

Gehört zur Verfügung des
Regierungspräsidenten Düsseldorf
vom 11.09.1991 A.Z. 35.2-12.07 (Mül M 10)

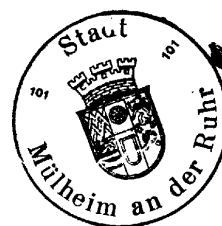
Stadt Mülheim a.d. Ruhr

Bebauungsplan

Duisburger Str./Liebigstr. - M 10

Text und Begründung

zum Entwurf
und
zur Satzung



Bebauungsplan "Duisburger Straße/Liebigstraße - M 10"

Festsetzungen durch Text

1. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen
Umwelteinwirkungen

§ 9 Abs. 1 Nr. 24
BauGB

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:

a) Schallschutzmaßnahme 2

Einbau von Fenstern und Außentüren der Schallschutzklasse 2 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.

b) Schallschutzmaßnahme 3

Einbau von Fenstern und Außentüren der Schallschutzklasse 3 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.

2. Begrünungsfestsetzungen

§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a
BauGB

Die Straßenverkehrsflächen die nicht für den fließenden und ruhenden Verkehr vorgesehen sind, insbesondere die Böschungsbereiche zwischen

Planstraße und Liebigstraße sowie nördlich der Planstraße sind mit einer dichten, mehrreihigen Pflanzung aus landschaftsgerechten Bäumen und Sträuchern (z.B. Weißdorn, Hartriegel, Linguster, Feldahorn und Plantane) zu bepflanzen. Bodendecker sind ausgeschlossen.

3. Hinweise

- a) 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 Bauherren bzw. ausführenden Baufirmen auf die Anzeigepflicht bei der Stadt Mülheim an der Ruhr (Untere Denkmalbehörde) oder beim Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege Bonn hingewiesen werden. § 15 und 16 DSchG NW
- b) Zum Schutz der erhaltenswerten Platane im Böschungsbereich sind während der Bauzeit die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung, Abschnitt 4, zu beachten.
- c) Innerhalb des Plangebietes sind zahlreiche Leitungen der Ver- und Entsorgungsträger für Trink- und Abwasser, Gas, Strom und Telekommunikation verlegt. Bei der Planung und Ausführung von baulichen Anlagen sowie bei Erdbewegungen ist hierauf besondere Rücksicht zu nehmen. Die Lage der Leitungstrassen ist bei den jeweiligen Trägern zu ermitteln.
- d) Über dem Plangebiet verläuft eine Richtfunkverbindung der Deutschen Bundespost für den Fernmeldeverkehr. Die maximal zulässige Bauhöhe von 167 m über NN darf nicht überschritten werden, um das Vorfeld nicht zu beeinträchtigen.

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan "Duisburger Straße/Liebigstraße - M 10"

1. Beschreibung des Plangebietes

Der Bebauungsplanbereich liegt in der Gemarkung Speldorf und erfaßt ein Teilstück der Duisburger Straße sowie die einige Meter oberhalb einer Böschung parallel verlaufende Liebigstraße mit den anschließenden Baugrundstücken. Die Duisburger Straße unterquert im Planbereich die Gleisanlagen der Köln-Mindener-Eisenbahnstrecke und steigt nach Osten in Richtung Stadtmitte allmählich wieder auf das Niveau der umliegenden Straßen. Ca. 200 m östlich der Unterführung mündet die Liebigstraße im spitzen Winkel in die Duisburger Straße ein. Auf der Südseite der Liebigstraße zwischen Hermannstraße und Ulmenallee stehen Wohngebäude unterschiedlichen Alters.

Westlich der Ulmenallee schließt ein Gewerbegebiet an, das jedoch an der Liebigstraße keine Bebauung aufweist. Dieses Gebiet ist außer im Bereich Liebigstraße von dicht bebauten Wohngebieten umgeben, die durch die Zufahrten des Schwerlastverkehrs zum Gewerbegebiet tagsüber einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Auch der nächtliche Schichtwechsel der Betriebsangehörigen stört die Wohnruhe beträchtlich. Ein Teil des gewerblichen Verkehrs läuft heute von der Duisburger Straße aus über den Bahnübergang Heerstraße in die Wissollstraße und berührt dabei die Wohngebiete nördlich der Bahnstrecke. Nach der geplanten Schließung des Bahnübergangs Heerstraße würde dem vom Westen anfahrenden Industrieverkehr nur der Weg über die Saarner Straße und die südliche Heerstraße bleiben. Dadurch würden ebenfalls Wohngebiete in Speldorf beeinträchtigt werden.

Bis auf die Verkehrsproblematik hat das seit langem hier bestehende Nebeneinander von Gewerbe- und Wohngebieten zu keinen schwerwiegenden Unzuträglichkeiten geführt.

2. Planungsrechtliche Situation

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan vom 13.08.1971 stellt im Planbereich gewerbliche Baufläche, Fläche für Bahnanlagen, Grünflächen (Parkanlage) und Wohnbaufläche mit Kenntlichmachung Sanierungsgebiet dar. Diese Darstellungen werden, soweit erforderlich, im parallel geführten Verfahren zur 116. Teiländerung des Flächennutzungsplanes unter Berücksichtigung der aktuellen Zielsetzung geändert.

3. Ziele und Zwecke der Planung

Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtliche Voraussetzung für den Ausbau eines neuen Straßenteilstückes als direkte Verbindung zwischen Duisburger Straße und Liebigstraße. Durch diesen Straßenneubau wird der Verkehr - vornehmlich der Schwerlastverkehr - von den nördlichen Hauptverkehrsstraße auf kürzestem Wege in das vorhandene Gewerbegebiet geleitet. Dadurch wird eine Verkehrsberuhigung in den umliegenden Wohngebieten erreicht.

Ferner wird eine kombinierte Rad- und Fußwegeverbindung zwischen den östlich und westlich der Unterführung bestehenden Radwegen geschaffen.

4. Darlegung der Ziele

4.1 Verkehrsflächen

Dem Bebauungsplan liegt das Verkehrskonzept für den Bereich Friedhofstraße/Heerstraße/Wissollstraße in der Variante 2 zugrunde, dem der Planungsausschuß in seiner Sitzung am 21.06.1988 zugestimmt hat. Die geplante Schließung der niveaugleichen Bahnübergänge Friedhofstraße und Heerstraße erfordert den Ausbau einer verkehrsgerechten Anbindung der Liebigstraße an die Duisburger Straße, um über dieses neue Straßenteilstück (Planstraße) das Gewerbegebiet an der Liebigstraße/Wissollstraße unmittelbar an das Hauptverkehrsstraßennetz anzubinden. Zur Verkehrsberuhigung der umliegenden Wohngebiete werden die Firmenzufahrten betriebsintern im Norden des Gewerbegebietes angeordnet.

Das Niveau der Duisburger Straße wird im Bereich der Bahnunterführung um ca. 0,4 m abgesenkt, da die Durchfahrthöhe für den Schwerlastverkehr zur Zeit zu gering ist. Eine Verbreiterung der Durchfahrt ist nicht vorgesehen.

Nach dem Ausbau der neuen Anbindung Liebigstraße wird das Straßenteilstück vor den Gebäuden Liebigstraße Nr. 27 - 41 als Stichstraße mit Wendeplatz ausgebildet, so daß unmittelbar vor den Häusern eine Verkehrsberuhigung eintrifft. Der östliche Teil der Liebigstraße ab Haus Nr. 25 bis zur bestehenden Einmündung in die Duisburger Straße wird in seinem heutigen Ausbau mit gleicher Verkehrsregelung erhalten bleiben. Die Planstraße wird von der Duisburger Straße bis zur Ulmenallee eine Steigung von ca. 9 % aufweisen.

4.2 Allgemeines Wohngebiet (WA)

In den Bebauungsplan ist das unmittelbar an die Liebigstraße angrenzende Baugebiet einbezogen worden. Ein Regelungsbedarf hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung besteht hier nicht, da das Gebiet im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung bereits bebaut ist.

Lediglich die Art der Nutzung und die notwendigen Maßnahmen zur Minderung der Lärmeinwirkungen auf die Wohngebäude, die bereits heute und nach Inbetriebnahme des neuen Straßenteilstückes über dem zulässigen Wert für allgemeine Wohngebiete liegen, sind festgesetzt worden. Der Plan ist in diesem Bereich ein einfacher Bebauungsplan im Sinne von § 30 Abs. 2 Baugesetzbuch. Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich im übrigen nach § 34 Baugesetzbuch.

5. Alternativen

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den Bereich Friedhofstraße/Heerstraße/Wissollstraße wurden Planungsvarianten zur Erschließung des Gewerbegebietes untersucht.

Dabei wurden Vorschläge, die eine Unterführung der Bahnstrecke im Zuge der Heerstraße bzw. einen Neubau der Unterführung Duisburger Straße vorsehen, wegen unabwägbarer technischer Schwierigkeiten sowie schlechter Erschließungsqualität im Bereich Speldorf-Mitte als nicht realisierbar zurückgewiesen.

Eine durchführbare Verkehrslösung stellt dagegen die "Variante 2" mit der geplanten Eisenbahnüberführung im Zuge der Friedhofstraße und der Anbindung der Liebigstraße an die Duisburger Straße dar.

Nach eingehenden Beratungen im Planungsausschuß wurde die Variante 2 beschlossen. Sie ist Grundlage und Inhalt des vorliegenden Bebauungsplanes.

6. Auswirkung der Planung auf die Umwelt

Das Gelände, das für den Straßenneubau benötigt wird, ist unbebaut, jedoch von wildwachsenden Sträuchern und einigen Bäumen bestanden, von denen eine Platane mit einem Stammumfang von ca. 3,00 m wegen ihrer ökologischen und stadtbildprägenden Funktion unbedingt zu erhalten ist. Der Wurzelbereich muß durch eine Stützmauer geschützt werden, da der Straßenausbau erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt erfordert. Diese Umgestaltung des Geländes durch neue Straßenflächen und Böschungen bedingt die Entfernung eines erheblichen Teiles des vorhandenen Bewuchses. Zum Ausgleich hierfür ist im Bebauungsplan eine dichte Bepflanzung der Straßenböschungen festgesetzt worden, die zugleich eine Schutzfunktion von Lärm- und Staubeinwirkungen für die Anwohner an der Liebigstraße ausübt.

Bei der Suche nach Gefährdungspotentialen ergab sich keine Notwendigkeit eine Grob- oder Detailabschätzung durchzuführen.

An der Liebigstraße zwischen Ulmenallee und Hermannstraße werden die Lärm-Orientierungswerte für WA-Gebiete nach der DIN 18005 Teil 1 - 1987, überschritten. Die Überschreitungen sind im wesentlichen, vor allem nachts, auf den stark einwirkenden Lärm der Bundesbahn zurückzuführen, der an den Häusern 57 dB(A) beträgt. Gegenüber heute nehmen die Lärmimmissionen vor den Häusern Liebigstraße 27 bis 37 jedoch nur um 1 dB(A) und vor den Häusern 41-45 um 2 dB(A) sowohl tags als auch nachts zu.

Die geringe Zunahme der Lärmimmissionen resultiert aus der günstigen Entfernung zur Bebauung und der Tieflage der Planstraße, wie auch aus dem Umbau der vorhandenen Liebigstraße zur Sackgasse. Die Liebigstraße bleibt vor den Häusern 27 bis 43 dem reinen Anwohnerverkehr vorbehalten.

Es werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV- vom 12. Juni 1990 überschritten (WA = 59/49 dB). Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Der erforderliche Lärmschutz ist festgesetzt worden.

Entsprechend der Lärmschutzverordnung sind bei Neubau von Straßen bzw. bei wesentlichen Veränderungen und bei Überschreitung der dort angegebenen Grenzwerte bei Baukosten die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

7. Abwägung der Belange

Der Zielplan zum Bebauungsplanverfahren erfaßte im Zeitpunkt der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der ersten Anhörung der Träger öffentlicher Belange einen größeren Bereich als der hier vorliegende Plan. Deshalb sind nur die Bürger- und Trägereingaben in die Abwägung einbezogen worden, die sich mit den Zielen des gegenwärtigen Planbereiches/Änderungsbereiches befassen.

Die Anwohner der Liebigstraße befürchten, daß mit dem Ausbau des neuen Straßenverbindungsstückes das Wohnen in diesem Bereich durch Lärm und Luftverunreinigungen erheblich beeinträchtigt wird. Wie die Untersuchung der Lärmsituation zeigt, ist diese Befürchtung unbegründet, da der Verkehr über die Planstraße sowohl durch die Höhenlage, als auch durch die vorliegenden Stellplätze von der Bebauung abrückt. Ferner wird in der Liebigstraße durch den Ausbau des Wendehammers so gut wie kein Verkehrsaufkommen stattfinden.

Eine Verschlechterung der Wohnsituation ist dadurch für die Häuser Liebigstraße 27 - 45 kaum zu erwarten, zumal der zwischen der geplanten Straße und den Wohnhäusern befindliche öffentliche Raum entsprechend gestaltet und begrünt sowie für den Anwohnerverkehr als Sackgasse ausgebaut wird.

Die von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Hinweise wurden aufgegriffen und sind im Anschluß an die textlichen Festsetzungen aufgeführt.

Die mehrfach geforderte direkte Anbindung des Gewerbeverkehrs durch den Bau einer Unterführung unter der Bundesbahn ist wegen technischer Schwierigkeiten nicht möglich. Daher soll nach Abwägung aller Belange die Verkehrslösung der sogenannten Variante 2 verwirklicht werden.

Der Forderung, den Schwerlastverkehr wie bisher über mehrere Straßen zu verteilen, ist nicht gefolgt worden, da es aus verkehrstechnischer Sicht notwendig ist, Verkehre auf wenigen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln, um weitere Stadtbereiche zu entlasten.

Die Bedenken, daß es zu einer Erhöhung des Lärmpegels von über 3 dB(A) wegen der neuen Planstraße kommen würde, ist rechnerisch widerlegt worden. Im Bereich Liebigstraße 27 - 37 kommt es zu einer fast nicht wahrnehmbaren Pegelerhöhung von lediglich 1 dB(A). Während bei den drei Häusern Liebigstraße 41 - 45 nur eine Erhöhung um 2 dB(A) zu erwarten ist.

Die Bedenken bezüglich der Einmündung der Liebigstraße in die Duisburger Straße sind nicht berücksichtigt worden, da die Planstraße Liebigstraße vom Tiefbauamt nach geltenden Richtlinien so geplant wird, daß auch der Schwerlastverkehr problemlos bewältigt werden kann. Durch eine hier notwendige Ampelanlage wird der Verkehrsfluß auf der Duisburger Straße nicht beeinträchtigt.

Die Bedenken wegen der Konfliktsituation zwischen dem Wohnen östlich der Straße Ulmenallee und dem Gewerbe westlich der Ulmenallee sollen dahingehend berücksichtigt werden, daß im direkt angrenzenden im Verfahren befindlichen Bebauungsplan "Wissollstraße - Y 7" Nutzungseinschränkungen festgesetzt werden.

Die Anregung, ein Gefälle von über 6 % zur Sicherheit von Rollstuhlfahrern zu vermeiden, ist wegen der starken Höhendifferenz zwischen der Unterführung Duisburger Straße und der Straße Ulmenallee im Bereich der Planstraße nicht realisierbar. Für Rollstuhlfahrer besteht jedoch auch weiterhin die Möglichkeit über den Fußweg entlang der Liebigstraße 27 - 45 über die Einmündung Hermannstraße, sowie den Fußweg entlang der Häuser Liebigstraße 1 - 25 die Duisburger Straße zu erreichen. Die Anregungen zur behindertengerechten Gestaltung des Straßenraumes wurden dem zuständigen Fachamt weitergeleitet, da diese im Bebauungsplan nicht festsetzbar sind.

Bebauungsplan

" Duisburger Str./ Liebigstr. M 10 "

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 16.07.1991

Der Oberstadtdirektor

- Vermessungs- und Katasteramt -

I. g.

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 16.07.1991

Der Oberstadtdirektor

- Vermessungs- und Katasteramt -

I. g.

Lubowitz
(Lubowitz)

