung der landesrechtlichen Bestimmungen zu sichern.

5.7 Verkehrliche Situation

Nach den aktuellen Verkehrskonzepten der Stadt Mülheim an der Ruhr im z.Z. in Arbeit befindlichen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist der Tourainer Ring

mit dem Einmündungsbereich des Dickswalls wesentlicher Bestandteil des innerstädtischen Erschließungssystems.

Die Erschließung der geplanten Neubebauung erfolgt über eine parallel zum Tourainer Ring festgesetzte, befahrbare (private) Erschließungsfläche, die den bestehenden Höhenunterschied zwischen der Hingbergstraße und dem Tourainer Ring ausgleicht.

Der im Plangebiet vorhandene Straßenabschnitt des Tourainer Ringes wird für die Anbindung dieser privaten Erschließungsfläche geringfügig umgebaut.

Zu diesem Zwecke ist neben den vorhandenen Fahrspuren eine zusätzliche Ein- bzw. Ausfädelspur vorgesehen.

Die Baugebiete werden weitgehend durch die bestehenden Straßen erschlossen. Zu der künftigen Funktion der Hingbergstraße und der Kalkstraße werden z.Z. im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Untersuchungen über eine evtl. Verkehrsberuhigung beider Straßen durchgeführt. Diesbezüglich werden auch planerische Überlegungen über die Verkehrsführung im östlich und nördlich benachbarten Bereich vorgenommen. Der zwischen der Kalkstraße und dem Tourainer Ring liegende Teil der Hingbergstraße dient künftig ausschließlich als Anliegerstraße, um die in diesem Bereich möglichen Wohnnutzungen weitestgehend zu schützen. Zur Verhinderung eines Durchgangsverkehres wird der Straßenraum zwischen der öffentlichen und privaten Verkehrsfläche (an der Hingbergstraße) durch schließbare Sperrpfähle abgesperrt, die nur für Sonderfahrzeuge (Feuerwehr, Müllwagen, Möbelwagen) entfernt werden.

5.8 Lärmschutz

Die gegenwärtige und künftige Lärmsituation im Plangebiet ist ermittelt worden. Danach werden die Immissionen z.T. über dem für Wohngebiete und Mischgebiete vorgegebenen Planungsrichtpegel der Vornorm DIN-18005 liegen. Die Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der Verkehrsflächen ist aus stadtgestalterischen Gründen und wegen fehlender Grundstücksflächen und Abständen zur Bebauung nicht möglich. Durch die Festsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Fenstern und Außentüren entsprechend den jeweils festgelegten Lärmschutzklassen), werden die negativen Auswirkungen des Verkehrslärms gemildert.

6. Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Gebietes ist durch die zentralen Leitungsnetze gesichert.

Bei der Realisierung der Bebauung ist die Umlegung einiger Versorgungsleitungen (RWE- und ggfls. Fernmeldeleitung) erforderlich.

Die Lage der Leitungstrassen ist bei den jeweiligen Trägern zu ermitteln.

7. Gestaltung

Durch die Festsetzungen zur Gestaltung wird in diesem innerstädtischen Bereich ein harmonisches Ortsbild angestrebt.

Die Vorschriften zur Dachform bewirken, daß die Neubebauung sich weitgehend den Dachformen der vorhandenen Bebauung angleicht und dennoch eine individuelle Gestaltung bei moderner Gebäudeplanung gegeben ist. Die Gestaltung der Flachdachbereiche tieferliegender Gebäudeteile ist notwendig, um unattraktive Aufsichten aus höherliegenden Geschossen zu vermeiden.

Die Vorschriften zur Zulässigkeit und Gestaltung von Werbeanlagen sollen bewirken, daß sich diese Anlagen der Gestaltung der Gebäude unterordnen und keine für die Umgebung untypische und das Stadtbild bzw. auch den Straßenraum störende Wirkung entfalten können.

Durch die Vorschriften zur zulässigen Sockelhöhe wird eine weitgehende gestalterische Angleichung der Fassaden benachbarter Häuser erreicht.

Die Begrünung der nicht überbauten Flächen der unterirdischen Garagen führt eine Auflockerung und anspruchsvollen Gestaltung des inneren Blockbereiches herbei.

Durch die Arkaden wird einerseits eine optimale Ausnutzung der überbaubaren Flächen ermöglicht, andererseits aber auch die Entstehung großzügiger, geschützter fußläufiger Bereiche gewährleistet.

Die dadurch ebenfalls entstehende räumliche Betonung von Eingangs- und möglichen Schaufensterbereichen tragen in Zusammenhang mit den übrigen gestalterischen Festsetzungen zu einer aufgelockerten, anspruchsvollen Gestaltung bei.

8. Auswirkungen und Umweltverträglichkeit

Die Umsetzung der Planung wird eine städtebaulich geordnete Arrondierung des nach Westen offenen Baubereiches zwischen der Hingbergstraße und dem Dickswall sowie der Baulücke südlich des Dickswalls bewirken. Hierdurch wird eine Verbesserung der seit Jahren bestehenden unbefriedigenden Situation in diesem wichtigen Einzugsbereich der Innenstadt erreicht.

In diesem Zusammenhang trägt vor allem die Schließung des Baublocks am Tourainer Ring dazu bei, daß der Blockinnenbereich von den negativen Auswirkungen des Verkehrslärms geschützt wird. Darüber hinaus wird eine langfristige Sicherung und Stärkung der Funktion vorhandener Nutzungen herbeigeführt.

Im übrigen sind bei Durchsetzung der Planungsziele Gebäudeabbrüche nicht erforderlich. Die bisher legal ausgeübten gewerblichen Nutzungen genießen Bestandsschutz.

Der Verkehrsraum des Tourainer Ringes wird durch die Einrichtung einer Ein- bzw. Ausfädelspur sowie eines Rad- und Fußweges auf der östlichen Straßenseite neu aufgeteilt. Hiermit ist auch weiterhin der störungsfreie Verkehrsablauf auf diesem Straßenabschnitt gewährleistet und die verkehrstechnisch einwandfreie Erschließung der künftigen Bebauung gesichert.

Durch den im Mischgebiet zwischen Dickswall und Muhrenkamp erhaltenen Baumbestand, der durch entsprechende Schutzmaßnahmen gesichert wird, ergeben sich für die künftige bauliche Nutzung zwangsläufig Einschränkungen.

Andererseits läßt sich die vorgesehene Bebauung ohne Eingriffe in den gegenwärtigen Bewuchs nicht verwirklichen.

Bei Realisierung der Bebauung entlang des Tourainer Ringes sind ebenfalls Eingriffe in den sukzessiv entwickelten Gehölzbestand erforderlich. Der Bebauungsplan strebt in Abwägung der berührten Belange eine vertretbare Lösung an. Zur Kompensation dieser Eingriffe werden Ersatzpflanzungen vorgenommen.

Desweiteren sind durch die geplanten Baumaßnahmen nachteilige Auswirkungen, unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit, nicht zu erwarten.

Zur Minderung der Luftbelastung in den Baugebieten sind notwendige Abluftanlagen von unterirdischen Garagen entsprechend den Regelungen durch Text zu errichten.

Über die Begründung der zugunsten der Allgemeinheit vorgesehenen Geh-, Fahr-

und Leitungsrechte und die damit verbundenen Fragen wird eine rechtliche Regelung zwischen den Eigentümern der Grundstücke und der Stadt erforderlich.

Soweit zugunsten Privater im Plan mit Nutzungsrechten zu belastende Flächen festgesetzt wurden, sind zur Begründung der Rechte vertragliche Einigungen unter den Beteiligten unmittelbar herbeizuführen.

Im Rahmen einer Vorauswertung über ggfs. vorhandene Umweltbeeinträchtigungen im Plangebiet konnten für den Bereich der freigelegten Grundstücke am Tourainer Ring Bodenverunreinigungen - resultierend aus nicht näher spezifizierbaren, ehemaligen kleingewerblichen Vorkriegsnutzungen - nicht ausgeschlossen werden. Außerdem wurde mit Abschluß der Bauarbeiten der Stadtbahn ein Teilbereich der Grundstücke schichtweise mit Bodenmassen aufgefüllt. Daher wurde eine Bodenuntersuchung in Auftrag gegeben.

Nach dem vorliegenden Gutachten des Rheinisch-Westfälischen Technischen Überwachungsvereins e.V. (TOV) ist folgendes zusammenfassend festzustellen: Im Verdachts- bzw. Untersuchungsraum wurden 5 Rammkernsondierungen durchgeführt. Lediglich eine Rammkernsondierung konnte aufgrund weitflächiger, verbliebener Fundamentreste nicht abgetäuft werden. Insgesamt wurden 7 Bodenproben ausgewählt und der Analytik zugeleitet. Die Untersuchungsergebnisse belegen eine durchgehende AOX (adsorbierbare organische Halogenverbindungen) Erhöhung vorliegt, die eine Einteilung des Bodens in die Deponieklasse II erfordert, sofern Bodenmassen ausgekoffert werden.

Rückläufige AOX Konzentrationen mit zunehmender Tiefe sowie sehr geringe chlorierte Kohlenwasserstoffgehalte nach der Bodenluftanalytik belegen den Eintrag dieser Stoffe aus der aufliegenden Schuttdecke mit Sickerwässern. Im Bereich der ehemaligen Stadtbahnbaustelle wurden punktuelle Belastungsherde durch aliphatische Kohlenwasserstoffe, resultierend aus einem zurückliegenden "Mineralölunfall" nachgewiesen, die eine Erhöhung über den Richtwert der Deponieklasse II aufzeigten.

Darüber hinaus werden im weiteren Umfeld dieser lokalen Belastungsherde, Untergrundverunreinigungen insbesondere in tieferen nicht aufgeschlossenen Auffüllungshorizonten vermutet. Eine akute Grundwasserverunreinigung wird ausgeschlossen.

Sofern im Umfeld der ehemaligen Stadtbahnbaustelle Aushubarbeiten vorgesehen sind, wird gutachterlicherseits die Eingrenzung des Belastungsherdes

und die gesonderte Entsorgung des Bodenaushubs nach vorgeschalteter gezielter Analytik empfohlen. Grundsätzlich ist außerhalb dieser Zone die Entsorgung anfallenden Bodenaushubs auf eine Deponie der Klasse II sicherzustellen.

9. Abwägung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und Anhörung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind von den Bürgern keine generellen Bedenken gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes geäußert worden.

Vielmehr wurden von den Bürgern die Einzelziele und Planungsaspekte bzw. -details der vorgestellten Zielplanung hinterfragt und hierzu verschiedene Anregungen vorgetragen. So wurde um Auskunft gebeten, ob für die beabsichtigte Wohnnutzung auch die Anlage von Kinderspielplätzen vorgesehen sei.

Im Bebauungsplan sind keine Festsetzungen zur Errichtung von Kinderspielplätzen vorgesehen, weil in unmittelbarer Nähe des Plangebietes (am Hans-Böckler-Platz, an der Von-Bock-Straße sowie am Dickswall) ausreichende öffentliche Spielflächen vorhanden sind. Im übrigen sind die erforderlichen Spielflächen für Kleinkinder nach der Landesbauordnung auf den privaten Grundstücksteilen anzulegen.

Wegen der vorgesehenen Baublockschließung am Tourainer Ring mit direktem Anbau an das vorhandene Gebäude Dickswall Nr. 67 wurden Einschränkungen aufgrund der Abstände zwischen der vorhandenen und der geplanten Bebauung befürchtet. Die vorgesehenen überbaubaren Flächen ermöglichen die Ausformung einer einwandfreien Eckbebauung und Straßenrandbebauung, die sich an dem Maßstab bzw. der Größenordnung der vorhandenen Bebauung orientiert und im Hinblick auf die bauliche Dichte in diesem Bereich vertretbar ist. Die Abstände zwischen der geplanten und der vorhandenen Bebauung bemessen sich nach den gesetzlich vorgeschriebenen Abstandflächen.

Einige Bürger kritisierten die seinerzeitige Verkehrssituation im Planbereich und baten darum, die Lärmbelästigung, die durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Hingbergstraße, der Kalkstraße und dem Buggenbeck entsteht, durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auszuräumen. In diesem Zusammenhang wurden sowohl Verkehrslenkungs- als auch Neugestaltungsmaßnahmen vorgeschlagen; dazu wurde u.a. angeregt, die Hingbergstraße zum Tourainer

Ring hin abzusenken oder den Autoverkehr in einem Tunnel zum Tourainer Ring zu führen.

Im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes werden planerische Überlegungen über die Verkehrsführung in diesem Stadtteilbereich vorgenommen. Zu der künftigen Funktion der Hingbergstraße und der Kalkstraße werden z.Zt. Untersuchungen für eine eventuelle Verkehrsberuhigung durchgeführt. Die Ergebnisse der städtebaulichen Untersuchung des Büros Petzko und Topp für die Innenstadt - Ost vom Oktober 1989 werden mit in die Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan einfließen. Nach dieser Untersuchung soll die Hingbergstraße keine Aufwertung zur Hauptverkehrsstraße erfahren, um die Wohnbedingungen in diesem Bereich und in den angrenzenden Straßen nicht zu verschlechtern.

Aus mehreren Gründen wird die Anbindung der Hingbergstraße an den Tourainer Ring nicht empfohlen:

- Die Anbindung der Hingbergstraße an den Tourainer Ring würde zusätzlichen Verkehr aus den östlichen Stadtteilen anziehen und zu erheblichen Mehrbelastungen führen.
- Das Ziel einer Verkehrsberuhigung und Verkehrsentlastung für die östlich anschließenden Gebiete wäre nicht zu realisieren.
- Die geplante Kuusankoskistraße soll als Entlastung der Bereiche "Brückstraße, Heißener Straße und unterer Hingberg" dienen. Sie kann diesen Zielen umfassender dienen als ein Anschluß des Hingbergs an den Tourainer Ring.
- Die Anbindung der Hingbergstraße an den Tourainer Ring ist hinsichtlich der topografischen Verhältnisse und der erforderlichen Verflechtungslänge zum Knotenpunkt mit dem Klöttchen sowohl bautechnisch als auch verkehrstechnisch problematisch.

Einige Bürger hinterfragten die geplante bauliche Nutzung und ihre Nutzungsstruktur.

Es wurde gefragt, warum die früher an der Hingbergstraße ansässigen klein- und mittelständischen Betriebe durch Abbindung dieser Straße "ausgehungert" worden sind und im Gegensatz dazu nun wieder Gewerbe angesiedelt werden soll.

Aufgrund der vorgesehenen Mischgebiete für die Bereiche der ehemaligen Malzfabrik und beiderseits des Dickswalls sowie aufgrund des durch das Verkehrsaufkommen stark belasteten Tourainer Ringes wurde angeregt, entlang

dieser Straße anstelle eines allgemeinen Wohngebietes ein Mischgebiet festzusetzen.

Im übrigen ist darauf hingewiesen worden, daß die geplante Bebauung am Tourainer Ring nicht im Zusammenhang mit der Innenstadt gesehen werden sollte, da das City-Center und die Hochhäuser hemmend wirken. Vielmehr sollte sie als innerstädtisches Wohngebiet in Weiterentwicklung des Bereiches Hingberg-/Kalkstraße gesehen werden.

Die Umsiedlung oder Aufgabe der Geschäftstätigkeit von Gewerbebetrieben entlang der Hingbergstraße beruht nicht auf der verkehrlichen Situation in diesem Bereich; vielmehr sollte die marktwirtschaftliche Situation bzw. der Strukturwandel als Grund für diese Entwicklung in Betracht gezogen werden.

Die Hingbergstraße erfüllt nach wie vor die Voraussetzung für die Erschließung der anliegenden gemischt- bzw. gewerblich genutzten Grundstücke. Diese Nutzungsstruktur wird auch weiterhin erhalten.

Entgegen der ursprünglich angestrebten Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes entlang des Tourainer Ringes wird entsprechend den Vorschlägen aus der Bürgerbeteiligung an dieser Stelle ein Mischgebiet festgesetzt. Diese Nutzungsart ist als Alternative denkbar und im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung dieser im Übergang zwischen den innerstädtischen Kerngebieten und den angrenzenden Wohnquartieren liegenden Bereiche sinnvoll.

Es wird entlang des Tourainer Ringes eine Bebauung entstehen, die sich der Gestaltung, Größenordnung und baulichen Dichte der vorhandenen Straßenrandbebauung am Dickswall und an der Hingbergstraße anpaßt und zur Schließung dieses Baublockbereiches führt.

Die Planungsziele wurden im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange grundsätzlich nicht in Frage gestellt.

Die Hinweise auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern sowie auf Baubeschränkungen wegen der unterirdischen Stadtbahnanlagen wurden berücksichtigt.

Der Anregung der Handwerkskammer Düsseldorf bezüglich der planungsrechtlichen Sicherung des Kfz-Service-Betriebes Dickswall Nr. 48/50 wird im Hinblick auf die angestrebte städtebauliche Entwicklung und Neuordnung nicht gefolgt.

10. Abwägung der Anregungen und Bedenken aus der öffentlichen Auslegung

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden Anregungen und Bedenken nur seitens eines Architekturbüros erhoben.

Es wurde darauf hingewiesen, daß die Tiefgarage im Baugebiet am Tourainer Ring nicht zu übermäßigen schädlichen Umwelteinflüssen führen wird. Erfahrungsgemäß würde die nur kurzzeitig stärker genutzte Tiefgarage morgens und mittags selten nennenswerte Abgasemissionen erzielen. Deshalb wurde angeregt, die textlichen Festsetzungen bezüglich der Installierung von notwendigen Abluftanlagen der unterirdischen Garage zu streichen.

Von einer kurzzeitigen, an bestimmten Tageszeiten mehr oder minder genutzte Tiefgarage kann an dieser Stelle nicht ausgegangen werden. Aufgrund der im Plangebiet zur erwartenden starken Frequentierung mit Anlieger- und Besucherverkehr ist die Errichtung von Parkplatzanlagen bzw. Tiefgaragen erforderlich, die eine große Anzahl Stellplätze aufweisen. Entsprechend hohe Abgasemissionen können daher nicht ausgeschlossen werden. Deshalb müssen die Baugebiete, vor allem die Innenhofbereiche, die der Gestaltung von Erholungs- bzw. Grünflächen sowie Kinderspielplätze vorbehalten bleiben, vor erhöhten Luftbelastungen geschützt werden. Die diesbezüglich geforderten Schutzmaßnahmen sind nach Maßgabe der textlichen Festsetzungen vorzunehmen.

Von seiten der Träger öffentlicher Belange wurde der Bebauungsplan grundsätzlich nicht infrage gestellt.

Der Hinweis sowie der Empfehlung des Bergamtes Gelsenkirchen, bezüglich erforderlicher Sicherungsmaßnahmen wegen möglicherweise im Plangebiet umgegangenen oberflächennaher Bergbau, wird im Anhang an die textlichen Festsetzungen durch entsprechende Ausführungen Rechnung getragen. Die von der Handwerkskammer Düsseldorf wiederholte Anregung, daß die Stadt Mülheim an der Ruhr dem KFZ-Betrieb am Dickswall 48/50 bei der künftig erforderliche Standortverlagerung, die nötige Hilfestellung zukommen lassen sollte, kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Die Belange werden jedoch im Rahmen der Wirtschaftsförderung gewahrt.

Seitens des Polizeipräsidenten Mülheim an der Ruhr wurde angeregt, die Verkehrsfunktion der Hingbergstraße und der Kalkstraße erst dann zu ändern, wenn entsprechende leistungsfähige andere Routen für die Aufnahme

des dann verdrängten Verkehrs vorhanden sind.

In diesem Zusammenhang wird die Verlagerung von Verkehren aus der bislang als Hauptverkehrsstraße genutzten Hingbergstraße, die überwiegend entlang der südlichen Straßenseite Wohnnutzungen aufweist, in weniger leistungsfähigen, ausschließlich die Erschließung der Wohngebiete dienenden Straßen wie Buggenbeck, Brück-, Sigismund- oder Oststraße als nicht sinnvoll gewertet.

Über die künftige Funktion der Kalkstraße und der Hingbergstraße sind in der Begründung zum Bebauungsplan entsprechende generelle Aussagen enthalten.

Darüber hinaus ist die Regelung der Verkehrsproblematik in der östlichen Innenstadt nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Die Anregung des Polizeipräsidenten wird bei den Untersuchungen bzw. Entscheidungen zur künftigen Verkehrssituation (Innenstadt-Ost) zugrundegelegt.

6508201A/B/C/D/E

Bebauungsplan

" Tourainer Ring / Hingbergstraße - Inn. 1 f "

Hiermit wird bestätigt, daß die vorgehefteten, vom Rat der Stadt am 25.10.1990 gebilligten Festsetzungen durch Text nebst Begründung gem. § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches Bestandteil der Urkunde für diesen Bebauungsplan sind und zusammen mit dem Planentwurf in der Zeit vom 27.11.1990 bis einschließlich 02.01.1991 öffentlich ausgelegt haben. Die rechtsetzenden Vermerke befinden sich auf dem zeichnerischen Teil der Urkunde.

Mülheim an der Ruhr, den 18.07.1991

Der Oberstadtdirektor

- Vermessungs- und Katasteramt -

I. A.

Lubowitz
(Lubowitz)



Hiermit wird bestätigt, daß die vorgehefteten, vom Rat der Stadt am 23.05.1991 beschlossenen Festsetzungen durch Text nebst Begründung gem. § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches Bestandteil der Urkunde für diesen Bebauungsplan sind. Die rechtsetzenden Vermerke befinden sich auf dem zeichnerischen Teil der Urkunde.

Mülheim an der Ruhr, den 18.07.1991

Der Oberstadtdirektor

- Vermessungs- und Katasteramt -

I. A.

Lubowitz
(Lubowitz)

