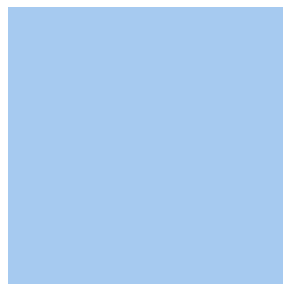
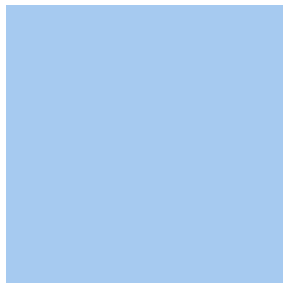


Stadt Mülheim an der Ruhr

Integriertes Innenstadtkonzept

Teil 1 – Analyse –



Stadt Mülheim an der Ruhr
Integriertes Innenstadtkonzept
Teil 1 – Analyse –

Dipl.-Ing. Dominik Geyer

Dipl.-Ing. Verena Heinz, M.Sc.

Dr. Paul G. Jansen

Dipl.- Ing. Sabine Wagener

Dipl.-Geogr. Barbara Zillgen



Stadt- und Regionalplanung

Dr. Jansen GmbH

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Geogr. Ursula Mölders
Stadt- und Regionalplanerin SRL

Dipl.-Ing. Dominik Geyer
Stadtplaner AK NW, Bauassessor
Stadt- und Regionalplaner SRL

Gesellschafter/Seniorpartner:

Dr. Paul G. Jansen

HRB Köln 62236

Neumarkt 49

50667 Köln

Fon 02 21.940 72-0

Fax 02 21.940 72-18

info@stadtplanung-dr-jansen.de

www.stadtplanung-dr-jansen.de



INHALTSÜBERSICHT

1	VORBEMERKUNG	6
2	EINLEITUNG	10
3	MÜLHEIM AN DER RUHR 2025 – SECHS VISIONEN	20
4	DER UNTERSUCHUNGSRAUM	26
5	PLANUNGSGRUNDLAGEN	46
6	STADTBILD UND STADTSTRUKTUR	64
7	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND WOHNEN	84
8	ARBEIT UND WIRTSCHAFT	100
9	SOZIALES	114
10	HANDLUNGSFELDER	122
11	ABGRENZUNG DES STADTUMBAUGEBIETS	132
12	AUSBLICK	136
13	ANHANG UND VERZEICHNISSE	142



INHALTSVERZEICHNIS

1	VORBEMERKUNG	6
2	EINLEITUNG	10
2.1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	10
2.2	Leitfragen	12
2.3	Aufbau des Konzepts	12
2.4	Mülheim an der Ruhr – ein kurzer Steckbrief	15
2.5	Städtebauförderung	16
3	MÜLHEIM AN DER RUHR 2025 – SECHS VISIONEN	20
3.1	Vision 1: Mülheim an der Ruhr – die konzentrierte Stadt	20
3.2	Vision 2: Mülheim an der Ruhr – zurück an der Ruhr	21
3.3	Vision 3: Mülheim an der Ruhr – die Erlebnis- und Einkaufsstadt	22
3.4	Vision 4: Mülheim an der Ruhr– die Stadt der kurzen Wege	22
3.5	Vision 5: Mülheim an der Ruhr – die lebenswerte Stadt	23
3.6	Vision 6: Mülheim an der Ruhr – die engagierte Stadt	23
3.7	Die europäische kompakte Stadt	23
4	DER UNTERSUCHUNGSRAUM	26
4.1	Abgrenzung des Untersuchungsraums	26
4.2	Geschichtlicher Rückblick auf die Siedlungsentwicklung	27
4.3	Aktuelle Funktionsverteilung	35
4.4	Verkehrliche Struktur	38
4.5	Resümee	42
5	PLANUNGSGRUNDLAGEN	46
5.1	Überblick	46
5.2	Gesamtstädtische Konzepte	47
5.3	Räumliche Konzepte	52
5.4	Einzelkonzepte	56
5.5	Resümee	61
6	STADTBILD UND STADTSTRUKTUR	64
6.1	Der öffentliche Raum	64
6.2	Park- und Grünanlagen	72
6.3	Brachen/Potenzialflächen	75
6.4	Wegesystem	76
6.5	Resümee stadträumliche Bestandsanalyse	80
7	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND WOHNEN	84
7.1	Demografische Entwicklung	84
7.1.1	Die demografischen Salden	84
7.1.2	Die altersspezifischen Salden	88
7.1.3	Prognoserechnung	89
7.2	Wohnen	90
7.2.1	Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt	90
7.2.2	Wohnen in der Innenstadt heute	94
7.3	Resümee demografische Entwicklung und Wohnen	97



8	ARBEIT UND WIRTSCHAFT	100
8.1	Entwicklungstrends	100
8.2	Arbeitsplatzzentralität	101
8.3	Wirtschaftsfaktor Gewerbe und Dienstleistungen	104
8.4	Wirtschaftsfaktor Einzelhandel in der Innenstadt	105
8.5	Situation des Einzelhandels vor Ort	108
8.6	Resümee Arbeit und Wirtschaft/Einzelhandel	110
9	SOZIALES	114
9.1	Altersstruktur und Migration	115
9.2	Transferleistungsempfänger	117
9.3	Einkommensverteilung	118
9.4	Resümee zur sozialräumlichen Situation	119
9.5	Sozioökonomische Kontextindikatoren und Städtebauförderung	119
10	HANDLUNGSFELDER	122
10.1	Handlungsfeld A – Die konzentrierte Stadt: Von der fragmentierten zur kompakten Stadt	122
10.2	Handlungsfeld B – Zurück an der Ruhr: Die Ruhr planerisch „in die Mitte“ nehmen	124
10.3	Handlungsfeld C – Erlebnis- und Einkaufsstadt: Einzelhandel stärken durch eine attraktive Erlebnisatmosphäre	125
10.4	Handlungsfeld D – Stadt der kurzen Wege: Erreichbarkeit der Innenstadt sichern und Vernetzung optimieren	127
10.5	Handlungsfeld E – Die lebenswerte Stadt: Profilierung der Innenstadt als Wohnstandort	128
10.6	Handlungsfeld F – Die engagierte Stadt: Die Stadtgesellschaft in die Verantwortung nehmen	130
11	ABGRENZUNG DES STADTUMBAUGEBIETS	132
12	AUSBlick	136
12.1	Stadtentwicklung als Prozess	136
12.2	Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe	137
12.3	Lernen aus der Stadtentwicklung	138
13	ANHANG UND VERZEICHNISSE	142



In dem nachfolgenden Text verwenden wir eine geschlechtsneutrale Sprache. Bei der konkreten Ansprache von Personen werden sowohl die weiblichen als auch die männlichen Personen genannt, z. B. „Bewohnerinnen und Bewohner“. Sollte aus Versehen oder aus Gründen der besseren Lesbarkeit an einigen Stellen nur die männliche Form, z. B. „Akteure“ gewählt sein, meinen wir aber immer auch die weiblichen Personen, nämlich die Akteurinnen. Selbstverständlich sind für uns immer Männer und Frauen gleichzeitig, gleichgestellt und chancengleich angesprochen.

Dieses Gutachten unterliegt dem Urheberrecht. Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung des Gutachtens in Teilen oder als Ganzes sind nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt, soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart ist.



VORBEMERKUNG



1 Vorbemerkung

*Ziel des Integrierten
Innenstadtkonzepts*

In der Stadt Mülheim an der Ruhr wurden in den letzten Jahren viele Projekte und Modellvorhaben zur Revitalisierung der Innenstadt initiiert und umgesetzt. Mit dem Integrierten Innenstadtkonzept wird das Ziel verfolgt, der weiteren Innenstadtentwicklung einen langfristigen „Fahrplan“ zu geben.

*Die kompakte europäische
Stadt als Maßgabe ...*

Der Stadtentwicklungsprozess in Mülheim an der Ruhr orientiert sich an den Leitlinien der Leipzig Charta, in der sehr hohe Maßstäbe an Beteiligungsformen, Integration, Nutzungsmischung und Stadtgestalt gestellt werden. Die „kompakte europäische Stadt“ ist in diesem Rahmen das übergeordnete Leitbild und Ziel.¹

*... ist für Mülheim eine
besondere Herausforderung.*

Für eine Stadt wie Mülheim an der Ruhr bedeutet dies eine besondere Herausforderung: Nach verheerenden Kriegszerstörungen war in den 50er- bis 70er-Jahren der Wiederaufbau dominiert von den Vorstellungen einer verkehrsgerechten Stadt. Der motorisierte Verkehr wurde durch eigene Wege weitgehend separiert und das Konzept der gemischten und angebauten Struktur vielfach aufgegeben. Der City-Ring-Nord mit seiner Hochstraße (Tourainer Ring), die ausgebaute Bergstraße und die Nordbrücke (heute Konrad-Adenauer-Brücke) mit ihren Overflies, die Verbreiterung der Schloßstraße (seit 1974 eine Fußgängerzone), der Durchbruch der Leineweberstraße und die Unterbauung weiter Teile der Innenstadt durch Tiefgaragen sind Ergebnis dieser autoorientierten Vorstellung von Stadt. Aber auch die vier ca. 70 m hohen Wohnhochhäuser mit dem City-Center (heute Forum Mülheim) direkt am Bahnhof sowie das Rhein-Ruhr-Zentrum (1973 das größte Einkaufszentrum Deutschlands) sind Ausdruck der Planungsvorstellungen der 50er- bis 70er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts.

die Stadt neu denken

Dieses weitgehend umgesetzte Leitbild steht den heutigen Vorstellungen der nutzungsgemischten und kompakten europäischen Stadt diametral gegenüber. Unter diesen Prämissen die durchmischte und kompakte europäische Stadt als Planungsziel zu formulieren, macht deutlich, dass es mit vereinzelt städtebaulichen Maßnahmen in Mülheim an der Ruhr nicht getan ist.

*an vorhandene
Potenziale anknüpfen*

Allerdings gibt es auch eine Vielzahl an positiven Anknüpfungspunkten: Ein weitgehend intakter Altstadtbereich, zahlreiche prominente und historische Bauwerke wie das Rathaus, die alte Post (heute Kunstmuseum), die Stadthalle oder das Schloss Broich sowie der im Rahmen der Landesgartenschau gestaltete MüGa-Park. Diese Attraktionen verleihen der Mülheimer Innenstadt einen einzigartigen Charakter.

¹ Die Einhaltung der in der Leipzig-Charta beschlossenen Ziele und Grundsätze ist eine wichtige Voraussetzung für die Städtebauförderung und insoweit eine bindende Grundhaltung städtebaulicher Entwicklungskonzepte (vgl. Anhang).

Das herausragende Merkmal und Potenzial für die künftige Entwicklung der Innenstadt ist allerdings die direkte Lage an der Ruhr. Hier knüpft das aktuelle Kernprojekt der Innenstadtentwicklung Ruhrbania an: Die umfassende städtebauliche Entwicklung des rechten Ruhrufers im zentralen Innenstadtbereich. Gemäß dem Leitsatz „Wohnen, Arbeiten und Erleben am Wasser“ werden die Ruhrpromenade zu einem durchgängigen, attraktiven und öffentlichen Raum mit Stadthafen umgestaltet und neue, hochwertige Wohn- und Arbeitsstandorte entlang der Ruhrfront geschaffen. Grundlage für die derzeitige Vermarktungs- und Realisierungsphase ist der Siegerentwurf eines städtebaulichen Wettbewerbs. Mit dieser umfassenden Erneuerungsmaßnahme wird nicht nur der Grundstein für eine Revitalisierung der Innenstadt gelegt, vielmehr auch das Image des Wohnstandorts insgesamt verbessert und ein neues Lebensgefühl vermittelt.

Chancen der Innenstadtentwicklung

Für die Innenstadtentwicklung ist die Zukunft der leer stehenden Kaufhof-Immobilie am westlichen Ende der Schloßstraße wichtig. Dieser Straßenzug war in der Nachkriegszeit als knapp 20 m breite zentrale Achse und Hauptgeschäftsstraße mit großem und repräsentativem Charakter angelegt worden. Das Mülheimer Geschäftslagensystem baute bis zur Schließung des Kaufhofs auf dem sogenannten „Knochenprinzip“ auf. Die Ankerpunkte der Schloßstraße bilden im Osten das heutige Forum (ehem. City-Center) einschließlich Hauptbahnhof und im Westen der Kaufhof-Komplex. Mit der Schließung der Kaufhof-Immobilie im Jahre 2010 und den bis dato vergeblichen Versuchen, eine tragfähige und langfristige Nachnutzung zu finden, ist die einstige Wirkung des „Knochens“ verloren gegangen. Die Aufgabe der Kaufhausnutzung war Auslöser einer veränderten Frequentierung der Schloßstraße mit der Folge zunehmender Leerstände am westlichen Ende. Wichtige Wegeketten und Verknüpfungen gehen verloren.

die leerstehende Kaufhof-Immobilie

Mit dieser Situation steht im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Innenstadtkonzepts die Funktionalität der gesamten Innenstadt auf dem Prüfstand. Es gilt, die städtebauliche Struktur der Einzelhandelslagen neu zu überdenken. Dabei ist zu beachten, dass die Kaufhof-Immobilie nicht allein im Hinblick auf die Orientierung zur Schloßstraße eine Schlüsselfunktion innehat. Aufgrund der Lage zwischen dem zentralen Einkaufsbereich und dem Gelände von Ruhrbania mit dem neuen Hafenbecken dient die Liegenschaft auch als „Scharnier“ zwischen Fußgängerzone und Ruhrpromenade. Es besteht an diesem Standort die einmalige Chance, die Ruhr direkt in die Stadtstruktur einzubinden und eine attraktive Vernetzung der Hauptfußgängerzone mit der Ruhr zu erreichen. Damit wird auch deutlich gemacht, dass die zentrale Innenstadt nicht (mehr) nur eine Haupteinkaufsfunktion übernimmt, vielmehr können zunehmend die Funktionen Freizeit und Erlebnis am Wasser in den Mittelpunkt innerstädtischer Aktionen rücken.

Funktion der Innenstadt steht auf dem Prüfstand

Ein drittes wichtiges Projekt ist der Umgang mit den stark dominierenden Verkehrsbauten. Mit dem schon beschlossenen Ziel, einen

Umgang mit den Verkehrsbauten



Großteil der überdimensionierten Hauptverkehrsstrassen zurückzubauen und die Erschließung vom autogerechten Standard auf ein stadtverträgliches Maß zurückzuführen, kann der Innenstadt eine neue Urbanität verliehen werden. Die Überflüsse an der Konrad-Adenauer-Brücke sind bereits zurückgebaut, als nächstes soll der Rückbau der Hochstraße am Tourainer Ring folgen. In Verbindung mit einer neuen Verkehrsorganisation kann mit diesen Maßnahmen erreicht werden, die nördliche Innenstadt als innerstädtischen Wohnort neu zu positionieren.

Mit den drei genannten Schlüsselprojekten verändern sich die Schwerpunkte in der Innenstadt maßgeblich. Es gilt, darauf aufbauend die Stadtgestalt, Wegeverbindungen, Sichtbeziehungen, Stadteingänge und Nutzungen in der gesamten Innenstadt zu überprüfen und neu zu überdenken. Über ein Maßnahmen- und Handlungsprogramm soll der begonnene Prozess verstetigt und die nutzungsgemischte kompakte europäische Stadt tatsächlich Realität werden.

2

EINLEITUNG



2 Einleitung

2.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Innenstadt ist die Entstehungszelle und der Identifikationsort der Stadt Mülheim an der Ruhr. Erster und wichtigster Fokus einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklungsstrategie muss zwingend die Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Innenstadt sein. Sie ist Lebens- und Identifikationsort, mit ihr steht und fällt die gesamte Stadtentwicklung in Mülheim an der Ruhr. Als Dreh- und Angelpunkt des gesellschaftlichen Lebens konzentrieren sich an keinem anderen Ort innerhalb eines Stadtgebiets so viele verschiedene Nutzungen wie in dessen Zentrum. Die Innenstadt ist zugleich ein Ort des Handels, Wohn- und Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraum, Verwaltungssitz, Ort der Kultur, der besonderen Architektur und des Stadtlebens. Als „pulsierendes Herz“ der Stadt findet dort das zentrale öffentliche Leben statt.

Probleme der Innenstadt

Das Bild einer lebendigen Innenstadt ist in Mülheim an der Ruhr zunehmend in Gefahr. Eine rückläufige Frequentierung der zentralen Einkaufslagen, Leerstände in der Schloß- und Leineweberstraße, eine teilweise unzureichende Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums sowie eine Vielzahl an sanierungsbedürftigen Gebäuden sind offensichtliche Probleme in der Mülheimer Innenstadt.

Durch ein verändertes Einkaufsverhalten, die fehlende Anziehungskraft der Geschäfte, die wachsende Handelskonkurrenz in den Nachbarstädten und die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels rings um die Innenstadt gerät der Mülheimer Einzelhandel unter Druck. Der allgemeine Qualitätsverlust im Handelsbesatz und die schwindende Vielfalt des Einzelhandels befördern eine Abwärtsspirale. Eine wesentliche Verstärkung dieser Negativentwicklung erfuhr die Innenstadt durch die Schließung der Kaufhof-Filiale am südlichen Ende der Schloßstraße im Mai 2010. Nach Leerzug dieser Schlüsselimmobilie im Mülheimer Einzelhandelslagensystem mehrten sich die Mindernutzungen bzw. Leerstände in den angrenzenden Handelslagen.

Die Lebendigkeit einer Innenstadt wird auch durch die Wohnfunktion geprägt. In der Bevölkerung wird die Mülheimer Innenstadt jedoch nicht als attraktiver Wohn- und Lebensraum wahrgenommen. Der Modernisierungs- und Sanierungsstau eines Großteils der Wohngebäude, das partiell unattraktive Wohnumfeld und ein einseitiges Wohnungsangebot wirken sich nachteilig auf das Image der Innenstadt als Wohnstandort aus.²

² vgl. auch: InWIS - „Handlungskonzept Wohnen, Stadt Mülheim an der Ruhr“; Bochum, Februar 2012; S. 56

In Zeiten des Klimawandels ist es darüber hinaus dringend geboten, sich mit Strategien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung auseinanderzusetzen. Maßnahmen und Strategien sind grundlegend in Einklang mit klimarelevanten Erfordernissen zu bringen.

Klimaschutz als Zukunftsaufgabe

Mit der Entwicklung der Ruhrpromenade, der Umsetzung der neuen Verkehrsführung „Alleenring“ bzw. dem Rückbau der Hochstraße und den Overflies sowie dem Bahnhofsvorplatz werden in der Mülheimer Innenstadt bereits heute wichtige Impulse einer Stadterneuerung und der Grundstein für eine Revitalisierung des Zentrums gelegt. Neben den drei Großprojekten wurden bereits verschiedene investive Maßnahmen wie die Begrünung der Schloßstraße oder die Neugestaltung der Tiefgaragenabgänge mit dem Ziel der Attraktivierung der Innenstadt umgesetzt.

Impulse der Innenstadtentwicklung

Trotz dieser Impulse sind zunehmende städtebauliche Funktionsverluste erkennbar. Die Stadt Mülheim an der Ruhr beabsichtigt, das Innenstadtbaugebiet als Stadtumbaugebiet im Sinne des § 171b Baugesetzbuch zu beschließen und einen Antrag auf Gewährung von Städtebaufördermitteln des Programms Stadtumbau West zu stellen, um gemäß dem Ziel des Bund-/Länderprogramms Stadtumbau West die städtebaulichen Strukturen an die heutigen und zukünftigen Erfordernisse von Bevölkerung und Wirtschaft anzupassen.

Stadtumbaugebiet

Grundlage für den Beschluss des Stadtumbaugebiets ist die Erstellung eines Integrierten Handlungskonzepts, das umfassende und richtungsweisende Maßnahmen festlegt.

Basierend auf den heutigen städtebaulichen und sozioökonomischen Strukturen und dem demografischen Wandel werden die Anpassungs- und Entwicklungsstrategien für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung und eine bessere Positionierung der Innenstadt aufgezeigt. Im Rahmen eines interaktiven Prozesses zwischen den einzelnen Fachressorts der Verwaltung, Bürger- und Akteursschaft sowie der kommunalen Politik wurden Entwicklungsziele diskutiert und abgestimmt.

*„Fahrplan“ für die
Innenstadtentwicklung*

Um dem integrierten Anspruch des Innenstadtkonzepts gerecht zu werden, sind alle innenstadtrelevanten Themenfelder sowohl analytisch als auch konzeptionell enthalten. Der Fokus des Integrierten Innenstadtkonzepts liegt dabei auf der Umsetzung eines stadträumlichen Leitbilds in konkrete Projekte und Maßnahmen. Übergeordnetes Ziel ist die Optimierung der Stadtstrukturen und des Stadtbilds sowie die Stabilisierung einer ausgewogenen Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Freizeit, Wohnen und Arbeiten.

Das vorliegende Dokument umfasst zunächst den analytischen Teil des Innenstadtkonzepts einschließlich der Entwicklungsziele. In einem zweiten Bericht werden konkrete Konzepte und Maßnahmen benannt.



2.2 Leitfragen

Mit dem Integrierten Innenstadtkonzept wird ein Leitfaden für die Entwicklung der Mülheimer Innenstadt für die nächsten 15 Jahre erstellt. Die vorliegende Analyse und das darauf aufbauende Konzept sind das Ergebnis einer intensiven Auseinandersetzung mit den stadtstrukturellen und sozialintegrativen Gegebenheiten der Stadt, der Entwicklung von nachhaltigen Strategien und Perspektiven sowie eines umfassenden Diskussions- und Beratungsprozesses mit der Stadt und den Innenstadt-Akteuren.

Leitfragen

Ausgangspunkt der Erarbeitung des Integrierten Innenstadtkonzepts ist die Definition von Leitfragen, die elementar für eine perspektivische Ausrichtung der Mülheimer Innenstadt sind. Die Fragen orientieren sich dabei an einem „klassischen Dreisprung“: Wo stehen wir, wo wollen wir hin und wie erreichen wir das Ziel. Im Ergebnis des gesamten Integrierten Innenstadtkonzepts werden mit einem Handlungs- und Maßnahmenkonzept konkrete Antworten auf die folgenden prozess- und zielorientierten Leitfragen erarbeitet:

- Welche Stärken, welche Schwächen weist die Mülheimer Innenstadt auf?
- Wo liegen die Bereiche, die stadtstrukturell wichtig und gleichzeitig gestalterisch/funktional unter ihren Möglichkeiten liegen?
- Welche Leitbilder, Entwicklungsstrategien und Maßnahmen können dazu beitragen, dass eine langfristige Perspektive für eine prosperierende Innenstadt realistisch wird – auch unter der Ägide Klimaschutz und Klima-Anpassung?
- Wie kann/soll das zu entwickelnde Handlungs- und Maßnahmenprogramm umgesetzt werden, welche Management-, Kooperations- und Beteiligungsstrukturen mit der Eigentümer- und Bürgerschaft sind erforderlich?

2.3 Aufbau des Konzepts

Der Erarbeitung des Integrierten Innenstadtkonzepts liegen verschiedene, aufeinander aufbauende Arbeitsschritte zugrunde. Die Leistungen umfassen die Formulierung von städtebaulichen Leitbildern (Visionen), die Untersuchung der bestehenden Planungen und Rahmenkonzepte, eine Analyse der stadträumlichen Strukturen, die Darstellung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklungsprozesse in Mülheim an der Ruhr und die Ableitung von Handlungsfeldern. Die Benennung von konkreten Interventionsräumen, kleinräumigen Entwicklungszielen und konkreten Maßnahmen werden in einem zweiten konzeptionellen Teil des Integrierten Innenstadtkonzepts dokumentiert.

Der vorliegende Analyseteil beinhaltet zunächst die folgenden Bausteine, die aufeinander aufbauend in den konzeptionellen Teil des Integrierten Innenstadtkonzepts münden werden:

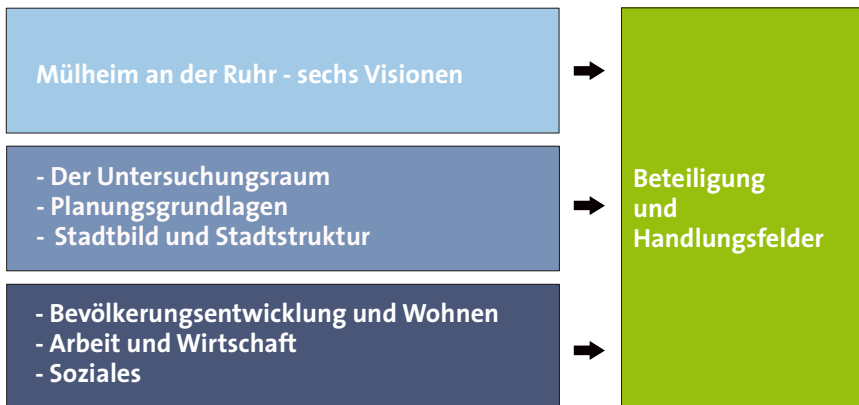


Abbildung 1 Aufbau des Gutachtens

Bevor auf die konkrete Analyse eingegangen wird, soll zunächst deutlich gemacht werden, „wohin die Reise gehen soll“. Dieser Schritt wird bewusst an den Anfang gestellt, um die Analyse von vornherein zielgerichtet eingrenzen zu können. Sechs Visionen zeigen in Form kurzer Szenarien die gesellschaftlichen Herausforderungen in den nächsten 15 Jahren auf und sind damit geeignet, frühzeitig die relevanten Handlungserfordernisse zu kanalisieren. Mit den Visionen wird auch die Leitidee der nutzungsgemischten und kompakten europäischen Stadt für die Mülheimer Innenstadt illustriert.

Mülheim an der Ruhr – sechs Visionen

Im Kapitel zum konkreten Untersuchungsraum wird zunächst die historische Entwicklung thematisiert. Die heutigen Flächennutzungen und die bauhistorische Bedeutung der Innenstadt leiten sich daraus ab. Ebenso wird auf die besonderen Attraktionen der Stadt Mülheim sowie die sozialen Infrastrukturangebote eingegangen. Im Hinblick auf die Zielsetzung einer kompakten und nutzungsgemischten Stadt wird in dem Kapitel auch die Verkehrsfunktion betrachtet. Es wird deutlich gemacht, dass nicht allein die Erreichbarkeit, sondern vielmehr die Stadtverträglichkeit in den Vordergrund verkehrsplanerischer Überlegungen gestellt werden muss. Verkehr dient den Innenstadtfunktionen und dominiert sie nicht.

der Untersuchungsraum

Ausgangspunkt der Analyse ist die kurze Darlegung gesamtstädtischer Planungen und sektoraler Konzepte, deren konzeptionelle Aussagen das Programmgebiet berühren. Die Ziele der bestehenden Planungen, Untersuchungen, Gutachten und Konzepte werden im Ergebnis zu einer Gesamtstrategie gebündelt und geben den Rahmen für die spätere Zielsetzung und Konzeption vor.

Planungsgrundlagen

Der Innenstadtraum wurde im Rahmen mehrerer Begehungen erfasst und die Besonderheiten, Qualitäten und städtebaulichen Mängel fotografisch und kartografisch dokumentiert. Untersucht wurden die Räume, die von ihrer Nutzung und Stadtgestalt als Innenstadtbereich wahrgenommen werden sowie die daran angrenzenden Quartiere. Es wird auf Basis dieser Bestandsaufnahme eine

Stadtbild und Stadtstruktur



Bewertung und Analyse der stadtgestalterischen Qualität vorgenommen. Mit diesem Kapitel ist die städtebaulich-räumliche Analyse abgeschlossen. Darauf aufbauend stellt sich die zentrale Frage, womit die „offenen Stellen“ in der Innenstadt gefüllt werden können, d. h. die Frage nach der Gesellschaft von morgen und ihren Ansprüchen.

*Bevölkerungsentwicklung
und Wohnen*

Entsprechend ist es zwingend erforderlich, einen Fokus auf die demografische Entwicklung zu legen. Der demografische Wandel - kurz umschrieben mit den Worten „weniger, älter, bunter“ - sowie damit einhergehende wohnungsmarktrelevante Veränderungen werden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Innenstadt untersucht. Es wird ermittelt, wo in Zukunft die Bedarfe liegen werden.

Arbeit und Wirtschaft

Entsprechendes gilt für die wirtschaftliche Entwicklung. Sowohl die Rahmenbedingungen als auch die konkrete Situation vor Ort werden analysiert. Ein besonderer Schwerpunkt wird dabei auf die Einzelhandelssituation gelegt. Es werden insbesondere Aussagen zur Zukunftsperspektive des Einzelhandels und des Dienstleistungssektors als relevante Wirtschaftskräfte der Innenstadt getroffen.

Soziales

Die aktuelle Sozialstruktur ist ein maßgeblicher Einflussfaktor für die städtebauliche Ausprägung. Die Themen Altersstruktur, Migration, soziale Transferleistungen und Einkommensverteilung werden im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Innenstadt untersucht.

Handlungsfelder

Basierend auf den Stärken und Schwächen des Untersuchungsraums sowie den stadtentwicklungsrelevanten Rahmenbedingungen (mit besonderem Fokus auf Wohnen und Arbeiten) werden als Gesamtfazit für die Innenstadt erste Handlungsfelder definiert und mit Zielsetzungen versehen. Die Handlungsfelder stellen den Ausgangspunkt für den konzeptionellen zweiten Teil des Integrierten Innenstadtkonzepts dar.

Abgrenzung des Stadtumbaugebiets

Im Ergebnis der Analyse, Ziele (Visionen) und Handlungsfelder wird eine Empfehlung zur konkreten Umgrenzung des Stadtumbaugebiets ausgesprochen. Leitend in der Wahl des Umgriffs waren die Fokussierung auf die zentralen Probleme der Innenstadt sowie der Anspruch, die Stadtumbaumaßnahme zweckmäßig und in einem überschaubaren Zeitrahmen durchführen zu können.

Beteiligung

Die einzelnen Leistungsbausteine wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Stadtentwicklung erarbeitet. Um eine konsensuale Strategie für die Innenstadtentwicklung auf den Weg zu bringen, die gleichermaßen von der Verwaltung, der Innenstadtakeursschaft und der Öffentlichkeit getragen wird, wurde das Innenstadtkonzept in einem zielgerichteten Beteiligungs- und Partizipationsprozess mit allen Beteiligten erstellt.

Es wurden die Ziele, die Analyseergebnisse sowie die Handlungsfelder unterschiedlichen Akteuren sowie Vertretern der politischen Gremien präsentiert und zur Diskussion gestellt. Weiterhin fand ei-

ne formelle Beteiligung gemäß den Vorgaben des Baugesetzbuchs bei der Bürgerschaft, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange statt. Ein Charrette-Verfahren³ mit einem Fokus auf die Kaufhof-Immobilie rundet das Beteiligungsverfahren insgesamt ab.

2.4 Mülheim an der Ruhr – ein kurzer Steckbrief

Die Stadt Mülheim an der Ruhr liegt im westlichen Ruhrgebiet zwischen den Oberzentren Duisburg und Essen sowie nahe der Landeshauptstadt Düsseldorf. Administrativ ist Mülheim an der Ruhr eine kreisfreie Stadt, die zum Regierungsbezirk Düsseldorf im Bundesland Nordrhein-Westfalen gehört. Mit einer derzeitigen Einwohnerzahl von 167.156 Einwohnern zählt Mülheim an der Ruhr zu den kleineren Großstädten des Landes.⁴ Die als Mittelzentrum eingestufte Stadt umfasst ein Gebiet mit einer Gesamtfläche von 91,29 qkm, dessen Ausdehnung 13,4 km in Nord-Süd-Richtung und 10,7 km in West-Ost-Richtung beträgt. Gegliedert in drei Stadtbezirke ergeben sich neun Stadtteile.

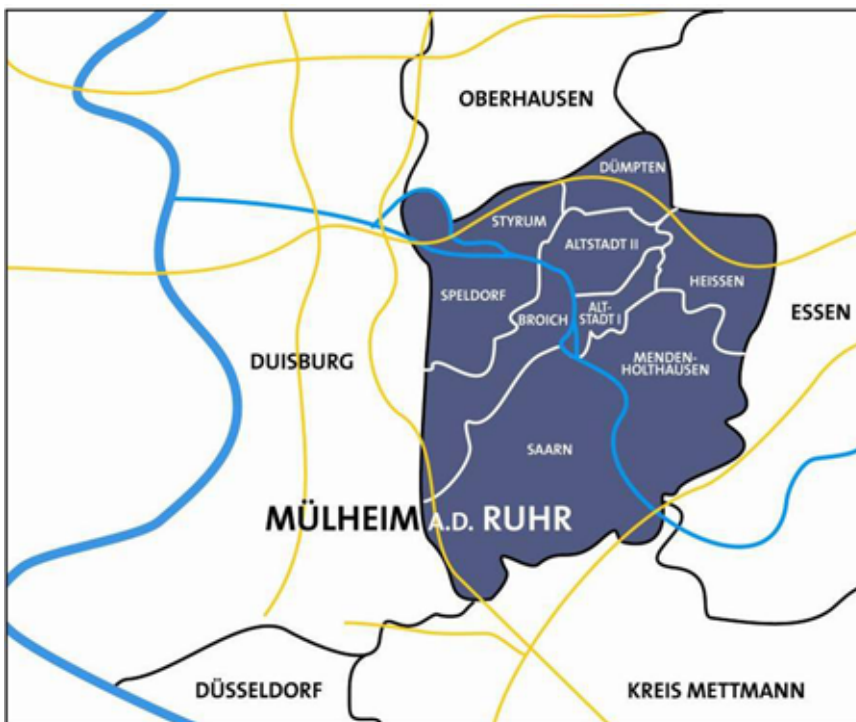


Abbildung 2 Stadtteile in Mülheim an der Ruhr

³ Charrette-Verfahren ist eine Art Perspektiven-Werkstatt, in der kommunale Entscheidungsträger, Wohnungsgesellschaften, Stadtplaner, Unternehmer, Landschaftsarchitekten, Architekten, Verkehrsplaner u. a. Spezialisten mit interessierten Bürgern in einem interdisziplinären Verfahren konkrete Lösungen für die Zukunft der Stadt erarbeiten (vgl. auch: www.charrette.de).

⁴ Quelle: Landesdatenbank; Landesamt Information und Technik NRW, Bevölkerungsbestand am 31. 12. 2011



Zum Bezirk Rechtsruhr-Süd gehören die Stadtteile Altstadt I und Altstadt II sowie Heißen und Menden-Holthausen. Zum Bezirk Rechtsruhr-Nord schließen sich die Stadtteile Styrum und Dümpten zusammen. Der dritte Bezirk, Linksruhr, umfasst die Stadtteile Saarn, Broich und Speldorf.

*Mülheim an der Ruhr –
Stadt am Fluss*

Die zahlreichen Grün- und Waldflächen auf dem Mülheimer Stadtgebiet tragen positiv zum allgemeinen Image einer gehobenen Wohnstadt im Ruhrgebiet bei. Durch die Auen- und Uferbereiche der Ruhr, die sich über eine Länge von 14 Kilometern durch die Stadt schlängelt, wird der „grüne Eindruck“ verstärkt. Die besondere Bedeutung des Flusses wird zudem im Logo der Stadt mit dem Begriff „Mülheim an der Ruhr – Stadt am Fluss“ deutlich gemacht.

*erste bergbaufreie
Großstadt des Ruhrgebiets*

Schon 1966 wurde die Zeche Rosenblumendelle als letzte Zeche stillgelegt; Mülheim an der Ruhr wurde zur ersten bergbaufreien Großstadt des Ruhrgebiets. Begünstigt durch die Lage im Zentrum der Region Rhein-Ruhr hat sich die Stadt zu einem Wirtschaftsstandort mit einem breiten Branchenmix entwickelt. Durch den Sitz der Aldi- und Tengelmann-Holding gilt Mülheim als „Hauptstadt“ des Lebensmitteleinzelhandels.

Forschung und Bildung

Im Bereich Forschung und Bildung besitzt Mülheim an der Ruhr eines der ersten Max-Planck-Institute seiner Art, das Institut für Kohlenforschung. Ein weiteres Institut für bioanorganische Chemie, das Zentrum für Innovation und Technik sowie die sich im Aufbau befindende Hochschule Ruhr West liegen ebenfalls in Mülheim.

*hohe Problemdichte
in der Innenstadt*

Trotz dieser positiven Rahmenbedingungen sieht sich die Innenstadt von Mülheim an der Ruhr seit vielen Jahren einem zunehmenden Trading-Down-Prozess mit allen negativen Begleiterscheinungen ausgesetzt. Darüber hinaus lassen sich soziale Brennpunkte, hohe Fluktuationen und Wohnungsleerstände bis hin zu Verwahrlosungserscheinungen in einzelnen Quartieren der Innenstadt feststellen.

2.5 Städtebauförderung

Förderkulisse Stadtumbau

In Anbetracht der Innenstadtsituation ist nach aktuellem Stand nicht davon auszugehen, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr in der Lage sein wird, die erforderlichen Maßnahmen alleine zu bewältigen. Es müssen zwingend die Fördermöglichkeiten seitens des Landes NRW in Kofinanzierung durch den Bund in Betracht gezogen werden. Hierfür ist der Stadtumbau die geeignete Förderkulisse.

Das Integrierte Innenstadtkonzept soll geeignet sein, die Förderantragstellung zur Förderung von Stadtumbaumaßnahmen nach den §§ 171a ff. BauGB als Einheit (gebietsbezogene Gesamtmaßnahme) zu begründen. Das Innenstadtkonzept ist insoweit als städtebauli-

ches Entwicklungskonzept nach § 171 b BauGB zu werten und bildet damit die Basis für die Förderantragsstellung.

Die demografische Entwicklung sowie die der zentralen wirtschaftlichen und sozialen Innenstadtfunktionen sind dabei leitend.

Dies entspricht der primären Zielsetzung im Stadtumbau, die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft anzupassen.⁵

Fokus: Wohnen und Wirtschaft

Für den Förderantrag ist es zwingend erforderlich, umsetzungsorientierte Maßnahmen zu entwickeln, sie in eine zielgerichtete Reihenfolge zu bringen und Prioritäten zu setzen. Dies bedeutet insbesondere Maßnahmen zu identifizieren, die bei geringem Aufwand einen großen Wirkungsradius entfalten. In der Regel trifft dies auf diejenigen öffentlichen Maßnahmen zu, die umfassende private Investitionstätigkeiten nach sich ziehen. Mit der Zielrichtung der Mobilisierung privaten Engagements wird im Ergebnis nicht allein ein hoher Wirkungsradius erzielt, es wird auch den Kriterien entsprochen, die regelmäßig in den Fördermodalitäten im Stadtumbau verankert sind.

Maßnahmen entwickeln und...

... privates Engagement mobilisieren

Im Hinblick auf die angestrebte Städtebauförderung ist zu beachten, dass im Untersuchungsbereich (noch) verschiedene Förderkulissen liegen.

bestehende Förderkulissen

Seit Anfang des Jahres 2012 wird seitens des Landes NRW die strikte Maßgabe verfolgt, dass zunächst alte Fördermaßnahmen abgeschlossen sein müssen, bevor eine neue Förderkulisse über ein gleiches Gebiet gelegt werden kann. Insoweit ist es zwingend erforderlich, die alten Sanierungsgebiete förmlich aufzuheben, um die Voraussetzungen für eine neue Förderkulisse zu schaffen.

⁵ vgl. BauGB §171 a Abs. 3 Satz 1

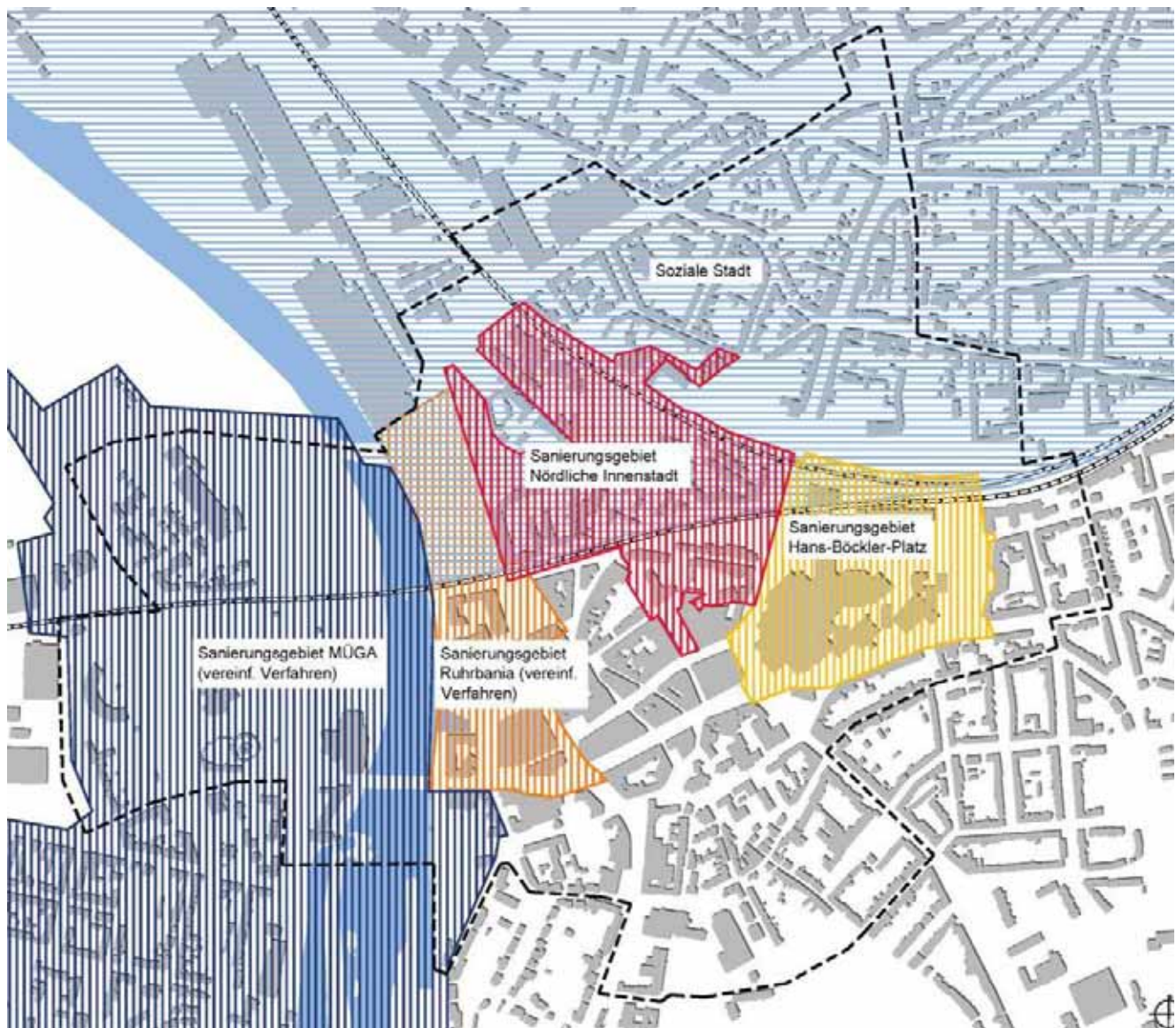


Abbildung 3 Abgrenzung bestehender städtebaulicher Förderkulissen

MÜLHEIM AN DER RUHR – SECHS VISIONEN

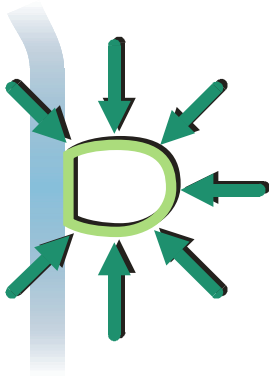


3 Mülheim an der Ruhr 2025 – sechs Visionen

Bevor auf die konkrete Analyse eingegangen wird, wird zunächst verdeutlicht, welche Ziele verfolgt werden bzw. welches Bild der Stadt im Laufe der nächsten 15 Jahren entstehen soll.

Mülheim an der Ruhr in etwa 15 Jahren: Wie kann sich eine Stadt unter den Vorzeichen der demografischen Strukturbrüche und wirtschaftlichen Veränderungsprozesse entwickeln? Sie wird sich nicht neu erfinden, sondern die vorhandenen Qualitäten systematisch ausbauen und weiterentwickeln. Sie kann gesellschaftliche Trends kaum beeinflussen, schon gar nicht umkehren, wird aber im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf vorbereitet sein und angemessene Haltungen dazu entwickeln. Sie möchte den Menschen Lebensmittelpunkt sein, ihnen Möglichkeiten und Chancen zum Leben und Arbeiten einräumen und ein attraktives räumliches Gefüge bieten, in dem sie sich ihren Bedürfnissen entsprechend entfalten können. Sie möchte ihre Gäste auf ihre Eigenschaften aufmerksam machen, sie informieren, sie für sich einnehmen. Sie steht nicht allein, sondern teilt sich wichtige Aufgaben mit ihren regionalen Nachbarn.

Wie kann Mülheim an der Ruhr im Jahr 2025 aussehen? Sechs Visionen sollen, an den Zielen der Stadtentwicklung orientiert, die Chancen beschreiben, mit denen die Stadt ihre langfristige Zukunftsfähigkeit gewährleisten kann.



3.1 Vision 1: Mülheim an der Ruhr – die konzentrierte Stadt

Mülheim an der Ruhr hat in 15 Jahren deutlich weniger Einwohner als heute. Die Stadt hat wie alle Städte und Gemeinden im Ruhrgebiet Bewohner verloren. Der Stadt ist es gelungen, auf die damit verbundenen Herausforderungen – eine geringere kommunale Finanzkraft, räumliche Transformationsprozesse, nachlassende Nachfrage nach Gütern, Dienstleistungen und Immobilien – politisch angemessen zu reagieren. Sie hat dabei gelernt, sich zu konzentrieren.

Die in den Veränderungsprozessen der Bevölkerung liegenden Chancen konnten genutzt werden. Mülheim an der Ruhr hat seine räumliche und soziale Entwicklung stärker als in der Vergangenheit auf die Innenstadt lenken können. Diese ist hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, als Wohnstandort und als freizeitorientiertes Ziel eindeutiger Mittelpunkt der Stadt und ein Zentrum des kulturellen und sozialen Lebens. Sie ist nicht nur der geografische Mittelpunkt der Stadt, sondern ein lebendiges Zentrum, das als Motor der Stadt fungiert.

Die Innenstadt konzentriert in ihrem abwechslungsreichen Gefüge neuer, umgebauter und historischer Gebäude und Freiräume die wichtigsten Einzelhandelsangebote, Gastronomien und kulturelle Einrichtungen. Sorgsam gestaltete öffentliche Räume und Stadtein-

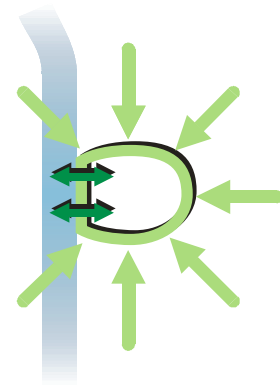
gänge prägen die Innenstadt. Mülheim an der Ruhr hat sich von außen nach innen entwickelt, räumliche Expansion zugunsten der Bestandsentwicklung zurückgestellt.

Die Innenstadt Mülheims hat ein lokales, unverwechselbares Profil und hebt sich aufgrund von Identifikationsmerkmalen und einer gelebten Baukultur von anderen Innenstädten ab. Das Stadtzentrum ist ein sich selbst erklärender Raum. Die kompakte Stadtstruktur und lokale Besonderheiten ermöglichen eine gute Orientierungsmöglichkeit für Besucherinnen und Besucher.

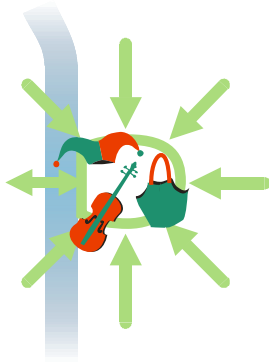
3.2 Vision 2: Mülheim an der Ruhr – zurück an der Ruhr

Mit der räumlichen und funktionalen Konzentration auf das Zentrum hat die Stadt Mülheim an der Ruhr das Ruhrufer in die Stadt zurückgeholt. Die Stadt hat erkannt, dass die Lage am Fluss ihr vielleicht entscheidendes Qualitäts- und ein wichtiges räumliches Alleinstellungsmerkmal ist. Sie hat sich dazu entschlossen, der Ruhr nicht mehr den Rücken zuzukehren, sondern sich systematisch in Richtung des Flusses entwickelt. Mülheim an der Ruhr hat eine neue Schauseite gewonnen.

Das neue Ruhrufer ist eines der größten und umfassendsten investiven Projekte der Stadtentwicklung. Es wird geprägt durch eine vielfältige Uferpromenade, an der sich freiraumbezogene Nutzungen in den Flussauen, gastronomische Angebote, öffentliche Einrichtungen und neue Wohnhäuser aufreihen. Die schon aus der Ferne erkennbare Stadtsilhouette wird nach wie vor vom Kirchenhügel dominiert, neben Rathaus und Forum die wichtigste vertikale Landmarke. Neu gestaltete Fußwegeverbindungen ermöglichen einen direkten Zugang aus der Schloßstraße und vom Rathausmarkt zur Ruhrpromenade. So ist die Promenade neben diesen zentralen Stadträumen zum wichtigsten öffentlichen Raum der Stadt geworden. Gleichzeitig ist sie die bedeutendste touristische Adresse der Stadt; der Ort, an dem Fußgänger, Radwanderer und Bootstouristen die Stadt erreichen und kennenlernen. Sie empfängt die Gäste Mülheims mit dem berechtigten Stolz auf eine in der Rhein-Ruhr-Metropole herausragende Lagequalität.



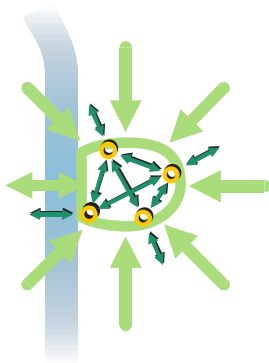
3.3 Vision 3: Mülheim an der Ruhr – die Erlebnis- und Einkaufsstadt



Die Mülheimer Innenstadt konnte ihr Profil als Einkaufsstadt schärfen: Sie ist ein urbaner Raum mit einem attraktiven Einzelhandels-, Gastronomie-, Freizeit- und Kulturangebot. Eine ausgewogene Vielfalt an Einzelhandelsketten, inhabergeführten - sowie Fachgeschäften zieht zahlreiche Mülheimer und auswärtige Besucher an. Der den Fußgängern vorbehaltene großräumige Einkaufsbereich zwischen dem Forum und der Ruhr, dem Rathausmarkt und der Leineweberstraße wird von den Kunden aufgrund der Vielfalt und Individualität, die sich im Einzelhandelsbesatz sowie in der Attraktivität des öffentlichen Raums widerspiegelt, geschätzt. Die zahlreichen Stadtplätze mit einem hohen Ausstattungs- und Gestaltungsniveau sowie kleine Straßencafés und Restaurants laden zum Verweilen ein.

Die Mülheimer Innenstadt hat sich die Synergieeffekte aus Freizeit und Einkaufen zunutze gemacht. Für die Innenstadtbesucher, die vor, zwischen oder nach dem Einkaufen noch weitere Aktivitäten unternehmen möchten, bietet die Innenstadt ein vielseitiges Freizeit- und Kulturangebot.

3.4 Vision 4: Mülheim an der Ruhr – die Stadt der kurzen Wege



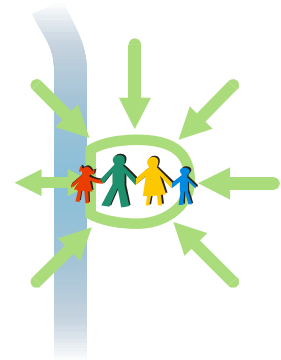
Die Mülheimer Innenstadt hat aus ihren ehemaligen „Verkehrssünden“ gelernt: Verkehrsplanung und Städtebau sind konkret aufeinander abgestimmt. Städtebauliche Gesichtspunkte und die Belange aller Verkehrsteilnehmer werden gleichermaßen berücksichtigt, so dass nicht nur die Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert, sondern auch eine neue Lebensqualität erzeugt werden konnte.

Der Fuß- und Radverkehr hat maßgeblich an Bedeutung gewonnen. Gut ausgebaute, barrierefreie und verkehrssichere Fuß- und Radwege führen von den Innenstadtrandlagen ins Zentrum. Dort lassen sich zentrale Einrichtungen, Nahversorgungsmöglichkeiten etc. über kurze Wege erreichen. Auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und für Besuche benutzen die Mülheimer Bürgerinnen und Bürger gerne den ÖPNV. Alternativ ist das Stadtzentrum auch mit dem Auto gut erreichbar. Ein ausreichendes und gut beschildertes Parkraumangebot ermöglicht den Kunden ein problemloses Aufsuchen der Innenstadt.

Besucher und Berufspendler werden am Bahnhof Mülheim an der Ruhr willkommen geheißen. Als Auftakt zur Innenstadt bietet er ein attraktives Umfeld, in dem sich der Besucher auch in den Abendstunden wohl und sicher fühlt. Pendlern bietet das Bahnhofsumfeld ausreichende Parkmöglichkeiten sowie Fahrradstellplätze.

3.5 Vision 5: Mülheim an der Ruhr – die lebenswerte Stadt

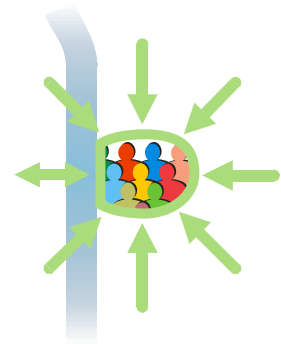
In der Mülheimer Innenstadt findet die Bewohnerschaft unterschiedlichen Alters und Familienstands ein vielfältiges Wohnungsangebot in unterschiedlichen Wohnungssegmenten vor. Der Bereich besteht aus vielfältigen Wohnquartieren, die sich aufgrund ihrer lokalen Standortpotenziale unterscheiden und den verschiedenen Nachfragegruppen eine attraktive Wohnlage bieten. Kleinräumige Quartiers- und Stadtplätze, gepflegte Parkanlagen sowie die Nähe zu Geschäften, Versorgungseinrichtungen und Freizeitangeboten machen die Innenstadt zu einem der beliebtesten und am stärksten nachgefragten Wohnstandorte der Stadt Mülheim an der Ruhr. Auch über die Stadtgrenzen hinaus genießt die Mülheimer Innenstadt einen guten Ruf als attraktiver Wohnstandort mit urbanem Flair.



3.6 Vision 6: Mülheim an der Ruhr – die engagierte Stadt

Mülheim an der Ruhr hat seine Bürgerschaft in den letzten 15 Jahren aktiv in die Stadtentwicklung einbinden können. Die Stadt konnte deutlich machen, dass Stadtentwicklung ein von allen gesellschaftlichen Gruppen gemeinsam zu beschreitender Prozess ist. Mit dem Engagement der Menschen und ihrer Einbindung in die Stadtentwicklungsziele hat die Stadt die wesentlichen Grundlagen für eine zukunftsfähige Entwicklung aufgebaut.

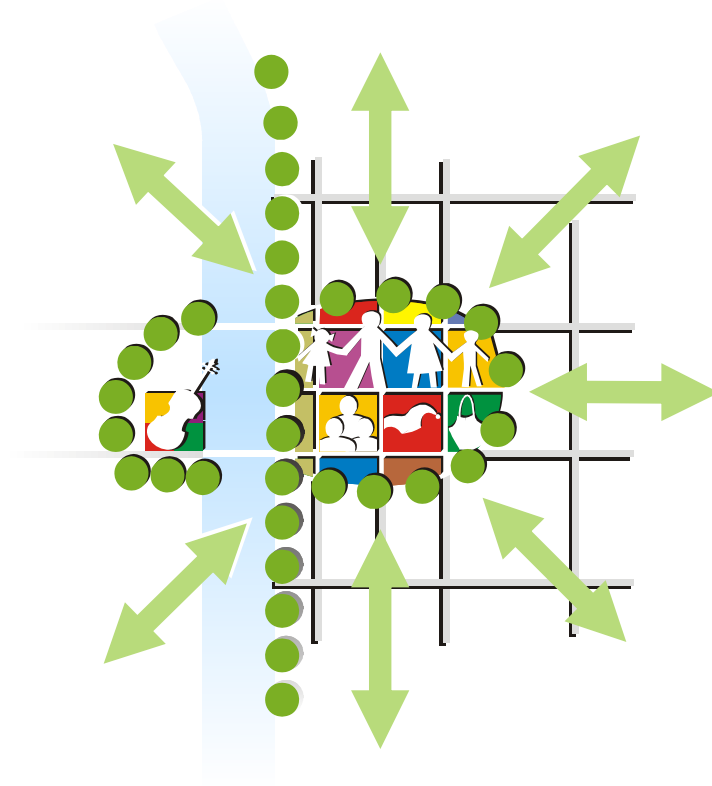
Mülheim an der Ruhr kann sich deswegen darauf verlassen, dass seine Bürgerinnen und Bürger das Konzept einer kompakten, an der Bestandsentwicklung orientierten und eng mit den Nachbarn kooperierenden Stadt mittragen und zur Grundlage ihrer eigenen Entscheidungen machen. Regelmäßige Sachstandsberichte über die Stadtentwicklung machen Verwaltungsentscheidungen für die Menschen in der Stadt transparent. Die Stadt kann so auch über 2025 hinaus Transformationsprozesse im Wohnungs- und Gebäudebestand mit Unterstützung der Immobilieneigentümerschaft durchführen. Sie hilft mit, die Innenstadt für kommende Generationen zu erhalten und die Bedeutung Mülheims an der Ruhr als Wirtschaftsstandort, touristisches Ziel und attraktiven Lebensmittelpunkt der Bürgerschaft sicherzustellen. Auch die Einbindung der Hochschule Ruhr West und der am Standort tätigen Unternehmen in die Stadtentwicklung trägt zum breiten Konsens unter den wichtigen Akteuren bei.



3.7 Die europäische kompakte Stadt

Im Ergebnis der Visionen wird deutlich, dass gerade im Zuge des demografischen Wandels die Konzentration auf die Innenstadt der maßgebliche Faktor für die Entwicklung der Gesamtstadt ist. So wie

die Stadt in der Vergangenheit nach außen hin gewachsen ist, muss sie in Zukunft nach innen schrumpfen. Das Bild eines „Donuts“, d. h. prosperierende Ränder mit einem „leeren“ Zentrum, ist definitiv nicht die richtige Perspektive künftiger Stadtentwicklung. Impulse für die Gesamtstadt müssen vom Zentrum ausgehen. Die Stadtmitte ist der Bezugsort für die Mülheimer Bürgerinnen und Bürger und darüber hinaus das Bild, das die Stadt nach außen trägt. Die Innenstadt ist Image, Standortfaktor und Identifikationsort. An diesen Ansprüchen muss sie sich messen lassen. Dies kann nur gelingen wenn die Innenstadt lebens- und liebenswert von den genannten Visionen getragen wird.



4

DER UNTERSUCHUNGSRaum

4 Der Untersuchungsraum

Im folgenden Kapitel wird kurz auf die Herleitung der gewählten Abgrenzung des Untersuchungsraums eingegangen, bevor die historischen Bezüge, die Funktionen und die Verkehrssituation thematisiert werden.

Der Verkehr wird gesondert behandelt, da die aktuelle Stadtstruktur in der Innenstadt vorwiegend durch das weitgehend umgesetzte Leitbild der verkehrsgerechten Stadt dominiert ist und ein besonderer Fokus auf die (Wieder-)Herstellung von Wegebeziehungen und Verknüpfungen zu legen sein wird.

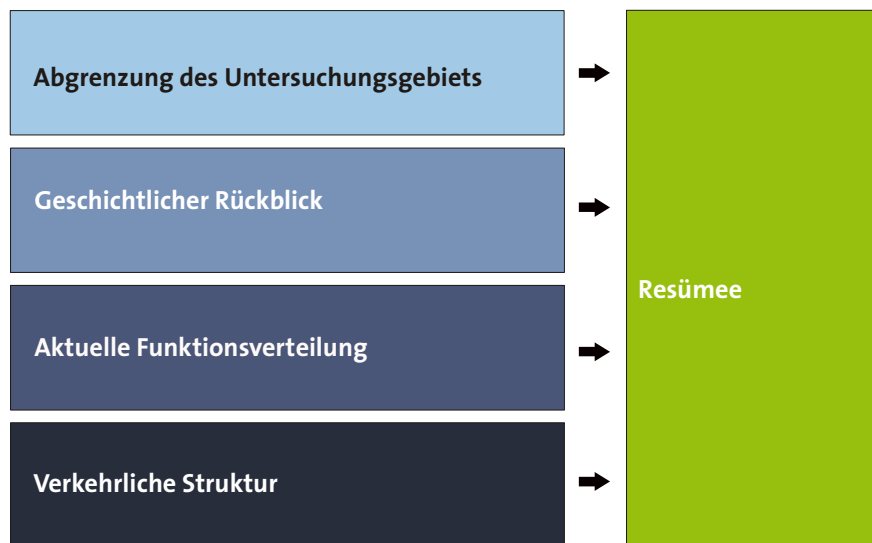


Abbildung 4 Übersicht

4.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Das konkrete Untersuchungsgebiet umfasst den zentralen Innenstadtbereich bzw. den Stadtraum, der als Innenstadt wahrgenommen wird, den MüGa-Park und die Wohnstandorte in nördlicher und westlicher Innenstadtrandlage.

Leitend in der Wahl der Gebietskulisse war der Ansatz, neben der eigentlichen Innenstadt (einschließlich Altstadt) auch diejenigen Bereiche mit einzubeziehen, welche die Innenstadt direkt angrenzend funktional stützen. Die großräumige Betrachtung der Stadtmitte ermöglicht es weiterhin, die städtebaulichen Defizite in den Innenstadtrandlagen im Gesamtkontext der Innenstadtproblematik zu ermitteln.

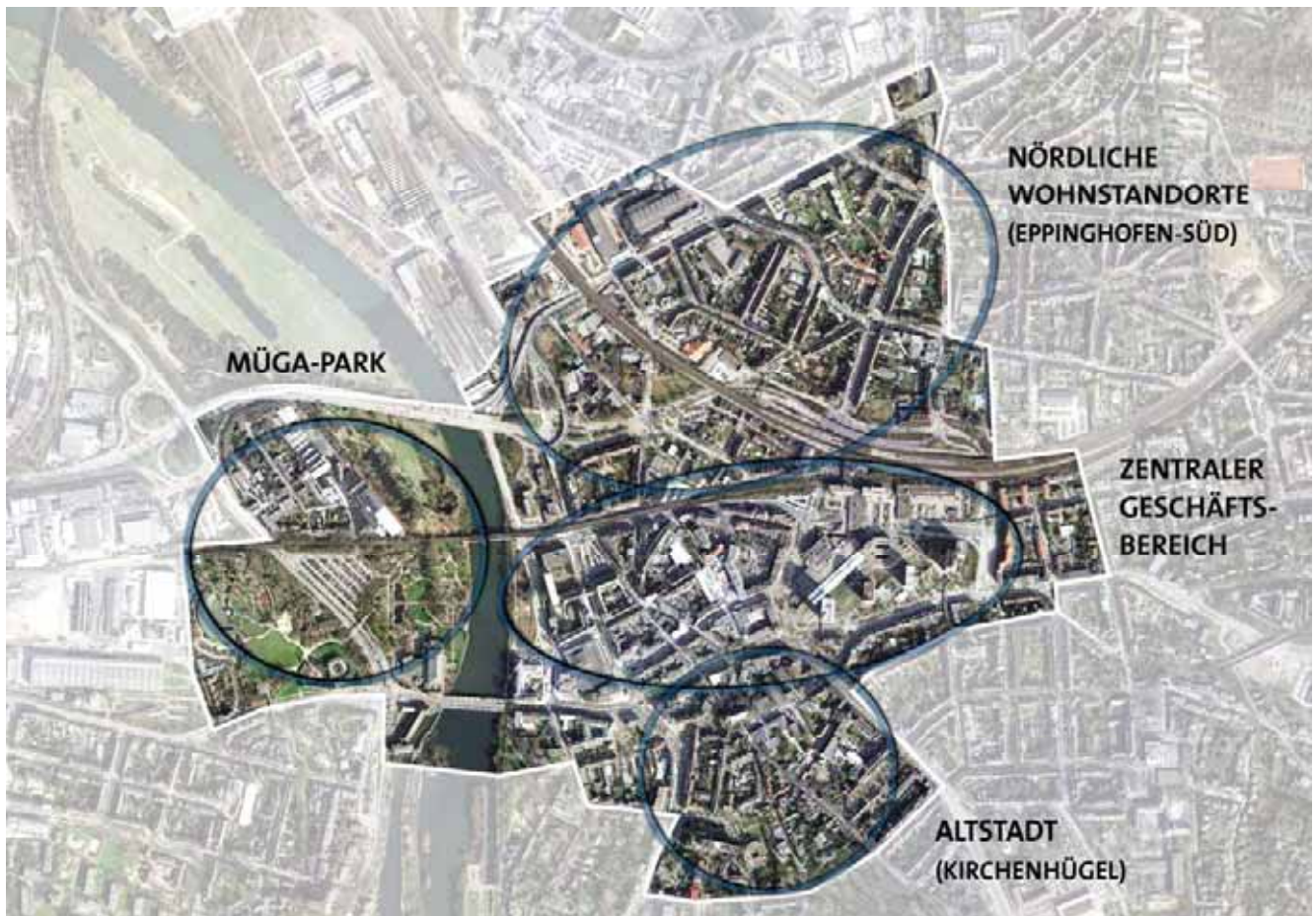


Abbildung 5 Untersuchungsgebiet

Die vorherrschenden Nutzungen des ca. 162 ha großen Gebiets ermöglichen eine grobe nutzungsspezifische und räumliche Gliederung in folgende Schwerpunktbereiche:

Nutzungseinheiten

- Zentraler Geschäftsbereich
- Altstadt
- MüGa-Park mit kulturellem Schwerpunkt
- Nördliche Wohnstandorte in Innenstadtrandlage/Eppinghofen

Bezogen auf die statistischen Bezirke umfasst das Untersuchungsgebiet den Stadtbezirk Altstadt I - Stadtmitte (Geschäftsviertel) sowie Teilbereiche der Altstadt II - Nordwest, Altstadt II - Südost (Dichterviertel), Altstadt I - Ost, Altstadt I - Südwest sowie einen Teilbereich des Bezirks Broich-Ost.

4.2 Geschichtlicher Rückblick auf die Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsgeschichte der Stadt nimmt ihren Anfang inmitten des Untersuchungsgebiets. Der Kirchenhügel mit der Petrikirche (um 1200) und das Schloss Broich waren die historischen Zentren des mittelalterlichen Dorfs am Fluss, von denen aus sich die Stadt ent-

lang radial verlaufender Wege konzentrisch nach außen entwickelte. Noch heute sind die Straßenzüge Kohlenkamp, Delle, Kettwiger Straße, Hagdorn und Teinerstraße Zeugen dieser Entwicklung. Die Delle war als einzige Ost-West-Verbindung Schwerpunkt des Handwerks und Wohnsitz einer wohlhabender Bürgerschaft. Dieser mittelalterliche Kern war das Zentrum des sozialen und ökonomischen Lebens, das vor allem auf dem Marktplatz vor dem Murenhof, einer kleinteiligen Fachwerkbefahrung sowie in ineinander verschachtelten Gassen und Siedlungsbereichen stattfand. Ein massives Wachstum des Siedlungsbereichs setzte erst im Zuge der Industrialisierung ein.

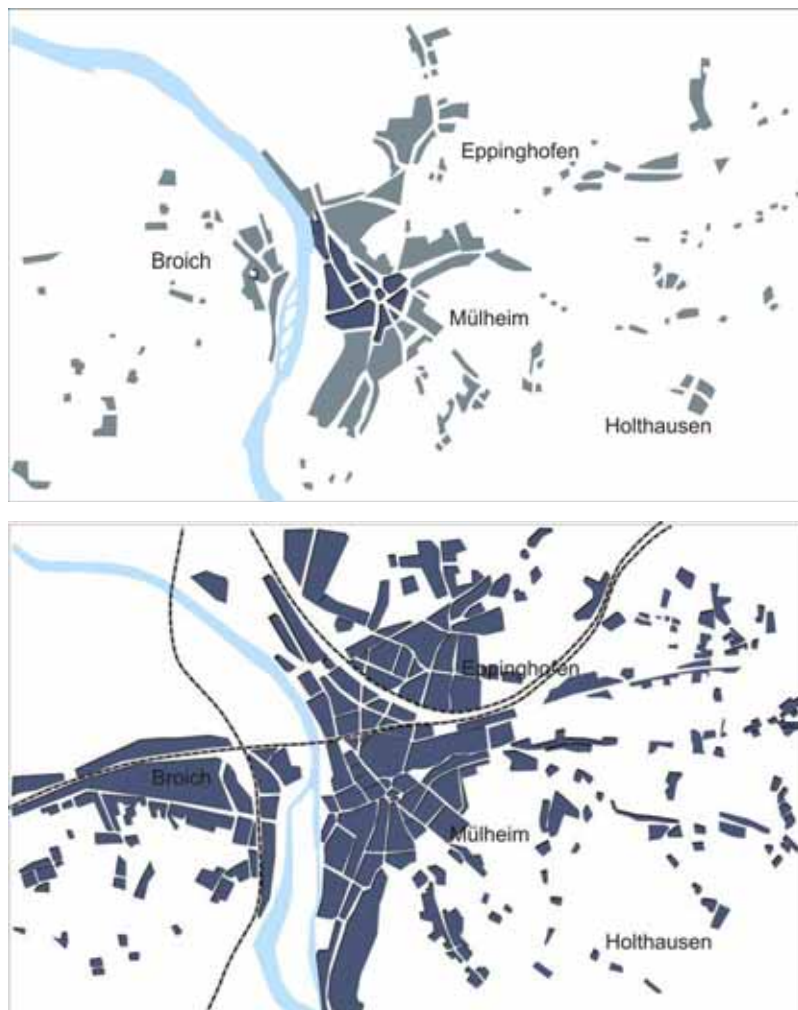


Abbildung 6 Stadtwachstum der Phasen 1801-1828 und 1888-1912

*Siedlungswachstum in drei
Entwicklungsstufen*

Bis zum Jahr 1808 lag die Einwohnerzahl bereits bei 11.949, sodass die französisch-napoleonischen Besatzer französisches Stadtrecht verliehen. Strukturell bestand Mülheim an der Ruhr damals aus den drei Einzelsiedlungen Mülheim, Broich und Styrum. Mit dem Stadtrecht wurden Wege gepflastert und Bäume gefällt, um ein offeneres und großzügigeres Stadt- und Straßenbild zu erzeugen. Das Bevöl-

kerungswachstum und die damit einhergehenden Siedlungserweiterungen vollzogen sich allerdings überwiegend ungeplant. Dabei lassen sich drei Entwicklungsstufen unterscheiden:

Während der ersten Stufe bis ca. 1850 konzentrierten sich Handel und Wirtschaft entlang der Ruhr. Die Schifffahrt dominierte das Wirtschaftsleben und verhalf der Stadt zu einer wichtigen Position innerhalb des Ruhrgebiets. Kohle und holländische Kolonialwaren waren die wichtigsten Handelsgüter, während die an der Ruhr ansässige Industrie eine nachrangige Rolle spielte. Eisen, Stahl und Zink wurden in der Friedrich-Wilhelms-Hütte und der Zinkhütte Eppinghofen gewonnen und von dort über die auch heute noch bedeutsame Aktienstraße zum Ruhrufer transportiert. 1844 entstand nördlich des heutigen Rathausplatzes die - auch regional - erste Brücke zur Querung der Ruhr; das Wachstum der Stadt wurde damit erstmals in Richtung Norden gelenkt.

Wandel und Wirtschaft entlang der Ruhr

Die zweite Entwicklungsstufe wurde durch den Bau der Eisenbahn 1862 eingeleitet. Hierdurch konnten vor allem die Stahlhütten mit Kohlelieferungen direkt erreicht werden, so dass die Ruhr als Transportmedium an wirtschaftlicher Bedeutung verlor. Die Wirtschafts- und damit auch die Siedlungsentwicklung wurden zunehmend dezentralisiert. Gleichsam entwickelte sich der heutige Kernstadtbereich nördlich der bestehenden Altstadt mit wichtigen Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen. Eine Verlagerung des Zentrums in Richtung Norden war aufgrund zu geringer Flächenreserven innerhalb der Altstadt notwendig. Im Zuge dessen war ein neues Rathaus mit vorgelagertem Rathaus-/Marktplatz errichtet worden.

Bau der Eisenbahnstrecke

In einem dritten Entwicklungsschub wurden Fläche und Einwohnerzahl der Stadt Mülheim an der Ruhr durch die Eingemeindung von Broich, Holthausen, Saarn, Speldorf und Styrum im Jahr 1904 weiter gesteigert. Die Fläche wuchs um das Siebenfache und die Einwohnerzahl stieg auf 93.000. Zwischen 1904 und 1928 kam es in dieser nunmehr großen Stadt zu wesentlichen Veränderungen der Siedlungsstruktur durch den Ausbau der Infrastruktur mit Ruhrbrücken, Schifffahrtskanal, Wasserkraftwerken und den Hafenanlagen. Es folgte die Ansiedlung des heutigen Max-Planck-Instituts und die Errichtung des sogenannten Ruhrensembles (u. a. das Stadtbad und das Rathaus) als bauliche Rahmung der Ruhr mit dem Ziel, diese stärker in das Stadtbild Mülheims zu integrieren. Weitere wichtige Bauten waren die Stadthalle, die Hauptverwaltung der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft (RWW), der Wasserbahnhof und mehrere Kraftwerke, die alle vom Architekten Karl Helbing und der Bürogemeinschaft Pfeifer und Großmann konzipiert wurden. Hierdurch zeigt sich eine bauliche Kontinuität im Stadtbild. Charakteristische Baumaterialien sind Muschelkalk und der heimische Ruhrsandstein.

Wachstumsschub durch Eingemeindungen

Das Ruhrensemble, die Altstadt und die Innenstadt wurden im Jahr 1943 während des Zweiten Weltkriegs weitgehend zerstört.



Abbildung 7 Kriegszerstörungen in Mülheim an der Ruhr

Wiederaufbau

Die massiven Kriegszerstörungen boten in städtebaulicher Hinsicht die Möglichkeit, neue Grundstrukturen zu schaffen. Zentrales Projekt dieser Phase war die repräsentative Neubebauung der 22 Meter breiten Schloßstraße mit vier- bis fünfgeschossigen Geschäftshäusern mit Einzelhandelsnutzung. Auch hier wurde anfangs der charakteristische Muschelkalk oder heimische Ruhrsandstein verwendet – wie auch am Gebäude des Kaufhofs. Darüber hinaus wurde die südliche Parallelstraße der Schloßstraße, die Leineweberstraße, neu geplant, begradigt und verbreitert. Ziel war die Optimierung der verkehrlichen Erreichbarkeit. Diese Maßnahme ging mit einem Verlust der historischen Altstadtstruktur einher und bewirkte zugleich die räumliche und funktionale Trennung der Altstadt und der nördlich gelegenen Fußgängerzone.

*wirtschaftlicher Strukturwandel und
neue Leitbilder für den
Innenstadtbereich*

In den 1960er-Jahren intensivierte sich die bauliche Umstrukturierung der Innenstadt unter dem Leitbild der autogerechten und urban verdichteten Stadt („City in neuer Dimension“).

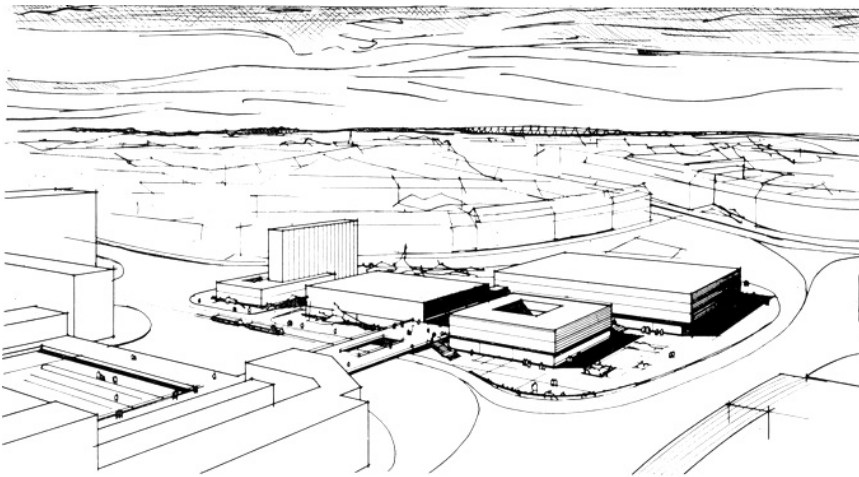


Abbildung 8 Planungsideal der Nachkriegszeit: Blick von der Eppinghofer Straße auf die erweiterte Kernzone der Innenstadt am Hans-Böckler-Platz mit Bahnhofsvorplatz, Park- und Kaufhäusern sowie Bürohochhäusern

Der motorisierte Verkehr wurde durch eigene Wege weitgehend separiert und das Konzept der gemischten und angebauten Struktur vielfach aufgegeben.



Abbildung 9 Neuordnungsplan der Altstadt nach Aufbaugesetz NW vom 29.04.1950, förmlich festgestellt am 27.11.1950

Im Jahre 1974 wurde die Schloßstraße zur Fußgängerzone umgestaltet. Die gute Erreichbarkeit der Schloßstraße wurde über eine großflächige Tiefgarage unterhalb der Fußgängerzone ermöglicht. Zur Verkehrsoptimierung sollte außerdem ein Cityring angelegt werden, der jedoch nur in Teilen realisiert wurde (Tourainer Ring, ausgebaut Bergstraße auf der linken Ruhrseite und Nordbrücke). Mit der verkehrlichen Neuordnung der Innenstadt in den 70er-Jahren ging ein Großteil der Kleinteiligkeit und Maßstäblichkeit des Stadtbilds verloren.



Abbildung 10 Straßen- und Hochbauplanung von 1974

Insgesamt wurde unter dem Leitbild der autogerechten Stadt eine auf Wachstum ausgerichtete Erschließungsstruktur geschaffen, die das Stadtbild maßgeblich verändert und der Stadt ihre heutige Struktur verliehen hat. Fortan wurde das Bild durch die Dominanz der Verkehrsstrassen geprägt.

Der Vergleich der Luftbilder von 1966 und 1974 zeigt, dass mit der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Neuordnung der nördlichen Innenstadt attraktive, zentrale Innenstadtlagen zugunsten der Erschließung weichen mussten.

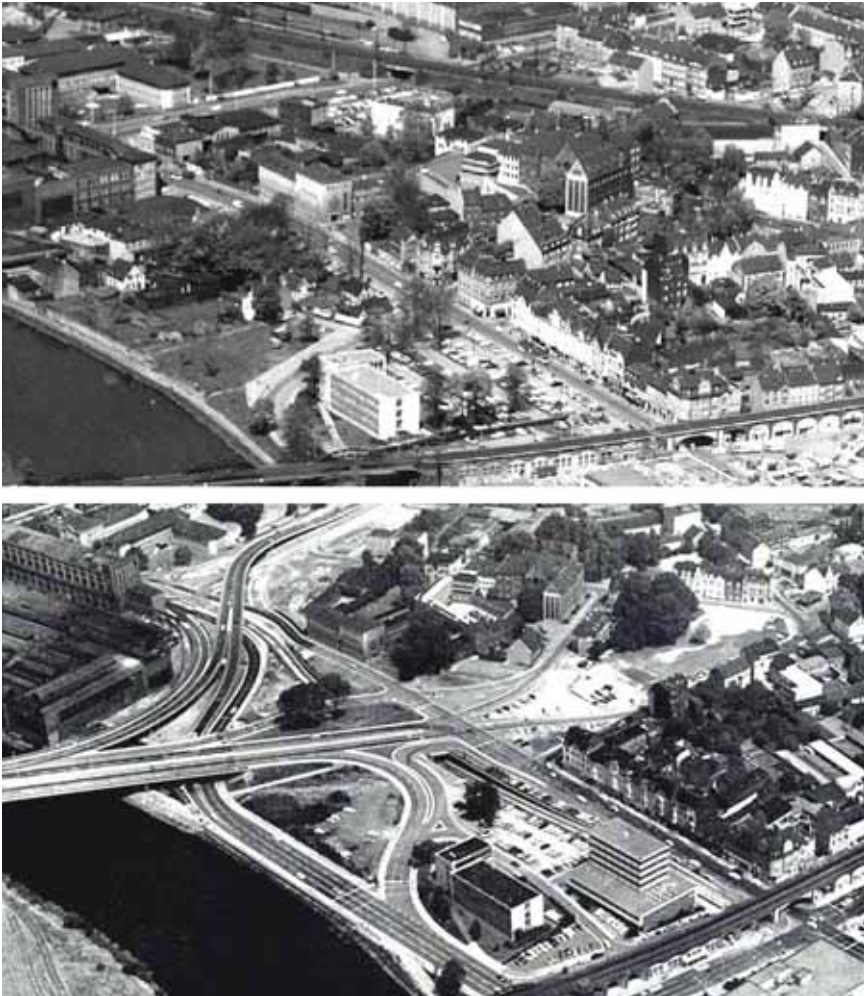


Abbildung 11 Luftbilder der nördlichen Innenstadt aus den Jahren 1966 und 1974

Ebenfalls gegen Ende der 1970er-Jahre wurde westlich der Ruhr neben dem Schloss Broich die Volkshochschule als gestaffelter Sichtbetonkörper errichtet. Das Gebäude passt sich in seiner Kubatur den topografischen Gegebenheiten an.

Weitere Veränderungen ergaben sich für das westliche Ruhrufer mit den Bereichen nahe der Stadthalle und im Umfeld des Schloss' Broich durch die Landesgartenschau im Jahr 1992. Die brachgefallenen Industrie- und Eisenbahnanlagen wichen einer großzügigen und attraktiven Parkanlage mit kulturellen Nutzungen wie dem Ringlokschuppen als Kulturzentrum und Begegnungsstätte und der Camera Obscura im ehemaligen Wasserturm Broich-Speldorf.

Landesgartenschau

Eine grundlegende Veränderung und einen neuen maßgeblichen Impuls erfährt die Stadtstruktur erst wieder im Zuge des Ruhrbania-Projektes mit dem Rückbau der Ruhrstraße und der Errichtung der neuen Gebäudekomplexe auf den Baufeldern 1 bis 3. Damit wird den aktuellen Anforderungen Rechnung getragen, die Stadt im Sinne von „Lebensqualität“ neu zu denken.

Ruhrbania

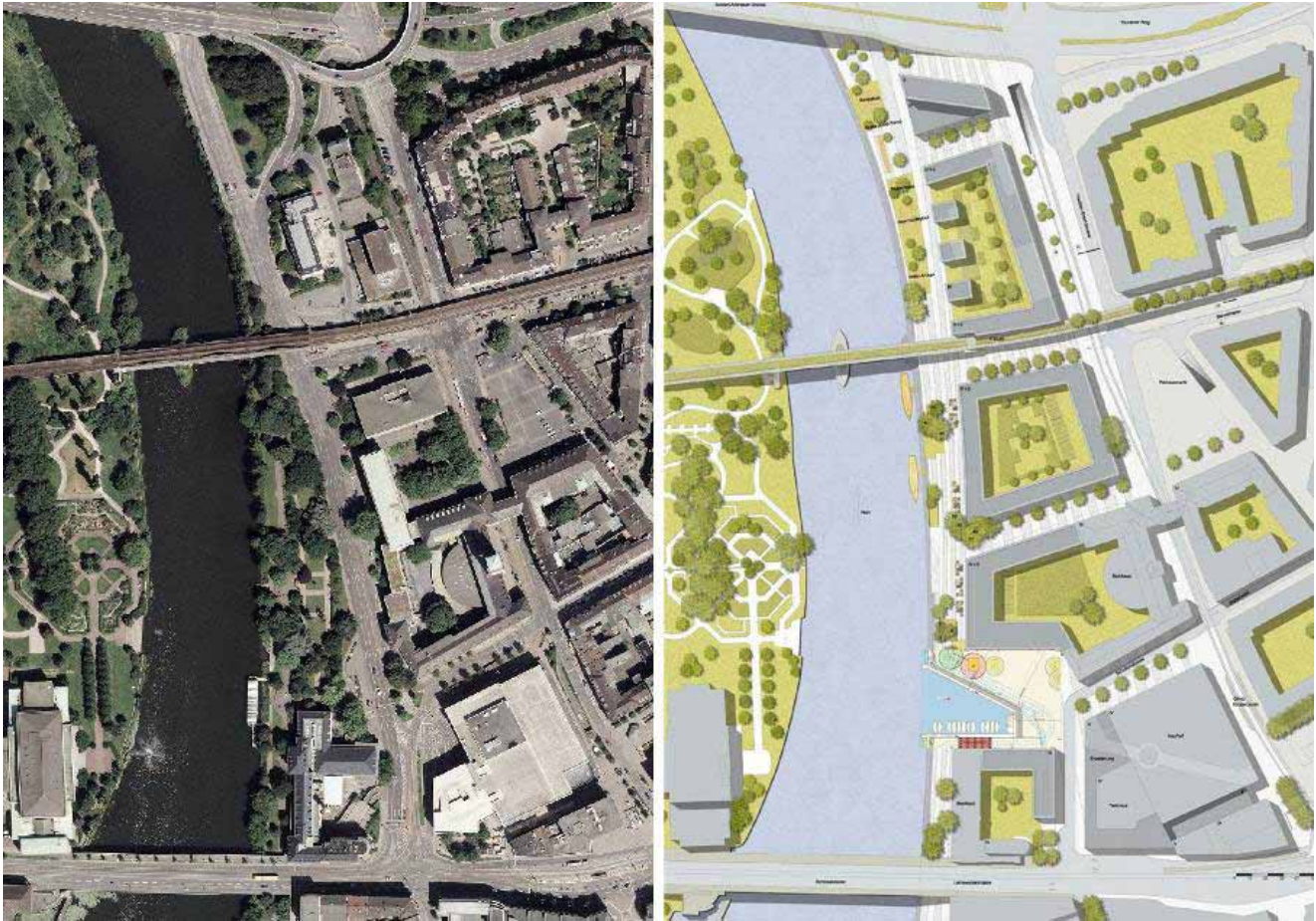


Abbildung 12 Städtebauliche Situation im Jahr 2009 und 1. Preis städtebaulicher Wettbewerb Ruhrpromenade 2004

Nicht die funktionalen Aspekte stehen im Vordergrund, vielmehr die Qualitäten, die sich aus dem Zusammenwirken vieler Funktionen ergeben können. Insoweit ist es sehr konsequent, die Ruhr als maßgeblichen Attraktionspol (wieder) in die Mitte zu nehmen und die Verkehrsfunktion nicht allein über die optimierte Erreichbarkeit, vielmehr über die Stadtverträglichkeit zu definieren. Mit dieser Ausgangssituation ist heute eine optimale Grundlage geschaffen, die Stadt für künftige Generation weiter zu entwickeln.

4.3 Aktuelle Funktionsverteilung

Flächennutzungen heute

Die Umsetzung des verkehrsorientierten Leitbilds der Nachkriegszeit ist deutlich in der Stadtstruktur und im Stadtbild ablesbar. Rund 30 % der Innenstadtfläche entfallen auf die Erschließung. Rund 12 % der Mülheimer Innenstadt werden als Wohnbau- und 30 % als Mischbauflächen genutzt. Ein Großteil der Wohnbauflächen liegt am nördlichen Innenstadtrand. Innenstadttypisch dominiert der Anteil der Mischbauflächen. Durch den westlichen MüGa-Park ergibt sich ein erhöhter Grünflächenanteil von rund 15 %. Der Grünflächenanteil im Innenstadtbereich östlich der Ruhr ist abgesehen von den Ruhranlagen vergleichsweise gering, da sich die Grünbereiche fast ausschließlich aus Verkehrsgrün und Brachland zusammensetzen. Die Flächennutzung des Untersuchungsgebiets lässt sich insgesamt in einen westlichen Bereich mit hohem Grün- und Freiflächenanteil und in einen durch Mischbauflächen und Verkehrswege verdichteten Bereich östlich der Ruhr untergliedern.



Abbildung 13 Flächennutzungen

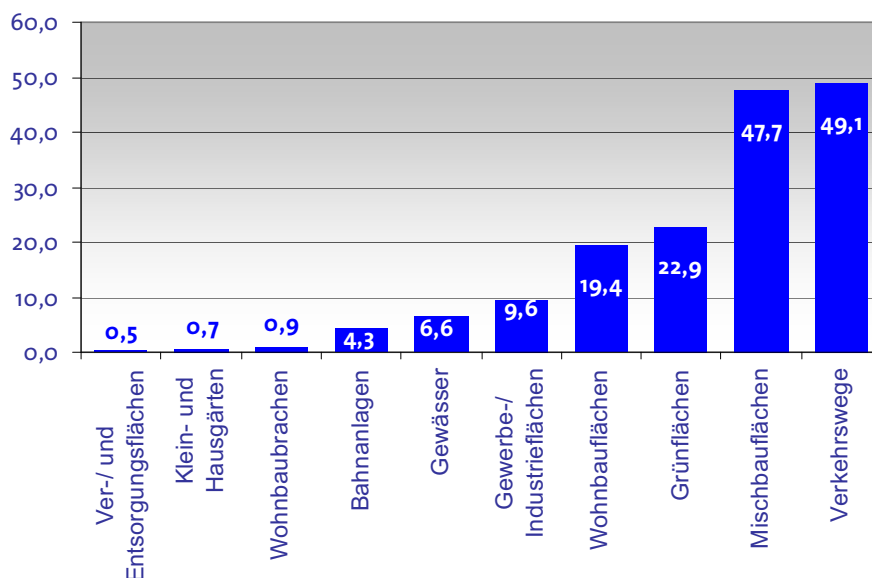


Abbildung 14 Flächennutzungen in ha im Untersuchungsgebiet

Baukultur

Eine besondere Qualität der Mülheimer Innenstadt liegt in der noch vorhandenen gründerzeitlichen Bebauung in den Wohnquartieren. Kleinräumig, wie an der Einmündung zur Auer-, Georg- und Charlottenstraße, befinden sich Reste der nun zum Teil denkmalgeschützten historischen Straßenrandbebauung.

Mülheimer Besonderheiten



Abbildung 15 Altstadt, Gründerzeit, 50er- und 70er-Jahre Baustrukturen

Weiterhin ist das Ensemble entlang der Schloßstraße in seinem typischen Gestaltungsduktus der 50er-Jahre hervorzuheben. Gesamtstädtisch gesehen verfügt die Innenstadt über den höchsten Altbauanteil. Das Stadthallenensemble, das historische Rathaus, das ehemalige Stadtbad, das Amtsgericht und das Bahnhofsgebäude sind historische Wahrzeichen der Stadt und von erheblichem baukulturellem Wert. Die Fassadengestaltung prominenter Gebäude wie z. B. der Geschäftshäuser der Schloßstraße (50er-Jahre) mit Ruhrsandstein und Muschelkalk verleiht den wichtigen zentralen öffentlichen Räumen einen eigenen Charme.

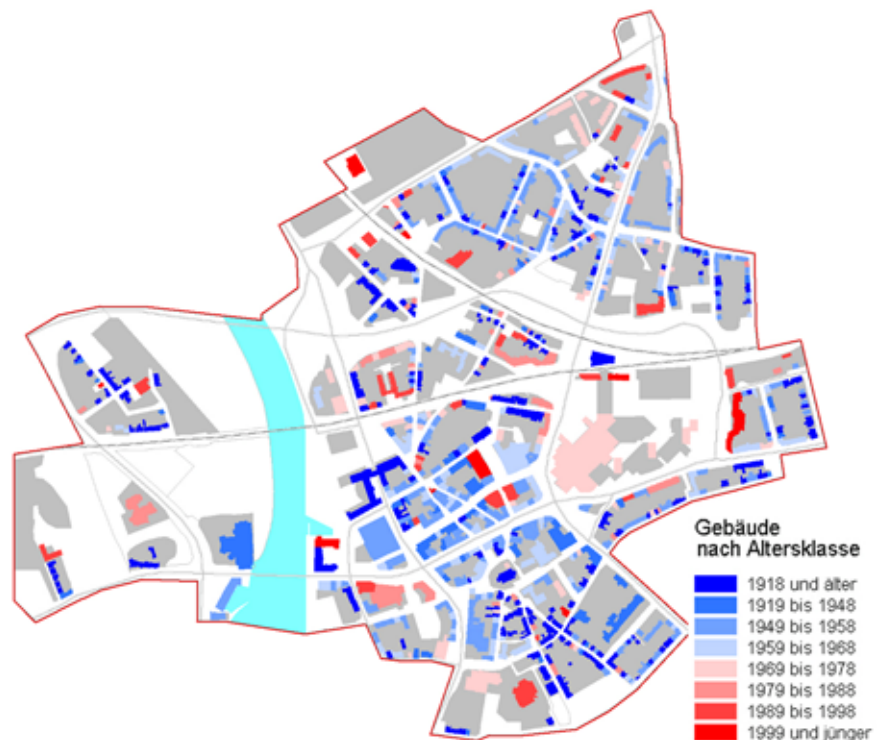


Abbildung 16 Gebäude nach Altersklasse im Untersuchungsgebiet

Erkennbar ist, dass dem baukulturellen Wert des 50er-Jahre-Ensembles entlang der Schloßstraße offensichtlich wenig Bedeutung seitens der Eigentümer zugemessen wird. Die vielfachen Überformungen und dem jeweiligen Zeitgeist entsprechenden Veränderungen an den Gebäuden stören die weitgehend einheitliche Gestaltungssprache der 50er-Jahre maßgeblich. Größere Teile des Baubestands, insbesondere der Fassaden sind gestalterisch vernachlässigt.

Infrastrukturangebote

Im Untersuchungsgebiet liegt eine Vielzahl öffentlicher Infrastruktureinrichtungen. Dabei ist eine deutliche Schwerpunkverteilung erkennbar:

- Auf und im Umfeld des Kirchenhügels dominieren kirchlich-soziale Infrastruktureinrichtungen mit dem Fokus Kinder, Jugend, Gesundheit (Marienhospital, Evangelisches Krankenhaus) und Senioren.
- Auf der westlichen Ruhrseite befinden sich im Untersuchungsgebiet vorwiegend Angebote der kulturellen und Freizeit-Infrastruktur (Stadthalle, Ringlokschuppen, Camera Obscura, Schloss Broich).
- Im eigentlichen Kernstadtbereich dominieren öffentliche Verwaltungseinrichtungen sowie Angebote der Kultur (Stadtmuseum, Tersteegenhaus) und Weiterbildung (Medienhaus).
- Nördlich der stillgelegten Trasse der Rheinischen Bahn finden sich vorwiegend neben verschiedenen Behörden soziale Angebote für Jugendliche und Kinder.



Abbildung 17 Blick auf Schloss Broich und den Kirchenhügel

Außerhalb des Untersuchungsraums wird mit der Ansiedlung der Hochschule Ruhr West ein neuer Schwerpunkt im Bildungsangebot gesetzt, der durchaus geeignet sein kann, die Innenstadt positiv zu beleben – insbesondere wenn es gelingt, eine direkte (Radweg-)Verknüpfung über die stillgelegte Trasse der Rheinischen Bahn zu realisieren. Positive Effekte für die ca. 1.500 m Luftlinie entfernte Mülheimer Innenstadt sind zu erwarten.

Hochschule Ruhr West

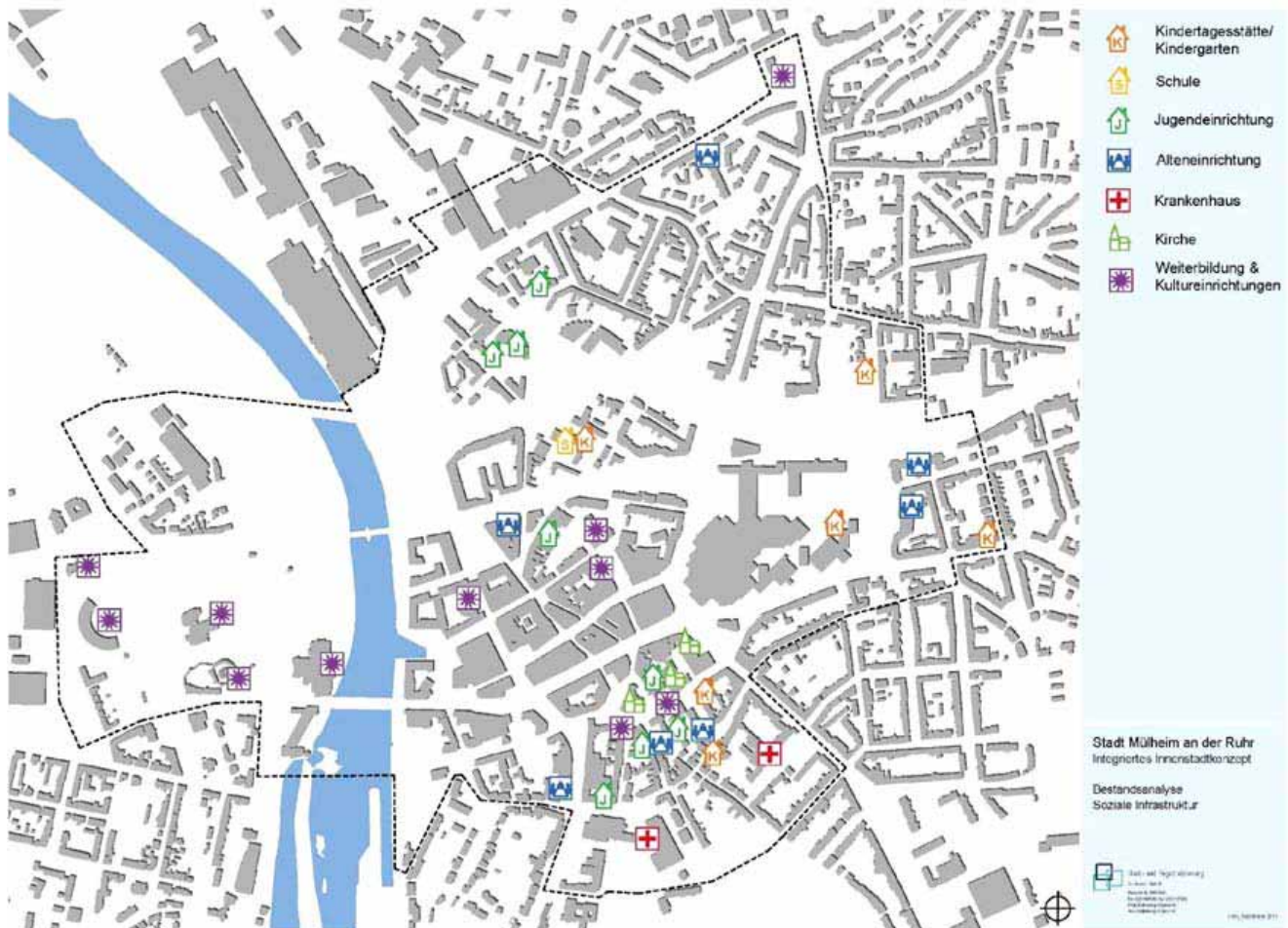


Abbildung 18 Soziale und kulturelle Einrichtungen

4.4 Verkehrliche Struktur

Motorisierter Individualverkehr

autogerechte Stadt

Die ehemalige Dichte und Urbanität der Mülheimer Innenstadt ging mit der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Neuordnung zwischen den 1950er- und 70er-Jahren verloren. Mit dem Ausbau der Charlottenstraße zum Tourainer Ring wurde der Weg zur „autogerechten Stadt“ geebnet. Die Mülheimer Innenstadt verfügt im Ergebnis über ein großzügig dimensioniertes Straßennetz, das im Grundsatz einfach und übersichtlich ist, im Detail und insbesondere durch die Einbahnstraßenregelung entlang der Leineweberstraße an dieser Stelle aber umständlich wirkt.

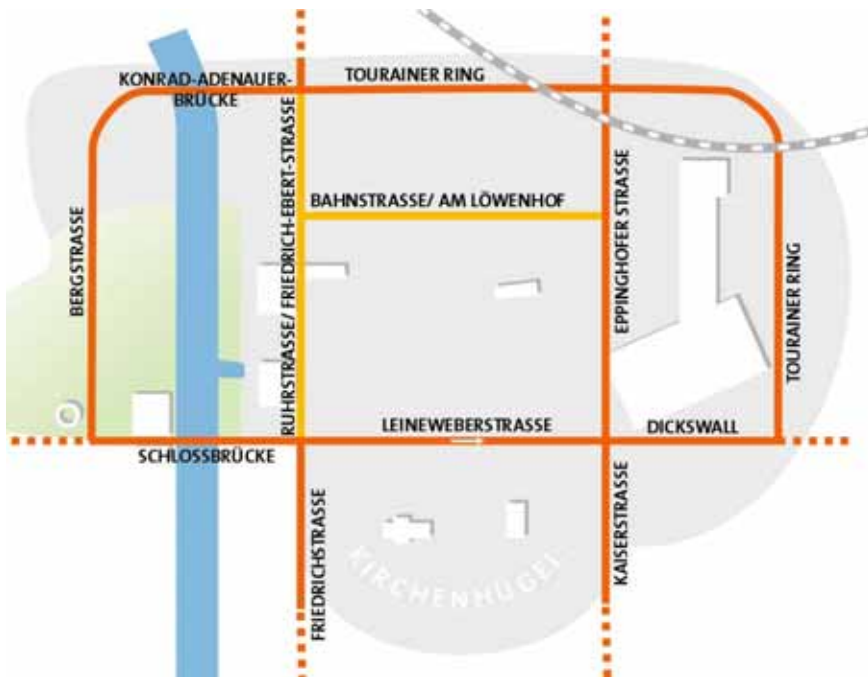


Abbildung 19 Prinzip Verkehrssystem MIV Innenstadt

Mit dem Tourainer Ring, dem Dickswall und der Bergstraße besteht ein Ring-Erschließungssystem, mit dem die Umgehung der Innenstadt sichergestellt wird. Die Quervernetzung in Nord-Süd-Richtung innerhalb des Rings erfolgt über die Ruhrstraße und Eppinghofer Straße. Die Leineweberstraße ist als Teil der Ring-Erschließung nur im Einrichtungsverkehr zu befahren und kompliziert insbesondere für Ortsfremde die Verkehrsführung. Die einfallenden Radialen aus den Stadtteilen treffen im Innenstadtbereich auf den Erschließungsring.

neue Verkehrsführung

Auf den Hauptverkehrsstraßen Tourainer Ring, Dickswall, Eppinghofer Straße, Konrad-Adenauer-Brücke und Aktienstraße liegt ein hohes Verkehrsaufkommen. Große Bereiche entlang der Hauptverkehrsstraßen sind lärmtechnisch als Konfliktbereich eingestuft und wirken sich nachteilig auf die angrenzenden Wohnquartiere aus.

Innerhalb der Innenstadt existiert ein ausreichendes Parkraumangebot in Form von Tiefgaragen, Parkhäusern und -plätzen. Die gebührenpflichtigen Stellplätze weisen derzeit an Werktagen eine Auslastung von 60 bis 70 % auf. Mit Hilfe des dynamischen Parkleitsystems reduziert sich der Parksuchverkehr. Insgesamt werden in der Innenstadt rund 4.100 Stellplätze, darunter 90 öffentliche Behindertenparkplätze, bereitgestellt. Das vorhandene Parkraumkonzept wird aktuell (Stand September 2012) überarbeitet.

ruhender Verkehr

Mit den aktuellen Bestrebungen, die verkehrsdominierten Planungen der 70er-Jahre zu revidieren und die Erschließung auf ein stadtverträgliches Maß zurückzuführen, setzt zugleich die Stadtreparatur an.

Öffentlicher Verkehr

Die Mülheimer Innenstadt ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln lokal sowie regional gut zu erreichen. Der Bahnhof Mülheim an der Ruhr ist in den Schienenpersonenfernverkehr der Strecke Düsseldorf-Kassel-Erfurt eingebunden. Im 120-Minuten-Takt wird er von Inter-City-Zügen bedient. Mit dem RE1, RE2, RE6 und RE11 ist die Mülheimer Innenstadt an das überregionale Schienennetz in Richtung Köln/Aachen, Düsseldorf, Oberhausen und Hamm/Bielefeld/Minden angebunden. Die Regional-Express-Linien, die stündlich verkehren, werden durch die S-Bahnlinien S1 und S3 der Deutschen Bahn AG ergänzt.



Abbildung 20 Der nördliche Bahnhofsausgang unter dem Tourainer Ring

Das lokale ÖPNV-Angebot in Mülheim an der Ruhr besteht aus einer Stadtbahnlinie, fünf Straßenbahnlinien, 14 Buslinien sowie vier Nachtexpresslinien. Aufgrund der sternförmigen Auslegung des Straßenbahnnetzes verdichten sich die Straßenbahn- und Buslinien in der Mülheimer Innenstadt. Zentrale Haltestellen sind die Stadtmitte, der Kaiserplatz und der Hauptbahnhof. Die neue Haltestelle Mitte trägt ebenfalls zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Schloßstraße und der zentralen Einrichtungen bei. Die zuvor räumlich getrennten Haltestellen für den Bus- und Straßenbahnverkehr wurden im Jahre 2010 zu einer zentralen Haltestelle in der Friedrich-Ebert-Straße zusammengeführt. Der nördliche Bereich des Programmgebiets wird von den Straßenbahn-Haltestellen Aktienstraße und Feuerwache bedient.

Vernetzung der Stadtteile

Mit den Straßenbahnlinien wird eine gute Verbindung zu den Ortsteilen und zugleich zu den umliegenden Städten Essen, Oberhausen und Duisburg hergestellt. Die Buslinien übernehmen eine

ergänzende Funktion im öffentlichen Personennahverkehr und bedienen hauptsächlich Bereiche abseits des Straßenbahnnetzes.

Ein neuer Nahverkehrsplan ist zur Zeit (Stand September 2012) in der Erarbeitung; von einer grundlegenden Neustrukturierung des ÖV-Angebots ist aktuell nicht auszugehen.

Fuß- und Radverkehr

Obwohl die Stadt Mülheim an der Ruhr seit 1999 den Titel einer fahrradfreundlichen Stadt führt, ist dieses Qualitätsmerkmal in der Innenstadt nicht überall erkennbar. Die vorhandene Erschließung der Innenstadt ist zugunsten des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet, der Radverkehr spielt eher eine untergeordnete Rolle. Die Qualität der Radwege und deren Netz sind in der Innenstadt unzureichend.

Entsprechendes gilt für die Fußgänger. Eine Priorisierung des Fußverkehrs erfolgt lediglich in den zentralen Geschäftsbereichen. Abseits der Fußgängerzone wurden in den vergangenen Jahren vielfach Maßnahmen durchgeführt und die Wege für die Fußgänger ausgebaut und barrierefrei gestaltet. Allerdings verbleiben nach wie vor zahlreiche Wege an denen diese Maßnahmen noch ausstehen. Erschwert wird die Wegeführung durch die überdimensionierten und dem motorisierten Verkehr vorbehaltenen Straßenzüge sowie die vertikale Trennung von Gehwegen und Straßen. Abhilfe wurde durch verschiedene Brückenbauwerke im Bereich der Ring-Erschließung geschaffen.

Mit der neuen Verkehrsführung Alleenring werden sämtliche städtebauliche Barrieren im Bereich des Tourainer Rings beseitigt. Die Fußgängerbrücke zwischen der Löh- und Charlottenstraße soll zurückgebaut und durch einen ebenerdigen signalisierten Fußgängerweg ersetzt werden. Entlang des Alleenrings werden durchgängig barrierefreie Fuß- und Radwege hergerichtet. Durch den Umbau des Knotenpunkts Konrad-Adenauer-Brücke/Tourainer Ring wird die Ruhr in diesem Bereich wieder zugänglich gemacht. Aufgrund der durch die Verkehrsplanung dominierten Gestaltung der Vergangenheit gibt es auch heute noch eine Vielzahl an Gehwegbereichen, die nicht aktiv gestaltet, vielmehr als „Restflächen“ von Verkehrstrassen an den Rand gedrängt wurden; z. B. verfügen die Gehwegbereiche entlang der Aktienstraße, Eppinghofer Straße, Bahnstraße, Kaiserstraße und Dickswall kaum über eine eigenständige Qualität, sie sind vielmehr determiniert durch die Verkehrsbedeutung des Straßenzugs für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Eine direkte Wegeverbindung zwischen dem Hauptbahnhof, der Ruhrpromenade, dem MüGa-Park und der Hochschule Ruhr West soll mit der projektierten Umnutzung der Bahntrasse der Rheinischen Bahn zum interkommunalen Rad- und Fußweg hergestellt

interkommunaler Radwanderweg

werden. Die Umstrukturierung der Bahntrasse gewährleistet eine barrierefreie Vernetzung der innerstädtischen Teilräume im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“.



Abbildung 21 Stillgelegte Trasse der Rheinischen Bahn

4.5 Resümee

Mit den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg sowie den Entwicklungen der Nachkriegszeit ging einher, dass die Innenstadt sehr stark überformt wurde und auch die historischen Bezüge an Bedeutung verloren haben. Der motorisierte Verkehr wurde durch eigene Wege weitgehend separiert und das Konzept der gemischten und angebauten Struktur vielfach aufgegeben. Eine neue räumliche Vernetzung der Angebote sollte konzeptionell in Angriff genommen werden.

Das baukulturelle Erbe in der Innenstadt ist meist nur an wenigen herausragenden Einzelgebäuden erkennbar. Die Baukultur der 50er-Jahre ist kaum herausgearbeitet und in ihrem historischen Wert offensichtlich noch nicht zu breiteren Gesellschaftsschichten durchgedrungen. In der Konzeption und Gesprächen mit der Eigentümerschaft sollte angestrebt werden, den baukulturellen Kontext sichtbar zu machen sowie Wege und Sichtbeziehungen, d. h. historische Verknüpfungen zwischen wichtigen kulturellen Innenstadtzielen (wieder) herzustellen.

Auch im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur ist die Überformung der Stadtstruktur deutlich erkennbar. Allerdings ist bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt (z. B. Rückbau der Overflies) bzw. in der Konzeption. Gerade im Hinblick auf die Zielsetzung einer kompakten und nutzungsgemischten Stadt wurde offensichtlich erkannt, dass nicht allein die Erreichbarkeit, sondern vielmehr die Stadtverträglichkeit in den Vordergrund verkehrsplanerischer Überlegungen gestellt werden muss.



Abbildung 22 Überformung städtischer Strukturen

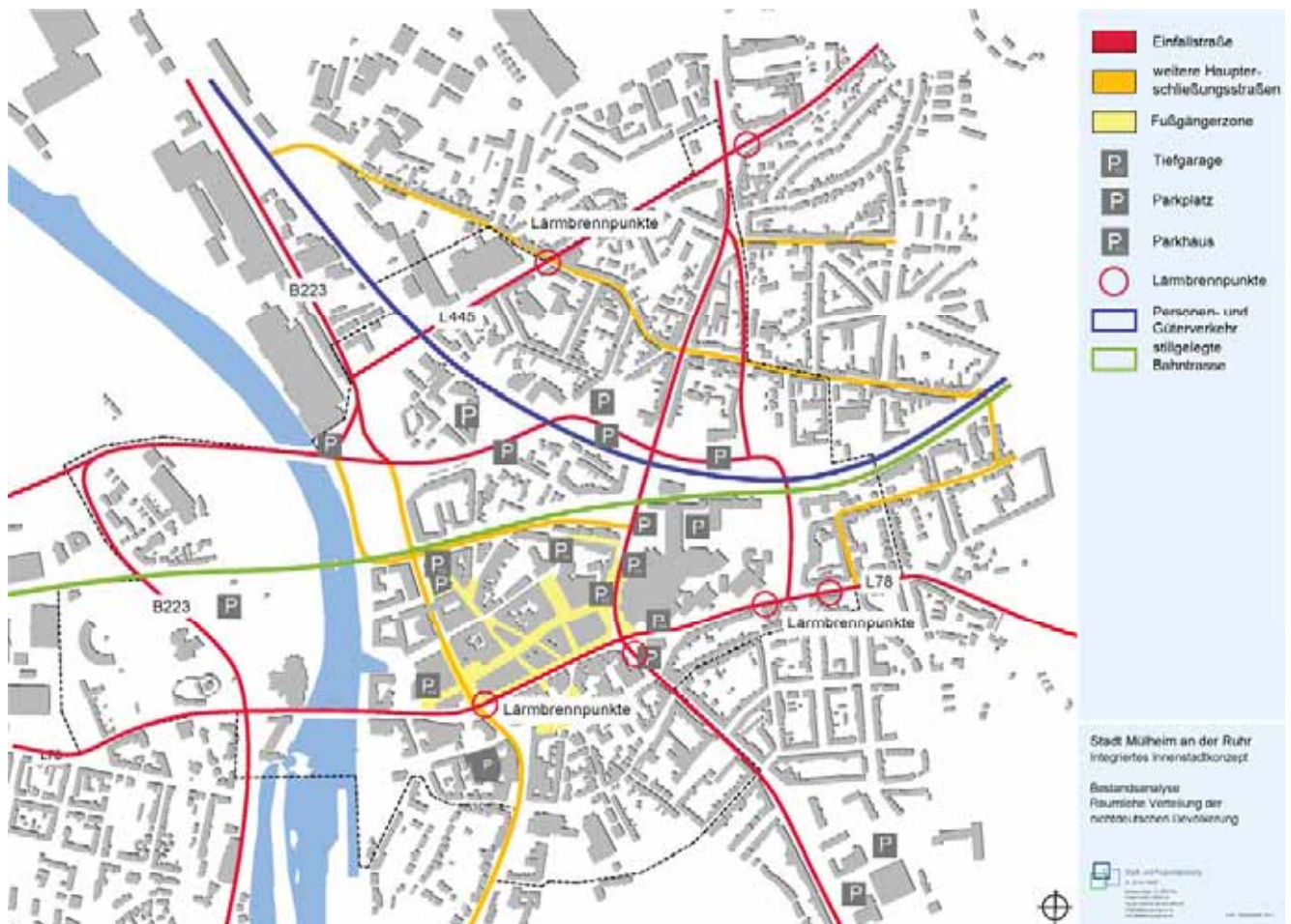


Abbildung 23 Verkehrserschließung

5

PLANUNGSGRUNDLAGEN

5 Planungsgrundlagen

5.1 Überblick

*Prüfung und ggf. Aktualisierung
vorhandener Konzepte*

In die Erarbeitung des Integrierten Innenstadtkonzepts wurden die aktuellen strategischen Planungen der Stadt Mülheim an der Ruhr als inhaltlicher Input und planerische Ausgangslage einbezogen. Die Konzepte sind auf ihre Aktualität im Hinblick auf Umsetzungsstand und veränderte Rahmenbedingungen zu untersuchen und ggf. anzupassen. Demzufolge versteht sich das Innenstadtkonzept auch als eine Sammlung und Zusammenführung gesamtstädtischer und sektoraler Planungen, die im Sinne einer nachhaltigen Innenstadtentwicklung aktualisiert und weiterentwickelt werden.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die eingebundenen Konzepte und Gutachten. Anschließend erfolgt eine kurze Beschreibung und Zusammenfassung der Kernaussagen der für das Integrierte Innenstadtkonzept herangezogenen Konzepte. Parallel zum Integrierten Innenstadtkonzept wird das gesamtstädtische Handlungskonzept Wohnen erarbeitet, dessen Ergebnisse in den Erarbeitungsprozess des Integrierten Innenstadtkonzepts einbezogen werden.



Abbildung 24 Übersicht der Planungsgrundlagen

5.2 Gesamtstädtische Konzepte

Ruhrbania

Ruhrbania ist das dezentrale Stadtentwicklungsprojekt der Stadt Mülheim an der Ruhr. Das Projekt bündelt mehrere Teilprojekte wie die „Mülheimer Museumsmeile“, „Gewerbstandorte“ und das „Kultur- und Kongresszentrum Stadthalle“. Insgesamt wurden 23 konkrete Projekte mit den folgenden Zielen gestartet: Schaffung bzw. Erhalt von Arbeitsplätzen durch die Aktivierung von Gewerbeflächen, Revitalisierung der Innenstadt durch attraktiven Wohnraum und eine bessere Verkehrsführung sowie Ergänzung der „weichen Standortfaktoren“ mit neuen Kultur-, Freizeit- und Touristikangeboten.

Als Kernprojekt ist die Umgestaltung der Ruhrpromenade zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsstandort zu sehen. Gemäß dem Motto „Wohnen, Arbeiten und Erleben am Wasser“ bewirkt das Projekt eine großflächige Entwicklung des Ruhrufers und setzt neue Maßstäbe für die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Innenstadt. Die Stadthäuser werden eine wichtige und hochwertige Ergänzung des innerstädtischen Wohnangebots bilden. Angehalten von der grundlegenden Idee die Innenstadt neu zu positionieren, wurde ein europaweiter städtebaulicher Architekturwettbewerb initiiert. Der Siegerentwurf des Architekturbüros RKW stellt die planerische Grundlage für die Entwicklung der Ruhrpromenade dar.



Abbildung 25 Visualisierung Wohnen an der Ruhr

Im Einzelnen sieht der städtebauliche Entwurf den Ausbau einer Ufer begleitenden Promenade mit Stadthafen, den Umbau des Stadtbads zum Palais am Kai, die stärkere Einbindung des historischen Rathauses einschließlich Neubau des Westflügels als Wohngebäude sowie die Entwicklung blockartiger Wohn- und Geschäfts-

gebäude vor. Für die Baufelder 3 und 4 werden derzeit eine Konzeptänderung in Richtung einer kleinteiligen Vermarktung sowie neue Wohnformen diskutiert.

Aufgrund des Verbleibs des AOK-Bürohauses am Standort direkt neben der historischen Eisenbahnbrücke kann der ursprüngliche RKW-Masterplan in seiner bisherigen Form derzeit nicht umgesetzt werden. Abweichend von den bisherigen Planungen, sollten daher für die Ruhrbania-Baufelder 3 und 4 alternative Bebauungsvorschläge erarbeitet werden, die zum einen eine Ergänzung des herrschenden innerstädtischen Wohnangebotes darstellen und zum anderen das Stadtbild und den Stadtgrundriss qualitativ aufwerten.

Dazu wurden im Rahmen des Studiums am Lehrstuhl Städtebau der TU Dortmund, auf Grundlage einer Analyse der prägenden historischen Bebauung im Umfeld, zeitgemäße Gebäude mit differenzierter Baumassenverteilung entworfen. Als Haustypen sind zur Friedrich-Ebert-Straße Mehrfamilienhäuser in Anlehnung an die vorhandene gegenüberliegende historische Straßenrandbebauung vorgesehen. Für die Bebauung entlang der zukünftigen Ruhrpromenade können Stadthäuser entwickelt werden. Der Typus des Stadthauses, der in anderen Städten derzeit eine Renaissance erlebt, fehlt derzeit im innerstädtischen Wohnungsangebot der Stadt Mülheim an der Ruhr.



Abbildung 26 Illustration zu Baufeld 4

Darüber hinaus könnten mit Stadthäusern, als einem klassischen Baustein der „Europäischen Stadt“, attraktive, einzeln zu parzellierende Wohneinheiten geschaffen werden, die im Gegensatz zu einer blockweisen Baufeldvermarktung eine höhere architektonische Vielfalt und flexiblere Anpassungsfähigkeit aufweisen. So ließen sich in einem innerstädtischen Bereich, der durch die Nachkriegsplanungen besonders betroffen war, sowohl das Stadtbild als auch die Stadtstruktur deutlich verbessern.

Masterplan „Zentren und Einzelhandel“

Der Masterplan strebt eine Stärkung der Innenstadt als Standort für Einzelhandel und Dienstleistungen sowie als Arbeitsort und Identifikationsraum für die Bevölkerung an. Die Nebenzentren als Kern der wohnungsnahen Versorgung müssen zukünftig gestärkt und die quantitativ und qualitativ gute Versorgung der Bevölkerung gesichert werden. Im Hinblick auf die Qualität der Angebote wird angestrebt, die in der Innenstadt verteilten Ladenlokale für den höherwertigen Bedarf entlang der Schloßstraße zu konzentrieren. Hierfür kann z. B. eine Immobilien- und Standortgemeinschaft mit der Zielsetzung einer guten Adressbildung das geeignete Instrument sein. Zentrale Aussage für die Innenstadt ist, dass die noch vorhandenen Ladenlokale möglichst räumlich konzentriert eine zusammenhängende und nicht durch Leerstände unterbrochene Einkaufslage bilden. Eine Ermittlung der möglichen Verkaufsflächenpotenziale im Hinblick auf die Mülheimer Kaufkraft liegt allerdings bis dato noch nicht vor. Der Masterplan „Zentren und Einzelhandel“ wird zurzeit überarbeitet.

Verkehrsentwicklungsplan

Im Jahr 2009 wurde der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Mülheim an der Ruhr aufgelegt. Er übernimmt die Funktion als Leitbild für künftige Planungen in den Bereichen des Fußgänger-, Rad-, öffentlichen Personennah- sowie des motorisierten Individualverkehrs. Es werden gesamtstädtische Ziele und Maßnahmen für die unterschiedlichen Verkehrsarten benannt und begründet. Insbesondere folgende Maßnahmen sind für die Innenstadt thematisiert und stehen aktuell in der Diskussion:

- Im Bereich des östlichen Tourainer Rings sollen die dreistreifige Hochstraße Tourainer Ring und die dreistreifige Parallelstraße durch einen vierstreifigen Alleenring ersetzt werden.
- Der Kreuzungsbereich Tourainer Ring/Eppinghofer Straße am nördlichen Bahnhofseingang sowie die Kreuzung Tourainer Ring/Klötttschen sollen zukünftig niveaugleich ausgebaut werden.
- Mit der neuen Verkehrsführung am Klötttschen soll der Einrichtungsverkehr aufgehoben und zu einer Zweirichtungsstraße umgebaut werden.
- Die durch Lichtsignalanlagen gesteuerten Knotenpunkte Eppinghofer Straße/Klötttschen/Bruchstraße und Klötttschen/Heißener Straße sollen künftig durch Kreisverkehre ersetzt werden.
- Ergänzend zu den Verkehrsuntersuchungen zur Ruhrbania wurden Varianten zur Einrichtung eines Zweirichtungsverkehrs in der Leineweberstraße überprüft. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Einrichtung eines Zweirichtungsverkehrs in der Leineweberstraße unter der Voraussetzung der baulichen Umgestaltung des nördlichen Teils der Leineweberstraße mit zwei Fahr-

spuren möglich wäre. Allerdings sind Einschränkungen der Leistungsfähigkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖPNV im Bereich der Innenstadt zu erwarten.

Nahverkehrsplan

Aktuell (Stand September 2012) ist der Nahverkehrsplan in der Erarbeitung. Er dient als Steuerungsinstrument für die Gestaltung einer integrierten Verkehrsbedienung, sowie der Genehmigungsbehörde als Grundlage für die Erteilung von Liniengenehmigungen.

Hierzu hat die Verwaltung, unter Berücksichtigung der bereits im Rahmen der Liniennetzoptimierung erbrachten Vorleistungen, folgende Aufgaben und Handlungsfelder vorgeschlagen:

- Darstellung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung
- Darstellung der Ziele der Stadt Mülheim
- Darstellung der Grundsätze und Ziele des Nahverkehrsplanes
- Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen
- Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung
- Definition der Qualitätsziele
- Bestandsaufnahme einschl. Verkehrsprognose
- Maßnahmenkonzept
- Qualitätssicherung
- Aktueller Rechtsrahmen im ÖPNV
- Finanzierungsplan
- Haushaltsbefragung zum allgemeinen Mobilitätsverhalten
- Beteiligungsverfahren
- Politische Beratung des NVP

Der Bedeutung entsprechend soll der Nahverkehrsplan im Ergebnis über die reine Aufstellung eines neuen Liniennetzes hinausgehen und eine allumfassende Darstellung der kommunalen Ziele und des hieraus abgeleiteten Finanzierungsplanes für den ÖPNV enthalten.

Klimazone Mülheim an der Ruhr- Handlungsansätze und Leitgedanken zu Klimaschutz und Klimaanpassung

Querschnittsaufgabe Klimaschutz

Klimaschutz gehört aus Gründen der Daseinsvorsorge und einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu den Querschnittsaufgaben. Mit der "Klimazone Mülheim" werden alle privaten und öffentlichen Aktivitäten im Bereich Klimaschutz gebündelt und eine Gesamtstrategie entwickelt. Diese beinhaltet Leitideen wie eine Verbesserung der Energieeffizienz der Gebäude, die Senkung der CO₂-Emissionen, die Sanierung des Gebäudebestands, die Optimierung der Freiraumstruktur, die Förderung der Nah-Mobilität, den Einklang der energetischen Ziele mit ökonomischen, sozialen und gestalterischen Aspekten, Bildungs- und Beratungsangebote zum Klimawandel sowie die Bildung von thematischen Netzwerken. Mit Hilfe der Klimazone

soll ein dialogorientierter Prozess initiiert werden, in dem die gesamte Akteursschaft eine gemeinsame langfristige Klimakultur ins Leben ruft.

Um die Zielebenen der „kompakten Stadt“, der „Optimierung der Freiraumstruktur“ und der „baulichen Strukturen“ zu vereinen und um räumliche Entwicklungsbedarfe zu konkretisieren, bildet ein „energetischer Stadtentwicklungsplan“ die Planungsgrundlage für die Stadtentwicklung. Er stellt die Strukturen der aktuellen Energieerzeugung, –verteilung und –versorgung dar. Mit Hilfe von Karten zur Wärmebedarfsdichte werden Perspektiven für die zukünftige Energieversorgung der Stadt abgeleitet. Daneben steht der Plan der Stadtentwicklungsperspektiven. In diesem Rahmen wurde, entsprechend der Flächennutzung, der Bebauungsstruktur und sozialdemografischer Daten, eine Typisierung des Stadtgebiets in sieben Quartieren vorgenommen, für die individuelle Maßnahmenintensitäten gelten.

Der zentrale Geschäftsbereich sowie das Umfeld des Kirchenhügels wurden als „Internationales Quartier“ definiert. Kennzeichnend für diesen Gebietstyp ist ein geringer Grünflächenanteil, ein überwiegender Anteil an Mehrfamilienhäusern, Einwohnerzuwächse, eine hohe Verdichtung sowie der höchste Migranten- und SGB II-Anteil. Als Maßnahmenintensität wird eine kurzfristig beginnende Umstrukturierung mit Entwicklungsperspektive für neue Bebauungsstrukturen benannt.

Der südliche und westliche Bereich des Untersuchungsraums sind der Kategorie „Überzeugungsquartier“ zugeordnet. Ziel in diesen Gebieten ist die kurzfristige Sicherung und Förderung einer bestandsorientierten Sanierung, Erhaltung und Qualifizierung für ein zukünftig realistisches Nutzungsmaß. Hingegen entspricht der südöstliche Bereich des Untersuchungsgebietes der Kategorisierung „Zukunftsquartier“. Die Maßnahmenintensität dieser Quartiere liegt in der Anpassung der Bebauung und Qualifizierung für ein zukünftig realistisches Nutzungsmaß.

Das Wohnumfeld des Forums sowie die nördlichen Innenstadtrandlagen gelten als „Freiraumquartier“, für die als Maßnahme eine langfristig beginnende Umstrukturierung mit Entwicklungsperspektiven für neue Bebauungsstrukturen benannt wird.

Handlungskonzept Wohnen 2012

Im Januar 2012 wurde das Handlungskonzept Wohnen vorgelegt. Das Konzept soll dazu dienen, gemeinsam mit der Akteursschaft der Wohnungswirtschaft vorausschauend die künftigen wohnungs- und stadtentwicklungspolitischen Aufgaben umzusetzen. Das Fachgutachten beinhaltet eine Wohnungsnachfrageprognose und differenziert diese nach einzelnen Wohnungsmarktsegmenten. Das Er-

gebnis wird im Rahmen eines „Quartiers-Checks“ über die einzelnen Wohnlagen gelegt. Daraus ergeben sich verschiedene Handlungsfelder, differenziert nach Mietwohnungsmarkt, Wohneigentum und Wohnen im Alter sowie teilräumliche Handlungsfelder. Der Mülheimer Innenstadt wird im Ergebnis ein hoher Handlungsbedarf zugeordnet, da sie im Vergleich zu anderen Mülheimer Quartieren geringe Wohnlagequalitäten aufweist und ein in fast allen Wohnungsmarktsegmenten eher schwach ausgeprägtes Marktumfeld hat. Beispielsweise ist im Stadtteil Altstadt I mit 6,5 % die höchste Wohnungsleerstandsrate aller Mülheimer Stadtteile erkennbar. Gebäude- und straßenweise werden Leerstandsquoten von 30 % im zentralen Innenstadtbereich erreicht. Insbesondere die zahlreiche Einzeleigentümerschaft wird als besondere Herausforderung zur nachhaltigen Sicherung und Weiterentwicklung der Mülheimer Innenstadt als Wohnstandort herausgestellt.

5.3 Räumliche Konzepte

Masterplan Nördliche Innenstadt

Alleenring

Im Kontext der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wurde die nördliche Innenstadt als bedeutsamer Bereich für die Stadtentwicklung erkannt.

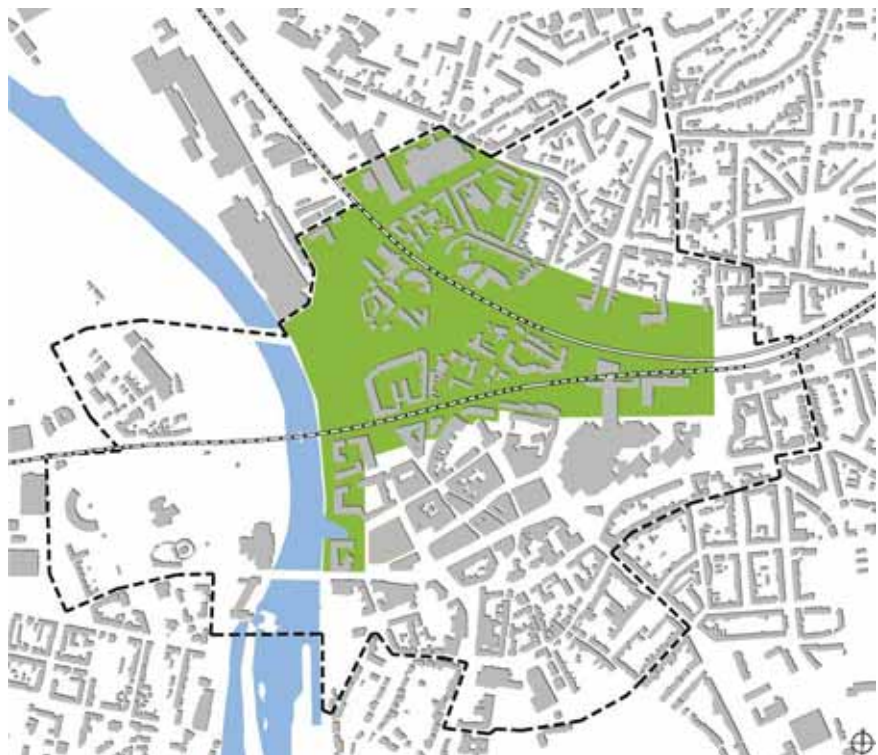


Abbildung 27 Gebietskulisse Masterplan Nördliche Innenstadt

Der daraufhin von dem Planungsbüro BKR Essen verfasste Masterplan Nördliche Innenstadt aus dem Jahr 2001 benennt strukturelle

Entwicklungsziele für diesen Teilraum. Das Nutzungskonzept des Masterplans sieht ein Band von Kultur, Freizeit, Gastronomie und Dienstleistungen zwischen dem Ruhruferpark und der Friedrich-Ebert-Straße vor. Weiterhin sollen die Gebiete nördlich und südlich des Tourainer Rings mit dem Nutzungsschwerpunkt Arbeiten ergänzt werden. Eine Stärkung der Wohnfunktion in Zentrumsnähe sowie die Aufwertung des Umfelds des Hauptbahnhofs als Standort für Dienstleistungen, Büros und Verwaltung werden im Masterplan herausgearbeitet. Für den Tourainer Ring wurde das Leitbild eines Alleenrings mit Boulevardcharakter entwickelt. Im Detail bedeutete dies eine Umgestaltung des Tourainer Rings zu einem ebenerdigen Alleenring durch Rückbau der Hochstraße und Umbau der Kreuzungspunkte an der Friedrich-Ebert-Straße/Tourainer Ring und Eppinghofer Straße/Tourainer Ring sowie die Umwidmung der Verkehrsflächen nach Rückbau in neue Bauflächen und Freiräume. Zudem fokussiert der Masterplan die Vervollständigung des Stadtgrundrisses. Hierzu zählt die Schließung der Baulücken am Klöttchen, an der Aktienstraße und an der alten Feuerwache. Neben der Neugestaltung der Ufersilhouette, der baulichen Verdichtung an der Post und am Hauptbahnhof schlägt der Masterplan eine neue Markthalle am Rathausmarkt vor.

„Qualitätsoffensive Innenstadt“

Mit der Qualitätsoffensive Innenstadt hat die Stadt Mülheim an der Ruhr ein Maßnahmenkonzept für den Kernbereich der Innenstadt auf den Weg gebracht.

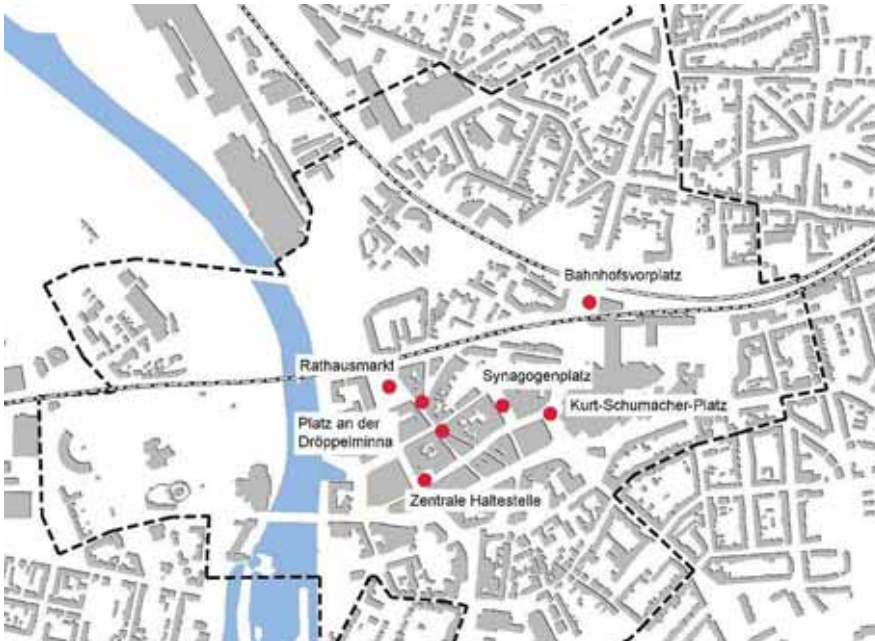


Abbildung 28 Plätze im Rahmen der Qualitätsoffensive Innenstadt

Das Konzept beinhaltet für die Innenstadtentwicklung folgende Zielaussagen:

- Chancen des Umbruchs nutzen
- Wasser als prägendes Element nutzbar machen
- Zielgruppenspezifische Aufwertung des Einzelhandels- und Dienstleistungsangebots
- Ausbau und Qualitätssicherung gastronomischer Angebote
- Ergänzung und Weiterentwicklung von Kultur und Freizeitangeboten
- Mülheim- und City-spezifische Veranstaltungen und Märkte
- Förderung von Wohnen in der Innenstadt
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
- Sicherung der Erreichbarkeit
- Arrondierung durch Verwaltungs- und Dienstleistungsangebote
- Professionalisierung von Zusammenarbeit und Vermarktung
- Forcierung der Zusammenarbeit mit Immobilieneigentümern

Die Qualitätsoffensive Innenstadt benennt verschiedene Handlungsfelder, zu denen Ziele und Maßnahmen erarbeitet wurden. Hieraus ist bisher eine Gestaltungssatzung für die Innenstadt und die Begrünung der Schloßstraße hervorgegangen. Zudem konnte für die Innenstadt der Einsatz eines City-Managers akquiriert werden.

Gestaltleitplanung Innenstadt

Eine seit 2010 gültige Gestaltungssatzung regelt für einen räumlichen Teilbereich der Innenstadt alle Vorhaben wie Neubauten, An- und Umbauten an den Straßenfronten von Gebäuden sowie Fassadengestaltungen und Werbeanlagen.

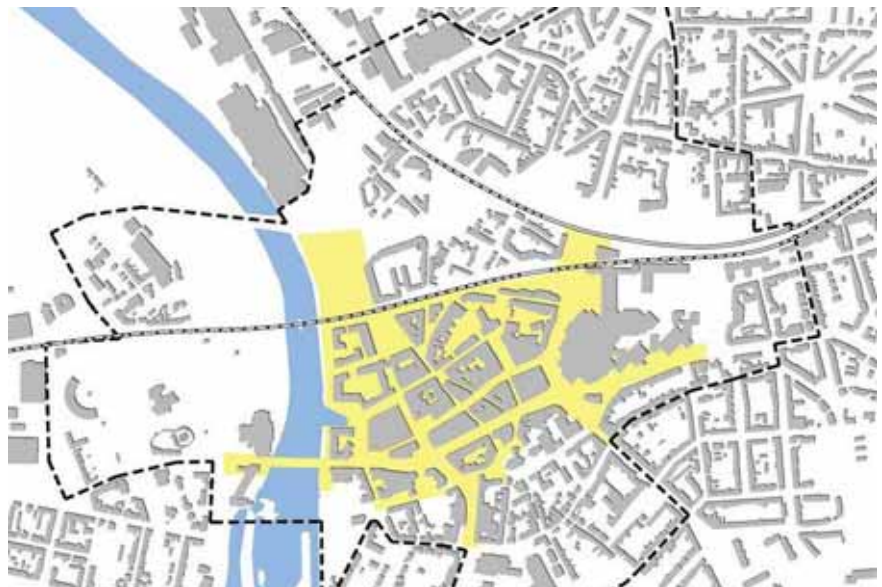


Abbildung 29 Geltungsbereich der Gestaltleitplanung Innenstadt

Der Beschluss der Gestaltungssatzung dient dem Zweck, das Stadtbild zu bewahren und baulich fortzuentwickeln. Enthalten ist auch ein Leitfaden zur Gestaltung von Sondernutzungen im öffentlichen Raum. Er dient der Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Innenstadt und zeigt in Form eines Gestaltungskatalogs beispielhaft gut gestaltete Sondernutzungen als Orientierungshilfe für die entsprechende Zielgruppe auf.

Beratungsnetzwerk IdEE

Das Beratungsnetzwerk IdEE – Innovation durch Einzeleigentümer – ist ein vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr initiiertes Projektansatz zur Unterstützung privater Einzeleigentümerschaft in ihrem Engagement für ihre eigene Wohnimmobilie. Anhand des Quartiers Löhberg wurde exemplarisch für die Innenstadt das Problembewusstsein der Eigentümerschaft in Bezug auf die Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen untersucht. Dabei wurden Formen von Beratungsangeboten zur Information und Herbeiführung von Investitionen ermittelt.

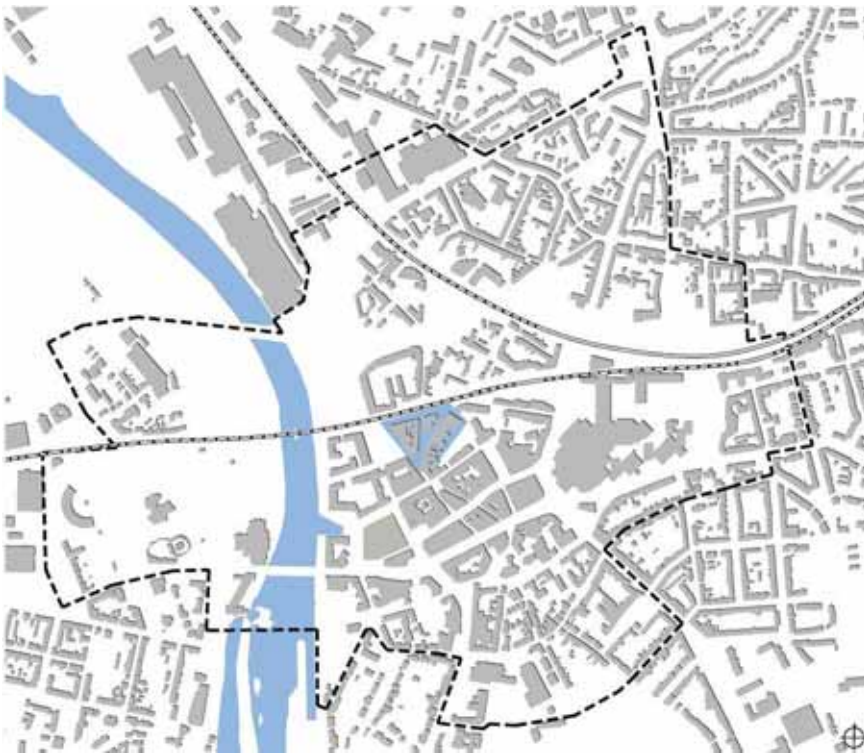


Abbildung 30 Lage Beratungsnetzwerk IdEE

Memorandum Mülheimer Innenstadt

“Perspektiven 2025 - Memorandum Mülheimer Innenstadt“ ist eine vom Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Stadtentwicklung aktuell erstellte Bestandsaufnahme für das vorläufige Untersuchungsgebiet. Das Memorandum beinhaltet (in Form von Steckbriefen) eine Analyse der Innenstadt, eine Beschreibung der historischen

*verwaltungsinterne
Orientierung*

Entwicklungen sowie erste Leitlinien für eine zukünftige Innenstadtentwicklung aus verwaltungsinterner Betrachtungsweise. In den Steckbriefen werden für verschiedene Themenbereiche die Ist-Situation, die konzeptionellen Grundlagen, Fakten und der Handlungsdruck herausgearbeitet und Handlungsleitlinien sowie die Perspektiven für 2025 entwickelt.

Parkraumuntersuchung

Im Rahmen der Parkraumuntersuchung Innenstadt wurde die Häufigkeit der Parkvorgänge, die Parkdauer und die eingenommenen Parkgebühren erhoben. Aus den vorliegenden Daten und unter Berücksichtigung der strategischen Ziele für die Innenstadt wurde ein Vorschlag für die Änderung der Parkgebührenordnung der Stadt Mülheim erarbeitet. Die hierin enthaltenen Maßnahmen werden zur Zeit politisch diskutiert.

5.4 Einzelkonzepte

Hochschule Ruhr West

Bildungslandschaft

Der geplante Hochschulstandort an der Duisburger Straße liegt außerhalb des Untersuchungsraums. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt (ca. 1.500 m Luftlinie) sowie der Bedeutung der Hochschule für die Gesamtstadt werden die Auswirkungen der Ansiedlung der Hochschule im Kontext des Innenstadtkonzepts betrachtet. Insbesondere die direkte Radwegeverknüpfung über den stillgelegten Bahndamm kann eine wichtige Verbindungsfunktion mit der Innenstadt übernehmen. Studentisches Leben kann für die Innenstadt zu einem Qualitätsmerkmal werden.

Kirchenhügel und Altstadt

Aufwertung des Straßenraums und kleinteilige Bebauung

Auf Basis einer Bestandsaufnahme und städtebaulichen Studie fanden im Jahr 2007 mit Vertretern der Kirchen, Politik, Bürgerschaft, Stadtverwaltung und der weiteren Akteursschaft Planungswerkstätten statt. Das Büro scheuven + wachen aus Dortmund wurde beauftragt, aus den Erkenntnissen der Planungswerkstätten eine Rahmenkonzeption zu erarbeiten. Diese enthält zwei wesentliche Bausteine. Zum einen soll der öffentliche Raum im Bereich der Althofstraße aufgewertet und zu einem multifunktional nutzbaren Bereich (barrierefreier Straßenraum, fließende Übergänge zwischen den Funktionsbereichen, Parken, Aufenthaltsort, Platz für Veranstaltungen) umgestaltet werden.

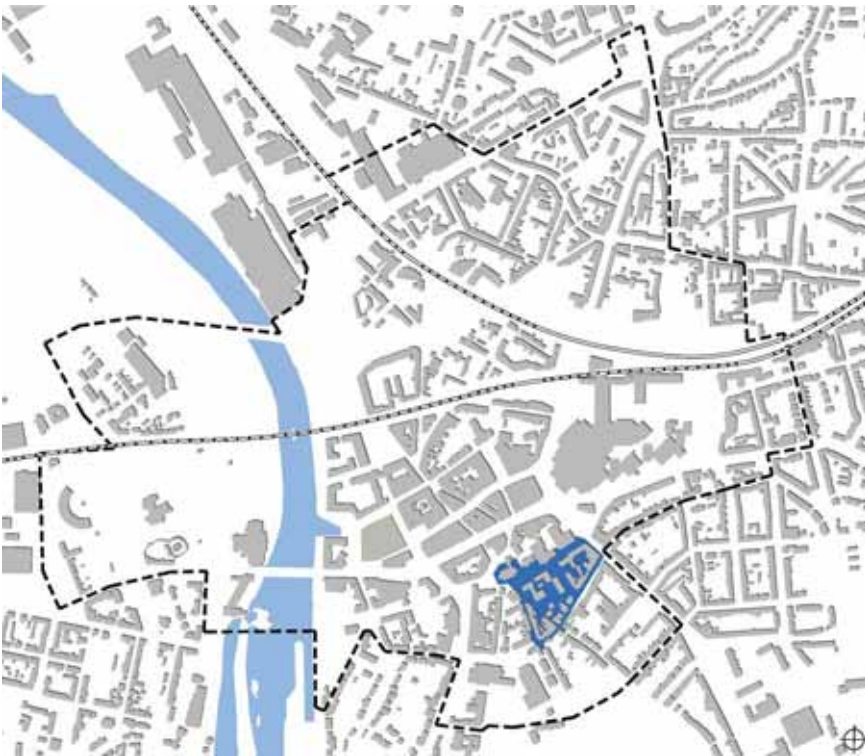


Abbildung 31 Projektgebiet Altstadt

Zum anderen wird eine kleinteilige bauliche Entwicklung des Kirchhügels südlich der Petrikirche angestrebt. Straßenraumgestaltung in Form von Shared Space wurde vom Büro Südstadt aus Köln ausformuliert und wird zukünftig schrittweise realisiert. Zu den ersten Realisierungsabschnitten zählt die Umgestaltung des Straßenraums im Muhrenkamp.

Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Zentralhaltestelle am Hbf

Die Deutsche Bahn AG saniert aktuell den Hauptbahnhof. Die Arbeiten umfassen die Erneuerung des Empfangsgebäudes und des Personentunnels im Inneren sowie eine Fassadenerneuerung.

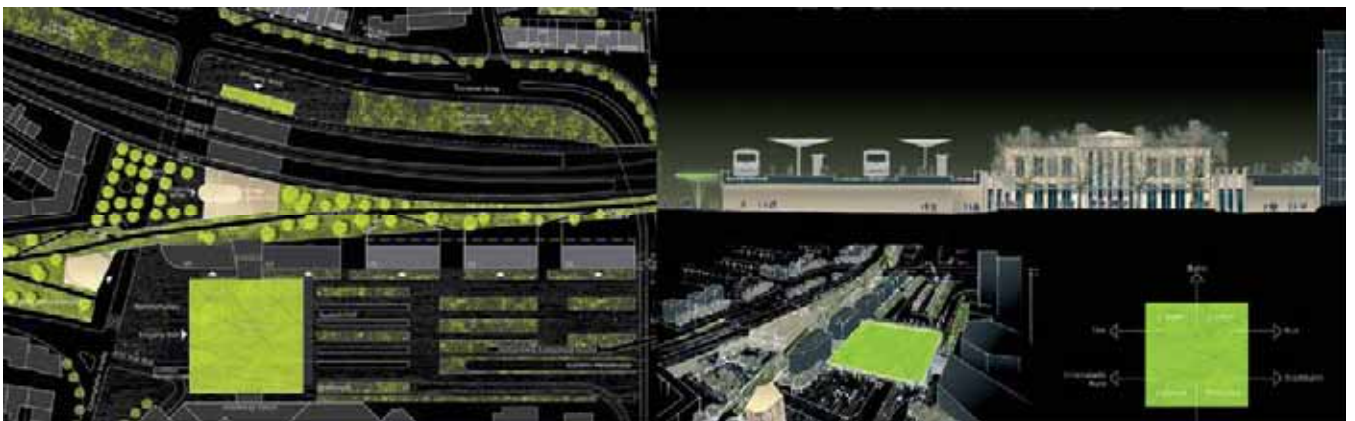


Abbildung 32 1. Preis im Wettbewerb „Neuer Hauptbahnhof“

Eine Sanierung der Bahnsteige erfolgt im Anschluss an die Aufwertung des Bahnhofsgebäudes und des Bahnhofsvorplatzes. Die Passage zwischen Forum und Bahnhofsgebäude hat in Regie des Forum-Betreibers in jüngster Zeit ein neues Glasdach erhalten.

Die Umgestaltung des DB-eigenen Bahnhofsvorplatzes erfolgt federführend durch die Stadt Mülheim an der Ruhr. Als Grundlage für die Umgestaltung dient das Gestaltungskonzept des Landschaftsarchitekturbüros „planB alternativen“. Leitlinien des Entwurfskonzepts stellen barrierefreie Zugänge zum Bahnhofsgebäude, die Verlagerung der Parkplätze, ein neues Lichtkonzept und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität dar. Der geplante RVR-Radweg und der Dieter-aus-dem-Siepen-Platz lassen sich auch künftig in das Gestaltungskonzept integrieren. Langfristig soll die Verbindung Bahnhof-Forum durch einen großzügigen, überdachten Platz ersetzt werden.



Östlicher Brückenkopf der Konrad-Adenauer-Brücke 2005 und in der Rückbauphase 2010



Umgebauter Alleenring zwischen Brückenkopf und Bahntrasse 2012

Neue Verkehrsführung Alleenring

Im Rahmen von Ruhrbania wurde die neue Verkehrsführung „Alleenring“ (Tourainer Ring) zur Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeit aufgelegt. Als erste Maßnahme wurde der Rückbau der Overflies und Rampen am östlichen Brückenkopf der Konrad-Adenauer-Brücke vorgenommen und zu einem plangleichen vierarmigen Knotenpunkt umstrukturiert. Das Verkehrskonzept sieht auch den Ersatz der Hochstraße Tourainer Ring sowie der Parallelstraße durch einen vierstreifigen Alleenring (Tourainer Ring) vor; dazu sollen die Kreuzungen Tourainer Ring/Eppinghofer Straße und Tourainer Ring/Klötttschen zu niveaugleichen Kreuzungen ausgebaut werden.

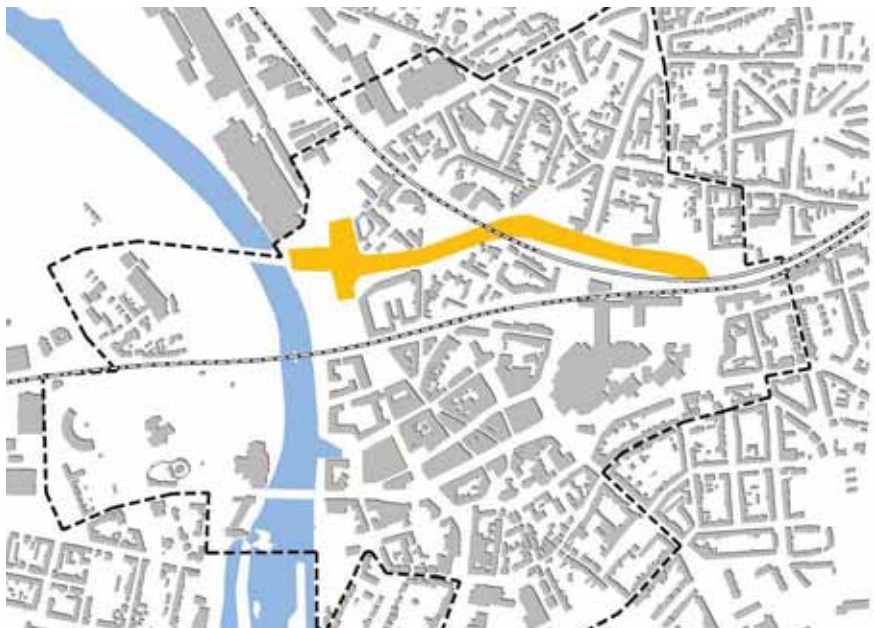


Abbildung 33 Lage des neuen Alleenrings

Charrette-Verfahren untere Schloßstraße

Im März 2012 fand ein durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des Forschungsfelds „Innovationen für Innenstädte“ des Programms „Experimenteller Wohn- und Städtebau“ (ExWoSt) gefördertes Charrette-Verfahren zur weiteren Entwicklung der Kaufhof-Immobilie und des Umfelds am unteren Ende der Schloßstraße statt. Es wurde innerhalb einer Woche mit einer Vielzahl an Innenstadtakteuren und weiteren kommunalen Entscheidungsträgern an einer nachhaltigen und konkreten Lösung für den Umbau des Quartiers an der unteren Schloßstraße gearbeitet. Im Ergebnis wurden vielfältige Konzepte zur Innenstadt insgesamt, für das Quartier und für die Kaufhof-Immobilie vorgelegt.



Abbildung 34 Die leerstehende Kaufhof-Immobilie

Die Ergebnisse werden durch die Stadt Mülheim dokumentiert und fließen in das Integrierte Innenstadtkonzept mit ein. Aufbauend auf den Ergebnissen soll in den kommenden drei Jahren eine städtebauliche Vision für das „Quartier Untere Schloßstraße“ entstehen. Der Standort Kaufhof wird dabei eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Schloßstraße und der neu gestalteten Ruhrpromenade übernehmen.

In dem Verfahren wurde ein eigener Ansatz für die Innenstadtentwicklung insgesamt entwickelt: Die Netzstadt. Damit wurde eine Grundsatzidee im Dialog erarbeitet, die weit über die Kaufhofimmobilie und die untere Schloßstraße hinausgeht. Die zunächst räumlich begrenzte Orientierung wird ergänzt durch neue Querverbindungen.

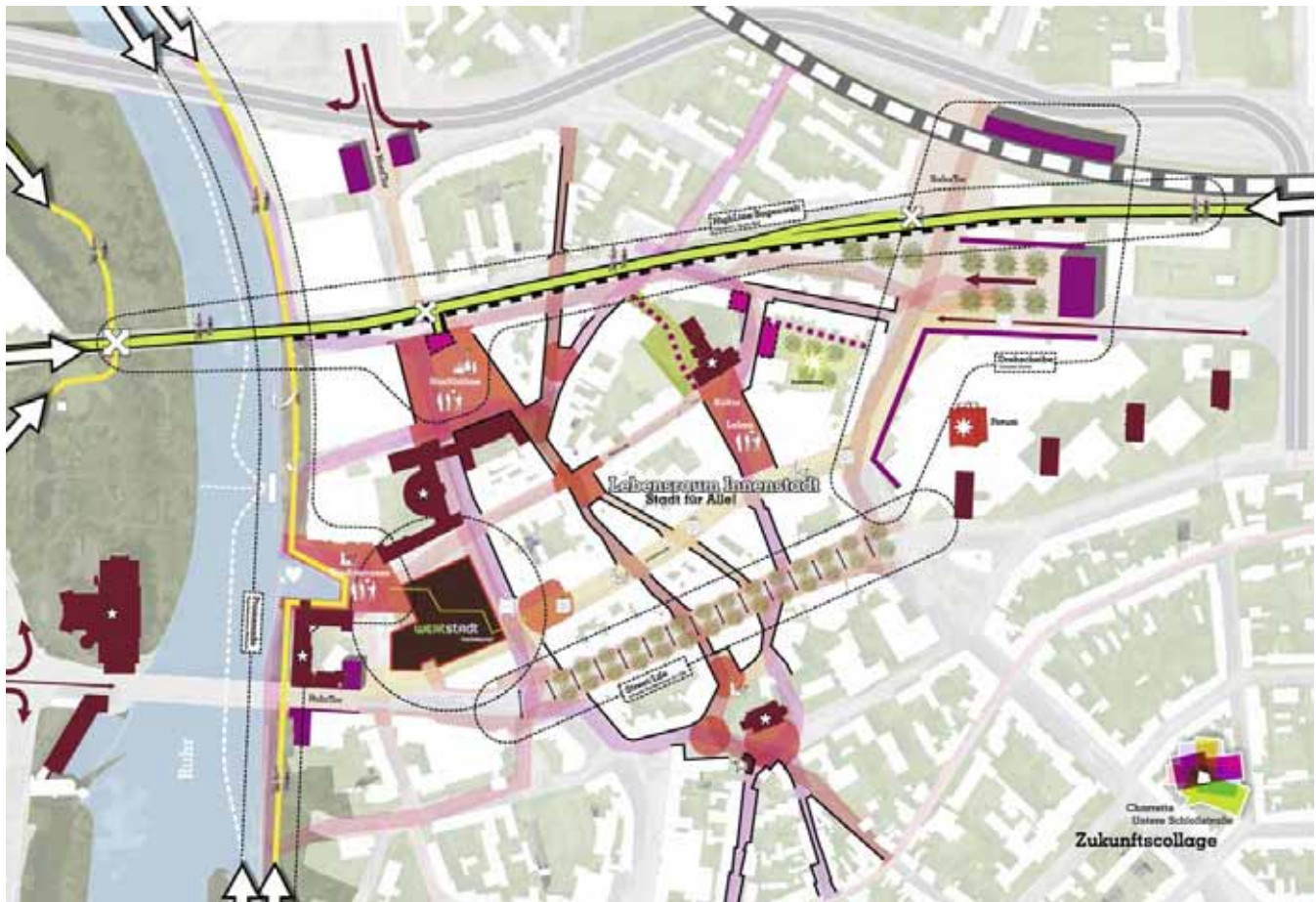


Abbildung 35 „Zukunftscollage“ aus dem Charrette-Verfahren

Das Netz der Nord-Süd- sowie Ost-West-Straßen der Innenstadt bilden die Grundlage der Erweiterung:

- Die Verbindung von Rathausmarkt zum Kirchenhügel wird zur historischen Achse.
- Die Verbindung vom Bahnhof zur Ruhr über die Wallstraße soll gestärkt werden.
- Die Verbindungen der öffentlichen Plätze mit ihren wiederzugewinnenden urbanen Qualitäten stützen das Netz als wesentliche Anker des Lebensraums Stadt.

An den Eingängen zur Innenstadt markieren städtebauliche „Tore“ den Beginn einer neuen urbanen Situation, in der alle gleichberechtigt agieren können. Darüber hinaus ist die Mülheimer Innenstadt mit der Region vernetzt:

- Über die „High-Line“ Rheinische Bahn als neue regionale Achse im Ruhrgebiet
- Über die Ruhr mit neuen Anlege- und Querungsmöglichkeiten am Fluss
- Über die Netzwerke der Menschen, die ihre Treffpunkte, kreative Orte und Begegnungsmöglichkeiten an verschiedenen Stellen in der Innenstadt finden

5.5 Resümee

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine Vielzahl an Planungen und Initiativen auf den Weg gebracht und trotz der vielfältigen Themen und Herangehensweisen relevante Zielkonflikte nicht erkennbar sind. Insbesondere wird aber deutlich, dass der wichtigste Fokus der Stadtentwicklung in Mülheim auf der Innenstadt liegt - die Entwicklung einer lebendigen Innenstadt ist zentrales Ziel.

Dabei sind drei Planungsmaximen erkennbar:

- Rückbesinnung auf wichtige öffentliche Räume (Gestaltleitplanung, Planung für Kirchenhügel und Altstadt, Bahnhofsvorplatz)
- „Herunterstufen“ der dominierenden Verkehrsfunktion auf ein stadtverträgliches Maß (Masterplan nördliche Innenstadt, neue Verkehrsführung Alleenring)
- Neue Etablierung wichtiger Funktionen (Hochschule Ruhr West, Maßnahmen im Rahmen von Ruhrbania)

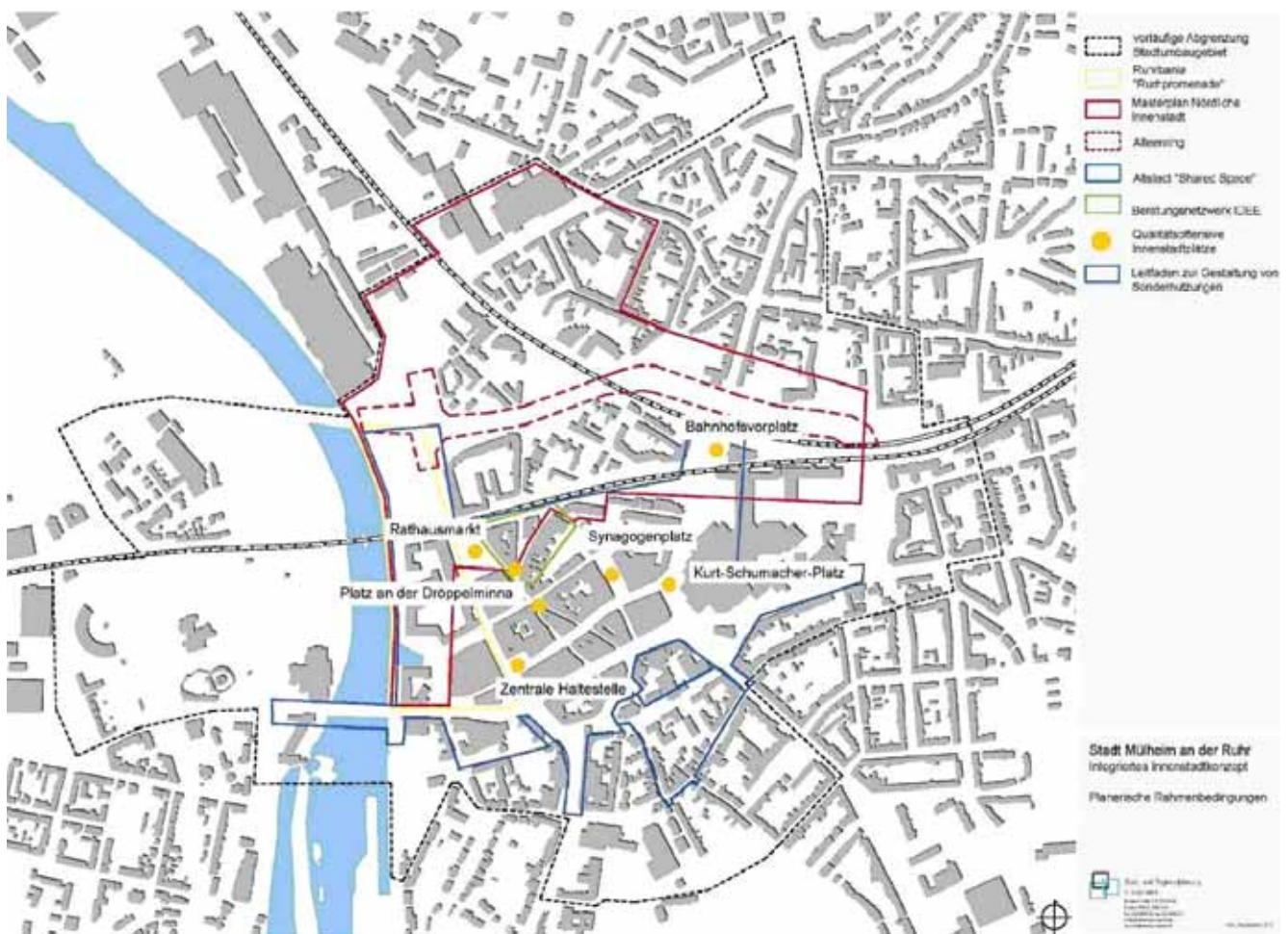


Abbildung 36 Verräumlichte Darstellung der Planungen und Konzepte



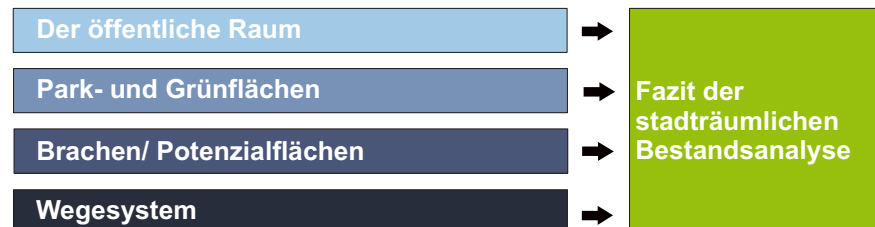
Im weiteren Prozedere ist es zwingend erforderlich, mit dem Integrierten Innenstadtkonzept an die genannten Planungsmaximen anzuknüpfen und in der konzeptionellen Umsetzung einen „roten Faden“ an die weitere Vorgehensweise zu legen. Von zentraler Bedeutung sind dabei die Antizipierung der künftigen gesellschaftlichen Prozesse und die Ergänzung der bereits eingeleiteten Prozesse und Projekte um weitere wichtige Maßnahmen.



STADTBILD UND STADTSTRUKTUR

6 Stadtbild und Stadtstruktur

Das Stadtbild repräsentiert die Funktion und ist gleichzeitig die Kulisse eines Innenstadtraums. Die öffentlichen Räume repräsentieren dabei die Innenstadt insgesamt. Besonderheiten, Qualitäten, aber auch Mängel gilt es zu identifizieren. Differenziert wird in der Analyse nach den folgenden Themen:



6.1 Der öffentliche Raum

Der öffentliche Raum erfüllt eine Vielzahl teilweise konkurrierender Funktionen. Als Ort der Bewegung und des Austauschs sowie als Aufenthalts- und Erlebnisraum gibt er der Innenstadt Struktur, Gesicht und Identität. Es ist der Raum, der maßgeblich das Image einer Stadt prägt.

Der prominenteste Ort einer Innenstadt ist regelmäßig die Fußgängerzone in Verbindung mit einem zentralen Platz. Ein Ort, an dem sich die Stadt von ihrer besten und attraktivsten Seite zeigt.

Innenstadtplätze

In und um die Mülheimer Fußgängerzone konzentrieren sich zahlreiche Innenstadtplätze. Viele dieser Plätze - wie der Rathausmarkt, der Platz am Ratskeller (Dröppelminna) oder der (namenlose) Platz im Einmündungsbereich Wallstraße/Kohlenkamp - leiden jedoch unter nicht mehr zeitgemäßen Ausstattungselementen und Erscheinungsbildern. Sie besitzen zudem nicht die gewünschte Aufenthalts- und Gestaltungsqualität, die zu einer Belebung der Innenstadt führen kann.

Schloßstraße



Entlang der in den 90er-Jahren umgebauten Schloßstraße befinden sich zahlreiche künstlerische und/oder beispielbare Installationen sowie diverse Wasserspiele und Brunnenanlagen als Gestaltungselemente. Zur optischen Aufwertung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone wurde die Schloßstraße im Jahr 2009 begrünt. Gestaltungs- und Ausstattungselemente der Fußgängerzone werden über eine Satzung und einen Leitfaden für Einzelhändler reglementiert. In der oberen Schloßstraße findet viermal wöchentlich der Mülheimer Wochenmarkt statt.

Der öffentliche Raum entlang der Schloßstraße ist im Grundsatz positiv zu werten. Da die Ladenlokale eher dem niedrigpreisigen Segment zuzuordnen sind, ist ursächlich handelswirtschaftlich begründet (vgl. auch Kap. 8.4). Gleichwohl gibt diese Nutzungsstruktur

der Schloßstraße trotz der attraktiven Gestaltungselemente im öffentlichen Raum eine wenig ansprechende Prägung.

Der Rathausmarkt, einst lebendiger Platz und „gute Stube“ der Innenstadt, erfüllt heute eine einseitige Funktion als Parkplatz mit Zufahrt zur darunterliegenden Tiefgarage. Mit der Verlagerung des Wochenmarkts und Umnutzung zum Parkplatz haben die angrenzenden Quartiere und Geschäfte an der Löhstraße ihre Bedeutung verloren.

Für den Rathausmarkt ist festzuhalten, dass er eindeutig unter seinen Möglichkeiten bleibt. Dieser Platz nimmt mit seiner Lage und baulichen Einrahmung, insbesondere bei Realisierung des zweiten Bauabschnitts an der Ruhr, eine Schlüsselposition für die gesamte Innenstadtentwicklung ein. Hier kann ein attraktiver Pol im zentralen Innenstadtbereich geschaffen werden, der den Weg vom nördlichen Ende der neuen Ruhrpromenade in die Innenstadt neu prägen kann. Der Rathausmarkt kann und soll (wieder) der repräsentative und zentrale Stadtplatz der Stadt Mülheim an der Ruhr werden. Eine entsprechende Beschlusslage des Planungsausschusses vom 15. Mai 2012 liegt bereits vor.

Von dem Schnittpunkt Schloßstraße/Kohlenkamp ergibt sich eine Platzfolge entlang der Straße Kohlenkamp, die eine Vernetzung der Lauflinien in Nord- und Südrichtung ermöglicht. Nördlicher Ausgangspunkt ist der Rathausmarkt, an den sich in Richtung Süden der Platz am Ratskeller (bzw. der Dröppelminna), der Platz Wallstraße/Löhberg und der platzartige Schnittpunkt mit der Schloßstraße anschließen.

Im Grundsatz ist die Gestaltungsqualität der genannten Plätze zwar nicht befriedigend, gleichwohl sind es eher die vom öffentlichen Raum abgekehrten Erdgeschossnutzungen, die eine negative Prägung verursachen. Es ist anhand der feststellbaren Fußgängerfrequenzen deutlich erkennbar, dass die Platzfolge zwischen Rathausmarkt und Schloßstraße nur wenig in das innerstädtische Wegenetz integriert ist. Die Wege und Plätze verbinden aktuell keine relevanten Quellen und Ziele. Es muss zwingend davon ausgegangen werden, dass erst über erhöhte Frequenzen der Geschäftslage eine neue Attraktivität verliehen werden kann. Gerade vor diesem Hintergrund spielt die Gestaltung des Rathausmarkts und seine Einbindung in das innerstädtische Gefüge zwischen nördlicher Ruhrpromenade und Schloßstraße eine zentrale Rolle.



Abbildung 37 Rathausmarkt: Planung ca. 1920 und aktuelle Gestaltung



Abbildung 38 Platz an der Dröppelminna

Leineweberstraße

Die Leineweberstraße war im Rahmen der verkehrlichen Neuordnung in der Nachkriegszeit verlängert, begradigt und stark verbreitert worden. Die Defizite der Leineweberstraße zeigen sich nicht allein in einem erhöhten Leerstand der Erdgeschosszonen. Auch die Straßenraumgestaltung wie z. B. der uneinheitliche Pflasterbelag trägt zum negativen Gesamteindruck bei. Es besteht der deutliche Bedarf, die Straßenraumgestaltung hier neu zu überdenken und den Charakter insgesamt aufzuwerten.

Der als Platanenallee angelegte Baumbestand ist dabei ambivalent zu sehen: Zum einen wird der Geschäftsbereich massiv verschattet, auf der anderen Seite gibt genau diese Allee dem Straßenzug seinen einzigartigen Boulevard-Charakter. Ein partieller Rückschnitt der Baumkronen bzw. die vereinzelte Herausnahme von Bäumen sollte zur Diskussion gestellt werden.



Abbildung 39 Leineweberstraße

Als Schnittstelle zwischen der Altstadt und dem zentralen Geschäftsbereich der Schloßstraße könnte und sollte die Leineweberstraße heute eine wichtige vernetzende Funktion erfüllen – faktisch wirkt sie allerdings als Barriere. Dabei sind es eher punktuelle Defizite, die diese Barrierewirkung entfalten: Der Turm der Petrikirche ist an der Leineweberstraße Blick- bzw. Endpunkt zweier historischer Sichtachsen entlang der Straßen Kohlenkamp und Löhberg/Bachstraße. Allein über die Gestaltung der Schnittpunkte mit diesen Straßenzügen kann eine räumliche Vernetzung zwischen Altstadt und Kirchenhügel deutlich verbessert werden. Dies beinhaltet auch das massive Zurückschneiden der Platanen an diesen Übergängen, da die wichtigen Blickbeziehungen zum Turm der Petrikirche durch den Baumbestand deutlich verstellt sind.



Abbildung 40 Blick von der Leineweberstraße (Höhe Kohlenkamp) zum Kirchenhügel im Herbst und im Sommer

Mit der Gestaltung der Schnittpunkte zwischen Leineweberstraße und den Straßen Kohlenkamp und Löhberg/Bachstraße in Richtung Bachstraße kann hier die jeweilige Übergangssituation optimiert werden.

Das zentrale „Gelenkstück“ zwischen dem Forum und der Schloßstraße ist der Kurt-Schumacher-Platz. Er setzt sich aus einer Abfolge verschiedener Raumeinheiten mit unterschiedlicher Ausstattung zusammen. Der Kurt-Schumacher-Platz dient sporadisch als Sondernutzungsfläche für verschiedene Aktionen und Veranstaltungen. Aufgrund der Eingangssituation in das Forum ist der Platz sehr belebt, neue gestalterische Maßgaben sind zunächst nicht erforderlich.

Kurt-Schumacher-Platz

Dem gegenüber könnte der darunterliegende Kaiserplatz eine identische Funktion für das Zusammenspiel zwischen Forum und Leineweberstraße übernehmen. Aufgrund seiner Verkehrsbedeutung für den Individual- und den öffentlichen Verkehr bildet er aber keinen Übergang zwischen Forum und Leineweberstraße, sondern vielmehr eine massive Barriere.

Kaiserplatz



Abbildung 41 Der Kaiserplatz zwischen oberer Leineweberstraße, Eingang zum Forum und Kurt-Schumacher-Platz

Das innerstädtisch wichtige Wegesystem wird genau an dieser Stelle maßgeblich unterbrochen. Dies zeigt sich auch an der Geschäftsqualität der Ladenlokale im Forum. Trotz der gestalterisch repräsentativen Eingangssituation liegen hier eher Mindernutzungen (Fingernagelstudio, Copyshop) vor.

Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz (Dieter-aus-dem-Siepen-Platz) wurde im Zuge der Sanierung des Bahnhofsgebäudes umgestaltet. Für den gegenüberliegenden westlichen Teilbereich liegt ein Gestaltungskonzept im Kontext der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes vor, das derzeit umgesetzt wird (vgl. Kap. 5). Problematisch ist, dass sich dem ankommenden Innenstadtbesucher nicht erschließt, dass der Weg in die zentrale Innenstadtlage entlang der Eppinghofer Straße in Richtung Süden auf den Kurt-Schumacher-Platz führt. Der Weg verläuft unter der Bahntrasse entlang von Stellplätzen und ist wenig attraktiv.

Synagogenplatz

Der Synagogenplatz (ehemaliger Viktoriaplatz) wurde im Rahmen der Errichtung des neuen Medienhauses umgestaltet. Durch eine partiell neue Pflasterung, neugestaltete Tiefgaragenabgänge, eine neue Radstellanlage sowie einer veränderten Positionierung des Mobiliars konnte die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität des Platzes gesteigert werden. Der umgestaltete Synagogenplatz eignet sich jedoch aufgrund der auftretenden Winde und seiner Topografie nur bedingt für die Außengastronomie. Auf dem Platz steht eine Installation des Künstlers Otto Herbert Hayek als farbiges Relief mit Stadtzeichen und Brunnen aus dem Jahr 1977. Trotz der Gestaltungselemente und der Lage des Stadtmuseums sowie des Medienhauses am Platz ist dieser Stadtraum wenig belebt. Eine Einbindung in das innerstädtische Wegesystem und erhöhte Frequentierung

können dann gelingen, wenn der Querbezug entlang der Wallstraße in Richtung Ruhr qualifiziert werden kann.

Das Element Wasser bzw. die Nähe zur Ruhr ist (aktuell) im öffentlichen Raum kaum wahrnehm- und erlebbar. Mit der Ruhrpromenade und dem Stadthafen inklusive angrenzendem Platz werden die vorbildliche Einbindung der Ruhr konsequent umgesetzt und ein durchgängiger urbaner Raum sowie ein modernes Wohnquartier geschaffen. Als Verlängerung der Ruhranlagen ermöglicht die Ruhrpromenade eine durchgängige Wegeführung entlang des Flusses.

Einbindung der Ruhr

Die Wahrnehmung der Innenstadt bzw. das bewusste Eintreten in den Innenstadtraum ist gestalterisch und baulich nur an wenigen Orten erfahrbar. Lediglich der Bereich an der Schloßbrücke ist als charakteristische Stadteingangssituation zu werten. Durch die Sichtbeziehungen und axiale Ausrichtung der Schloßbrücke zur Petrikirche, der räumlichen Begrenzung des westlichen Brückenkopfs mit historischen Bauwerken sowie dem Kontrast von urbaner Dichte und landschaftlicher Weite entlang der Ruhr wird das Entree zur Innenstadt inszeniert. Auf diese Weise entsteht eine gewisse „Dramaturgie“ beim Eintreten in die Innenstadt, auch, wenn diese Stadteingangssituation stark durch die Verkehrsfunktion dominiert ist. Im Gegensatz dazu wird der Bereich der Konrad-Adenauer-Brücke/ Aktienstraße/Tourainer Ring der Funktion als Eingang zum Innenstadtbereich nicht gerecht.

Stadteingänge



Abbildung 42 Stadteintree an der Schloßbrücke

Entlang der nördlichen Einfallstraßen Aktienstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Eppinghofer Straße und Klöttchen ist das Eintreten in die Stadtmitte ebenfalls nicht erlebbar. Die Ring-Erschließung über die Hochstraße Tourainer Ring, die Unterführung an der Eppinghofer Straße und die komplizierte Verkehrsführung mit teilweisem Ein-Richtungsverkehr begünstigen das zügige Ein- und Austreten aus der Innenstadt.



Abbildung 43 nördlicher Stadteingang Friedrich-Ebert-Straße

Für den motorisierten Verkehr ist die Innenstadt mehr oder weniger eine Transitlandschaft, durch die kein Bild einer „erlebbar“ Stadtmitte erzeugt wird.

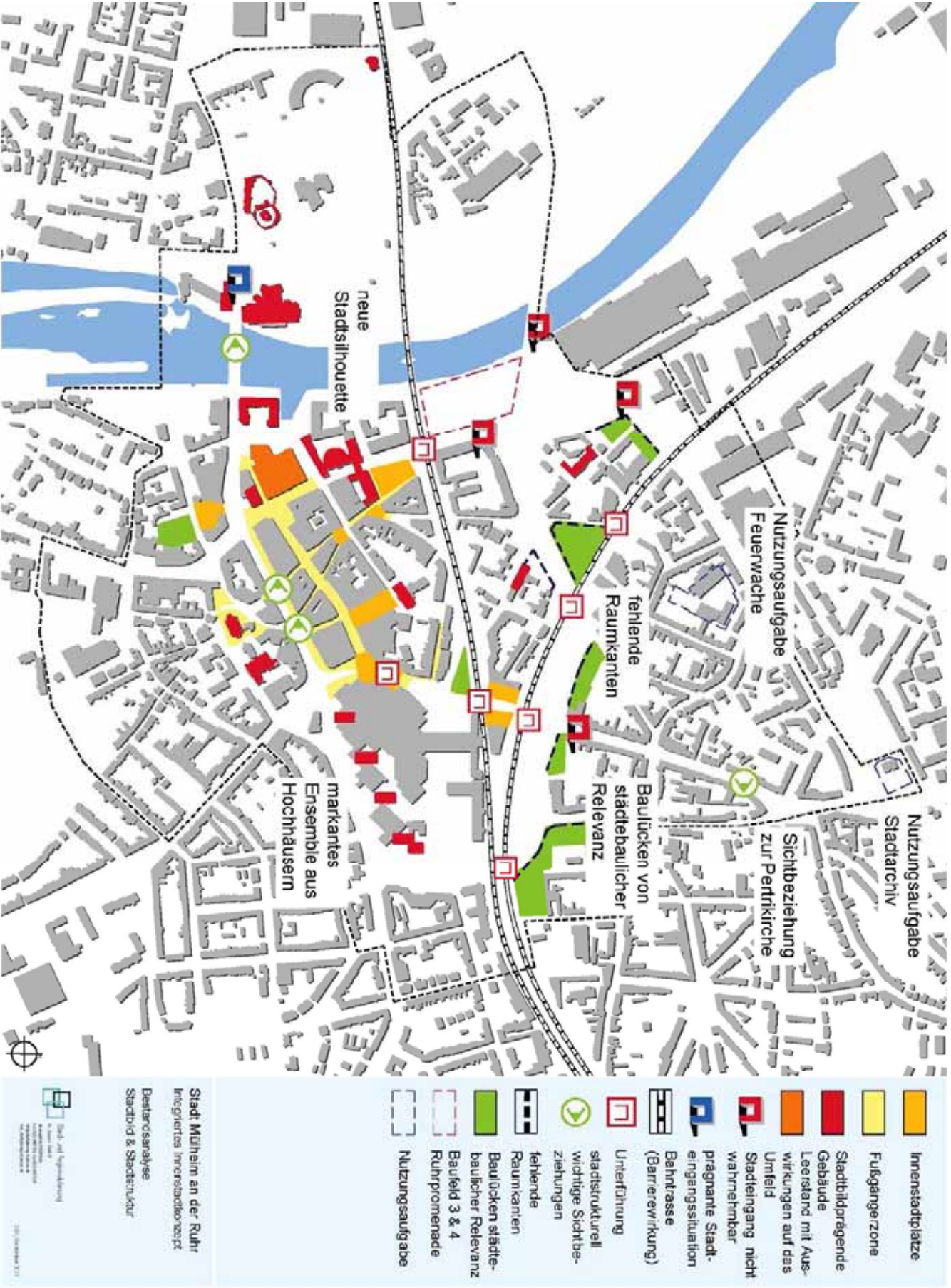


Abbildung 44 Stadtbild und Stadtstruktur

fehlende Raumkanten

Abseits der verdichteten Alt- und Kernstadt wirkt die Stadtstruktur aufgrund fehlender Raumkanten und aufgelöster Blockstrukturen zum Teil lückenhaft und unvollständig. Auslöser dieser Wahrnehmung sind die teilweise umfangreichen Brachflächen entlang der Hauptverkehrsachsen wie dem Tourainer Ring oder der Straße Klöttchen.

städtebauliche Barrieren

Der Innenstadtraum wird in vielen Bereichen durch Verkehrsflächen - Straßen- sowie Schienenwege - dominiert. Die Bahntrasse der Deutschen Bahn AG und der ehemaligen Rheinischen Bahn sowie die mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich führen zu einer Unterteilung des Stadtraums in Quartiere und Funktionsbereiche. Die stärkste räumliche Trennung erfährt das Gebiet durch die ehemalige Bahntrasse der Rheinischen Bahn und die Bahntrasse der DB.



Abbildung 45 Barrierewirkung der Bahntrasse entlang der Bahnstraße

Durch die starke städtebauliche Zäsur der Schienenwege verschärft sich die Randlage des nördlichen Stadtteils Eppinghofen. Die Trennwirkungen können nur punktuell aufgehoben werden. Umso wichtiger ist es, diejenigen Bereiche in den Fokus zu nehmen, an denen wichtige Übergänge liegen. Das heißt, die Unterführungen unter den Bahntrassen sollten ein attraktives Eintreten in die Innenstadt ermöglichen.

6.2 Park- und Grünanlagen

Neben den Innenstadtplätzen trägt das Frei- und Grünflächenangebot maßgeblich zur Attraktivität der Innenstadt bei. Das Angebot konzentriert sich mit dem MüGa-Park auf den westlichen Bereich und mit den Ruhanlagen, dem Wasserbahnhof, der Freilichtbühne und dem Altstadt-Friedhof auf den südlichen Bereich der Innenstadt. Im Citykern befinden sich deutlich zu wenig und wenn nur sehr vereinzelt Grün- und Freiflächen mit Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten.

Nördlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen des Förderprogramms Soziale Stadt NRW ein Quartierspark mit (temporärer) Skateranlage und Sandspielplätzen errichtet. An der Kardinal-Graf-Galen-Straße, westlich der Eppinghofer Straße, befindet sich eine kleinräumige Grünanlage, die weder Gestaltungs- noch Aufenthaltsqualität hat.

Den größten innenstadtnahen Freiflächenanteil macht der MüGa-Park am westlichen Ruhrufer aus. Die im Rahmen der Landesgartenschau 1992 entstandene Parkanlage bietet zahlreiche Attraktionen wie Spielplätze, Kunstwerke, Themengärten etc. In Verbindung mit den kulturellen und touristischen Attraktionen wie dem Schloss Broich, dem Ringlokschuppen und der Camera Obscura wird die gepflegte Grünanlage stark frequentiert. Leider ist das MüGa-Park-Gelände des Öfteren Angriffspunkt von Vandalismus.

Die im Rahmen der in den 1970er-Jahren geplanten Ring-Erschließung ausgebaute Bergstraße stellt eine starke räumliche Zäsur zwischen den zwei Teilbereichen des MüGa-Parks dar. Eine Vernetzung wird über eine Fußgängerbrücke sowie ebenerdige Quermöglichkeiten an der Bergstraße gewährleistet. Über den MüGa-Park erfolgt durch Rad- und Fußwegeverbindungen die Vernetzung mit dem angrenzenden nördlichen Naturschutzgebiet.

Die Ruhranlagen sind die zentralen, citynahen Parkanlagen, die für Kinder Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten anbieten, diese Angebote sind dort nur in geringer Anzahl vorzufinden. Die Anlagen bieten zahlreiche wichtige Sichtbeziehungen zur Schloßbrücke, zum gegenüberliegenden Ufer und zur Schleuseninsel.

Eine vorbildliche Einbindung der Ruhr und ein attraktives Fluss-Erlebnis liegt im Umfeld des Wasserbahnhofs: Der südlich an das Untersuchungsgebiet grenzende Bereich bietet als Fortführung der Ruhranlagen in Richtung Süden Potenziale eines Naherholungsgebiets. Für den Fahrradfahrer oder Spaziergänger bieten sich an zahlreichen Stellen entlang der Ruhr, der Schleuseninsel und des Kanals attraktive Blickbeziehungen sowie kleine Rastplätze.

Südlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet bzw. die Altstadt liegt mit dem kleinen Park am Mahnmal, dem Altstadt-Friedhof und der Freilichtbühne ein ausreichendes Angebot an Grünflächen mit ausgeprägtem Baumbestand vor.

Grünverbindungen ergeben sich in erster Linie entlang der Ruhr sowie vom Altstadtfriedhof über das Kriegerdenkmal zum Kirchenhügel. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung sollte zusätzliche eine Grünvernetzung über bestehende Freiflächen sowie Brachflächen durch Eppinghofen-Süd bis in die Kernstadt angestrebt werden.

MüGa-Park



Abbildung 46 MüGa-Park - Fontäne

Ruhranlage

Wasserbahnhof

Parkanlagen im Süden

Grünverbindungen

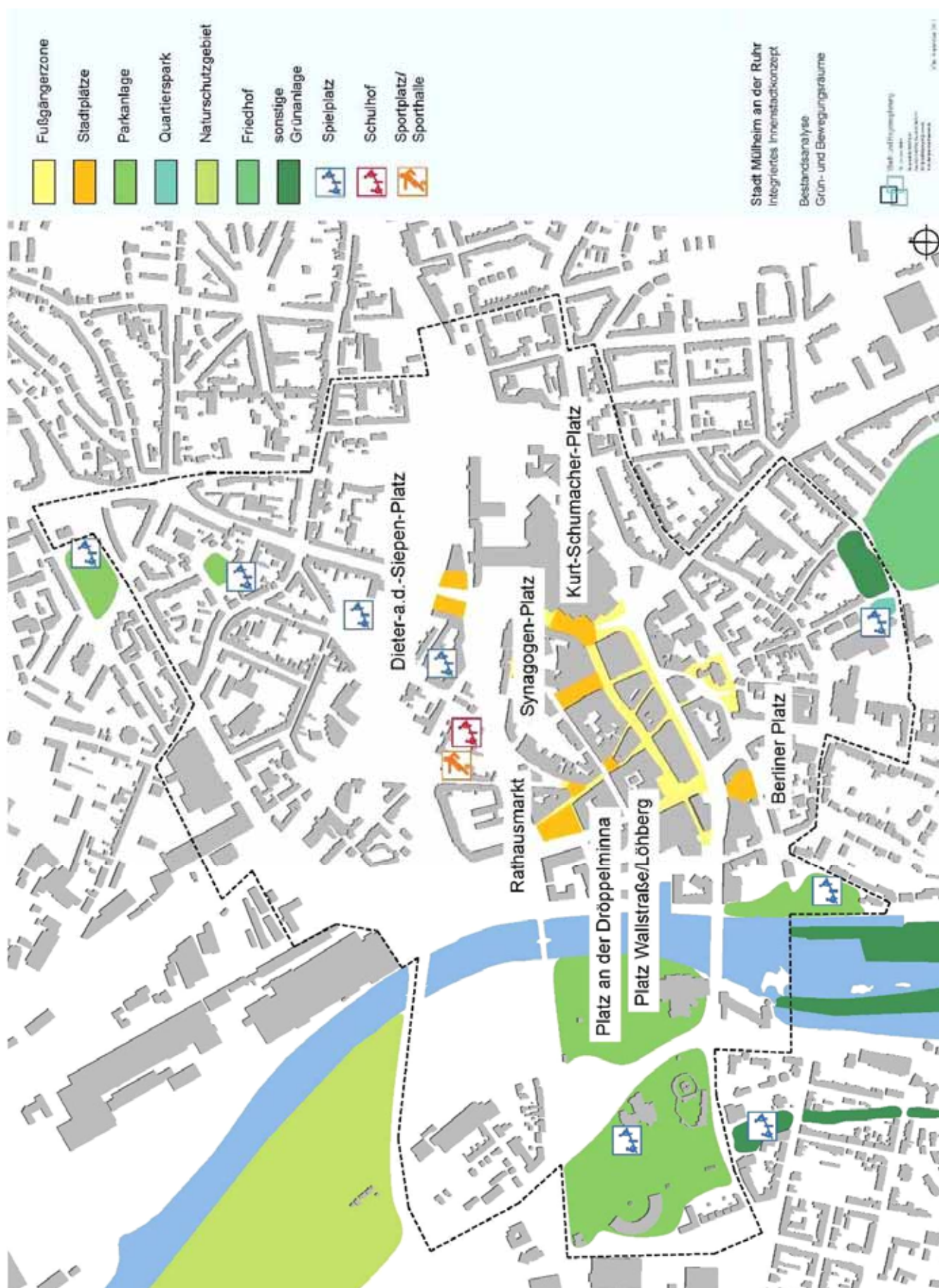


Abbildung 47 Grün- und Bewegungsräume in der Innenstadt

6.3 Brachen/Potenzialflächen

Der Tourainer Ring ist eine der zentralen Erschließungsstraßen in der Mülheimer Innenstadt. Nördlich des Tourainer Rings befinden sich mehrere mindergenutzte Grundstücke sowie Brachflächen. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Flächen an der Charlottenstraße/Parallelstraße, Parallelstraße/Eppinghofer Straße und Klöttchen. Durch die Neuanlage des Tourainer Rings erhalten diese Flächenreserven eine neue städtebauliche Situation. Durch Zusammenführung der Parallelstraße und des Tourainer Rings bzw. den Rückbau der Hochstraße werden die Randbereiche der alten Trassen frei. Infolgedessen besteht die einmalige Chance, hier neue Raumkanten zu schaffen und dem Tourainer Ring erstmals eine städtische Kontur zu geben.

*Potenzialflächen entlang
des neuen Tourainer Rings*

Der geplante Rückbau der Hochstraße wird sich weiterhin positiv auf den nördlichen Zugangsbereich zum Bahnhof sowie die angrenzenden Flächen auswirken. Sie liegen bislang im Schatten der Hochstraße und dienen vorwiegend als Stellplätze. Neben der Ruhrpromenade ist das Projekt Tourainer Ring eine der größten innerstädtischen Maßnahmen.



Abbildung 48 Flächenpotenziale in der nördlichen Innenstadt

Das stillgelegte Gelände Alte Feuerwache an der Aktienstraße ist ebenfalls als räumlicher Entwicklungsbereich in die Betrachtung der Potenzialflächen einzubeziehen. Mit der Verlagerung der Feuerwache an die Duisburger Straße wurde der Standort an der Aktienstraße aufgegeben. Eine besondere städtebauliche Herausforderung ergibt sich aus der Bestandssituation im Block-Innenbereich.

Alte Feuerwache

Kaufhofimmobilie



Für die Entwicklung des Kernbereichs der Innenstadt spielt das Grundstück der ehemaligen Kaufhofimmobilie eine tragende Rolle. Denkbar ist es, die Strukturen der Kaufhofimmobilie aufzubrechen und den Standort zu einem eigenständigen Quartier als Scharnier zwischen der Schloßstraße und der Ruhrpromenade zu entwickeln.

Sollte dies nicht möglich sein, kann auch eine „Umgehung“ der Immobilie zur Diskussion stehen. In diesem Falle ist es zwingend erforderlich, dass entlang der Friedrich-Ebert-Straße und insbesondere entlang der Schollenstraße das Gebäude mit Nutzungen belegt ist, die sich zum Straßenraum hin öffnen und ihn bespielen. Eine attraktive Wegeverbindung zwischen Schloßstraße und Ruhrpromenade darf definitiv nicht entlang von Gebäuderückseiten führen.

Die Ergebnisse des Charrette-Verfahrens (vgl. Kap. 5) können dabei einen guten Beitrag zur Nachnutzung der Immobilie leisten. In der Gestaltung sollte zwingend darauf geachtet werden, dass eine Verbindung zwischen unterer Schloßstraße und dem neuen Hafenbecken an der Ruhr hergestellt wird.

Potenzialfläche Auerstraße

Das keilförmige Grundstück zwischen der Auerstraße, dem Tourainer Ring und der Bahntrasse vermittelt aufgrund der vorhandenen Gehölzstrukturen und des wiesenartigen Wildwuchses den Eindruck einer ungepflegten Grünfläche und wird allgemein als „Wiesendreieck“ bezeichnet. Zurzeit ist das Grundstück mit einer Zwischennutzung als Dirt-Bike-Strecke belegt.

Löwenhof/Eppinghofer Straße sowie Georgstraße/Aktienstraße

Kleinräumige Potenziale bieten zusätzlich das Eckgrundstück Am Löwenhof/Eppinghofer Straße im Kontext der Vernetzung des Bahnhofs mit der Fußgängerzone sowie das Eckgrundstück Georgstraße/Aktienstraße als Bestandteil der Stadteingangssituation. Die Bebaubarkeit wird allerdings aufgrund des darunterliegenden U-Bahn-Verlaufs mit Schwierigkeiten behaftet sein.

Berliner Platz

Im südlichen Innenstadtbereich liegt gegenüber des Berliner Platzes eine Baulücke. Dies ist der Standort der im Jahr 1971 abgerissenen Paulikirche. Das Grundstück wird seit langer Zeit als Parkplatzfläche genutzt. Durch die fehlende Raumkante wirken Platz- und Straßenraum nicht geschlossen.

„Wegedramaturgie“ entwickeln

6.4 Wegesystem

Ein attraktives Fußwegesystem ist für die Funktionalität einer innerstädtischen Einkaufslage enorm wichtig. Insbesondere soll vermieden werden, dass Wege „ins Leere“ laufen und damit wichtige Verbindungen unterbrochen sind. Die Stadteingänge sowie die relevanten Quellen und Ziele müssen übersichtlich und gut erreichbar in das Wegesystem eingebunden sein. Durch Ankerbetriebe, Platzfolgen, kleinere Aufenthaltsbereiche, Außengastronomie, Kunstinstallationen und die Inszenierung von Blickbeziehungen kann und soll

dem Wegenetz eine „Dramaturgie“ verliehen werden, die zum Flanieren und Verweilen gleichermaßen einlädt.

Im Wegesystem sind aktuell folgende Defizite erkennbar:

aktuelle Defizite

- Es wird sehr deutlich, dass die Kaufhof-Immobilie den Weg zwischen Schloßstraße und Ruhr maßgeblich versperrt.
- Das Wegesystem „verliert sich“ in Richtung Rathausmarkt, da im Norden der Einkaufslage kein relevantes Ziel liegt.
- Dies beeinträchtigt auch die Wallstraße und die Frequenz von der Wallstraße über den Synagogenplatz hin zur Schloßstraße.
- Der Kaiserplatz wirkt als Barriere zwischen östlicher Leineweberstraße und dem Forum Mülheim. Er unterbricht damit eine eminent wichtige Verbindung in die zentrale Einkaufslage des Forums.
- Die Schnittstellen Kohlenkamp und Löhberg formulieren auf Höhe der Leineweberstraße nicht den Übergang zwischen zentralem Einkaufsbereich und Altstadt.
- Die Bachstraße ist nicht ausreichend in das innerstädtische Wegenetz integriert, obwohl die hier liegenden gastronomischen Nutzungen durchaus in das Innenstadtsystem eingebunden werden sollten.

Mit Fertigstellung der Ruhrpromenade wird sich in Nord-Süd-Richtung (wieder) eine attraktive Wegebeziehung ergeben. Diese wird allerdings nur dann in das innerstädtische Wegesystem eingebunden sein, wenn der Rathausmarkt einen attraktiven Stadtplatz und Anziehungspunkt für Innenstadtbesucher darstellt.

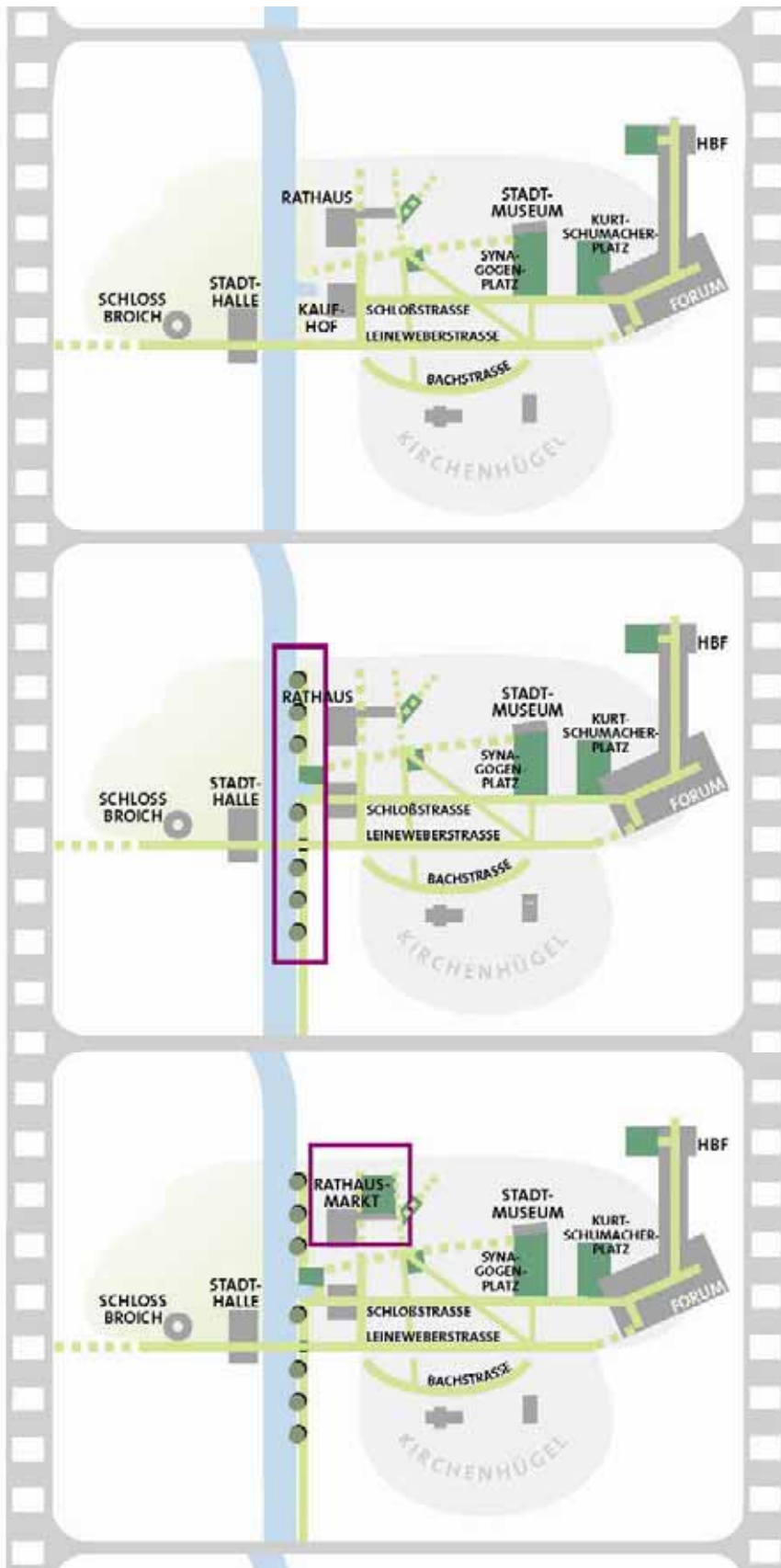
attraktive Nord-Süd-Wegebeziehung

In diesem Duktus werden auch die Straßen Löhberg und Kohlenkamp eine erhöhte Frequentierung erfahren können, da sich dann ein attraktiver Rundlauf zwischen Ruhrpromenade, Rathausmarkt und Schloßstraße ergeben kann. Auch die Wallstraße als Verbindung zwischen dem Stadtmuseum/Medienhaus und der Ruhrpromenade kann in diesem Zusammenhang eine neue Qualität entwickeln. Insoweit ist die Neugestaltung und -bespielung des Rathausmarkts erste Priorität. Die Qualität der Gestaltung und Bespielung muss zwingend den hohen Ansprüchen gerecht werden, die an den zentralen Platz einer Stadt zu stellen sind.

erhöhte Frequentierung

Wenn es darüber hinaus gelingen kann, die Übergänge und Sichtbeziehungen von der Leineweberstraße in die Altstadt zu inszenieren und gleichermaßen die Bachstraße als gastronomischen Schwerpunkt zu qualifizieren, kann im Gesamtkontext ein attraktives Wegesystem zwischen Freizeit und Naherholung (Ruhrpromenade), Stadtplatz mit Marktfunktion (Rathausmarkt), zentraler Einkaufslage (Schloßstraße) und gastronomischem Angebot (Altstadt/Kirchenhügel) entstehen.

Die Entwicklungsfolge sollte sich in groben Zügen am folgenden Duktus orientieren.



In der aktuellen Ausgangssituation wird die prägende Ost-West-Wege-Verknüpfung der Schloß- und Leineweberstraße deutlich. Diese Verbindung hat durch den Leerstand der Kaufhof-Immobilie maßgeblich an Bedeutung und Wirkung verloren. Das Rathaus und der Rathausmarkt sind vom Innenstadtgeschehen weitgehend isoliert.

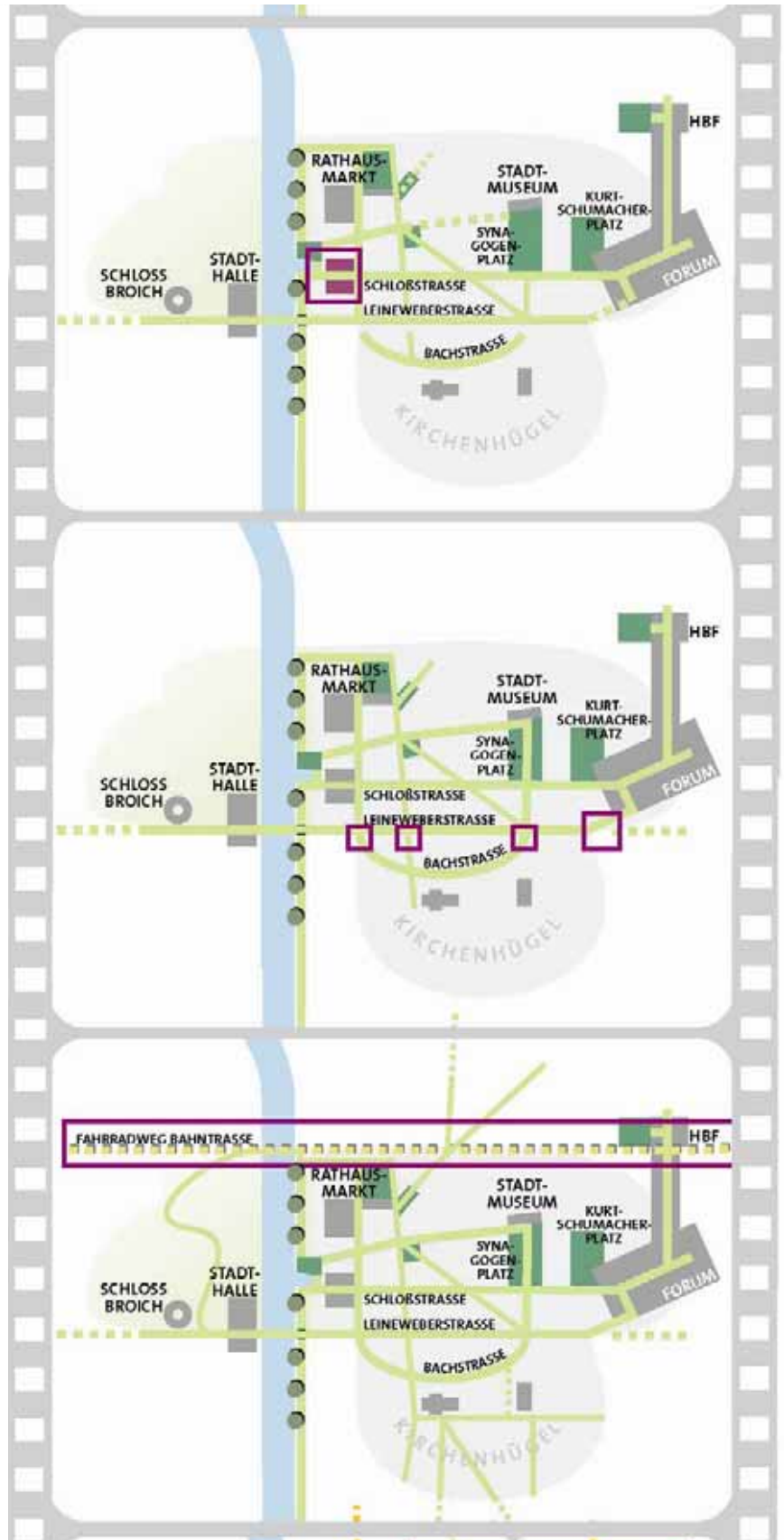
Mit Umsetzung der Ruhrpromenade und Entwicklung der Baufelder 1 bis 3 wird sich eine Nord-Süd-Verbindung entlang der Ruhr ergeben. Diese läuft allerdings „ins Leere“ - zunächst an der Trasse der Rheinischen Bahn, spätestens an der Konrad-Adenauer-Brücke.

Über eine Neugestaltung des Rathausmarkts kann für die Ruhrpromenade ein wichtiger nördlicher Ziel- und Ankerpunkt entwickelt werden. Insoweit ist die Qualifizierung dieses Stadtraums mit höchster Priorität voranzutreiben.

Wenn es darüber hinaus zeitnah gelingt, den Kaufhof-Standort neu zu beleben, kann ein wichtiger Rundlauf zwischen der Ruhrpromenade, über den Rathausmarkt und daran anschließend die Straßenzüge Kohlenkamp und Löhberg bis zur unteren Schloßstraße entstehen. Die bis dato wenig eingebundenen Stadtplätze an der Dröppelminna und der Platz Kohlenkamp/Wallstraße sind dann (wieder) strukturell in das innerstädtische Nutzungsgefüge eingebunden. Über erhöhte Frequenzen kann hier auch der Einzelhandel stabilisiert und weiter qualifiziert werden.

Über gestalterische Maßnahmen soll im weiteren Verlauf der Straßen Kohlenkamp und Löhberg die Verknüpfung zwischen der Altstadt (Kirchenhügel) und den Einkaufsbereichen formuliert werden. Die gastronomischen Angebote in der Altstadt können eine wichtige Komplementärfunktion für den Einkaufsstandort übernehmen. Dieses Potenzial wird aktuell nicht ausreichend genutzt.

Mit dem neuen Weg über die Bahntrasse wird der MüGa-Park an die Innenstadt angebunden, gleichermaßen ergibt sich ein direkter „Link“ zur neuen Hochschule Ruhr West. Zur Optimierung dieser Verbindung sollte nicht allein die Funktion „Fuß- und Radweg“ thematisiert sein. Die Trasse kann als „High-Line“ auch die Funktion innerstädtischer Aufenthaltsmöglichkeiten übernehmen. Eine Park ähnliche Gestaltung kann zu einem Alleinstellungsmerkmal in der Mülheimer Innenstadt werden.



Mit dem Rückbau der Hochstraße Tourainer Ring und dem Schließen der aufgerissenen Baustrukturen in der nördlichen Innenstadt kann ein übersichtliches, klar ablesbares und attraktives Stadtbild im Sinne einer kompakten undutzungsgemischten europäischen Stadt entstehen.

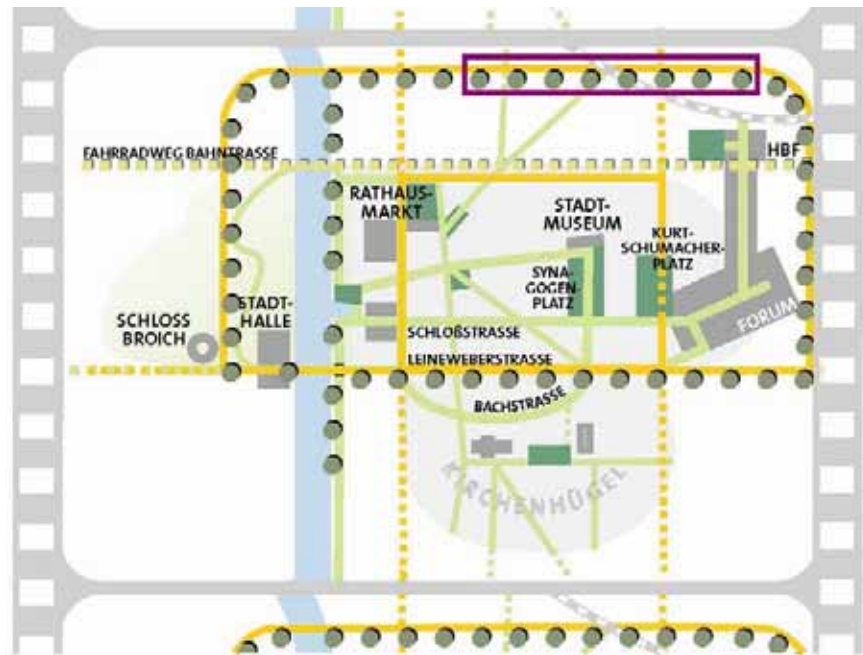


Abbildung 49 Stufen der Innenstadtentwicklung

6.5 Resümee stadträumliche Bestandsanalyse

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es mit historischen Gebäuden und vorhandenen Platzfolgen eine Vielzahl an Anknüpfungspunkten als Entwicklungspotenzial in der Innenstadt gibt. Ausgangspunkt ist die Gestaltung der Ruhrpromenade und die Einbindung der Ruhr in das Stadtgefüge.

Zum Aufbau eines innerstädtisch funktionierenden Systems zwischen unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten (Freizeit, Einkaufen, Gastronomie) muss es in erster Priorität gelingen, den Rathausmarkt zu einem städtischen (Markt-)Platz und relevanten Innenstadtziel zu entwickeln und gleichermaßen die Durchlässigkeit des Kaufhofgrundstücks zwischen Schloßstraße und Ruhrpromenade zu gewährleisten. Ausgehend vom Wegesystem sind weiterhin die Stadteingänge und Blickbeziehungen zu qualifizieren, um den Besuchern und Kunden eine klare Kontur und Struktur der Innenstadt zu vermitteln. Darüber hinaus soll die vorwiegend im Norden der Innenstadt durch Verkehrsbauten „aufgerissene“ Stadtstruktur wieder geschlossen werden, um ein städtisches Gefüge im Sinne der nutzungsgemischten und kompakten europäischen Stadt (wieder-)herzustellen.

Im Ergebnis kann eine sinnvolle Überlagerung von Wegen und Plätzen entstehen, die mit einer attraktiven „Wegedramaturgie“ die relevanten Quellen und Ziele miteinander verbindet. Das ringförmige Erschließungssystem wird durch Alleen formuliert und definiert klar und ablesbar die Innenstadt Mülheims an der Ruhr.

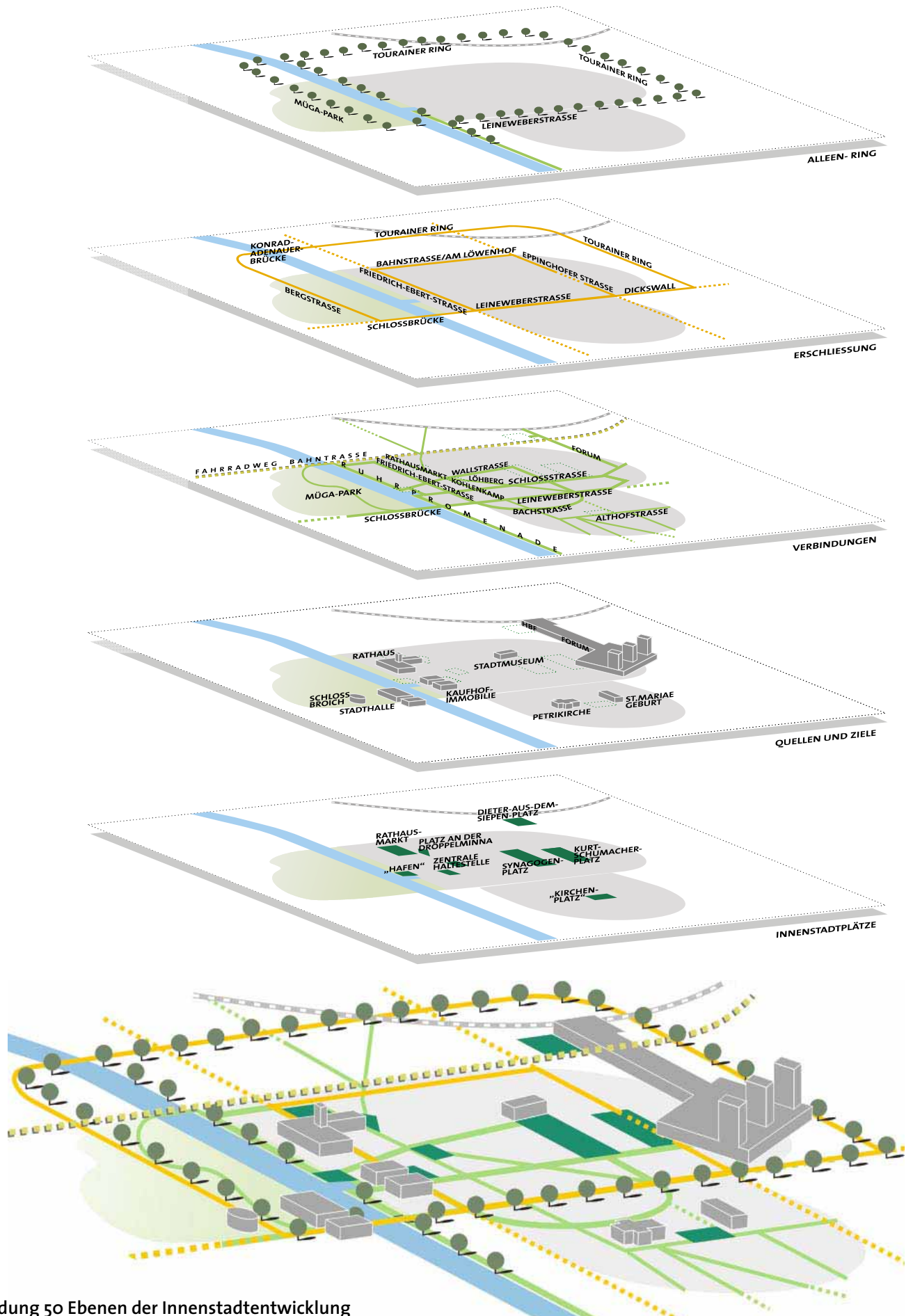


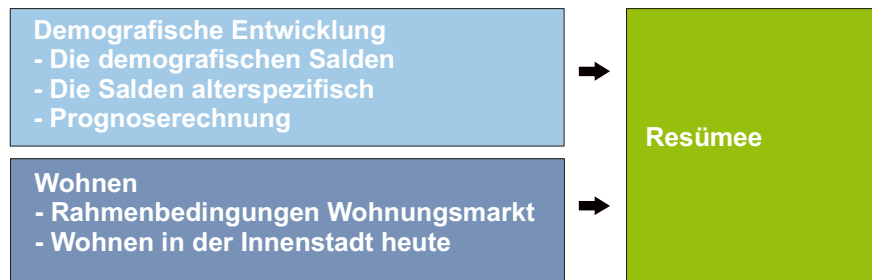
Abbildung 50 Ebenen der Innenstadtentwicklung

7

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND WOHNEN

7 Bevölkerungsentwicklung und Wohnen

Zur konzeptionellen Umsetzung der dargestellten stadtgestalterischen Handlungsfelder stellt sich die zentrale Frage, welchen Anforderungen der öffentliche Raum genügen muss und mit welchen Nutzungen die „offenen Stellen“ in der Innenstadt gefüllt werden können. D. h. es stellt sich die Frage nach der Gesellschaft von Morgen und vor allem nach ihren Ansprüchen an die Innenstadt. Entsprechend ist es zwingend erforderlich, einen Fokus auf die demografische Entwicklung zu legen. Sie ist die zentrale Herausforderung für aktuelle und künftige Stadtentwicklungsprozesse. Im Hinblick auf die künftigen Bedarfe muss zwingend eingegrenzt werden, welche Gesellschaft voraussichtlich in 20 bis 30 Jahren die Stadt nutzen wird und welches ihre zentralen Ansprüche sein werden. Nur in der Beantwortung dieser Frage kann eine nachhaltige und an den Realitäten orientierte Planung aufgelegt werden. Die in der folgenden Grafik dargestellten Stichpunkte werden näher betrachtet.



7.1 Demografische Entwicklung

*Parameter der zukünftigen
Stadtentwicklung*

Ausgehend von der Analyse demografischer Daten werden allgemeine Entwicklungstrends beschrieben. Die Daten werden zunächst auf gesamtstädtischer Ebene ausgewertet, da der Teilraum Innenstadt nicht isoliert, sondern zunächst im gesamtstädtischen Kontext betrachtet werden soll. Hieraus leiten sich Größendimensionen für die städtische Bevölkerungs- und Wohnraumentwicklung ab, die im Rahmen der Teilraumbetrachtung qualitativ bewertet werden.

7.1.1 Die demografischen Salden

Die natürlichen Salden und die Wanderungssalden in der Stadt Mülheim an der Ruhr zeigen jeweils einen negativen Entwicklungstrend. Während die natürlichen Bevölkerungssalden bereits seit Ende der 1980er-Jahre stetig im negativen Bereich liegen, sind hinsichtlich der Wanderungssalden größere Schwankungen zu verzeichnen. Die Ursachen hierfür können mehrdimensional sein und sind vermutlich überwiegend auf Arbeitsplatzverluste zurückzuführen. Seit 2003/2004 kann die Stadt Mülheim an der Ruhr permanent Wanderungsgewinne verzeichnen, die jedoch bis heute stark abgenommen haben und nur noch knapp im positiven Bereich liegen.

Entsprechend sind in der Summe der natürlichen Salden und der Wanderungssalden kontinuierlich Bevölkerungsverluste zu verzeichnen.

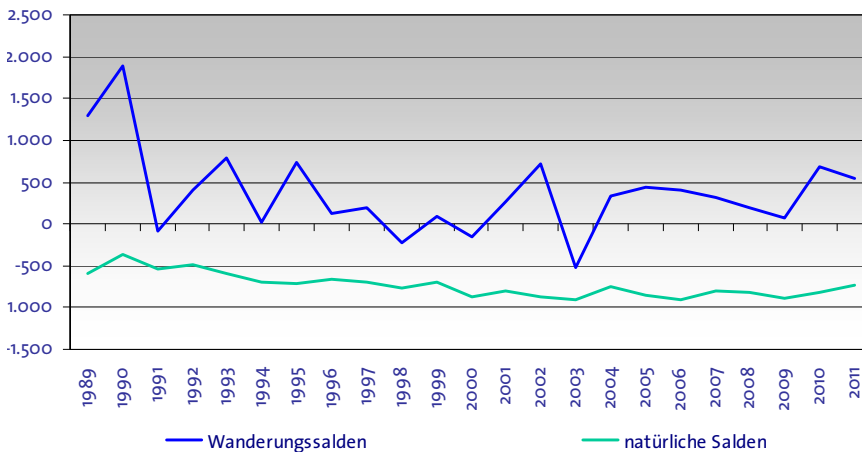


Abbildung 51 Saldenentwicklung in Mülheim an der Ruhr seit 1989

Der Vergleich der natürlichen Salden sowie der Wanderungssalden mit den Nachbarstädten Duisburg, Oberhausen und Essen zeigt, dass die rückläufige Bevölkerungsentwicklung in Mülheim an der Ruhr vor allem auf den sehr negativen natürlichen Saldo zurückzuführen ist. Im Hinblick auf die Wanderungssalden hingegen stellt sich die Situation in Mülheim an der Ruhr positiver dar als in anderen Ruhrgebietsstädten.

Aus dem positiven Wanderungssaldo lässt sich erkennen, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr als attraktiver Wohnort wahrgenommen wird. Die höchste Wanderungsintensität besteht mit den größeren Nachbargemeinden Duisburg, Oberhausen, Essen und Düsseldorf. Die stärksten Wanderungsgewinne konnten durch Zuzüge aus Essen erzielt werden. Allein im Jahre 2010 haben ca. 1.150 Personen aus Essen ihren Wohnsitz nach Mülheim an der Ruhr verlegt, dagegen wechselten nur rund 890 Personen ihren Wohnsitz von Mülheim an der Ruhr nach Essen. Mit Ausnahme der Wanderungsverflechtungen mit Oberhausen und zu einem kleinen Teil mit Düsseldorf kann die Stadt Mülheim an der Ruhr aus den angrenzenden Großstädten mehr Zu- als Fortzüge generieren.

Wanderungsverflechtungen

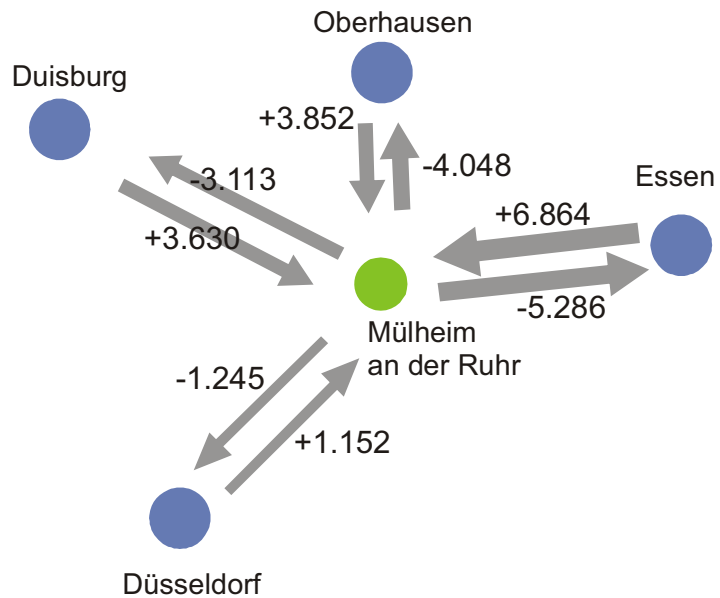


Abbildung 52 Wanderungsverflechtungen zwischen 2005 und 2010

Schrumpfungsprozess

Der zwar rückläufige, aber dennoch positive Trend der Wanderungssalden und der negative Trend der natürlichen Bevölkerungssalden führen zu einem stetigen, jedoch nicht drastischen Bevölkerungsrückgang. Entsprechend der Saldenentwicklung ist die Bevölkerungszahl seit dem Jahr 1990 (Scheitelpunkt) annähernd linear zurückgegangen – die Stadt verliert seit 1989 im Mittel pro Jahr ca. 430 Einwohner.

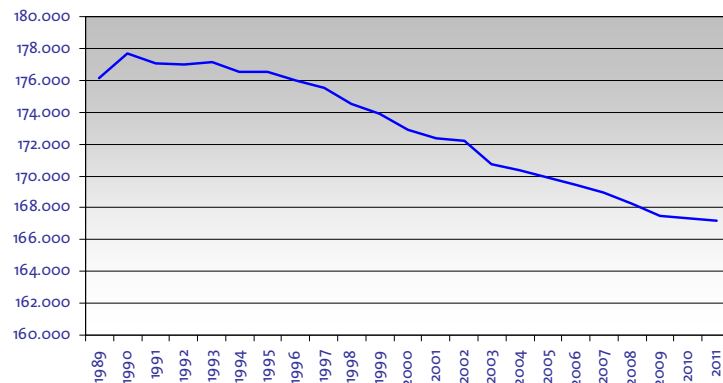


Abbildung 53 Bevölkerungsentwicklung in Mülheim an der Ruhr seit 1989

regionaler Vergleich

Im regionalen Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung in NRW und den benachbarten Städten Duisburg, Oberhausen und Essen wird deutlich, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr eine Mittelstellung einnimmt. Seit 1989 bis zum Stichtag 31.12.2011 ist die Einwohnerzahl von 176.149 um ca. 5 % auf 167.156 gesunken.

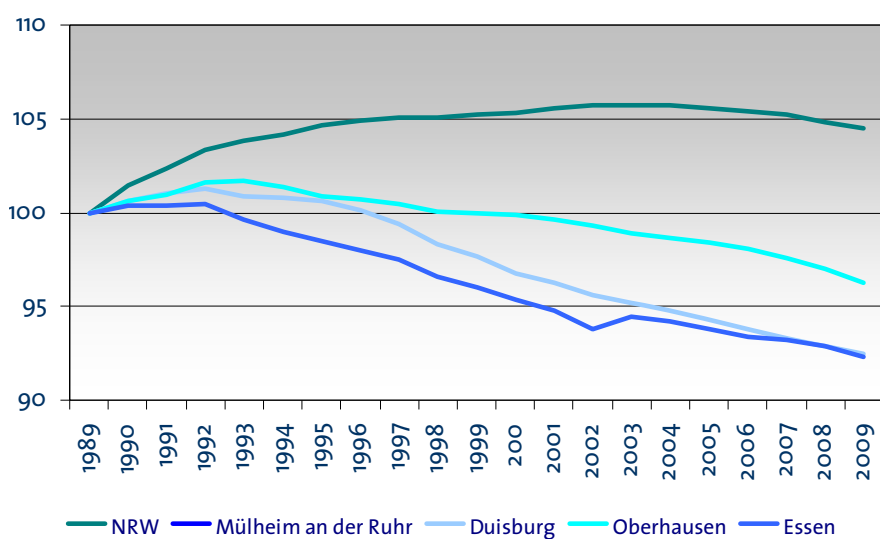


Abbildung 54 Bevölkerungsentwicklung im Vergleich (1989=100 %)

In der stadtteilweisen Aufschlüsselung ist festzuhalten, dass die Stadtteile Altstadt I, Dümpten, Broich und Styrum die größten Bevölkerungsrückgänge im Vergleichszeitraum 1987 bis 2006 auf sich vereinen. Die Stadtteile Heißen und Speldorf haben vergleichsweise moderate Bevölkerungsrückgänge von -2,1 % bzw. -4,4 % zu verzeichnen. Zu den wachsenden Stadtteilen zählen Menden-Holthausen und Saarn. Mit einem Zuwachs von 19 % bzw. 3.816 Einwohnern nimmt Saarn eine Sonderstellung der teilräumlichen Bevölkerungsentwicklung ein.

*teilräumliche
Bevölkerungsentwicklung*

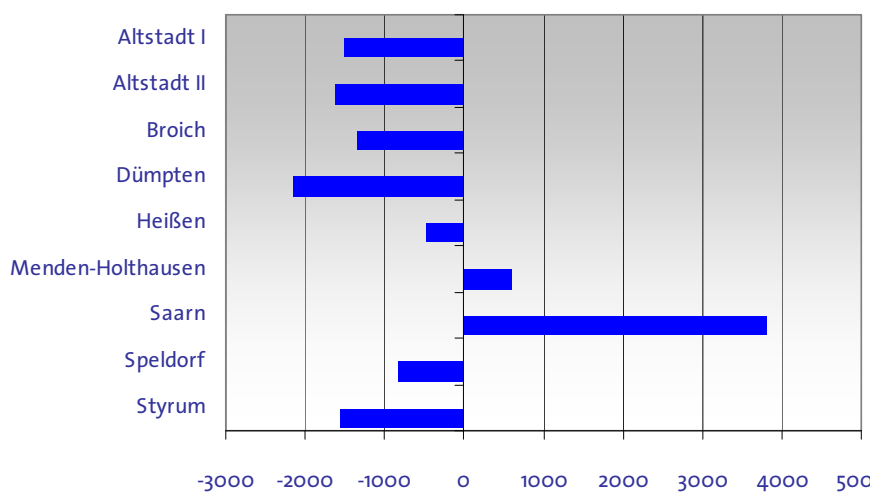


Abbildung 55 Einwohnerzuwachs bzw. -verlust je Stadtteil der Stadt Mülheim an der Ruhr zwischen 1987 und 2006

altersspezifische Wanderungen

Verändert stellt sich die Situation in der kurzfristigen Betrachtung zwischen 2006 und 2010 dar. Hier kann allein der Stadtteil Altstadt I einen Bevölkerungszuwachs verbuchen.

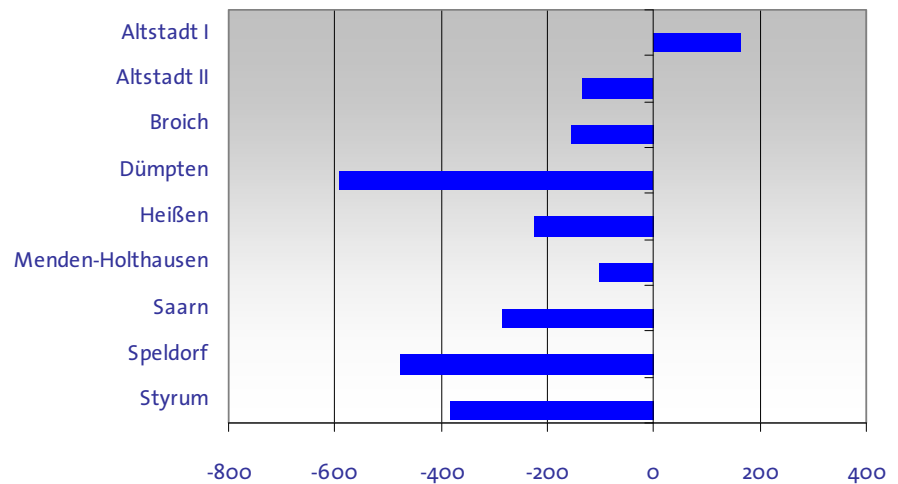


Abbildung 56 Einwohnerzuwachs bzw. -verlust je Stadtteil der Stadt Mülheim an der Ruhr zwischen 2006 und 2010

Auch wenn diese Darstellungen den Trend einer Abkehr von der Peripherie hin zu einer Zuwendung zur Innenstadt noch nicht ausreichend belegen, wird hier doch erkennbar, dass der zentrale Wohnstandort in der Mitte im Gegensatz zu den außen liegenden (Einfamilienhaus-)Gebieten an Bedeutung gewonnen hat. Diese Entwicklung kann u. a. auf die Alterszusammensetzung der Bevölkerung zurückzuführen sein: Während die (junge) Gruppe der Familien zahlenmäßig sinkt, steigt die Zahl derjenigen (zumeist älteren) Menschen, die eine integrierte Lage mit umfassenden Angeboten im unmittelbaren Umkreis suchen. Ein Trend, der sich mit dem zunehmenden Anteil älterer Menschen weiter intensivieren wird.

7.1.2 Die altersspezifischen Salden

Unter Berücksichtigung der Altersklassen der Zu- und Fortgezogenen über die Gemeindegrenzen von Mülheim an der Ruhr hinweg, differenziert sich die allgemein rückläufige Entwicklung weiter aus. In den unteren und mittleren Altersklassen (bis 49-Jährige) liegen die Salden deutlich im positiven Bereich. Während diese Entwicklung bei den 18- bis 24-Jährigen deutlich hinter dem allgemeinen Trend kleiner Großstädte liegt, heben sich in Mülheim an der Ruhr die Bevölkerungsgewinne in den übrigen Altersklassen bis 49 Jahre deutlich positiv von denen vergleichbarer Städte und des Landes NRW ab. Mülheim an der Ruhr übt infolgedessen eine hohe Anziehungskraft auf Familienhaushalte aus. Im Bereich der jungen Ausbildungswanderer hat die Stadt nur geringe Gewinne zu verzeichnen. Die Effekte der Hochschule werden sich erst zukünftig zeigen. Negativ sind die Salden für die über 50-Jährigen, unterteilt in die

Gruppe der „best-agers“ (50+) und der Senioren 65+. Dies ist jedoch im Vergleich mit Städten gleichen Typs in NRW eine typische Entwicklung.

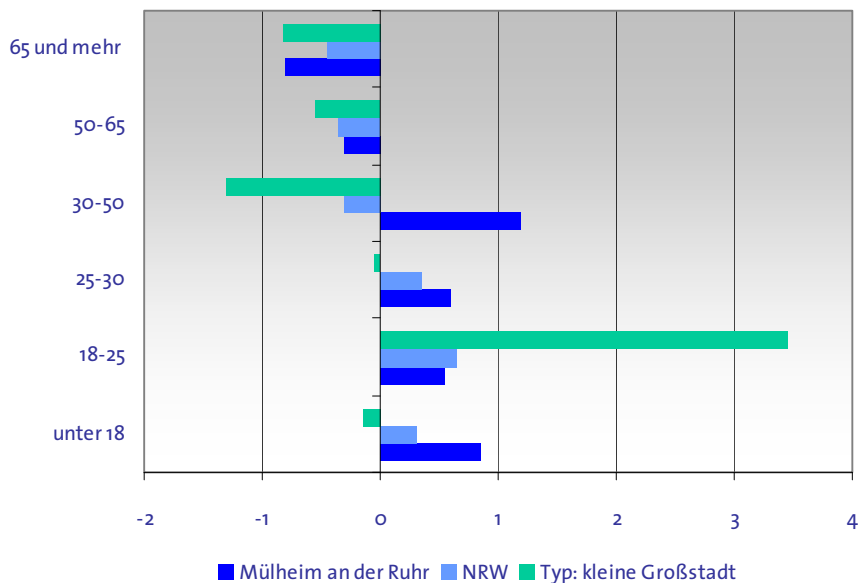


Abbildung 57 Altersspezifische Wanderungen je 1.000 Einwohner im Durchschnitt der Jahre 2007-2011

7.1.3 Prognoserechnung

Es liegt eine Prognoseberechnung des Referats V.1 Stadtforschung und Statistik der Stadt Mülheim an der Ruhr aus dem Jahr 2011 für den Zeitraum 2010 bis 2025 vor. Die Bevölkerungsprognose des Landesamtes Information und Technik kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Die Einwohnerzahl in Mülheim an der Ruhr wird dauerhaft schrumpfen. Laut der Prognose der Stadt wird die Bevölkerung bis 2025 um 4,7 % bzw. 7.834 Einwohner zurückgehen. Die Prognose des Landesamtes Information und Technik NRW unterscheidet sich nur geringfügig. Hier wird von einem Bevölkerungsrückgang um 4,4 % bzw. 7.531 Einwohner ausgegangen.

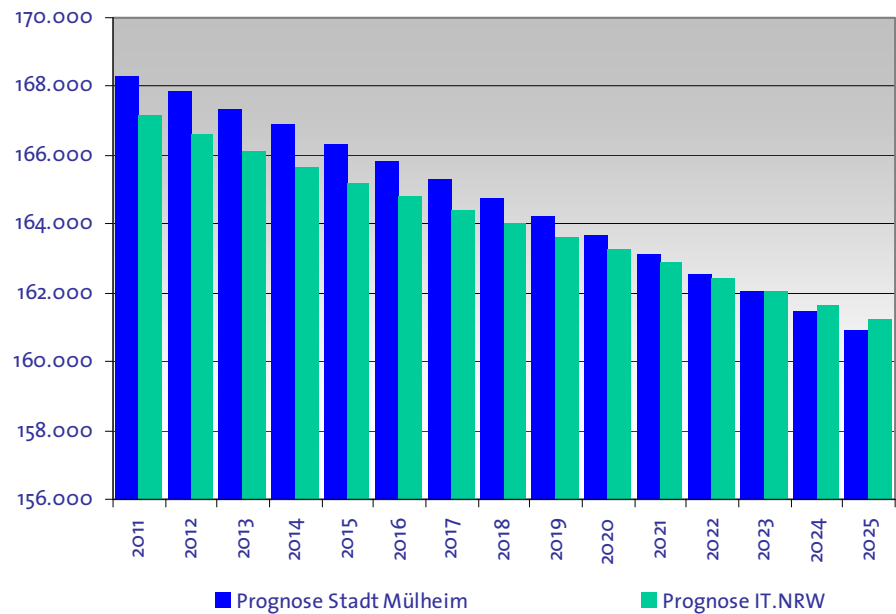


Abbildung 58 Vergleich der Entwicklung des Statistischen Amts der Stadt Mülheim an der Ruhr und IT NRW

Diese Entwicklung ist bereits seit längerem absehbar und vollzieht sich in allen Städten des Ruhrgebiets in vergleichbarer Weise. Im Hinblick auf die Innenstadt ist die zukünftige Entwicklung insoweit relevant, als das sich der Wohnungsmarkt zunehmend entspannt und die Gefahr von Leerständen steigt. Rückbau von Wohneinheiten kann in der Innenstadt allerdings nicht zur Debatte stehen. Dies würde dem Ziel einer pulsierenden und lebendigen Innenstadt nachhaltig entgegen stehen. Insoweit ist ein sehr starkes Augenmerk auf ein nachfrageorientiertes Angebot zu legen. Zentrale Fragestellung ist: Welche (Wohn-)Qualitäten sind in der Innenstadt anzubieten, um langfristig als attraktiver Wohnstandort weiter entwickelt zu werden? Hierfür ist es zwingend erforderlich, auf die Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt und die Wohnsituation in der Innenstadt einzugehen.

7.2 Wohnen

Grundlage der Ausführungen zum Themenfeld Wohnen ist das Handlungskonzept Wohnen, dessen gutachterliche Einschätzung im Folgenden auf die Kernaussagen zusammengefasst wird. Detaillierte Aussagen sind dem „Handlungskonzept Wohnen - Mülheim an der Ruhr“ zu entnehmen.

7.2.1 Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt

Die wichtigsten wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Entwicklungen und Trends auf der Nachfrage- und Angebots-

seite des Wohnungsmarktes in Mülheim an der Ruhr lassen sich in Kurzform wie folgt umreißen:

- Sinkende Bevölkerungszahlen
- Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße
- Rückgang der Haushaltszahl
- Zunahme der Wohnfläche pro Einwohner
- Altersspezifische Wohnungsnachfrage
- Nebeneinander von Wohnungsmarktsegmenten mit Überangebot (Leerstände) und Unterangebot (hohes Preisniveau)
- Fortschreitende Segregation des Wohnungsmarktes

Entwicklungstendenzen

Aus den demografischen Veränderungen, dem Wandel der Lebensstile und Familienformen sowie sozioökonomischen Veränderungen resultiert eine kontinuierliche Verkleinerung der Haushalte. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Bis zum Jahre 2025 wird die Zahl der Haushalte mit drei Personen um 11 % und die derer mit vier oder mehr Personen um 14 % abnehmen. Die größer werdende Gruppe der über 55-Jährigen bewirkt, dass im Bereich der Zweipersonenhaushalte keine wesentlichen Veränderungen eintreten werden. Zu einem Anstieg der Singlehaushalte trägt insbesondere die Zunahme der Hochbetagten bei.

Haushaltsverkleinerung

Der Mülheimer Wohnungsmarkt wird sich in Folge rückläufiger Bevölkerungszahlen auch auf eine moderate Abnahme der Anzahl der Haushalte von 88.624 im Jahre 2010 auf 86.719 Haushalte im Jahre 2025 einstellen müssen. Dies entspricht einer Abnahme von 2,2 %.

Rückgang der Haushaltszahl

Im Hinblick auf die Frage, welche altersspezifischen Nachfragegruppen künftig den Wohnungsmarkt dominieren, werden für die Stadt Mülheim an der Ruhr zunächst allgemeine Tendenzen auf Grundlage der Basisvariante des Landesamtes Information und Technik NRW (IT NRW) ermittelt. In der Basisvariante werden die Zahlen der Lebendgeborenen und der Gestorbenen berechnet, indem die angenommenen alters- und geschlechtsspezifischen Geburts- und Sterbewahrscheinlichkeiten auf die jeweils vorhandene Bevölkerung angewendet werden. Die jährlichen Wanderungssalden ergeben sich aus den angenommenen Zu- und Fortzügen gegliedert nach Alter und Geschlecht.

Verschiebung der Zielgruppen

Die Daten werden in Form von Bevölkerungspyramiden für die Jahre 2011, 2020 und 2030 jeweils zum Stichtag 1. Januar dargestellt. Die Altersgruppen werden den verschiedenen Nachfragegruppen zugeordnet. Eine langfristig veränderte Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt ist erkennbar:

- Die Gruppe der unter 20-Jährigen zeichnet sich im Wesentlichen durch eine noch nicht vorhandene eigene Wohnungsnachfrage aus.



- Für die Altersklasse der 20- bis 30-Jährigen ist die Haushaltsbildung mit vornehmlich kleineren Mietwohnungen typisch.
- In der Altersgruppe der 30- bis 45-Jährigen liegen deutliche Präferenzen in der Eigentumbildung in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern.
- Die 45- bis 60-Jährigen haben zumeist nicht den Wunsch, ihre bestehende Wohnsituation zu ändern.
- Eine Bewegung auf dem Wohnungsmarkt ist erst wieder für die Gruppe der 60- bis 75-Jährigen festzustellen. Für diese Gruppe ist kennzeichnend, dass aufgrund der veränderten Umstände im Familienumfeld (z. B. durch Auszug der Kinder oder Verlust des Partners), der altersbedingt erschwerten Instandhaltung der Immobilie und Pflege des Gartens oder einer eingeschränkten Mobilität die zentralen Lagen zunehmend an Bedeutung gewinnen.
- Der überwiegende Teil der über 75-Jährigen zeichnet sich durch einen Bedarf an betreutem Wohnen aus. Dies beinhaltet vorzugsweise den Umzug zu Familienangehörigen, aber auch in institutionelle oder karitative Einrichtungen.

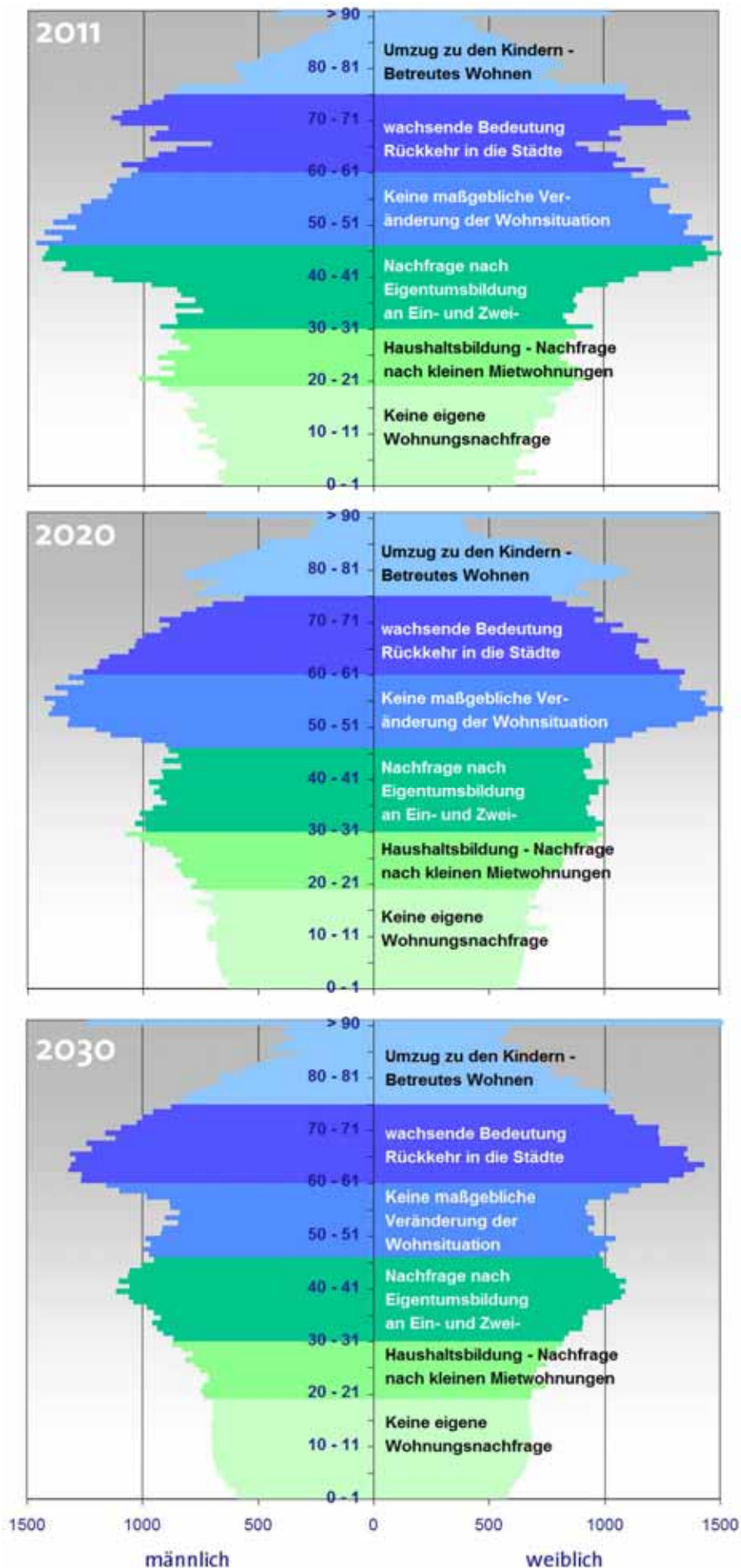


Abbildung 59 Bevölkerungspyramiden 2011, 2020 und 2030 für die Stadt Mülheim an der Ruhr auf Grundlage der Basisvariante des Landesamtes IT NRW

*künftige Nachfrageentwicklung
am Wohnungsmarkt*

Aus den Pyramiden wird deutlich, dass die Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern in Mülheim an der Ruhr aktuell und in den kommenden fünf bis sieben Jahren noch anhalten wird. Danach ist für dieses Segment ein deutlicher Einbruch zu erwarten. Gleichzeitig steigt die Zahl der Haushalte, die die integrierten Lagen, d. h. die Innenstadtlagen suchen. Die stark wachsende Gruppe der 60- bis 75-Jährigen zeichnet sich auf dem Wohnungsmarkt durch genau die Tendenz aus, zunehmend die integrierten Lagen im zentral gelegenen (barrierefreien) Mehrfamilienhaus nachzufragen.

Für die Innenstadt von Mülheim ergibt sich aus dieser deutlich erkennbaren Nachfrageentwicklung eine immense Chance, die Wohnfunktion in der zentralen Innenstadt zu stärken. Allerdings muss es gelingen, ein nachfrageorientiertes Angebot auf die dargestellten relevanten Zielgruppen hin auszurichten.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr muss sich demnach zwingend auf die Wohnpräferenzen älterer Haushalte einstellen, indem attraktive und unterschiedliche Angebote für das Wohnen im Alter mit entsprechenden Serviceleistungen und Betreuung geschaffen werden. Für die Zielgruppe der jungen Alten, die sich durch hohe Ansprüche an Wohnstandort und -qualität auszeichnen - häufig vertreten durch Singles und Paare mit hoher Kaufkraft - sollte ein adäquates Angebot durch Bestandsmodernisierung und Neubau vorgehalten werden.

Die gute Nachfrage der neuen Wohnungen im oberen Segment an der Ruhrpromenade ist bereits heute ein Beleg dafür, dass die Innenstadt bei entsprechender Lage und Qualität durchaus für neue Zielgruppen marktkonform positioniert werden kann. Das Projekt ist definitiv ein richtiger Schritt in Richtung einer zukunftsorientierten Wohnungsmarktentwicklung. Hier gilt es anzuknüpfen und auch die Eigentümerschaft im Bestand zu mobilisieren, damit sie sich in ihren Investitionsentscheidungen auf die veränderten Nachfragebedingungen einstellen.

7.2.2 Wohnen in der Innenstadt heute

In der Baustruktur dominiert der Anteil an Mehrfamilienhäusern mit 73 %. Der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser liegt bei 23 %. Gegenüber der Gesamtstadt spiegelt sich dies auch in der geringeren Wohnfläche je Gebäude (65 zu 79 qm) bzw. je Haushalt (71 zu 82 qm) wider. Die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner liegt ebenfalls unterhalb des gesamtstädtischen Niveaus. Charakteristisch für die Innenstadt sind ein einseitiger Wohnungsmarkt mit einem prozentual überdurchschnittlichen Anteil an kleinen Wohnungen mit ein, zwei oder drei Räumen sowie ein hoher Anteil an Wohnungen im unteren Preissegment.

Die schlechten Wohnungszuschnitte und ein höherer Sanierungs- und Modernisierungsbedarf gegenüber der Gesamtstadt tragen zum schlechten Image des Wohnstandorts Innenstadt bei. Dies betrifft insbesondere die nördliche Innenstadt im Stadtteil Eppinghofen-Süd.

schlechtes Image

Dabei bieten die bauliche Dichte der Wohnquartiere und die vielfältige Bausubstanz grundsätzlich gute Voraussetzungen für innerstädtisches Wohnen. Allerdings besitzen die Wohnbereiche der Innenstadt weder einen eindeutigen Quartiers-Charakter noch eine Quartiers-Identität.



Abbildung 60 Sanierungsbedarf im Wohnungsbestand

Im Handlungskonzept Wohnen wurde der Innenstadtbereich gesondert und detailliert anhand von Quartieren untersucht. Unterteilt wurde der Innenstadtraum in die Quartiere Stadtmitte, Eppinghofen-Süd, Altstadt und Altstadt-Südost.

Kennzeichnend für das Quartier Stadtmitte, den Kernbereich der Innenstadt, ist ein hoher Wohnungs- und gewerblicher Leerstand von 20 %, der sich negativ auf die Wohnlage und Nachfragesituation auswirkt. Ein Großteil der Gebäude wurde in der Nachkriegszeit erbaut. Rund 30 % aller Miet- und Eigentumswohnungen im Quartier weisen einen Modernisierungstau auf. Die vorhandene Bausubstanz bietet überwiegend keine idealen Voraussetzungen für eine Wohnraumanpassung. Besonderheit des Quartiers ist ein Angebot größerer Wohneinheiten (über 75 qm) mit moderner Ausstattung zu einem leicht überdurchschnittlichen Angebotspreis.

Quartier Stadtmitte

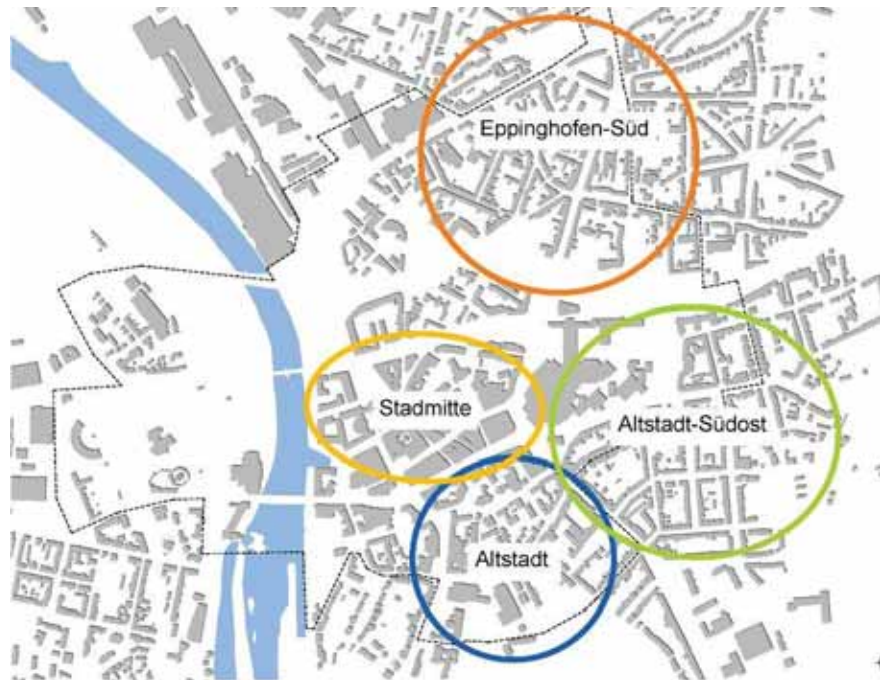


Abbildung 61 Wohnfunktionen in der Innenstadt

Quartier Eppinghofen-Süd

Die Wohnqualität im Quartier Eppinghofen-Süd wird durch die städtebauliche Ausgangssituation und Gemengelage nachteilig beeinflusst. Die stark befahrenen Aktienstraße und Eppinghofer Straße sowie die Gewerbeansiedlungen beeinträchtigen die Wohnfunktion erheblich.

Das Quartier hebt sich aufgrund der Sozialstruktur von den anderen Innenstadtquartieren ab. Ein hoher Teil der Bewohnerschaft hat einen Migrationshintergrund und ist auf Transferleistungen angewiesen. Im Rahmen des Bund-Länder-Programms Soziale Stadt konnte bereits ein Quartiersmanagement etabliert werden.

Ein Großteil des Wohnungsbestands im Quartier Eppinghofen-Süd liegt in der Hand privater Eigentümerschaften oder bei Gesellschaften/Verwaltungen. Die Investitionsbereitschaften sind aufgrund der städtebaulichen Rahmenbedingungen, der Marktsituation aber auch aufgrund eingeschränkter finanzieller Spielräume oder aus Altersgründen eher gering.

Dagegen wurden die Bestände der großen Mülheimer Wohnungsunternehmen zum überwiegenden Teil in jüngster Zeit renoviert und befinden sich in einem guten Zustand. Dieser Sachverhalt trifft ebenfalls auf die Bestände zu, die von Bewohnern mit Migrationshintergrund erworben und saniert wurden.

Quartier Altstadt

In der Mülheimer Altstadt kann die höchste Nachfrage sowohl bei Miet- als auch bei Eigentumswohnungen vorausgesetzt werden. Besonders stark nachgefragt wird der modernisierte Altbaubestand. Das Quartier bietet aufgrund attraktiver Wohnlagen, der gepflegten und großen Wohnungen (die Durchschnittsgröße der Eigentums-

und Mietwohnungen liegt bei 90 qm) besondere Voraussetzungen für das innerstädtische Wohnen. Wohnungsnachfrager der Altstadt sind Bildungsbürger und Mittelschicht. Im Bereich der Leineweberstraße stellt sich die wohnungswirtschaftliche Situation aufgrund der Verkehrsbelastungen vergleichsweise schwieriger dar.

Prägend für das Quartier sind die vier Punkthochhäuser am Hans-Böckler-Platz. Hier konnte in den letzten Jahren eine Stabilisierung erzielt werden. In einem der Hochhäuser, das im Eigentum mehrerer Einzeleigentümer liegt, zeichnet sich ein geringfügiger Handlungsbedarf ab.

Quartier Altstadt-Südost

Die gegenüber der Altstadt vergleichsweise schlechtere Wohnlage beruht auf der städtebaulichen Ausgangssituation. Das hohe Verkehrsaufkommen entlang der Hauptverkehrsachsen (Dickswall und Kaiserstraße) sowie fehlende Grün- und Freiflächen schaffen keine idealen Voraussetzungen. Die durchschnittlichen Miet- und Verkaufspreise im unteren Preisniveau sind darüber hinaus auf den vergleichsweise hohen Modernisierungsbedarf der Mietwohnungen zurückzuführen.

Eine positive Umbruchsituation ist im Quartier südlich der Bahntrasse und östlich der Kaiserstraße abseits der immissions-lastigen Verkehrstrassen festzustellen. An einem Großteil der Wohnungsbestände von Wohnungsunternehmen wurden umfassende Modernisierungsarbeiten durchgeführt. Zudem werden in den Beständen jene Wohnraumangebote offeriert, die aktuell eine Nachfrage erfahren. Dazu zählen kleine Ein-Personen-Appartements bis hin zu Vier-Zimmer-Wohnungen.

7.3 Resümee demografische Entwicklung und Wohnen

Mit den dargestellten demografischen Entwicklungstendenzen rechtfertigt sich in aller Deutlichkeit der grundlegende Ansatz des Integrierten Innenstadtkonzepts: Die nutzungsgemischte und kompakte europäische Stadt.

die kompakte europäische Stadt als Standortfaktor

Vielfach wird im Hinblick auf dieses Leitbild die Kritik geäußert, es orientiere sich in seinem Wesen an der europäischen Stadt des 19. Jahrhunderts und sei demnach eine rückwärtsgewandte Utopie.

„Dieses Leitbild realisieren zu wollen hieße, die Hülle der Gesellschaft des 19. Jahrhunderts ohne die Gesellschaft des 19. Jahrhunderts zu bauen“.⁶

Auf diesen Einwand hin muss zwingend deutlich gemacht werden, dass mit der nutzungsgemischten und kompakten Stadt nicht das

⁶ vgl. Walter Siebel, „Wesen und Zukunft der europäischen Stadt“ in DISP 141, Zürich 2000, S. 28 – 34

verklärte Bild einer historisierenden Stadtgestalt wieder auferstehen soll. Es geht vielmehr darum, die künftigen Bedarfe einer älter werdenden Gesellschaft zu erkennen und städtebaulich umzusetzen, kurz: Der Stadt (wieder) eine menschliche Dimension zu geben.

Der künftige Altersaufbau zeigt, dass die Gesellschaft in 15 bis 20 Jahren zumindest in ihren Mobilitätsmöglichkeiten und Aktionsradien der Gesellschaft des 19. Jahrhunderts vergleichbar sein wird, wenn auch unter sehr veränderten Vorzeichen. Insoweit kann im Gegensatz zur genannten Kritik die Aussage getroffen werden, dass in Anbetracht der künftigen Bevölkerungszusammensetzung das Modell der Nutzungsgemischten kompakten Stadt essentiell sein wird für die Funktionsfähigkeit und damit (Über-)Lebensfähigkeit einer Stadt.

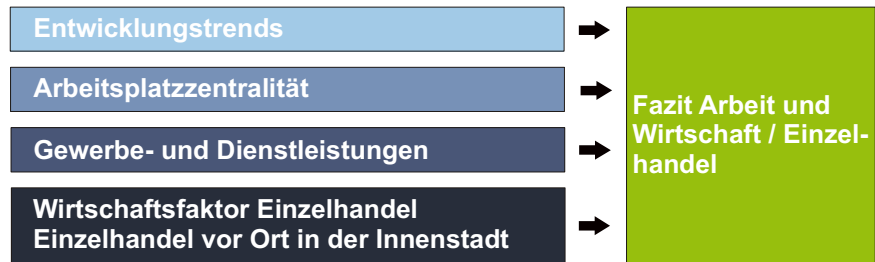
In der Analyse wird sehr deutlich, dass die Grundvoraussetzungen - nämlich die räumliche Integration vieler Nutzungen und die Infrastrukturausstattung für die Umsetzung dieses Leitbilds - gegeben sind. Allerdings ist die Innenstadt aktuell im Hinblick auf ihre Wohnqualitäten sehr heterogen. Während im Norden eher problematische Quartiere liegen, kann im Süden von einer weitgehend attraktiven Struktur ausgegangen werden. Der Wohnungsbestand insgesamt dürfte im Hinblick auf die künftigen Anforderungen einer älter werdenden Gesellschaft nur bedingt als zukunftsfähig eingestuft werden. Insoweit wird es zwingend erforderlich sein, Strategien für private Eigentümer einzuleiten, um Investitionsmöglichkeiten zu eruieren und Investitionstätigkeiten zu mobilisieren. Auch die Flächendisposition für zukunftsfähige und marktkonforme Neubauvorhaben soll in der Innenstadt eine Rolle spielen.



ARBEIT UND WIRTSCHAFT

8 Arbeit und Wirtschaft

Neben den demografischen Prozessen ist die Wirtschaftsentwicklung die zweite zentrale Herausforderung für die aktuelle und künftige Stadtentwicklung. Es gilt die Frage zu beantworten, welche wirtschaftliche Funktion die Innenstadt von Mülheim an der Ruhr in Zukunft übernehmen kann und welche Standortfaktoren hierfür geschaffen werden müssen. Folgende Punkte werden näher betrachtet:



8.1 Entwicklungstrends

*Schwerpunktverlagerung
zur Dienstleistung*

In Anbetracht der vergangenen Entwicklungen im Ruhrgebiet liegt ein Schwerpunkt in zunehmendem Maße auf dem Dienstleistungssektor bzw. hochwertigem Gewerbe mit einem hohen Dienstleistungsanteil. Es hat sich durch die zunehmende Tertiärisierung der Wirtschaft eine veränderte Flächennachfrage ergeben und die entsprechende Ansiedlungspolitik war und ist gehalten, darauf zu reagieren.

*integrierte Lagen
gewinnen an Bedeutung*

In der Entwicklung des verarbeitenden und produzierenden Gewerbes ist eine immer deutlicher werdende Tendenz zur Suburbanisierung bis hin zur Desurbanisierung zu erkennen. Dem gegenüber entstehen in den gewachsenen Lagen neue Faktoren von Standortgunst. Integrierte Lagen werden als Standort für zukünftige wirtschaftliche Entwicklungen wieder attraktiv. Offenbar haben sie Standortvorteile, die für spezifische Branchen und Unternehmen des tertiären Sektors sowie für bestimmte Bevölkerungsgruppen außerordentlich wichtig sind. Diese Urbanisierungsvorteile beruhen neben den bekannten Vorzügen einer ausdifferenzierten Infrastruktur, eines großen Arbeitsmarkts und einer hohen Ausbildungsqualität besonders auf der Vielfalt der Kontakte zu anderen Unternehmen und der Möglichkeit von Unternehmensnetzwerken, auf der Nähe zu Universitäten und Forschungseinrichtungen mit der Option zur Ausbildung innovativer Milieus und schließlich auf der grundsätzlichen Anregungsvielfalt eines städtischen Lebensumfelds mit einer Fülle von Konsum-, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten, welche alle denkbaren Lebensstile ermöglichen. Auch die dichte Verkehrsinfrastruktur, die Bündelung unterschiedlicher Verkehrsarten und damit die Möglichkeiten eines vielfältigen Modal Splits stellen in den integrierten Lagen klare Standortvorteile dar.

In diesem Zusammenhang zeichnet sich gleichzeitig der Trend zu einer neuen Funktionsmischung ab. Der Rückgang emittierender Produktionsformen einerseits und die Zunahme dienstleistungs-technologie- und wissensbasierter Tätigkeiten andererseits lassen eine engere räumliche Verschränkung von Arbeits- und Wohnorten zu.

Trend zur Funktionsmischung

Es ist davon auszugehen, dass sich in der Stadt Mülheim an der Ruhr die Verschiebung der Beschäftigungsgewichte zu Gunsten der Dienstleistungen und zu Lasten des produzierenden Gewerbes fortsetzen wird – auch und obwohl das produzierende Gewerbe nach wie vor eine wichtige Basis der wirtschaftlichen Aktivitäten in Mülheim an der Ruhr darstellt.

8.2 Arbeitsplatzzentralität

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort ist im Verhältnis zur Bevölkerungszahl ein Indikator für die allgemeine wirtschaftliche Bedeutung der Stadt als Wirtschaftsstandort.⁷ Dem Vergleich zwischen der Stadt Mülheim an der Ruhr, ausgewählten Ruhrgebietsstädten und dem Land Nordrhein-Westfalen ist zu entnehmen, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr in etwa das durchschnittliche Niveau in NRW aufweist. Mülheim an der Ruhr liegt mit 327 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je 1.000 Einwohner noch vor Duisburg und Oberhausen. Die Stadt Düsseldorf dominiert deutlich mit 584 Beschäftigten je 1.000 Einwohner.

mittlere Arbeitsplatzzentralität

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Mülheim an der Ruhr war im Zeitraum 1997 bis 2004 leicht rückläufig. Ab 2004/2005 stabilisierte sich die Zahl auf ca. 55.000 Personen

⁷ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmer und Auszubildende im Alter von 15 bis 65 Jahre, die kranken-, pflege-, rentenversicherungspflichtig oder beitragspflichtig zur Arbeitslosenversicherung sind oder für die Beitragsanteile zu den gesetzlichen Rentenversicherungen zu entrichten sind.

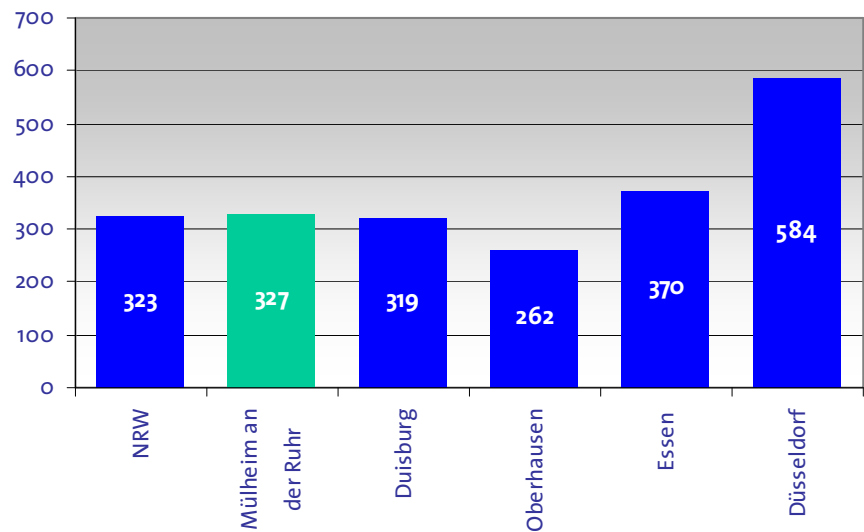


Abbildung 62 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner 2009⁸

Vergleich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Die folgende Grafik belegt eine vergleichbare Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Referenzstädten und NRW über den Zeitraum 1997 bis 2009 auf unterschiedlichem Niveau. Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat in diesem Vergleich bis zum Jahr 2003/05 eine deutlich negativere Entwicklung zu verzeichnen.

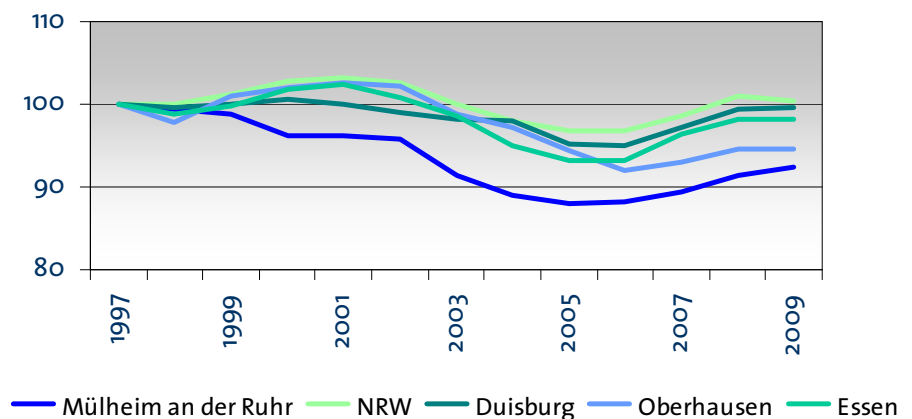


Abbildung 63 Beschäftigtenentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Arbeitsort im Vergleich (1997 = 100 %)

Aufteilung nach Wirtschaftsbereichen

In der Aufteilung nach Wirtschaftsbereichen ist für die Stadt Mülheim an der Ruhr eine eindeutige Tendenz hin zum Dienstleistungsbereich festzuhalten. Die Gegenüberstellung der Erwerbstätigenzahlen im Dienstleistungsbereich mit den Zahlen im produzierenden

⁸ Aktuellere Daten liegen noch nicht vor, gleichwohl dürfte sich an dieser Positionierung in den letzten drei Jahren kaum etwas verändert haben, da Unternehmensansiedlungen oder -schließungen, die geeignet wären diese Zahlen maßgeblich zu verändern, nicht stattgefunden haben.

den und verarbeitenden sowie Baugewerbe belegt sehr deutlich, dass die Schwerpunktverlagerung zum Dienstleistungsbereich sich voraussichtlich nachhaltig fortsetzen wird.

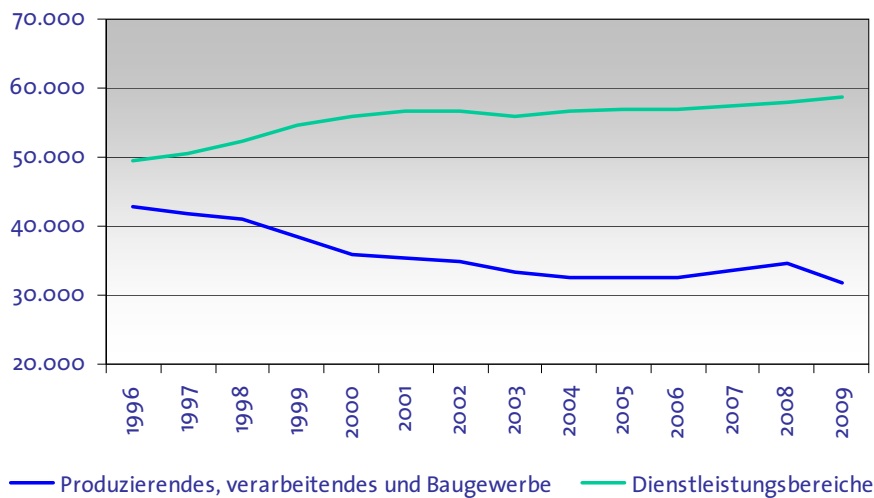


Abbildung 64 Zahl der Erwerbstätigen nach produzierendem, verarbeitendem sowie Baugewerbe und Dienstleistungsbereichen in der Stadt Mülheim an der Ruhr zw. 1996 und 2009 ⁹

In einer Ausdifferenzierung der Arbeitsplatzzentralität nach Stadtteilen wird deutlich, dass die Altstadt I neben Menden-Holthausen die geringsten Werte aufweist.

*Arbeitsplatzzentralität
nach Stadtteilen*

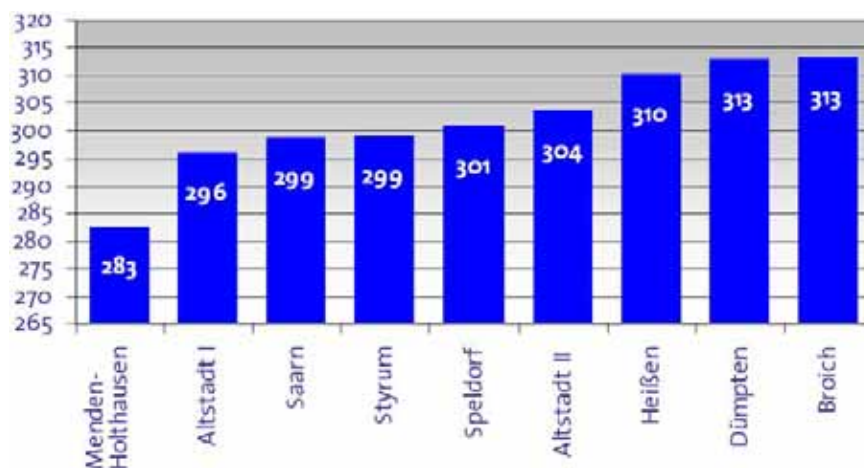


Abbildung 65 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner in den Stadtteilen 2007 ¹⁰

Dies ist für Innenstädte mit ihrem regelmäßig hohen Anteil an Dienstleistungs-, insbesondere Einzelhandelsbeschäftigten, ein ver-

^{9 / 10} Neuere Daten liegen zzt. nicht vor, gleichwohl kann in Anbetracht der allgemeinen Wirtschaftstendenzen davon ausgegangen werden, dass der dargestellte Trend auch in der jüngeren Vergangenheit angehalten hat.

gleichsweise geringer Wert. Die hohe Arbeitsplatzzentralität im Stadtteil Altstadt II ist dagegen auf die Friedrich-Wilhelms-Hütte sowie die nordöstlich angrenzenden Gewerbeflächen zurückzuführen.

Pendlersalden

Im Hinblick auf die Pendlersalden ist erkennbar, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr einen Pendlerüberschuss hat. Die wichtigsten Herkunftsorte sind die Nachbarstädte Essen, Oberhausen und Duisburg, gefolgt vom Kreis Wesel. Einpendlerüberschüsse verzeichnen überwiegend die Berufsgruppen der Metallberufe und der Warenkaufleute, Auspendlerüberschüsse die dienstleistungsorientierten Berufsgruppen.¹⁰ Die wichtigsten Zielorte der Auspendler sind die drei genannten Nachbarstädte und Düsseldorf.¹¹ Das Pendlersaldo stellt sich mit ca. 2.235 Pendlern (2011) positiv dar, sodass sich für die Stadt Mülheim an der Ruhr auch ein Potenzial bietet, arbeitsplatzmotivierte Wanderungsgewinne zu generieren.

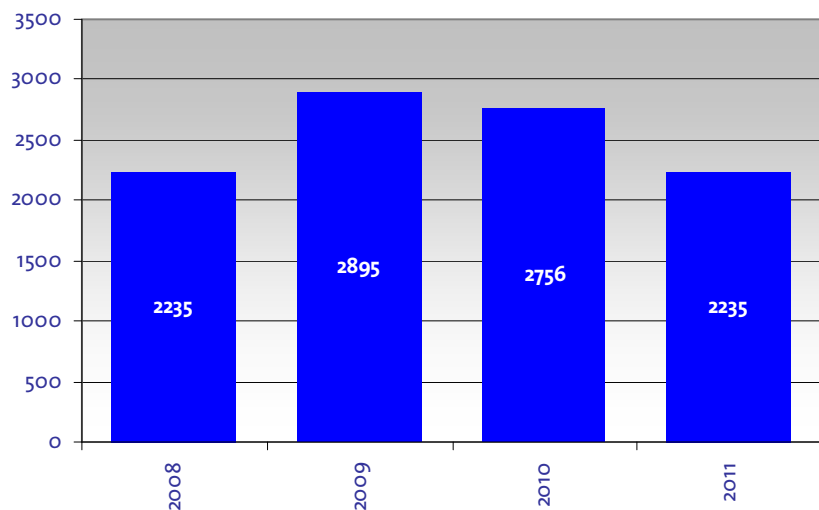


Abbildung 66 Entwicklung der Pendlersalden

8.3 Wirtschaftsfaktor Gewerbe und Dienstleistungen

Aktuell spielt die Innenstadt im Bereich Gewerbe und der (unternehmensbezogenen) Dienstleistungen eine eher untergeordnete Rolle. Innenstadttypisch sind hier eher die publikumsbezogenen Dienstleistungen (Reisebüro, Friseur, Versicherung etc.) und die freien Berufe (Ärzte, Anwälte, Steuerberater etc.). Zur umfassenden Entwicklung unternehmensbezogener Dienstleistungen sowie gewerblicher Ansiedlungen in der Innenstadt fehlt das ausreichende

¹⁰ Quelle: Stab Kommunale Entwicklungsplanung und Stadtforschung SIS aktuell, Kurzinfo 05/2008, Daten zum 30.06.2007

¹¹ Ebd.

Flächenpotenzial. Auch wären Immissionskonflikte nur sehr schwer zu koordinieren.

Gleichwohl ist zu beachten, dass mit der neuen Hochschule Ruhr West (HRW) aktuell ein wichtiger Entwicklungsimpuls in räumlicher Nähe zur Innenstadt entsteht. In ca. 1.500 m Entfernung und künftig direkt verknüpft über die Radwegeverbindung der stillgelegten Bahntrasse, kann die Innenstadt durchaus auch wirtschaftlich von der Hochschulansiedlung profitieren.

Entwicklungsimpuls HRW

In der Regel gehen mit einem Hochschulstandort Ausgründungen und die Etablierung von An-Instituten¹² einher; auch Unternehmen insbesondere im Forschungs- und Entwicklungsbereich (F+E) suchen regelmäßig die Nähe zu technikorientierten Hochschulen. Für die Innenstadt von Mülheim kann zwar ein flächenbezogener Technologiepark (wie z. B. in Dortmund) nicht in Frage kommen, gleichwohl kann eine integrierte Form technologieorientierter Nutzungen auch für die Innenstadt zur Diskussion gestellt werden. Die bereits genannte Anregungsvielfalt eines städtischen Lebensumfelds mit einer Fülle von Konsum-, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten kann ein wichtiger Standortfaktor für Ausgründungen der Hochschule und kleinere technologieorientierte Unternehmen sein. Die Rahmenbedingungen für diese Nutzungen zu schaffen, entspricht auch dem Ziel einer nutzungsgemischten Stadt, in der möglichst viele Innenstadtfunktionen konzentriert werden und zusammenwirken. Auch kann damit erreicht werden, dass die Innenstadt für eine jüngere Klientel interessant wird.

Innenstadt mit Standortfaktoren für Ausgründungen der Hochschule

Um einen ersten Impuls in diese Richtung zu setzen, könnte in enger Zusammenarbeit mit der Hochschule eine Art Gründerzentrum in einem zentralen Innenstadtraum zur Diskussion gestellt werden, um hiervon ausgehend weitere Anreize zur Nutzung im Bereich Forschung und Entwicklung zu schaffen. Die Gebäude- und Flächenpotenziale hierfür sollten in enger Zusammenarbeit mit der Hochschule gesondert ermittelt werden. Gegebenenfalls können hierfür das Gebäude des ehemaligen Stadtarchivs an der Aktienstraße, ein oder mehrere Grundstücke entlang des Tourainer Rings oder auch Teile des ehemaligen Kaufhofs in Frage kommen.

Impuls „Gründerzentrum“

8.4 Wirtschaftsfaktor Einzelhandel in der Innenstadt

Einzelhandelsangebote haben seit jeher wesentliche Impulse für urbane Entwicklungen gegeben. In der Stadtgeschichte ist die Bedeutung des Handels für die Stadtwerdung evident, das Bild urbaner

¹² Ein An-Institut ist eine organisatorisch sowie rechtlich eigenständige Forschungseinrichtung, die einer deutschen Hochschule angegliedert ist. Es hat eine private Rechtsform, zum Beispiel als gGmbH. Quelle: wikipedia



Stadträume ist in vielen Fällen eng mit der Entwicklung qualitativ hochwertiger Einzelhandelsangebote verknüpft. Unabhängig von der Größe der Städte ist Einzelhandel deshalb neben Wohnen und sozialen Angeboten die bedeutendste und am intensivsten nachgefragte Nutzung in der Innenstadt.

Strukturwandel im Einzelhandel

Der in den vergangenen Dekaden zu beobachtende Strukturwandel im Einzelhandel hat jedoch die stadtbildprägende Bedeutung des Einzelhandels verändert. Gründe dafür liegen in einem anhaltenden Konzentrationsprozess auf immer weniger große Anbieter, die ihre Marktanteile zulasten kleiner und individueller Marktteilnehmer ausgebaut haben. Der damit verbundene Maßstabssprung der Verkaufsflächen lässt den Betrieb von Geschäften in bestehenden Lagen häufig nicht mehr wirtschaftlich erscheinen.

Flächenzahlen Einzelhandel

Aktuelle Zahlen zur Einzelhandelszentralität differenziert nach Warengruppen speziell für die Innenstadt liegen nicht vor.¹³ Gleichwohl kann festgehalten werden, dass aktuell in der Innenstadt ca. 200 Einzelhandelsgeschäfte mit über 30.000 qm Verkaufsfläche sowie das Forum City Mülheim als Einkaufszentrum mit rund 120 Geschäften und weiteren ca. 27.000 qm Verkaufsfläche liegen.

Verkaufsflächenpotenziale ...

Zentrale Frage für eine einzelhandelsbezogene Standortbestimmung wird sein, welche sortimentsspezifischen Verkaufsflächenpotenziale aufgrund der Kaufkraft und der regionalen Mitbewerber für die Innenstadt noch vorhanden sind und für welche Geschäftstypen/-größenordnungen sie relevant sind. Darauf aufbauend können qualifizierte Aussagen zur konkreten Einzelhandelsperspektive getroffen werden bzw. eine Antwort gefunden werden, welche Marktpotenziale im Einzelhandel das Kaufhof-Grundstück (noch) hat.

... im Vergleich

In der Gegenüberstellung zu vergleichbar großen Städten (Maßstab ist die Einwohnerzahl) ist zunächst festzuhalten, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr in ihrer innerstädtischen Einzelhandelsausstattung mit Bezug auf die Verkaufsflächenzahl eher unterdurchschnittlich aufgestellt ist. Die Flächenzahl der Innenstadt je 1.000 Einwohner liegt deutlich unter dem Durchschnitt der Vergleichskommunen. Darüber hinaus ist leider erkennbar, dass das Handelsangebot in der zentralen Innenstadtlage in und um die Schloßstraße fast durchgehend dem niedrigpreisigen Segment zuzuordnen ist.

¹³ Der Masterplan Zentren und Einzelhandel datiert auf das Jahr 2008. Das Dokument bezieht sich vielfach auf Daten der Kaufkraftanalyse von Econ-Consult und BBE aus dem Jahr 2005. Nach einer neuen Einzelhandelserhebung durch das Büro GMA wird der Masterplan Zentren und Einzelhandel derzeit überarbeitet.

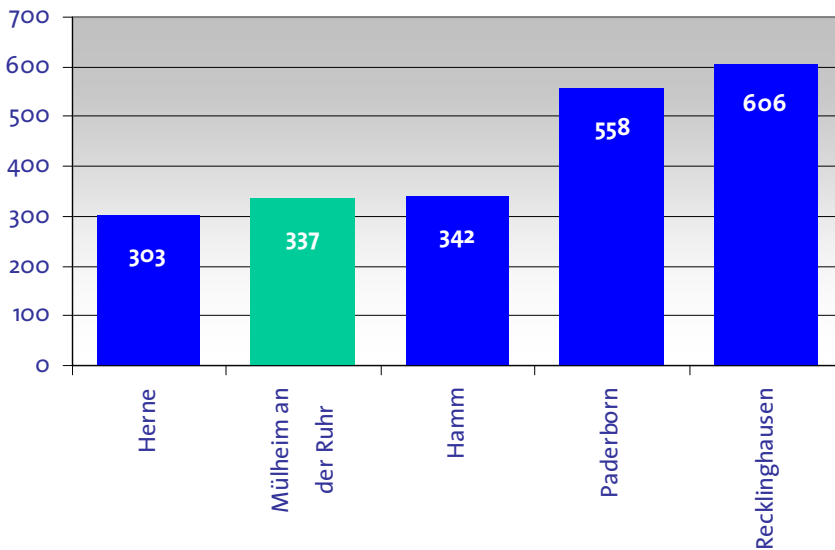


Abbildung 67 Innenstadt-Verkaufsfläche je 1.000 Einwohner

Diese Fakten sind zwar unbefriedigend, aber insoweit schlüssig als die Innenstadt von Mülheim sich verschiedenen dezentralen Mitbewerbern ausgesetzt sieht: Mit dem Rhein-Ruhr-Zentrum (ca. 75.000 qm Verkaufsfläche) in ca. 5 km Entfernung und dem CentroO in Oberhausen (ca. 87.000 qm Verkaufsfläche) in ca. 7 km Entfernung liegen allein zwei der deutschlandweit größten Einkaufszentren im direkten Einzugsbereich der Mülheimer Innenstadt. Dazu kommen noch die Innenstädte von Duisburg (in ca. 8 km Entfernung) und Essen (ca. 9 km) sowie das Mercator Center in Duisburg mit ca. 30.000 qm Verkaufsfläche (ca. 9 km). Auch Düsseldorf in 24 km Entfernung zieht Kaufkraft aus Mülheim ab. Zu erwähnen ist weiterhin das Factory-Outlet-Center (FOC) in Roermond, das insbesondere am Wochenende eine Vielzahl an Besuchern und Kunden aus dem Ruhrgebiet anzieht.

Konkurrenz im Umland

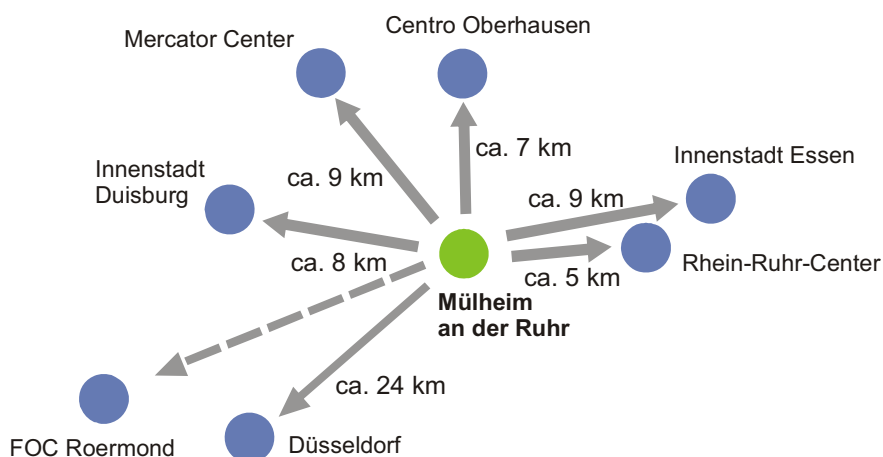


Abbildung 68 Einkaufen in der näheren und weiteren Umgebung

zunehmender Konkurrenzdruck

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Entwicklungen weitergehen und der Druck auf die Mülheimer Innenstadt steigen wird:

- Aktuell wird das CentrO Oberhausen um rund 17.000 qm Verkaufsfläche erweitert. Davon entfallen ca. 7.500 qm auf eine neue Peek & Cloppenburg-Filiale; auf den weiteren Flächen werden ca. 20 neue Ladenlokale angesiedelt. Die Eröffnung des neuen Teilabschnitts ist im Herbst 2012 geplant.
- Für das Rhein-Ruhr-Zentrum sind ab dem Jahr 2013 Modernisierungsmaßnahmen geplant. In diesem Zusammenhang ist eine Erweiterung der bestehenden Verkaufsflächen um rund 7.500 qm vorgesehen.
- In Duisburg-Marxloh sind aktuell 25.000 qm Verkaufsfläche in einem neuen FOC in der Projektierung.
- Im Kö-Bogen in Düsseldorf sind aktuell 20.000 qm Einzelhandelsflächen in Realisierung. Ankermieter wird voraussichtlich das Bekleidungshaus Breuninger sein.

Damit wird deutlich, dass eine Erhöhung der innerstädtischen Einzelhandelszentralität kaum aus handelswirtschaftlicher Sicht erzielt werden kann. Es ist zwingend erforderlich, ergänzende Funktionen im Bereich Freizeit und Erlebnis zu etablieren. Dabei können die neue Ruhrpromenade, der „Link“ über die Bahntrasse der Rheinischen Bahn zum MüGa-Park und die dargestellte Innenstadtvernetzung (vgl. Kap. 6.4) eine zentrale Rolle spielen. Der innenstadttypische qualitativ hochwertige Einzelhandel wird sich nur im Gesamtkontext einer multifunktionalen attraktiven Innenstadt behaupten können. Wenn dies nicht gelingt, wird Einkaufen in der Innenstadt von Mülheim an der Ruhr nur noch im Nahbereich eine Rolle spielen.

8.5 Situation des Einzelhandels vor Ort

Einzelhandel im Wandel

Der Mülheimer Einzelhandel konzentriert sich zurzeit auf zwei dominante Lagen: Einerseits auf die Schloßstraße, andererseits auf das Forum. Abseits der Schloßstraße und des Forums sind fast ausschließlich 1B-Lagen vorzufinden. Durch den Leerstand der Kaufhof-Immobilie ist das Einzelhandelslagensystem der 70er-Jahre der durch die Fußgängerzone verbundenen Einzelhandelsmagneten Kaufhof und Forum wirkungslos geworden.

zunehmender Leerstand

Der Leerstand der Kaufhof-Immobilie zieht auch einen vermehrten Leerstand sowie eine Mindernutzung im näheren Umfeld nach sich. Als Folge nimmt die Kundenfrequentierung der Schloßstraße in zunehmender Entfernung zum Forum weiter ab. Die Leerstände am westlichen Ende der Schloßstraße beeinträchtigen das Erscheinungsbild erheblich. Gleichwohl ist der Bereich aufgrund der Fußgängerfrequenzen nach wie vor als 1A-Lage zu qualifizieren. Die Konzentration der zentralen innerstädtischen Nahverkehrshalte-

punkte trägt wesentlich dazu bei, dass der Bereich am westlichen Ende der Schloßstraße nicht vollständig wegbricht.



Abbildung 69 Das Lagensystem in der Mülheimer Innenstadt sowie Funktionsverluste im Einzelhandel

Die Mülheimer Innenstadt wird zunehmend als Neben- anstatt als Hauptzentrum wahrgenommen. Kennzeichnend für den Mülheimer Einzelhandel ist ein preiswertes Warenangebot. Nur noch wenige Geschäfte besitzen eine ausreichende gesamtstädtische Anziehungskraft.

Der überwiegende Teil der Kunden stammt aus dem Stadtgebiet bzw. der Stadtmitte; Kundenströme aus den Nachbarstädten tragen nur geringfügig zur Kaufkraft bei. Trotz der guten Erreichbarkeit der Innenstadt ist ein kontinuierlicher Rückgang der Verkaufsflächen zu verzeichnen. Besonders betroffen sind von dieser Entwicklung die Bereiche Kleidung, Schuhe, Lederwaren und Sportbekleidung (47,6 % Rückgang seit 1994). Die Einzelhandelsflächen weisen keine optimalen Ausstattungsmerkmale in Bezug auf Größe, Zuschnitt, Fassade, Barrierefreiheit, technische Ausstattung, Schaufenster etc.

Rückgang der Verkaufsflächen

auf. Im Gegensatz zu den innerstädtischen Geschäftslagen ist eine Zunahme an Verkaufsflächen im Rhein-Ruhr-Zentrum festzustellen.

Grundsätzlich lassen sich eine zunehmende Dienstleistungsorientierung in der Innenstadt sowie eine positive Entwicklung im Gastronomiebereich erkennen.

*Maßnahmen zur Reaktivierung
der Innenstadt*

Seit 2008 bildet der von der Stadt Mülheim an der Ruhr herausgegebene Masterplan Zentren und Einzelhandel die Grundlage der kommunalen einzelhandelsspezifischen Handlungsansätze. Die Ruhrpromenade, das Medienhaus, die neue Verkehrsführung und Kurzzeitparkplätze in der Leineweberstraße sind aktuelle Projekte, die zur Reaktivierung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort beitragen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wurde als Orientierungshilfe für das Innenstadt-Shopping ein Einkaufs- und Gastronomieführer von der Mülheimer Stadtmarketing und Tourismus GmbH herausgegeben.

8.6 Resümee Arbeit und Wirtschaft/Einzelhandel

Potenziale als Arbeitsstandort...

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Mülheimer Innenstadt im Hinblick auf die räumlichen Voraussetzungen sowie die wirtschaftlichen Trends Potenziale für eine Weiterentwicklung als Arbeitsstandort im Dienstleistungssektor aufweist. Gestützt wird diese Aussage auch dadurch, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr im Vergleich zu anderen Ruhrgebietsstädten eine niedrige Arbeitslosenquote und ein relativ hohes verfügbares Einkommen je Einwohner hat. Weiterhin ist auch in der Stadt Mülheim der Trend zur weiteren Tertiärisierung der Arbeitswelt erkennbar. Hier bietet sich für die Innenstadt die Möglichkeit, als Arbeitsstandort an Bedeutung zu gewinnen, wenn es gelingt, geeignete Standortvoraussetzungen und Flächendispositionen zu schaffen. Es ist davon auszugehen, dass ein nicht unwesentlicher Anteil der Neubauten entlang der Ruhr sowie am Standort der Kaufhof-Immobilie für Dienstleistungsnutzungen marktfähig sein kann.

... im Dienstleistungssektor

*... und im Bereich Forschung
und Entwicklung*

Eine weitere Entwicklung in der Innenstadt wird voraussichtlich im engen Kontext zum neuen Hochschulstandort Ruhr West gelingen können. Der Standortfaktor „Hochschule“ ist regelmäßig interessant für Ausgründungen, An-Institute und Unternehmen im Bereich Forschung und Entwicklung (F+E). Dieser Standortfaktor kann mit der Anregungsvielfalt eines städtischen Lebensumfelds beispielhaft in der Innenstadt verknüpft werden. Um eine Entwicklung in diese Richtung anzustoßen wird empfohlen, über ein Gründerzentrum einen ersten Nukleus zu schaffen, von dem ausgehend weitere Anreize zur (integrierten) Ansiedlung geschaffen werden. Weitere Impulse für rein gewerbliche Entwicklungen werden aktuell für die Innenstadt nicht gesehen. Flächendisposition und Immissionskonflikte wirken hier zu restriktiv.

Im Hinblick auf die Einzelhandelssituation ist festzuhalten, dass aufgrund des aktuell schon massiven und in Zukunft noch steigenden Konkurrenzdrucks die Erhöhung der Einzelhandelszentralität der Innenstadt allein aus handelswirtschaftlicher Sicht voraussichtlich nicht gelingen wird. Gleichwohl ist zwingend davon auszugehen, dass die Handelsfunktion mit dem „Erleben“ der Innenstadt, d. h. der Stadtgestalt und Freizeitangeboten, verknüpft werden muss. Mit dem Projekt Ruhrbania und der neuen Ruhrpromenade sind hierfür schon erste Weichen gestellt.

Im Grundsatz kann festgehalten werden, dass insbesondere im Zuge von Ruhrbania und der Ansiedlung der Hochschule Ruhr West innerstädtische Potenziale für Dienstleistung sowie F+E erschlossen werden können und in Verbindung mit neuen Qualitäten auch die Einzelhandelsfunktion wieder an Bedeutung gewinnen kann.

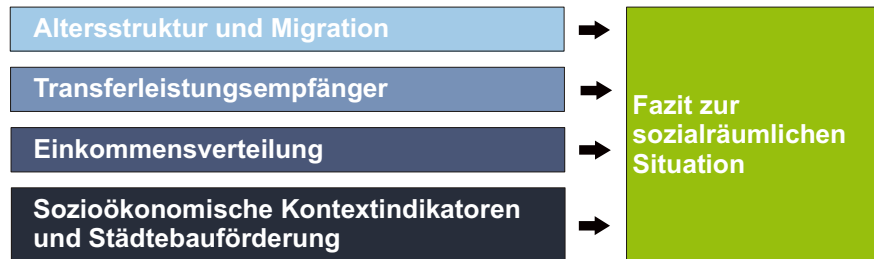
Handel und Erlebnis verknüpfen

9

SOZIALES

9 Soziales

Zur Analyse des Sozialraums „Innenstadt“ werden verschiedene Aspekte einbezogen, die ein Gesamtbild der soziodemografischen Bestandssituation der Innenstadt vermitteln. Folgende Punkte werden behandelt:



Auf Ebene der Stimmbezirke lassen sich für den Untersuchungsraum gezielte Aussagen zur Altersstruktur, zum Ausländeranteil, zur Einkommensverteilung, zu Transferleistungsempfängern und zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten treffen.

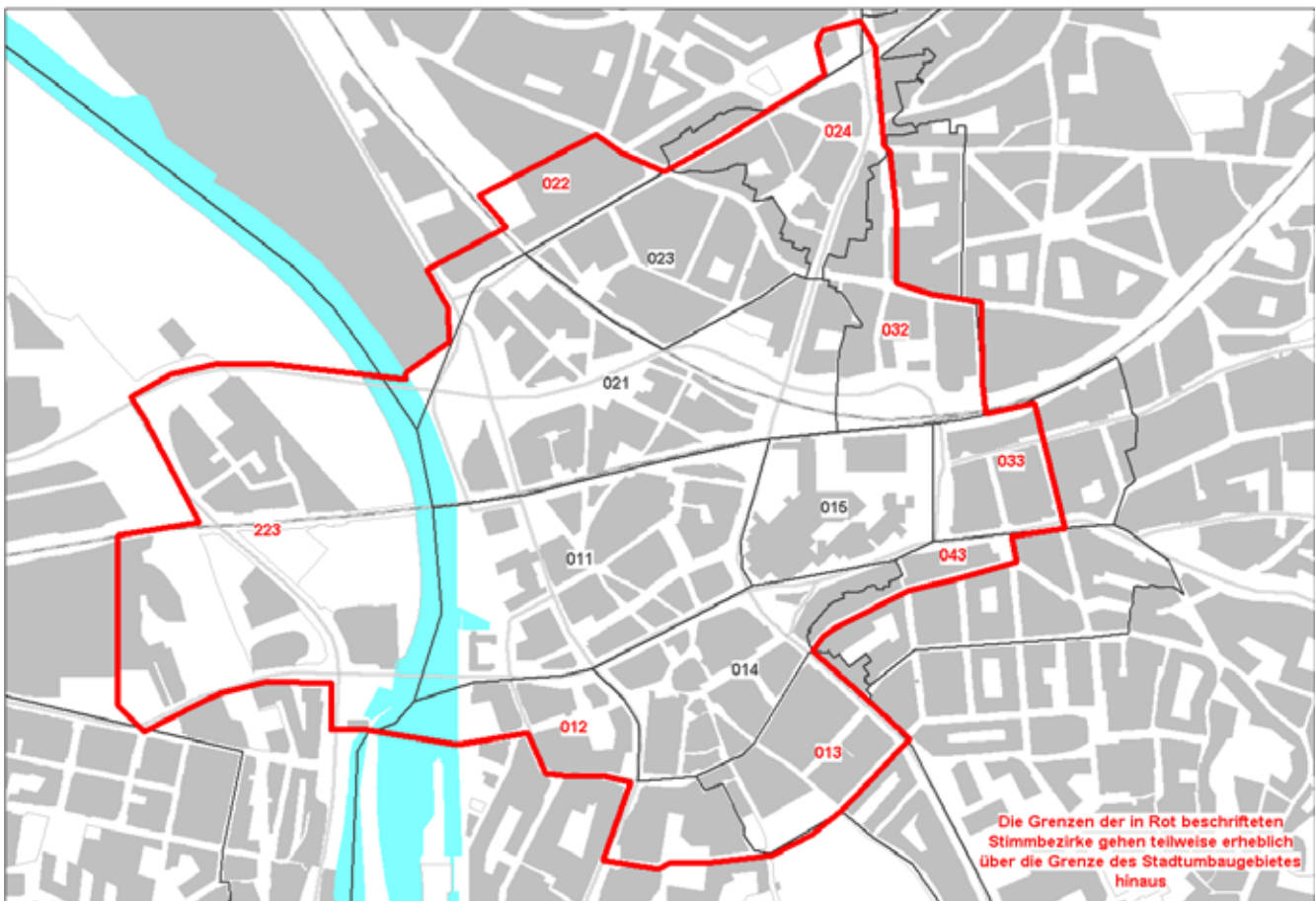


Abbildung 70 Stimmbezirke

9.1 Altersstruktur und Migration

Die Innenstadt von Mülheim an der Ruhr ist in Bezug auf die Altersstruktur vergleichbar mit der durchschnittlichen Altersstruktur der Gesamtstadt. Auch unterscheidet sie sich nicht wesentlich von der Nachbarstadt Essen bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen insgesamt.

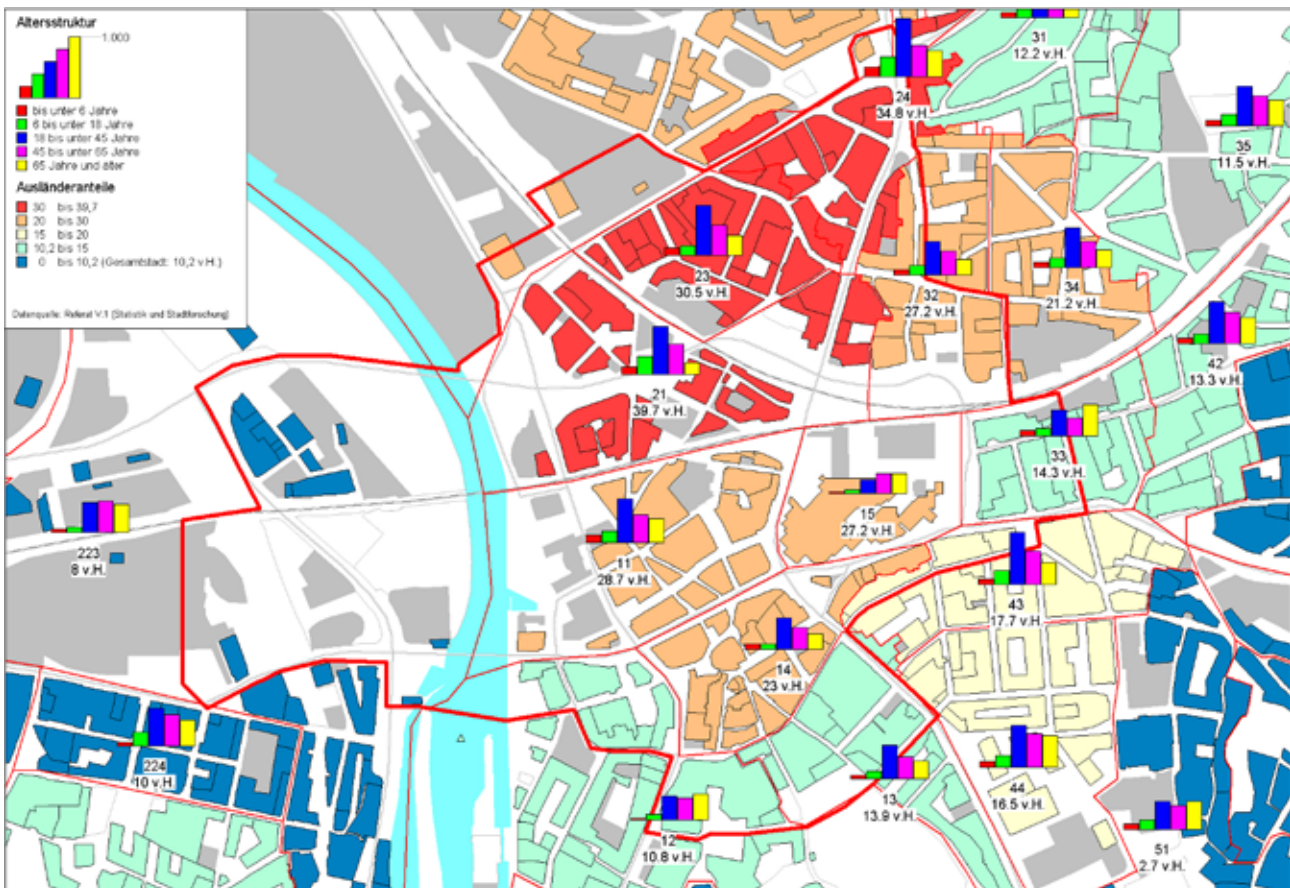


Abbildung 71 Altersstruktur und Anteil der Bewohner mit Migrationshintergrund

Unterschiede zur Gesamtstadt liegen in der Gruppe der 0- bis 4-Jährigen, der 20- bis 24-Jährigen und der 25- bis 44-Jährigen, bei denen die prozentualen Anteile über dem Durchschnitt der Gesamtstadt liegen. Auffällig ist jedoch der Anteil der 45- bis 79-Jährigen, der unter dem Niveau des Anteils der Gesamtstadt liegt. Folglich zeichnet sich die Innenstadt durch eine leicht höhere Zahl der Erwerbstätigen und eine geringere Zahl derjenigen aus, die das Erwerbsalter überschritten haben.

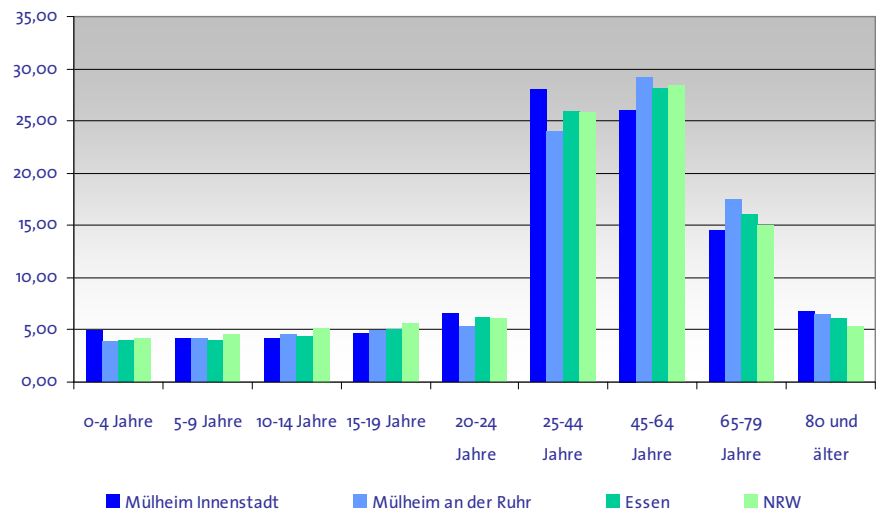


Abbildung 72 Anteile einzelner Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung der Innenstadt im Vergleich zur Gesamtstadt Mülheim an der Ruhr, Essen und NRW, Angaben in %

Weiterhin hat die Mülheimer Innenstadt einen hohen Anteil an nicht-deutscher Bevölkerung. Der gesamtstädtische Ausländeranteil liegt bei 10,2 %, der Ausländeranteil der Innenstadt beläuft sich auf 24,4 %.

Bei der genauen Betrachtung der Stimmbezirke zeigt sich jedoch ein differenziertes Bild. Während der geringste Ausländeranteil im Süden des Untersuchungsgebiets liegt, sind in den Bereichen nördlich der ehemaligen Bahntrasse der Rheinischen Bahn die höchsten Ausländerquoten mit 30 bis knapp 40 % zu verzeichnen.

Die Faktoren Alter und Migration gehen insoweit konform, als in der nördlichen Innenstadt mit erhöhtem Migrantenanteil, eine deutlich jüngere Bevölkerung lebt, als in der südlichen Innenstadt.

9.2 Transferleistungsempfänger

Eine Polarisierung wie bei Alter und Migration lässt sich auch am sozialen Gefälle mit dem Merkmal „Transferleistungsempfänger“ erkennen. Ein Großteil der Innenstadtbewohner ist auf sozialstaatliche Transferleistungen wie Wohngeld, Unterhaltsvorschussleistungen oder Sozialhilfe angewiesen. In den Stimmbezirken 11, 15, 21, 23, 24 und 32 sind bei rund einem Viertel der Bevölkerung staatliche Transferleistungen fester Bestandteil des Einkommens.

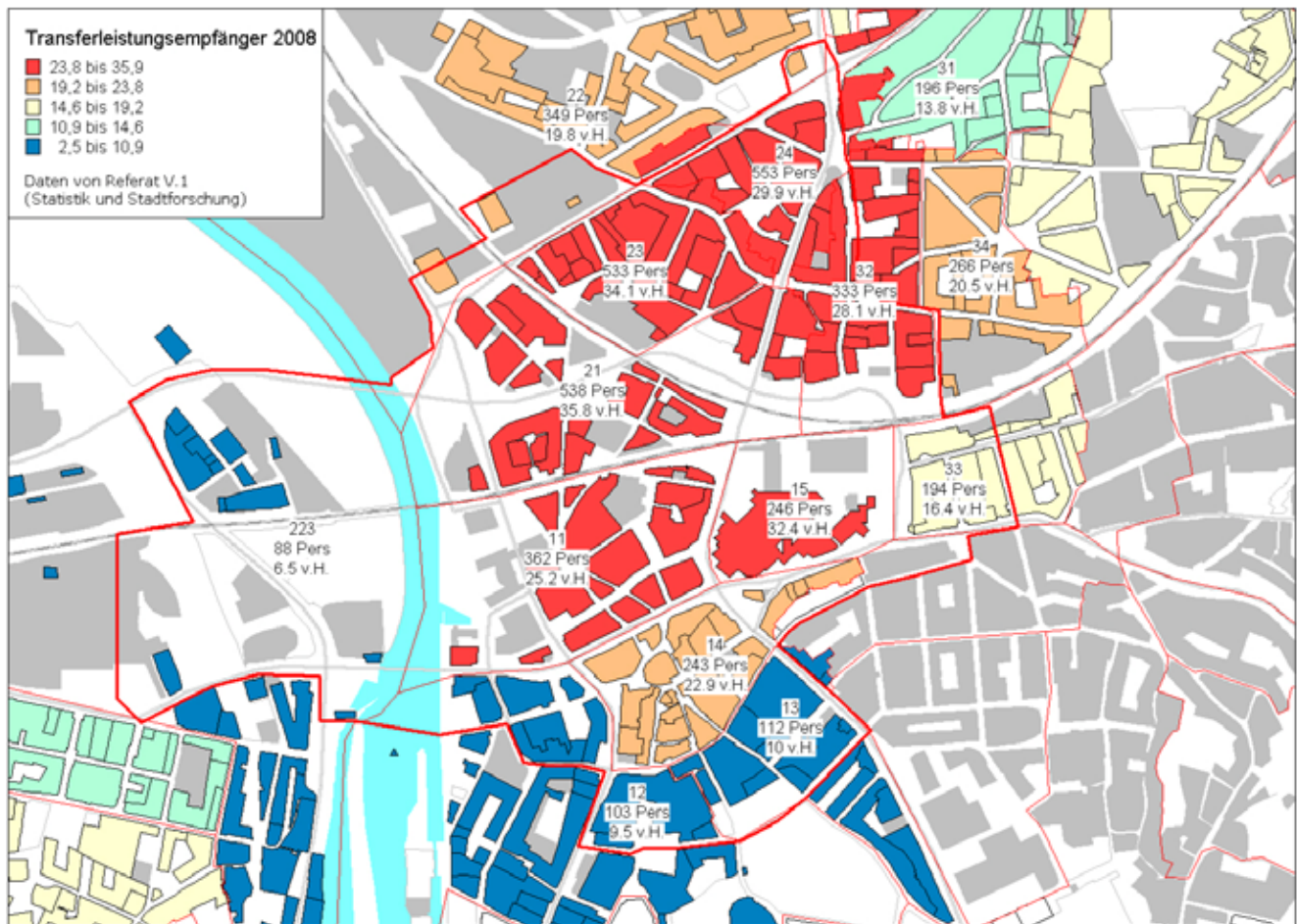


Abbildung 73 Anteil der Transferleistungsempfänger

9.3 Einkommensverteilung

Der Darstellung der Einkommensverteilung liegt die Einkommensteuerstatistik aus dem Jahr 2004 zugrunde. Das durchschnittliche Jahreseinkommen Mülheimer Bürger beträgt 32.028 EUR. Im Bereich der Stimmbezirke 11, 14, 15, 21, 23 und 24 ist ein hoher Anteil an Personen mit einem Einkommen von bis zu 15.000 EUR bzw. 15.000 bis 30.000 EUR zu verzeichnen. In letzter Konsequenz bedeutet dies, dass ein mehrheitlicher Teil der Innenstadtbewohner über ein unterdurchschnittliches Einkommen verfügt.

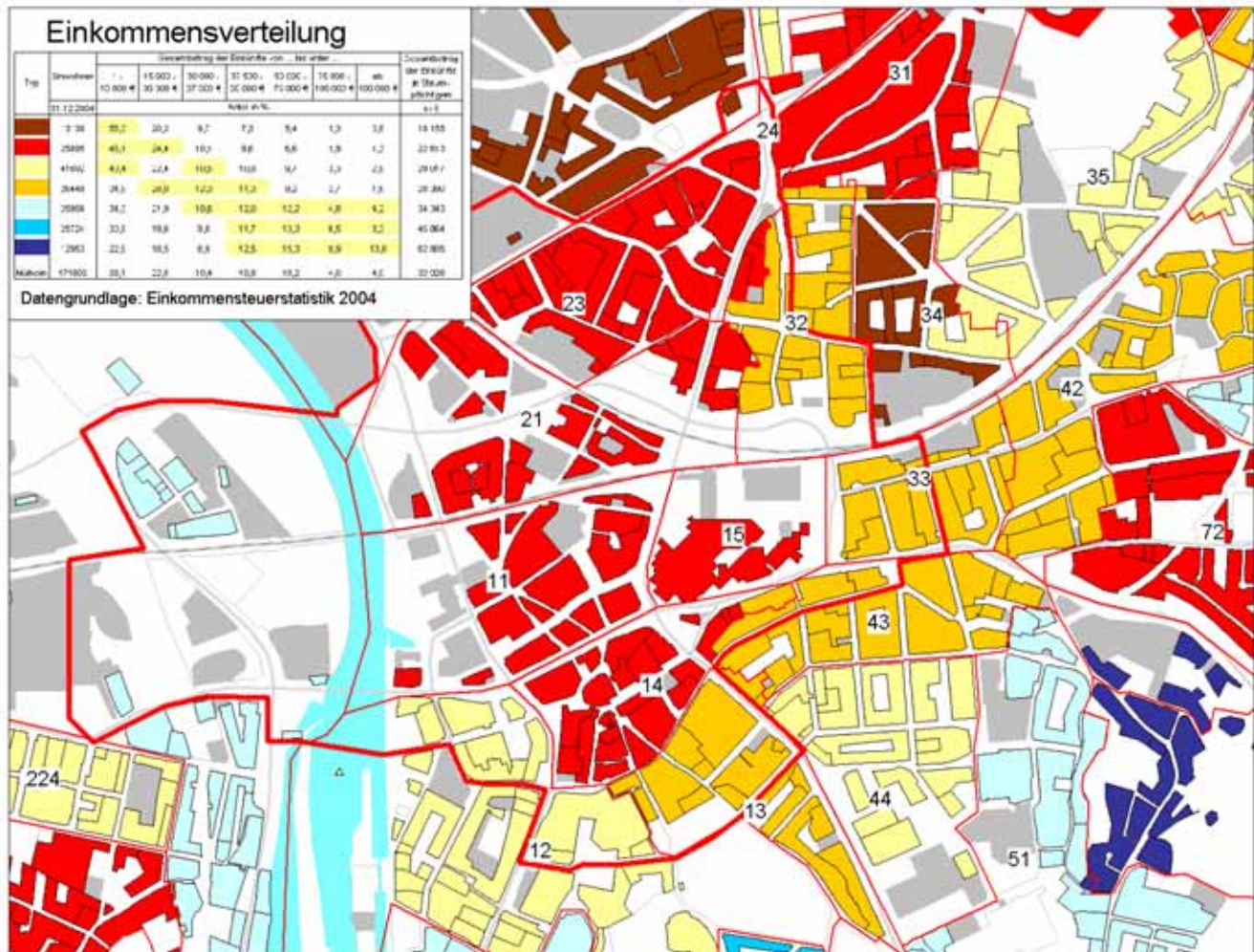


Abbildung 74 Einkommensverteilung im Untersuchungsgebiet

9.4 Resümee zur sozialräumlichen Situation

Die prekäre Beschäftigungs- und Einkommenssituation, die starke Sozialhilfebetroffenheit und der hohe Anteil der Bewohner mit Migrationshintergrund sind eindeutige Indizien für die ungünstige sozialdemografische Situation der nördlichen Innenstadt.

Offensichtlich erkennbar in der Innenstadt ist demnach die ungleiche Verteilung der sozialen Disposition. Während im Norden geringe Einkommen, ein hoher Transferleistungs- und ein hoher Ausländeranteil vorliegen, kehrt sich dies im Süden um. Allerdings ist sozialräumliche Segregation eine sehr typische Form des städtischen Zusammenlebens. In der Vergangenheit ist bereits eine Vielzahl an Versuchen misslungen, eine Integration und ein Zusammenführen der unterschiedlichen sozialen Gruppen zu erreichen. Entsprechend wird im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts nicht empfohlen, „gegen Windmühlen“ anzurennen. Eine sozialräumliche Integration der unterschiedlichen Gruppen wird auch auf lange Sicht nicht gelingen.

Vielmehr gilt es, die Gefahr von einsetzenden Residualisierungsprozessen einzudämmen. Residualisierung bedeutet, dass Menschen bestimmte sozial negativ vorgeprägte Quartiere verlassen, wenn sie dazu finanziell in der Lage sind. Zurück bleibt im Ergebnis dieses Prozesses eine höchst problematische soziale Klientel - Wohnungsleerstände, Vandalismus bis hin zu Devastierungserscheinungen sind die Folge. Diese Erscheinung ist im Norden der Innenstadt von Mülheim an der Ruhr zwar (noch) nicht erkennbar, gleichwohl gilt es, in Zeiten des entspannten Wohnungsmarktes und sinkender Preise gewisse Stabilitäten gerade in wichtigen Innenstadtquartieren zu halten. Zentraler Ansprechpartner ist hier die Eigentümerschaft. Gemeinsam mit ihr müssen Strategien zur langfristigen Stabilisierung der nördlichen Innenstadt erarbeitet werden.

9.5 Sozioökonomische Kontextindikatoren und Städtebauförderung

Zur Bewertung von Gebieten zur Förderung orientiert sich das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen regelmäßig an den folgenden Kontextindikatoren. Sie sind damit zwingender Bestandteil der Konzepte zur integrierten Entwicklung.



	Stadtumbaugebiet	Gesamtstadt
Wohnberechtigte Bevölkerung (HW + NW) ¹⁴	11.088	176.807
Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung ¹⁵	10.569	168.566
unter 6-Jährige in % der Bevölkerung	6,21 % (656 absolut)	4,63 % (7.799 absolut)
unter 18-Jährige in % der Bevölkerung	16,19 % (1.711 absolut)	15,17 % (25.575 absolut)
18- unter 25-Jährige in % der Bevölkerung	9,15 % (967 absolut)	7,36 % (12.409 absolut)
über 65-Jährige in % der Bevölkerung	20,63 % (2.180 absolut)	23,65 % (39.858 absolut)
Nichtdeutsche in % der Bevölkerung	29,26 % (3.093 absolut)	10,69 % (18.020 absolut)
Deutsche mit zweiter Staatsbürgerschaft in % der Bevölkerung	11,25 % (1.189 absolut)	6,98 % (11.769 absolut)
Saldo der Zu-/Fortgezogenen in % der Bevölkerung im Mittel der letzten drei Jahre (Saldo 2008-2010 bezogen auf Bevölkerungsstand 31.12.2007)	1,81 % jährl. (559 absolut)	0,19 % jährl. (992 absolut)
Zuzüge Nichtdeutscher in % der Zuzüge insges. (2010)	52,45 % (417 absolut)	28,41 % (1.847 absolut)
Fortzüge Nichtdeutscher in % der Fortzüge insges. (2010)	45,65 % (273 absolut)	22,58 % (1.349 absolut)
SGB-II-Empfänger an der Bevölkerung insgesamt zwischen 15 und 65 Jahren in % (erwerbsfähige Leistungsberechtigte (15 bis 65 Jahre))	26,91 % (1.865 absolut)	11,69 % (12.614 absolut)
SGB-II-Empfänger an der nichtdeutschen Bevölkerung insgesamt zwischen 15 und 65 Jahren in % (erwerbsfähige Leistungsberechtigte (15 - 65 Jahre))	39,12 % (967 absolut)	30,24 % (4.376 absolut)
Arbeitslose an der Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren in %	11,62 % (805 absolut) ¹⁶	4,93 % (5.323 absolut) ²
Arbeitslose an der nichtdeutschen Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren in %	14,89% (368 absolut)	11,87% (1.717 absolut) ²
Wohnfläche je (wohnberechtigter) Person in qm	36,17 qm (401.090 qm)	41,18 qm (7.281.773 qm)
Übergangsquote zum Gymnasium in % ¹⁷		43,3 %
Wahlbeteiligung (Kommunalwahlen 2009) in % ¹⁸	33,3 %	41,3 %

¹⁴ Die Bevölkerungszahl des statistischen Amtes der Stadt Mülheim an der Ruhr weicht von derjenigen des statistischen Landesamts (IT NRW) ab. IT NRW berücksichtigt ausschließlich die Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung. Die vergleichsweise geringe Abweichung bei diesen Merkmalsträgern ist auf die unterschiedlichen Erhebungsmethoden zurückzuführen (IT-NRW schreibt die Volkszählungen fort, das statistische Amt greift auf die Meldungen zurück).

¹⁵ Die weiteren Berechnungen beziehen sich ausschließlich auf die Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung, Stand: 31.12.2011

¹⁶ Dargestellt sind die Arbeitslosen (im Sinne des §16 SGB III); die Quote bezieht sich auf die Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren und ist nicht vergleichbar mit den Arbeitslosenquoten der Bundesagentur für Arbeit, die auf die zivilen Erwerbspersonen bezogen ist; die BA-Zahlen können nicht auf das Stadtumbaugebiet umgerechnet werden

¹⁷ Übergangsquoten liegen schulbezogen (und nicht adressbezogen) vor; eine Berechnung ist daher lediglich für die Gesamtstadt möglich.

¹⁸ Dargestellt ist die Wahlbeteiligung der Urnenwähler. Nicht berücksichtigt sind dabei die Briefwähler, die den einzelnen Stimmbezirken nicht zugeordnet werden können (Wahlbeteiligung Gesamtstadt: 51,9 %, nur Urnenwähler: 41,3 %). Die Stimmbezirke 12, 13 und 223 sind nicht berücksichtigt, da sie den Untersuchungsraum nur peripher tangieren.

10

Handlungsfelder

10 Handlungsfelder

Der Erneuerungsprozess und alle künftigen Maßnahmen basieren auf dem Ziel, die Mülheimer Innenstadt im Sinne der Leipzig Charta zu einem lebens- und liebenswerten Raum und zu einem starken Zentrum der Gesamtstadt zu entwickeln. Um dies zu erreichen, werden aus der städtebaulichen, sozialdemografischen und wirtschaftlichen Analyse der Innenstadt sowie der dort benannten Handlungsbedarfe verschiedene Handlungsfelder abgeleitet, welche die konzeptionellen Ansätze zur Problembewältigung thematisch bündeln. Die folgenden fünf Handlungsfelder für den Innenstadtraum greifen die eingangs dargestellten Visionen auf und werden durch untergeordnete Entwicklungsziele weiter konkretisiert:

**Handlungsfeld A - Die konzentrierte Stadt:
von der fragmentierten zur kompakten Stadt**

**Handlungsfeld B - Zurück an der Ruhr:
Die Ruhr planerisch „in die Mitte“ nehmen**

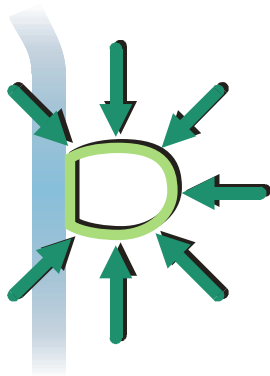
**Handlungsfeld C - Erlebnis- und Einkaufsstadt:
Einzelhandel stärken durch eine attraktive Erlebnisatmosphäre**

**Handlungsfeld D - Stadt der kurzen Wege:
Erreichbarkeit der Innenstadt sichern und Vernetzung optimieren**

**Handlungsfeld E - Die lebenswerte Stadt:
Profilierung der Innenstadt als Wohnstandort**

**Handlungsfeld F - Die engagierte Stadt:
Die Stadtgesellschaft in die Verantwortung nehmen**

Abbildung 75 Handlungsfelder



10.1 Handlungsfeld A – Die konzentrierte Stadt: Von der fragmentierten zur kompakten Stadt

Im Fokus der Innenstadtentwicklung liegt zunächst die Wiederherstellung einer stadträumlichen „Normalität“. Zu den Räumen mit den größten Entwicklungspotenzialen zählen der Tourainer Ring sowie das rechte Ruhrufer im Innenstadtbereich. Mit der Umsetzung der neuen Verkehrsführung „Alleenring“ werden die Voraussetzungen für eine umfassende Stadtreparatur geschaffen. Durch den möglichen Rückbau der Hochstraße und die ebenerdige Zusammenlegung der Parallelstraße mit dem Tourainer Ring entsteht eine Form, die als „klassische“ Ringstraße interpretiert und durch eine straßenbegleitende Bebauung als Allee neu gefasst werden kann.

Weiterhin beruht das ortstypische Bild der Innenstadt auf dem baulichen Wechselverhältnis von Geschichte und Gegenwart. Charakteristisch ist für die Mülheimer Innenstadt der Kontrast aus historischer und gründerzeitlicher Bebauung und den prägnanten Punkthäusern aus den 60er/70er-Jahren am Hans-Böckler-Platz. Gerade die historischen Bauwerke wie das alte Rathaus mit Rathhausturm oder die Kirchen der Altstadt sind von enormem baukulturellem Wert für die Stadt. Aufgrund der Bedeutung für die Stadtkultur, aber auch aus dem identitätsstiftenden Charakter geht die Notwendigkeit hervor, diese Besonderheiten besonders zu inszenieren und im Stadtgefüge kenntlich zu machen.

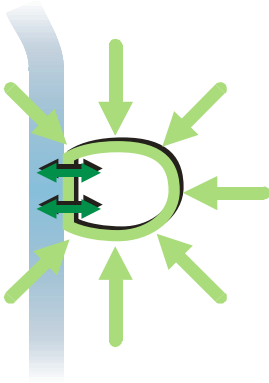
DIE KONZENTRIERTE STADT	
Stärken	Schwächen
Teilweise hohe städtebauliche Dichte	Zahlreiche Verkehrsschneisen
Vielfältige Nutzungsmischung	Wenig Handelsangebote von hoher Qualität
Vielfältige Blickbeziehungen z.B. zwischen Innenstadt und Altstadt, Sichtachsen zur Petrikirche	Kein herausragendes gastronomisches Angebot
Zahlreiche prominente Gebäude mit „Historie“ und Identifikationscharakter	Innenstadt ist in aktueller Ausprägung nur teilweise in der Lage, als identitätsstiftend für die gesamte Stadt zu wirken
Abfolge von Plätzen	Innenstadt ist nur schwer ablesbar (städtische "Transitlandschaft")
Gepflegte Parkanlagen südlich und westlich der Innenstadt in Kombination mit kulturellen Einrichtungen	Klare Eingangssituationen in die Stadt sind nicht erkennbar
Hochwertige kulturelle Einrichtungen und abwechslungsreiches Kulturprogramm	Soziale Segregation und sozialräumliche Polarisierung zwischen Nord und Süd in der Innenstadt
Gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen und Individualverkehr	Innenstadt ist kein Arbeitsstandort, größere Büros und Dienstleistungsbetriebe sind unterrepräsentiert
Teils repräsentative Bebauung	Räumliche Trennung der Funktionen in der Innenstadt

Abbildung 76 Die konzentrierte Stadt - Stärken und Schwächen

Handlungsoptionen und Entwicklungsziele sind:

- Stadteingänge gestalten
- Tourainer Ring zu einem Alleenring entwickeln
- Baulücken schließen und Raumkanten wiederherstellen
- Brachliegende und mindergenutzte Flächen neu nutzen
- Räume "lesbar" gestalten und die Innenstadt klar definieren
- Die Innenstadt zum Imagerträger für die Gesamtstadt entwickeln
- Historische Bausubstanz inszenieren
- Adressen generieren
- Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Handel, Gastronomie fördern

10.2 Handlungsfeld B – Zurück an der Ruhr: Die Ruhr planerisch „in die Mitte“ nehmen



Durch das Projekt Ruhrbania wurde die Umstrukturierung und bauliche Entwicklung des Ruhrufers eingeleitet. In diesem Rahmen wird die einmalige Chance genutzt, die Stadtsilhouette entlang des Ruhrufers neu auszuprägen. Die Parallelen von historischer Bausubstanz (ehemaliges Stadtbad und historisches Rathaus) und moderner Architektur erzeugen ein neues Spannungsverhältnis.

Auf der westlichen Seite gilt es, den MüGa-Park und die hier liegenden Angebote besser mit der Innenstadt zu verzahnen. Besonders herauszustellen ist in diesem Kontext der Weg über die Trasse der Rheinischen Bahn auf die andere Ruhrseite. Diese herausragende Lage und Bedeutung der Trasse erfordert, dass hier nicht allein die Funktion eines Fuß- und Radweges thematisiert werden soll. Aufenthaltsmöglichkeiten und eine parkähnliche Gestaltung vergleichbar mit der „High-Line“ in New York können die Trasse zu einem Alleinstellungsmerkmal der Mülheimer Innenstadt werden lassen.

ZURÜCK AN DER RUHR	
Stärken	Schwächen
Öffnung zur Ruhr ist bereits in der Projektierung	Innenstadt liegt <u>noch</u> isoliert von der Ruhr
Stadthalle, MüGa-Park, Schloss Broich und Ruhr bilden auf der westlichen Ruhrseite ein ansprechendes Ensemble	Die Wegeverbindungen zur Ruhr sind nicht ausgebildet
Mit Ruhrbania ergibt sich eine positive Umbruchsituation	Kaufhofimmobilie liegt als Barriere zwischen zentralen Einkaufslagen und Ruhr
Das neue Hafenbecken wirkt als Imageträger	Aktuell keine attraktive Verbindung vom Rathausmarkt zur Ruhr
Auf der Trasse der Rheinischen Bahn kann bei entsprechender Gestaltung ein Alleinstellungsmerkmal entstehen	
Rückbau der Overflies eröffnet die Möglichkeiten die nördliche Innenstadt zur Ruhr zu öffnen	

Abbildung 77 Zurück an der Ruhr – Stärken und Schwächen

Handlungsoptionen und Entwicklungsziele sind:

- Die Ruhr planerisch „in die Mitte“ nehmen
- Die Ruhr und die neue Ruhrpromenade mit dem innerstädtischen Wegenetz „verlinken“
- Westliche Ruhrseite als Komplementär mit der Innenstadt verbinden
- Kaufhofimmobilie durchlässig zur Ruhr gestalten

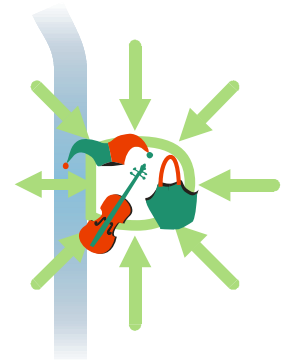
10.3 Handlungsfeld C – Erlebnis- und Einkaufsstadt: Einzelhandel stärken durch eine attraktive Erlebnisatmosphäre

Handel ist die wichtigste Grundfunktion des Stadtzentrums. Der Einzelhandel in Mülheim an der Ruhr hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich an Vielfalt und Lebendigkeit eingebüßt. Der Funktionsverlust der Innenstadt als zentraler Einkaufsbereich ist zu einem großen Teil auf die zunehmende Anzahl und Größenordnung der Mitbewerber am regionalen Markt und im Ergebnis auf die Aufgabe der Kaufhof-Filiale am westlichen Ende der Schloßstraße und deren Folgeeffekte zurückzuführen. Mit der Schließung der Immobilie trat das in den 70er-Jahren entwickelte Einzelhandelslagensystem nach dem „Knochenprinzip“ außer Kraft. Wegen des fehlenden Gegenpols zum Forum und fehlender Anreize, den westlichen Abschnitt der Schloßstraße aufzusuchen, reduziert sich die Frequentierung der Haupteinkaufsstraße mit zunehmender Entfernung zum Forum. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass Funktionsschema des „Einkaufens“ neu zu denken.

In Anbetracht des zunehmenden regionalen Konkurrenzdrucks im Einzelhandel wird die Einzelhandelsfunktion der Innenstadt voraussichtlich nicht allein durch eine Optimierung der Wegeverknüpfungen, durch Leerstandsmanagement oder durch gestalterische Maßnahmen (wieder) stabilisiert werden können. Vielmehr muss die Innenstadt in ihrem gesamten Attraktionspotenzial gesehen werden. D. h., die Stärke der Innenstadt liegt nicht allein im Einzelhandel, vielmehr in der Gesamtatmosphäre aus Kultur, Gastronomie, Freizeit und eben Einzelhandel. Kurz gesagt: Mit Einzelhandel allein wird sich die Innenstadt langfristig nicht weiter profilieren können, mit dem Gesamterlebnis Innenstadt allerdings schon. In einer Verzahnung der Handelsfunktion mit einem ganzheitlichen Innenstadterlebnis kann der Einzelhandel ein neues Erlebnisprofil entwickeln und sich von dezentralen Mitbewerbern im Handel abheben.

Attraktive Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum, ein vielfältiges Gastronomieangebot sowie ergänzende kulturelle und freizeitorientierte Nutzungsangebote bilden die Eckpfeiler eines lebendigen und individuell gestaltbaren Einkaufsvergnügens.

Der Freizeitcharakter der Ruhr und die Atmosphäre um das neue Hafenbecken können hierfür einen wesentlichen Beitrag leisten. Umso wichtiger ist es, die Schloßstraße direkt mit diesen Attraktionen zu verbinden und die Kaufhofimmobilie „durchlässig“ zu gestalten. Hierdurch rückt die Schloßstraße an die Ruhr und beide Pole, Einkaufen und Freizeit, können sich gegenseitig befördern.





ERLEBNIS- UND EINKAUFSSTADT	
Stärken	Schwächen
Hochwertige kulturelle Einrichtungen und abwechslungsreiches Kulturprogramm	Handelsangebot ist insgesamt dem mittleren bis unteren Segment zuzuordnen
Gute Erreichbarkeit (ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr)	Funktionsverlust als Einzelhandelsstandort (Leerstand, fehlende Magnetfunktion, geringe Kaufkraftbindung,...)
Umfassendes Stellplatzangebot	Trading-Down-Effekte
Perspektive "Erlebnis Ruhr"	Fehlender Gegenpol zum Forum
MüGa-Park, Wasserbahnhof, Kunstmuseum, Medienhaus, Tersteegenhaus, Stadthalle, Ringlokschuppen, Camera Obscura, Schloss Broich	Unzureichende Vernetzung der Angebote
Baukulturelles Erbe	Geringes Angebot an kostenlosen bzw. erschwinglichen Freizeitangeboten
Platzfolgen	Fassadengestaltung und Werbung entspricht nicht dem Image einer attraktiven Einkaufs- und Erlebnisstadt
	Bauzustand Schloss Broich

Abbildung 78 Erlebnis- und Einkaufsstadt – Stärken und Schwächen

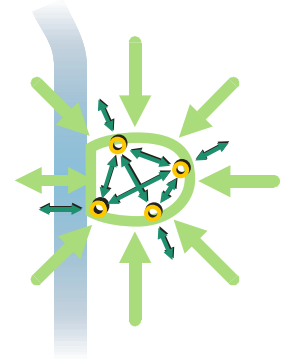
Handlungsoptionen und Entwicklungsziele sind:

- Verknüpfung der Ruhrpromenade mit der Schloßstraße
- Erlebnischarakter der Ruhr mit der Einzelhandels- und Wohnfunktion "verlinken"
- Nutzung leerstehender Ladenlokale (Leerstandsmanagement)
- Stärkere Einbindung der Nebengeschäftslagen
- Schaffung einer einzigartigen Stadtatmosphäre und dadurch Belebung des Einzelhandels
- Sicherung des kulturellen und touristischen Infrastrukturangebots
- Chancen durch Ansiedlung der Hochschule nutzen
- Erhöhung des Freizeitwerts der Innenstadt

10.4 Handlungsfeld D – Stadt der kurzen Wege: Erreichbarkeit der Innenstadt sichern und Vernetzung optimieren

Die wichtigsten fußläufigen Ausgangspunkte der Innenstadt sind die ÖPNV-Haltestellen (Rathausmarkt, Stadtmitte, Kaiserplatz und Hauptbahnhof), die Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen der Innenstadt sowie die Wohnquartiere. Von diesen Ziel- und Quellpunkten ergeben sich verschiedene „Laufmuster“ und Wegeverbindungen. Die Innenstadt wird infolgedessen von einem engmaschigen Fußwegenetz überspannt. Die zahlreichen Innenstadtplätze bilden kleinräumige Aufenthaltsbereiche entlang der Wegeverbindungen und vernetzen solche, die entgegenlaufen oder sich kreuzen. Ein Teil der Innenstadtplätze und Wege verfügt jedoch nicht über die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität, die zu einer Vernetzung und kleinräumigen Belebung führt.

Mit der neuen Verkehrsführung „Alleenring“ würde nicht nur die Verkehrsführung vereinfacht und die Erreichbarkeit der Innenstadt optimiert, sondern auch die Orientierung des Autofahrers im Stadt-raum verbessert. Durch die Auflösung des Einrichtungsverkehrs auf der Straße Klöttchen wird das System der Radialen, die auf das Stadtzentrum zuführen und auf dem Tourainer Ring als Innenstad-umgehung münden, vereinheitlicht.



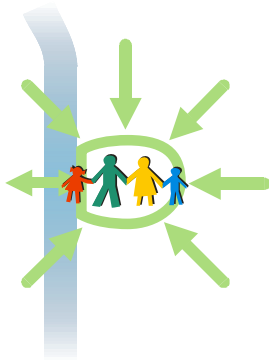
STADT DER KURZEN WEGE	
Stärken	Schwächen
Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV und MIV	Barrierewirkung der Hauptstraßen für Fußgänger und Radfahrer
Ausreichendes Stellplatzangebot	Einbahnstraßensystem kompliziert die Verkehrsführung und die Orientierung
Zentrale Lage, fußläufige Verbindung zum HBF	Schlecht ausgebautes Fußgänger- und Radwegenetz, unzureichende Vernetzung zwischen dem zentralen Innenstadtbereich und den Innenstadtrandlagen
Gute Versorgungssituation	Räumliche Trennung zwischen Wohnlagen und Einkaufsbereichen
Blickbeziehungen zwischen Innenstadt und Altstadt, Sichtachsen zur Petrikirche	Unterbrochenes und nicht auf relevante Ziele ausgerichtetes innerstädtisches Fußwegenetz
Abfolge von Plätzen	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität der Plätze durch veraltetes Mobiliar, schlechte Oberflächengestaltung
Nähe zur Ruhr	nördlicher Eingangsbereich (Konrad-Adenauer-Brücke) ohne Wiedererkennungswert und Stadt-eingangsscharakter
Überschaubare Größe	

Abbildung 79 Stadt der kurzen Wege – Stärken und Schwächen

Handlungsoptionen und Entwicklungsziele sind:

- Relevante Quellen und Ziele verbinden - insbesondere in Nord-Süd-Richtung
- Inszenierung von Sichtbeziehungen
- Gestaltung der Eingangsbereiche
- Überwindung/Rückbau städtebaulicher Barrieren
- Regionale Vernetzung der Radwanderwege

- Optimierung der fußgänger- und fahrradfreundlichen Erreichbarkeit der Innenstadt/Barrierefreiheit
- Wohnfunktion in den zentralen (Einkaufs-)Lagen erhöhen
- Überprüfung von Einbahnstraßenregelungen bzw. Vereinfachung der Verkehrsführung
- Verbesserung der Orientierung



10.5 Handlungsfeld E – Die lebenswerte Stadt: Profilierung der Innenstadt als Wohnstandort

Eine wichtige Zielaufgabe im Erneuerungsprozess der Mülheimer Innenstadt ist es, diese als attraktiven Wohnstandort zu profilieren und zu stärken. Ausgangspunkte sind die Wiederherstellung von Quartiersidentitäten mittels Stärkung vorhandener kleinräumiger Qualitäten, wie ein attraktives und vielseitig nutzbares Wohnumfeld sowie die Verbesserung des Wohnungsangebots für die Zielgruppen Familien, Senioren und Studenten.

Die vorhandene Grundstruktur der Bebauung sollte dabei in ihrer teils noch vorhandenen Kleinteiligkeit bewahrt werden. Die wertvollen Altbaubestände, insbesondere die gründerzeitliche Bebauung, die den Innenstadtquartieren ihre besondere Qualität und Identität verleihen, sind als Teil der lokalen Baukultur und Identifikationsmöglichkeiten der Bewohner und Bewohnerinnen dauerhaft zu sichern.

Um die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt zu stabilisieren, soll angestrebt werden, den vorhandenen Wohnungsbestand unter Aktivierung der privaten Eigentümerschaft zu modernisieren bzw. zu sanieren. Ein wichtiger Aspekt ist hier, die Gebäude hinsichtlich ihrer Energieeffizienz zu verbessern.

neue Wohnungssegmente

Mittels gezielter Neubaumaßnahmen, beispielsweise an der Ruhrpromenade, werden neue Wohnformen geschaffen. Dies optimiert zugleich den derzeit in die Jahre gekommenen Wohnungsmarkt. Weitere Wohnraumpotenziale können durch die Nachverdichtung im Sinne einer Stadtreparatur gewonnen werden. Dies betrifft die Schließung von Blockrandstrukturen und die Neunutzung von Flächenreserven.

zielgruppenspezifische Angebote

Insbesondere für die Zielgruppen der Senioren und Familien bieten die integrierten Bereiche in der Innenstadt eine gute Wohnlage. Wie die Bevölkerungsentwicklung zeigt, wird die Gruppe der Senioren zukünftig einen stärkeren Anteil einnehmen. Um den Auswirkungen des demografischen Wandels gerecht zu werden, ist der Wohnungsmarkt stärker auf die Zielgruppe der Senioren anzupassen bzw. ein adäquates Wohnungsangebot für sie zu schaffen.

Wohnungsangebote für Studenten

Im Zuge der Ansiedlung der Hochschule Ruhr West wird weiterhin das studentische Wohnen ein stärkeres Segment der Wohnungs-

nachfrage bilden. Für diese Gruppe ist das Wohnungsangebot zu optimieren. Ziel sollte es ebenfalls sein, durch ein breites Wohnungsangebot in unterschiedlichen Preissegmenten und Wohnqualitäten „Wohnkarrieren“ in der Innenstadt zu ermöglichen.

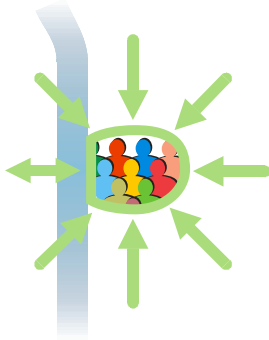
Langfristig ist angestrebt, die Einpendler aus Essen, Oberhausen und Duisburg an den Wohnstandort Mülheim an der Ruhr zu binden. Hierzu bedarf es neuer Wohnqualitäten auch im mittleren Preissegment.

DIE LEBENSWERTE STADT	
Stärken	Schwächen
Ruhrbania/ Ruhrpromenade	Modernisierungs- und Sanierungsbedarf
Zahlreiche prominente Gebäude mit „Historie“ und Identifikationscharakter	Gestaltungsdefizite: Stadteingänge, Plätze, Wege, Sichtbeziehungen
Attraktiver Wohnungsgebäudebestand z.T. mit Fachwerkhäusern in der Altstadt und Gründerzeitbauten in Eppinghofen-Süd und westlich der Kaiserstraße	Problematische Sozialstruktur und hoher Anteil von Transferleistungsempfängern insbes. im Norden
Gepflegte Parkanlagen südlich und westlich der Innenstadt in Kombination mit kulturellen Einrichtungen	geringes Mietniveau mit der Folge geringer Investitionsbereitschaft seitens der Eigentümer
Multikulturelles Angebot	Quartierparks teils mit nur geringer Aufenthaltsqualität
Engagement der Wohnungsgesellschaften	Wenig Freiflächen im Norden der Innenstadt
Teilweise sehr hochwertige Wohnlagen im Süden	Geringes Spiel- und Bewegungsangebot für Kinder und Jugendliche im zentralen Innenstadtbereich
z.T. junge Bewohnerstruktur	Leerstandsrisiko entlang der Verkehrsachsen
	Baulücken mit städtebaulicher Relevanz
	räumliche Zerschneidung der Innenstadt durch städtebauliche Barrieren
	Vandalismus

Abbildung 8o Die lebenswerte Stadt – Stärken und Schwächen

Handlungsoptionen und Entwicklungsziele sind:

- Unterstützung privater Eigentümer und Investoren für neue Wohnungsangebote auch im mittleren bis gehobenen Segment sowie ergänzende Wohnungsangebote für Senioren und Studenten
- Moderation im Quartier, wohnungswirtschaftliches Quartiersmanagement
- Gestalterische und energetische Sanierung von Wohnungsbeständen
- Sichtachsen freistellen/betonen
- Wohnumfeldverbesserungen, Lärmschutzmaßnahmen
- „Erlebnis Ruhr“ als Standortfaktor und Adresse nutzen



10.6 Handlungsfeld F – Die engagierte Stadt: Die Stadtgesellschaft in die Verantwortung nehmen

Der Erfolg der Innenstadtentwicklung ist vom Engagement aller Akteure abhängig. Politik und Fachverwaltung der Stadt Mülheim an der Ruhr können und sollen nicht den Stadtentwicklungsprozess alleine umsetzen. Die Stadt kann moderieren, steuern, Anreize geben, Impulsinvestitionen tätigen, das Planungsrecht herstellen und im Ergebnis investitionsfreundliche Rahmenbedingungen schaffen. Der eigentliche Stadtentwicklungsprozess muss aber zwingend vom Engagement und von den Investitionstätigkeiten der Bürgerinnen und Bürger ausgehen. Sie sind es, in deren Eigentum der größte Anteil der innerstädtischen Immobilien liegt, sie sind es, die in der Innenstadt leben, einkaufen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen.

Zwingend erforderlich ist es, die Beteiligungskultur zu verstetigen und eine feste Anlaufstelle für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen. Eine kohärente und stetige Informationspolitik über Ziele und Investitionen seitens der Stadt sowie über Fördermöglichkeiten und Marktchancen sind die Grundlage einer intensiven Beteiligung und Mobilisierung privaten Kapitals.

DIE ENGAGIERTE STADT	
Stärken	Schwächen
Engagierte Akteure	Offensichtlich wenig finanzielle Spielräume seitens der Eigentümer insbesondere in der nördlichen Innenstadt
Starkes bürgerliches Selbstverständnis	Mangelnde Investitionsbereitschaft bzw. Investitionsmöglichkeit aufgrund der Altersstruktur
Teilweise stark engagierte Quartiersbewohnerschaft	Multinationalität insbes. im Norden der Innenstadt erschwert Beteiligungsprozess
Kaufhof (Schlüssel-)Immobilie liegt im Eigentum eines engagierten Mülheimer Bürgers	
Engagierte Wohnungsbaugesellschaft	
Hohes Maß an Planungs- und Beteiligungskultur	

Abbildung 81 Die engagierte Stadt – Stärken und Schwächen

Handlungsoptionen und Entwicklungsziele sind:

- Informationsstrategie entwickeln
- Beteiligungskultur verstetigen
- Fördern und fordern
- Impulsinvestitionen tätigen
- Planungsrecht schaffen
- Sozialmanagement
- Investitionsbereitschaft der Einzeleigentümer aktivieren

11

Abgrenzung des Stadtumbaugebiets

11 Abgrenzung des Stadtumbaugebiets

Im Ergebnis der Analyse wird die Gebietskulisse für die förmliche Festlegung des Stadtumbaugebiets bestimmt.

In einer innerstädtischen Lage sind die funktionalen und räumlichen Übergänge in der Regel fließend. Die Abgrenzung des konkreten Stadtumbaugebiets ist schon allein aus diesem Grund mit Schwierigkeiten behaftet. Vielfach lassen sich Argumente für oder wider die Einbeziehung bestimmter städtischer Räume finden. Gleichwohl gilt es, eine ausreichend große und gleichermaßen praktikable Kulisse für die spätere Maßnahmenentwicklung zu definieren.

*Kirchenhügel und zentraler
Innenstadtbereich...*

Evident ist, dass mit den erkennbaren Funktionsverlusten der zentrale Innenstadtbereich zwischen Tourainer Ring und Kirchenhügel zwingend in das Stadtumbaugebiet einzubeziehen ist.

... mit erweitertem Umgriff

Auf Grundlage der vorstehenden Analyse wird weiterhin erkennbar, dass der ausschließliche Umgriff des zentralen Innenstadtbereich nicht ausreichend sein wird, die Probleme der Kernstadt anzugehen.

Tourainer Ring

Allein die Auswirkungen der Neugestaltung des Tourainer Rings auf die umliegenden Quartiere wird eine intensive planerische Steuerung erforderlich machen. Mit dem Rückbau der Hochstraße werden sich massive Umstrukturierungsprozesse ergeben, die nur mit öffentlicher Unterstützung entsprechend der Zielsetzung gesteuert werden können. Der Einsatz des besonderen Städtebaurechts nach Baugesetzbuch ist hier zwingend erforderlich.

nördliche Wohnquartiere

In den Wohnquartieren weiter nördlich des Tourainer Rings zeigen die Entwicklungen der Vergangenheit, dass eine Intervention von öffentlicher Seite erforderlich geworden ist: Wanderungsverluste, sozialräumliche Segregation, soziale Spannungen bis hin zu massiven Leerständen und baulicher Verwahrlosung sind Erscheinungen, die deutlich machen, dass Stadtentwicklung in diesem Teil der Stadt nicht aus sich heraus funktioniert. Insoweit sollte eine Einbeziehung in das Stadtumbaugebiet zur Rede stehen. Allerdings ist auf der anderen Seite darauf zu verweisen, dass im Ergebnis der Analyse keine direkten Verknüpfungen und Abhängigkeiten zum Innenstadtkern erkennbar sind. Aufgrund der Entfernung sowie der räumlichen Barrieren Tourainer Ring, DB-Bahntrasse und ehemalige Trasse der Rheinischen Bahn haben die Quartiere in Eppinhausen-Süd keinen direkten Bezug zur Innenstadt. Im Zuge einer klaren Fokussierung der Innenstadtentwicklung mit dem Ziel, eine zeitnahe und Erfolg versprechende Strategie umzusetzen, würde die Einbindung dieser Quartiere den eigentlichen Fokus verwischen. Eine „Belastung“ der innerstädtischen Entwicklungsstrategie mit den sozialräumlichen Problemen der nördlich angrenzenden Quartiere ist aus Gründen der Praktikabilität nicht zu empfehlen. Darüber hinaus sind die Probleme im Quartier eher sozialer Natur und weniger baulich begründet. Dieser Teilbereich war bereits Teil des Programmgebiets

der Sozialen Stadt und durch entsprechende Maßnahmen gefördert. Aus den genannten Gründen wird empfohlen, nur die im Bereich des Tourainer Rings liegenden Quartiere und die direkt dem Bahnhof/ Tourainer Ring vorgelagerten Frei- und Brachflächen im Umfeld der Straße Klöttchen in das Stadtumbaugebiet zu übernehmen.

In der Analyse wurde deutlich, dass das „Grüne Gegenstück“ zur City, der MüGa-Park, als wichtige freizeitorientierte Ergänzung der City einzustufen ist. Mit der (zwangsläufig) zurückgehenden Bedeutung des Einzelhandelsstandorts City ist es zwingend erforderlich den Erlebnischarakter herauszuarbeiten und beide Pole, City und MüGa-Park, als Einheit zu betrachten. Weiterhin ist der Bereich westlich der Ruhr als wichtiges Entwicklungsgebiet an der Schnittstelle zwischen der Hochschule Ruhr West (HRW) und der Innenstadt anzusehen. Auf der anderen Seite ist darauf zu verweisen, dass der Stadtteil Broich und das westliche innenstadtnahe Ruhrufer im Rahmen des Masterplan HRW bereits betrachtet werden. Eine konzeptionelle Bearbeitung ist im Integrierten Innenstadtkonzept nicht zwingend erforderlich. Weiterhin hat sich in der Analyse deutlich gezeigt, dass (abgesehen vom Schloss Broich) nur vereinzelt Maßnahmen notwendig werden. Eine Einbeziehung des MüGa-Parkes und der umgebenden Flächen in das Stadtumbaugebiet wird insoweit nicht empfohlen. Es gilt auch hier die Maßgabe, den Fokus auf die Innenstadt und die hier virulenten Probleme zu lenken.

westliche Ruhrseite

Anders verhält es sich mit den Ruhranlagen südlich der Schloßbrücke. Die künftige Freizeitfunktion der gesamten Ruhrpromenade zwischen Wasserbahnhof und Konrad-Adenauer-Brücke muss zwingend in einem Kontext gesehen und bearbeitet werden. Als Auftakt zur Ruhrpromenade werden hier Maßnahmen erforderlich sein. Entsprechend wird empfohlen, diese Parkanlage zusätzlich in das Stadtumbaugebiet mit aufzunehmen, auch wenn diese Fläche bis dato nicht innerhalb des Untersuchungsgebietes lag.

Ruhranlagen

Die Wohnquartiere südlich des Kirchenhügels sind allgemein als stabil zu werten. Leerstände und Verwahrlosungserscheinungen sind nicht erkennbar und auch nicht zu erwarten. Die Wohnlage ist so attraktiv, dass zunächst nicht davon auszugehen ist, dass eine öffentliche Intervention notwendig wird. Allerdings handelt es sich bei den südlichen Quartieren um diejenigen innenstadtnahen Quartiere, in denen der Anteil der älteren Bevölkerungsschichten am höchsten ist. Eine Einbeziehung in den Umgriff des Stadtumbaugebiets wird insoweit partiell gesehen. Beispielhaft können in einem Teilraum Strategien entwickelt werden, den anstehenden Generationswechsel im (denkmalgeschützten) Quartier zu befördern und die Attraktivität auch für junge Familien herauszuarbeiten.

südliche Wohnquartiere

Eine stabile Lage ist auch für die im Untersuchungsbereich liegenden Wohnblöcke zwischen Hingbergstraße und Dickswall festzuhalten, sodass es als ausreichend erachtet wird, allein den Wohnblock

östliche Quartiere

zwischen Karlstraße und Tourainer Ring mit einzubeziehen. Maßnahmen können sich hier aus der veränderten Bedeutung und Gestalt des Tourainer Rings ergeben. Dies wird sich aber nicht bis in die „zweite Reihe“ fortsetzen. Insoweit können -im Vergleich zum Untersuchungsgebiet- für den konkreten Umgriff Stadtumbau der Bereich zwischen Kalkstraße und Von-Bock-Straße außen vor bleiben.

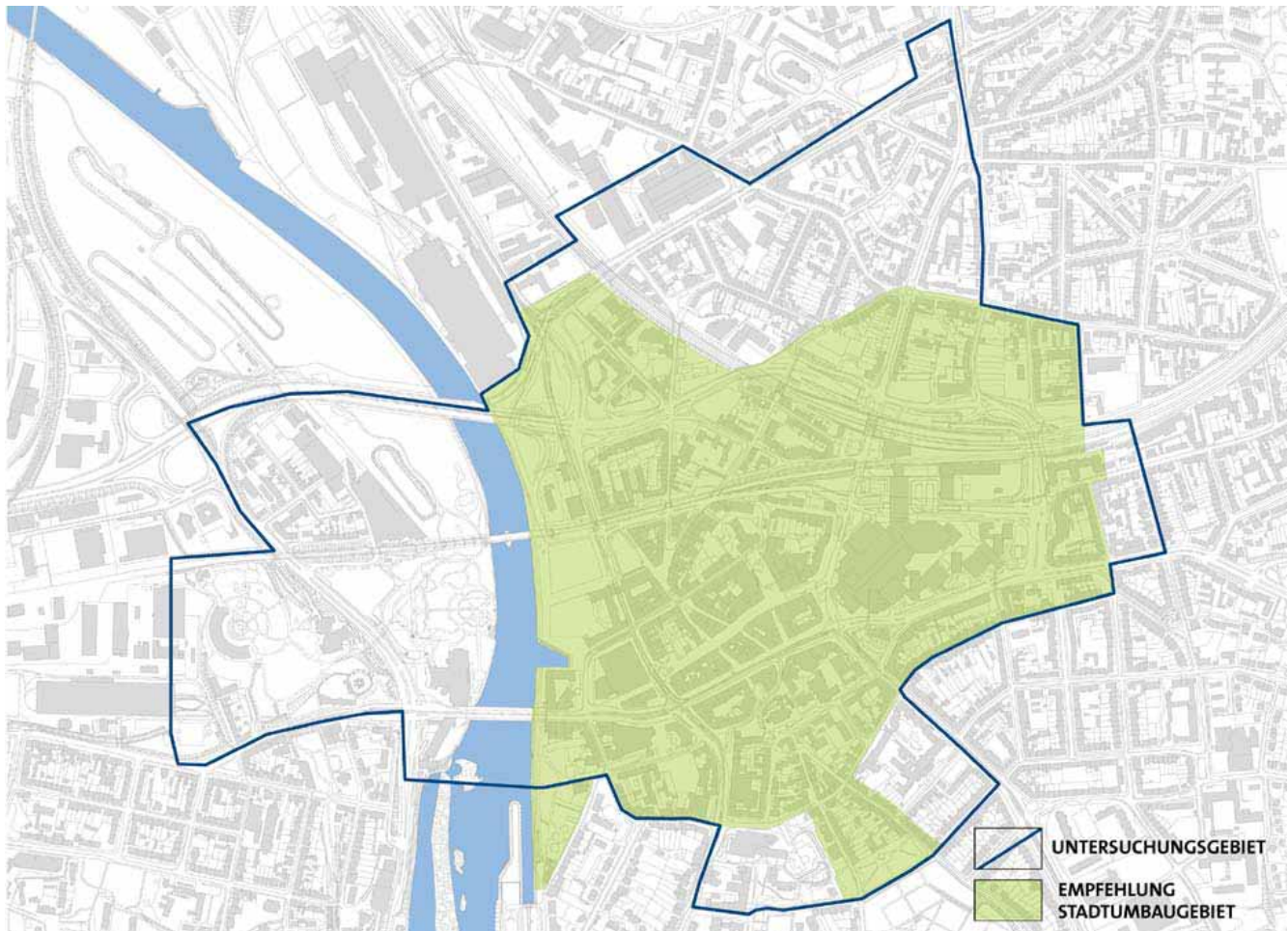


Abbildung 82 Empfehlung Stadtumbaugebiet

Die dargestellte genaue Abgrenzung des Programmgebiets Stadtumbau wurde im Erarbeitungsprozess sukzessive konkretisiert und ist letztendlich das Resultat der Analyse und intensiven Auseinandersetzung mit den stadträumlichen Gegebenheiten des zentralen Kernbereichs der Innenstadt sowie der angrenzenden Quartiere. Durch diese Einbeziehung der Stadtmitte in einen ausreichenden Umgriff können zum Einen städtebauliche Defizite in den Innenstadtrandlagen im Gesamtkontext der Innenstadtproblematik bewältigt, zum Anderen eine Vernetzung der Innenstadtrandlagen mit dem zentralen Innenstadtbereich in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt werden.

12

Ausblick



12 Ausblick

Orientierungsrahmen

Mit den genannten Handlungsfeldern verfügt die Stadt Mülheim an der Ruhr über einen vorläufigen Orientierungsrahmen für ihre zukünftige räumliche Entwicklung. Mit der darauf aufbauenden Übersetzung der Handlungsfelder in Einzelmaßnahmen wird sie in den nächsten Jahren den zentralen Herausforderungen für die eigene Zukunftsfähigkeit begegnen, strategische und räumliche Fragen in zielgerichtetes Verwaltungshandeln umsetzen und im Dialog mit Bürgerschaft und Investoren konzeptionell begründete Entscheidungen treffen können. Trotzdem stellen sich wichtige Fragen:

Wie geht es weiter? Wann soll welches Ziel erreicht sein? Wer begleitet die Stadt dabei in den nächsten Jahren? Woran kann die Stadt den Erfolg der Stadtentwicklung ablesen?

Stadtentwicklungsmanagement

„Integrierte Stadtentwicklungsplanung kann sich nicht auf das „Pläne machen“ beschränken. Zu ihrer Umsetzung ist ein strategisches und kooperatives Stadtentwicklungsmanagement notwendig. Das beinhaltet im Wesentlichen die systematische Verknüpfung von Leitlinien und Konzepten mit knappen Ressourcen (Zeit, Geld, Personal, Recht, Fläche) durch räumliche und/oder thematische Handlungsprogramme“¹⁹. Die folgenden drei Säulen zeigen, wie die Stadt Mülheim den bereits eingeschlagenen Beteiligungs- und Umsetzungsprozess verstetigen kann.

12.1 Stadtentwicklung als Prozess

Dokumentation des aktuellen Erkenntnisstands

Bereits die Erarbeitung der vorliegenden Analyse war prozessual organisiert: Politik und Verwaltung, Bürgerschaft und Unternehmen sowie die externen Gutachter haben ihre Sicht auf Mülheim an der Ruhr in die Entstehung eingebracht. Der aktuelle Stand wurde nicht „entworfen“, sondern in einem gemeinsamen Prozess des Erkenntnisgewinns erarbeitet.

Ziele und Handlungsfelder wurden den Fachressorts der Verwaltung, der Politik sowie relevanten Innenstadttakteuren (Wohnungsbaugesellschaften, Immobilieneigentümer, lokale Wirtschaft, Architekten) präsentiert und zur Diskussion gestellt. Weiterhin wurde eine Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange analog zu einem Bauleitplanverfahren gemäß § 4 BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse und die Dokumentation aller Beteiligungsschritte sind in einem separaten Dokument „Beteiligungsbericht zum Integrierten Innenstadtkonzept der Stadt Mülheim an der Ruhr“ dokumentiert und zusammengefasst.

¹⁹ vgl. Deutscher Städtetag: Positionspapier Integrierte Stadtentwicklung und Stadtentwicklungsmanagement, S. 15

Insgesamt konnte ein sehr breites Spektrum an positiven, aber auch kritischen Stimmen eingefangen werden. Da es sich bei dem Planungsverfahren um einen dynamischen Prozess handelt, ist die Beteiligung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Weitere, möglicherweise auch konträre Erkenntnisse werden folgen.

Der vorliegende Teil dokumentiert daher den zurzeit abgestimmten Erkenntnisstand, den Konsens über Ziele, und Schwerpunkte. Dieser Stand zeigt den Zukunftswillen der Stadt und ist doch zugleich offen für konzeptionelle Weiterentwicklungen. Es wird also weniger ein präzises Zukunftsbild beschrieben als ein noch nicht vollständig einsehbarer Weg in die Zukunft.

Aufgabe der Politik und der Verwaltung ist es nun, den Prozess weiter zu führen. Sie orientieren sich dabei an den Zielen und Handlungsfeldern, um es, wenn notwendig und sinnvoll, hinsichtlich der Einzelmaßnahmen zu modifizieren und anzupassen.

Essentials für Politik und Verwaltung

Der Prozess der Stadtentwicklung bedarf deshalb einer Agenda für die nächsten Jahre. Sie beinhaltet einerseits die notwendigen Planungen und Programme, die die Stadtentwicklung der kommenden 15 Jahre umsetzen helfen – umsetzungsorientierte Planungen, Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel, die Definition von Qualitätsstandards im Wohnungsbau und die Erarbeitung ergänzender sektoraler Konzepte; andererseits müssen diese Bausteine der Stadtentwicklung und daraus abzuleitende investive Maßnahmen in die mittelfristige Finanzplanung der Stadt eingestellt werden. Die Stadt bekennt sich durch Ratsbeschluss zur Agenda der Stadtentwicklung – zunächst zum Konzept und den Prioritäten, später zum Zeitplan. Sie dokumentiert damit ihren Willen und ihr Engagement für die eigene Entwicklung und gibt Bürgerinnen und Bürgern sowie und Unternehmen Planungssicherheit für eigene Entscheidungen.

Agenda für die nächsten Jahre

12.2 Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe

Die zweite Säule der Stadtentwicklung ist das gemeinschaftliche Engagement möglichst vieler Menschen und zahlreicher Akteure für die Zukunft Mülheims an der Ruhr. Mit deren Hilfe und Mitarbeit hat das Innenstadtkonzept bereits in der Phase seiner Erstellung wesentliche Impulse und Weichenstellungen erfahren. Es gilt nun, das Engagement der in Mülheim an der Ruhr lebenden Menschen, der in der Stadt tätigen Unternehmen, der Vereine und Initiativen in die Umsetzung des Konzepts zu integrieren. Denn Stadtentwicklung kann nicht ausschließlich aus dem Rathaus heraus organisiert werden, kann nicht als Dienstleistung der Stadt(-verwaltung) an die Stadt(-bevölkerung) verstanden werden. Erst durch die Integration individuellen Handelns in den Zielkorridor des Konzepts wird Mülheim an der Ruhr die gemeinsam erarbeiteten Zukunftsperspektiven erreichen können.

Impulse durch alle Akteure



Essentials für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen

Bürger und Unternehmen sind also nicht nur Nutznießer, sondern Partner der Stadtentwicklung. Sie setzen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung in ihrem individuellen Lebens- und Arbeitsumfeld die Maßnahmen des Innenstadtkonzepts um. Dazu gehören:

- Erhalt und Weiterentwicklung von Immobilien
- Anpassung des Wohnungsmarktes, der Einzelhandelsangebote und des bürgerschaftlichen Engagements an die Herausforderungen der sich verändernden Bevölkerung
- Abstimmung von Unternehmensentscheidungen mit den strategischen und räumlichen Zielen der Stadtentwicklung

neue Foren zur Abstimmung zwischen den Akteuren

Um die Stadtentwicklung als Partner begleiten und umsetzen zu können, muss die relevante Akteursschaft von Veränderungen in der Stadt über die Stadtentwicklung informiert sein. Entsprechende Plattformen sind mit dem Internetauftritt Ruhrbania, dem Charrette-Verfahren und den öffentlichen Beteiligungen bereits vorhanden. Sie tragen dazu bei, dass sich beide Seiten über aktuelle Weichenstellungen informieren und Zielkonflikte zwischen der Stadtentwicklung und individuellen Entscheidungen bereits zu einem Zeitpunkt diskutiert werden können, zudem beide Seiten darauf noch reagieren können.

Stadtentwicklung sichtbar machen

Darüber hinaus sollte die Stadt in einem geeigneten Format die Bedeutung der Stadtentwicklung für alle Menschen sichtbar machen: Denkbar ist ein jährlicher Tag der Stadtentwicklung, der Blicke zurück (auf das bereits Erreichte) und in die Zukunft (auf die kommenden Aufgaben) ermöglicht und Meilensteine der Umsetzung präsentiert – politische Entscheidungen, Förderprogramme, sektorale Konzepte sowie realisierte Maßnahmen. Die Stadt als Gemeinschaft ihrer Bürger vergewissert sich damit auch ihrer eigene Zukunftsfähigkeit.

12.3 Lernen aus der Stadtentwicklung

regelmäßige Überprüfung

Das Innenstadtkonzept Mülheim an der Ruhr soll nicht als folgenloses Strategiepapier im Rathaus „eingelagert“ werden, sondern nachvollziehbare Ergebnisse hervorbringen. Die Stadt als Motor und wesentlicher Akteur der Stadtentwicklung muss also dafür Sorge tragen, dass diese Ergebnisse entstehen können, ihre Wirksamkeit nachgewiesen und die erfolgreiche Umsetzung des Konzepts dokumentiert wird. Daher ist es notwendig, das Innenstadtkonzept in geeigneten Abständen – regelmäßig oder orientiert an der Agenda der Stadtentwicklung – durch ein mit externem Blick und unter Beteiligung der wichtigsten Akteuren vorgenommenes Zwischenfazit zu überprüfen. Dabei sollen einerseits die dem Konzept zugrunde liegenden quantitativen Indikatoren der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung bewertet werden, andererseits die qualitativen Ziele für die strukturelle, räumliche und soziale Entwicklung

der Stadt sowie die Entscheidungs- und Kommunikationsprozesse innerhalb der Verwaltung und in der Zusammenarbeit mit den wichtigsten Akteuren. Schließlich müssen durch die Evaluierung des Konzepts Restriktionen und Widerstände identifiziert und Möglichkeiten zur Gegensteuerung aufgezeigt werden. Die Stadt hat bereits während der Erarbeitung Organisationsformen und Verantwortlichkeiten entwickelt, die in die Zukunft weisen - diese gilt es nun so weiter zu entwickeln, dass der Prozess Stadtentwicklung von den beteiligten Menschen kritisch-konstruktiv begleitet wird.

Mit einer systematischen Erfolgskontrolle kann die Stadt deutlich machen, dass sie sich zu einer zu gestaltenden Prozesshaftigkeit der Stadtentwicklung bekennt und bereit ist, den mit der Erarbeitung des Integrierten Innenstadtkonzeptes begonnenen Weg zwar konsequent fortzusetzen, ihn aber auch bei Bedarf kritisch in Frage zu stellen. Sie bekennt sich zur notwendigen Reflexion der eigenen Politik, zur Herausforderung, die eigene Entwicklung aktiv zu begleiten und zu steuern, zur Bereitschaft, im Umsetzungsprozess gemeinsam zu lernen.

gemeinsam Lernen

13

Anhang und Verzeichnisse



13 Anhang und Verzeichnisse

Leipzig Charta

Die folgenden Textpassagen geben wörtlich die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlichten Kernaussagen der Leipzig-Charta wieder: ²⁰

1. "Europa findet Stadt"

75 Prozent der Einwohner Europas leben in Städten. Diese Städte sind Kristallisationspunkte der europäischen Integration. Außerdem sind die Städte traditionell Orte für Forschung und Innovation - und damit für wirtschaftliches Wachstum. Die EU-Politik braucht verstärkt eine urbane und territoriale Dimension. EU-Politik muss "räumlich werden".

2. "Renaissance der Städte"

Die inzwischen erkennbare Renaissance der Stadtkerne muss durch abgestimmte öffentliche / private Projekte verstärkt werden. Diese Renaissance bietet die Chance, die "kompakte europäische Stadt" zu stärken. Die für die Stadtplanung zuständigen Minister sprechen sich nachdrücklich für eine Stärkung von Innenstädten aus. Die kompakte europäische Stadt ist gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz durch weniger Stadtverkehr und weniger Flächenversiegelung auf der "grünen Wiese".

3. "Klimaschutz ist auch städtische Aufgabe"

Fast drei Viertel des Weltenergieverbrauchs entfällt auf die Städte. Mehr Verkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad und ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr sind ein Gebot der Stunde. Gleichzeitig ist eine erhöhte Energieeffizienz von Gebäuden ein elementarer Beitrag zum Klimaschutz.

4. "Bürgerinnen und Bürger mitnehmen"

Europa darf kein bürokratisches Gebilde sein. Europa ist dann glaubwürdig, wenn es als Sozialraum und Wertegemeinschaft konkret wird. Nur wenn das gelingt, wird der europäische Integrationsgedanke auf breite gesellschaftliche Akzeptanz stoßen. Insbesondere in den Städten stellt sich die soziale Frage besonders deutlich. Es darf in Europa keine "no go areas" geben. Die Bekämpfung sozialer Ausgrenzung in Städten ist ein integraler Bestandteil der europäischen Wertegemeinschaft. Die Existenz benachteiligter Stadtbezirke gefährdet die Attraktivität, die Wettbewerbsfähigkeit, die sozialen Integrationskräfte und die Sicherheit in Städten. Dabei ist mehr Bildung der Schlüssel für mehr Chancengleichheit. Gerade in benachteiligten Stadtquartieren müssen verstärkt solche Bildungsangebote

²⁰ Quelle:
<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/hintergrundinformationen-zur-leipzig-charta.html?nn=35776#doc22152bodyText4>

geschaffen und verbessert werden, die an die Bedürfnisse und Defizite der dort lebenden Kinder und Jugendlichen anknüpfen.

5. *"Die Stadt muss schön sein"*

Gerade auch unter dem Aspekt des zunehmenden Standortwettbewerbs zwischen Städten werden baukulturelle Aspekt der Stadtentwicklung immer wichtiger. Baukultur ist kein Luxus, sondern Notwendigkeit. Baukultur gibt Impulse für Wachstum - in Zeiten, in denen es überall alles gibt, werden bauliche Qualitäten zu strukturellen Instrumenten.

6. *"Gutes Regieren in der Stadt"*

Stadtplanung ist nicht allein Aufgabe des öffentlichen Sektors. Partner für eine Stadtentwicklungspolitik der Zukunft ist zum einen die Zivilgesellschaft und zum anderen die Wirtschaft. Dies stärkt die Demokratie vor Ort. Zugleich kann damit eine größere Planungs- und Investitionssicherheit erreicht werden. Städte müssen mit ihren Nachbarstädten neue Partnerschaften eingehen. Die Stadt und die Stadtregion brauchen Visionen auf der Basis eines fairen Interessenausgleichs.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Aufbau des Gutachtens	13
Abbildung 3	Abgrenzung bestehender städtebaulicher Förderkulissen	18
Abbildung 4	Übersicht	26
Abbildung 5	Untersuchungsgebiet	27
Abbildung 6	Stadtwachstum der Phasen 1801-1828 und 1888-1912	28
Abbildung 7	Kriegszerstörungen in Mülheim an der Ruhr	30
Abbildung 8	Planungsideal der Nachkriegszeit: Blick von der Eppinghofer Straße auf die erweiterte Kernzone der Innenstadt	31
Abbildung 10	Straßen- und Hochbauplanung von 1974	32
Abbildung 11	Luftbilder der nördlichen Innenstadt aus den Jahren 1966 und 1974	33
Abbildung 12	Städtebauliche Situation im Jahr 2009 und 1. Preis städtebaulicher Wettbewerb Ruhrpromenade 2004	34
Abbildung 13	Flächennutzungen	35
Abbildung 14	Flächennutzungen in ha im Untersuchungsgebiet	35
Abbildung 15	Altstadt, Gründerzeit, 50er- und 70er-Jahre Baustrukturen	36
Abbildung 16	Gebäude nach Altersklasse im Untersuchungsgebiet	36
Abbildung 17	Blick auf Schloss Broich und den Kirchenhügel	37
Abbildung 18	Soziale und kulturelle Einrichtungen	38
Abbildung 19	Prinzip Verkehrssystem MIV Innenstadt	39
Abbildung 20	Der nördliche Bahnhofsausgang unter dem Tourainer Ring	40
Abbildung 21	Stillgelegte Trasse der Rheinischen Bahn	42
Abbildung 22	Überformung städtischer Strukturen	42
Abbildung 23	Verkehrerschließung	43
Abbildung 24	Übersicht der Planungsgrundlagen	46
Abbildung 25	Visualisierung Wohnen an der Ruhr	47
Abbildung 26	Illustration zu Baufeld 4	48
Abbildung 27	Gebietskulisse Masterplan Nördliche Innenstadt	52
Abbildung 28	Plätze im Rahmen der Qualitätsoffensive Innenstadt	53

Abbildung 29	Geltungsbereich der Gestaltleitplanung Innenstadt	54
Abbildung 30	Lage Beratungsnetzwerk IdEE	55
Abbildung 31	Projektgebiet Altstadt	57
Abbildung 32	1. Preis im Wettbewerb „Neuer Hauptbahnhof“	57
Abbildung 33	Lage des neuen Alleenrings	58
Abbildung 34	Die leerstehende Kaufhof-Immobilie	59
Abbildung 35	„Zukunftscollage“ aus dem Charrette- Verfahren	60
Abbildung 36	Verräumlichte Darstellung der Planungen und Konzepte	61
Abbildung 37	Rathausmarkt: Planung ca. 1920 und aktuelle Gestaltung	65
Abbildung 38	Platz an der Dröppelminna	66
Abbildung 39	Leineweberstraße	66
Abbildung 40	Blick von der Leineweberstraße (Höhe Kohlenkamp) zum Kirchenhügel im Herbst und im Sommer	67
Abbildung 41	Der Kaiserplatz zwischen oberer Leineweberstraße, Eingang zum Forum und Kurt-Schumacher-Platz	68
Abbildung 42	Stadtentree an der Schloßbrücke	69
Abbildung 43	nördlicher Stadteingang Friedrich-Ebert-Straße	70
Abbildung 45	Barrierewirkung der Bahntrasse entlang der Bahnstraße	72
Abbildung 46	MüGa-Park - Fontäne	73
Abbildung 48	Flächenpotenziale in der nördlichen Innenstadt	75
Abbildung 49	Stufen der Innenstadtentwicklung	80
Abbildung 51	Saldenentwicklung in Mülheim an der Ruhr seit 1989	85
Abbildung 52	Wanderungsverflechtungen zwischen 2005 und 2010	86
Abbildung 53	Bevölkerungsentwicklung in Mülheim an der Ruhr seit 1989	86
Abbildung 54	Bevölkerungsentwicklung im Vergleich (1989=100 %)	87
Abbildung 55	Einwohnerzuwachs bzw. -verlust je Stadtteil der Stadt Mülheim an der Ruhr zwischen 1987 und 2006	87
Abbildung 56	Einwohnerzuwachs bzw. -verlust je Stadtteil der Stadt Mülheim an der Ruhr zwischen 2006 und 2010	88

Abbildung 57	Altersspezifische Wanderungen je 1.000 Einwohner im Durchschnitt der Jahre 2007-2011	89
Abbildung 58	Vergleich der Entwicklung des Statistischen Amtes der Stadt Mülheim an der Ruhr und IT NRW	90
Abbildung 60	Sanierungsbedarf im Wohnungsbestand	95
Abbildung 61	Wohnfunktionen in der Innenstadt	96
Abbildung 62	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner 2009	102
Abbildung 63	Beschäftigtenentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleich	102
Abbildung 64	Zahl der Erwerbstätigen	103
Abbildung 65	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner in den Stadtteilen 2007/10	103
Abbildung 66	Entwicklung der Pendlersalden	104
Abbildung 67	Innenstadt-Verkaufsfläche je 1.000 Einwohner	107
Abbildung 68	Einkaufen in der näheren und weiteren Umgebung	107
Abbildung 69	Das Lagensystem in der Mülheimer Innenstadt sowie Funktionsverluste im Einzelhandel	109
Abbildung 70	Stimmbezirke	114
Abbildung 71	Altersstruktur und Anteil der Bewohner mit Migrationshintergrund	115
Abbildung 72	Anteile einzelner Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung der Innenstadt im Vergleich zur Gesamtstadt Mülheim an der Ruhr, Essen und NRW, Angaben in %	116
Abbildung 73	Anteil der Transferleistungsempfänger	117
Abbildung 74	Einkommensverteilung im Untersuchungsgebiet	118
Abbildung 75	Handlungsfelder	122
Abbildung 76	Die konzentrierte Stadt - Stärken und Schwächen	123
Abbildung 77	Zurück an der Ruhr – Stärken und Schwächen	124
Abbildung 78	Erlebnis- und Einkaufsstadt – Stärken und Schwächen	126
Abbildung 79	Stadt der kurzen Wege – Stärken und Schwächen	127
Abbildung 80	Die lebenswerte Stadt – Stärken und Schwächen	129
Abbildung 81	Die engagierte Stadt – Stärken und Schwächen	130
Abbildung 82	Empfehlung Stadtumbaugebiet	134

Quellenverzeichnis

- Abbildung 5 Luftbild der Stadt Mülheim an der Ruhr,
Bearbeitung Stadt und Regionalplanung Dr. Jansen
GmbH
- Abbildung 6 Topografisches Informationsmanagement NRW,
Darstellung Stadt und Regionalplanung Dr. Jansen
GmbH
- Abbildung 7 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 8 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 9 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 10 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 11 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 12 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 13 Perspektiven 2025 – Memorandum Mülheimer In-
nenstadt, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und
Stadtentwicklung
- Abbildung 14 Perspektiven 2025 – Memorandum Mülheimer In-
nenstadt, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und
Stadtentwicklung, Darstellung Stadt und Regional-
planung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 16 Perspektiven 2025 – Memorandum Mülheimer In-
nenstadt, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und
Stadtentwicklung, Darstellung Stadt und Regional-
planung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 25 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 32 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 35 Stadt Mülheim an der Ruhr, Charrette -Verfahren
- Abbildung 49 Luftbild Stadt Mülheim an der Ruhr, Darstellung
Stadt und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 37 Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung 47 Luftbild der Stadt Mülheim an der Ruhr,
Berechnung und Darstellung Stadt und Regionalpla-
nung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 51 Information und Technik NRW,
Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalpla-
nung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 52 Information und Technik NRW,
Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalpla-
nung Dr. Jansen GmbH

- Abbildung 53 Information und Technik NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 54 Information und Technik NRW, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 55 Stadt Mülheim an der Ruhr, Masterplan Zentren und Einzelhandel, 2008, Darstellung von Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 56 InWis, Handlungskonzept Wohnen 2012, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 57 Information und Technik NRW, Kommunalprofil Mülheim an der Ruhr 2012, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 58 Stadt Mülheim an der Ruhr, Information und Technik NRW, Berechnung und Darstellung Stadt und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 61 Information und Technik NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 62 Information und Technik NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 63 Information und Technik NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 64 Information und Technik NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 65 Stadt Mülheim an der Ruhr, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 66 Information und Technik NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 67 Einzelhandelskonzepte der Städte Paderborn, Recklinghausen, Herne und Hamm, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH
- Abbildung 69 Stadt Mülheim an der Ruhr, Masterplan Zentren und Einzelhandel, 2008, Darstellung von Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Abbildung 70 Stadt Mülheim an der Ruhr – Perspektiven 2025,
Memorandum Mülheimer Innenstadt 2010

Abbildung 71 Stadt Mülheim an der Ruhr – Perspektiven 2025,
Memorandum Mülheimer Innenstadt 2010

Abbildung 72 Information und Technik NRW,
Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalpla-
nung Dr. Jansen GmbH

Abbildung 73 Stadt Mülheim an der Ruhr – Perspektiven 2025,
Memorandum Mülheimer Innenstadt 2010

Abbildung 74 Stadt Mülheim an der Ruhr – Perspektiven 2025,
Memorandum Mülheimer Innenstadt 2010

Abbildung 82 Automatisierte Liegenschaftskarte der Stadt Mül-
heim an der Ruhr, eigene Bearbeitung

Alle hier nicht aufgeführten Abbildungen wurden von Stadt- und
Regionalplanung Dr. Jansen GmbH erstellt.