

*Stadt Mülheim a.d. Ruhr*

***Bebauungsplan Innenstadt 1a***

*Hans-Böckler-Platz*

*Text und Begründung*

*Entwurf / Satzung*



Bebauungsplan (Satzung) für den Bereich  
"Hans-Böckler-Platz" (Verfahrensbezeichnung: Innenstadt 1a)

Festsetzungen durch Text

Art der baulichen Nutzung: Von den nach der Baunutzungsverordnung (BauN VO) in den festgesetzten Kerngebieten (MK) jeweils vorgesehenen Ausnahmen sind gemäß § 1 Abs. 4 BauN VO folgende nicht Bestandteil des Bebauungsplanes:

Anlagen nach § 7 Abs. 3 Ziffer 1, nämlich Tankstellen, die nicht im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen stehen.

Wohnungen im Sinne von § 7 Abs. 2 Ziffer 7 BauN VO sind in dem nordwestlichen, an das Bundesbahngelände anschließenden Kerngebiet (MK) nicht zulässig. In dem weiteren Kerngebiet im südlichen Planbereich sind Wohnungen nur in den Obergeschossen, bezogen auf die obere Ebene der nördlich angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche, zulässig.

Maß der baulichen Nutzung: In den Kerngebieten (MK) sind gemäß § 21 a Abs. 4 Ziffer 3 BauN VO Stellplätze und Garagen in Vollgeschossen oberhalb der Geländeoberfläche bei der Ermittlung der zulässigen Geschoßfläche nicht anzurechnen.

Soweit in den Kerngebieten (MK) notwendige Garagen unterhalb der Erdoberfläche hergestellt werden, ist die zulässige Geschoßfläche um die Flächen dieser Garagen gemäß § 21 a Abs. 5 BauN VO zu erhöhen.

Gestaltung:

Für die gesamte Bebauung des Planbereichs werden Flachdächer festgesetzt.

Sonstige Festsetzungen:

Die erforderlichen Garagen und Stellplätze für die Bebauung der Kerngebiete (MK) sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zu errichten.

Die für die Wohnungen erforderlichen Kinderspielplätze sind auf den Dachflächen der ein- bis dreigeschossigen Bebauung anzulegen.

### Begründung

Gemäß § 9 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes vom 23.6.1960 (BGBI. I S. 341) zum Bebauungsplan (Satzung) für den Bereich "Hans-Böckler-Platz" (Verfahrensbezeichnung: Innenstadt 1 a).

Der Bebauungsplan "Hans-Böckler-Platz" soll die rechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung in einem der wichtigsten Innenstadtbereiche schaffen. Das in der Topographie vorwiegend von einer Südhanglage bestimmte Gebiet, das bisher uneinheitlich genutzt war, bietet sich sowohl nach den Zielen der Landesplanung als auch nach den Strukturuntersuchungen im Rahmen des Entwurfs zum Flächennutzungsplan als Erweiterungsgebiet für die Innenstadt insbesondere deshalb an, weil hier der Individualverkehr, der öffentliche Nahverkehr und der Bundesbahnverkehr in idealer Weise verknüpft werden können. Der Bebauungsplan trägt damit zur Erfüllung der im Entwicklungsprogramm Ruhr niedergelegten Ziele der Landesregierung bei. Strukturuntersuchungen haben gezeigt, daß der Innenstadtbereich vergrößert werden muß, um den künftigen Anforderungen des tertiären Erwerbsektors Rechnung zu tragen. Eine großzügige Planung in diesem Teil der Innenstadt wird vor allem durch größere freilegende Flächen und vorwiegend überalterte Bebauung der Restflächen begünstigt

Der Verkehrsplanung kommt in diesem Gesamtplan eine besonders große Bedeutung zu. Durch das schon über Jahrzehnte anhaltende Anwachsen des Verkehrs wird das innerstädtische Straßennetz schon seit langem überlastet. Verkehrsuntersuchungen in Zusammenarbeit mit den Instituten der Herren Prof-essoren Korte und Dr. Mäcke an der technischen Hochschule Aachen dienten als Grundlage der hier vorliegenden Verkehrsplanung. Die tangentielle Führung der Entlastungsstraße östlich des geplanten "Verknüpfungspunktes" soll den überörtlichen und den innerstädtischen Durchgangsverkehr von der Innenstadt fernhalten und in der Kernzone die Voraussetzung für eine Entmischung des Verkehrs schaffen. Erst hierdurch können getrennte Geh- und Fahrsysteme gebildet und dem Fußgänger weitgehend gefahrlose Bereiche reserviert werden.

Vom Cityring-Ost zweigen im Bereich der jetzigen Hingbergstraße die Zu- und Abfahrten zum eigentlichen "Verknüpfungspunkt" ab, wo sich der Verkehr in drei Ebenen abwickeln wird. In der unteren Ebene sind

sowohl die Bahnhöfe für Busse und Stadtbahn als auch die Parkmöglichkeiten und Anliegerflächen des auf dem Hans-Böckler-Platz geplanten Geschäfts- und Wohnzentrums vorgesehen. Von den Bahnsteigen der Bus- und Stadtbahnlinien ist über Rolltreppen bequem die den Fußgängern vorbehaltene Ebene zu erreichen, die als eingeschossige Bebauung in Erscheinung tritt und den Zugang zur oberen Bundesbahn- und S-Bahnebene bildet, die ebenfalls durch Rolltreppen angebunden werden soll. In den unterirdischen Teilen der geplanten Hoch- und Verkehrsbauten sollen, soweit funktionell vertretbar, Zivilschutzräume eingerichtet werden. Durch die sinnvolle Anordnung dieser drei Verkehrsebenen ist ein reibungsloser Funktionsablauf mit sehr kurzen Umsteigewegen für die Fahrgäste gewährleistet. Die eingeschossige geschlossene Fußgängerpassage bildet zusammen mit dem Hauptgebäude der neuen Post, dem geplanten Bahnhofsgebäude und der Nordfront des Ladenzentrums einen östlichen Bahnhofsvorplatz und in Verbindung mit einem geplanten 23-geschossigen Hochhaus und einem Parkhaus eine weitere Platzanlage, die von der Bahnstraße her angefahren wird. Die Bundespost, deren Grundstück mit der

bestehenden Hauptpost am Viktoriaplatz von Verkehrsplanungen erheblich angeschnitten wird, soll ein Grundstück erhalten, das in der Größe und Zuordnung den modernen Erfordernissen -Bahnanschluß, großzügige Andienung und gute fußläufige Erschließung- entspricht. Plätze bieten ausreichenden Parkraum für Kurzparker und genügend Stände für die Bahnhofstaxen.

Die Fußgängerebene stellt zusammen mit den beiden Vorplätzen den Kommunikationsraum zwischen Innenstadt und den gesamten Verkehrsanlagen dar. Für den ankommenden Fahrgast, sei es mit dem Bus oder mit der Bundesbahn oder Stadtbahn, öffnet sich die Fußgängerebene im Süden zu einem interessanten Einkaufsbereich, der -nicht zuletzt durch die Abriegelung der Eppinghofer Straße zwischen Leineweberstraße und Bahnstraße vom Fahrverkehr- als echte Erweiterung der City angesehen werden muß. Auf diese Weise bleiben dem Fußgänger große Bereiche mit Geschäftspassagen vorbehalten, die eine gefahrlose Wegführung zwischen Innenstadt und Bahnhof gewährleisten.

Auf die Gliederung und Differenzierung der geplanten Baukörper in der Vertikalen und Horizontalen wurde besonderer Wert gelegt, um den konformen Eindruck einer Blockbebauung zu vermeiden und auch in der Stadtsilhouette ein abwechslungsreiches Bild entstehen zu lassen. Zwangsläufig führt dies zu einer stärkeren Entwicklung der Baumassen in die Höhe. Der gesamte Bereich nördlich des Dickswalls soll durch

eine 17- bis 25-geschossige Hochhausgruppe den Charakter eines modernen Geschäfts- und Wohnzentrums erhalten. Diese Gruppe, die in ihrer städtebaulichen Anordnung einen von allen Seiten interessanten Anblick bietet, wächst aus den horizontal gegliederten Ebenen und den zugeordneten 3-geschossigen Parkhäusern, die jeweils dem ruhenden Verkehr dienen sollen, heraus. Um dem hohen Wohnungsbedarf in der Innenstadt Rechnung zu tragen, sind in den Obergeschossen der Hochhäuser des Ladenzentrums eine Vielzahl von Wohnungen vorgesehen, dadurch soll auch zur Belegung der Innenstadt außerhalb der Geschäftszeiten beigetragen werden. Die für diese Wohnungen erforderlichen Kinderspielflächen werden, von den Wohnungen gut einzusehen, auf den Dachflächen der ein- bis dreigeschossigen Bebauung angelegt.

Die städtebaulichen Absichten des Bebauungsplanes rechtfertigen die durch § 17 Abs. 9 BauN VO ermöglichte Überschreitung der im § 17 Abs. 1 BauN VO angegebenen Höchstwerte für die Geschosflächenzahl, da öffentliche Belange hier nicht entgegenstehen. Da einerseits der Grund und Boden der Innenstadt für ebenerdige Park- und Stellflächen zu kostbar ist, andererseits aber von der Erfüllung des Parkbedarfs auch die Rentabilität von Geschäften und Betrieben des Dienstleistungsgewerbes abhängig ist, wurden Bauflächen für die Errichtung eines Parkhauses sowie unterirdische Parkflächen in einem Ausmaß vorgesehen, das auch einen Teil des nicht befriedigten Bedarfes der anschließenden Innenstadtbereiche berücksichtigt.

Die Verwirklichung des vorliegenden Bebauungsplanes soll dazu beitragen, der Innenstadt und damit der Stadt Mülheim a.d. Ruhr den großstädtischen Charakter und die Bedeutung zu geben, die ihr alsentwicklungsfähiger Großstadt des Ruhrgebiets zukommt.

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

Der als Flächennutzungsplan übergeleitete Wirtschaftsplan vom 21.12.1959 ist gemäß § 17 Abs. 1 BBauG am 29.6.1963 außer Kraft getreten. Die Aufstellung dieses Bebauungsplanes ist jedoch im Sinne des § 8 Abs. 2 Satz 3 BBauG wegen der verkehrlichen und hochbaulichen Entwicklungen im Innenstadtbereich zwingend erforderlich.

Der Bebauungsplan entspricht den Darstellungen des Entwurfes zum Flächennutzungsplan.

Zwei Deckfolien mit dem Ausbauvorschlag für die beiden Ebenen, ein Plan der Fußgängerebene, ein Schnittplan mit fünf Schnittzeichnungen und eine Darstellung der Verkehrsführung sind als Anlagen Teil dieser Begründung.

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

Die der Stadt aus den vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen voraussichtlich entstehenden Kosten sind überschläglich wie folgt ermittelt worden:

1.) Grunderwerb und Freilegung	9 000 000,- DM
2.) Erschließung	.....
a) Entwässerung	400 000,- DM
b) Verkehrsanlagen	8 810 000,- DM
	9 210 000,- DM
	.....
	18 210 000,- DM
	.....

Zur teilweisen Deckung dieser Kosten erhebt die Stadt Erschließungsbeiträge und Abgaben nach Maßgabe der §§ 127 ff. BBauG.

Der Rat der Stadt hat am **1. SEP. 1969** diesen Planentwurf beschlossen.

Mülheim a.d. Ruhr, den **1. SEP. 1969**  
Im Auftrage des Rates der Stadt

*Hanns G. Pankoke*  
Oberbürgermeister Bürgermeister Schriftführer  
Stadtverordneter

Dieser Bebauungsplan ist gemäß § 4 GO. NW. vom 28.10.1952 in Verbindung mit § 10 BBauG durch den Rat der Stadt am **9. MRZ. 1970** als Satzung beschlossen worden.

Mülheim a.d. Ruhr, den **9. MRZ. 1970**  
Im Auftrage des Rates der Stadt

*Wolfgang Krieff*  
Oberbürgermeister Bürgermeister Schriftführer

Dieser Planentwurf und die Begründung haben mit den hierdurch aufgehobenen-geänderten-Bebauungsplänen in der Zeit vom **1. SEP. 1969** bis zum **1. OKT. 1969** öffentlich ausgelegen.

Mülheim a.d. Ruhr, den **15. OKT. 1969**  
Der Oberstadtdirektor  
Bauverwaltungsamt  
i.A.

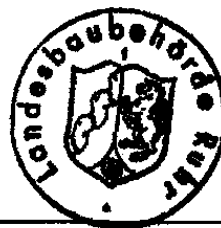


*(Pankoke)*  
Stadtoberamtmann

*i.V.m. § 8 Abs 2 Satz 3*  
Dieser Plan ist gemäß § 11 BBauG mit Verfügung-*AL.: I A 1 -* vom **29. OKT. 1970** genehmigt worden. *72 S. 4 (Mülh. Jan. 74)*

Essen, den **29. OKT. 1970**

Landesbaubehörde Ruhr



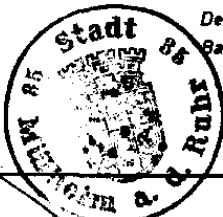
*I. J.*  
Regierungsbaudirektor

Zu diesem Plan gehört die gutachtliche Äußerung des Verbandsausschusses des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk vom **28. 10. 1969** (Az. 4-2308-69).

Diesem Plan ~~hat~~ haben der Verbandsausschuß- und der Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk am **28. 10. 1969** und am zugestimmt.

Mülheim a.d. Ruhr, den **29. 5. 1970**

Der Oberstadtdirektor  
Bauverwaltungsamt  
i.A.



*(Pankoke)*  
Stadttammann

Gemäß Bekanntmachungsanordnung vom 30.12.1970 sind die Genehmigung sowie Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung dieses Bebauungsplanes und seiner Begründung sind im Amtsblatt der Stadt Mülheim a.d. Ruhr vom **7. 1. 1971** ortsüblich bekanntgemacht worden.

Mülheim a.d. Ruhr, den **7. 1. 1971**

Der Oberstadtdirektor  
Bauverwaltungsamt  
i.A.



*(Pankoke)*  
Stadtoberamtmann

Der Rat der Stadt hat am **1. SEP. 1969** diesen Planentwurf beschlossen.

Mülheim a.d. Ruhr, den **1. SEP. 1969**  
Im Auftrage des Rates der Stadt

Oberbürgermeister Bürgermeister Schriftführer

Dieser Planentwurf und die Begründung haben mit den hierdurch aufgehobenen-geänderten Bebauungsplänen in der Zeit vom **1. SEP. 1969** bis zum **1. OKT. 1969** erneut öffentlich ausgelegen.

Mülheim a.d. Ruhr, den **1. SEP. 1969**  
Der Oberstadtdirektor  
Bauverwaltungsamt  
i.A.