

Stadt Mülheim a.d. Ruhr

Bebauungsplan

Bahnstr. Nord / Eppinghofer Str. (Innenstadt 1d)

Text und Begründung

Entwurf / Satzung



Bebauungsplan (Satzung) für den Bereich
"Bahnstraße - Nord / Eppinghofer Straße-
Innenstadt 1 d"

Festsetzungen durch Text

Art der baulichen Nutzung: Gemäß § 1 Abs. 5 BauN VO wird festgesetzt, daß

- a) in den Mischgebieten (MI) die in § 6 Abs. 2 BauN VO unter Ziffer 6 und 7 genannten Nutzungen, nämlich Gartenbaubetriebe und Tankstellen,
- b) im Mischgebiet (MI) an der Eppinghofer Straße die in § 6 Abs. 2 BauN VO unter Ziffer 1 genannten Wohngebäude,
- c) in den Kerngebieten (MK) an der Löhstraße/ Bahnstraße die in § 7 Abs. 2 unter Ziffer 5 genannten Nutzungen, nämlich Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen, nicht zulässig sind.

Gemäß § 1 Abs. 6 Ziffer 1 BauN VO wird festgesetzt, daß folgende Ausnahmen nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes sind:

- a) in den Mischgebieten (MI) die in § 6 Abs. 3 BauN VO genannten Ställe für Kleintierhaltung,
- b) in den Kerngebieten (MK) an der Löhstraße/ Bahnstraße, die in § 7 Abs. 3 BauN VO unter Ziffer 1 genannten Tankstellen.

Gemäß § 1 Abs. 7 Ziffer 1 BauN VO wird festgesetzt, daß in den Häusern Bahnstraße 9 - 23 und 27 ff. oberhalb des 2. Obergeschosses nur Wohnungen sowie Räume für freiberuflich Tätige zulässig sind.

Gemäß § 7 Abs. 2 Ziffer 7 BauN VO wird festgesetzt, daß in den Kerngebieten (MK) an der Löhstraße/ Bahnstraße Wohnungen oberhalb des Erdge-

schossen allgemein zulässig sind.

Soweit durch Festsetzungen im Plan keine besonderen Regelungen getroffen sind, ist auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen gemäß § 12 Abs. 6 BauN VO die Errichtung von Garagen und Stellplätzen sowie gemäß § 14 Abs. 1 BauN VO die Errichtung von Nebenanlagen und Einrichtungen mit Ausnahme von Einfriedigungen nicht zulässig.

Maß der baulichen Nutzung: Gemäß § 21 a Abs. 2 BauN VO wird festgesetzt, daß den Flächen der Baugrundstücke im Sinne des § 19 Abs. 3 BauN VO die Flächenanteile von außerhalb der Baugrundstücke festgesetzten, zugeordneten Gemeinschaftsanlagen im Sinne des § 9 Abs. 1 Ziffer 22 BBauG hinzugerechnet werden können.

Gemäß § 21 a Abs. 5 BauN VO wird festgesetzt, daß die zulässige Geschoßfläche in den Baugebieten um die anteilige Fläche notwendiger Stellplätze in den zugeordneten Tiefgaragen erhöht werden kann.

Erhaltung baulicher Anlagen: Für die im Bebauungsplan liegenden Grundstücke Bahnstraße 11 - 25 wird gemäß § 39 h Abs. 1 BBauG festgesetzt:

- a) Abbrüche, Umbauten und Änderungen sind genehmigungspflichtig,
- b) die Genehmigung für den Abbruch, den Umbau oder die Änderung baulicher Anlagen kann aus den in § 39 h Abs. 3 Ziffern 1 und 2 BBauG bezeichneten Gründen versagt werden.

Sonstige Festsetzungen: Die im Bebauungsplan festgesetzte Fläche zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern ist gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 25 a und b BBauG mit standortgerechten hochstämmigen Bäumen mit mindestens 45 cm Stammumfang und Zweigansatz nicht unter 2,50 m zu bepflanzen, die bei Abgang zu ersetzen sind.

Die im Plan festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen werden wie folgt zugeordnet:

- a) die Gemeinschaftstiefgarage im Mischgebiet (MI) an der Bahnstraße der Bebauung Bahnstraße 27 ff. und
- b) die Gemeinschaftstiefgarage im Kerngebiet (MK) an der Löhstraße der Bebauung Löhstraße 30 und Bahnstraße 32 sowie einer Ersatzbebauung Bahnstraße 34.

Die Zu- und Abfahrt der Gemeinschaftstiefgarage im Mischgebiet an der Bahnstraße muß an der Straße "Am Löwenhof" angeordnet werden:

An der nördlichen Gebäudefront zur Straße 'Am Löwenhof' muß die Gemeinschaftstiefgarage, sofern sie über das Niveau der Straße herausragt, mit dem darüberliegenden Gebäude bündig abschließen.

Die im Plan zur Belastung mit Nutzungsrechten festgesetzten Flächen sind mit einem Geh- und Leitungsrecht zu Gunsten der Allgemeinheit sowie mit einem Fahrrecht zu Gunsten der anliegenden Grundstücke zu belasten.

Festsetzungen zum Schutz
gegen Lärm:

A) Aktiver Lärmschutz

Gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 24 BBauG wird zur Reduzierung von Schallreflektionen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge für das Verkehrsbauwerk (Tunnel) der Eppinghofer Straße festgesetzt, daß die Stützwände oder stützwandähnlichen Konstruktionen sowie geschlossenen Brüstungen der Einschnitte zur abgesenkten Fahrbahn mit schallabsorbierenden Materialien zu verkleiden sind.

B) Passiver Lärmschutz

Gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 24 BBauG wird festgesetzt, daß bei der Errichtung von Wohn- und sonstigen zum dauernden Aufenthalt von Personen bestimmten Räumen in Bereichen, die Verkehrslärmimmissionen von mehr als 10 dB(A) gegenüber dem zulässigen Immissionsrichtwert ausgesetzt und im Plan durch Zeichnung begrenzt sind, die nachfolgend aufgeführten Vorkehrungen zum Schutz gegen den Verkehrslärm zu treffen sind:

- a) In Bereichen der Schallschutzmaßnahme 1
Einbau von Fenstern der Schallschutzklasse 3 nach VDI Richtlinie 2719, nämlich Kastenfenster ohne zusätzliche Dichtung und MD-Verglasung oder Verbundfenster mit zusätzlicher Dichtung, 40 bis 50 mm Scheibenabstand und Verglasung aus Dickglas oder Isolierverglasung in schwerer mehrschichtiger Ausführung oder 12 mm Glas, fest eingebaut oder in dichten Fenstern.
- b) Im Bereich der Schallschutzmaßnahme 2
Einbau von Fenstern der Schallschutzklasse 4 nach VDI Richtlinie 2719, nämlich Kastenfenster mit zusätzlicher Dichtung und MD-Verglasung oder Verbundfenster mit besonderer Dichtung, Scheibenabstand über ca. 60 mm und Verglasung aus Dickglas.

Kennzeichnung:

Soweit in den Festsetzungen durch Text passive Lärmschutzmaßnahmen nicht festgesetzt werden, empfiehlt es sich, insbesondere für die im Plan mit "Schallschutzmaßnahme 3" gekennzeichneten Bereiche, Fenster und Türen

der Schallschutzklasse 2 einzubauen. Diese Fenster entsprechen den derzeit üblichen Wärmedämmfenstern. Fenster der Schallschutzklasse 2 sind:

Verbundfenster mit zusätzlicher Dichtung und MD-Verglasung oder dicker Isolierverglasung fest eingebaut oder in dichten Fenstern oder 6 mm Glas, fest eingebaut oder in dichten Fenstern.

Das über dem Stadtbahnbauwerk liegende Gelände erfährt eine dauernde Beschränkung durch die Unterfahrung der Stadtbahn.

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. Für den Bereich dieses Bebauungsplanes wurde eine Satzung über die Zulässigkeit geringerer Abstandflächen vom Rat der Stadt beschlossen.

Hinweis:

Über dem Plangebiet verläuft eine Richtfunkstrecke der Bundespost.

Gestaltungsvorschriften gemäß § 103 Abs. 1 BauO NW:

Die Gestaltung, Gliederung, Material- und Farbwahl der Fassaden und Dächer von Um- und Neubauten hat sich an den erhaltenswerten historischen Gebäudegruppen des im Planbereich liegenden Teilstückes der Bahnstraße zu orientieren. Hierbei sind auch die durch den Bebauungsplan nicht erfaßten Häuser Bahnstraße 36 bis 50 zu berücksichtigen.

Folgende Materialien sind als Fassadenverkleidung nicht zulässig:

- a) Kunststoffe,
- b) bitumengebundene Materialien,
- c) Asbestzementprodukte,
- d) Metallverkleidungen,
- e) Glas und glasähnliche Materialien,
- f) Keramikfliesen und
- g) Glasbausteine.

Die Eindeckung der Dächer muß sich in Farbe, Material und Form den Dachmaterialien der vorhandenen erhaltenswerten Bebauung anpassen.

Für die Häuser an der Löhstraße und Bahnstraße werden Dachneigungen von 35° bis 45° festgesetzt, Drempel sind unzulässig. Für die Bebauung an der Eppinghofer Straße werden nur in Abschnitten senkrecht geteilte und gegliederte Dächer zugelassen, die in der Ansicht der Fassaden sichtbar sind.

Sockelhöhen dürfen, gemessen von der straßenseitigen Geländeoberkante der Bahnstraße und Löhstraße, 0,5 m nicht überschreiten.

Balkone und Loggien werden an den Gebäuden Bahnstraße und Löhstraße nur rückseitig zugelassen.

Der Gebäudekomplex Bahnstraße 27 ff. ist entsprechend der Lage im Stadtgebiet folgendermaßen zu gestalten:

Unter Bezugnahme auf die gegenüberliegende vorhandene Bebauung in der Bahnstraße und das westlich anschließende Gebäude Bahnstraße 25 sind die Fassaden der neuen Gebäude vorder- und rückseitig, wie auch zur Eppinghofer Straße hin, durch Versprünge und Erker zu gliedern. Auf der Rückseite sind die Fassaden der Gebäude bis auf das Niveau der Straße "Am Löwenhof" bündig herunterzuführen.

Durchgehende Fensterbänder und Luftgeschosse sind nicht zulässig.

Die Bebauung an der Eppinghofer Straße ist aus gestalterischen Gründen senkrecht zu gliedern. Die Ausbildung von Vordächern und Rücksprüngen im Erdgeschoß ist zulässig.

Werbeanlagen sind an den Häusern in der Bahnstraße nur im Erdgeschoß zulässig.

In der Löhstraße und Eppinghofer Straße sind Werbeanlagen im Erdgeschoß und im ersten Obergeschoß zulässig.

Zulässige Werbeanlagen müssen sich in Größe, Material und Ausführung der Gestaltung der Gebäude unterordnen und dürfen den prägenden Charakter der Fassaden oder der Gebäude nicht verändern.

Die im Plan festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen dürfen an keiner Stelle mit ihrer Oberkante einschließlich notwendiger Überdeckungen die Straßen- und Gehwegoberkante der Bahnstraße und Löhstraße überragen.

Die Dachflächen von Gemeinschaftstiefgaragen sind, soweit auf ihnen nicht Geh- oder Fahrbeläge notwendig sind, mit einer 0,5 m dicken Erdschicht zu überdecken und zu begrünen.

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 des Bundesbaugesetzes (BBauG) zum
Bebauungsplan für den Bereich "Bahnstraße - Nord/
Eppinghofer Straße - Innenstadt 1 d"

1. Räumliche und strukturelle Situation

Die Situation des Plangebietes wird gekennzeichnet von den durch den alten Stadtgrundriß der Innenstadt geprägten Verkehrsflächen der Eppinghofer Straße und Bahnstraße, die beide von dem vorhandenen innerstädtischen Erschließungsverkehr stark belastet sind, von den Gleisanlagen der Bundesbahngüterzugstrecke, die das Plangebiet nach Norden hin begrenzen, von dem verkehrsberuhigten neugestalteten Fußgängerbereich der Schloßstraße sowie von der Hochhausbebauung des Hans-Böckler-Platzes, die das Plangebiet im Osten begrenzt. Auf den wenigen Bauflächen, die von dem Planbereich erfaßt werden, existieren an der Bahnstraße 11 - 25 für das Stadtbild und die Stadtgeschichte wichtige erhaltenswerte Gebäude, die in letzter Zeit einer größeren Renovierung unterzogen wurden. Mit Ausnahme des Hauses 25, das als Verwaltungsgebäude genutzt wird, handelt es sich um Wohngebäude. Die baulich nicht genutzten Grundstücke werden gegenwärtig als Parkplätze benutzt.

An der Ecke Eppinghofer Straße/Bahnstraße ist durch den Abbruch des dort ehemals bestehenden Löwenhof-Gebäudes eine größere Freifläche entstanden.

Die Ver- und Entsorgung der im Plangebiet vorhandenen Grundstücke und Verkehrsflächen erfolgt über die zentralen Leitungsnetze für Wasser, Gas, Strom, Telefon und Abwasser.

2. Rechtliche Situation

2.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan vom 13.08.1971 stellt in der Fassung seiner 103. Teiländerung (Parallelverfahren) künftig im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gemischte Baufläche mit einer mittleren Geschoßflächenzahl von 2,0 sowie Flächen für Hauptverkehrsstraßen dar.

2.2 Generalverkehrsplan

In dem 1977 vom Rat der Stadt als Planungsgrundlage beschlossenen Straßennetz ist die Eppinghofer Straße und der noch auszubauende Ostring als wichtiges Einbahnstraßenpaar für die Erschließung der Innenstadt vorgesehen. Die Eppinghofer Straße soll danach künftig nur in Nord-Süd-Richtung befahren werden. Um die Bahnstraße in das geplante Einbahnstraßensystem der Innenstadt einzufügen, ist es notwendig, die heute bestehende Fahrtrichtung umzukehren und im Abschnitt zwischen Löhstraße und Eppinghofer Straße einen neuen Straßenzug (geplante Straße "Am Löwenhof") zwischen Bebauung und Bundesbahndamm anzulegen. Dadurch können der Verknüpfungspunkt, das City-Center, das Hertie-Parkhaus und die Parkhäuser der Schloßstraße und des Viktoriaplatzes besser angedient werden.

Parallel zur Straße "Am Löwenhof" wird noch über mehrere Jahre die Trasse des Straßenbahnprovisoriums geführt, das den Verknüpfungspunkt mit der Friedrich-Ebert-Straße verbindet.

2.3 Sonstige Pläne

Die für Teilbereiche des Plangebietes durch den Bebauungsplan "Hans-Böckler-Platz - Innenstadt 1 a" sowie die der Durchführungspläne Nr. 2 und 3 früher getroffenen Festsetzungen treten außer Kraft.

Zur Sicherung der Stadtbahntrasse ist ein Planfeststellungsverfahren für das Baulos 8 nach dem Personenbeförderungsgesetz durchgeführt worden.

Die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 4 StBauFG und die Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes "Nördliche Innenstadt" sowie die Erörterung der Neugestaltung gemäß § 9 StBauFG sind Grundlage der Planung.

Die Bahnstraße, Löhstraße und der nördliche Teil der Eppinghofer Straße sind Teil des Sanierungsgebietes "Nördliche Innenstadt". Weitere Flächen sind Bestandteil des Sanierungsgebietes "Hans-Böckler-Platz".

3. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des innerstädtischen Erschließungsnetzes wird die Eppinghofer Straße von der Bundesbahnunterführung bis zur Leineweberstraße abgesenkt und der Bereich von der Bahnstraße bis zur Schloßstraße mit einer Fußgängerplatte überdeckt. Damit wird künftig die Bebauung am Hans-Böckler-Platz mit den Fußgängerbereichen der Schloßstraße und Leineweberstraße sowie dem geplanten Fußgängerbereich der Bahnstraße weiträumig verbunden. Die Absenkung der Eppinghofer Straße macht wegen der geänderten Höhenlage zur Bahnstraße den Bau der Straße "Am Löwenhof" hinter den Häusern an der Nordseite der Bahnstraße mit einer neuen Einmündung gegenüber dem Verknüpfungspunkt "Stadtmitte" notwendig. Durch die Umkehrung der Fahrtrichtung in der Eppinghofer Straße erfolgt die Zufahrt zum Hertie-Parkhaus und zur Tiefgarage Schloßstraße künftig von Norden her. Zusammen mit der Absenkung der Eppinghofer Straße wird die Tiefgarage Schloßstraße verlängert. Diese wird künftig unterhalb der Fußgängerplatte angefahren.

Durch den Bebauungsplan wird die vorhandene Bebauung an der Bahnstraße und Löhstraße gesichert und arrondiert und an der Eppinghofer Straße eine neue Bebauung festgesetzt.

Auf dem Grundstück des ehemaligen Löwenhof-Kinos soll ein Verwaltungs- und Wohngebäude errichtet werden.

Durch die Arrondierung und Sicherung der Bebauung, Erhalt und Förderung der Mischnutzung, sowie den Erhalt von stadthistorisch wichtiger Bausubstanz wird dem Ziel der Neuordnung des Sanierungsgebietes "Nördliche Innenstadt" Rechnung getragen.

Zur Sicherung von Parkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum werden nördlich der Straße "Am Löwenhof" langfristig öffentliche Parkflächen eingerichtet.

4. Inhalt des Bebauungsplanes

4.1 Baugebiete

a) Mischgebiet (MI) an der Bahnstraße 9 - 27 ff.

Zur Wahrung der in diesem Bereich ausgeübten und geplanten Nutzung wird ein Mischgebiet festgesetzt.

Unter Berücksichtigung der besonderen Lage im Stadtgebiet und der Ziele für die Neuordnung des Sanierungsgebietes "Nördliche Innenstadt" werden oberhalb des 2. Obergeschosses nur Wohnungen und Räume für freiberuflich Tätige zugelassen, um sicherzustellen, daß in diesem Innenstadtbereich die gewerbliche Nutzung gegenüber der Wohnnutzung nicht überwiegt.

Das Haus Bahnstraße 25 wird von dieser Regelung ausgenommen, weil es sich um ein Verwaltungsgebäude handelt, das auch in Zukunft für Verwaltungszwecke genutzt werden soll.

b) Mischgebiet (MI) an der Eppinghofer Straße

Durch die Festsetzung einer zweigeschossigen Geschäftshausbebauung in einem Mischgebiet (MI) wird ein Teil der hier früher vorhandenen begleitenden Straßenrandbebauung der Eppinghofer Straße wieder entstehen. Die durch den Stadtbahnbau und die Verlegung der Bahnstraße entstandene Freifläche entlang der Eppinghofer Straße wird dadurch verringert und somit die Überwindung dieses Bereiches für Fußgänger erleichtert. Die nach § 6 Abs. 2 Ziffer 1 BauN VO sonst zulässigen Wohngebäude werden ausgeschlossen, weil der an das Bundesbahngelände anschließende Bereich den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nicht entspricht und ein Ausgleich für diese Benachteiligung in diesem Bereich nicht geschaffen werden kann.

c) Kerngebiet (MK) an der Ecke Bahnstraße/Löhstraße

Entsprechend der in der Löhstraße ausgeübten Nutzung wird ein Kerngebiet (MK) festgesetzt. Unter Berücksichtigung der in der Bahnstraße vorhandenen und geplanten Mischnutzung werden sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses allgemein zugelassen, um eine verstärkte Wohnnutzung zu ermöglichen.

In den Baugebieten werden Gartenbaubetriebe nicht zugelassen, weil diese Nutzungsart mit den Nutzungen des Innenstadtbereiches unvereinbar ist. Aus demselben Grunde werden Ställe für Kleintierhaltung nicht erlaubt.

Tankstellen werden wegen der beengten innerstädtischen Situation im Plangebiet ausgeschlossen.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden Garagen und Stellplätze sowie Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauN VO ausgeschlossen, um die im Plangebiet vorhandenen nicht überbaubaren Grundstücksflächen wegen fehlender öffentlicher Grünflächen für

Begrünung und private Spielplätze freizuhalten. Aus diesem Grunde werden die notwendigen Stellplätze in Gemeinschaftstiefgaragen an der Bahnstraße und Löhstraße untergebracht, soweit dafür nicht gesonderte andere Flächen festgesetzt sind.

In Einzelfällen sehen die Festsetzungen eine Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauN VO für die Baugebiete zulässigen Höchstwerte der Grund- und Geschoßflächen vor:

1. Im Mischgebiet an der Bahnstraße führt die Festsetzung der Verkehrsfläche der Straße "Am Löwenhof" zu einer teilweisen starken Verkleinerung der auf der Nordseite der Bahnstraße gelegenen Grundstücke und damit zu einer Überschreitung der für Mischgebiete zulässigen Höchstwerte der Grund- und Geschoßflächenzahl.
2. Auf dem Grundstück Löhstraße 28 führt die Festsetzung einer fünfgeschossigen Bebauung entsprechend dem dort vorhandenen Gebäude zur Überschreitung der für Kerngebiete zulässigen Höchstwerte der Grund- und Geschoßflächenzahl.

Nach § 17 Abs. 9 und 10 sind diese Überschreitungen der GRZ- und GFZ-Werte erforderlich und vertretbar, weil

- a) das Gebiet vor Inkrafttreten der Baunutzungsverordnung überwiegend bebaut war,
- b) in der Bahnstraße die überbaubare Fläche für die erhaltenswerte Gebäudegruppe der Häuser Bahnstraße 11 - 25 auf den verkleinerten Grundstücken festgesetzt wird,
- c) auf dem Grundstück des ehemaligen Löwenhof-Kinos eine für das zukünftige Stadtbild wichtige neue Bebauung entsteht, die sich im Maßstab, Größenordnung, Gestaltung und Bebauungsdichte an die bestehende Bebauung der Eppinghofer Straße und Bahnstraße anpaßt und wesentlich ist für den Abschluß des Straßenraumes Bahnstraße,
- d) die Bebauung auf dem Grundstück Löhstraße 28 als Eckbebauung und Abschluß der südwestlich anschließenden Häuserzeile an der Löhstraße aus städtebaulichen Gründen erhalten wird,
- e) für die im Plangebiet wohnenden Menschen ein Ausgleich geschaffen wird durch die Verkehrsberuhigung der Bahnstraße, die Festsetzung eines Fußgängerbereiches für den östlichen Teil der Bahnstraße und Schaffung neuer Fußgängerbereiche im Anschluß an den Fußgängerbereich der Schloßstraße, die Schaffung von neuen Ruhezeiten und Spielflächen in den fußläufigen Bereichen,

- f) durch den Ausbau der Eppinghofer Straße und die damit in Zusammenhang stehende Verlegung der Bahnstraße sowie durch die Einrichtung von Tiefgaragen die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden Verkehrs befriedigt werden und
- g) sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

4.2 Spielbereiche und Freiflächen

Für die im näheren Bereich der Bahnstraße und Eppinghofer Straße lebenden Kleinkinder wird im Fußgängerbereich der Eppinghofer Straße ein Spielbereich C von 400 qm Größe adäquates Spielangebot an verschiedenen Stellen bereitgestellt. Die erforderlichen Spielflächen für Schulkinder und alle anderen Altersstufen befinden sich als geplante oder vorhandene Anlagen außerhalb des Plangebietes. So befinden sich an der Zunftmeisterstraße eine Schulhoffläche, die zu Spielzwecken mitgenutzt werden kann, im Gebäudekomplex des City-Centers eine Spielfläche für Schulkinder und an der Georgstraße die geplante Fläche für einen Spielbereich A, die jedoch heute bereits als Spielfläche für den Spielbereich C genutzt wird. Sonstige Spiel- und Freiflächen stehen in unmittelbarer Nähe des Plangebietes nur in dem Angebot an Fußgängerbereichen zur Verfügung. Ein ausreichendes Angebot an Freiflächen bilden jedoch die ca. 500 m westlich gelegenen Grünanlagen des Ruhrufers für die Einwohner des Plangebietes.

4.3 Erhaltenswerte Gebäude

Für die nach § 10 Abs. 1 StBauFG im Bebauungsplan kenntlich gemachten Gebäude Bahnstraße 11 - 25 kann gemäß § 39 h Abs. 1 und 3 BBauG die Genehmigung für Abbrüche, Umbauten und Änderungen versagt werden, weil es sich hier um eine Häusergruppe von stadtbildprägender und stadtgeschichtlicher Bedeutung handelt, deren Erhalt für die Stadt Mülheim a.d. Ruhr von Bedeutung ist.

4.4 Verkehr

Nach der Verkehrskonzeption aus der 1977 durchgeführten ergänzenden Untersuchung zum Generalverkehrsplan, erfolgt die verkehrliche Erschließung des Plangebietes zukünftig über die Eppinghofer Straße in Nord-Süd-Richtung und die Straße "Am Löwenhof" in West-Ost-Richtung. Die für die Bauzeit erforderlich werdenden Sperrungen und Umleitungen des Verkehrs führen zu vorübergehenden Belastungen und Erschwernissen für die Anwohner des Plangebietes. Sie bedingen teilweise die Änderung der jetzt bestehenden Fahrtrichtungen zu einem früheren Zeitpunkt.

Das Umkehren der Fahrtrichtung in der Eppinghofer Straße setzt jedoch den Um- und Ausbau der außerhalb des Plangebietes liegenden Althofstraße voraus, über die zukünftig der aus der Kaiserstraße kommende Verkehr zum Dickswall und von dort über den Ostring nach Norden geführt wird.

Nach den Prognosewerten der ergänzenden Untersuchung von 1977 wird die Eppinghofer Straße nach dem Ausbau gegenüber dem z.Zt. vorhandenen Verkehrsaufkommen stärker belastet. Durch den verkehrsgerechten Ausbau der Straße, den Fortfall der Straßenbahn und die Absenkung und Überdeckung des Straßenraumes wird jedoch mit einer Reduzierung der Immissionswerte gerechnet.

Durch die Realisierung der Planung wird der Verkehr auf der Bahnstraße von der Viktoriastraße bis zur Löhstraße zukünftig geringer sein.

Der neue Fußgängerbereich über die Eppinghofer Straße ist eine Erweiterung des Fußgängerbereiches Schloßstraße.

Zur Ausgestaltung der fußläufigen Verkehrsflächen, sowie zur Verbesserung des Kleinklimas und zum Ausgleich von fehlenden Grünflächen im Nahbereich sollen in den festgesetzten Fußgängerbereichen des Bebauungsplanes und in den angrenzenden fußläufigen Verkehrsflächen großkronige Bäume gepflanzt werden. Die Gestaltung dieser Flächen wird darüberhinaus durch das Aufstellen von künstlerischen Plastiken und einem Pavillon für Ausstellungszwecke sowie durch Spielflächen für Kinder ergänzt.

Die Anbindung an die Kreuzung Kaiserplatz und Eppinghofer Straße nördlich der Abdeckung erfolgt für Fußgänger über Rampen und Treppenanlagen. Die im Plan festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte werden durch Privatverträge mit den Nutzern geregelt.

Für die Zulieferer der Geschäfte in diesem Bereich ist eine Zufahrt in der Nähe des Hertie-Parkhauses geplant. Die durch die Absenkung der Eppinghofer Straße entstehenden Einschnitte vor und hinter der Abdeckung werden terrassiert und bepflanzt, um akustisch und gestalterisch problematisch hohe Stützwände zu vermeiden.

Im Bebauungsplan wird die bisherige Verkehrsfläche der Bahnstraße von der Viktoriastraße bis zur Eppinghofer Straße als Fläche für Fußgänger festgesetzt, um die vorhandenen Fußgängerbereiche der Schloßstraße und die als Fußgängerbereich geplante Überdeckung der Eppinghofer Straße bis zur Bahnstraße hin auszuweiten. Eine Einbeziehung der Verkehrsflächen vor

den Häusern Bahnstraße 9 - 15 in den Fußgängerbereich ist wegen der Zu- und Abfahrten der im Bereich Viktoriastraße und Wallstraße liegenden Stellplätze und Großgaragen nicht möglich.

Die Verkehrsfläche der Straße "Am Löwenhof" nimmt die für diesen Bereich nach Personenbeförderungsgesetz festgestellte Trasse der geplanten Straßenbahnverbindung zwischen Dümpten und Saarn als Provisorium auf. Es ist geplant, den Straßenbahnbetrieb nach Fertigstellung eines entsprechenden Abschnittes der Stadtbahn-Weststrecke endgültig unterirdisch weiterzuführen. Auf den freiwerdenden Flächen werden nach Fortfall des Straßenbahnprovisoriums entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes an der Eppinghofer Straße eine zweigeschossige Laden- und Geschäftsbebauung erstellt und daran anschließend öffentliche Parkplätze und Grünflächen angelegt. Die entlang des Bahnkörpers festgesetzten Parkplätze und Grünflächen müssen jedoch zur Bahnseite hin mit einem Zaun aus Holz oder Kunststoff eingefriedigt werden, der wirksam das Betreten der Bahnanlagen verhindert. Die Anpflanzungen entlang der Eigentumsgrenze zur Deutschen Bundesbahn sind in einem solchen Abstand vorzunehmen, daß eine Gefährdung des Bahnbetriebes durch überragende Äste oder Windbruch ausgeschlossen ist. Für den Stadtbahnbau sind die an der Ecke Bahnstraße/Löhstraße vorhandenen Flurstücke 205/204, 241, 2, 4 und 5 als vorübergehend für Baustelleneinrichtungen zu nutzende Fläche freizuhalten.

Die zweigeschossige Geschäftsbebauung an der Eppinghofer Straße kann nur unter Berücksichtigung der besonderen Gründungsverhältnisse und unter Beachtung der möglichen Einflüsse aus dem Stadtbahnbetrieb (Schall, Erschütterung, vagabundierende Ströme) über dem Stadtbahnbauwerk errichtet werden.

Die für den Stadtbahnbau ständig zu nutzenden Flächen sind durch ein Planfeststellungsverfahren gemäß Personenbeförderungsgesetz für den Stadtbahnabschnitt "Baulos 8" gesichert und nachrichtlich übernommen.

Durch den geplanten Bau der Stadtbahnweststrecke sollen die bereits vorhandenen und durch Planfeststellungsbeschluß gesicherten Stadtbahnabschnitte nach Westen in Richtung Stadtmitte erweitert werden. Diese Trasse wird künftig unter den Grundstücken Löhstraße 28 bis Bahnstraße 34 weitergeführt. Für die Planung und den Bau der Stadtbahn-Weststrecke ist jedoch die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich.

Mit der Absenkung der Eppinghofer Straße und Weiterführung der Fußgängerzone der Schloßstraße ist gleichzeitig die Notwendigkeit der Anbindung an die Tiefgarage unter der Schloßstraße gegeben.

Der Ausbau der Bahnstraße und die vorübergehende Einrichtung der Straßenbahntrasse macht es notwendig, das in der zukünftigen Verkehrsfläche der Bahnstraße liegende Haus Nr. 32 abzubauen. Eine Verschiebung der Straßenfläche und der Gleise der Straßenbahn ist wegen der dem Hause gegenüberliegenden Stützwand des Bundesbahndammes nicht möglich.

Die dem Haus Bahnstraße 32 früher gegenüberliegenden Häuser Nr. 7 und 9 mußten abgebrochen werden, um die erforderlichen Arbeiten für die Stadtbahntrasse und den Ausbau der Bahnstraße durchführen zu können.

Im Rahmen des für den Bau der Stadtbahn - Baulos 8 - durchgeführten Planfeststellungsverfahrens wurde vom Regierungspräsidenten in Düsseldorf eine Genehmigung für den vorzeitigen Abbruch der Häuser Bahnstraße 7 und 9 erteilt. Der Planentwurf sieht auf den Grundstücksflächen Bahnstraße 9 und 32 die Festsetzung einer neuen Bebauung in einer der vorhandenen Bebauung angepaßten Form vor.

In demselben Verfahren wurde festgelegt, daß die Planung der Bahnstraße den Erhalt des Hauses Bahnstraße 34 berücksichtigt.

4.5 Lärmschutz

Die gegenwärtige und zukünftige Lärmsituation im Plangebiet ist durch ein Gutachten ermittelt worden. Danach werden die Immissionen noch über den für Mischgebiete zulässigen Höchstwerten der Vornorm DIN 18005 liegen. Für den als Fußgängerbereich festgesetzten Teil der Bahnstraße ist jedoch zukünftig mit einer Reduzierung des Schallpegels zu rechnen. Durch den Bau der Straße "Am Löwenhof" werden sich auf der Rückseite der Häuser Bahnstraße 9 - 27 ff. die Lärmwerte gegenüber den durch den Zugverkehr hervorgerufenen Immissionen erhöhen. Festsetzungen zum passiven Schallschutz und die Verkehrsberuhigung Bahnstraße schaffen für die Anwohner dieser Straßenseite jedoch noch zumutbare Wohnverhältnisse. Die im Bebauungsplan mit Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 24 BBauG vorgesehenen Gebäudeteile werden künftig Lärmbelastungen ausgesetzt sein, die die Richtwerte der DIN 18005 um mehr als 10 dBA) überschreiten.

Die Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der Verkehrsflächen ist durch die Grundstückssituation und fehlende Abstände zur Bebauung im Plangebiet nicht möglich.

Zur Verminderung von Schallreflexionen im Einschnitt der abgesenkten Eppinghofer Straße setzt der Bebauungsplan fest, daß die Stützmauern und Brüstungen hier mit schallabsorbierenden Wandverkleidungen versehen werden.

4.6 Stellplatzbedarf

Für die Berriedigung des Stellplatzbedarfes werden in den Baugebieten unterirdische Garagen (Gemeinschaftstiefgaragen) festgesetzt, weil die nicht überbaubaren Grundstücksflächen der Baugrundstücke wegen fehlender öffentlicher Grün- und Erholungsbereiche begrünt und für private Spielplätze freigehalten werden sollen und weil ausreichende andere Flächen für Stellplätze und Garagen im Plangebiet nicht vorhanden sind. Die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage an der Bahnstraße erfolgt über die Straße "Am Löwenhof", weil die Bahnstraße in diesem Bereich zukünftig fußläufig ist und durch Kfz-Verkehr nicht gestört werden soll. Die Gemeinschaftstiefgarage für die geplante Neubebauung an der Ecke Löhstraße/Bahnstraße wird künftig von der Stadtbahn unterfahren. Nach dem derzeitigen Planungsstand liegt die Oberkante der Tunnelröhre ca. 11 bis 12 m unter jetzigem Geländeneiveau.

4.7 Radwege

Radwege werden grundsätzlich bei neuen Straßenplanungen vorgesehen, wenn ausreichend Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Die Einplanung von Radwegen in der verlegten Bahnstraße und der abgesenkten Eppinghofer Straße ist jedoch aus verkehrstechnischen Sicherheits- und Platzgründen nicht möglich. Eine Führung der Radwege über die Fußgängerbereiche ist aus Sicherheitsgründen gegenüber dem Fußgänger gleichfalls nicht möglich. Im Zusammenhang mit der Radwegeplanung ist jedoch beabsichtigt, den Radfahrverkehr über in der Nähe gelegene Straßen zu führen.

4.8 Fußwege

Der festgesetzte Fußweg auf dem Grundstück Löhstraße 30 sichert die zukünftige Fußwegeverbindung zwischen Löhstraße und Wallstraße.

4.9 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Gebietes ist durch die zentralen Leitungsnetze der Stadt Mülheim a.d. Ruhr gesichert. Durch den Bau der Stadtbahn, die Absenkung der Eppinghofer Straße und den Neubau der Straße "Am Löwenhof" werden jedoch umfangreiche Netzbauten und Neuverlegungen erforderlich.

Die unter der Richtfunkstrecke maximal zulässige Bauhöhe wird im Bereich des Bebauungsplanes nicht erreicht.

Die im Bauschutzbereich des Flughafens Essen/Mülheim maximal zulässige Bauhöhe wird im Bereich des Bebauungsplanes nicht überschritten.

5.0 Anregungen und Bedenken

Die von den Bürgern während der Bürgerbeteiligung und öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan "Bahnstraße - Nord/Eppinghofer Straße - Innenstadt 1 d" vorgetragene Bedenken und Anregungen haben nicht zu einer Veränderung der Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes geführt. Der erhaltenswerte Charakter des Ortsbildes macht es notwendig, die Wohn- und Geschäftsbebauung der Bahnstraße auf dem alten Stadtgrundriß festzusetzen. Die für das Erscheinungsbild dieses Straßenzuges wesentlichen Merkmale werden deshalb durch gesonderte gestalterische Festsetzungen gesichert. Durch Nutzungseinschränkungen wird die vorhandene Mischnutzung von Wohnungen und Räumen für freiberuflich Tätige in der Bahnstraße geschützt und durch textliche Festsetzung gesichert, daß die gewerbliche Nutzung in diesem Bereich nicht überwiegt. Durch das 1977 vom Rat der Stadt Mülheim a.d. Ruhr beschlossene Netz A 3 der ergänzenden Untersuchung zum Generalverkehrsplan sind die Bahnstraße und die Eppinghofer Straße in die verkehrliche Erschließung der Innenstadt einbezogen.

Auf die Absenkung der Eppinghofer Straße und ihre Überdeckung mit einer Fußgängerplatte kann nicht verzichtet werden, weil eine Anbindung der Fußgängerbereiche der Innenstadt an das City-Center und den Fußgängerbereich der Bahnstraße für notwendig gehalten wird.

Die Bahnstraße hat in dem geplanten Verkehrsnetz für den Bereich der Innenstadt zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Eppinghofer Straße eine wichtige Erschließungs- und Sammelfunktion, die nicht entfallen oder vom Tourainer Ring übernommen werden kann, so wie dies von einigen Bürgern in der Bürgerbeteiligung und während der Auslegung vorgeschlagen worden ist.

Durch die Absenkung der Eppinghofer Straße wird daher die Verlegung der bisherigen Einmündung und der Bau der Straße "Am Löwenhof" hinter den Häusern der Bahnstraße notwendig, wodurch sich die Immissionen auf der Rückseite dieser Häuser erhöhen.

Den in der Bürgerbeteiligung und öffentlichen Auslegung von einigen Bürgern hierzu vorgetragene Einwände konnte nicht gefolgt werden.

Die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen sowie die Ausbildung eines Fußgängerbereiches für den nordöstlichen Bereich der Bahnstraße führen für die dort lebenden Menschen noch zu vertretbaren Wohnverhältnissen. Dem Vorschlag der Bürger, auch die Wallstraße (Viktoriastraße) bis zur Bahnstraße in die Fußgängerzone mit einzubeziehen, wurde nicht gefolgt, weil über diese Straßen die Tiefgarage am Viktoriaplatz und weitere Parkplätze und Großgaragen angefahren werden müssen.

Die gegen den vorzeitigen Abbruch der Häuser Bahnstraße 7 und 9 sowie den geplanten Abbruch des Hauses Bahnstraße 32 vorgebrachten Einwände sind gegenstandslos, weil der Landeskonservator im Planfeststellungsverfahren zum Stadtbahnbau Baulos 8 seine Bedenken zum Abriß der Häuser gegenüber den höherrangigen Belangen des Verkehrs zurückgestellt hat und vom Regierungspräsidenten in Düsseldorf die Genehmigung zum Abbruch der Häuser erteilt worden ist.

Der von den Bürgern vorgetragene Wunsch, das Gebäude des ehemaligen Löwenhofes als Jugendfreizeitheim zu erhalten, wurde nicht berücksichtigt, weil nach dem Sozial-Entwicklungsplan der Stadt Mülheim a.d. Ruhr vom April 1980 kein Bedarf in diesem Bereich der Innenstadt besteht und weil das Gebäude in die geplante Verkehrsfläche der Eppinghofer Straße hineinragt. Das Gebäude wurde inzwischen niedergelegt.

Die während der Auslegung vorgetragenen Anregungen und Hinweise der Deutschen Bundesbahn wurden in die Begründung aufgenommen.

Die nachrichtliche Übernahme der Festsetzung für die Stadtbahn auf den Grundstücken Löhstraße 28 bis Bahnstraße 34 wurde gelöscht und durch einen Hinweis in der Begründung ersetzt.

6.0 Gestaltung

Die Festsetzungen zur Gestaltung sind erforderlich, um den Charakter des Stadtbildes in der Bahnstraße zu wahren und um die harmonische und geordnete Einfügung von Neubauten in das Straßenbild sicherzustellen.

Durch den Bau der Straße "Am Löwenhof" bilden die Rückfronten der Häuser an der Bahnstraße den städtebaulichen Abschluß der südlich des Bundesbahndammes gelegenen Bebauung. Aus diesem Grunde sind die Fassaden in gleicher Weise wie die zur Bahnstraße gelegenen Fassaden sorgfältig zu gestalten.

Der Ausschluß bestimmter Materialien für Fassadenverkleidungen sichert den Charakter der vorhandenen erhaltenswerten Fassaden und Gebäude und wirkt bei Neubauten auf eine angleichende Gestaltung hin.

Die in der Bahnstraße und Löhstraße festgesetzten Dachneigungen ermöglichen den Erhalt der vorhandenen Gebäude und den Anschluß von neuen Gebäuden an vorhandene Gebäude.

Der Gebäudekomplex Bahnstraße 27 ff. ergänzt die vorhandene Bebauung an der Nordseite der Bahnstraße und bildet zur Eppinghofer Straße hin den Abschluß des erhaltenswerten Bereiches der Bahnstraße. Gegenüber dem Verknüpfungspunkt und der Bebauung am Hans-Böckler-Platz ist dieses Gebäude deshalb ein städtebaulich wichtiger Punkt, der mit Sorgfalt geplant und gestaltet werden muß.

Die Festsetzung einer stark vertikal gegliederten Fassade macht die räumliche Zusammengehörigkeit zu der gegenüberliegenden Bebauung an der Bahnstraße deutlich und trägt damit zur Sicherstellung des Ortsbildes bei.

Balkone und Loggien werden an der Bahnstraße und Löhstraße nur an den Rückseiten der Gebäude zugelassen, weil die Gestaltung der vorhandenen Gebäude im Straßenraum keine Balkone und Loggien aufweist.

Der zweigeschossige Geschäftsbau an der Eppinghofer Straße wird vertikal gegliedert, um lange Fassadenflächen zu vermeiden und um einen gestalterischen Bezug zu der Bebauung an der Ecke Bahnstraße und Eppinghofer Straße herzustellen.

Abweichend von den Dachformen im Plangebiet erhält das Gebäude ein entsprechend der Fassadengliederung aufgeteiltes und gestaltetes flaches Dach, um die Baumasse an dieser Stelle niedriger zu halten.

Soweit Festsetzungen nach § 103 BauO NW nicht im Bebauungsplan getroffen werden können, nämlich über die Zulässigkeit geringerer Abstandflächen, trifft eine besondere Satzung ergänzende Regelungen.

7.0 Grundsätze für soziale Maßnahmen

Im Zuge des Ausbaus der Verkehrsflächen zum Straßenverkehr und für die Stadtbahn muß für die Dauer der Bauzeit mit längerfristigen Beeinträchtigungen und Störungen für die im Plangebiet lebenden Menschen gerechnet werden. Durch den Bau der Stadtbahn wurde und wird der Abriß der Häuser Bahnstraße 7, 9 und 32 notwendig. Zur Wahrung der Vermögensrechte und sozialen Belange der Betroffenen sind Regelungen im Planfeststellungs- und Umlegungsverfahren getroffen worden.

Bis auf die in der Begründung genannten ^{negativen} Veränderungen hinsichtlich der Immissionswerte sind sonstige nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet wohnenden und arbeitenden Menschen im Sinne des § 13 a Abs. 1 BBauG zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu erkennen.

Soweit erforderlich, wird von den im 4. und 5. Teil des Bundesbaugesetzes (BBauG) aufgeführten Maßnahmen der Umlegung, Grenzregelung und Enteignung Gebrauch gemacht.

8.0 Kosten

Die der Stadt aus den alsbald zu verwirklichenden Maßnahmen entstehenden Kosten sind überschläglich ermittelt worden.

1. Tieferlegung der Eppinghofer Straße (Gesamtmaßnahme), Erweiterung der Fußgängerzone und Erweiterung der Tiefgarage Schloßstraße nach dem Kostenschlag I v. März 81	27.000.000,-- DM
2. Fußweg Löhstraße, Freilegung	180.000,-- DM
3. Ausbau	30.000,-- DM
Gesamtkosten	<u>27.210.000,-- DM</u>

Die Maßnahmen sollen durch Sanierungsmittel, Landeszuschüsse und städtische Eigenmittel finanziert werden.

