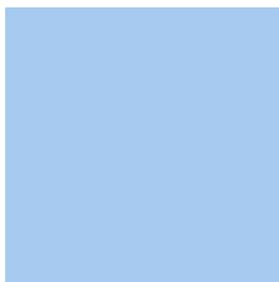
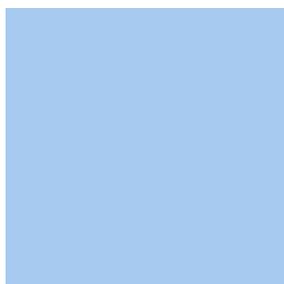
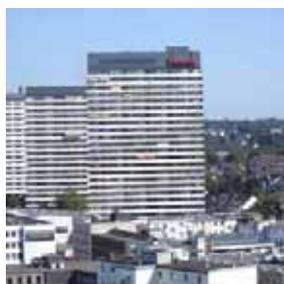




Stadt Mülheim an der Ruhr

Integriertes Innenstadtkonzept

Teil 2 – Maßnahmen –



Stadt Mülheim an der Ruhr
Integriertes Innenstadtkonzept
Teil 2 – Maßnahmen –

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	2
2	HANDLUNGSFELD A - DIE KONZENTRIERTE STADT: VON DER FRAGMENTIERTEN ZUR KOMPAKTEN STADT	8
3	HANDLUNGSFELD B – ZURÜCK AN DER RUHR: DIE RUHR PLANERISCH „IN DIE MITTE“ NEHMEN	26
4	HANDLUNGSFELD C - ERLEBNIS- UND EINKAUFSSTADT: EINZELHANDEL STÄRKEN DURCH EINE ATTRAKTIVE ERLEBNISATMOSPHERE	36
5	HANDLUNGSFELD D - STADT DER KURZEN WEGE: ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT SICHERN UND VERNETZUNG OPTIMIEREN	58
6	HANDLUNGSFELD E - DIE LEBENSWERTE STADT: PROFILIERUNG DER INNENSTADT ALS WOHNSTANDORT	72
7	HANDLUNGSFELD F – DIE ENGAGIERTE STADT: DIE STADTGESELLSCHAFT IN DIE VERANTWORTUNG NEHMEN	84
8	AUSBlick	92
9	ANHANG	96



1	VORBEMERKUNG	2
1.1	Kurze Erläuterung zur Herangehensweise und zum Aufbau	2
2	HANDLUNGSFELD A - DIE KONZENTRIERTE STADT: VON DER FRAGMENTIERTEN ZUR KOMPAKTEN STADT	8
2.1	A1 - Inszenierung der Eingangstore in die Innenstadt	9
2.2	A2 - Städtebauliche Neuordnung Tourainer Ring	11
2.3	A3 - Wohnstandort Klötttschen	13
2.4	A4 - Nördlicher Stadteingang/Eckgrundstücke Georgstraße	15
2.5	A5 - Schließung der Baulücke Berliner Platz/Delle	17
2.6	A6 - Wohn-/Bürostandort Wiesendreieck und Zunftmeisterstraße	19
2.7	A7 - Folgenutzung/Umstrukturierung Alte Feuerwache	21
2.8	A8 - Kleinteilige Bebauung der Altstadt	23
3	HANDLUNGSFELD B – ZURÜCK AN DER RUHR: DIE RUHR PLANERISCH „IN DIE MITTE“ NEHMEN	26
3.1	B1 - Entwicklung der Baufelder 1 und 2	27
3.2	B2 - Entwicklung der Baufelder 3 und 4	29
3.3	B3 - Umnutzung Bahntrasse zum RVR-Radweg	31
3.4	B4 - Aufwertung der Ruhranlage	33
4	HANDLUNGSFELD C - ERLEBNIS- UND EINKAUFSTADT: EINZELHANDEL STÄRKEN DURCH EINE ATTRAKTIVE ERLEBNISATMOSPHERE	36
4.1	C1 - Masterplan „Öffentlicher Raum Innenstadt“	39
4.2	C2 - Quartier Untere Schloßstraße	41
4.3	C3 - Umgestaltung Rathausmarkt und Reaktivierung der Marktfunktion	43
4.4	C4 - Umgestaltung „Platz an der Dröppelminna“	45
4.5	C5 - Aufwertung „Platz Wallstraße/Kohlenkamp/ Löhberg“	47
4.6	C6 - Umgestaltung südliches Entree Forum/Kaiserplatz	49
4.7	C7 - Aufwertung Leineweberstraße als Einkaufsstraße	51
4.8	C8 - Umnutzung Bahnbögen	53
4.9	C9 - Anbindung Kirchenhügel	55
5	HANDLUNGSFELD D - STADT DER KURZEN WEGE: ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT SICHERN UND VERNETZUNG OPTIMIEREN	58
5.1	D1 - Optimierung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt	59
5.2	D2 - Neue Verkehrsführung Tourainer Ring	61
5.3	D3 - Umgestaltung Nördlicher Bahnhofsvorplatz	63
5.4	D4 - Verkehrliche Neuordnung Klötttschen	65
5.5	D5 - Qualitätsoffensive Eppinghofer Straße	67
5.6	D6 - Parkplatz Am Löwenhof	69
6	HANDLUNGSFELD E - DIE LEBENSWERTE STADT: PROFILIERUNG DER INNENSTADT ALS WOHNSTANDORT	72
6.1	E1 - Hof- und Fassadenprogramm	75
6.2	E2 - Stadtbildpreis - Grün- und Fassadengestaltung	77



6.3	E3 - Straßenraumgestalt Altstadt	79
6.4	E4 - Baufachliche Beratung	81
7	HANDLUNGSFELD F – DIE ENGAGIERTE STADT: DIE STADTGESELLSCHAFT IN DIE VERANTWORTUNG NEHMEN	84
7.1	F1 - Bürgerbeteiligung	85
7.2	F2 - Innenstadtmanagement	87
7.3	F3 - Evaluation	89
8	AUSBLICK	92
9	ANHANG	96

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.

1

VORBEMERKUNG



1 Vorbemerkung

Im Ergebnis der Analyse zum Integrierten Innenstadtkonzept für die Stadt Mülheim an der Ruhr wurden Handlungsfelder definiert und über dazugehörige Entwicklungsziele konkretisiert. Ziel ist, die Mülheimer Innenstadt im Sinne der Leipzig Charta zu einem lebens- und liebenswerten Raum und zu einem starken Zentrum der Gesamtstadt zu entwickeln.

**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**

Aus den Handlungsfeldern werden nunmehr Einzelmaßnahmen abgeleitet und nach Prioritäten gegliedert.

1.1 Kurze Erläuterung zur Herangehensweise und zum Aufbau

Zielsetzung und Aufbau der Projektbögen

Das folgende Handlungsprogramm umfasst alle Projekte, Maßnahmen, Zielkonkretisierungen etc., die dazu dienen, die beschriebenen Defizite und Probleme auszugleichen, die Potenziale zu nutzen und die Innenstadt von Mülheim an der Ruhr insgesamt wieder zu einem attraktiven und lebendigen Ort werden zu lassen. Die Projektbeschreibungen haben zum aktuellen Zeitpunkt der Konkretisierungsphase einen übergeordneten Charakter; für weitgehend alle Projekte müssen nach dem Projektstart weitere Detailplanungen vorgenommen werden und intensive Konkretisierungs- und Abstimmungsgespräche etc. folgen.

Die Maßnahmen sind in Form eines Projektblattes dargestellt, in dem die räumliche Zuordnung, das operative Projektziel und die Projektbeschreibung eingefügt sind. Dem folgt eine Beschreibung der Kosten und der Projektbeteiligten.

Alle Projekte sind in Form eines Projektbogens beschrieben.

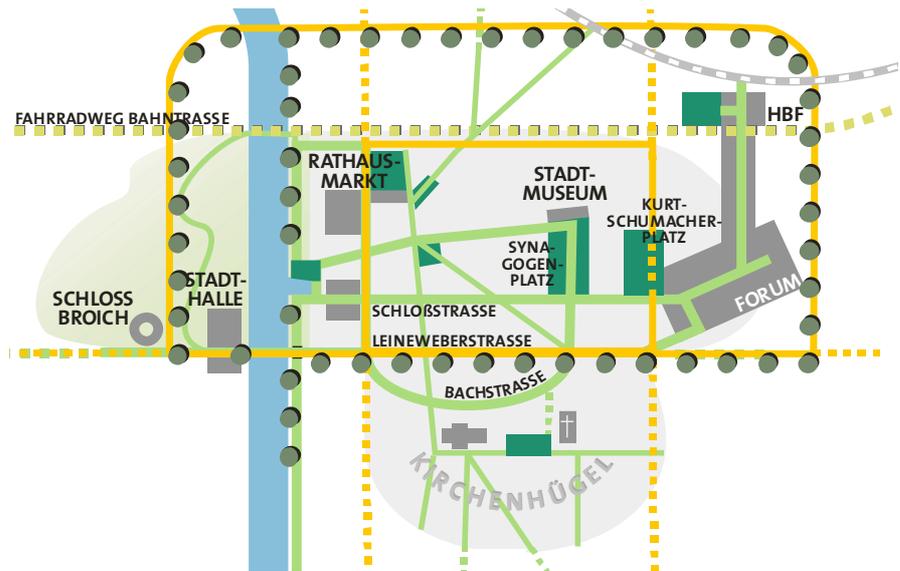
Projekt, Nr.	Projektname	A1
Priorität	Beschreibt die Wichtigkeit der Maßnahme zur Erreichung des Gesamtziels, nicht jedoch die Priorität der zeitlichen Umsetzung	
Projektziel	Kurze Beschreibung des Ziels	
Projektbeschreibung	Kurze Projektbeschreibung	
Projektlaufzeit	Benennt den Umsetzungszeitraum	
Projektträger		
Projektbeteiligte		
Kosten	Kosten werden aufgrund von Vergleichs- und Erfahrungswerten überschlägig ermittelt	
Förderprogramm		

In den Projektbögen wird eine Zuteilung der Maßnahmen nach ihrer Priorität gemäß der Abfolge I, II und III Die Handlungsfelder und die Prioritätenfolge haben die gleiche alphabetische Nummerierung. Dies kann zu Verwechslungen führen. Die Prioritätenfolge lässt sich doch auch mit römischen Ziffern darstellen?! der vorgenommen. Die Priorität I umfasst das Maßnahmenbündel, das im Rahmen des Stadtumbaus mit höchster Priorität umgesetzt werden soll. Dieses Maßnahmenpaket ist in sich geschlossen und bildet den strategischen Kern des Innenstadtkonzepts. Es kann davon ausgegangen werden, dass mittels dieser Maßnahmen die gesetzten Entwicklungsziele grundsätzlich erreicht werden. Die Maßnahmenpakete mit den Prioritäten II und III ergänzen das „Basispaket“ und komplettieren dieses für den Innenstadtbereich. Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen ist im Wesentlichen an die finanzielle Situation der Stadt Mülheim an der Ruhr und der jeweils beteiligten Akteure gebunden.

Erläuterung zur Prioritätensetzung

Die Prioritätensetzung orientiert sich zum einen an der Wichtigkeit d. h. dem zu erwartenden Wirkungsgrad der jeweiligen Maßnahme und zum anderen an den gegenseitigen Abhängigkeiten: z. B. werden Maßnahmen entlang der Straßen Löhberg und Kohlenkamp erst dann nachhaltig Wirkung zeigen können, wenn die Maßnahme Rathausmarkt (ggf. einschl. Baufeld 3) umgesetzt und damit ein wichtiger Pol im Norden der Innenstadt (wieder) vorhanden ist.

Mit der Reihenfolge wird sukzessive der Weg zu der in Kapitel 6 der Analyse formulierten Vernetzung der Innenstadt (Stichwort „Netzstadt“) umgesetzt.



Vernetzte Innenstadt (relevante Wege, Ziele und Platzfolgen)

Hinweise zur Kostenschätzung

Die in den Projektbögen aufgeführten Kosten stellen eine erste projektbezogene Kostenschätzung dar. Die Ermittlung erfolgte auf Basis der Testentwürfe sowie konkreter Angaben für einzelne Projekte.

Die Kosten für privat getragene bauliche Investitionen sind pauschal mit einem Ansatz von 2.000 Euro pro Quadratmeter Nutzfläche sowie 60 Euro pro Quadratmeter Freifläche errechnet worden, unabhängig davon, ob es sich um Wohn- oder Bürogebäude handelt. Die realen Investitionen (z. B. Grundstückskauf, Freimachung und Herrichtung, Bebauung/Architektur, Gestaltung Freianlagen) werden dann konkret ermittelt, wenn die Rahmenbedingungen geklärt sind und in einem Vorentwurf zukünftige Nutzungen sowie eine konkrete Architektur entwickelt wurden. Dabei ist davon auszugehen, dass die Gebäude hinsichtlich Grundriss und Gebäudehöhe von den hier angenommenen Werten teilweise differieren werden. Die geschätzten Kosten sind gerundet, um nicht den Eindruck zu erwecken, dass es sich um eine konkrete Kostenberechnung handelt.

Für den öffentlichen Raum werden bei den Projekten zur „Platzgestaltung“ pauschal Kosten von 150 Euro pro Quadratmeter für die Gestaltung der Flächen sowie der Ausstattung vorausgesetzt. Dabei konnte zum jetzigen Zeitpunkt keine Rücksicht auf besondere Gestaltungs- und Materialqualitäten genommen werden. D. h., es können Teilflächen zu einem deutlich niedrigeren Kostenansatz umgebaut werden und bei anderen Flächen höhere Ansätze z.B. durch besondere Ausstattungselemente zum Tragen kommen.

Die Herangehensweise bei der Aufwertung oder Neugestaltung von Grünflächen ist deckungsgleich. Hier wurde von einem Kostenansatz von 100 Euro bei einer Neuanlage und 60 Euro bei einer Aufwertung ausgegangen. Auch hier sind Ausstattung und Bepflanzung eingepreist.

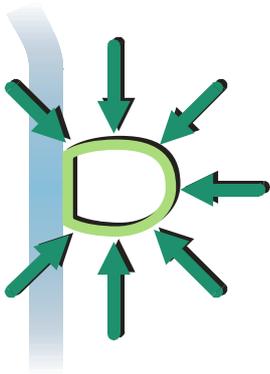
Berücksichtigt wurden in der Kostenschätzung noch keine möglichen Erschließungsbeiträge, die durch die Herstellung oder Aufwertung der öffentlichen Straßen von Seiten der Stadt Mülheim an der Ruhr erhoben werden können, da die zukünftige Erschließungssituation zunächst grundsätzlich diskutiert und im weiteren Planungsverlauf konkretisiert werden muss. Auch mögliche Einnahmen der Stadt Mülheim an der Ruhr durch Grundstücksveräußerungen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bezifferbar.

Die in den Projektbögen dargestellten Kosten stellen die auf diese Weise ermittelten Gesamtkosten dar. Mögliche Fördermittel sind an dieser Stelle nicht dargestellt.



2

HANDLUNGSFELD A



2 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.

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

2.1 A1 - Inszenierung der Eingangstore in die Innenstadt

Projekt, Nr.	Inszenierung der Eingangstore in die Innenstadt		A1
Priorität	I		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwertsetzung und Inszenierung der wichtigsten Zugänge und Zufahrten zur Innenstadt ▪ Inszenierung stadtbildprägender Unterführungen zur Stärkung der Identifikation und der Außenpräsentation 		
Projektbeschreibung	<p>Der Übergang von den Wohnquartieren in die handelsgeprägte Innenstadt ist in Mülheim an der Ruhr nicht fließend, sondern erfolgt im Wesentlichen über die Unterquerung der hochgelegten Bahntrasse oder die Überquerung der Ruhr. Für Ortsfremde wird aufgrund der Erschließungsstruktur und teilweise auch aufgrund des Stadtbilds nicht sofort ersichtlich, wo die Stadtmitte liegt. Um eine bessere Orientierung zu ermöglichen und gleichzeitig die Identifikation der Bürgerschaft mit Ihrer Innenstadt zu stärken, ist es geplant, mit stadtgestalterischen Mitteln die Innenstadt „ins rechte Licht“ zu rücken.</p> <p>Für die Attraktivierung der Eingangsbereiche in die Innenstadt soll ein Gestaltungskonzept entwickelt werden, das für die einzelnen Orte Umsetzungsvorschläge aufzeigt. Für dieses Konzept soll ein Wettbewerb durchgeführt werden. Dabei sollen mögliche und notwendige Standorte identifiziert werden, für die eine entsprechende Aufwertung in Frage kommt. Mögliche Orte wären neben den Bahnunterführungen an der Aktienstraße, Eppinghofer Straße sowie dem Tourainer Ring Ost- und West auch der Kreuzungsbereich Kaiserstraße/Dickswall/Althofstraße (Kaiserplatz). Ebenso wäre eine Inszenierung der Zufahrten über die Ruhr an der Kreuzung Schlossbrücke/Ruhrstraße, am Rathausmarkt an der Heinrich-Melzer-Straße sowie an der Kreuzung Konrad-Adenauer-Brücke/Friedrich-Ebert-Straße/Tourainer Ring vorstellbar.</p> <p>Denkbar sind z. B. künstlerische Akzente, Lichtinszenierungen oder besondere Anpflanzungen mit Beeten oder Bäumen.</p> <p>Im Rahmen eines künstlerisch-freiraumplanerischen Wettbewerbs sollen Orte und Ideen entwickelt werden. Die Ergebnisse können dann im Rahmen einer Beteiligung allen interessierten Akteuren zur Diskussion gestellt werden und durch die Bürgerschaft ausgewählt werden. Alternativ könnte eine Jury bestehend aus Vertretern der Politik, der Stadtverwaltung sowie örtlicher Interessensverbände und Akteuren über die Umsetzung entscheiden.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p><i>Beispiel-Illustration</i></p>		



Projektlaufzeit	2014 - 2018
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr
Projektbeteiligte	u. a. Bürgerschaft, Akteure vor Ort, Interessensverbände
Kosten	Organisation, Auslobung und Durchführung des Wettbewerbs 30.000 Euro Umsetzungsbudget 270.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung

2.2 A2 - Städtebauliche Neuordnung Tourainer Ring

Projekt, Nr.	Städtebauliche Neuordnung Tourainer Ring		A2
Priorität	I		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der stadtgestalterischen und funktional mangelhaften Flächen in der nördlichen Innenstadt ▪ Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsumfeldes ▪ Mobilisierung der baulichen Flächenreserven ▪ Entwicklung einer straßenbegleitenden Bebauung 		
Projektbeschreibung	<p>Die Entwicklung der nördlichen Innenstadt steht zurzeit im Fokus der Stadtentwicklung. Insbesondere strukturelle Defizite kennzeichnen das Gebiet nördlich des Mülheimer Hauptbahnhofs. Im Siedlungsband nördlich des Tourainer Rings lösen sich die Baublockstrukturen vor allem in Richtung Parallelstraße/Tourainer Ring auf. Die Chancen der Entwicklung dieser Standorte sind positiv zu werten, insbesondere aufgrund der neuen Verkehrsführung und des neuen Charakters - als „grüner Ring“ - dieser innerstädtischen Verkehrsstrasse. Der Tourainer Ring kann zukünftig ganzheitlich die Ansprüche eines barrierefreien, fußgänger- und fahrradfreundlichen innerstädtischen Straßenraums erfüllen. (Das Projekt Neue Verkehrsführung Tourainer Ring beinhaltet den Rückbau der Hochstraße und die Umgestaltung des Straßenraums Tourainer Ring. (vgl. Seite 50)</p> <p>Vorgesehen ist, die nördlichen Blockrandstrukturen zu schließen und durch eine Straßenrandbebauung dem Tourainer Ring neue Raumkanten zu geben. Weiterhin wird angestrebt, dem Tourainer Ring auch auf der südlichen Seite eine neue Kontur zu verleihen. Aufgrund der geringen Grundstückstiefen zwischen Tourainer Ring und Bahntrasse sowie der für diese Gebäude beidseitigen Immissionen der Verkehrsstrassen sind kreative Lösungen hinsichtlich des Bau- und Nutzungskonzeptes gefragt. Trotz der Restriktionen kann die Lagegunst direkt am Bahnhof mit direktem „Link“ zur Innenstadt dazu beitragen, einen attraktiven Standort zu entwickeln.</p> <p>Ziel sollte es sein, zum einen neue Nutzungen in einer ansprechenden städtebaulichen Gestalt für diesen Entwicklungsbereich zu finden, zum anderen die Zäsur der Bahntrassen zwischen der Innenstadt und Eppinghofen durch eine kompakte Stadtstruktur zu reduzieren. Dem Kreuzungspunkt Tourainer Ring/Eppinghofer Straße wird als nördliches „Tor zur Innenstadt“ eine besondere Bedeutung zuteil.</p> <p>Für die Aufwertung des nördlichen Bahnhofsausganges liegt ein separater Projektbogen im Handlungsfeld D - „Umgestaltung nördlicher Bahnhofsvorplatz“ vor.</p> 		



	 <p><i>Testentwürfe</i></p>
Projektlaufzeit	2014 - 2017
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr, private Investoren, ggf. Deutsche Bahn AG
Projektbeteiligte	NN
Kosten	<p>Private Neubauten inkl. Freianlagen 31.700.000 Euro</p> <p>Herstellung Parkplätze durch die Stadt Mülheim an der Ruhr. 216.000 Euro</p> <p>Die Kostenschätzung basiert auf dem unteren Testentwurf ohne Bahnhofsgebäude.</p>
Förderprogramm	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauförderung für Bahnhofsvorplatz ▪ Prüfung alternativer Fördermöglichkeiten für P+R-Anlage ▪ Prüfung KfW-Förderung oder Wohnraumförderung für private Investition

2.3 A3 - Wohnstandort Klötttschen

Projekt, Nr.	Wohnstandort Klötttschen	A3						
Priorität	II							
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung zum Wohnstandort 							
Projektbeschreibung	<p>An der Nahtstelle zwischen Eppinghofen und der Innenstadt bietet die Brachfläche am Klötttschen großzügige Entwicklungsspielräume.</p> <p>Die ca. 8.000 qm große, zusammenhängende Fläche bietet Raum für konventionelle Bauformen der Eigentumsbildung aber auch für gemeinschaftliche Wohngruppenprojekte wie Baugemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen- und interkulturelle Baugruppen.</p> <p>Im räumlichen Zusammenhang zur Entwicklungsfläche am Klötttschen steht die südliche Fläche zwischen der Vereinstraße und der Uhlandstraße. Der östliche Teilbereich wird derzeit als Stellplatzfläche und Müllcontainerstandort genutzt. Im westlichen Bereich befinden sich Bewohnergärten. Langfristig könnte dieser Teilbereich in die Entwicklung des Wohnstandortes Klötttschen einbezogen werden.</p> <p>Die Flächen liegen, abgesehen von einer Parzelle im nördlichen Plangebiet im Eigentum der Stadt. Zur Realisierung soll an private Projektträger veräußert werden.</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p><i>Testentwürfe</i></p>							
Projektlaufzeit	2015 - 2017							
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr, Eigentümer							
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr, Anwohnerschaft							
Kosten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 70%;">Privater Neubau inkl. Freianlagen und Erschließung (Kostenbeschätzung beruht auf dem linkem Testentwurf)</td> <td style="text-align: right; vertical-align: top;">14.000.000 Euro</td> </tr> <tr> <td>Herstellung südliche Grünanlage durch die Stadt Mülheim an der Ruhr</td> <td style="text-align: right; vertical-align: top;">210.000 Euro</td> </tr> <tr> <td>Grundveräußerung der Stadt</td> <td style="text-align: right; vertical-align: top;">1.900.000 Euro</td> </tr> </table>		Privater Neubau inkl. Freianlagen und Erschließung (Kostenbeschätzung beruht auf dem linkem Testentwurf)	14.000.000 Euro	Herstellung südliche Grünanlage durch die Stadt Mülheim an der Ruhr	210.000 Euro	Grundveräußerung der Stadt	1.900.000 Euro
Privater Neubau inkl. Freianlagen und Erschließung (Kostenbeschätzung beruht auf dem linkem Testentwurf)	14.000.000 Euro							
Herstellung südliche Grünanlage durch die Stadt Mülheim an der Ruhr	210.000 Euro							
Grundveräußerung der Stadt	1.900.000 Euro							
Förderprogramm	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung KfW-Förderung oder Wohnraumförderung für private Investition Städtebauförderung für die Herrichtung der Grünanlage 							



2.4 A4 - Nördlicher Stadteingang/Eckgrundstücke Georgstraße

Projekt, Nr.	Nördlicher Stadteingang/Eckgrundstücke Georgstraße		A4
Priorität	II		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reaktivierung innerstädtischer Brachflächen ▪ Entwicklung einer prägnanten Stadteingangssituation 		
Projektbeschreibung	<p>Die neue Verkehrsführung Alleering wurde im westlichen Bereich des Tourainer Ring bereits umgesetzt. Zur Verbesserung der Qualität der dem Tourainer Ring angegliederten Wohnbereiche wurden die Fahrbahnen mit einem lärmindernden Asphalt ausgebaut. Beidseits des Tourainer Rings befinden sich breite Fuß- und Radwege. Die neue Zufahrt zur Gerichtsstraße mit gestalteten Grünflächen signalisiert den Zugang zum Quartier Gerichtsstraße/Georgstraße.</p> <p>Die Flächen im Zugangsbereich zur Georgstraße am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/Aktienstraße sind als neue Stadteingangssituation als städtebaulich prominente Lage zu werten. Für die Erreichbarkeit der Innenstadt ist die nördliche Kreuzung bezeichnend, da sich in diesem Knotenpunkt die wichtigsten nördlichen Einfallstraßen und Achsen bündeln. Der Knotenpunkt ist das nördliche Tor zur Innenstadt. Umso bedeutender ist es, diesen stadtstrukturell wichtigen Bereich prägnant zu gestalten. Der Fokus sollte daher in der Wiederherstellung räumlicher Kanten im Knotenpunktbereich liegen.</p> <p>Um das Grünflächendefizit nördlich der Kernstadt ausgleichen zu können, wird empfohlen, das Eckgrundstück Georgstraße/Aktienstraße/Friedrich-Ebert-Straße zu einer quartiersbezogenen Grünanlage zu entwickeln. Alternativ müsste bei einer baulichen Neunutzung des Grundstücks auf eine adressbildende, qualitätsvolle Bebauung Wert gelegt werden.</p> <p>Durch eine straßenbegleitende Pflanzung mit Gehölzen soll dem Straßenraum eine neue Kontur verliehen werden.</p> <p>Zwischen der Georgstraße und der Bahntrasse ist vorgesehen, die offene Baustruktur durch eine straßenbegleitende Bebauung entlang der Aktienstraße zu schließen.</p> <p>Die südliche Grenze der Grünfläche bildet das ehemalige Gefängnis. Die Friedrich-Ebert-Straße tangiert die Außenmauer dieses Gebäudes. Die Brandmauern der Mauer wirken sich nachteilig auf die Stadteingangssituation aus. Die geringe Distanz zwischen Gebäude und Friedrich-Ebert-Straße schließen eine Bepflanzung als optische Erweiterung der Grünanlage Richtung Süden aus. Mit dem Ziel, die negative Prägung des Straßenbilds zu mindern, wird eine attraktive Fassadenbegrünung angeregt.</p>  <p><i>Testentwurf</i></p>		



Projektlaufzeit	2015 - 2017	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr, privater Investor	
Projektbeteiligte	NN	
Kosten	Herrichtung Grünanlage (Stadt)	200.000 Euro
	Fassadenbegrünung ehem. Gefängnis (Stadt)	5.000 Euro
	Privater Neubau inkl. Freianlagen und Erschließung	5.200.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung Prüfung KfW-Förderung oder Wohnraumförderung für private Investition	

2.5 A5 - Schließung der Baulücke Berliner Platz/Delle

Projekt, Nr.	Schließung der Baulücke Berliner Platz/Delle		A5
Priorität	III		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung der Stadtgestalt und der Platzwirkung ▪ Schaffung von zusätzlichem Wohnraumangebot in zentraler Lage 		
Projektbeschreibung	<p>Der Parkplatz an der Delle ist eine der wenigen kleinräumigen Flächenreserven im zentralen Innenstadtbereich mit städtebaulicher Relevanz für das Umfeld. Der angrenzende Berliner Platz verfehlt aufgrund der nicht vorhandenen südlichen Raumkante seine Wirkung als innerstädtischer Platz und Übergang zur südlichen Innenstadt/Altstadt.</p> <p>Das Plangebiet ermöglicht nicht nur aufgrund der Nähe zu den Geschäftslagen, sondern auch aufgrund der Nähe zur Ruhr und der Ruhranlage optimale Voraussetzungen für innerstädtisches Wohnen. Geplant ist, die Baulücke durch einen Gebäuderiegel (zum Teil) zu schließen und dem Berliner Platz unter Erhaltung des Naturdenkmals eine südliche Raumkante zu geben.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><i>Testentwurf</i></p>		
Projektlaufzeit	2015		
Projektträger	Privater Investor		
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr, Anwohnerschaft		
Kosten	Private Investition Gebäuderiegel inkl. Freianlagen	3.200.000 Euro	
	Private Investition Parkplatz	220.000 Euro	
Förderprogramm	Prüfung KfW-Förderung oder Wohnraumförderung für private Investition		





2.6 A6 - Wohn-/Bürostandort Wiesendreieck und
 Zunftmeisterstraße

Projekt, Nr.	Wohn-/Bürostandort Wiesendreieck und Zunftmeisterstraße	A6
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reaktivierung innerstädtischer Brachflächen durch Stadtreparatur ▪ Entwicklung eines KITA-Standorts samt Komplementäreinrichtungen auf dem Wiesendreieck ▪ Hotelnutzung auf dem Baufeld entlang des Tourainer Rings ▪ Alternativ jeweils neue Wohn- und Dienstleistungsstandorte 	
Projektbeschreibung	<p>Das Grundstück Wiesendreieck liegt im Winkel der Bahntrasse, der Auerstraße und des Tourainer Rings. Bis vor wenigen Jahren befand sich auf dem Grundstück ein Gewerbebetrieb.</p> <p>Das ca. 3.000 qm große Grundstück wurde in jüngster Zeit als Dirt-Bike-Strecke genutzt. In Eigenarbeit modellierten Jugendliche eine Geländestrecke für ihre Bikes und BMX-Räder. Der Ausbau zum Dirt-Bike-Trail erfolgt unter der Regie des Mülheimer Sportservices. Durch verschiedene Sponsoren konnten die Mittel für Lehm und eine Einzäunung des Geländes aufgebracht werden.</p> <p>Das gegenüberliegende Grundstück an der Zunftmeisterstraße ist versiegelt und wird als Parkplatz genutzt. Die Stellplätze dienen den Quartiersbewohnern sowie den Besuchern der Schule an der Zunftmeisterstraße. Der vordere Teilbereich der Fläche im Winkel der Zunftmeisterstraße und dem Tourainer Ring dient der Unterbringung von Lkw-Anhängern. Vom Tourainer Ring aus fällt der Blick unmittelbar auf die Brandmauer des Gebäuderiegels an der Zunftmeisterstraße mit einem Fassadenbild der Handwerkskammer.</p> <p>Durch die fehlende straßenbegleitende Bebauung wirkt dieser Teil des Tourainer Rings diffus. Umso prägnanter tritt die Unterführung der Bahntrasse als städtebauliche Zäsur in Erscheinung.</p> <p>Langfristig sind die innerstädtischen Flächen auf beiden Straßenseiten für eine bauliche Nutzung vorgesehen.</p> <p>Für das Grundstück Wiesendreieck bestehen Überlegungen für einen KITA-Standort samt Komplementärnutzungen. Für das Baufeld parallel zum Tourainer Ring liegen erste Planungen für ein Hotel vor.</p> <p>Alternativ können neue Wohn-/ Dienstleistungsstandorte entwickelt werden. Als Dienstleistungsstandort eignen sich die Flächen besonders aufgrund der hervorragenden Erschließung an den ÖPNV und das regionale Straßennetz.</p>	



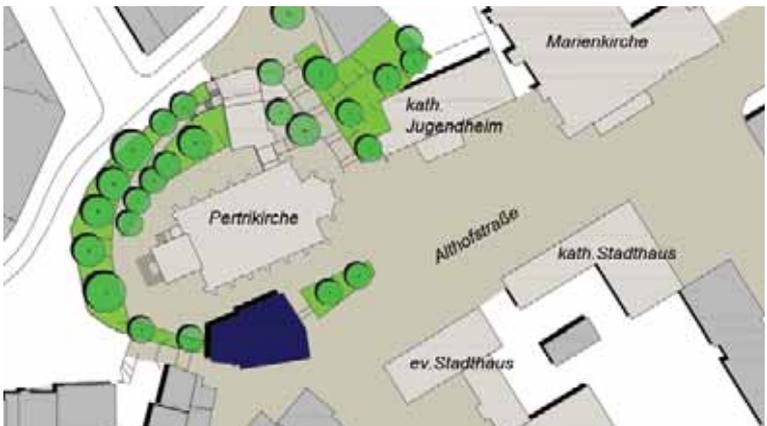
	 <p><i>Testentwürfe</i></p>								
Projektlaufzeit	2014 - 2016								
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr								
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr, Anwohnerschaft								
Kosten	<table data-bbox="392 965 1161 1124"> <tr> <td>Neubauten inkl. Freianlagen</td> <td>25.300.000 Euro</td> </tr> <tr> <td>Grunderwerb Privater</td> <td>2.000.000 Euro</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Die Kostenschätzung basiert auf dem rechten Testentwurf.</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtliche Einnahmen der Stadt</td> <td>2.000.000 Euro</td> </tr> </table>	Neubauten inkl. Freianlagen	25.300.000 Euro	Grunderwerb Privater	2.000.000 Euro	Die Kostenschätzung basiert auf dem rechten Testentwurf.		Voraussichtliche Einnahmen der Stadt	2.000.000 Euro
Neubauten inkl. Freianlagen	25.300.000 Euro								
Grunderwerb Privater	2.000.000 Euro								
Die Kostenschätzung basiert auf dem rechten Testentwurf.									
Voraussichtliche Einnahmen der Stadt	2.000.000 Euro								
Förderprogramm	Prüfung KfW-Förderung oder Wohnraumförderung für private Investition								

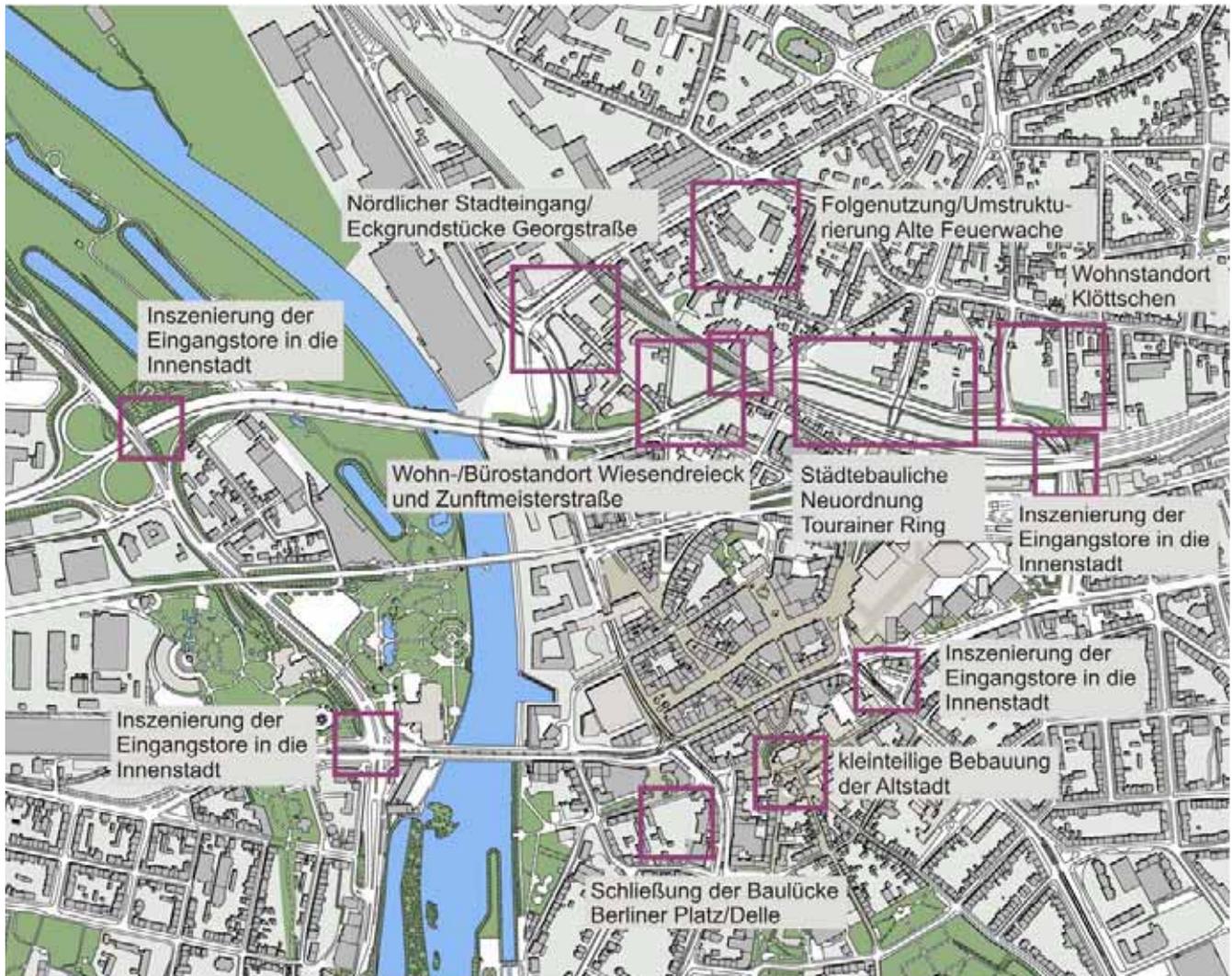
2.7 A7 - Folgenutzung/Umstrukturierung Alte Feuerwache

Projekt, Nr.	Folgenutzung/Umstrukturierung Alte Feuerwache	A7
Priorität	III	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche Neuordnung des Areals ▪ Schaffung von Wohnraum für neue Zielgruppen 	
Projektbeschreibung	<p>Mit der Verlagerung der Feuerwache an die Duisburger Straße wurde der Altstandort an der Aktienstraße aufgegeben. Das Grundstück wird über eine Zufahrt von der Aktienstraße aus erschlossen.</p> <p>Eine Nachnutzung der Immobilie ist durchaus denkbar. Kommt eine Nachnutzung des Gebäudeensembles allerdings nicht zum Tragen, kann die Alte Feuerwache zu einem neuen Quartier im Blockinnenbereich entwickelt werden. Die städtebauliche Ausgangssituation bietet die besondere Möglichkeit eines ruhigen, durch die Blockrandstrukturen abgeschirmten Wohnquartiers.</p> <div style="text-align: center;">  <p><i>Testentwurf</i></p> </div>	
Projektlaufzeit	2015 - 2017	
Projektträger	privater Investor	
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr privater Investor	
Kosten	<p>Private Investition inkl. Rückbau 15.000.000 Euro</p> <p>Die Kosten für die Gebäudesanierung kann aktuell nicht beziffert werden, da sie in Abhängigkeit einer beabsichtigten Folgenutzung steht.</p>	
Förderprogramm	noch offen	



2.8 A8 - Kleinteilige Bebauung der Altstadt

Projekt, Nr.	Kleinteilige Bebauung der Altstadt	A8
Priorität	III	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kleinteilige Bebauung des Kirchenhügels ▪ Wiederherstellung der kleinteiligen Struktur ▪ Stärkung des Altstadtcharakters 	
Projektbeschreibung	<p>Das Zentrum der Altstadt bildet der Kirchenhügel mit einer räumlichen Verflechtung kirchlicher Einrichtungen. In unmittelbarer Nähe zur evangelischen Kirchengemeinde der Petrikerkirche befinden sich die katholische Kirchengemeinde der Marienkirche sowie die jeweils zugehörigen öffentlichen Einrichtungen. Hierzu gehören Gemeindezentren, Jugendeinrichtungen und Verwaltungsgebäude, aber auch die Verwaltungen der Stadtgemeindeverbände.</p> <p>Die kirchlichen Einrichtungen werden auch in Zukunft den Nutzungsschwerpunkt am Kirchenhügel bilden. Eine kleinteilige, qualitativ hochwertige und dem Standort angepasste Entwicklung des Kirchenhügels soll angestrebt werden. Dabei ist das Profil des Kirchenhügels mit einem Nutzungsmix aus kirchlichen und sozialen Einrichtungen, Wohnen, Gastronomie und kleinräumigen Geschäftsnutzungen zu bewahren und zu stärken.</p> <p>Die evangelische Kirchengemeinde der Petrikerkirche beabsichtigt, ein Gemeindehaus an der Althofstraße im Bereich der ehemaligen Ringbebauung der Petrikerkirche zu errichten. Durch das Aufgreifen des historischen Stadtgrundrisses besteht die Möglichkeit, die überlieferte Stadtstruktur zu vervollständigen.</p> <div style="text-align: center;">  <p><i>Testentwurf</i></p> </div>	
Projektlaufzeit	2016	
Projektträger	Evangelische Kirchengemeinde der Petrikerkirche	
Projektbeteiligte	u. a. Stadt Mülheim an der Ruhr, Anwohnerschaft	
Kosten	NN	
Förderprogramm	NN	

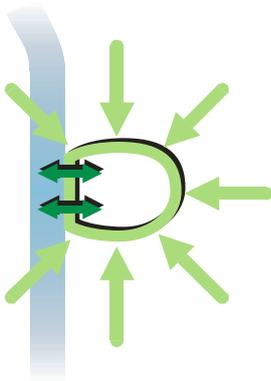


Maßnahmen Handlungsfeld A

3

HANDLUNGSFELD B

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



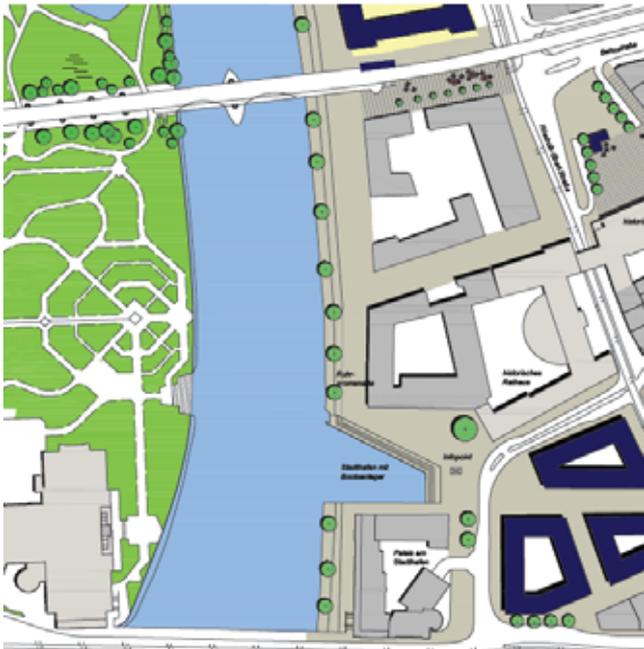
Durch das Projekt Ruhrbania wurde die Umstrukturierung und bauliche Entwicklung des Ruhrufers eingeleitet. In diesem Rahmen wird die einmalige Chance genutzt, die Stadtsilhouette entlang des Ruhrufers neu auszuprägen. Die Parallelen von historischer Bausubstanz (ehemaliges Stadtbad und historisches Rathaus)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

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

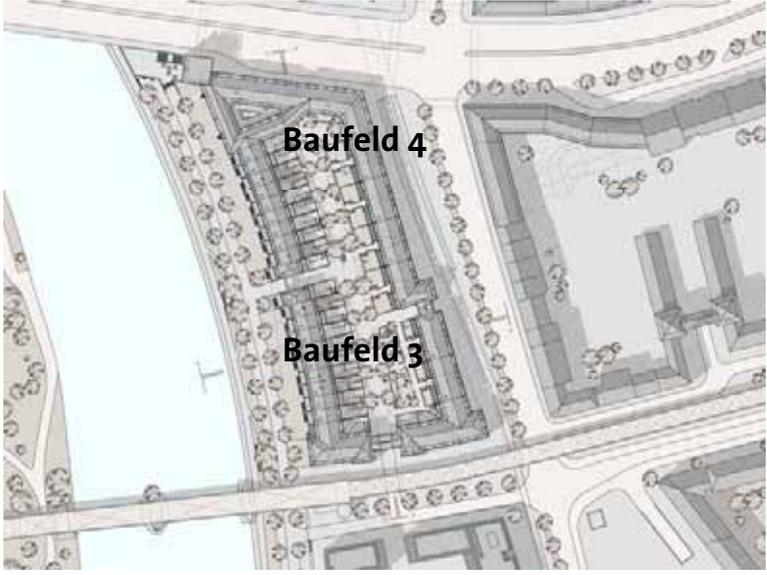
3.1 B1 - Entwicklung der Baufelder 1 und 2

Projekt, Nr.	Entwicklung der Baufelder 1 und 2	B1
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtsilhouette wiederherstellen ▪ Innenstadt mit der Ruhr vernetzen 	
Projektbeschreibung	<p>Die Ruhr verläuft unmittelbar entlang der Innenstadt, doch die Nähe zur Ruhr ist in der Innenstadt (noch) nicht wahrnehmbar. Mit dem Kernprojekt Ruhrpromenade des dezentralen Stadtentwicklungskonzeptes Ruhrbania wird eine stärkere Vernetzung der Innenstadt mit der Ruhr derzeit umgesetzt. Auf rund 500 m wird im zentralen Innenstadtbereich die Ruhr zugänglicher gemacht. Uferbegleitend entsteht zwischen der Schlossbrücke und der Konrad-Adenauer-Brücke eine durchgängige Promenade sowie neue Büro- und Wohnstandorte.</p> <p>Das Plangebiet ist in vier Baufelder unterteilt. Die Baufelder 1 und 2 befinden sich südlich des Bahndamms der Rheinischen Bahn, die Baufelder 3 und 4 nördlich der Trasse. Ein Einzelprojekt, das jedoch im räumlichen Zusammenhang zur Entwicklung des Ruhrufers steht, war die Umnutzung des denkmalgeschützten Stadtbades. Nach jahrelangem Leerstand und verschiedenen konzeptionellen Ideen der Umnutzung, die von Diskothek bis Gastronomie reichten, wurde das imposante Gebäude von einem privaten Investor zum sogenannten „Palais am Stadtkai“ umgebaut. Im historischen Gebäudeteil und einer baulichen Erweiterung entstanden insgesamt rund 70 hochwertige Wohnungen.</p>  <p><i>Bestandssituation/Planung in Umsetzung</i></p> <p>Im Baufeld 1 ist die Herrichtung eines Hafenbeckens als Wasser-Wander-Rastplatz und die Sanierung des historischen Rathauses bereits weitgehend umgesetzt. Der Westflügel des historischen Rathauses wurde durch einen Neubau mit rund 69 Mietwohnungen und ca. 55 Eigentumswohnungen ersetzt.</p> <p>Das Baufeld 2 bezeichnet die Fläche der alten Stadtbücherei nördlich des historischen Rathauses und dessen baulichen Erweiterung sowie südlich der stillgelegten Bahntrasse. Östlich schließt sich an das Baufeld 2 der Rathausmarkt an. Das Baufeld 2 wurde an eine Investorengruppe vergeben, deren Baukonzept gemäß dem Motto „Wohnen zum Wasser und Dienstleistungen zur Stadt“ eine entsprechende Mischnutzung vorsieht.</p>	



	<p>Angrenzend zum Rathausmarkt soll u. a. ein Ärztezentrum entstehen. Der geplante Baublock besteht aus drei Gebäuderiegeln, deren gemeinsamer Innenhof sich zur Ruhr öffnet. Für die Gestaltung der Ruhrpromenade als durchgängige Flaniermeile entlang der Ruhr liegt ein Gestaltungskonzept vor. Die abschließende Herrichtung der Promenade und des Platzes am Hafenbecken werden erst nach Fertigstellung der Hochbauten erfolgen.</p>
Projektlaufzeit	2010 - 2014
Projektträger	Privater Investor, Stadt Mülheim an der Ruhr
Projektbeteiligte	
Kosten	<p>Private Investition Baublock 1 und 2 ca. 50 Mio. Euro</p> <p>Städtische Maßnahmen: Gestaltung Uferpromenade/Hafenbecken/ Baureifmachung (Abbrüche, Rückbauten von Straßen- und Parkflächen, etc.), Umlegung der unterirdischen Infrastruktur 14,5 Mio. Euro</p>
Förderprogramm	Städtebauförderungsmittel des Landes, des Bundes und der EU (Ziel 2)

3.2 B2 - Entwicklung der Baufelder 3 und 4

Projekt, Nr.	Entwicklung der Baufelder 3 und 4	B2
Priorität	II	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilisierung der Flächen ▪ Wiederherstellung der Stadtsilhouette mit neuer Stadteingangssituation ▪ Stärkung des Wohnungsmarkts durch Wohnungsangebot im hochwertigen Wohnungssegment 	
Projektbeschreibung	<p>Die Baufelder 3 und 4 liegen zwischen dem Brückenkopf Konrad-Adenauer-Brücke und der stillgelegten Bahntrasse der Rheinischen Bahn.</p> <p>Die Baufelder weisen aufgrund der direkten Lage an der Ruhr eine hohe Standortqualität auf. Mit der Entwicklung der Baufelder 3 und 4 wird eine grundlegende Veränderung der baulichen und stadtgestalterischen Situation der nördlichen Innenstadt vorgenommen. Vorgesehen ist, die äußeren Gebäudekanten des Baufeldes 2 in Richtung Norden zu verlängern. Damit ergibt sich eine einheitliche Raumkante entlang der Ruhr und eine neue Stadteingangssituation im Bereich des Tourainer Rings/Aktienstraße/Friedrich-Ebert-Straße. Die Baufelder werden als Wohnstandort entwickelt. Angestrebt ist eine Form von klein parzellierten Stadthäusern direkt entlang der Promenade und Geschosswohnungsbau „in der zweiten Reihe.“</p> <p>Zur Attraktivierung der Wohnlage und Einbindung der Ruhr insgesamt wird die Promenade bis zur Konrad-Adenauer-Brücke als städtische Maßnahme fortgesetzt.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Baufeld 4</p> <p>Baufeld 3</p> </div> <p>Testentwurf Baufeld 3 und 4</p>	
Projektlaufzeit	2013 - 2018	
Projektträger	Privater Investor, Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim, Anwohnerschaft, privater Investor	
Kosten	Private Investition Baufeld 3 und 4 inkl. Freianlagen	33.000.000 Euro
	Herstellung Promenade durch Stadt Mülheim an der Ruhr	1.375.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung für Promenade, Prüfung KfW-Förderung oder Wohnraumförderung für private Investition	





3.3 B3 - Umnutzung Bahntrasse zum RVR-Radweg

Projekt, Nr.	Umnutzung Bahntrasse zum RVR-Radweg	B3
Priorität	II	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau zum regionalen Rad- und Wanderweg 	
Projektbeschreibung	<p>Der Regionalverband Ruhr beabsichtigt, die ehemalige Gütertrasse der Rheinischen Bahn zwischen Essen und Duisburg als stadtübergreifenden Rad- und Wanderweg auszubauen. Auf einer Gesamtlänge von 21 Kilometern führt der geplante kreuzungsfreie Rad- und Wanderweg von der Universität Essen über den Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr bis zum Rheinpark Duisburg. Die Bauarbeiten des ersten, 5 km langen Streckenabschnitts in Essen wurden im Jahre 2011 abgeschlossen. Vorbilder für den Umbau der Trasse sind die HOAG-Trasse von Duisburg nach Oberhausen und die Erzbahntrasse von Bochum nach Gelsenkirchen. Als überregionaler Radwanderweg wird die Ost-West-Magistrale zu einem wichtigen Bestandteil des Radwanderwegenetzes des gesamten Ruhrgebiets und Em-scher-Landschaftsparks und ermöglicht die Vernetzung der bestehenden radtouristischen Routen. Der erste Bauabschnitt wurde durch das Förderprogramm ÖPEL/ Ziel2 finanziert.</p> <p>Über den geplanten Rad- und Wanderweg wird auf lokaler Ebene die Verbindung der geplanten Hochschule Ruhr West mit der Innenstadt hergestellt und auf überregionaler Ebene die Vernetzung der Hochschulen der Städte Duisburg, Essen und Mülheim an der Ruhr zu einer Hochschullandschaft ermöglicht. Für die Mülheimer Innenstadt spielt der geplante Rad- und Wanderweg eine zentrale Rolle im innerstädtischen Wegekonzept. Mit der Umnutzung der Bahntrasse wird eine weitere Querverbindung über die Ruhr bzw. die Vernetzung der Uferseiten des Ruhrraums geschaffen. Der Ausbau bietet u .a. eine Investitionsgrundlage für private Eigentümer, insbesondere nördlich und südlich der Bahntrasse.</p> <p>Die vorhandene Trasse der Rheinischen Bahn soll für den Innenstadtbereich als Grünverbindung und Fuß- und Radwegeverbindung umgenutzt werden. Hierdurch wird eine Ost-West-Verbindung geschaffen, die zugleich zahlreiche innenstadtrelevante Infrastrukturen und Stadträume tangiert und miteinander verbindet.</p> <p>Um eine Vernetzung mit lokalen Rad- und Wanderwegen zu gewährleisten, sollen Anschlussstellen und Radwegeanbindungen hergestellt werden. Im Kontext des projektierten Freizeitverkehrs ist vorgesehen, eine Anbindung der touristischen Infrastrukturen an den RVR-Radweg zu erreichen. Dies betrifft die Anbindung des MüGa-Parks mit dem Ruhr-talradweg, dem Schloss Broich, der Camera Obscura, dem Ringlokschuppen, der Stadthal-le, der geplanten Ruhrpromenade, die auch Teil des landesweiten Radverkehrsweges ist, sowie kultureller und touristischer Attraktionen im Kernbereich der Innenstadt, beispiels-weise dem Medienhaus, den Geschäftsstraßen oder der Touristen-Info. Für den Radver-kehr sind entsprechende Rampenbauwerke zum RVR-Radweg herzustellen. Im Bereich der Ruhrpromenade ist ein Aufzug geplant, der die Ruhrpromenade mit der Hochpromenade verbinden wird. Angesichts der prominenten Stelle, dem Schnittpunkt des Radwegs, der Ruhrpromenade und der Bahnbögen, soll mit einem Aufzug der Höhenunterschied zwi-schen den unterschiedlichen Ebenen leichter überwunden und attraktiver gestaltet wer-den.</p> <p>Damit die Innenstadt über den RVR-Radweg nicht zu einem reinen Durchgangsraum wird, sollen Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten sowie Aussichtspunkte auf der Trasse angebot-en werden. Entlang der „Rastplätze“ bietet sich somit die Möglichkeit, den Innenstadtbereich zu überblicken und ein neues Raumgefühl der Innenstadt zu erlangen.</p>	
Projektlaufzeit	2014 - 2018	
Projektträger	Regionalverband Ruhr	

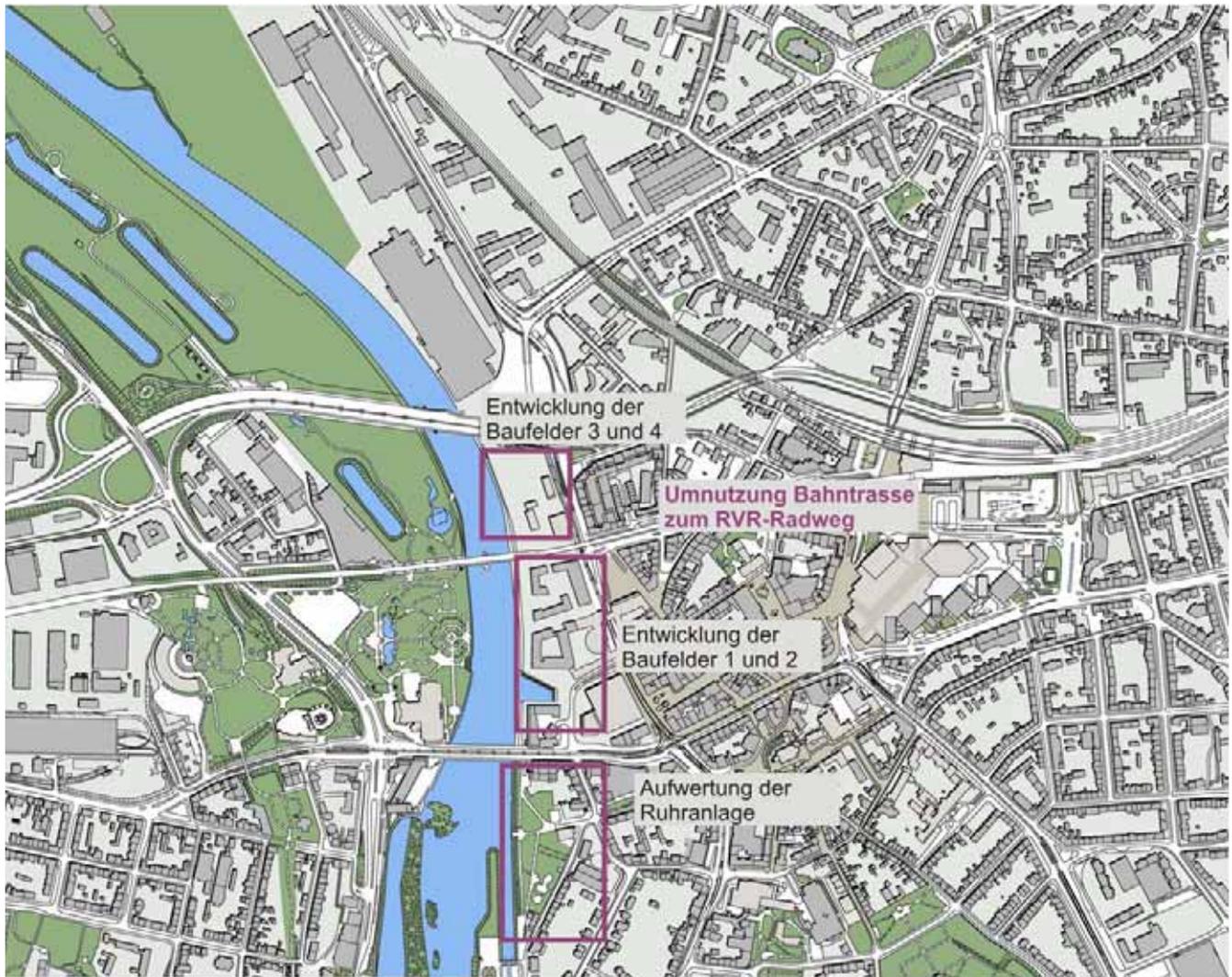


Projektbeteiligte	u. a. Stadt Mülheim an der Ruhr
Kosten	Die Kosten für die Herstellung des Radweges können zurzeit nicht stadtspezifisch aufgliedert werden. Der Radweg wird mit Mitteln aus ÖPEL umgesetzt. Für den Aufzug sollen Städtebaufördermittel beantragt werden. Kosten für Aufzug: 250.000 Euro
Förderprogramm	ÖPEL, Städtebauförderung



3.4 B4 - Aufwertung der Ruhranlage

Projekt, Nr.	Aufwertung der Ruhranlage	B4
Priorität	III	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraumvernetzung ▪ Verbesserung der wohnungsnahen Grünversorgung 	
Projektbeschreibung	<p>Die Ruhranlage ist die einzige innerstädtische Grünanlage in unmittelbarer Zentrumsnähe. Mit der Entwicklung der Ruhrpromenade übernimmt die Ruhranlage eine wichtige Funktion als Bindeglied bzw. Wegevernetzung zum südlich gelegenen Wasserbahnhof.</p> <p>Vorgeschlagen wird, die nordsüdlich verlaufenden Wege der Ruhranlagen fahrrad- und fußgängerfreundlich auszubauen und auf diese Weise eine durchgängige Wegeverbindung entlang der Ruhr herzustellen. Dies bedeutet insbesondere, die Übergänge der Raumsequenzen Wasserbahnhof-Ruhranlage-Ruhrpromenade-Stadthafen zu inszenieren. Die wesentlichen Bestandteile der projektierten Vernetzung bzw. de Anknüpfungspunkte sind heute schon vorhanden, bedürfen jedoch einer gestalterischen und funktionalen Aufwertung. Handlungsbedarf besteht insbesondere im Bereich des Durchgangsraums unterhalb der Schlossbrücke, der zurzeit als Parkplatz genutzt wird. Der Zugang von der Schlossbrücke zur Ruhranlage zeichnet sich derzeit durch eine unzureichende Inszenierung des Parkeingangs aus. Im Bereich der Straße Delle wird der Zugang kaum als Entree zum Park und zur Ruhr wahrgenommen, obwohl über den Zugang zugleich eine Sichtachse zum Fluss hergestellt wird.</p> <p>Aufgrund ihres Stellenwertes für die Mülheimer Innenstadt ist die Grünanlage als Aufenthalts- und Begegnungsort zu stärken und ihre Aufenthaltsqualität zu optimieren. Die wirksamere Einbindung der Ruhr spielt dabei eine zentrale Rolle. So ist z. B. durch Aussichtspunkte am Ruhrufer die Wahrnehmung des Flussraums zu stärken. Entsprechend ist ein Teil der üppigen Vegetation zurückzunehmen, um vorhandene Sichtachsen und die ursprüngliche Kontur des Parks wiederherzustellen. Gleichzeitig sind die Uferbereiche naturnaher und zugänglicher zu gestalten. Ziel ist, eine kleinräumige Qualität bzw. eine individuelle Lesbarkeit des Raumes zu erzeugen, die sich von der Qualität der Ruhrpromenade und des Wasserbahnhofs unterscheidet. Das Profil der lebendigen „grünen Oase“ auf der rechten Uferseite ist als Gestaltungsansatz zu stärken. Für das Projekt sind folgende Bausteine geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überplanung der Freianlage/freiraumplanerische Gesamtkonzeption ▪ Aufwertung des Parkeingangs/der Treppenanlage an der Schlossbrücke ▪ Aufwertung der Anbindung Ruhranlage/Ruhrpromenade ▪ Belichtungskonzept in Verbindung mit der neuen Ruhrpromenade ▪ Aufwertung des Kinderspielplatzes ▪ Aufwertung/Inszenierung der Zugänge zu der Ruhranlage, insbesondere im Bereich Delle 	
Projektlaufzeit	2017	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	u .a. Anwohnerschaft, MST, Gastronomie	
Kosten	Aufwertung Ruhranlagen insgesamt 550.000 Euro Anm.: Kostenannahme für die o. g. Maßnahmen nach Pauschalberechnung von 30 Euro/qm der Gesamtfläche	
Förderprogramm	Städtebauförderung	

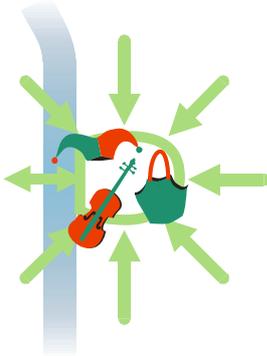


Maßnahmen Handlungsfeld B

4

HANDLUNGSFELD C

4 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.

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





4.1 C1 - Masterplan „Öffentlicher Raum Innenstadt“

Projekt, Nr.	Masterplan „Öffentlicher Raum Innenstadt“		C1
Priorität	I		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung des öffentlichen Raums für alle Alters- und Zielgruppen ▪ Stärkung sowohl des Einzelhandels, der Gastronomie wie auch des Wohnstandorts Innenstadt ▪ Sicherung einer einheitlichen und hohen städtebaulichen, funktionalen und gestalterischen Qualität in der Freiraumplanung 		
Projektbeschreibung	<p>Die Innenstadt ist die lebendige Mitte der Gesamtstadt. Um diesen Status zu halten und die Attraktivität zu steigern, ist es notwendig, die Qualität der öffentlichen Räume in der gesamten Innenstadt sowie im Umfeld der kulturellen und städtischen Einrichtungen unter funktionalen und gestalterischen Gesichtspunkten zu erhöhen. Die Innenstadt soll als Einkaufsbereich mit flankierenden Attraktionen, wie Sitzmöglichkeiten und Außengastronomiebereichen, so ausgestaltet werden, dass sie zum Flanieren und Verweilen einlädt.</p> <p>Aufbauend auf dem Gestaltungsduktus der in der jüngeren Vergangenheit bereits umgestalteten oder aufgewerteten Flächen sowie des Stadtmobiliars in der Innenstadt soll für die Flächen, für die zusätzlich eine Aufwertung vorgesehen ist, ein einheitliches Gestaltungskonzept entwickelt werden. Dazu ist vorgesehen, einen freiraumplanerischen Wettbewerb, der die Leistungsphasen 1-2 der HOAI umfasst, auszuloben.</p> <p>Konkret beplant werden sollen die folgenden Teilbereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ C3- Umgestaltung Rathausmarkt und Reaktivierung der Marktfunktion ▪ C4 - Umgestaltung „Platz an der Dröppelminna“ ▪ C5- Aufwertung Platz Wallstraße/Kohlenkamp/Löhberg ▪ C6 - Umgestaltung Entree Forum/Kaiserplatz ▪ C7 - Aufwertung Leineweberstraße als Einkaufstraße ▪ C9 - Anbindung Kirchenhügel <p>Die Zielsetzung des Masterplans ist es, zunächst ein übergreifendes Freiraumkonzept zu erstellen, das alle für die Entwicklung der Innenstadt relevanten Belange berücksichtigt. Ein wesentlicher Bestandteil der Planung wird ein intensives Beteiligungsverfahren sein, denn nur unter Berücksichtigung der Wünsche der Bürgerschaft und der Händler, sowie der Gastronomie und weiterer Akteursgruppen wird es gelingen, den öffentlichen Raum der Innenstadt für alle Nutzer gleichermaßen zu optimieren.</p> <p>Berücksichtigt werden sollten bei der Planung die in vorangegangenen Beteiligungs- und Planungsverfahren erarbeiteten Ideen und Konzepte. Ebenso sind die Schnittstellen zu den Flächen des öffentlichen Raums, die aktuell nicht im Fokus stehen, mit besonderer Aufmerksamkeit zu definieren.</p>		
Projektlaufzeit	2014		
Projektträger	Mülheim an der Ruhr		
Projektbeteiligte	u. a. MST, Bürgerschaft, Einzelhandel und Gastronomie, weitere Akteursgruppen		
Kosten	<p>Masterplan „Öffentlicher Raum Innenstadt“ inkl. Wettbewerbsauslobung und -durchführung durch externes Planungsbüro 65.000 Euro</p> <p>Die Kosten für die Umsetzung der Teilmaßnahmen sind in den jeweiligen Projektbögen genannt, ebenso die Kosten für die Beteiligung.</p>		
Förderung	Städtebauförderung		



4.2 C2 - Quartier Untere Schloßstraße

Projekt, Nr.	Quartier Untere Schloßstraße		C2
Priorität	I		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umstrukturierung/Abbruch der Immobilie und kleinteiligere Bebauung ▪ Quartiersentwicklung, Vernetzung der Schloßstraße mit der Ruhrpromenade 		
Projektbeschreibung	<p>Die ehemalige Kaufhofimmobilie liegt in zentraler Innenstadtlage und bildete bis zur ihrer Schließung im Jahr 2010 den Gegenpol zum Forum. Der dauerhafte Leerstand der Immobilie führt zu einem vermehrten Leerstand sowie Mindernutzungen im näheren Umfeld der westlichen Fußgängerzone. Trotz der attraktiven Lage sowie der Nähe zur Ruhr und zur Schloßstraße konnten bis dato keine neuen Betreiber oder Investoren für die Immobilie gefunden werden. Im Rahmen von kulturellen Interventionen durch den Ringlokschuppen e.V. oder der Öffentlichkeitsarbeit von Ruhrbania konnte das Erdgeschoss für eine kurzweilige Zeit neu belegt werden. Durch eine Verhüllungsaktion des Parkhauses mit großformatigen Plakaten wurde temporär die negative städtebauliche Prägung kaschiert.</p> <p>Aufgrund der prominenten Lage sind zwingend neue Perspektiven für den Standort zu entwickeln, die über ein klassisches Nachnutzungskonzept im Bestand hinausgehen.</p> <p>Ziel ist es, das Einzelhandelslagensystem der Mülheimer Innenstadt zu überdenken, um die südliche Schloßstraße neu zu beleben und die 1B-Lagen wie die Leineweberstraße oder den Löhberg besser in das Einkaufsverhalten einzubinden und die Geschäftsbereiche zu vernetzen. Das Grundstück der ehemaligen Kaufhofimmobilie spielt als verbindender Raum zwischen der Schloßstraße und dem neuen Hafenbecken eine wichtige Funktion und ist daher als „Gelenkstück“ zu sehen. Aus städtebaulicher Sicht wird empfohlen, massiv in die vorhandene Baustruktur einzugreifen und die Voraussetzung für einen kleinteiligere Baustruktur mit tragfähigen Nutzungen zu schaffen.</p> <div data-bbox="422 1182 1332 1720" style="text-align: center;"> </div> <p><i>Testentwurf</i></p> <p>Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat im Jahr 2012 das Charrette-Verfahren „Untere Schloßstraße“ ins Leben gerufen. In einem intensiven Diskussionsprozess werden die Vorstellungen aller Innenstadtakteure für die Systemerneuerung der Innenstadt eingebunden. Der Prozess bestand aus den drei Phasen Problemanalyse und Planungsansatz im interdisziplinären Dialog (Mini-Charrette), öffentliche Planungswerkstatt (Kern-Chrette) und umsetzungsorientierte Aufbereitung (Abschluss-Charrette).</p>		

Gefördert wird das Verfahren im Rahmen des Forschungsfeldes „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des BBSR.
Im Ergebnis des Verfahrens war weniger die Immobilie selbst, vielmehr der städtebauliche Kontext thematisiert worden. Mit der Überschrift „Netzstadt“ wurden innerstädtische Bezüge zur Immobilie herausgearbeitet.



Abbildung zu Nutzungsoptionen aus dem Charretteverfahren

Projektlaufzeit	2012 - 2016	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr, Private Investoren	
Projektbeteiligte	NN	
Kosten	Rückbau Kaufhof	ca. 1.800.000 Euro
	Private Baumaßnahmen	noch offen
	Freiraumgestaltung öffentlicher Raum	noch offen
Förderprogramm	Noch offen, Prüfung Rückbau über Städtebauförderung	



4.3 C3 - Umgestaltung Rathausmarkt und Reaktivierung der Marktfunktion

Projekt, Nr.	Umgestaltung Rathausmarkt und Reaktivierung der Marktfunktion		C3
Priorität	I		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung des Marktplatzes als wichtigster öffentlichen Raum ▪ Reaktivierung der Marktfunktion ▪ Verbesserung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität zur Erhöhung des Wohnwerts des Quartiers am Löhberg 		
Projektbeschreibung	<p>Der Rathausmarkt wird im Osten von der Wohnbebauung der Straße Löhberg flankiert. In den Erdgeschossbereichen sind neben Gastronomiebetrieben auch Dienstleistungsunternehmen ansässig. Die Straße Löhberg ist bis zum nördlichen Schnittpunkt mit der Bahnstraße als Fußgängerzone ausgebaut. Die Gastronomiebetriebe bespielen den fließenden Übergang des westlichen Rathausmarktes und der Fußgängerzone durch Außengastronomie.</p> <p>Südlich wird der Rathausmarkt durch das historische Rathaus begrenzt. Die imposante Freitreppe unterstreicht den repräsentativen Charakter des historischen Gebäudes. Auf der Friedrich-Ebert-Straße, die den Marktplatz von Westen tangiert, verkehren die Straßenbahnlinien 104, 110 und 112. Die Haltestelle „Stadtmitte“ südlich des historischen Rathauses übernimmt eine wichtige Funktion für die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt.</p> <p>Der Rathausmarkt erfüllt zurzeit eine einseitige Funktion als Stellplatzfläche und Zufahrt zum unterirdischen Parkdeck. Zu- und Ausfahrten zur Tiefgarage befinden sich am westlichen und nordöstlichen Randbereich des Platzes. Die nordöstliche Ausfahrt wird durch ein Rankgerüst begrünt. Der oberirdische Parkplatz kann nur aus Süden kommend von der Friedrich-Ebert-Straße befahren werden, die Ausfahrt befindet sich am nördlichen Ende im Knotenpunktbereich Bahnstraße/Löhberg.</p> <p>Im Zuge der Entwicklung der Ruhrpromenade gewinnt der Rathausmarkt zunehmend an Bedeutung. Unmittelbar angrenzend entstehen auf dem Baufeld 2 an der Ruhrpromenade mehrere neue Wohn- und Bürogebäude, die den Straßenraum am Rathausmarkt neu fassen.</p> <p><i>Reaktivierung der Marktfunktion und Umgestaltung des Platzes</i></p> <p>Der Rathausmarkt gerät immer wieder in die öffentliche Diskussion. Insbesondere die Bewohner des Quartiers am Löhberg kritisieren den kontinuierlichen Bedeutungsverlust des zentralen innerstädtischen Platzes und des ehemaligen Mittelpunkts des gesellschaftlichen Lebens.</p> <p>Hinsichtlich einer Reaktivierung des mindergenutzten Rathausmarkts besteht aus gestalterischer und funktionaler Perspektive großer Handlungsbedarf. Ziel ist es, dem öffentlichen Raum eine neue Aufenthalts- und Gestaltungsqualität zu verleihen und zugleich eine Belebung des Platzes durch Reaktivierung der Marktfunktion herbeizuführen. Der Platz soll als Ort des Handels, des Austauschs und der Begegnung zu einem urbanen, multifunktional nutzbaren Raum entwickelt werden. Insbesondere für das Quartier am Löhberg wird mit der Aufwertung des Rathausmarkts eine Attraktivierung des Wohnumfelds gelingen.</p> <p>Durch eine Reaktivierung der Marktfunktion kann zugleich eine Belebung der Geschäftslagen bzw. höhere Frequentierung der Laufwegen Löhberg, Kohlenkamp und Friedrich-Ebert-Straße erreicht werden.</p> <p>Mit der Neugestaltung des Rathausmarkts wird ein innerstädtischer Anziehungspunkt im Norden entstehen, der als Scharnier die Straße Löhberg mit der Ruhrpromenade verknüpft.</p>		

	<p>Nutzungsideen Rathausmarkt</p>
Projektlaufzeit	2013-2014
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr
Projektbeteiligte	u. a. Anlieger, Einzelhändlerschaft
Kosten	Platzgestaltung 675.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung



4.4 C4 - Umgestaltung „Platz an der Dröppelminna“

Projekt, Nr.	Umgestaltung „Platz an der Dröppelminna“		C4
Priorität	I		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität ▪ Wohnumfeldverbesserung ▪ Vernetzung Marktplatz-Schloßstraße 		
Projektbeschreibung	<p>Die platzartige Aufweitung des Schnittpunkts der Straßen Löhberg und Löhstraße wird allgemein, aufgrund des Gesamtkunstwerks „Dröppelminna“, bestehend aus einer Brunnenanlage mit rahmenden Sitzmöglichkeiten, als „Platz an der Dröppelminna“ bezeichnet. Flankiert wird der Platz durch eine Gebäudesseite des Ostflügels des historischen Rathauses und die Bebauung der Löhstraße mit überwiegender Wohnnutzung. In den Erdgeschossbereichen befinden sich teilweise Läden oder Dienstleister, die sich zum Platz hin orientieren.</p> <p>Der Platzbereich geht fließend in die Fußgängerzone Löhberg und Löhstraße über. Aufgrund der in die Jahre gekommenen Ausstattungselemente und des Bodenbelags wirkt der Platz nicht mehr zeitgemäß und unattraktiv. Die Gestaltung des Platzes lädt nur bedingt zum Verweilen ein, da er ursprünglich als Baulücke verstanden wurde und die jetzige Situation als temporär einzuschätzen ist. Bespielt wird der Platz durch den Außengastronomiebereich des Restaurants Rathauskeller im Historischen Rathaus. Die Schauseiten der Ladenlokale und Dienstleistungsunternehmen in den Erdgeschosslagen tragen nicht zu einer Belebung und Bespielung des Platzes bei.</p> <p>Der Platz wirkt aufgrund der fehlenden Frequentierung verlassen. Dies liegt auch an den vermehrten Leerständen und Nutzungsaufgaben in den Erdgeschosszonen, die keine Frequentierung erzeugen. Die ansässige Gastronomie im Rathauskeller kann dieses Defizit nicht ausgleichen.</p> <p>Das Gesamtkunstwerk „Dröppelminna“ ist für die Löhstraße und den Löhberg das identitätsstiftende Element. Zur Stärkung des Wohnumfelds und der Vernetzung der Wegeverbindung zwischen der Schloßstraße und dem Rathausmarkt sollte der Platz neu gestaltet werden. Das zentrale und prägnante Brunnenelement und die Sitzmöglichkeiten sollen zur Wahrung der Quartiersidentität erhalten bleiben. Zur Steigerung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität bieten die rahmenden Pflanzungen sowie der Wegebelag konkrete Gestaltungs- und Handlungsansätze. Es wird dringend empfohlen, das Gestaltungskonzept für die Umgestaltung des Platzes in enger Abstimmung mit der Bewohnerschaft zu entwickeln.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass mit dem neuen Magneten Rathausmarkt einschließlich der Baufelder 3 und 4 sich für diesen Platz eine stärkere Frequentierung ergeben werden.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><i>Beispiel-Illustration</i></p>		
Projektlaufzeit	2014		



Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr
Projektbeteiligte	u. a. Anwohnerschaft, Einzelhändlerschaft und Gastronomie, Kultur, Künstler
Kosten	Platzgestaltung 225.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung



4.5 C5 - Aufwertung „Platz Wallstraße/Kohlenkamp/Löhberg“

Projekt, Nr.	Aufwertung „Platz Wallstraße/Kohlenkamp/Löhberg“	C5
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität ▪ Wohnumfeldverbesserung ▪ Stärkung der fußläufigen Vernetzung Marktplatz-Schloßstraße 	
Projektbeschreibung	<p>Über den namenlosen Platz im Schnittpunkt der Straßen Wallstraße, Kohlenkamp und Löhberg werden die Nord-Süd-Verbindung zum Rathausmarkt und die Ost-West-Verbindung vom Hafenbecken zum Synagogenplatz hergestellt. Die Platzgestaltung orientiert sich an der Straßenführung und ist entsprechend trapezförmig. Ausstattungselemente sind mehrere Sitzmöglichkeiten und Abfalleimer, sowie eine Litfasssäule am westlichen Ende des Platzes. Der mit einer wassergebundenen Wegefläche gestaltete kleinräumige Platz wird durch mehrere hochstämmige Bäume gerahmt. Die minimalistische und funktionale Gestaltung des Platzes lädt nur bedingt zum Verweilen ein.</p> <p>Der Platz soll im Rahmen einer Wohnumfeldverbesserung mit der Zielsetzung einer Vernetzung innerstädtischer Lagen aufgewertet werden. Mit Hilfe einer freiraumplanerischen Überarbeitung des Gestaltungskonzepts kann eine gesteigerte Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des Platzes erreicht werden. Des Weiteren soll geprüft werden, ob angrenzende Fußgängerbereiche in die Gestaltung mit einbezogen werden bzw. sich die Platzgestaltung auf einen erweiterten Bereich des heutigen Platzes bezieht und damit eine großflächigere Platzfläche entstehen kann. Um eine höchstmögliche Identifikation und Aneignung mit dem Raum zu erreichen, sollen im Planungsprozess die Wünsche der Anrainer eingeholt werden.</p>	
Projektlaufzeit	2014	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	u. a. Anwohnerschaft, Einzelhändlerschaft und Gastronomie	
Kosten	Platzgestaltung 95.000 Euro	
Förderprogramm	Städtebauförderung	





4.6 C6 - Umgestaltung südliches Entree Forum/Kaiserplatz

Projekt, Nr.	Umgestaltung südliches Entree Forum/ Kaiserplatz	C6
Priorität	II	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Vernetzung der Leineweberstraße mit dem Forum ▪ Belebung der Leineweberstraße 	
Projektbeschreibung	<p>Der Kaiserplatz bildet einen wichtigen Schnittpunkt zwischen der Leineweberstraße, dem Forum, der Kaiserstraße und dem Dickswall. Der eigentliche „Platzbereich“ umfasst den südlichen Eingangsbereich des Forums, der noch über die ursprüngliche Gestaltungsweise und Materialität der 70er-/80er-Jahre, wie sie auch am nördlichen Eingangsbereich des Forums am Kurt-Schumacher-Platz vorzufinden ist, verfügt. Im südlichen Bereich des Forums zeichnete sich in den letzten Jahren eine massive Konzentration von minderwertigen Nutzungen ab, die sich negativ auf das Image des südlichen Forumzugangs auswirkt. Infolge des hohen Verkehrsaufkommens an dem Knotenpunkt und der fehlenden Attraktivität, einschließlich der derzeitigen Nutzungen, wird der Eingangsbereich nur mäßig frequentiert.</p> <p>Über den Kaiserplatz wird eine wichtige Wegeverbindung von der Leineweberstraße zum Kurt-Schumacher-Platz/Forum hergestellt. Die Verbindung der Geschäftslagen Schloßstraße und Leineweberstraße über den südlichen Forumseingang oder den Fußweg entlang der Eppinghofer Straße ist stadtgestalterisch nur unzureichend inszeniert, sodass keine Vernetzung stattfindet. Der Knotenpunkt Dickswall/Kaiserstraße/ Leineweberstraße/Eppinghofer Straße ist zugleich von Süden her das „Tor“ zum zentralen Innenstadtbereich. Der Eingangsbereich wird durch die Verkehrsfunktion dominiert. Im Bereich des Knotenpunkts verlaufen mehrere Bus- und Straßenbahnlinien. Die Haltestelle Kaiserstraße der Straßenbahnlinien befindet sich im Schnittpunkt der Straßen Dickswall und Kaiserstraße südlich des Forums. Für Ortsfremde ist die Verkehrsführung am Knotenpunkt schwer nachvollziehbar, da die Kaiserstraße und Leineweberstraße nur im Einrichtungsverkehr zu befahren sind und damit von Osten kommend der Eindruck erweckt wird, dass die Schlossbrücke nicht befahren werden kann.</p> <p>In einem ersten Schritt soll ein städtebaulicher Entwurf für den Knotenpunkt erarbeitet werden, der auch eine Überprüfung der Verkehrsabläufe und der Endhaltestelle beinhaltet.</p> <p>Eine Öffnung der Leineweberstraße für den Zwei-Richtungsverkehr im Kontext eines durchgängigen Alleenrings führt zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf der Leineweberstraße sowie an dem Knotenpunkt Dickswall/Kaiserstraße/ Leineweberstraße/Eppinghofer Straße. Hierdurch entsteht ein Zielkonflikt mit der projektierten verbesserten Vernetzung der Geschäftsbereiche der Leineweberstraße mit dem südlichen Entree des Forums sowie der Altstadt mit der Schloßstraße.</p> <p>Daher empfiehlt es sich, bei der Erarbeitung eines städtebaulichen Entwurfs bzw. der Überprüfung der Verkehrsabläufe ein Freiraumplanungsbüro in die Planung mit einzubinden, das die Schnittstellen zur Leineweberstraße und zur Schloßstraße thematisiert, um den Rundlauf des Hauptgeschäftsbereichs funktional und gestalterisch für Fußgänger zu gewährleisten.</p>	
Projektlaufzeit	2015	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	u.a. Anlieger, Verkehrsbetriebe	



Kosten	<p>Verkehrs- und Gestaltungsplanung Knotenpunkt (Leistungsphase 1-4 nach HOAI) 35.000 Euro</p> <p>Gestaltung Platz/Gehwege 770.000 Euro</p> <p>Die Kosten für die Gestaltung des Platzes und der Gehwege resultieren aus einer überschlägigen Flächenermittlung der heutigen Fußgängerbereiche. Eine Anpassung der zu gestaltenden Flächen aufgrund des Verkehrskonzepts ist notwendig. Für die Änderung der Verkehrsflächen für den MIV können zurzeit noch keine Kosten benannt werden.</p>
Förderprogramm	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauförderung für Platz- und Gehweggestaltung ▪ Prüfung Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau für Verkehrskonzept und Änderung Verkehrsknotenpunkt



4.7 C7 - Aufwertung Leineweberstraße als Einkaufsstraße

Projekt, Nr.	Aufwertung Leineweberstraße als Einkaufsstraße	C7
Priorität	II	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der Straßenraumgestalt ▪ Abbau von Leerständen und Akquise neuer Einzelhandelsbetriebe und -nutzungen ▪ Funktionale und gestalterische Verbesserung der Übergänge von der Schlossstraße zum Kirchenhügel 	
Projektbeschreibung	<p>Aufwertung durch Handel geprägten Leineweberstraße</p> <p>Die Leineweberstraße ist als Parallelstraße zur Schloßstraße Teil der Fußgängerzone. Prägend für die Leineweberstraße ist der alleenartige alte Baumbestand aus Platanen. Der ausgeprägte Baumbestand erweckt trotz aller damit verbundenen Probleme eine attraktive Atmosphäre, die das Flanieren an der Leineweberstraße zu einem besonderen Erlebnis macht. Die Platanenallee ist die Fortführung des Alleenrings, dessen Verwirklichung bedeutend für die Erreichbarkeit, die Orientierung und die Wohn- und Lebensqualität der Innenstadt Mülheims an der Ruhr ist.</p> <p>Die Fußgängerbereiche beidseits der Leineweberstraße sind als Fußgängerzone ausgewiesen. In deren nördlichen Bereich werden die Verkehrsflächen für den Fußgänger und den Radfahrer von der Platanenallee räumlich separiert.</p> <p>Das Erscheinungsbild der Leineweberstraße leidet unter einer in die Jahre gekommenen Gestaltungsqualität der Fußgängerbereiche. Der veraltete Pflasterbelag erweckt zunehmend den Eindruck eines „Flickenteppichs“. Die nördliche Fußgängerzone bietet sich aufgrund des breiten Fußwegs für Nutzungen wie Auslagen und Außengastronomie an.</p> <p>Für die Leineweberstraße ist ein gestalterisches Gesamtkonzept erforderlich, wie mit dem Baumbestand und der Nutzbarkeit der Fußgängerbereiche umzugehen ist. Generell könnte mit einer alternativen Bepflanzung mit kleineren Stadtbäumen bessere Voraussetzungen für den Einzelhandel und die Wohnbereiche geschaffen und die Verschattungsproblematik gelöst werden. Die Vor- und Nachteile im Umgang mit den Bäumen sollten jedoch mit Sorgfalt gegeneinander abgewogen werden.</p> <p>Altstadtvernetzung</p> <p>Die nordsüdlich verlaufenden Achsen Kohlenkamp und Löhberg enden an der Leineweberstraße. An diesen Schnittstellen ergeben sich zentrale Sichtachsen zum Kirchenhügel der Altstadt bzw. der Petrikerkirche. Diese werden durch den Platanenbestand, der ein fast durchgängiges Kronendach entlang der Leineweberstraße bildet, unterbrochen.</p> <p>Im Knotenpunktbereich Viktoriastraße, Löhberg, Leineweberstraße und Bachstraße steht eine Platane im Mittelpunkt dieser Sichtbeziehung, sodass die Petrikerkirche nur ansatzweise erkennbar ist.</p> <p>Die Leineweberstraße wurde im Rahmen von SimplyCity Mülheim verkehrsplanerisch neu geordnet. Eine wichtige Maßnahme ist der Abbau der mittleren Fußgängerlichtsignalanlage zwischen dem Kohlenkamp und der Altstadt. Durch die Neuordnung der Leineweberstraße als beruhigter Geschäftsbereich konnte der Übergang zur Altstadt durch eine Fußgängerquerung für Fußgänger neu gestaltet werden.</p>	
Projektlaufzeit	2012-2015	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	u. a. Anlieger, Verkehrsbetriebe	



Kosten	Umgestaltung nördlicher Straßenraum (Stadt)	570.000 Euro
	Umgestaltung südlicher Straßenraum (Stadt)	330.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung	

4.8 C8 - Umnutzung Bahnbögen

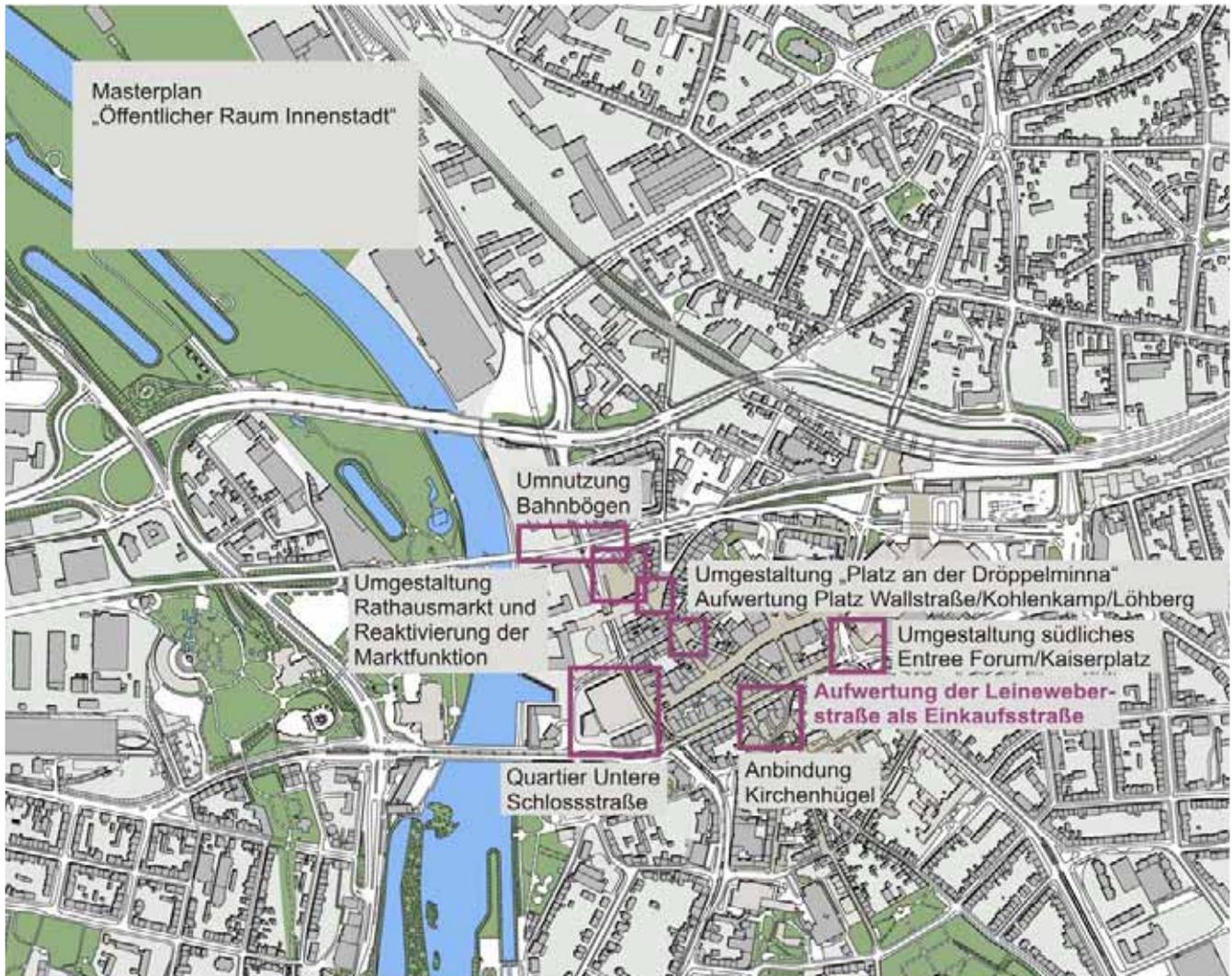
Projekt, Nr.	Umnutzung Bahnbögen	C8
Priorität	II	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vernetzung der Innenstadtlagen ▪ Bespielung und Verbindung des Rathausmarkts mit der Ruhr 	
Projektbeschreibung	<p>Die stillgelegte Bahntrasse der Rheinischen Bahn wird zukünftig vom Regionalverband Ruhr (RVR) als überregionaler Radwanderweg ausgebaut. Im Bereich der Bahnstraße besteht das Fundament der Trasse aus mehreren Bahnbögen. Derzeit werden diese als Stellplatzfläche von den angrenzenden Anliegern genutzt. Die Bahntrasse bildet aufgrund ihrer räumlichen Barrierewirkung die nördliche Grenze des zentralen Innenstadtbereichs und gibt dem Rathausmarkt zugleich einen räumlichen Rahmen. Als Ost-West-Achse teilt die Trasse die geplante Ruhrpromenade in einen nördlichen und südlichen Abschnitt.</p> <p>Zur Belebung der Bahnstraße und des Rathausmarkts ist vorgesehen, die Bahnbögen in kleinteilige Nutzungseinheiten auszubauen. Bereits in der Vergangenheit wurden die Bahnbögen von den Markthändlern als Überdachung für ihre Stände und Waren genutzt. Die kleinräumigen Einheiten eignen sich u. a. als Marktstände, Ateliers, Kunsträume oder für Boutiquen und die Kreativwirtschaft. Eine Ergänzung durch ein gastronomisches Angebot mit Restaurants und Cafés kann zu einer Bespielung und Belebung des Quartiers zwischen Rathausmarkt und Ruhrpromenade beitragen. Zugleich wird mit der Umnutzung der Bahnbögen ein neuer nördlicher Anziehungspunkt am Randbereich der Kernstadt geschaffen. Die Auflagen in Richtung Rathausmarkt werden gestärkt.</p> <p>Vorgesehen ist es, einen Investorenwettbewerb auszuloben, bei welchem Nutzungsperspektiven für die Bahnbögen unter den Gesichtspunkten Stadtgestaltung, funktionale Aufwertung und Wirtschaftlichkeit konkretisiert werden. Die bauliche Umsetzung soll von privater Seite erfolgen.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p><i>Beispielhafte Gestaltung</i></p>	
Projektlaufzeit	2015	
Projektträger	Privater Investor, RVR	
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Kosten	Wettbewerb: 30.000 Euro Die Umbaukosten können zurzeit nicht beziffert werden.	
Förderprogramm	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wettbewerb: Städtebauförderung ▪ Umsetzung: Prüfung RWP-Förderung oder alternativer Förderzugänge 	





4.9 C9 - Anbindung Kirchenhügel

Projekt, Nr.	Anbindung Kirchenhügel	C9
Priorität	III	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Funktionale und gestalterische Verbesserung der Übergänge zum Kirchenhügel ▪ Stärkung des Standorts Altstadt ▪ Unterstützung der Gastronomie bei der Nutzung der Freiflächen für Außengastronomie 	
Projektbeschreibung	<p>Ausgehend von der Leineweberstraße besteht die Möglichkeit über die Bachstraße und den Kohlenkamp sowie über zwei Treppenanlagen direkt auf den Kirchenhügel zu gelangen. Unterhalb des Kirchhügels befinden sich drei kleine Plätze, die heute aufgrund der Stellplatznutzung und/oder einer fehlenden Gestaltung nur eine geringe Aufenthaltsqualität haben. Die Außenbereiche der ansässigen Gastronomie sollten besser mit den Freiflächen korrespondieren. Insgesamt könnte durch punktuelle Aufwertungsmaßnahmen das Altstadtflair gesteigert werden und die Anbindung zur Kirche deutlich attraktiviert werden.</p>	
Projektlaufzeit	2016	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	u. a. ortsansässige Gastronomie, Anwohnerschaft, Kirchengemeinde	
Kosten	Freiraumgestaltung	330.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung	

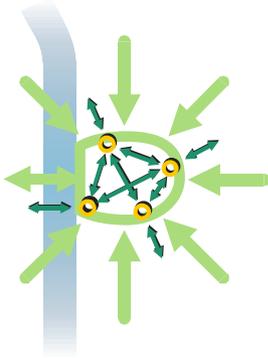


Maßnahmen Handlungsfeld C

5

HANDLUNGSFELD D

5 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 - Nördliche Innenstadt“ würde nicht nur die Verkehrsführung vereinfacht und die Erreichbarkeit der Innenstadt optimiert, sondern auch die Orientierung des Autofahrers im Stadtraum 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 Innenstadtumgehung münden, vereinheitlicht.

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



5.1 D1 - Optimierung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt

Projekt, Nr.	Optimierung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt		D1
Priorität	II		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung des Wirtschaftsstandorts Innenstadt ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt ▪ Optimierung der Auslastung der Parkangebote 		
Projektbeschreibung	<p>Im Umfeld des Hauptgeschäftsbereichs besteht augenscheinlich ein quantitativ gutes Angebot an Parkmöglichkeiten. Während jedoch die bewirtschafteten Parkplätze im öffentlichen Raum hoch frequentiert sind, ist der Auslastungsgrad der Parkhäuser und insbesondere der Tiefgarage unter der Schloßstraße deutlich geringer.</p> <p>Aufgrund der im Dezember 2012 gefassten politischen Beschlüsse zur Parkraumreglementierung und der auch durch das Innenstadtkonzept angestrebten Veränderungen sollten folgende grundlegende konzeptionelle Überlegungen ggf. mit Unterstützung eines externen Gutachters angestellt werden:</p> <p>Grundlegende konzeptionelle Überlegungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit und Orientierung in der Innenstadt ▪ Überprüfung, ob es einen weiteren Bedarf an Parkplätzen in der Innenstadt gibt ▪ Prüfung des Bedarfs an P+R-Anlagen im Bahnhofsumfeld ▪ Prüfung Bedarf und Möglichkeiten für Anwohnerparken ▪ Zusammenstellung von Anforderungen für seniorengeeignete Parkplätze 		
Projektlaufzeit	2014		
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr		
Projektbeteiligte	Einzelhandel und Gastronomie, Eigentümer privater Parkplätze und Tief-/Hochgaragen		
Kosten	Konzeptentwicklung	30.000 Euro	
	Umsetzung	NN	
Förderung	NN		





5.2 D2 - Neue Verkehrsführung Tourainer Ring

Projekt, Nr.	Neue Verkehrsführung Tourainer Ring	D2
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Orientierung und Erreichbarkeit der Innenstadt ▪ Rückbau von städtebaulichen Barrieren ▪ Wiederherstellung einer stadtverträglichen Erschließungsstruktur 	
Projektbeschreibung	<p>Der Tourainer Ring wurde als nördliche Stadtkerntangente im Zuge der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Neuordnung der Innenstadt in den 1970er Jahren gebaut. Zusammen mit dem Dickswall, der Leineweberstraße, der Schloßbrücke, der Bergstraße und der Konrad-Adenauer-Brücke ermöglicht der Tourainer Ring die Umgehung der Innenstadt. Im westlichen Bereich noch als plangleicher Umgehungsring ausgebaut, wird die Straße nördlich der Bahntrasse als Hochstraße weitergeführt. Die Verkehrsführung stellt insbesondere für Ortsfremde, die den Tourainer Ring in Richtung Norden verlassen möchten ein Hindernis dar. Die komplizierte Verkehrsführung nördlich der Bahntrasse erschwert nicht nur die Orientierung und die Erreichbarkeit, sondern ist für die Vernetzung der Innenstadt mit Eppinghofen eine fast unüberwindbare Barriere, die zu einer starken Isolation der nördlichen Stadtquartiere führt.</p> <p>Für diesen Teilbereich sieht die aktuell geplante neue Verkehrsführung den Rückbau der 3-spurigen Hochstraße Tourainer Ring und der 3-spurigen Parallelstraße und den Ersatz der Trassen durch einen vierspurigen Alleenring vor. Die Kreuzung Parallelstraße/Eppinghofer Straße wird zu einem niveaugleichen Knotenpunkt Eppinghofer Straße/Alleenring ausgebaut. Unter Realisierung aller Verkehrsbeziehungen wird auch der Knotenpunkt Klöttchen Tourainer Ring plangleich hergestellt. Die Straße Klöttchen soll zur Entlastung der Eppinghofer Straße für den Zweirichtungsverkehr geöffnet werden.</p> <p>Für den Fuß- und Radverkehr sind durchgängige und barrierefreie Gehwege sowie Radverkehrsanlagen entlang des Alleenrings geplant. Die Fußgängerbrücke zwischen der Löhstraße und der Charlottenstraße wird durch einen lichtsignalisierten Fußgängerweg ersetzt.</p> <p>Ein weiterer Teilbereich der neuen Verkehrsführung umfasst den östlichen Abschnitt des Tourainer Rings zwischen der Konrad-Adenauer-Brücke und der Bahnunterführung im Bereich Kohlenstraße. Der Knotenpunkt an der Konrad-Adenauer-Brücke, der zum Teil in seiner geplanten Verkehrsführung unvollständig blieb, wurde in einem ersten Bauabschnitt zu einer plangleichen Kreuzung der Friedrich-Ebert-Straße und des Tourainer Rings zurückgebaut. Die Trassen des Tourainer Rings und der Rheinischen Straße östlich des Knotenpunktes wurden im Rahmen des Bauloses 2 zu einer Trasse, dem Alleenring Tourainer Ring, umgebaut.</p>	
Projektlaufzeit	2013 - 2016	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	u. a. Straßen NRW	
Kosten	Abbruch Hochstraße und Fußgängerbrücke: 870.000 Euro Straßenbaumaßnahmen 7.467.000 Euro KAG-Beiträge 133.000 Euro Kosten, Förderquote und Annahme KAG-Beitrag 65% gem. Beschlussvorlage V12/0774-01	
Förderprogramm	noch offen	





5.3 D3 - Umgestaltung Nördlicher Bahnhofsvorplatz

Projekt, Nr.	Umgestaltung Nördlicher Bahnhofsvorplatz		D3
Priorität	II		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung und Neugestaltung des nördlichen Bahnhofseingangs/-umfelds ▪ Stärkung des Sicherheitsempfindens 		
Projektbeschreibung	<p>Der Mülheimer Hauptbahnhof liegt rund 400 m von der Schloßstraße entfernt. Er besteht aus drei Zugangsbereichen: dem nördlichen Bahnhofsgausgang, dem Haupteingang mit vorgelagertem Dieter-aus-dem-Siepen-Platz und dem Personentunnel zwischen dem Hauptbahnhof und dem Forum.</p> <p>Maßnahmen zur Attraktivierung des Bahnhofs wurden in jüngster Zeit vorgenommen. Neben der Sanierung des historischen Bahnhofsgebäudes wurde der Dieter-aus-dem-Siepen-Platz in seiner Funktion als Bahnhofsvorplatz umgestaltet.</p> <p>Der nördliche Bahnhofausgang und Vorplatz wird von der Hochstraße Tourainer Ring überdeckt. Die „Verschattung“ wirkt sich sehr nachteilig auf die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sowie Nutzungsmöglichkeiten des Vorplatzes aus. Dort sind verschiedene Nutzungen, wie Stellflächen für Fahrräder und ein Taxistand, untergebracht. Ein richtiger Platzbereich existiert jedoch nicht.</p> <p>Östlich angrenzend sowie westlich der Eppinghofer Straße, ebenfalls unterhalb der Hochstraße, befinden sich zahlreiche Stellplätze. Im Bereich der Parallelstraße befindet sich eine Bushaltestelle. Über den nördlichen Bahnhofszugang wird eine fußläufige Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Eppinghofen hergestellt. Der durch die Hochstraße verschattete und indifferente Übergangsraum wird insbesondere in den Abendstunden zu einem Angstrraum.</p> <p>Mit der ebenerdigen Führung des Tourainer Rings bzw. der Bündelung der Parallelstraße und des Tourainer Rings zu einer Trasse eröffnen sich für den nördlichen Zugang und das Bahnhofsumfeld neue Entwicklungsperspektiven. Die Änderung der Zugangssituation unter funktionalen und gestalterischen Aspekten ist ein wichtiger Baustein zur Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt.</p> <p>Um dem Haltepunkt seiner Bedeutung entsprechend ein angemessenes Umfeld und Entree zu verschaffen, ist eine gestalterische und funktionale Aufwertung des nördlichen Zugangs notwendig. Im Einzelnen sollen der Vorplatz an die verschiedenen Nutzungsansprüche angepasst und der Zugang zu einem signifikanten Entree umgebaut werden. Vorgesehen ist, das vorhandene Parkraumkonzept zu überarbeiten und in ein freiraumplanerisches Gestaltungskonzept („Nördlicher Bahnhofseingang“) Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Unterbringung von Fahrrädern, Informationssysteme und Hinweisschilder zu besseren Orientierung sowie Haltemöglichkeiten für Taxen einzubinden.</p>		
Projektlaufzeit	2015		
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr		
Projektbeteiligte	u. a. Deutsche Bahn AG		
Kosten	Freiraumgestaltung	225.000 Euro	
Förderprogramm	Städtebauförderung		





5.4 D4 - Verkehrliche Neuordnung Klötttschen

Projekt, Nr.	Verkehrliche Neuordnung Klötttschen	D4
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Funktionale, sicherheitstechnische und gestalterische Aufwertung eines hochfrequentierten Straßenzuges 	
Projektbeschreibung	<p>Über die L 450 besteht die Anbindung an die Anschlussstelle 17 Mülheim Dümpten der A 40. Die Eppinghofer Straße ist ein Teilabschnitt der L 450 und beginnt an der nördlichen Grenze des Stadtumbaugebiets im Bereich des ehemaligen Stadtarchivs. Am Knotenpunkt südlich der Straßenbahnunterführung treffen die Bruchstraße, die Kuhlenstraße und die Straße Klötttschen auf die Eppinghofer Straße. Südlich des Knotenpunkts besteht der Zugang zur unterirdischen Stadtbahnhaltestelle „Aktienstraße“. Die zur Eppinghofer Straße parallel verlaufende Straße Klötttschen ist verkehrstechnisch im Einrichtungsverkehr organisiert. Der Knotenpunkt Bruchstraße/Eppinghofer Straße/Klötttschen ist verkehrstechnisch problematisch. Verkehrssichernde Maßnahmen im Kontext häufig auftretender Unfälle wurden nur provisorisch eingerichtet. Die Belange der Fußgänger und Radfahrer werden im Straßenraum der Straße Klötttschen nicht hinreichend berücksichtigt. Die Fahrbahn wurde in der Vergangenheit mehrmals instandgesetzt.</p> <p>Geplant ist, die Straße Klötttschen für den Zweirichtungsverkehr zu öffnen, um die stark befahrene Eppinghofer Straße zu entlasten, eine bessere Orientierung zu erzielen und Umwege zu vermeiden. Im Zuge der verkehrlichen Neuordnung der Straße Klötttschen sollen die Knotenpunkte Klötttschen/Eppinghofer Straße/Bruchstraße und Klötttschen/Heißener Straße zu Kreisverkehren umgebaut werden. Vom Amt für Verkehrswesen und Tiefbau liegt eine Ausführungsplanung für den Bereich Klötttschen vor. Durch eine veränderte Verkehrsführung kann die Fußwege-Situation verbessert und zusätzliche Parkplätze für die Anlieger im Straßenraum geschaffen werden.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufhebung der zweistreifigen Einbahnstraße und Ausbau zu einer Zweirichtungsstraße ▪ Ersatz der LSA- geregelten Kreuzung Eppinghofer Straße/Klötttschen/Bruchstraße durch einen Kreisverkehr ▪ Ersatz der LSA- geregelten Kreuzung Klötttschen/Heißener Straße durch einen Kreisverkehr ▪ Beidseitige Baumallee mit Parkstreifen ▪ Durchgängige und barrierefreie Gehwege mit Schutzstreifen für den Radverkehr 	
Projektlaufzeit	2013 - 2016	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	u. a. Anwohnerschaft, ortsansässiger Einzelhandel und Gastronomie	
Kosten	<p>Siehe Kosten des Projektes D2 „Neue Verkehrsführung Tourainer Ring“.</p> <p>Die Kosten für den Tourainer Ring und die Straße Klötttschen sind dort zusammengefasst. Aus verkehrstechnischen Gründen können die Maßnahmen nicht isoliert betrachtet werden, daher werden für die Gesamtmaßnahme Gesamtkosten veranschlagt.</p>	
Förderprogramm	Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau	





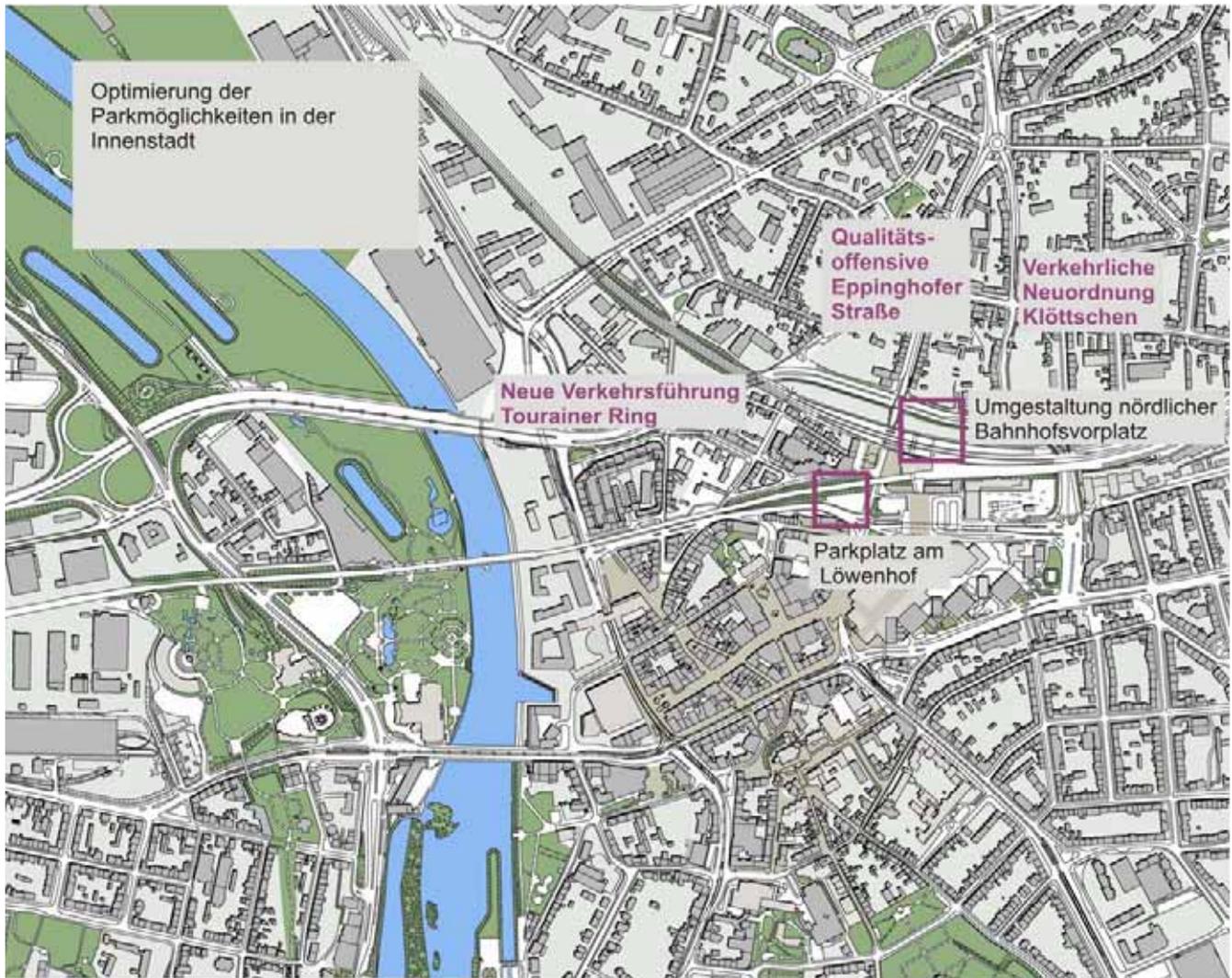
5.5 D5 - Qualitätsoffensive Eppinghofer Straße

Projekt, Nr.	Qualitätsoffensive Eppinghofer Straße		D5
Priorität	II		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Stadteingangssituation ▪ Gliederung und Aufwertung der Fußgängerbereiche 		
Projektbeschreibung	<p>Die Eppinghofer Straße ist die Hauptverbindung zwischen dem Stadtteil Eppinghofen und dem Stadtzentrum. In Richtung Innenstadt wird die Eppinghofer Straße im Zuge der neuen Verkehrsführung Alleering einen wichtigen Schnittpunkt mit dem Tourainer Ring bilden. Der Straßenraum der Eppinghofer Straße ist durch die straßenbegleitende Bebauung durchgehend geschlossen. Von Norden kommend werden über die Eppinghofer Straße Sichtbezüge zur Petrikirche hergestellt.</p> <p>Als Einfallstraße und Stadteingang erfüllt die Eppinghofer Straße eine wichtige Funktion in der Erreichbarkeit und Wahrnehmung der Innenstadt. Die Funktion der Straße und ihre Attraktivität als Wohnstandort stehen jedoch gestalterisch in keinem Verhältnis.</p> <p>Die starke örtliche Frequentierung hemmt maßgeblich die Wohnqualität. Durch die geplante Öffnung der Straße Klöttchen kann die Eppinghofer Straße entlastet werden. Aber auch die Qualität des öffentlichen Raums sowie eine ungenügende Stellplatzsituation wirken sich nachteilig auf die Wohnsituation aus. Im Fokus einer Qualitätsoffensive Eppinghofer Straße steht jedoch die Baufälligkeit der Gebäude.</p> <p>Übergeordnete Maßnahmen für die Eppinghoferstraße sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung des öffentlichen Raums ▪ Schaffung von Investitionsanreizen der Eigentümer zur Sanierung der Gebäude (siehe Projekt Hof- und Fassadenprogramm S. 60) <p>Die Aufwertung des öffentlichen Raums ist nicht flächendeckend vorgesehen, vielmehr soll nach einem Beteiligungsprozess der Straßenanrainer ein Maßnahmenkatalog entwickelt werden, der sukzessive umgesetzt werden kann. Vorrangig geht es um die Gliederung der Parkplätze mit Bäumen, die punktuelle Aufweitung des Bürgersteigs für Aussen Gastronomie (bis zum Radweg), kleine Sitzbereiche, Fahrradabstellanlagen oder weitere Nutzungen und die Überprüfung und Ergänzung des Stadtmobiliars.</p>		
Projektlaufzeit	2015		
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr		
Projektbeteiligte	u. a. Anwohnerschaft, ortsansässige Gewerbetreibende, Einzelhandel und Gastronomie		
Kosten	<p>Die Kosten beinhalten eine überschlägliche Pauschale für die Aufwertung der Bürgersteige, Parkplätze und Querungen. Je nach Anzahl und Umfang der Teilmaßnahmen können sich die Kosten ändern.</p> <p>Kostenpauschale Aufwertung Fußgängerbereich 150.000 Euro</p>		
Förderprogramm	Städtebauförderung		



5.6 D6 - Parkplatz Am Löwenhof

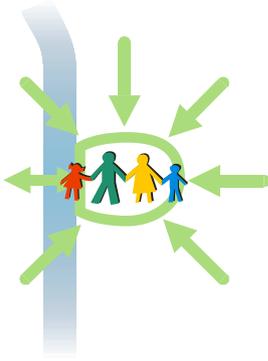
Projekt, Nr.	Parkplatz Am Löwenhof		D6
Priorität	II		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilisierung innerstädtischer Flächen ▪ Aufwertung und Neugestaltung der Parkplatzfläche 		
Projektbeschreibung	<p>Das Eckgrundstück Am Löwenhof/Eppinghofer Straße liegt in einer strategisch wichtigen Lage zwischen dem Bahnhof und dem Forum. Ein Großteil des Grundstücks befindet sich in einem versiegelten Zustand und wird aufgrund dessen von den Kunden und Angestellten der angrenzenden Sparda-Bank und den Bewohnern der südlichen Wohnquartiere als Stellplatzfläche genutzt. Den rückwärtigen Bereich der innerstädtischen Brachfläche bildet der Böschungsfuß der Bahntrasse.</p> <p>Die unterirdisch verlaufenden Trassen der Stadtbahn schließen grundsätzlich eine hochbauliche Nutzung des Grundstücks aus. In Anbetracht der zentralen Lage und innerstädtischen Relevanz der Fläche ist die ungeordnete Zwischennutzung langfristig nicht tragbar. Geplant ist, hier ein dauerhaftes Parkraumangebot einzurichten. Das Grundstück Am Löwenhof soll zu einem Parkplatz mit entsprechender Parzellierung und rahmender Begrünung entwickelt werden. Denkbar ist, an dieser Stelle eine P+R-Anlage zu errichten.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Übersicht Parkplatz Am Löwenhof</p> </div>		
Projektlaufzeit	2017		
Projektträger	Privater Eigentümer und Vorhabenträger		
Projektbeteiligte	u. a. Deutsche Bahn AG, Verkehrsbetriebe, Anwohnerschaft		
Kosten	Befestigung und Begrünung Parkplatz	130.000 Euro	
Förderprogramm	Prüfung ÖPNV-Förderung P+R-Anlage		



Maßnahmen Handlungsfeld D

6

HANDLUNGSFELD E



6 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.

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.

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.

Im Zuge der Ansiedlung der Hochschule Ruhr West wird weiterhin das studentische Wohnen ein stärkeres Segment der Wohnungsnachfrage 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.



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





6.1 E1 - Hof- und Fassadenprogramm

Projekt, Nr.	Hof- und Fassadenprogramm	E1
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung des Stadtbilds, Gestalterische Aufwertung der Innenstadt ▪ Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse 	
Projektbeschreibung	<p>Um in der Innenstadt in den problematischen Wohnquartieren eine Imageverbesserung und einen Erneuerungsprozess der Wohnbestände und der Gestaltung der Geschäftshäuser anstoßen zu können, soll ein Hof- und Fassadenprogramm als Anreiz für Investitionen der Eigentümerschaft aufgelegt werden.</p> <p>Durch die finanzielle Unterstützung kann damit die notwendige Aufwertung der Wohn- und Geschäftsgebäude sowie eine Attraktivierung der halböffentlichen und privaten Freiräume in Gang gesetzt werden. Zusammen mit den geplanten Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum und an den Plätzen wird die Innenstadt als Mitte von Mülheim an der Ruhr erlebbar gemacht.</p> <p>Zur Umsetzung des Hof- und Fassadenprogramms ist es notwendig, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr eigene kommunale Richtlinien erstellt, die die Umsetzungsmodalitäten des Förderprogramms definieren. Festgelegt werden dabei die Förderhöhe für einzelne Maßnahmen, der Umsetzungszeitraum, die Verfahrensmodalitäten und die parzellenscharfe Festlegung der Fördergebiete.</p> <p>Die Förderung erfolgt über eine 50% Finanzierung bei einem maximalen Zuschuss von 30 Euro/qm umgestalteter Fassaden- oder Freiraumfläche. D. h., sofern ein Eigentümer z.B. seine Freiflächen für 50 Euro/qm aufwertet beträgt der Zuschuss 25 Euro. Sollten die Gesamtkosten 60 Euro/qm übersteigen, wäre die Förderung bei 30 Euro/qm gedeckelt.</p> <p>Über die genauen Fördermöglichkeiten im Rahmen des Hof- und Fassadenprogramms sowie weiterer Förderangebote des Landes NRW und des Bundes kann sich die Eigentümerschaft durch die baufachliche Beratung (siehe separater Projektbogen S. 65) sowie das Innenstadtmanagement (vgl. S.70) informieren.</p> <p>Die Stadtmitte weist unterschiedliche funktionale Bereiche auf, in denen sowohl die Baustruktur wie auch der bauliche Zustand der Gebäude stark differieren. Fördermöglichkeiten über das Hof- und Fassadenprogramm sollen vorrangig in den Quartieren angeboten werden, die eine starke Außenwirkung aufweisen, das Image des Stadtteils prägen und/oder hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur und dem Gebäudebestand als problematisch gelten. Diese Kriterien sind bei der Abgrenzung möglicher Geltungsbereiche zu berücksichtigen. Daher sollte dort ein Schwerpunkt der Fördergebietsausweisung liegen.</p> <p>Das Hof- und Fassadenprogramm ist als Ergänzung zu den zahlreichen weiteren Förderprogramme der Länder und des Bundes gedacht, wobei der Schwerpunkt auf der Aufwertung des Stadtbildes und der Stärkung des Images einzelner Quartiere und Straßenzüge liegt. Der Fokus ist stadtgestalterisch, sobald eine energetische Maßnahme eingebunden ist, greift ein anderes Förderprogramm z.B. der NRW-Bank oder der KfW-Förderung. Bei diesen Angeboten liegt der aktuelle Förderschwerpunkt auf der energetischen Sanierung sowie der Anpassung der Wohngebäude / Wohnungen an die Bedürfnisse spezieller Zielgruppen (Altersgerechtes Wohnen, barrierefreies Wohnen etc.).</p>	
Projektlaufzeit	2014 - 2018	
Projektträger	Private	
Projektbeteiligte	Mülheim an der Ruhr	



Kosten	Öffentlicher Anteil	1 Mio. EUR
	Privater Anteil	1 Mio. EUR
	Gesamtkosten	2 Mio. EUR
Fördermittel	Städtebauförderung	



6.2 E2 - Stadtbildpreis - Grün- und Fassadengestaltung

Projekt, Nr.	Stadtbildpreis - Grün- und Fassadengestaltung		E2
Priorität	II		
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Energetische Verbesserung der Fassaden ▪ Verschönerung des Stadtbildes ▪ Steigerung der Lebensqualität ▪ Optimierung des Mikroklimas, Erweiterung des Lebensraums für Insekten und Vögel ▪ Entsiegelung von Flächen 		
Projektbeschreibung	<p>Mittels Auslobung eines Wettbewerbs in dessen Rahmen die Gestaltung von Gebäuden und die Begrünung privater Flächen prämiert werden, können Bürger aktiviert und einbezogen werden. In die Bewertung können folgende Kategorien eingehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fassadengestaltung - Farbe, Materialität, Einbindung ins Umfeld, Berücksichtigung der architektonischen Formensprache des Gebäudes etc. ▪ Fassadenbegrünung ▪ Begrünung des privaten Wohnumfelds (Gärten, Höfe) ▪ Begrünung gewerblich genutzter Grundstücke ▪ Dachbegrünungen von Gebäuden <p>Zur Auslobung des Stadtbildpreises sollen Flyer und Plakate entwickelt und über die Presse die Anforderungen publik gemacht werden.</p> <p>Ein Gremium, z.B. bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Politik, der Akteursgruppen (Vereine, Initiativen) und weiterer Einrichtungen, kann als Jury fungieren, nachdem vorab die Ausschreibungsmodalitäten und die Anforderungen an die Teilnehmer erarbeitet werden.</p> <p>Der Wettbewerb soll für die gesamte Innenstadt ausgelobt werden. Kosten fallen für die Erstellung von Flyern und Plakaten sowie für die die Prämierung der Gewinner in Höhe von 10.000 Euro/Jahr an.</p>		
Projektlaufzeit	2014-2019		
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr		
Projektbeteiligte	Teilnehmer der Jury		
Kosten	Auslobung, Koordination und Preise Wettbewerb	50.000 Euro	
Förderung	Städtebauförderung		





6.3 E3 - Straßenraumgestalt Altstadt

Projekt, Nr.	Straßenraumgestalt Altstadt	E3
Priorität	II	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der touristischen Attraktivität und des Altstadtcharakters ▪ Aufwertung des Wohnumfelds/Stärkung der Wohnfunktion 	
Projektbeschreibung	<p>Aus den Gesprächen mit den Altstadtakeuren im Rahmen der „Planungswerkstatt Kirchhügel“ im Jahre 2007 wurde deutlich, wie essenziell wichtig die Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten des Straßenraumes für den Bereich Althofstraße und das gesellschaftliche Leben in der Altstadt ist.</p> <p>Die Althofstraße führt von der Stadteinfallsstraße Kaiserstraße direkt auf die Petrikerkirche zu und ermöglicht die Erschließung des Kirchenhügels sowie des Altstadtkerns. An der Althofstraße befinden sich neben der Petrikerkirche die Marienkirche sowie zahlreiche weitere kirchliche Einrichtungen. Im westlichen Bereich der Althofstraße liegen beidseitig Stellplätze in Senkrechtaufstellung, der schmalere östliche Straßenraum verfügt über straßenbegleitende Parkstreifen in Längsausrichtung. Insbesondere der westliche Teilbereich - die funktionale Mitte der Altstadt - wird von der Stellplatzfunktion dominiert.</p> <p>Angedacht wurden in der Planungswerkstatt neue Nutzungsmöglichkeiten der Althofstraße, die über die Funktion als Straße und Parkflächen hinausgehen. Im Vordergrund dieser Überlegung steht eine multifunktionale Ausrichtung der Althofstraße für Veranstaltungen, Gemeindefeste sowie Außengastronomie.</p> <p>Durch das Büro scheuven+wachten wurde im Jahre 2009 eine Rahmenkonzeption für den Altstadtbereich erarbeitet, die eine kleinteilige Bebauung der Altstadt und eine Aufwertung des Straßenraums der Althofstraße sowie der angrenzenden Straßenzüge vorsieht. Ziel ist die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums mit fließenden Übergängen zwischen den Funktionsbereichen des motorisierten, nicht-motorisierten und ruhenden Verkehrs gemäß dem Verkehrsmodell Shared Space sowie die Herstellung multifunktionaler Bereiche für temporäre Nutzungen. Dabei sind die zu verwendenden Materialien auf deren Funktion und Nutzung abzustimmen und die vorhandenen Gestaltungen und Stadtmöbel des Umfelds unter gestalterischen Aspekten aufzugreifen.</p> <p>Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr hat im Jahre 2011 beschlossen, in einem ersten Schritt den Straßenraum des Muhrenkamps im Abschnitt zwischen der Kaiserstraße und dem Hagdorn zu erneuern. In der Umsetzung des Shared-Space-Prinzips wird der Straßenraum einheitlich und dem Altstadtcharakter entsprechend mit einem dunkelgrauen Altstadtpflaster versehen. Der Anschluss an die Kaiserstraße erfolgt durch eine Asphaltdeckschicht.</p> <p>Mit der Erneuerung des Straßenraums am Muhrenkamp werden erste Impulse einer Aufwertung der Altstadt gesetzt. Im Jahre 2012 wurde vom Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr die bauliche Gestaltung der Althofstraße zwischen Kettwiger Straße und Kaiserstraße beschlossen. Geplant ist, das Shared-Space-Konzept in den Straßenzügen Hagdorn, Kettwiger Straße und Wertgasse in weiteren Bauabschnitten umzusetzen, um eine einheitliche Gestaltung des Straßenraums, der den Charakter der Altstadt untermalt, zu erzielen. Durch die Umsetzung des Verkehrskonzepts wird nicht nur der Straßenraum gestalterisch aufgewertet, sondern maßgeblich die Wohnumfeldsituation verbessert.</p>	

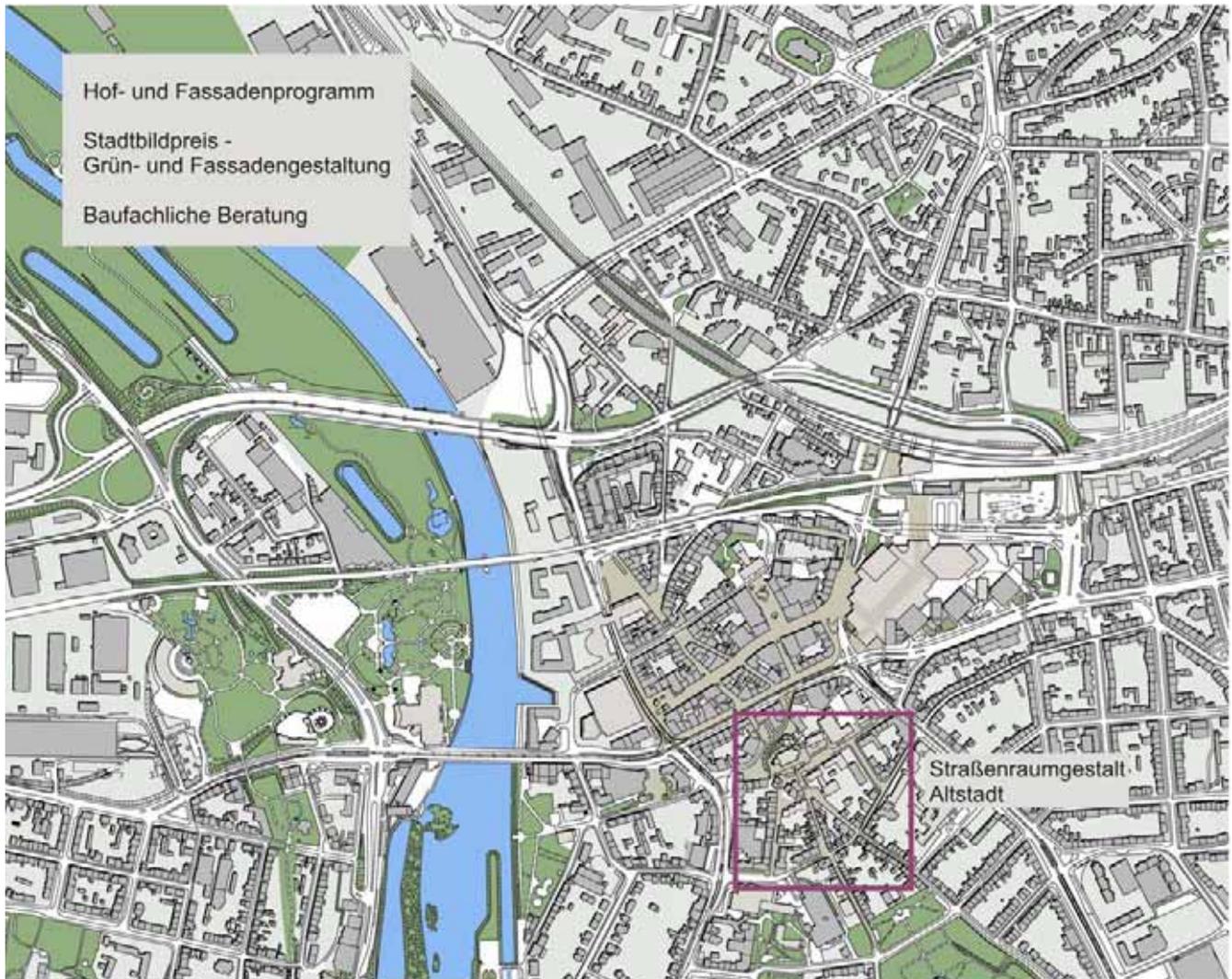


	 <p><i>Testentwurf</i></p>
Projektlaufzeit	2013-2017
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr
Projektbeteiligte	u. a. Anwohnerschaft, Kirchengemeinde, Handel und Gastronomie
Kosten	Kosten gem. Beschlussvorlage V12/0591-01: 773.000 Euro weitere Bauabschnitte: noch offen KAG-Beitrag: 250.000 Euro Kosten und Höhe KAG-Beitrag gem. Beschlussvorlage V12/0591-01
Förderprogramm	NN



6.4 E4 - Baufachliche Beratung

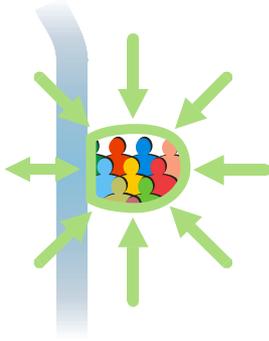
Projekt, Nr.	Baufachliche Beratung	E4
Priorität	II	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachlich kompetente Beratung der Eigentümer- und Bewohnerschaft um den Gebäudebestand zu attraktiveren und marktfähig zu halten ▪ Bereitstellung von Erstberatungsangeboten zu finanziellen, energetischen, gestalterischen und architektonischen Fragen 	
Projektbeschreibung	<p>Um gemeinsam mit der Eigentümerschaft in den einzelnen Quartieren eine Steigerung der Wohn- und Lebensqualität zu erreichen, ist eine intensive und moderierende Begleitung erforderlich. Sie soll motiviert werden, sowohl ihre Gebäude und das Wohnumfeld als auch ihre Wohnungen zu sanieren und aufzuwerten, um das Image des Quartiers und die Nutzung/Vermietbarkeit der Immobilien dauerhaft zu verbessern. Die Aufwertung der Innenstadt soll mit dieser aktivierenden Anschubberatung unterstützt werden, die allerdings traditionelle Architektenleistungen nicht ersetzt oder in Konkurrenz zu kostenpflichtigen Beratungsleistungen steht, wie sie durch die Verbraucherzentralen oder private Energieberatungsunternehmen angeboten werden. Vielmehr geht es hier um eine aktivierende Grundberatung zu Art und Umfang gewünschter Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen, zu Fördermöglichkeiten und Finanzierung und um eine Vermittlung zu weiteren Beratungs- und Planungsbüros.</p> <p>Das Angebots- und Aufgabenspektrum umfasst Informationen, Anregungen und Beratungen u. a. zu den immobilienwirtschaftlichen und baufachlichen Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung des energetischen, technischen, ökologischen und gestalterischen Zustands der Gebäude (Sanierung der Gebäudehülle, Modernisierung der Haustechnik, Gestaltung der Fassaden) ▪ Anpassung der Grundrisse an heutige Erfordernisse (Grundrisszuschnitt, Barrierefreiheit, Balkone etc.) für bestimmte Zielgruppen (z. B. altengerechtes Wohnen, familienfreundliches Wohnen) ▪ Aufwertung des Wohnumfelds durch ansprechende Eingangssituationen und Freiflächen mit Aufforderungscharakter (Mietergärten, Spielplätze, Treffpunkte etc.) ▪ Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten <p>Die Beratung der Eigentümerschaft soll zum einen in Arbeitskreisen oder bei Vorträgen erfolgen, um z. B. über Sanierungsbeispiele und Fördermöglichkeiten zu berichten oder die Sanierung des Wohnumfelds gemeinschaftlich zu koordinieren, zum anderen sind Einzelgespräche erforderlich.</p> <p>Zu klären ist im weiteren Projektverlauf, ob für die baufachliche Beratung Räumlichkeiten der Stadt zur Verfügung gestellt werden können oder ob die Beratung an zentrale Stelle in der Stadtmitte z. B. in dem Informationsbüro „Unsere Innenstadt – Planung und Entwicklung“ erfolgen kann. Auch die Vor-Ort-Präsenz, das Stundenkontingent und die Abwicklung einzelner Beratungsleistungen ist weiter zu konkretisieren.</p>	
Projektlaufzeit	2014 - 2018	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtparkasse Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	Private, Mieterschaft	
Kosten	Gesamtkosten in Abhängigkeit des Projektzeitraums von 5 Jahren	75.000 Euro
Förderprogramm	Städtebauförderung	



Maßnahmen Handlungsfeld E

7

HANDLUNGSFELD F



7 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.

Handlungsoptionen und Entwicklungsziele sind:

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



7.1 F1 - Bürgerbeteiligung

Projekt, Nr.	Bürgerbeteiligung	F1
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen bei der Entwicklung von Einzelprojekten zur Stärkung der Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft ▪ Förderung von gegenseitigem Respekt und Akzeptanz ▪ Entschärfung und Vermeidung von Konflikten im öffentlichen Raum 	
Projektbeschreibung	<p>Bürgerbeteiligung</p> <p>Zur Begleitung des Stadtumbauprozesses sollen Bewohnerschaft und Akteure zielgruppenspezifisch beteiligt werden. Dabei ergeben sich die Inhalte der Beteiligung entsprechend den konkreten Handlungsspielräumen. Die Form und Inhalte der Beteiligung werden im Laufe der jeweilig anstehenden Projekte konkretisiert.</p> <p>Inhaltlich und konzeptionell soll dabei auf bereits durchgeführte Beteiligungsverfahren wie z.B. das im Frühjahr 2012 durchgeführte Charretteverfahren aufgebaut werden.</p> <p>Die Organisation und konzeptionelle Bearbeitung der Beteiligungsverfahren für die verschiedenen Projekte erfolgt über die Stadt Mülheim an der Ruhr sowie das Innenstadtmanagement (vgl. S. 70). Zusätzliche Kosten entstehen für besondere Beteiligungsverfahren, bei welchen z. B. weitere Experten (z. B. Vorträge durch Planungsbüros, Impulsvorträge Dritter, Stadtführer etc.) hinzugezogen werden sollen und zusätzliche Mittel für Raummieten, Moderationsmaterial und besondere Aktionen benötigt wird.</p>	
Projektlaufzeit	2014-2016	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Kosten	20.000 Euro/ Jahr für drei Jahre geplant	60.000 Euro
Fördermittel	Städtebauförderung	





7.2 F2 - Innenstadtmanagement

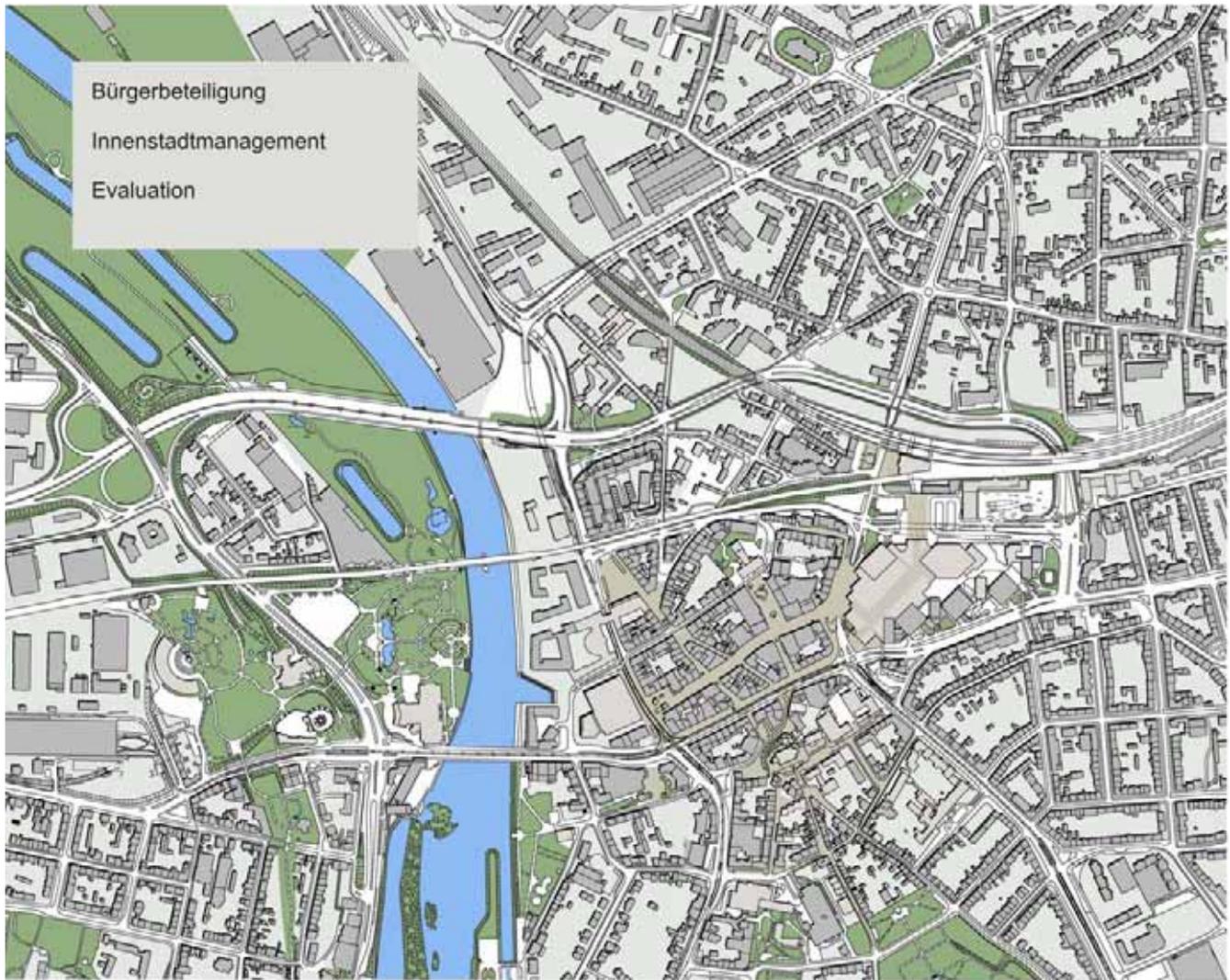
Projekt, Nr.	Innenstadtmanagement	F2						
Priorität	I							
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzen des Integrierten Handlungsprogramms ▪ Einrichtung einer Anlaufstelle für die Bürgerschaft und alle Akteure vor Ort ▪ Unterstützung der Stadt bei der Initiierung, Koordination und Moderation der Teilprojekte des Integrierten Innenstadtkonzepts 							
Projektbeschreibung	<p>Das Innenstadtmanagement wird extern vergeben, unterstützt die städtische Projektleitung und arbeitet vor Ort an der Umsetzung der vielfältigen Projekte. Das Innenstadtmanagement soll interdisziplinär besetzt sein und Erfahrungen in städtebaulicher Planung, sozialer Planung, Moderation und den verschiedenen Aufgabenfeldern des klassischen Quartiersmanagements haben. Mit der Eigentümerschaft ist zu kommunizieren, um sie für wohnungswirtschaftliche Erfordernisse und Aufwertungsprozesse zu gewinnen.</p> <p>Das Innenstadtmanagement sollte umfassende Kenntnisse in innovativen und interkulturellen Beteiligungsverfahren nachweisen. Es sollte zu festen Sprechzeiten vor Ort für Beratungen und Bürgerfragen zur Verfügung stehen.</p> <p>Zu den Aufgaben des Innenstadtmanagements können gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilnahme an der Projektgruppe/Lenkungsgruppe und Moderation von projekt- und themenbezogenen Arbeitskreisen und Gremien ▪ Unterstützung der Projektleitung und des Citymanagements ▪ Projektmanagement, Mitarbeit bei der Umsetzung des Integrierten Innenstadtkonzepts ▪ Prüfung der Umsetzungsschritte von Einzelmaßnahmen ▪ Motivation und Beratung privater Bauherren bei der Projektdurchführung ▪ Konzipieren, Abstimmen, Organisieren und Durchführen von Beteiligungsverfahren ▪ Initiierung, Aufbau, Begleitung strategischer Netzwerke ▪ Informations- und Kommunikationsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit ▪ Beratung zu Förderangeboten im Stadtteil ▪ Unterstützung und Ausbau des bürgerlichen Engagements ▪ Wissensaustausch mit anderen Stadtumbaugebieten ▪ Erstellung eines jährlichen Status-quo-Berichts <p>Kosten in Höhe von 240.000 EUR werden pro Jahr für Honorar und Sachkosten anfallen. Die Beauftragung Externer ist dabei vorgesehen. Zu klären ist im weiteren Prozess, ob das Innenstadtmanagement in eigenen Räumen zentral in der Innenstadt vorortet sein soll. Daher ist zusätzlich die Erstausrüstung für das Stadtteilbüro mit 40.000 EUR berücksichtigt.</p>							
Projektlaufzeit	2014 - 2018							
Projektträger	Mülheim an der Ruhr							
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr, externer Dienstleister							
Kosten	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Honorar- und Sachkosten</td> <td style="text-align: right;">720.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Erstausrüstung Räumlichkeiten</td> <td style="text-align: right;">40.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Gesamtkosten</td> <td style="text-align: right;">760.000 EUR</td> </tr> </table>		Honorar- und Sachkosten	720.000 EUR	Erstausrüstung Räumlichkeiten	40.000 EUR	Gesamtkosten	760.000 EUR
Honorar- und Sachkosten	720.000 EUR							
Erstausrüstung Räumlichkeiten	40.000 EUR							
Gesamtkosten	760.000 EUR							
Fördermittel	Städtebauförderung							



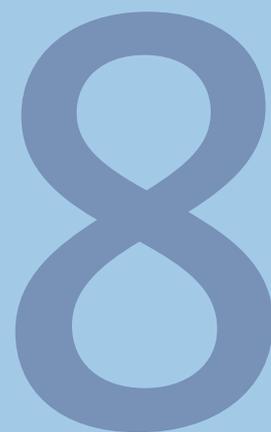


7.3 F3 - Evaluation

Projekt, Nr.	Evaluation	F3
Priorität	I	
Projektziel	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Effizienz bei der Projektsteuerung und -realisierung hinsichtlich Zeit und Kosten 	
Projektbeschreibung	<p>Um eine hohe Effizienz sowohl bei der Projektsteuerung und -realisierung als auch bei den Kosten zu erreichen, sollen die Projekte und Maßnahmen im Rahmen des Stadtumbaus West schon während der Umsetzungsphase evaluiert werden. Der Umfang und Aufwand der Evaluation muss dabei verhältnismäßig sein. Die Projektevaluation soll extern vergeben werden. Danach obliegt die Projektkoordination der Stadtverwaltung. Die Evaluation des Handlungsprogramms erfolgt prozessbegleitend.</p> <p>Für ein Evaluationskonzept, das dem inhaltlichen Spektrum integrierter Stadterneuerung gerecht wird und eine ausgewogene Kombination quantitativer und qualitativer Untersuchungsmethoden gewährleistet, werden fünf grundsätzliche Bausteine empfohlen.</p> <p>Baustein 1: Erstellung eines Zielsystems und Überprüfung der Zielerreichung mit Hilfe von geeigneten Indikatoren</p> <p>Baustein 2: Sozialraum-Monitoring auf der Grundlage von ausgewählten Kontextindikatoren und der Fortführung bzw. Erweiterung der gesamtstädtischen Sozialberichterstattung</p> <p>Baustein 3: Projekt-Dokumentationssystem zur (Selbst-) Evaluation der einzelnen Projekte des Stadtumbauprogramms</p> <p>Baustein 4: Durchführung von Bewohner- und Akteursbefragungen, um die Erfolge bzw. Wirkungen des Programms aus Sicht der Menschen vor Ort zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu untersuchen</p> <p>Baustein 5: Analyse zentraler qualitativer Prozesse/Aspekte des Stadtteilprogramms anhand von Projektfallstudien und darauf aufbauend die konzeptionelle Beratung und Unterstützung des Stadtteilmanagements im Rahmen einer externen Prozessbegleitung</p>	
Projektlaufzeit	2014 - 2018	
Projektträger	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Projektbeteiligte	Stadt Mülheim an der Ruhr	
Kosten	Angenommener Projektzeitraum 5 Jahre	75.000 Euro
Fördermittel	Städtebauförderung	



Maßnahmen Handlungsfeld F



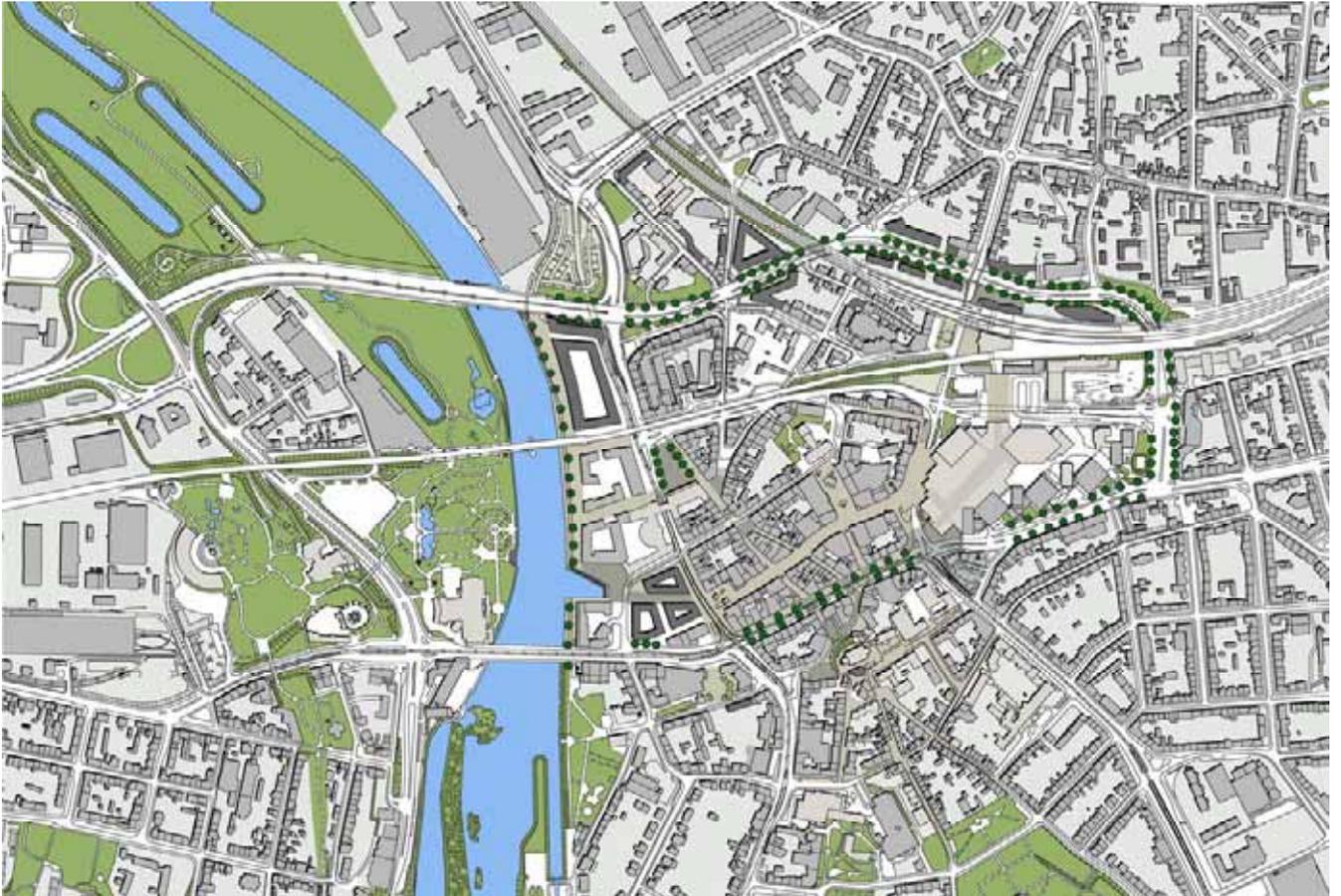
AUSBLICK

8 Ausblick

In der Innenstadt von Mülheim an der Ruhr ist seit längerem erkennbar, dass für eine nachhaltige Stadtentwicklung die Intervention von öffentlicher Seite erforderlich geworden ist: Stadtentwicklung in der Mülheimer Innenstadt funktioniert nur noch an wenigen Stellen aus sich selbst heraus.

Zu beachten ist, dass die gesellschaftlichen Prozesse, insbesondere demographischer Wandel und soziale Segregation, heute eine Dynamik entfalten, auf die der schwerfällige Prozess „Stadtentwicklung“ nur reagieren kann, wenn früh und konsequent richtungweisende Entscheidungen getroffen und Schlüsselmaßnahmen eingeleitet sind. Mit Ruhrbania wurde für die Stadt Mülheim an der Ruhr bereits ein wichtiger Impuls gegeben. Darauf aufbauend sind städtebauliche Maßnahmen und weitere Impulsinvestitionen weiterhin zwingend erforderlich. Hierfür bedarf es großer Investitionsbereitschaft, bürgerschaftlichem Engagement und öffentlichem Handeln. Zur Vorgabe einer Richtschnur zur Verstetigung des eingeschlagenen Wegs dient das vorliegende Integrierte Innenstadtkonzept in seinen beiden Teilen Analyse und Maßnahmen. Über das Handlungsprogramm soll der begonnene Prozess verstetigt und die nutzungsgemischte und kompakte europäische Stadt tatsächlich Realität werden.





Das zukünftige „Bild“ der Stadt Mülheim an der Ruhr



9

ANHANG



9 Anhang

Quellenverzeichnis

- Testentwurf Baufeld 3 und 4: Studentische Arbeit; Matthias Eicher
- Abbildung zu Nutzungsoptionen aus dem Charretteverfahren: Stadt Mülheim an der Ruhr
- Abbildung zu Nutzungsideen Rathausmarkt aus dem Charretteverfahren: Stadt Mülheim an der Ruhr
- Testentwurf Kirchenhügel: Stadt Mülheim an der Ruhr

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