

Stadt Mülheim a.d. Ruhr

Bebauungsplan

Leineweberstraße/Delle (Innenstadt 24)

Text und Begründung

Entwurf / Satzung



Bebauungsplan (Satzung) für den Bereich
"Leineweberstraße/Delle - Innenstadt 24"

Festsetzungen durch Text

Art der baulichen Nutzung: Gemäß § 1 Abs. 5 der Baunutzungsverordnung (BauN VO) wird festgesetzt, daß im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe, soweit sie nachteilige Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung befürchten lassen, nicht zulässig sind. Auswirkungen im Sinne des Satzes 1 sind insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung, auf den Verkehr, auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche und auf das Ortsbild.

Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern sind nicht zulässig.

Gemäß § 1 Abs. 6 Zf. 1 BauN VO wird festgesetzt, daß die in § 7 Abs. 3 Zf. 1 BauN VO vorgesehene Ausnahme nämlich "Tankstellen, die nicht unter Abs. 2 Nr. 5 fallen", nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes ist.

Für das Kerngebiet B wird festgesetzt, daß die unter § 7 Abs. 2 Zf. 7 BauN VO genannte Nutzung, nämlich "sonstige Wohnungen", oberhalb des 2. Obergeschosses zulässig ist.

Für die Kerngebiete A und C wird festgesetzt, daß die unter § 7 Abs. 2 Zf. 7 BauN VO genannte Nutzung, nämlich "sonstige Wohnungen", oberhalb des Erdgeschosses zulässig ist. Gemäß § 7 Abs. 4 Zf. 2 BauN VO wird festgesetzt, daß 50 v.H. der zulässigen Gesamtgeschoßfläche für Wohnungen zu verwenden sind.

Gemäß § 1 Abs. 5 BauN VO wird festgesetzt, daß folgende von den unter § 7 Abs. 2 BauN VO genannten Nutzungen, nämlich "sonstige nicht störende Gewerbebetriebe" sowie "Vergnügungsstätten", nur ausnahmsweise zulässig sind.

Es wird festgesetzt, daß auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen gemäß § 12 Abs. 6 BauN VO die Errichtung von Stellplätzen und Garagen sowie gemäß § 14 Abs. 1 BauN VO die Errichtung von untergeordneten Nebenanlagen und Einrichtungen nicht zulässig sind.

Gemäß § 12 Abs. 6 BauN VO wird festgesetzt, daß auf den überbaubaren Grundstücksflächen Garagen straßen- und platzseitig sowie in den Obergeschossen nicht zulässig sind.

Maß der baulichen Nutzung: Gemäß § 17 Abs. 3 BauN VO wird festgesetzt, daß eine größere Geschoßhöhe als 3,50 m außer Betracht bleibt, soweit diese ausschließlich durch die Unterbringung technischer Anlagen des Gebäudes, wie Heizungs-, Lüftungs- und Reinigungsanlagen, bedingt ist.

Sonstige Festsetzungen: Die im Plan festgesetzte Gemeinschaftstiefgarage wird der Bebauung im Bereich dieses Bebauungsplanes anteilig zugeordnet.

Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage sind nur innerhalb der im Plan festgelegten Bereiche zulässig.

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 des Bundesbaugesetzes (BBauG) wird festgesetzt, daß zum Schutz der Anwohner, Büros und Geschäfte die Abluftanlagen für die Garagenanlage so anzulegen sind, daß die anfallende Abluft über den Dächern an der höchsten Stelle der im Plangebiet festgesetzten Bebauung ausgestoßen wird.

Die im Plan zur Belastung mit Nutzungsrechten festgesetzten Flächen sind mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zugunsten der öffentlichen Versorgungsträger sowie mit einem Fahrrecht zugunsten der anliegenden Grundstücke zu belasten; abweichend von den

im Plan eingezeichneten Grenzen werden auch die bei der Verwirklichung des Planes sich ergebenden weiteren Flächen vor den Hausfronten mit dem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet.

Festsetzungen zum
Schutz gegen Lärm:

Gemäß § 9 Abs. 1 Zf. 24 BBauG wird festgesetzt, daß bei der Errichtung von Wohnräumen und sonstigen zum dauernden Aufenthalt von Personen bestimmten Räumen in Bereichen, die Verkehrslärmimmissionen von mehr als 10 dB(A) gegenüber dem zulässigen Immissionsrichtwert ausgesetzt sind, die nachfolgend aufgeführten Festsetzungen getroffen werden:

a) In Bereichen der Schallschutzmaßnahme 2

Einbau von Fenstern der Schallschutzklasse 2 nach VDI-Richtlinie 2719 in der jeweils gültigen Fassung oder Fenster mit einer dieser Schallschutzklasse entsprechenden Eignungsprüfung einer anerkannten Prüfstelle der Gruppe 1 für Eignungs- und Güteprüfungen nach DIN 4109 Bl. 2.

b) Im Bereich der Schallschutzmaßnahme 3

Einbau von Fenstern der Schallschutzklasse 3 nach VDI-Richtlinie 2719 in der jeweils gültigen Fassung oder Fenster mit einer dieser Schallschutzklasse entsprechenden Eignungsprüfung einer anerkannten Prüfstelle der Gruppe 1 für Eignungs- und Güteprüfungen nach DIN 4109 Bl. 2.

Kennzeichnung:

Soweit in den Festsetzungen durch Text passive Lärmschutzmaßnahmen nicht festgesetzt werden, empfiehlt es sich, insbesondere für die im Plan mit "Schallschutzmaßnahme 1" gekennzeichneten Bereiche, Fenster und Türen der Schallschutzklasse 2 einzubauen.

Nachrichtliche Übernahme:

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Essen-Mülheim, innerhalb des 6 km-Kreises. Bauvorhaben, die die nach §§ 12 bis 17 Luftverkehrsgesetz festgesetzten Höhen überschreiten (auch Bauhilfsanlagen, Kräne usw.) bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidenten als Luftverkehrsbehörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

Hinweis:

Über dem Plangebiet verläuft eine Richtfunkstrecke der Bundespost.

Auf die Bestimmungen des § 15 des Denkmalschutzgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 11.03.1980 über die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern wird ausdrücklich hingewiesen. Bei der Vergabe von Ausschachtungs-, Kanalisations- und Erschließungsaufträgen **sollen die** ausführenden Baufirmen auf die Anzeigepflicht bei der Stadt Mülheim a.d. Ruhr (Untere Denkmalbehörde) oder beim Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn hingewiesen werden.

Gestaltung:

Gemäß § 103 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit § 4 der 1. Durchführungsverordnung zum Bundesbaugesetz vom 29.11.1960 (GV. NW. S. 433), zuletzt geändert mit Verordnung vom 12.12.1980 (GV. NW. S. 1088), werden folgende Gestaltungsfestsetzungen getroffen:

Im gesamten Planbereich sind nur Flachdächer in Verbindung mit Mansarddachausbildungen zulässig.

Die einsehbaren Flachdachbereiche sowie die Dächer der ein- und zweigeschossigen Bebauung sind zu bekiesen oder zu begrünen.

Werbeanlagen sind in den Fronten der der Delle und Ruhrstraße zugewandten Bebauung nur im Erdgeschoß und 1. Obergeschoß zulässig.

In den übrigen Bereichen des Plangebietes sind Werbeanlagen oberhalb des 1. Obergeschosses nur ausnahmsweise zulässig.

Zulässige Werbeanlagen müssen sich in Größe, Material und Ausführung den Gebäuden und der Gestaltung der Fassaden unterordnen.

Sockelhöhen dürfen straßenseitig, gemessen von der festgelegten Geländeoberkante am Baukörper, 0,50 m nicht überschreiten.

Die Deckender Tiefgaragen dürfen das sie umgebende Gelände einschließ-
lich der Überdeckung mit Erdreich oder Geh- und Fahrbeläge nicht über-
ragen.

Hinweis:
=====

Weitere Gestaltungsvorschriften gemäß § 103 Abs. 5 der Bauordnung für
das Land Nordrhein-Westfalen für die Gestaltung der unbebauten Flächen
der bebauten Grundstücke werden in einer gesonderten Gestaltungssatzung
getroffen.

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 des Bundesbaugesetzes zum
Bebauungsplan (Satzung) für den Bereich
"Leineweberstraße/Delle - Innenstadt 24"

1. Lage des Plangebietes und strukturelle Situation

Das Plangebiet liegt im Südwesten der Innenstadt. Im südlich angrenzenden Baublock zwischen Delle und Wertgasse findet der Übergang zwischen kerngebietsspezifischen Nutzungen zu Wohnnutzung statt. Die nach Norden und Osten an das Plangebiet angrenzenden Innenstadtbereiche sind in ihrer Nutzungsstruktur durch Kaufhäuser, Läden, Verwaltungen, Büros und Praxen typische Kerngebiete, in denen jedoch auch ein hoher Anteil von Wohnungen anzutreffen ist. Die das Plangebiet umgebende 4- bis 9-geschossige Randbebauung entlang der Leineweberstraße, Friedrich-Ebert-Straße und in Teilbereichen entlang der Delle ist in den Jahren von 1950 bis 1970 entstanden und weist eine dieser Zeit gemäße Gebäudestruktur und Architektur auf.

Der Bereich des Bebauungsplanes schließt einen Teil der historisch gewachsenen Innenstadt an der Delle und der Ruhrstraße mit ein, der jedoch durch den Wiederaufbau nach dem Kriege und den in dieser Zeit erfolgten verkehrsbedingten Änderungen der Leineweberstraße und Friedrich-Ebert-Straße eine räumliche Trennung von den nördlich und östlich gelegenen Innenstadtbereichen erfahren hat. Sowohl die Delle, die früher die Hauptverbindung vom Zentrum der Altstadt (Kirchenhügel) zum Ruhrufer darstellte, als auch die Ruhrstraße lassen den alten Stadtgrundriß heute noch erkennen. An diesen Straßen, jedoch außerhalb des Plangebietes, stehen noch einige ältere erhaltenswerte Gebäude, von denen insbesondere das Fachwerkhaus mit Kastanie an der Delle Nr. 39/41 sowie das Gebäude des ehemaligen Kasinos, Delle Nr. 57, zu nennen sind. Diese Gebäude repräsentieren unterschiedliche Epochen der Stadtgeschichte und bestimmen heute noch wesentlich das Stadtbild.

Innerhalb des von den Straßenflächen der Leineweberstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Delle und Ruhrstraße begrenzten Bereiches befinden sich die aus Verkehrsfläche und privaten Grundstücksflächen zusammengesetzte Flächen des "Berliner Platzes" sowie die privaten Grundstücksflächen der Dresdner Bank AG und der Stadtparkasse. Dieser gleichfalls zum ehemaligen historisch gewachsenen Bereich der Innenstadt gehörende Bereich hat mit der Zerstörung des Baubestandes im Kriege, dem teil-

weisen Wiederaufbau und der Errichtung sowie dem Abbruch des Neckermann-Kaufhauses eine wechselvolle Geschichte zu verzeichnen, die mit einer Nutzung der ehemaligen Bauflächen als provisorische Parkplatzfläche ihren vorläufigen Abschluß gefunden hat. Heute bildet die im Zusammenhang mit der Errichtung des Neckermann-Kaufhauses geschaffene Platzfläche mit den freigelegten Bauflächen eine große städtebauliche nicht geordnete freie Fläche.

In das Plangebiet sind Teilbereiche der Straßen Leineweberstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Ruhrstraße einbezogen worden. Diese Straßen stellen Hauptverkehrsstraßen dar, die starke Verkehrsströme in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung mit einem erheblichen Anteil an Bus- und Straßenbahnverkehr aufnehmen müssen.

Bei dem Verkehr, der die Ruhrstraße in südlicher Richtung benutzt, handelt es sich nicht überwiegend um Durchgangsverkehr, sondern auch um Zielverkehr zu den publikumsintensiven Einrichtungen in diesem Stadtbereich wie Wasserbahnhof, Jugendmusikschule, Finanzamt und Verwaltungsgebäuden sowie zu den hier zahlreichen Wohngebäuden. Dagegen wird die Delle hauptsächlich von den Anliegern bzw. deren Besuchern und den Benutzern der hier gelegenen Parkplätze befahren.

2. Rechtliche Situation

Der Flächennutzungsplan vom 13.08.1971 in Verbindung mit seiner 114. Teiländerung stellt im Bebauungsplanbereich eine gemischte Baufläche mit einer Geschoßflächenzahl von 2,4 als Mittelwert dar. Im beschlossenen Generalverkehrsplan von 1976 sind die Straßen "Leineweberstraße", "Friedrich-Ebert-Straße" und "Ruhrstraße" als sonstige Hauptverkehrsstraße eingestuft. Sie müssen die erheblichen Verkehrsströme der Innenstadt aufnehmen. Das Plangebiet erfaßt Teilbereiche des rechtskräftigen Durchführungsplanes Nr. 1 vom 05.02.1955 sowie den rechtskräftigen Bebauungsplan "Delle - Innenstadt 14 a vom 15.04.1966", deren Festsetzungen mit Rechtskraft dieses Bebauungsplanes aufgehoben werden.

3. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes soll eine der besonders innerstädtischen Lage des Plangebietes angemessene neue Bebauung und Freiflächengestaltung ermöglicht werden.

Im Einzelnen hat der Bebauungsplan folgende Ziele:

- Notwendige Neuordnung des Bereiches durch Festsetzung von Kerngebieten für weitere Dienstleistungseinrichtungen, Läden, Büros und Wohnungen,
- Sicherung von Freiflächen, die die räumliche Verbindung der Innenstadt mit den Ruhranlagen durch die Ausbildung eines baulich gefaßten Platzes ermöglichen sollen,
- Sicherung von Verkehrsflächen,
- Festsetzung einer Tiefgarage für die notwendigen Stellplätze

4. Inhalt des Bebauungsplanes

4.1 Baugebiete

Der Bebauungsplan setzt folgende Baugebiete fest:

- Kerngebiet B zwischen Leineweberstraße und Delle mit überbaubaren Grundstücksflächen für die neue Stadtparkassen-Hauptstelle, Läden, Büros, Praxen und Wohnungen sowie zur Sicherung des vorhandenen Bankgebäudes,
- Kerngebiet C an der Ecke Leineweberstraße/Friedrich-Ebert-Straße mit überbaubaren Grundstücksflächen für Läden, Büros, Praxen, Wohnungen u.a.,
- Kerngebiet A an der Ecke Delle/Ruhrstraße mit überbaubaren Grundstücksflächen für Büros, Praxen und Wohnungen.

Durch die Festsetzungen soll der vorhandenen ausgeübten Nutzung in den nördlich und östlich angrenzenden Innenstadtbereichen, die in der Hauptsache aus Geschäften, Büros, Praxen und Wohnungen besteht, Rechnung getragen werden. Außerdem soll mit den Festsetzungen die künftige Entwicklung des Plangebietes im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Gebietes südlich der Delle gefördert werden.

Die Festsetzungen für eine Neugestaltung entsprechen den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vom 13.08.1971 in der Fassung der 114. Teiländerung. Die Festsetzungen zu den Baugebieten sind erforderlich, weil die bisherigen Regelungen heutigen Erfordernissen und Erkenntnissen nicht mehr entsprechen. Außerdem sollen durch die Neubebauung des Geländes, die beim Abriß des Neckermann-Kaufhauses freigelegten Straßenbereiche der Delle und Leineweberstraße wieder geschlossen und städtebaulich neu gefaßt werden. Durch Verteilung und Neugliederung der vorhandenen Bau- und

Freiflächen soll ein zum Verkehrsraum der Leineweberstraße und Friedrich-Ebert-Straße hin abgeschirmter Platz- und Fußgängerbereich entstehen, der zugleich eine fußläufige Verbindung der Innenstadt mit den nahegelegenen Ruhranlagen darstellt.

Tankstellen sind wegen der beengten innerstädtischen Situation und um die geplanten Fußgängerbereiche nicht zu beeinträchtigen weder allgemein noch im Zusammenhang mit der geplanten Tiefgarage zugelassen.

Die Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetriebe und großflächigen Handelsbetriebe sind nicht zulässig, soweit sie nachteilige Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung befürchten lassen. Diese Festsetzung wird damit begründet, daß sich in der Regel diese Anlagen wegen ihres baulichen Umfangs und ihrer äußeren Gestaltung nicht in das kleinteilige innerstädtische Ortsbild insbesondere in der Nachbarschaft von Bau- und Denkmälern harmonisch einfügen lassen. Außerdem kann sich eine großflächige einseitige Nutzungsstruktur mit hohem Besucheraufkommen negativ auf den Verkehrsablauf des gesamten Gebietes auswirken.

Der Bebauungsplan setzt fest, daß im Kerngebiet B zwischen Leineweberstraße und Delle künftig die in § 7 Abs. 2 Ziffer 7 BauN VO genannten sonstigen Wohnungen oberhalb des 2. Obergeschosses zulässig sind.

Dadurch ist die in anderen Kernbereichen der Innenstadt anzutreffende Wohnnutzung auch im Plangebiet innerhalb des Baugebietes möglich. In den Kerngebieten A und C an der Ecke Ruhrstraße/Delle und Ecke Leineweberstraße/Friedrich-Ebert-Straße sieht der Bebauungsplan jedoch durch Festsetzung vor, daß 50 v.H. der Gesamtgeschoßfläche zwingend nur für Wohnungen zu verwenden sind.

Diese Festsetzungen sind gerechtfertigt, weil:

- 1.) durch die Festsetzungen dem Entstehen einer im Plangebiet nicht gewollten einseitigen Nutzungsstruktur durch reine Büro- und Verwaltungsnutzung u.ä. entgegengewirkt wird,
- 2.) durch den Bau von Wohnungen in der Innenstadt zur Belebung des Stadtkerns außerhalb der Büro- und Geschäftszeiten und damit

zu einer durchgängigeren und verstärkten Nutzung der Infrastruktureinrichtungen der Innenstadt beigetragen wird, und

- 3.) die Baugebiete durch ihre Lage über die für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse notwendigen Freiflächen und Gebäudeabstände verfügen, und weil die geplanten Freiflächen und die Nähe der Ruhranlagen die Eignung für Wohnnutzung zusätzlich unterstreichen.

Durch die geplanten Festsetzungen wird die Eigenart des Kerngebietes nicht beeinträchtigt, weil der Anteil der Geschoßfläche für die Wohnnutzung den der anderen Nutzungen nicht überwiegt.

Die nach den Bestimmungen der Landesbauordnung erforderlichen Spielplätze für Kleinkinder sollen in den Kerngebieten A und C in die baulichen Anlagen integriert oder auf den Dachflächen angelegt werden.

In den Baugebieten besteht jedoch die Notwendigkeit, bei den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung die in § 17 Abs. 1 BauN VO angegebenen Höchstwerte zu überschreiten. Nach § 17 Abs. 9 BauN VO können die in § 17 Abs. 1 BauN VO angegebenen Höchstwerte in Gebieten, die bei Inkrafttreten der Baunutzungsverordnung überwiegend bebaut waren, überschritten werden, wenn städtebauliche Gründe dies rechtfertigen und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen innerstädtischen Bereich, der vor Inkrafttreten der Baunutzungsverordnung bebaut war und für den der Bebauungsplan eine gesonderte städtebauliche Entwicklung sicherstellen soll.

Zu den städtebaulichen Gründen nach § 17 Abs. 9 BauN VO, die eine Überschreitung der unter § 17 Abs. 1 genannten Höchstwerte rechtfertigen, gehört die städtebauliche Notwendigkeit

- 1.) im Planbereich Kerngebiete neu festzusetzen, die das bisher zulässige Maß der Nutzung nicht wesentlich verringern.
- 2.) den Bereich unter Berücksichtigung seiner Lage am Rande der^{einerseits} Innenstadt neu zu ordnen. Die an dieser Stelle städtebaulich/erwünschte Freihaltung großer Flächen für die Allgemeinheit erfordert andererseits eine hohe Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksflächen.

Außerdem sind die Festsetzungen vertretbar, weil

- 1.) durch die Festsetzung der GFZ, der Zahl der Vollgeschosse und der überbaubaren Flächen sichergestellt ist, daß die für das gesamte Plangebiet im Flächennutzungsplan dargestellte mittlere GFZ von 2,4 nicht überschritten wird,
- 2.) nur durch die Anordnung der Baukörper auf geringeren Grundflächen städtebaulich erwünschte großzügige Platz- und Fußgängerbereiche möglich sind,
- 3.) die Höhenentwicklung der künftigen Baustruktur bei Einhaltung der GFZ-Höchstwerte zu städtebaulich unbefriedigenden Lösungen führen würde,
- 4.) sichergestellt ist, daß die Überschreitungen durch Festsetzungen der Bautiefe, der Zahl der Geschosse und der Freiflächen nicht zu einer Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse führen,
- 5.) die in unmittelbarer Nähe vorhandenen großzügigen Ruhranlagen mit Spielbereichen zusätzlich als Freiflächen nutzbar sind,
- 6.) die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden und
- 7.) öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Die Geschosßzahlen werden zum Teil zwingend festgesetzt, um die Einordnung der Neubaustrukturen in das vorhandene Innenstadtgefüge zu sichern.

4.2 Spielbereiche und Freiflächen

Wegen der in unmittelbarer Nähe in den Ruhranlagen vorhandenen öffentlichen Spielplätze (Spielbereich B und C) mit zusammen 2.400 m² Spielfläche kann auf die Festsetzung von öffentlichen Spielflächen im Planbereich verzichtet werden. Außerdem stehen künftig die großzügigen Platz- und Freiflächen im Plangebiet für spielende Kinder zur Verfügung. Durch die Verwirklichung der festgesetzten Platz- und Fußgängerflächen sollen die bestehenden fußläufigen Bereiche der Innenstadt bis zu den Ruhranlagen erweitert werden. Die nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen werden mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet, um die ungehinderte Erreichbarkeit der Gebäude zu gewährleisten. Außerdem ist dadurch wieder die Zugänglichkeit der öffentlichen und

privaten Freiflächen im bisherigen Umfang und die Möglichkeit einer einheitlichen Freiflächengestaltung gegeben.

Durch Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern sollen diese Flächen begrünt und mit Sitz- und Spielflächen sowie einer Brunnenanlage ausgestaltet werden. Nähere Einzelheiten bleiben einer gesonderten Gestaltungssatzung vorbehalten. Die vorgeschlagenen Begrünungen und insbesondere die vorgeschlagenen Baumpflanzungen müssen bei der Entwurfsplanung zur Freiflächengestaltung und baulichen Ausbildung der Tiefgarage Berücksichtigung finden.

4.3 Verkehr

Um den reibungslosen Ablauf des Verkehrs in Zukunft zu sichern, sollen entsprechend den auf der Grundlage des 1977 beschlossenen Verkehrskonzeptes erstellten Planungen die Verkehrsflächen der Leineweberstraße, Ruhrstraße und Friedrich-Ebert-Straße verändert und umgestaltet werden. Hierbei soll auch die jetzt noch vorhandene Busbucht auf die gegenüberliegende Straßenseite verlegt werden. Die von der jetzigen Busbucht beanspruchte Fläche kann daher in die Gesamtgestaltung des Platzes mit einbezogen werden. Gleichzeitig wird durch Fortfall einer Fahrspur in der Leineweberstraße und durch Verringerung der verbleibenden Fahrstreifen das Überqueren der Leineweberstraße erleichtert.

Der Straßenraum der Delle wird auch künftig Erschließungsfunktionen für den engeren Bereich haben. Seine zweckentsprechende Umgestaltung soll zusammen mit dem Ausbau der Fußgänger- und Platzbereiche sowie mit dem Ausbau der übrigen Verkehrsflächen im Plangebiet erfolgen.

Aufbauend auf den Anregungen der Bürgerbeteiligung ist im Rahmen einer Untersuchung über die Erschließungsstruktur und Verkehrsströme dieses Bereiches schon jetzt folgendes zu erkennen:

Die Ver- und Entsorgung des Bereiches zwischen Friedrichstraße und Ruhr, in dem neben einigen Verwaltungseinrichtungen wie Finanzamt u.a. auch der Wasserbahnhof samt größerem Parkplatz und eine große Zahl von Wohngebäuden befinden ist, kann nicht über einen Straßenzug alleine erfolgen. Deshalb ist es notwendig, auch bei Verlagerung gewisser Verkehrsströme auf den Straßenzug Leineweberstraße-Friedrichstraße, die Ruhrstraße, Delle, Wertgasse und Wilhelmstraße weiterhin für die Erschließung dieses Gebietes in Anspruch zu nehmen. Einzelne verkehrslenkende Maßnahmen, die auch im Zusammenhang mit der Errichtung der größeren Tiefgaragenanlagen beidseitig der Delle vorzusehen sind,

können an dieser grundlegenden Erschließungsnotwendigkeit nichts verändern. Um einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluß zu gewährleisten, sind die Ausfahrten der beidseitig der Delle geplanten Tiefgaragen getrennt voneinander in der Ruhrstraße und Wertgasse vorgesehen. Auf diese Weise werden sonst notwendige Blockumfahrten durch Ableitung eines Teils des Verkehrs unmittelbar zur ausgebauten Kreuzung Wertgasse/Friedrichstraße vermieden.

Zum Zwecke der Andienung der Grundstücke im Plangebiet sollen der Fußgängerbereich sowie die mit einem Fahrrecht belasteten privaten Flächen befahrbar sein; Einzelheiten hierzu bedürfen einer gesondert vertraglichen Regelung.

Der geplante Bahnhof "Stadtmitte" der Stadtbahn wird im Bereich der Schloßstraße/Friedrich-Ebert-Straße für eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr sorgen. Diese Baumaßnahmen können jedoch nur schrittweise im Zusammenhang mit dem Ausbau des gesamten innerstädtischen Erschließungssystems vorgenommen werden. Hierzu gehören u.a. der Ausbau des Brückenkopfes Nord und der Eppinghofer Straße/Bahnstraße.

Die über der geplanten Stadtbahnstrecke zu errichtenden Gebäude und Tiefgaragen sind mit den künftigen Baumaßnahmen der Stadtbahn technisch abzustimmen.

4.4 Stellplätze und Garagen

Zur Befriedigung des Stellplatzbedarfes ist der Bau einer Tiefgarage mit ca. 450 Stellplatzmöglichkeiten notwendig, weil die hierfür erforderlichen Flächen oberirdisch nicht zur Verfügung stehen und die nach der Bebauung verbleibenden privaten Freiflächen weitgehend mit einer Nutzungsbindung für die allgemeine Begehrbarkeit im Bebauungsplan festgesetzt werden. Die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze ist nutzungsabhängig. Bei dem Bau der Tiefgarage wird es schon aus wirtschaftlichen Gründen kein Überangebot an Stellplätzen geben.

Die geplante Tiefgarage ist als Gemeinschaftsanlage festgesetzt worden, weil durch die geplante Bebauung für mehrere der hier vorhandenen Grundstücke die Unterbringung der notwendigen Stellplätze auf eigenem Grundstück nicht gewährleistet ist. Wegen fehlender Grundstücksflächen in einigen Fällen macht der Nachweis der Stellplätze privatrechtliche Regelung erforderlich, wie sie in ähnlich strukturierten Innenstadtgebieten praktiziert werden.

Der Bebauungsplan sieht durch Festsetzung vor, daß die Einfahrt zur Gemeinschaftstiefgarage von der Friedrich-Ebert-Straße her und die Ausfahrt zur Ruhrstraße hin erfolgt. Die Lage der Ein- und Ausfahrt an diesen Stellen ist verkehrstechnisch notwendig, um einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf auf der Leineweberstraße, der Friedrich-Ebert-Straße und der Ruhrstraße zu erreichen, und um unnötige Fahrbewegungen in der Delle zu vermeiden.

Die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Verkehrsflächen reicht aus, um den Verkehr von und zu den Stellplätzen im Plangebiet aufzunehmen.

Sollte es wider Erwarten in Hauptverkehrszeiten auf der Rechtsabbiegespur in Richtung Delle zu einer Staubildung kommen, so kann durch verkehrsleitende Maßnahmen oder Ausbildung einer Einfädelungsspur ohne größeren Aufwand Abhilfe geschaffen werden.

4.5 Lärmschutz

Die gegenwärtige und zukünftige Lärmsituation im Plangebiet ist durch ein Gutachten ermittelt worden. Danach werden die Immissionen zum Teil über den für die Baugebiete zulässigen Höchstwerten der Vornorm DIN 18005 liegen.

Die Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der Verkehrsflächen ist aus städtebaulichen Gründen und wegen fehlender Grundstücksflächen und fehlender Abstände zur Bebauung nicht möglich.

Durch die Festsetzungen der passiven Lärmschutzmaßnahmen sollen für die Anwohner der betroffenen Bereiche die negativen Auswirkungen des Verkehrslärms gemildert werden.

4.6 Ver- und Entsorgung

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

Die über dem Plangebiet verlaufende Richtfunkstrecke der Deutschen Bundespost wird durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zur Bebauung der Grundstücke nicht beeinträchtigt, weil die nach den Angaben der Deutschen Bundespost höchstzulässige Bauhöhe nicht erreicht wird.

4.7 Gestaltung

Die Festsetzungen zur Dachgestaltung sollen ein einheitliches Ortsbild gewährleisten, das sich harmonisch in die Umgebung einfügt. Die Zulassung von Werbeanlagen zur Delle und zur Ruhrstraße hin werden eingeschränkt, um die städtebauliche Wirkung der hier bestehenden erhaltenswerten Bebauung nicht zu beeinträchtigen.

Mit der Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit der Werbeanlagen oberhalb des 1. Obergeschosses im übrigen Planbereich soll auf die Ausgestaltung nachhaltig Einfluß genommen werden können.

5. Bedenken und Anregungen

Die von den Bürgern während der Bürgerbeteiligung und der öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan "Leineweberstraße/Delle - Innenstadt 24" vorgetragenen Bedenken und Anregungen haben nicht zu einer Veränderung der Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes geführt. Zu der vorgestellten Planung wurden von Bürgern eine Vielzahl sich unterscheidender Bedenken und Anregungen geäußert.

Die vorgetragenen Bedenken haben sich u.a. im wesentlichen gegen die im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zur Bebauung und die vorgesehene Planung der Freiflächen gewandt. Hierzu wurden sowohl Bedenken vorgetragen, die eine Notwendigkeit der Planung generell in Zweifel ziehen, wie Bedenken, die sich gegen die Form und Dichte der vorgesehenen Bebauung, wie aber auch gegen die vorgesehene Planung zu den Freiflächen und der Verkehrsführung richten. So wurden Bedenken gegen eine befürchtete Verkleinerung von jetzt vorhandenen Platz- und Freiflächen sowie gegen die Bebauung an der Friedrich-Ebert-Straße/Ecke Leineweberstraße vorhandenen Freifläche vorgebracht. Die Notwendigkeit neuer Geschäftsflächen für Läden, Banken u.a. wurde für den Planbereich bestritten. Der Planung standen auch Anregungen gegenüber, die ein stark reduziertes Maß der Nutzung in Verbindung mit Grünflächen sowie alternativ eine Bebauung der Straßenränder vorsahen.

Von Anliegern der Delle wurden gegen die Planung Bedenken erhoben, wegen einer befürchteten Verschlechterung der Lage ihrer Grundstücke und wegen veränderter Blickbeziehungen.

Die vorgesehenen Festsetzungen zum Verkehr lassen die außerhalb des Plangebietes wohnenden Bürger Nachteile für sich befürchten. So richteten sich die Bedenken gegen eine mögliche Verkehrsberuhigung, die sich auf die Geschäftstätigkeit der südlich an der Delle vorhandenen Geschäfte und Handwerksbetriebe nachteilig auswirken könnte. Ebenso wurde eine zusätzliche Belästigung der im Bereich der Ruhrstraße, Wertgasse und Bleichstraße wohnenden Bürger durch die Festsetzung der im Plangebiet vorgesehenen Tiefgarage befürchtet. In diesem Zusammenhang wurde von einigen Bürgern eine Abriegelung der Ruhrstraße an der Leineweberstraße, sowie die Befahrbarkeit der Delle in beiden Richtungen mit einer eindeutigen Ausrichtung zur Friedrichstraße als Haupteerschließung vorgeschlagen.

Es wurden auch Bedenken gegen die Ein- und Ausfahrten der vorgesehenen Tiefgarage erhoben und Anregungen für eine Zusammenlegung von Ausfahrten der geplanten Tiefgaragen südlich der Delle gemacht.

Die von den Bürgern vorgebrachten Bedenken und Anregungen berücksichtigen nicht die Notwendigkeit der städtebaulichen Neuordnung, die u.a. nicht zuletzt auf der nach dem Kriege erfolgten Entwicklung dieses ehemals zum gewachsenen Kern der Innenstadt gehörenden Bereiches, dem im Flächennutzungsplan der Stadt Mülheim a.d. Ruhr von 1971 dargestellten Ziel einer Mischbaufläche und der durch den Abbruch des Neckermann-Kaufhauses entstandenen Situation basiert.

Der Planung liegen darüberhinaus

- das Stadtentwicklungskonzept
- die Untersuchungen zum Entwurf des Standortprogrammes Stadtmitte
- die Untersuchungen zum Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr
- der Bebauungsplan "Delle - Innenstadt 14 a"

zugrunde. Die gegen die Notwendigkeit der Planung vorgebrachten Bedenken sind deshalb zurückgewiesen worden. Dies betrifft auch die gestellte Forderung nach Erstellung einer neuen Planung sowie eines Rahmenplanes.

Die hier geforderte Planungsstufe eines Rahmenplanes ist nicht vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Die aufgezeigten Planungsgrundlagen sind ausreichend, um die notwendige, geordnete städtebauliche Entwicklung in diesem Planbereich zu gewährleisten.

Der Anregung, besonderes Wohngebiet (WB) festzusetzen, konnte nicht gefolgt werden, weil die für die Festsetzung eines WB-Gebietes in der Baunutzungsverordnung genannten Voraussetzungen nicht gegeben sind. Die Schließung von weiteren Straßenrändern durch Baukörper war nicht vertretbar, weil dies zu einer Erhöhung der Bebauungsdichte und zu einer Verhinderung der angestrebten Platzausbildung geführt hätte. Das in Auswertung eines für den Bereich durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerbes erarbeitete Plankonzept stellt die aus stadtentwicklungspolitischer, städtebaulicher, funktioneller und wirtschaftlicher Sicht diesem Bereich angemessene Lösung dar. Daneben haben sich realisierungsfähige gleichwertige Alternativen, die wie das Plankonzept einen Ausgleich öffentlicher und privater Belange beinhalten, nicht angeboten.

Bedenken hinsichtlich der Bebauungsdichte sind unbegründet, da bisher im Planbereich ein höheres Maß der Nutzung zulässig war.

Die Festsetzungen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes führen unter Beachtung der funktionellen und räumlichen Zusammenhänge und Zielsetzungen zu einer städtebaulichen Gesamtlösung, die im Maß der Nutzung diesem innerstädtischen Kerngebiet entspricht. Die Überschreitungen der Höchstwerte des § 17 der Baunutzungsverordnung (BauN VO) führen im vorliegenden Fall zu einem Ausbau und ^{auf}Stärkung eines wesentlichen zentralen Innenstadtbereiches sowie zur Schaffung einer neuen vom Verkehrslärm der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Leineweberstraße abgewandten Platzbereiches.

Die Überschreitungen sind vertretbar, weil sie eine angemessene neue Geschäftsbebauung, wie aber auch eine angemessene Wohnnutzung ermöglichen.

Die begrenzte Größe der Bauflächen, die nach dem Kriege erfolgte innerstädtische Entwicklung des Gebietes, die das Gebiet umgebenden Verkehrsflächen, sowie die zu beachtende innerstädtische Nutzungsstruktur in den angrenzenden Bereichen bringen die getroffene Festsetzung zur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstige großflächige Handelsbetriebe.

Ihre ausnahmsweise Zulässigkeit soll im Hinblick auf die getroffene Kerngebietsfestsetzung und die nach Norden und Osten an das Plangebiet angrenzenden Innenstadtbereiche mit ihren Kerngebietsnutzungen jedoch möglich sein, wenn dadurch eine nachteilige Auswirkung auf die Entwicklung und Ordnung der Innenstadt nicht zu befürchten ist. Die ausnahmsweise Zulässigkeit von "sonstigen nichtstörenden Gewerbebetrieben" und "Vergnügungsstätten" soll die Möglichkeit geben, unerwünschte Entwicklungen zu verhindern.

Hierzu sollen auch die getroffenen Festsetzungen zur Gestaltung beitragen, die im Zusammenhang mit der künftigen Gestaltung der Platz- und Freiflächen für eine Harmonisierung des Bereiches sorgen.

Die Anregung, im Plangebiet die Stellplatzzahlen zu vermindern, wurde nicht gefolgt, weil ^{ein} Verzicht auf erforderliche Stellplätze zu einem erheblichen Parkbedarf in den angrenzenden Straßen geführt hätte. Die Festsetzung von Tiefgaragen für den notwendigen Stellplatzbedarf, der sich aus der vorgesehenen Bebauung nach den Vorschriften der Landesbauordnung ergibt, führt zu keiner unzumutbaren Beeinträchtigung der Verkehrssituation dieses Bereiches.

Die Festsetzungen der Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage sind im Hinblick auf die geplanten Fahrtrichtungen innerhalb des Gebietes verkehrstechnisch notwendig. Vorschläge, die eine Bündelung von Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen beiderseits der Delle vorsahen, konnten wegen der vorhandenen Kanäle und Versorgungsleitungen nicht berücksichtigt werden.

Die vorgeschlagene Sperrung der Ruhrstraße in Höhe der Leineweberstraße kann wegen der verkehrlichen Abhängigkeiten zum Kreuzungsbereich Leineweberstraße/Ruhrstraße und zur Gesamterschließungsnotwendigkeit des Gebietes nicht erfolgen. Dies betrifft auch die Vorschläge zur Verkehrsberuhigung der Wertgasse und Bleichstraße, sowie dem Vorschlag, die Delle in zwei Richtungen befahrbar zu machen. Das der Planung des Bereiches für den Verkehr zugrundeliegende und vom Rat der Stadt beschlossene Verkehrskonzept läßt entsprechende Maßnahmen nicht zu.

6. Auswirkungen der Planung

Der Entwurf sieht einerseits zur Sicherung des öffentlichen Interesses auf den nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen eine Belastung mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten und andererseits unter Einbeziehung privater und öffentlicher Flächen den Bau einer Tiefgarage vor.

Zur Begründung der gegenseitigen Rechte und Pflichten auch im Hinblick auf die festgesetzten Arkaden sind entsprechende vertragliche Regelungen erforderlich.

7. Städtebauliche Maßnahmen

Der Plan setzt für seinen Bereich die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die öffentlichen Verkehrsflächen fest. Er ist daher ein qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 BBauG.

Soweit erforderlich, soll von den im 4. und 5. Teil des Bundesbaugesetzes aufgeführten Maßnahmen der Umlegung, Grenzregelung oder Enteignung Gebrauch gemacht werden.

8. Kosten

Die durch die Verwirklichung des Bebauungsplanes alsbald entstehenden Kosten sind überschläglich wie folgt ermittelt worden:

1. Straßenausbau	1.760.000,-- DM
2.) Gestaltung des Fußgängerbereiches	1.060.000,-- DM

Weitere Folgekosten, die langfristig durch die Verlegung des Busbahnhofes entstehen, sind in vorstehender Aufstellung nicht enthalten. Die Tiefgarage ist in privater Bauherrenschafft ohne Kostenbeteiligung der Stadt zu errichten.

9. Finanzierung

Die Finanzierung soll durch Zuschüsse, durch Erschließungsbeiträge und Abgaben nach Maßgabe der §§ 127 ff. BBauG sichergestellt werden. Die Maßnahme soll in den Finanzplan und das Investitionsprogramm der Stadt Mülheim a.d. Ruhr aufgenommen werden.

Über die zeitliche Bereitstellung der Mittel und die Finanzierung des städtischen Eigenanteils ist noch zu entscheiden.

Der Rat der Stadt hat am 22.12.1982 diesen Planentwurf ge-
billigt und seine Auslegung beschlossen.

Mülheim a.d. Ruhr, den 9.2.1983

Im Auftrage des Rates der Stadt

Grillenbein
Oberbürgermeister

W. H. H. H.
Bürgermeister
Stadtverordneter

Kriepke
Schriftführer

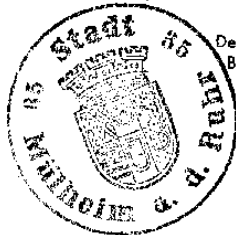
Dieser Planentwurf, der Text und die Begründung haben mit den
hierdurch aufgehobenen-geänderten Bebauungsplänen in der Zeit
vom bis zum erneut öffentlich aus-
gelegen.

Mülheim a.d. Ruhr, den

Der Oberstadtdirektor
Bauverwaltungsamt
I.A.

Dieser Planentwurf, der Text und die Begründung haben mit den
hierdurch aufgehobenen-geänderten Bebauungsplänen in der Zeit
vom 30.03.1983 bis zum 2.5.83 in der Zeit öffentlich ausgelegen.

Mülheim a.d. Ruhr, den 16.05.1983



Der Oberstadtdirektor
Bauverwaltungsamt
I.A.

Ullrich
(O.H.)

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 30.06.1983 die
in eingetragenen Änderungen und Ergänzungen
dieses Planentwurfes und in gleicher Sitzung gemäß § 4 GO.
NW i.d.F. vom 01.10.1979 i.V. mit § 10 BBauG den Bebau-
ungsplan in dieser Fassung als Satzung beschlossen.

Mülheim a.d. Ruhr, den 30.06.1983

Im Auftrage des Rates der Stadt

Grillenbein
Oberbürgermeister

W. H. H. H.
Bürgermeister
Stadtverordneter

Grillenbein
Schriftführer

Zu diesem Plan gehört die gutachtliche Äußerung des Verbands-
ausschusses des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk vom
(Az.:).

Diesem Plan hat haben der Verbandsausschuß- und der Verbands-
direktor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk am
und am zugestimmt.

Mülheim a.d. Ruhr, den

Der Oberstadtdirektor
Bauverwaltungsamt
I.A.

Dieser Plan ist gemäß § 11 BBauG mit Verfügung

vom 15.11.1983 (Az.: 35.2-12.07 (Mülheim Jun. 24)
genehmigt worden

Düsseldorf, den 15.11.1983



Der Regierungspräsident
I.A.

Kriepke

Der Rat der Stadt hat am die in
eingetragenen Änderungen und Ergänzungen dieses Planentwurfs
und dessen erneute Auslegung beschlossen.

Mülheim a.d. Ruhr, den

Im Auftrage des Rates der Stadt

Oberbürgermeister

Bürgermeister

Schriftführer

Die Genehmigung sowie Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung
dieses Bebauungsplanes und seiner Begründung sind gemäß Be-
kenntmachungsanordnung vom im Amtsblatt der
Stadt Mülheim a.d. Ruhr vom 15.12.1983 ortsüblich bekannt-
gemacht worden.

Mülheim a.d. Ruhr, den 15.12.1983



Der Oberstadtdirektor
Bauverwaltungsamt
I.A.

Ullrich
(O.H.)