

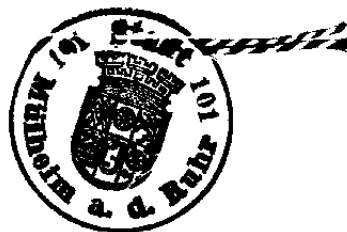
Stadt Mülheim a.d. Ruhr

Bebauungsplan

Nordbrücke / östlicher Brückenkopf
(Innenstadt 26)

~~Text und Begründung~~

Entwurf / Satzung



B e g r ü n d u n g

gemäß § 9 Abs. 8 des Bundesbaugesetzes (BBauG)
zum Entwurf des Bebauungsplanes "Nordbrücke/
östlicher Brückenkopf - Innenstadt 26"

1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt in der nördlichen Innenstadt und umfaßt die Verkehrsflächen des östlichen Brückenkopfes der Nordbrücke sowie die Grünflächen innerhalb der Straßenzüge. Das Plangebiet grenzt im Norden an die Gießerei, im Osten an die Justizvollzugsanstalt und im Westen an die Ruhr.

2. Räumliche und strukturelle Situation

Das Plangebiet ist geprägt durch die Kreuzung der Friedrich-Ebert-Straße mit dem Tourainer Ring und die zum Teil aufgeständerten Zu- und Abfahrten der Nordbrücke; eine öffentliche Grünfläche (Parkanlage) befindet sich im Bogen des Rechtsabbiegers von der Nordbrücke. An der Friedrich-Ebert-Straße 98/100 steht ein Verwaltungsgebäude, das von städtischen Dienststellen genutzt wird. Auf dem Vorplatz, südlich dieses Gebäudekomplexes, stehen großkronige Laubbäume.

Die zum Teil noch nicht geordneten Flächen zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen am Tourainer Ring und unter den aufgeständerten Zufahrten zur Brücke werden als Parkplätze genutzt.

Über die Nordbrücke mit ihren Brückenköpfen verläuft die Bundesstraße 223. Sie hat in westlicher Richtung über die Weseler Straße Anschluß an die Bundesautobahn 3 und nach Osten über den Tourainer Ring, den Dickswall und die Essener Straße Anschluß an die Bundesstraße 1 (Bundesautobahn 430). Über den östlichen Brückenkopf bestehen außerdem Verbindungen zur Innenstadt, über den westlichen zum Industriegebiet im Mülheimer Hafen.

Verkehrssituation

Seit der Inbetriebnahme der Nordbrücke im Jahre 1971 hat sich ihre Inanspruchnahme durch den innerstädtischen, ruhrüberschreitenden Verkehr von 15 % auf über 50 % erhöht. Neben dem gestiegenen Verkehrsaufkommen beruht dies vor allem auf:

- der Komplettierung des östlichen Brückenkopfes durch die Rampen aus Richtung Styrum und der Aktienstraße (1973) und

- der Inbetriebnahme des Tourainer Ringes und der Sperrung der Leineweberstraße in Ost-West-Richtung im Jahre 1976.

Diese Verkehrsbelastung führt beim jetzigen Ausbauzustand der Kreuzung der Nordbrücke mit der Friedrich-Ebert-Straße

- vor allem für den Abbieger in nördlicher Richtung - zu Überschreitungen der Leistungsfähigkeit.

Durch Umlagerung von Verkehrsströmen würde diese Kreuzung künftig zusätzlich belastet, wenn die geplanten Umgestaltungen am innerstädtischen Verkehrsnetz entsprechend dem beschlossenen Straßennetz des Generalverkehrsplanes begonnen werden. Es handelt sich dabei um folgende Maßnahmen:

1. Beginn der Bauarbeiten für die Absenkung der Eppinghofer Straße mit Sperrung des Verkehrs ab 1984 und spätere Einführung (1986) der Nord-Süd-Einbahnrichtung.
2. Umbauten in der Leineweberstraße und Friedrich-Ebert-Straße im Bereich Berliner Platz zur Verbesserung der Situation für die Fußgänger und Zusammenlegung der Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr (Verkehr aus diesem Bereich wird westlich der Schloßbrücke über die Bundesstraße 223 zur Nordbrücke verlagert).

3. Rechtliche Situation

Der Flächennutzungsplan vom 13.08.1971 stellt im Plangebiet im wesentlichen Verkehrsflächen sowie Grünflächen dar.

Der Bebauungsplan "Ruhrstraße/Brückenkopf - Ost - Innenstadt 9 a" vom 23.02.1971 setzt für dieses Gebiet bislang vorwiegend Verkehrsflächen und eine öffentliche Parkanlage fest. Im Norden dieses Plangebietes ist ein schmaler Streifen als Industriegebiet (GI) festgesetzt.

Teilflächen östlich der Friedrich-Ebert-Straße liegen im Sanierungsgebiet "Nördliche Innenstadt".

4. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

- Festsetzung von Verkehrsflächen in mehreren Ebenen gemäß der künftig beabsichtigten Verkehrslösung.
- Neubegrenzung der vorhandenen öffentlichen Grünfläche (Parkanlage).
- Festsetzung einer Anpflanzungsfläche als Schutzbereich für die zu

erhaltende Baumgruppe zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der östlichen Plangebietsgrenze, nördlich des Tourainer Ringes.

- Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen.

4.1 Inhalt des Bebauungsplanes

Alle Verkehrsplanungen für die Innenstadt zielen darauf ab, den Individualverkehr soweit wie möglich auf den Straßenzug Nordbrücke - Tourainer Ring als Haupterschließungsachse zu verlagern. Dadurch wird es möglich, den Bereich der Innenstadt vom Individualverkehr zu entlasten. Dies hat positive Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr und die Fußgänger.

Eine entscheidende Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß der östliche Brückenkopf der Nordbrücke erheblich in der Leistungsfähigkeit verbessert wird. Nach den durchgeführten Verkehrsberechnungen, die nur auf den sich ergebenden Verkehrsverlagerungen und nicht auf einer allgemeinen Verkehrszunahme beruhen, wird der linksabbiegende Verkehr von der Nordbrücke in Richtung Friedrich-Ebert-Straße/Aktienstraße und der geradeausfahrende in Richtung Osten erheblich zunehmen.

Durch den Vorschlag, der dem Bebauungsplan zugrunde liegt, wird dem Ziel der Verkehrsplanung, die Leistungsfähigkeit des östlichen Brückenkopfes der Nordbrücke insgesamt zu steigern, entsprochen.

Wesentlicher Teil der Maßnahmen zur Verwirklichung des Bebauungsplanes ist die Führung des linksabbiegenden Verkehrs von der Nordbrücke in nördliche Richtung über eine Hochstraße. Hierdurch wird es ermöglicht, den Verkehr aus dem Westen und Süden der Stadt über die Bundesstraße 223 um die Innenstadt herum nach Norden bzw. im weiteren Verlauf über die Landstraße 445 nach Osten zu führen.

Der Bau der Hochstraße bedingt Veränderungen an den vorhandenen Straßen. Es handelt sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Die bisherige Linksabbiegerspur von der Nordbrücke wird künftig Geradeauspur. Es stehen dann zwei Fahrstreifen ausschließlich für die Weiterführung des Verkehrs von der Nordbrücke in den Tourainer Ring zur Verfügung. Eine spätere Absenkung des Tourainer Ringes bleibt möglich.

- Die Friedrich-Ebert-Straße wird nach Abbruch des Gebäudekomplexes Friedrich-Ebert-Straße 98/100 begradigt.
- Der Tourainer Ring wird zwischen Auerstraße und Friedrich-Ebert-Straße direkter auf die Nordbrücke geführt.
- Da die Abfahrt nach Norden sich aus der derzeitigen Rechtsabbiegerspur entwickelt, verändert sich die Höhenlage dieser Abfahrt so, daß ein Umbau erforderlich wird.

Im übrigen wird die bisherige Aufteilung der Verkehrsflächen im wesentlichen beibehalten.

4.2 Lärmschutz

Die gegenwärtige und künftige Lärmsituation für die außerhalb des Gebietes dieses Bebauungsplanes liegenden Gebäude an der Rheinischen Straße, sowie sie sich vor und nach dem Bau der Hochstraße voraussichtlich ergeben wird, ist durch das beigefügte Gutachten ermittelt worden.

Danach wird sich der äquivalente Dauerschallpegel um 3,7 dB(A) am Tage und 4,0 dB(A) bei Nacht voraussichtlich erhöhen. Die durch den Verkehr auf der Hochstraße künftig zu erwartenden Erhöhungen der Verkehrslärminmissionen werden durch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Schallschutzwand an der der Rheinischen Straße und dem Amtsgericht zugekehrten Fahrbahnseite der Hochstraße vermindert. Dadurch wird erreicht, daß sich die Lärminmissionen an den Häusern der Rheinischen Straße gegenüber der heutigen Situation nicht erhöhen.

Das Erfordernis für weitergehende Festsetzungen zum Schutz vor Lärm im Bereich des Amtsgerichtes und der Justizvollzugsanstalt, die außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes liegen, wird zur Zeit durch ein Gutachten ermittelt.

4.3 Parkplätze

Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche verbleiben auch nach Anlage der Abfahrtrampe von der Nordbrücke in Richtung Norden Teilflächen, die für die Anlage von Parkplätzen genutzt werden. Dabei eignen sich die Flächen zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem Gebäude der Justizvollzugsanstalt insbesondere auch zur Deckung des hierfür bestehenden Stellplatzbedarfes.

Die Aufteilung der Nutzung wird in diesem Plan nicht dargestellt bzw. vorgeschlagen. Sie soll einem Gestaltungsplan vorbehalten bleiben, der die

Fläche mit der zu erhaltenden Baumgruppe berücksichtigt.

4.4 Radwege

Im Planbereich sind sowohl auf der Nordbrücke als auch entlang der Ruhr Radwege eingerichtet.

4.5 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes ist durch die zentralen Leitungsnetze der Stadt Mülheim a. d. Ruhr gesichert.

4.6 Sanierungsgebiet

Der Teilbereich des Plangebietes zwischen Friedrich-Ebert-Straße und der östlichen Plangebietsgrenze gehört zum Sanierungsgebiet "Nördliche Innenstadt". Der südliche Bereich davon liegt innerhalb des ersten Planungsabschnittes, für den die Erörterung nach § 9 Städtebauförderungsgesetz durchgeführt wurde. Ein solches Verfahren ist für den nördlichen Bereich (zweiten Planungsabschnitt) nicht notwendig.

5. Anregungen und Bedenken

Die während der Bürgerbeteiligung und der öffentlichen Auslegung vorgetragenen abweichenden Lösungsvorschläge für eine Verkehrsführung haben nicht zu einer Veränderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes "Nordbrücke/östlicher Brückenkopf - Innenstadt 26" geführt.

Eine Führung einer in Hochlage befindlichen Linksabbiegerspur von der Nordbrücke in Richtung Friedrich-Ebert-Straße/Aktienstraße ohne Abriß des Hauses Friedrich-Ebert-Straße 98/100 wäre aus konstruktiven und verkehrstechnischen Gründen nicht möglich.

Eine ebenerdige Führung des linksabbiegenden Verkehrs in zwei Spuren auf die Friedrich-Ebert-Straße würde die für notwendig erachtete Leistungssteigerung gegenüber dem jetzigen Zustand nicht annähernd erreichen, weil auch bei weitergehender Umgestaltung keine ausreichenden Staulängen für den Kfz-Verkehr geschaffen werden könnten.

Auch eine Hochführung des Tourainer Ringes in Richtung Nordbrücke mit Anbindung an den vorhandenen Brückentumpf wäre zur Lösung der Problematik nicht geeignet.



- 27 -

Diese Hochstraße für den Ost-West-Verkehr wäre mit Mindestelementen für die Gradienten nur zu realisieren, wenn die Rampe unmittelbar hinter der Georgstraße beginnen würde. Das bedeutet, daß von der in dem alternativen Lösungsvorschlag eingetragenen Bebauung an der Ecke Georgstraße/Tourainer Ring die Rampe bis auf über 3,0 m Höhe ansteigen würde, bei einem verhältnismäßig geringen Abstand.

Da der linksabbiegende Verkehr von der Nordbrücke nach wie vor noch den geradeausfahrenden Verkehr vom Tourainer Ring zur Ruhrstraße kreuzen würde, bliebe die stark leistungsmindernde 3-Phasen-Regelung der Signalanlage bestehen. Dadurch ließe sich die notwendige Leistungssteigerung nicht erzielen. In Ost-West-Richtung würde auf der Nordbrücke die Zahl der Verflechtungsvorgänge zunehmen, was für die Verkehrssicherheit von Nachteil wäre. Einsparungen bei den Gesamtkosten würden nicht in dem angegebenen Umfang zu erzielen sein. Die für später vorgesehene Absenkung und Überdeckung des Tourainer Ringes wäre bei diesem Lösungsvorschlag nicht mehr möglich.

Bei Abwägung aller Vor- und Nachteile entspricht die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrslösung den gestellten Anforderungen.

Bei der Planung dieser Maßnahme wurden nicht nur die verkehrstechnischen Notwendigkeiten sondern gleichermaßen auch die gestalterischen Auswirkungen auf das Stadtbild und die Wechselwirkungen auf die benachbarte Bebauung berücksichtigt.

Der noch fehlende Abschluß des östlichen Brückenkopfes der Nordbrücke soll durch dieses Bauwerk erreicht werden. Unter Berücksichtigung aller Kriterien wurde diese Maßnahme konzipiert; das Bauwerk wird sich in seiner Gesamtheit ohne störenden Einfluß in das Stadtbild einfügen.



6. Auswirkungen

Der Bau der Überführung für den Linksabbieger von der Nordbrücke nach Norden erfordert den Abbruch des Gebäudes Friedrich-Ebert-Straße 98/100. Die dort befindlichen Dienststellen müssen an anderer Stelle in der Innenstadt untergebracht werden. Die vorhandene Baumgruppe bleibt erhalten; ein einzeln stehender Baum muß jedoch beseitigt werden. Durch den erforderlichen Umbau der derzeitigen Rechtsabbiegerspur von der Nordbrücke wird die vorhandene Grünfläche geringfügig angeschnitten.

Mit dem Bau der Hochstraße ist der Ausbau des östlichen Brückenkopfes auf absehbare Zeit abgeschlossen.

Aus Sicherheitsgründen muß die Mauer des Gefängnishofes, welcher direkt an das Plangebiet grenzt, erhöht werden, da die künftige Hochstraße bis auf ca. 3,00 m an diese Mauer heranführt und etwa 1,70 m über der jetzigen Mauerkrone liegen wird. Es wird erwogen, die Mauer bis unter die Traufe des Hauses Gerichtsstraße 11 aufzustocken.

Die im Bebauungsplan "Ruhrstraße/Brückenkopf - Ost - Innenstadt 9 a" bislang festgesetzte Fläche für ein Industriegebiet (GI) - teils überbaubar - wird in die Verkehrsfläche mit einbezogen, da bauliche Erweiterungen der vorhandenen Industriehalle an dieser Stelle nicht wünschenswert und nicht beabsichtigt sind. Diese, der Stadt gehörenden Flächen, werden auch weiterhin der Rheinstahlhüttenwerke AG als Zufahrt- und Stellplatzfläche zur Verfügung stehen.

7. Kosten

Zur Verwirklichung der Planung sind bereits 1,25 Millionen DM für den erforderlichen Grunderwerb aufgewandt worden.

Nach aktuellen Kostenschätzungen fallen durch die Errichtung der Rampe von der Nordbrücke und die erforderlichen Umbauten an bestehenden Straßen alsbald voraussichtlich Kosten in Höhe von 5,3 Millionen DM an. Die Mittel dafür sind im Haushaltsplan 1984 bzw. im Investitionsprogramm für den Planungszeitraum 1983 bis 1987 eingeplant.

Bebauungsplan

"Nordbrücke/östlicher Brückenkopf - Innenstadt 26"

Hiermit wird bestätigt, daß die vorgeheftete, vom Rat der Stadt am 19.06.1984 gebilligte Begründung gemäß § 2 a Abs. 6 des Bundesbaugesetzes Bestandteil der Urkunde für diesen Bebauungsplan ist. Die rechtsetzenden Vermerke befinden sich auf dem zeichnerischen Teil der Urkunde.

Mülheim a. d. Ruhr, den 20.6.1984

Der Oberstadtdirektor

- Vermessungsamt -

I. A.

Lubowitz
(Lubowitz)

Stadtvermessungsamtmann



Hiermit wird bestätigt, daß die vorgeheftete, vom Rat der Stadt am 30.6.1984 beschlossene Begründung gemäß § 9 Abs. 8 des Bundesbaugesetzes Bestandteil der Urkunde für diesen Bebauungsplan ist. Die rechtsetzenden Vermerke befinden sich auf dem zeichnerischen Teil der Urkunde.

Mülheim a. d. Ruhr, den 31.8.1984

Der Oberstadtdirektor

- Vermessungsamt -

I. A.

Lubowitz
(Lubowitz)

Stadtvermessungsamtmann



Gehört zur Verfügung vom 17. Sep. 1984

AZ. 35.2-12.07 (Mülheim Jan. 26)

Der Regierungspräsident

Düsseldorf