

Bebauungsplan

"Duisburger Straße / Ergänzungsflächen HRW – M 1"

Stadtbezirk: III

Gemarkung: Speldorf

Darlegungstext

Verfahrensstand: Aufstellung gemäß § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.
m. § 13a BauGB

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----------|
| I. DAS PLANGEBIET | 3 |
| 1. RÄUMLICHE UND STRUKTURELLE SITUATION | 3 |
| 2. BISHERIGE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG..... | 4 |
| II. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION | 4 |
| 1. REGIONALER FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (RFNP) | 4 |
| 2. TRINKWASSERSCHUTZZONEN..... | 4 |
| III. ZIELE UND ZWECKE DER BAULEITPLANUNG | 5 |
| 1. ERFORDERNIS DER PLANUNG..... | 5 |
| 2. ANLASS DER PLANUNG..... | 5 |
| 3. ZIELE DES BEBAUUNGSPLANES..... | 5 |
| 4. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES | 6 |
| 5. ALTERNATIVEN..... | 6 |
| IV. DARLEGUNG DER UMWELTBELANGE | 7 |
| 1. VERKEHR UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR..... | 7 |
| 2. NIEDERSCHLAGSWASSER | 7 |
| 3. KLIMAANALYSE | 7 |
| 4. NATUR UND LANDSCHAFT | 8 |
| 5. IMMISSIONSSCHUTZ | 8 |
| 6. ALTLASTEN..... | 8 |
| 7. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG..... | 8 |

I. Das Plangebiet

1. Räumliche und strukturelle Situation

Das insgesamt ca. 0,9 ha große Plangebiet liegt auf der linken Ruhrseite im Stadtteil Broich. Zwischen Duisburger Straße und der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn gelegen, erstreckt es sich in Ost-/ Westrichtung von der Bahnunterführung an der Grenze zu Speldorf, bis zum Gelände der Hochschule Ruhr West (HRW) im Westen. Das Plangebiet umfasst die Flurstücke Gemarkung Speldorf, Flur 21, Flurstücke 490, 491, 554, 557, 562 (teilweise) und 592. Nördlich bildet die ehemalige Bahntrasse der Rheinischen Bahn die Grenze des Gebietes.

Das Plangebiet besteht aus brachliegenden ehemaligen Bahnflächen und einer bislang gewerblich genutzten Teilfläche an der Duisburger Straße.

Verkehrlich, versorgungstechnisch und infrastrukturell ist der Bereich gut erschlossen. In der näheren Umgebung befindet sich das Stadtteilzentrum Prinzeß-Luise-Straße (Broich) bzw. die „Neue Mitte Broich“. Hier sind neben einem Lebensmittelmarkt, Bäckerei, Apotheke, auch eine Postagentur, einige Ärzte und weitere Dienstleistungsanbieter vorhanden. Entlang der Duisburger Straße befinden sich weitere Läden. Hinter der Bahnunterführung beginnt das Stadtteilzentrum Duisburger Straße (Speldorf) mit entsprechenden Versorgungseinrichtungen. Auch die Mülheimer Innenstadt liegt nur ca. 1,5 Kilometer entfernt auf der anderen Ruhrseite und ist über die Schlossbrücke gut zu erreichen.

Das Plangebiet wird über die Duisburger Straße erschlossen. Hierüber bestehen auch gute Anbindungen an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz. Ebenfalls als gut kann die Anbindung bzw. Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beschrieben werden. Eine Haltestelle der Straßenbahnlinie 901 (Haltestelle Kolkmann) befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet.

Übersichtsplan: Lage des Plangebietes



2. Bisherige städtebauliche Entwicklung

Der Planbereich wurzelt in einer aus stadtgeschichtlicher Sicht wichtigen verkehrstechnischen Entwicklungsphase des 19. Jahrhunderts. Ausschlaggebend war die Trassenführung der Rheinischen Eisenbahn zwischen Speldorf und Eppinghofen ab 1874, die das Plangebiet im Norden begrenzt, ergänzt durch die weiter östlich kreuzende Linie der sog. Ruhrtalbahn zwischen Styrum und Kettwig. Auf dieser Grundlage entwickelte sich ein großes, durch technische Bauten bestimmtes Areal - größer noch als das Plangebiet-, das zum einen mit den Eisenbahnwerkstätten die größte Lokfabrikation des Ruhrgebiets, zum anderen umfangreiche Bahnbetriebsanlagen der Bahnhöfe Speldorf und Broich mit Lokschuppen, Güterbahnhöfen, Stellwerken, Wasserturm usw. umfasste. Auch eingefügte oder benachbarte Verwaltungs- und Wohnsiedlungsbauten verdanken ihre Existenz den Bahneinrichtungen. Die Impulswirkung auf die gesamte Entwicklung Mülheims war beträchtlich; nicht nur im Hinblick auf die Schaffung vieler neuer Arbeitsplätze, sondern auch für den Wohnungsbau und für die Industrie (z.B. Stahlindustrie, Maschinenbau, aber auch Lederindustrie). Nachdem der Bahnverkehr weitgehend eingestellt wurde und die Bahnflächen brachgefallen waren, führt nun östlich des Plangebiets die Entwicklung der Hochschule Ruhr-West (HRW) dazu, dass die gesamtstädtische Bedeutung - diesmal auf andere Weise - des Stadtteils Broich wieder zunimmt. Das Plangebiet lag einige Jahre im Schatten dieser Entwicklung. Nun ergibt sich die Chance, auch diesen Bereich neben der Hochschule hochwertig zu entwickeln.

II. Planungsrechtliche Situation

1. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)

Im Regionalen Flächennutzungsplan zieht sich im Bereich des Plangebietes ein Grünstreifen entlang der Rheinischen Bahnstrecke sowie werden gewerbliche Baufläche dargestellt. Südlich der Duisburger Straße, außerhalb des Plangebietes, sind Wohnbauflächen dargestellt, nördlich der Bahnstrecke, ebenfalls außerhalb des Plangebietes, gemischte Bauflächen.

2. Trinkwasserschutzzonen

Die Flächen liegen in der weiteren Schutzzone 3b, die der Trinkwasserschutzgebietsverordnung des Wasserwerks Styrum unterliegen.

III. Ziele und Zwecke der Bauleitplanung

1. Erfordernis der Planung

Der Güterverkehr auf der Rheinischen Bahnstrecke wurde vor einigen Jahren weitgehend eingestellt. Die nicht mehr benötigten Flächen der Bahnanlagen wurden von der Bahn AG zwischenzeitlich veräußert und entwidmet. Somit besteht das Erfordernis, diese Flächen, die damit in die gemeindliche Planungshoheit zurückgefallen sind, einer städtebaulichen Ordnung zu zuführen.

Zurzeit wird östlich im Anschluss an das Gelände die Hochschule Ruhr West (HRW) errichtet. In diesem Zusammenhang wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das schwerpunktmäßig die Stadtteile Broich und Speldorf einschließt. Eine Neubebauung im Plangebiet soll zu diesem Vorhaben bzw. zu der städtebaulichen Konzeption des Masterplans passen.

Im Bereich neben der Bahntrasse soll ein interkommunaler Radweg des Regionalverbandes Ruhr (RVR) angelegt werden. Die Wegeverbindung erstreckt sich von dem Essener GRUGA-Gelände bis zum Freizeitpark „Wedau“ und zum Rhein in Duisburg. Die im Plangebiet dargestellte Grünwegeverbindung soll zur Realisierung der Planungen des RVR beitragen. Im Planverfahren sollen die erforderlichen Flächen und der Übergangsbereich zwischen Fuß- und Radweg und der Bebauung planerisch gesichert werden.

2. Anlass der Planung

Im Zusammenhang mit der benachbarten Hochschulansiedlung wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept („Masterplan“) erarbeitet, das die Entwicklung eines Korridors zwischen Innenstadt und dem Stadtteil Speldorf beschreibt. In diesem Konzept ist dem Plangebiet die Rolle einer Erweiterungsfläche bzw. einer Fläche für hochschulaffine Nutzungen zugewiesen. Zudem soll am westlichen Ende der Straßenachse der Duisburger Straße (vor dem Abknicken in die Bahnunterführung) eine städtebauliche Dominante und damit ein gestalterischer Abschlusspunkt entstehen. Die vorliegende Bauvoranfrage entspricht nicht den städtebaulichen Zielvorstellungen, die in dem Konzept formuliert wurden. Mit dem Bebauungsplan soll eine Bebauung ermöglicht werden, die sich in das Konzept einfügt.

3. Ziele des Bebauungsplanes

Mit dem Bebauungsplan „Duisburger Straße – M1“ sollen folgende Ziele verfolgt werden:

- Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage für die Entwicklung der Fläche zwischen Duisburger Straße und Rheinischer Bahnstrecke im Anschluss an das Hochschulgelände
- Planungsrechtliche Sicherung der Freihaltezone für den Umschluss der Duisburger Straße in gerader Verlängerung zwischen Broich und Speldorf
- Planungsrechtliche Sicherung der interkommunalen Radwegeverbindung zwischen Duisburg und Essen entlang der Rheinischen Bahnstrecke mit begleitenden Grünflächen

4. Inhalte des Bebauungsplanes

Bauliche Nutzung

Das Gelände soll für hochschulaffine Nutzungen zur Verfügung stehen. Dies sind z.B. studentisches Wohnen, Büros für spin-off's oder An-Institute, Läden (z.B. Copy-Shop) und Gastronomie. Dazu soll ein Mischgebiet festgesetzt werden. Weitere Festsetzungen sollen die Anordnung und Höhe der Gebäude regeln.

Öffentliche Verkehrsflächen

Das Gelände selbst ist von der Duisburger Straße aus erschlossen. Die Freihaltezone für den Umschluss der Duisburger Straße soll als öffentliche Verkehrsfläche gesichert werden.

Interkommunaler Fuß- und Radweg

Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze soll auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn ein interkommunaler Fuß- und Radweg mit begleitenden Grünflächen entstehen. Auf örtlicher Ebene soll durch den Fuß- und Radweg eine Verbindung von der Innenstadt/Hauptbahnhof über das MÜGA-Gelände nach Broich-Speldorf geschaffen werden. Diese Mülheimer Grünwegeverbindung ist Teil der regionalen Planung einer Verbindung vom GRUGA-Gelände in Essen zum Freizeitpark „Wedau“ und zum Rhein in Duisburg.

Von der Duisburger Straße aus soll ein direkter Anschluss zum Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Gleistrasse erfolgen.

5. Alternativen

Unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung und der bisherigen Nutzungen im Plangebiet wurde in der Vergangenheit städtebaulich die Entwicklung eines Gewerbegebietes an der Duisburger Straße verfolgt. Vor dem Hintergrund der Hochschulentwicklung bieten ergänzende hochschulaffine Nutzungen wie studentisches

Wohnen, Büros, Läden und Gastronomie nun jedoch bessere Chancen für die Entwicklung des Stadtteils Broich zu einem Hochschulviertel.

IV. Darlegung der Umweltbelange

1. Verkehr und technische Infrastruktur

Aus verkehrlicher Sicht wird es durch die Entwicklung des Plangebiets zu einer vertretbaren Mehrbelastung der Duisburger Straße kommen. Im Laufe des Bebauungsplanverfahrens werden hierzu entsprechende Untersuchungen durchgeführt.

2. Niederschlagswasser

Der oberste Bodenhorizont im Plangebiet ist aufgefüllt. Die Mächtigkeit dieser inhomogenen Auffüllung ist sehr unterschiedlich. Ob Niederschlagswasser versickert werden kann, wird im Planverfahren geprüft.

3. Klimaaanalyse

Die Klimaaanalyse der Stadt Mülheim an der Ruhr aus dem Jahre 2003 enthält für das Plangebiet die Planungshinweise „Gewerbe und Industrieklima“ und „Bahnanlagen“.

Gewerbe- und Industrieklima:

Diese Gebiete sind durch starke Emissionen, Lärm und Staubbelastungen charakterisiert. Erforderlich sind:

- Freihalten von Belüftungsbahnen
- Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen, großräumiger Lager- bzw. Parkplätze
- Immissionsschutzpflanzungen, insbesondere im Übergangsbereich zu angrenzenden Wohnnutzungen
- Aufbau von Gehölz- und Baumreihen an Straßen und Grundstücksgrenzen
- Emissionen und Verkehr reduzieren

Bahnanlagen:

- Große Tag-/ Nachtunterschiede bei den Oberflächentemperaturen
- die geringe Rauigkeit begünstigt den Luftaustausch

4. Natur und Landschaft

Bei dem Plangebiet handelt es sich um bis zum Jahre 2006 planfestgestelltes Bahnbetriebsgelände. Das Plangebiet ist zu einem hohen Anteil bereits vollständig versiegelt bzw. Brachfläche, die zuletzt als Baustelleneinrichtungsfläche und für Kanalbauarbeiten in Anspruch genommen wurde. Da das Verfahren gem. § 13a BauGB durchgeführt werden soll, ist ein Ausgleich nicht erforderlich.

5. Immissionsschutz

Ob Lärmschutz für Wohnbebauung notwendig ist, wird im Verfahren geprüft.

6. Altlasten

Zur Altlastensituation auf den Flächen sind ergänzend zu den bereits im Zuge des Kanalbaus und des Planverfahrens „Hochschule Ruhr-West – M 9“ Untersuchungen durchzuführen.

7. Auswirkungen der Planung

Das Plangebiet wurde immer schon gewerblich/industriell bzw. für Bahnzwecke genutzt, zuletzt durch die Fa. Stangier (Holzbau, Tischlerei). Durch die Umsetzung der Planung ist nicht mit einer Verschlechterung der Wohnqualität der angrenzenden Wohnbebauung zu rechnen. Mit der Schaffung einer Grünwegeverbindung auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn wird der Freizeitwert in den Stadtteilen Broich und Speldorf erhöht.