

Wie geht es weiter? Parkstadt Mülheim.

Herzlich Willkommen
zur Vorstellung der Gutachtenergebnisse

28. September 2026

Bezirksbürgermeisterin Elke Oesterwind

Bezirksvertretung 3 –
Linksruhr (Saarn, Selbeck, Mintard, Speldorf, Broich)

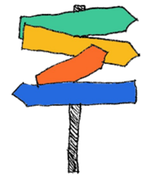
Beigeordneter Felix Blasch

Dezernat VI –
Umwelt, Klima, Bauen, Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Dr. Fee Thissen, Ronja Decker & Katharina Stommel

Urbane Transformation
aus Oberhausen

ZIELE DES HEUTIGEN INFORMATIONSABENDS



Informieren:

zu den Ergebnissen der Gutachten-Themen
„Wohnraumbedarfe“ sowie „Verkehr und Lärm“

In den Austausch kommen:

zu Ihren offenen Fragen

ABLAUF DES HEUTIGEN INFORMATIONSABENDS



Impuls I: Vorstellung des Projektes – eine Parkstadt für Mülheim an der Ruhr
Alexander Behringer, Stadtv. Mülheim an der Ruhr

Impuls II: Wohnraumbedarfe
Michael Neitzel, Neitzel Consultants GmbH
Fragen & Diskussion

Impuls III: Mobilität und Lärm
Dr. Harald Blanke, ambrosius blanke verkehr.infrastruktur (Verkehr)
Roman Ganz, GRANER+PARTNER INGENIEURE (Lärm)
Fragen & Diskussion

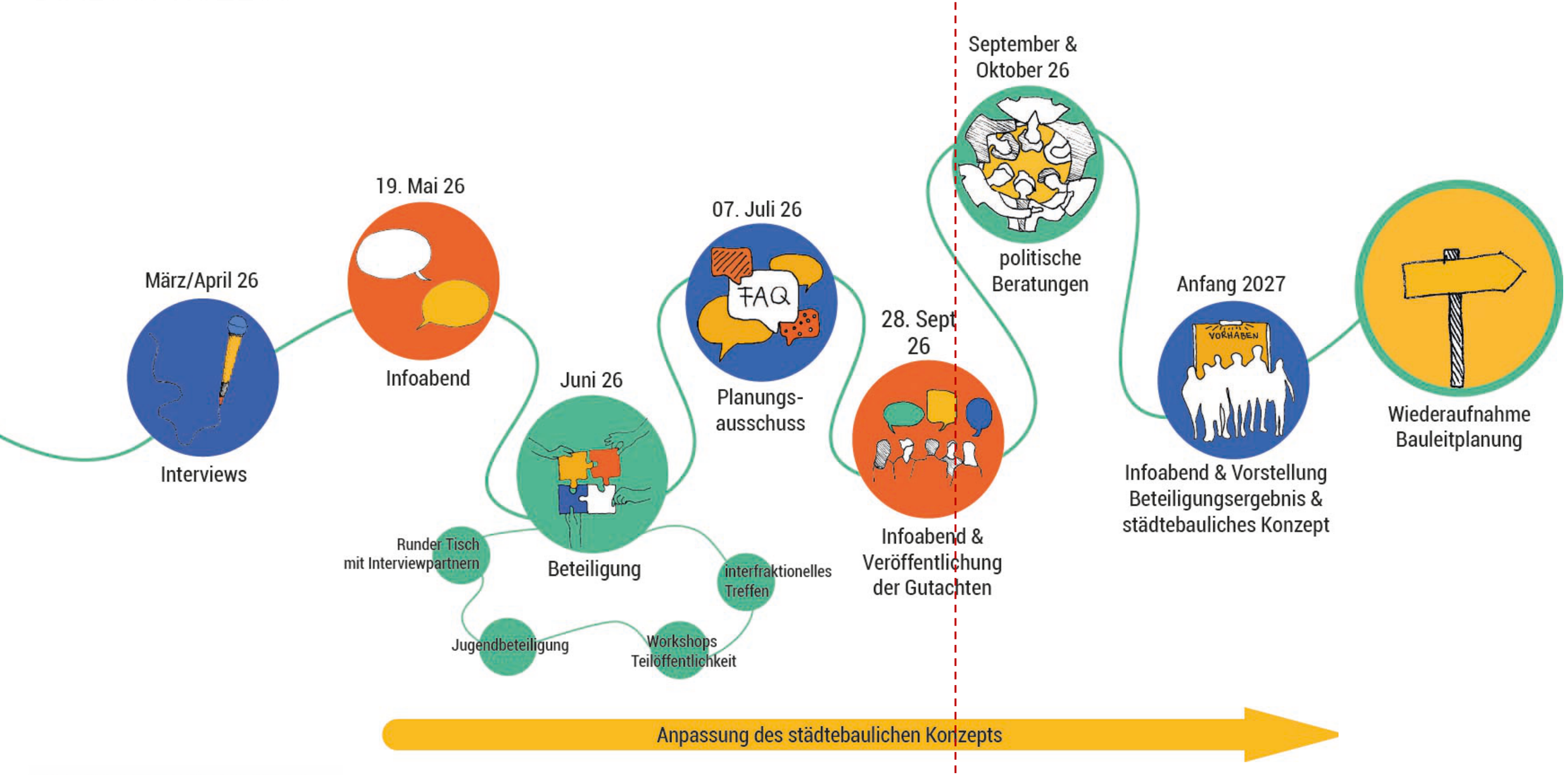
BEGRÜSSUNG WEITERER MITWIRKENDER

Helmut Voss, Abteilungsleiter Straßenplanung Amt für Verkehrswesen und Tiefbau / Verkehrs- und Straßenplanung (Verkehr, Straßenplanung)

Matthias Lincke, Amtsleiter Amt für Geodaten, Kataster und Wohnbauförderung (Wohnbauförderung)

Marcus Ernst Sprenger, Bereich Statistik

DIALOGPROZESS



DOKUMENTATION - DATENSCHUTZHINWEIS



Es werden während der Veranstaltung Fotoaufnahmen gemacht.

Sie erklären sich mit Ihrer Teilnahme damit einverstanden, dass im Rahmen der Veranstaltung Bilder und ggf. Kurzvideos (u.a. von den Anwesenden) gemacht werden.

Diese werden ausschließlich zur Auswertung und Dokumentation des Prozesses genutzt und u.a. auf der Website der Stadt Mülheim an der Ruhr und auf der Website des Büros Urbane Transformation veröffentlicht. Ausgewählte Bilder werden zur Veröffentlichung auf den Instagram- & LinkedIn-Kanälen der Bearbeitenden verwendet und dürfen zu diesem Zwecke auch abgespeichert werden.

Bitte kommen Sie auf uns zu und teilen Sie uns mit, wenn Sie dies NICHT möchten.

Diese Einverständniserklärung ist freiwillig und kann jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden.

ETIKETTE



Damit wir heute in einen guten Austausch kommen:

Klar in der Sache, aber bitte fair im Ton!

Bleiben Sie respektvoll miteinander.

Wir sind viele Teilnehmende und haben begrenzt Zeit:
Fassen Sie sich daher bitte kurz!

Hören Sie einander zu, lassen Sie andere ausreden -
und seien Sie neugierig auf andere Sichtweisen.



Vorstellung des Projektes & Gutachtenüberblick – eine Parkstadt für Mülheim an der Ruhr

Alexander Behringer
Stadtv. Mülheim an der Ruhr

Stand: 28.09.2026

Beteiligungsprozess „Parkstadt Mülheim“

28.09.2026
Öffentliche Informationsveranstaltung

Aula des städtischen Gymnasiums Broich

Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Parkstadt und Umfeld

Stand: 28.09.2026



3D.Ruhr 2025

Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Anlass zur Entwicklung der Parkstadt

Stand: 28.09.2026

- Schließung der Schokoladenfabrik (2003) und damit einhergehende Umstrukturierung innerhalb des Tengelmann-Unternehmens führte zur Standortaufgabe
- Ankauf des ca. 13 ha großen Stammareals durch die heutige Eigentümerin
- Neuausrichtung des gesamten Areals einschließlich imposanter Bausubstanz wurde eingeleitet
- Erhalt des Altbau-Ensembles und Ergänzung durch umfangreiche neue Wohnbauflächen in Kombination mit nicht störenden gewerblichen Nutzungen, Gastronomie, Kita
- Aufwertung und Weiterentwicklung der bestehenden Freiraumstrukturen

Ziel:

- Schaffung eines klimagerechten, durchmischten Stadtquartiers der kurzen Wege für unterschiedliche Haushaltstypen und Altersgruppen
- Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfes in der Stadt

Chronologie der Entwicklung zur Parkstadt

2021	○ Auslobung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes ○ Sieger: Wiener Architekturbüro StudioVlayStreeruwitz/Landschaftsplanungsbüro PlanSinn ○ Ausarbeitung und Modifizierung des Siegerentwurfes
05 - 2022	○ Einleitung des Bebauungsplanes „Parkstadt Mülheim – Y 13“
08/09 - 2022	○ frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Behörden sowie der Öffentlichkeit inklusive Informationsmarkt
01 - 2023	○ Einrichtung eines Projektbeirates (Bürger- und Interessensgemeinschaften, Architekten, Verwaltung, Politik, Investor) für mehr Transparenz im Planungsprozess und gemeinsame Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzeptes in einem konstruktiven Miteinander

Chronologie zur Entwicklung der Parkstadt

2023 - 2024	○ Weiterentwicklung und Modifizierung des städtebaulichen Konzeptes ○ Erarbeitung aller für das Bauleitplanverfahren erforderlichen Gutachten ○ Vorbereitung der Unterlagen für die förmliche Beteiligung
2025	○ vorläufiger Stopp des Verfahrens
2026	○ Dialogischer Beteiligungsprozess mit dem Ziel, zu Empfehlungen für die Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwurfes zu kommen und das Bauleitplanverfahren fortzusetzen

Wettbewerbssieger

(StudioVlayStreeruwitz/Landschaftsplanungsbüro PlanSinn)

Stand: 28.09.2026



- Öffnung der „verbotenen Stadt"
- „gebührender" Abstand zum Altbau-Ensemble
- Erhalt und Erweiterung des bestehenden Baumbestandes und der bestehenden Grünbereiche
- Durchwegung für Bewohner, Nachbarn und Öffentlichkeit
- Realisierung eines Sees

Masterplan (Entwurfsstand 2024)

Stand: 28.09.2026



- Reduzierung der BGF von 110.000 m² auf **89.000 m²**
- Reduzierung der Wohneinheiten von 800 WE auf 650-680 WE
- Reduzierung der Geschosshöhen (3-4-geschossig zum Bestand, max. 6 geschossig entlang Wissollstraße, max. 8-geschossig entlang Liebigstraße)
- Reduzierung der Hochpunkte im urbanen Kern von sechs Hochpunkten (11/13/18 Geschosse) auf vier Hochpunkte (11/13/15 Geschosse) und Auflösung des Sockelgeschosses
- Planstraße zur Entlastung der Bestandsbebauung Veilchenweg
- Abkopplung Veilchenweg (Fahrradstraße)

Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Masterplan (Entwurfsstand 2024)

Stand: 28.09.2026



- Reduzierung der BGF von 110.000 m² auf **89.000 m²**
- Reduzierung der Wohneinheiten von 800 WE auf 650-680 WE
- Reduzierung der Geschosshöhen (3-4-geschossig zum Bestand, max. 6 geschossig entlang Wissollstraße, max. 8-geschossig entlang Liebigstraße)
- Reduzierung der Hochpunkte im urbanen Kern von sechs Hochpunkten (11/13/18 Geschosse) auf vier Hochpunkte (11/13/15 Geschosse) und Auflösung des Sockelgeschosses
- Planstraße zur Entlastung der Bestandsbebauung Veilchenweg
- Abkopplung Veilchenweg (Fahrradstraße)

Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand des Verfahrens

Stand: 28.09.2026

Aufstellungsbeschluss
§ 2 Abs. 1 BauGB

Erstellung von Fachgutachten

Beschluss über die
frühzeitige Beteiligung
§§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 BauGB

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes

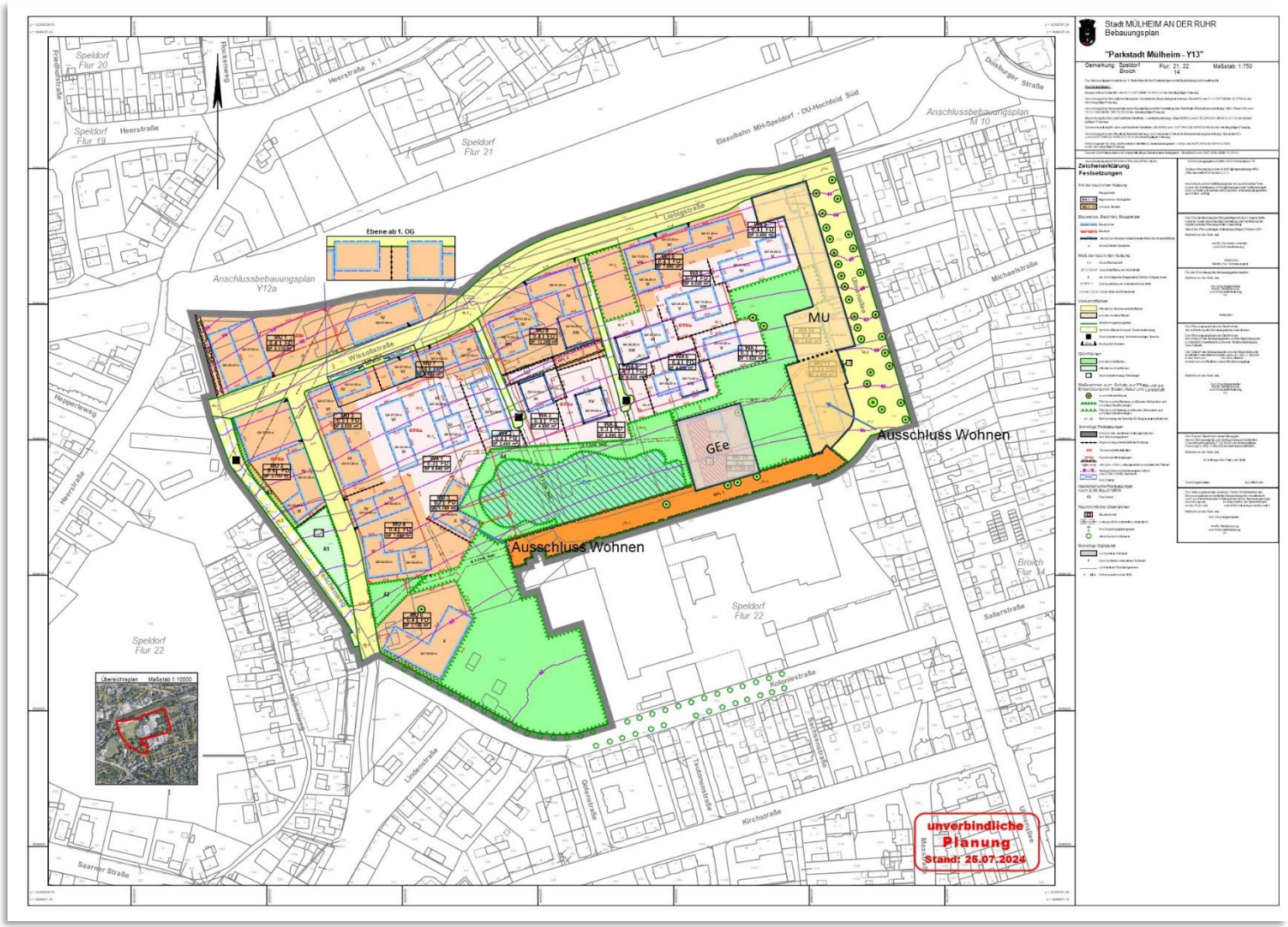
Beschluss
über die
förmliche Beteiligung
§§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB

Satzungsbeschluss
§ 10 Abs. 1 BauGB

Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Bebauungsplan (Entwurfsstand 2024)

Stand: 28.09.2026



- Gliederung der Baugebiete in Allgemeine Wohngebiet (WA) im inneren des Plangebietes und Urbane Gebiete (MU) in den Randbereichen
- Gastronomie im Kesselhaus als eingeschränktes Gewerbegebiet
- Fixierung der städtebaulichen Konfiguration durch enge Festsetzung der Kubatur des städtebaulichen Rahmenplans (max. Bruttogeschossfläche für Neubebauung 89.000 m²)
- durchschnittliche oberirdische GRZ von 0,4
- rund 25 % der Grundstücksfläche sind als Grünflächen festgesetzt und somit nicht auf die GRZ anrechenbar
- Veilchenweg zukünftig Fahrradstraße mit Anschluss an den RS 1
- Festsetzung See als Grünfläche
- Regelungen zur Realisierung in Entwässerungskonzept und Vertrag

Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Gutachten basierend auf 89.000 m² BGF (Stand 2024): Stand: 28.09.2026

- Artenschutzprüfung Stufe 1 und 2
- Boden und Hydrogeologie
- Integriertes Regenwasser- und Starkregenkonzept
- Machbarkeitsstudie zum See
- Auswirkungsanalyse Einzelhandel
- Gutachten zu niederfrequenten elektrischen und magnetischen Feldern
- Klima, Windkomfort und Luftschadstoffe
- Verschattung
- Landschaftspflegerischer Begleitplan inkl. Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung
- **Verkehr**
- **Schallgutachten**
- **Handlungskonzept Wohnen**

} zentrale Themen stehen heute im Fokus

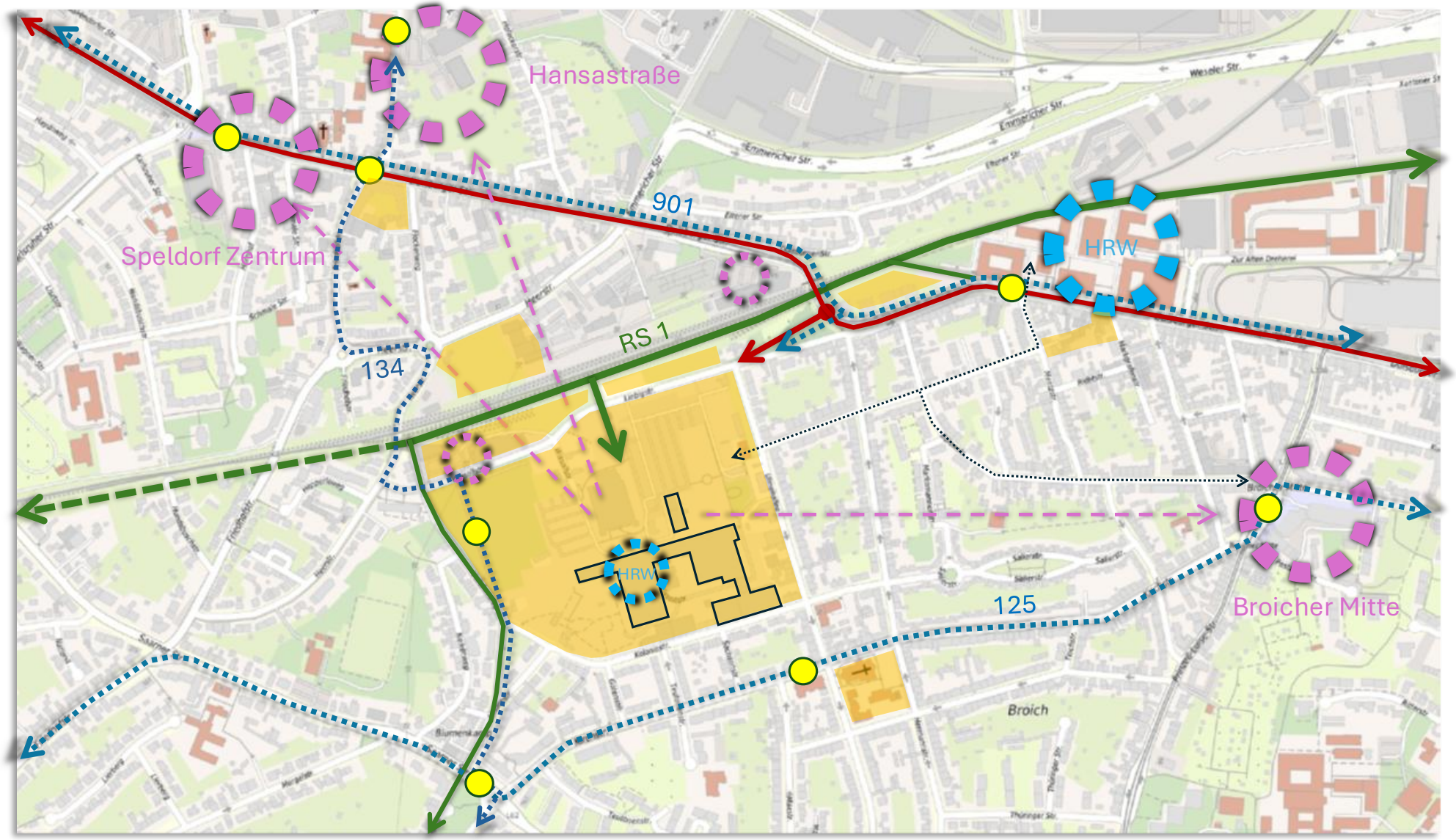
Fazit zu den vorliegenden Gutachten

Stand: 28.09.2026

- allen Gutachten liegt das städtebauliche Konzept mit einer maximalen Bruttogeschossfläche von 89.000 m² zugrunde
- die Gutachten wurden durch die Fachbehörden begleitet, geprüft und bestätigt
- die Ergebnisse der Gutachten zeigen, dass das städtebauliche Konzept in seiner aktuellen Form grundsätzlich umsetzbar ist
- städtebauliche Fragestellungen stehen im Fokus

Rahmenplan Broich/Speldorf

Stand: 28.09.2026



Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Weiteres Vorgehen

Stand: 28.09.2026

1. Bearbeitung der Prüfaufträge des Dialogprozesses

- Ganzheitliche, gesetzliche Rahmensetzung, die Flexibilität, etappenweise und lernende Umsetzung ermöglicht
- Festlegung einer Quote für öffentlich-geförderten Wohnraum
- Entwicklung des Sees versus Erhalt/Nachnutzung Technikum
- Unterhalt und Pflege der Grün- & Freiräume
- Umgang mit den vier zentralen Hochpunkten & „verträgliche" Dichte
- Konzeption Mobilitäts- und Parkraumkonzept
- Bedarf an Bau- und Logistikkonzept für die Baustellenphase

Weiteres Vorgehen

Stand: 28.09.2026

2. Anpassung des Städtebaulichen Konzeptes und politische Beratung
3. Vorstellung des angepassten städtebaulichen Konzeptes im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung
4. Ergänzung der Gutachten und Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes
5. Vorbereitung der förmlichen Beteiligung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Wohnraumbedarfe

Dipl.-Ökonom Michael Neitzel
Neitzel Consultants GmbH

INFORMATIONSVERANSTALTUNG PARKSTADT MÜLHEIM/RUHR
THEMA „WOHNRAUMBEDARFE“

HANDLUNGSKONZEPT WOHNEN UND PARKSTADT MÜLHEIM/RUHR

Dipl.-Ökonom Michael Neitzel
Neitzel Consultants GmbH

in Kooperation mit InWIS Forschung & Beratung GmbH

Mülheim an der Ruhr, Gymnasium Broich, den 28. September 2026

GLIEDERUNG

- Zwei Gutachten – worum geht es?
- Bevölkerungsentwicklung: bisherige und neue Prognose
- Wohnungsbedarf bis 2045 – neu gerechnet
- Wo kann der Wohnraum entstehen? Flächenbedarf und Flächenpotenziale
- Handlungsfelder des Handlungskonzeptes Wohnen
- Parkstadt Mülheim: Standort, Nachfrage und Empfehlungen
- Fazit

ZWEI GUTACHTEN – EIN THEMA

Was wurde untersucht – und wie hängt beides zusammen?

Handlungskonzept Wohnen (2024)

- Auftrag des Bündnisses für Wohnen in Mülheim an der Ruhr; erarbeitet von InWIS und Neitzel Consultants
- Blick auf die ganze Stadt: Bevölkerung, Haushalte und Wohnungsbedarf bis 2045
- Abgestimmt mit Verwaltung, Wohnungswirtschaft und Bündnis für Wohnen; Ausschüsse im November 2024
- Aktualisierung März 2026: Bedarf mit der neuen kommunalen Bevölkerungsprognose neu berechnet

Markt- und Standortanalyse Parkstadt (2024)

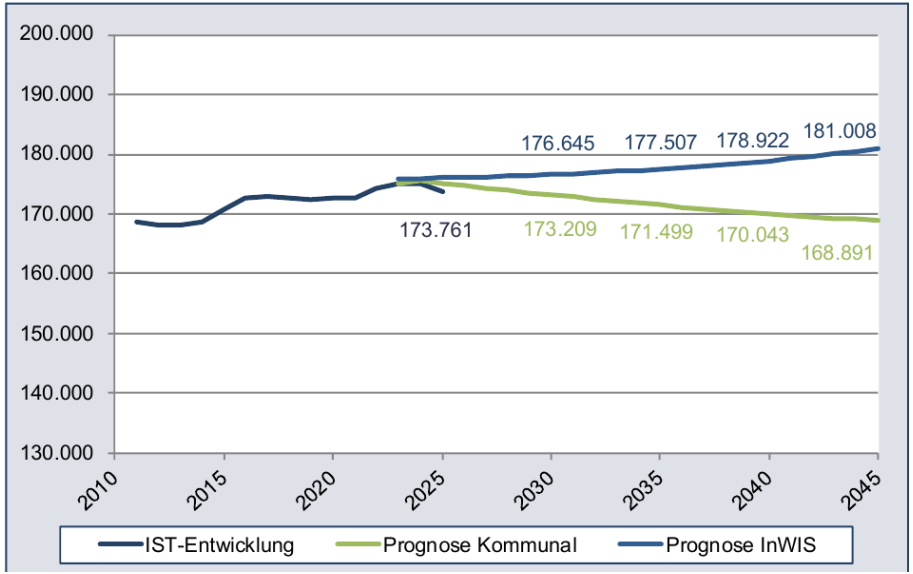
- Blick auf den Standort: ehemaliges Tengelmann-Areal, 13 ha, Speldorf/Broich
- Fragen: Wie gut ist der Standort? Wer würde dort wohnen? Welche Wohnungen und Preise passen?
- Grundlage: Prognosen des Handlungskonzeptes Wohnen
- Bezug: städtebauliches Konzept, Stand 2023 – wird jeweils angepasst

BEVÖLKERUNG: ZWEI PROGNOSEN

Zwei Richtungen – im Jahr 2045 12.117 Einwohner Unterschied

- Mülheim ist gewachsen: 175.133 Einwohner Ende 2023 (Hauptwohnsitz), plus 6.900 bzw. 4 % seit 2013, zuletzt Rückgang auf 173.761 Einwohner.
- InWIS-Prognose 2024 (Basis des Handlungskonzeptes): +5.050 Einwohner bis 2045 (+2,9 %)
- Kommunale Prognose 2026: −6.240 Einwohner bis 2045 (−3,6 %)
- Gründe: andere Einwohnerdefinition (Haupt- oder Nebenwohnsitz), andere Referenzjahre, mehr Ältere und weniger Jüngere
- Folge: Haushalts- und Wohnungsbedarfsprognose wurden mit der kommunalen Prognose neu gerechnet

Bevölkerungsentwicklung bis 2025 und Prognosen bis 2045



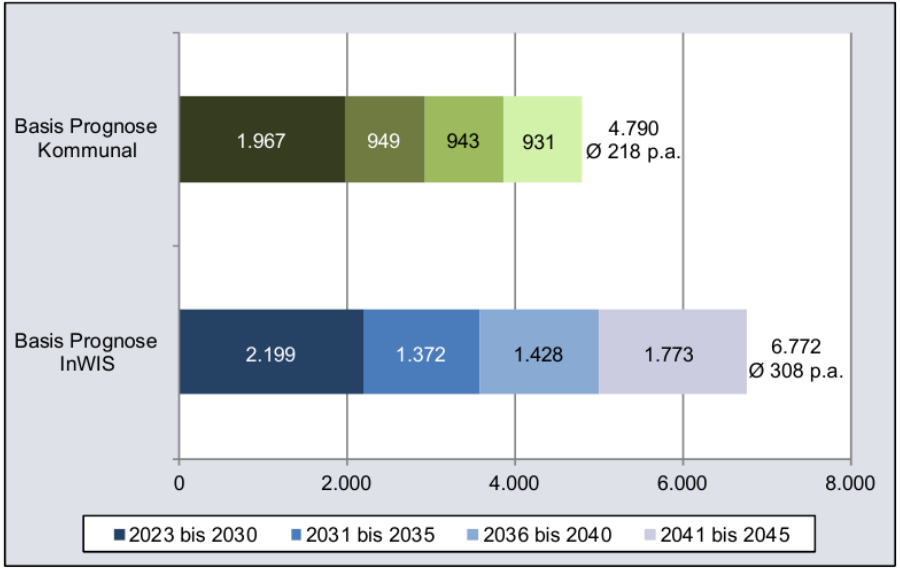
Quelle: InWIS 2026, Datenbasis: Stadt Mülheim an der Ruhr (IST-Entwicklung, kommunale Bevölkerungsprognose Annahme 2), InWIS-Bevölkerungsprognose 2024; eigene Darstellung

WOHNUNGSBEDARF BIS 2045

Neu gerechnet: 4.790 statt 6.772 Wohnungen

- 4.790 Wohnungen bis 2045 (bisher 6.772) – 218 Wohnungen pro Jahr
- Davon 3.983 in Mehrfamilienhäusern, 807 in Ein- und Zweifamilienhäusern
- Größter Teil bis 2030 (1.967 Wohnungen), danach konstant auf niedrigerem Niveau
- Haushalte wachsen nicht mehr: 88.606 Haushalte im Jahr 2045 statt 92.008 – rd. 2.400 Haushalte weniger, statt einem Plus von 1.000 Haushalten
- Tragende Säule ist jetzt der Ersatz veralteter Wohnungen und der Wunsch nach modernem Wohnen

Wohnungsbedarf bis 2045 in Zeitabschnitten – beide Prognosevarianten



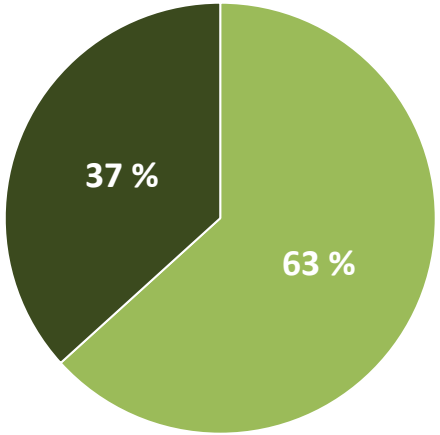
Quelle: InWIS 2026, Wohnungsbedarfsprognose auf Basis der kommunalen Bevölkerungsprognose; InWIS 2024; eigene Berechnung und Darstellung

WO ENTSTEHT DER WOHNRAUM?

Zwei Drittel des Bedarfs sind auf bereits bebauten Flächen möglich

- 3.031 Wohnungen (63 %) auf bebauten Flächen: Ersatzneubau nach Abriss, Dachausbau, Aufstockung
- 1.759 Wohnungen (37 %) brauchen neue Flächen – bisher 3.743
- Auf neuen Flächen: 1.628 in Mehrfamilienhäusern, 131 in Ein- und Zweifamilienhäusern – Ø 80 pro Jahr
- Mobilisierbare Wohnbauflächen der Stadt reichen für 2.250 Wohnungen – Bedarf ist gedeckt
- Nur für Ein- und Zweifamilienhäuser fehlt etwas Fläche (Potenzial 90, Bedarf 131)

Gesamtbedarf bis 2045 nach Flächen (Prognose Kommunal)





Zusätzliche Flächen in geringerem Umfang notwendig

- 1.628 WE in Mehrfamilienhäusern
- 131 WE in Ein-/Zweifamilienhäusern
- Insgesamt Ø 80 WE p.a.
- Prognose InWIS: bisher 3.743 WE auf neuen Flächen



Großteil der Bedarfe auf bereits bebauten Flächen

- 2.355 WE in Mehrfamilienhäusern
- 676 WE in Ein-/Zweifamilienhäusern
- Insgesamt Ø 138 WE p.a.
- Unverändert zur Prognose InWIS

Quelle: InWIS 2026, eigene Berechnung und Darstellung (Piktogramme: InWIS); Wohnbauflächenpotenziale: Stadt Mülheim an der Ruhr (Zeitraum 31.12.2024 bis 31.12.2034)

HANDLUNGSFELDER DES KONZEPTES

Die Herausforderungen bleiben auch bei niedrigerer Prognose

Zentrale Herausforderungen

- Bezahlbaren Wohnraum sichern: 36 % mehr Nachfrager nach günstigen Wohnungen als 2019 (26.000 statt 19.200 Haushalte)
- Großen Bestand aus der Nachkriegszeit modernisieren und energetisch erneuern
- Generationenwechsel im älteren Eigenheimbestand anstoßen, altengerechte Alternativen schaffen
- Angebotslücken schließen: kleine und familiengerechte Mietwohnungen, barrierefreies Wohnen

Sieben Handlungsfelder

- Aktuelle Angebotslücken schließen, zukünftige Wohnbedarfe decken
- Gestaltungspotenziale für den Wohnungsbau erweitern
- Dekarbonisierung und energetische Sanierung
- Bezahlbaren Wohnraum schaffen und sichern
- Wohnraumpotenziale im Bestand aktivieren
- Demografischen Wandel begleiten
- Kommunikativen Prozess fortführen: Bündnis für Wohnen und Monitoring

PARKSTADT: STANDORT UND NACHFRAGE

Ein guter Standort mit Nachfragepotenzial für breite Zielgruppen

- Ehemaliges Tengelmann-Areal (13 ha): 650 bis 680 Wohnungen, Gewerbe, Kita, grüne Mitte mit See (Stand 2023)
- Standortbewertung: 355 Punkte = „gut“ – stark bei Verkehrsanbindung und Infrastruktur, durchschnittlich bei Umfeldbebauung
- Zielgruppen: Singles und Paare, Familien, ältere Haushalte, Studierende und Beschäftigte der Hochschule Ruhr West
- Nachfrage: hoher Bedarf im Geschosswohnungsbau; 15 bis 25 % der Nachfrage aus Nachbarstädten möglich
- Erwartete Vermietungs- und Vermarktungszeit: vier bis sechs Jahre

Städtebauliches Konzept Parkstadt Mülheim (Entwurf, Stand 2023)



Abbildung: Stadt Mülheim an der Ruhr, städtebauliches Konzept, Entwurf Stand 31. Mai 2023; Bewertung: InWIS-Standortranking (Skala 100–500 Punkte)

PARKSTADT MÜLHEIM: EMPFEHLUNGEN

Ein breiter Angebotsmix sichert Akzeptanz und zügige Vermarktung

Produkt- und Preisempfehlungen (2024)

- Miet- und Eigentumswohnungen etwa je zur Hälfte, in verschiedenen Größen und Preisniveaus
- Frei finanziert: Kaufpreise 4.500 bis 6.000 €/m², Mieten 12,00 bis 16,00 €/m² – je nach Segment und Geschoss
- Öffentlich gefördert: vorrangig in den niedrigeren Gebäuden; Anteil von 10 bis 20 % sinnvoll
- Umfeld mitdenken: weitere geförderte Wohnungen in Broich und Speldorf geplant (z. B. Heerstraße)

Einordnung mit der neuen Prognose (2026)

- Bedarf in Mehrfamilienhäusern bleibt hoch: 3.983 Wohnungen bis 2045, vor allem bis 2030
- Neue Flächen werden weiter gebraucht: 1.759 Wohnungen – die Parkstadt (650 bis 680 WE) gehört zu den Flächenpotenzialen dafür und kann einen großen Teil decken
- Qualität rückt nach vorn: moderne, barrierefreie, energieeffiziente Wohnungen ersetzen veralteten Bestand
- Mehr ältere Haushalte stärken die Nachfrage nach altengerechtem Wohnen – auch in der Parkstadt

Quelle: InWIS / Neitzel Consultants 2024, Markt- und Standortanalyse Parkstadt Mülheim; InWIS 2026, Wohnungsbedarfsprognose auf Basis der kommunalen Bevölkerungsprognose

FAZIT

Was bedeuten die Ergebnisse für Mülheim und die Parkstadt?

- Mülheim braucht bis 2045 rd. 4.800 Wohnungen, d.h. weniger als 2024 angenommen, aber weiterhin ein erheblicher Bedarf.
- Der Bedarf entsteht vor allem aus dem Ersatz veralteter Wohnungen und dem Wunsch nach zeitgemäßem Wohnen – nicht mehr vorrangig aus Bevölkerungswachstum.
- Zwei Drittel des Bedarfs lassen sich im Bestand decken; für rd. 1.800 Wohnungen wird auf neuen Standorten stattfinden. Die Flächenpotenziale existieren überwiegend schon.
- Die Parkstadt ist ein guter Standort, der mit einem breiten Mix aus Miete und Eigentum zur Bedarfsdeckung beitragen kann.
- Die Handlungsfelder des Konzeptes bleiben gültig: bezahlbar, altengerecht, energetisch erneuert.

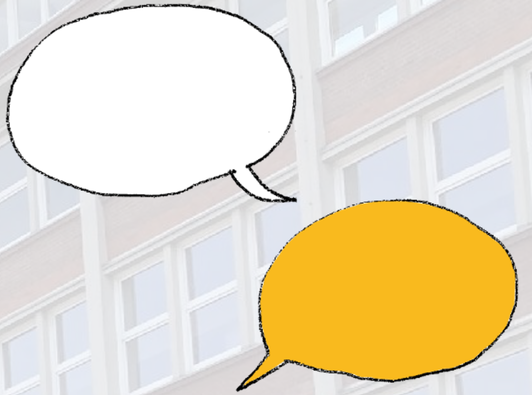


VIELEN DANK

FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Dipl.-Ökonom Michael Neitzel
Neitzel Consultants GmbH
Hörder Str. 324, 58454 Witten
Tel. 0 23 02/8 89 45 – 04
E-Mail: Neitzel@neitzel-consultants.de
Internet: www.neitzel-consultants.de

Jetzt sind Sie an der Reihe! Welche Fragen treiben Sie um?



Dipl.-Ökonom Michael Neitzel
Neitzel Consultants GmbH

Matthias Lincke
Amtsleiter Amt für Geodaten, Kataster und Wohnbauförderung (Wohnbauförderung)

Marcus Ernst Sprenger
Bereich Statistik

Felix Blasch & Alexander Behringer
Amt für Stadtplanung, Stadtv. Mülheim an der Ruhr

Mobilität & Verkehr

Dr.-Ing. Harald Blanke
ambrosius blanke verkehr.infrastruktur

„Parkstadt Mülheim“

Verkehrs- und Mobilitätsuntersuchung

Äußere Verkehrserschließung

Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Bochum

Dr.-Ing. Harald Blanke

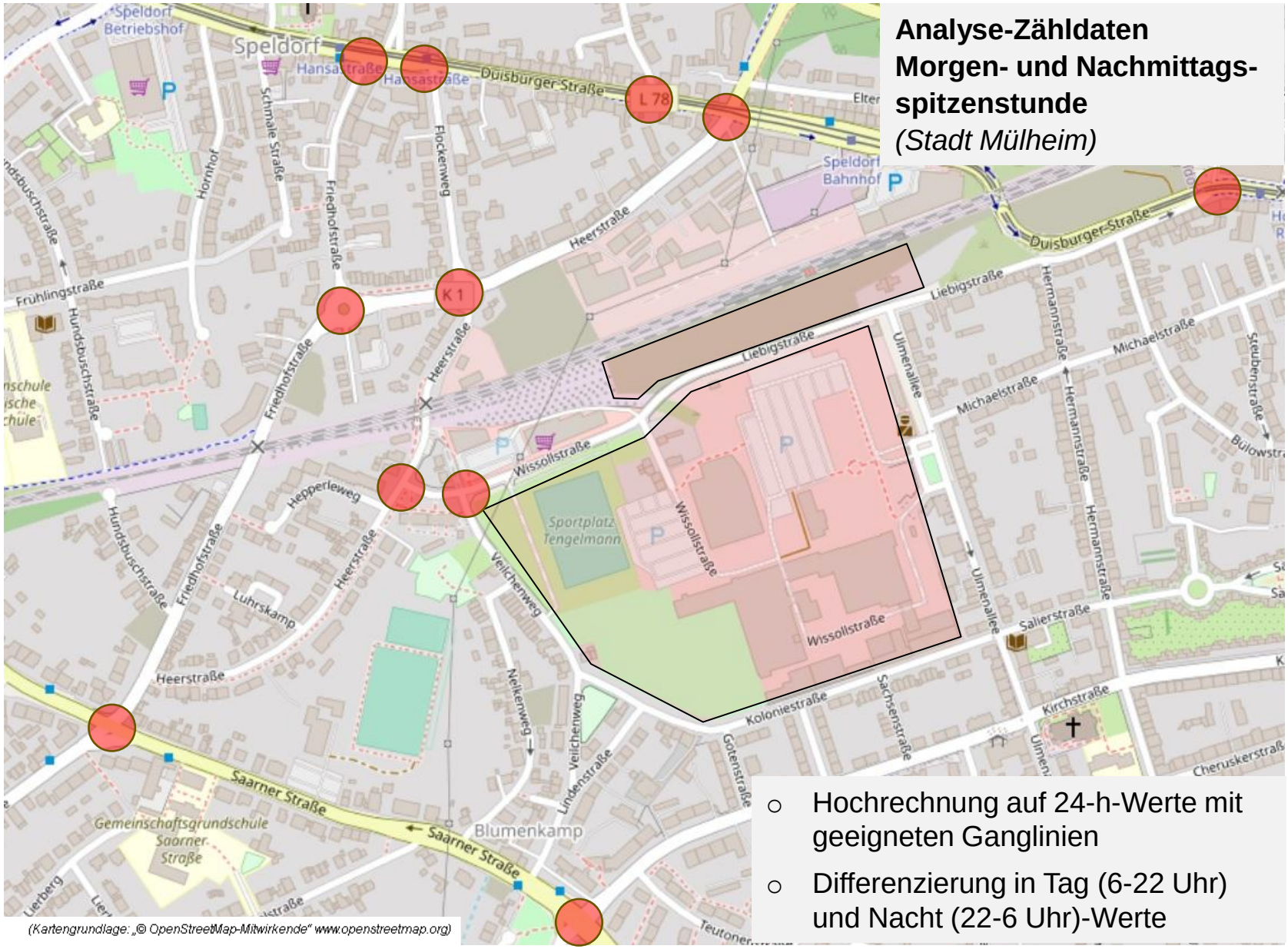
Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Gutachtenergebnisse

28. September 2026

Leistungsbild / Inhalte der Verkehrsuntersuchung

- Analyse-Verkehrssituation im Untersuchungsraum.
- Ermittlung der vorhabenbezogenen Kfz-Verkehre (Zusatzverkehre)
- Räumliche Verteilung der Zusatzverkehre im umgebenden Straßennetz.
- Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag.
- Ausarbeitung von geeigneten Maßnahmen / Ausbauoptionen.
- Anforderungen an den Straßenraum der Liebigstraße / Wissollstraße als künftige Haupterschließung für den MIV
- Zeichnerische Darstellung der Vorschläge zur künftigen Straßenräume als Vorplanung
- Aufbereitung der Verkehrsdaten als Eingangsgrößen für ein Lärmgutachten
- Vorschläge zur Stärkung des Umweltverbundes und Verbesserung des Modal-Split (Mobilitätskonzept)

Analyse-Zähldaten Morgen- und Nachmittags-spitzenstunde
(Stadt Mülheim)



(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

- Hochrechnung auf 24-h-Werte mit geeigneten Ganglinien
- Differenzierung in Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr)-Werte

Nutzungsvorgaben (Stand 15.Juni 2023)

Bereich Neubau

Wohnnutzung	680 Wohneinheiten
Kita	1.000 m² BGF, maximal 100 Kinder
Büronutzung	26.050 m² BGF
Einzelhandel	3.200 m² BGF
Restaurant	800 m² BGF

Bestand Bereich A

Büronutzung	10.300 m² NF, 305 Beschäftigte
Bildungseinrichtung	4.130 m² NF. 114 Beschäftigte, 60 Auszubildende
Fitnessstudio	2.020 m² NF, 12 Beschäftigte

Bestand Bereich B

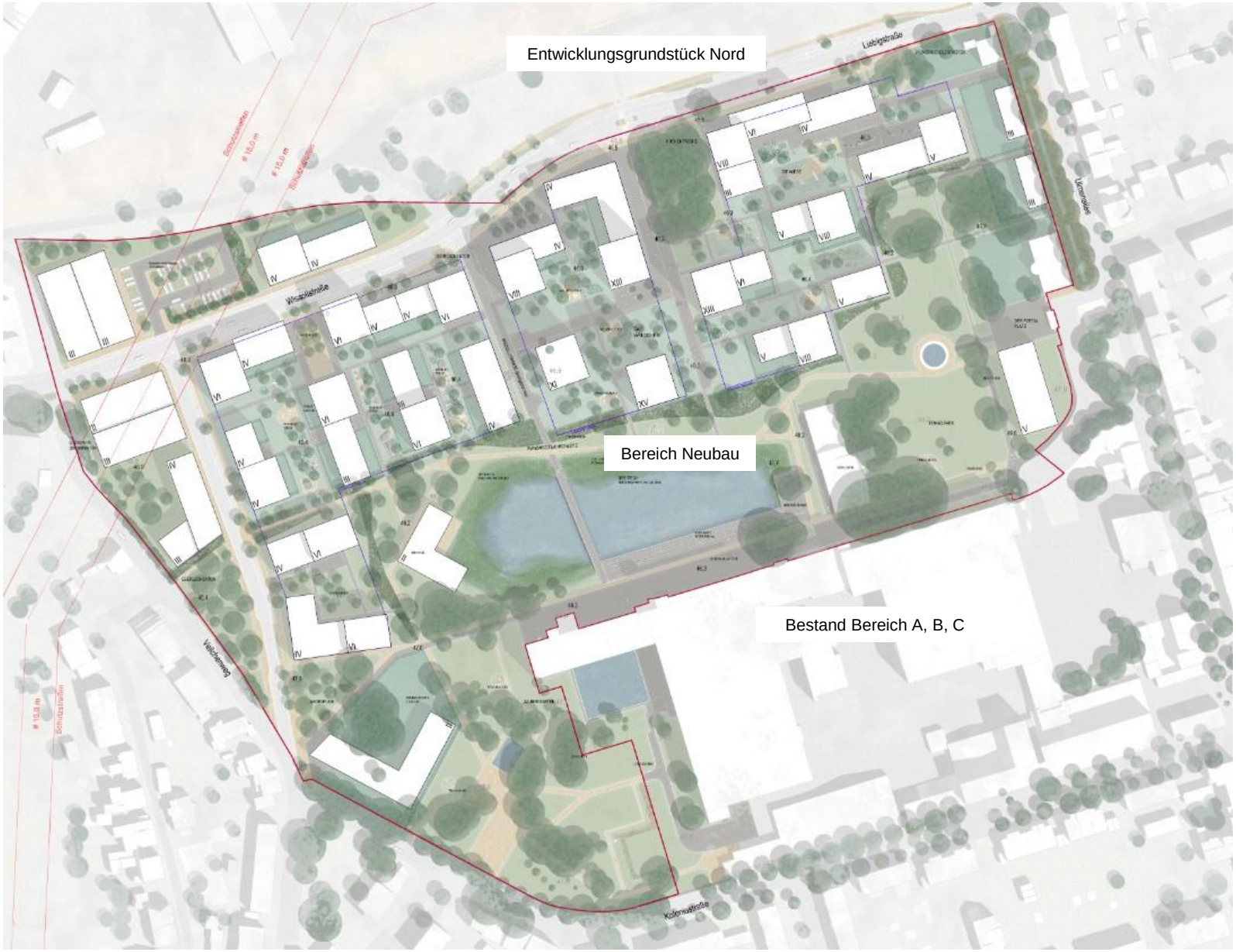
Büronutzung	12.070 m² NF, 315 Beschäftigte
Bildungseinrichtung	3.210 m² NF, 19 Beschäftigte
Hochschule	6.200 m² NF, 800 Studierende, 120 Beschäftigte

Bestand Bereich C

Büronutzung	24.470 m² Nutzfläche

Entwicklungsgrundstück Nord

Wohnnutzung	165 Wohneinheiten
Büronutzung	5.000 m² BGF


Entwicklungsgrundstück Nord
Bereich Neubau
Bestand Bereich A, B, C

Verkehrserzeugungsberechnungen (Dr. Bosserhoff, Ver_Bau)

Städtebauliche und Mobilitätskenngrößen

- mittlere Haushaltsgröße 2,0 Personen/WE
  (statistische Angaben der Stadt Mülheim für die Bezugsjahre 2015 bis 2022)

- Wegehäufigkeit 3,5 Wege / Werktag

- Wohnen MIV-Anteil 60%,
  Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2022 58% davon 50% als Selbstfahrer und 8% als Mitfahrer

- Kita 80% MIV

- Büro 60% MIV-Anteil

- Einzelhandel 60% MIV-Anteil

- Büro Beschäftige 70% MIV-Anteil

- Büro Kunden/Besucher 90% MIV-Anteil

- Bildungseinrichtungen Schüler 40% MIV-Anteil

- Fitness 80% MIV-Anteil

Tagesganglinien Wohnen

Stundenintervall	Tagesverteilung [%]		Tagesverteilung [Kfz/h]	
	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
0.00 - 1.00	-	0,5	-	1
1.00 - 2.00	0,1	0,3	-	1
2.00 - 3.00	0,1	0,1	-	-
3.00 - 4.00	0,1	0,1	-	-
4.00 - 5.00	0,7	0,1	2	-
5.00 - 6.00	3,2	0,2	9	1
6.00 - 7.00	9,1	0,7	27	2
7.00 - 8.00	15,1	1,2	44	3
8.00 - 9.00	9,7	2,1	29	6
9.00 - 10.00	7,9	3,3	23	10
10.00 - 11.00	6,3	5,0	19	15
11.00 - 12.00	4,6	6,7	14	20
12.00 - 13.00	3,9	8,3	12	24
13.00 - 14.00	4,9	6,1	14	18
14.00 - 15.00	5,9	6,0	18	18
15.00 - 16.00	5,4	7,8	16	23
16.00 - 17.00	5,4	12,6	16	37
17.00 - 18.00	5,7	11,5	17	34
18.00 - 19.00	4,7	9,5	14	28
19.00 - 20.00	4,2	5,7	12	17
20.00 - 21.00	1,8	4,1	5	12
21.00 - 22.00	0,8	3,4	2	10
22.00 - 23.00	0,3	3,1	1	9
23.00 - 24.00	0,1	1,6	-	5
Σ	100%	100%	294 Kfz/Tag	294 Kfz/Tag

Büronutzung

Tageszeit	ZIELVERKEHR		QUELLVERKEHR	
	Beschäftigte	Besucher	Beschäftigte	Kunden
0.00 - 1.00	-	-	-	-
1.00 - 2.00	-	-	-	-
2.00 - 3.00	-	-	-	-
3.00 - 4.00	-	-	-	-
4.00 - 5.00	-	-	-	-
5.00 - 6.00	-	-	-	-
6.00 - 7.00	11,68	-	0,93	-
7.00 - 8.00	28,50	2,46	0,93	-
8.00 - 9.00	31,78	6,56	1,40	0,82
9.00 - 10.00	3,27	12,30	2,34	7,38
10.00 - 11.00	3,27	18,85	2,34	18,85
11.00 - 12.00	1,87	21,31	5,61	21,31
12.00 - 13.00	5,61	10,66	7,94	18,85
13.00 - 14.00	3,74	4,10	4,67	4,92
14.00 - 15.00	2,80	9,84	3,27	2,46
15.00 - 16.00	2,34	5,74	14,95	13,11
16.00 - 17.00	4,21	7,38	24,77	10,66
17.00 - 18.00	0,93	0,82	20,99	1,64
18.00 - 19.00	-	-	7,48	-
19.00 - 20.00	-	-	3,27	-
20.00 - 21.00	-	-	-	-
21.00 - 22.00	-	-	-	-
22.00 - 23.00	-	-	-	-
23.00 - 24.00	-	-	-	-
Σ	100 %	100%	100%	100%

Tagesganglinien Fitness

Stundenintervall	Tagesverteilung [%]		Tagesverteilung [Kfz/h]	
	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
0.00 - 1.00	-	-	-	-
1.00 - 2.00	-	-	-	-
2.00 - 3.00	-	-	-	-
3.00 - 4.00	-	-	-	-
4.00 - 5.00	-	-	-	-
5.00 - 6.00	-	-	-	-
6.00 - 7.00	-	-	-	-
7.00 - 8.00	-	0,60	-	3
8.00 - 9.00	0,60	4,19	3	23
9.00 - 10.00	4,19	4,79	23	26
10.00 - 11.00	4,79	6,89	26	38
11.00 - 12.00	6,89	10,48	38	57
12.00 - 13.00	10,48	5,99	57	33
13.00 - 14.00	5,99	2,99	33	16
14.00 - 15.00	2,99	5,39	16	30
15.00 - 16.00	5,39	8,08	30	44
16.00 - 17.00	8,08	8,98	44	49
17.00 - 18.00	8,98	6,59	49	36
18.00 - 19.00	6,59	13,47	36	74
19.00 - 20.00	13,47	9,28	74	51
20.00 - 21.00	9,28	4,79	51	26
21.00 - 22.00	4,79	7,49	26	41
22.00 - 23.00	7,49	-	41	-
23.00 - 24.00	-	-	-	-
Σ	100 %	100 %	547 Kfz/Tag	547 Kfz/Tag

Bildungseinrichtungen

Stundenintervall	Tagesverteilung [%]		Tagesverteilung [Kfz/h]	
	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr
0.00 - 1.00	-	-	-	-
1.00 - 2.00	-	-	-	-
2.00 - 3.00	-	-	-	-
3.00 - 4.00	-	-	-	-
4.00 - 5.00	-	-	-	-
5.00 - 6.00	-	-	-	-
6.00 - 7.00	0,94	0,12	1	-
7.00 - 8.00	78,83	2,11	106	3
8.00 - 9.00	11,70	0,26	16	-
9.00 - 10.00	3,30	0,99	4	1
10.00 - 11.00	0,10	3,66	-	5
11.00 - 12.00	0,17	3,18	-	5
12.00 - 13.00	0,10	14,16	-	19
13.00 - 14.00	1,17	47,43	2	64
14.00 - 15.00	0,58	7,49	1	10
15.00 - 16.00	1,12	12,49	2	17
16.00 - 17.00	0,65	3,91	1	6
17.00 - 18.00	0,57	2,21	1	3
18.00 - 19.00	0,42	0,92	1	1
19.00 - 20.00	0,19	0,10	-	-
20.00 - 21.00	0,16	0,70	-	1
21.00 - 22.00	-	0,25	-	-
22.00 - 23.00	-	-	-	-
23.00 - 24.00	-	-	-	-
Σ	100	100	135 Kfz/Tag	135 Kfz/Tag

Projektfläche	7.00 - 8.00 Uhr		16.00 - 17.00 Uhr		0.00 - 24.00 Uhr	
	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell
Neubau						
Wohnen	15	183	153	65	1.210	1.210
Kita	40	36	36	40	151	151
Büro	177	5	39	170	852	852
Einzelhandel	26	21	66	66	721	721
Gastronomie	-	-	7	7	143	143
Σ	**258**	**245**	**301**	**348**	**3.077**	**3.077**
Bestand Bereich A						
Büro	59	2	14	58	285	285
Bildungseinrichtungen	74	2	1	4	96	96
Fitnessstudio	3	-	49	44	555	555
Σ	**136**	**4**	**64**	**106**	**936**	**936**
Bestand Bereich B						
Büro	63	2	14	59	294	294
Bildungseinrichtungen	106	3	1	6	137	137
Hochschule	43	-	1	26	327	327
Σ	**212**	**5**	**16**	**91**	**758**	**758**
Bestand Bereich C						
Büro	**129**	**4**	**29**	**123**	**608**	**608**
∑ Zusatz	**735**	**258**	**410**	**668**	**5.379**	**5.379**

Entwicklungsgrundstück Nord	7.00 - 8.00 Uhr		16.00 - 17.00 Uhr		0.00 - 24.00 Uhr	
	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell
Neubau						
Wohnen	3	44	37	16	294	294
Büro	39	1	9	38	186	186
∑ Zusatz	**42**	**43**	**46**	**54**	**480**	**480**

Zusatzverkehrsaufkommen

für die Einzelnutzungen in der

Morgenspitzenspitzenstunde [Kfz/h],

Nachmittagsspitzenstunde [Kfz/h] und als

Tagesverkehr [Kfz/24h]

ohne Synergieeffekte / Kopplungsgrade

z.B.

Wohnen ↔ Arbeiten

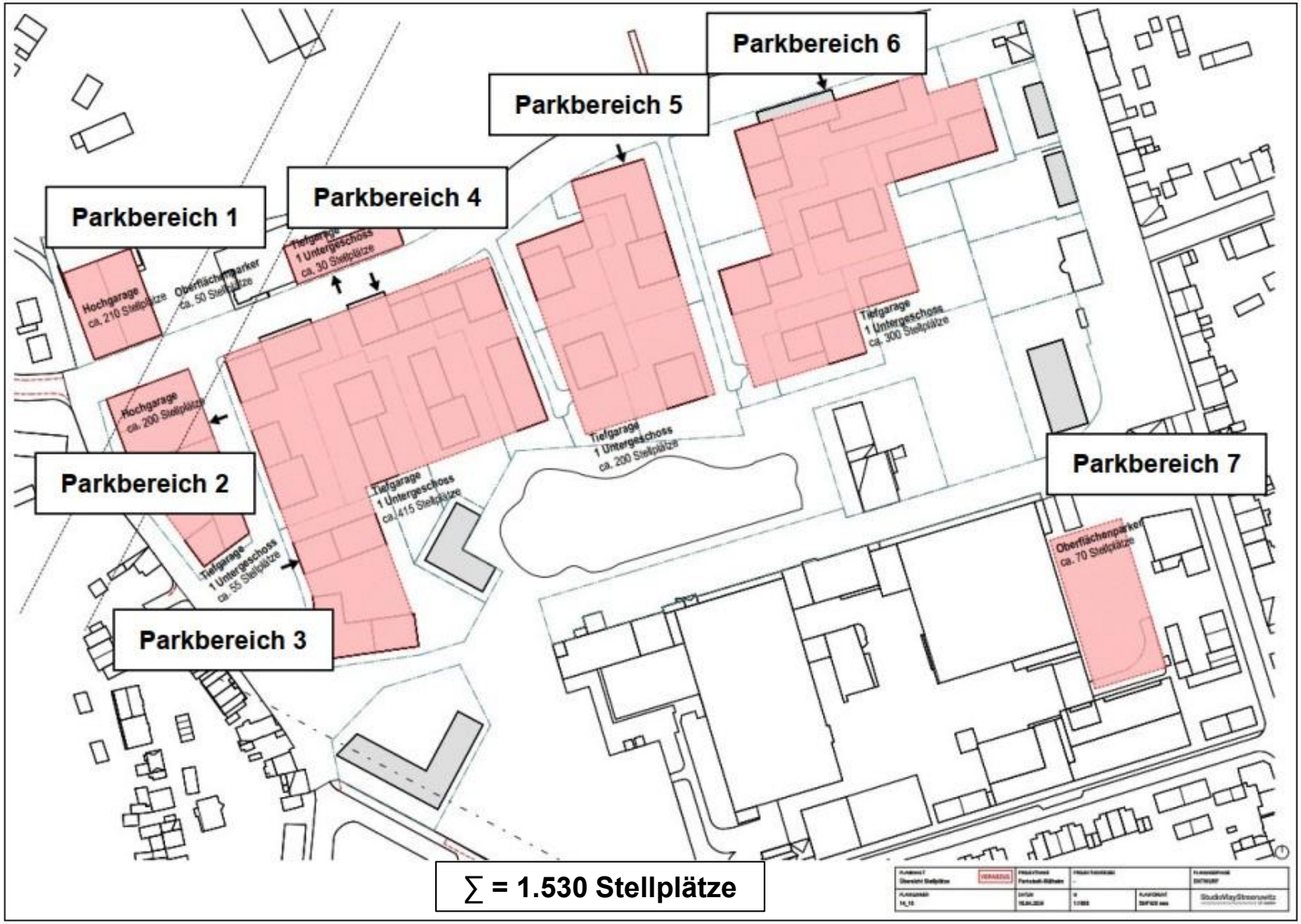
Wohnen ↔ Bildung / Hochschule

Wohnen ↔ Einkauf

Arbeiten ↔ Fitness

Arbeiten ↔ Einkauf

Einkauf ↔ Fitness



∑ = 1.530 Stellplätze

Definition der Qualitätsstufen nach HBS (FGSV)

Knotenpunkte mit Signalanlage

Qualitätsstufe	Kfz-Verkehr Mittlere Wartezeit	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen Mittlere Wartezeit	Fußgänger- und Radverkehr Maximale Wartezeit
A	≤ 20 sec	≤ 5 sec	≤ 30 sec
B	≤ 35 sec	≤ 15 sec	≤ 40 sec
C	≤ 50 sec	≤ 25 sec	≤ 55 sec
D	≤ 70 sec	≤ 40 sec	≤ 70 sec
E	> 70 sec	≤ 60 sec	≤ 85 sec
F	-	> 60 sec	> 85 sec

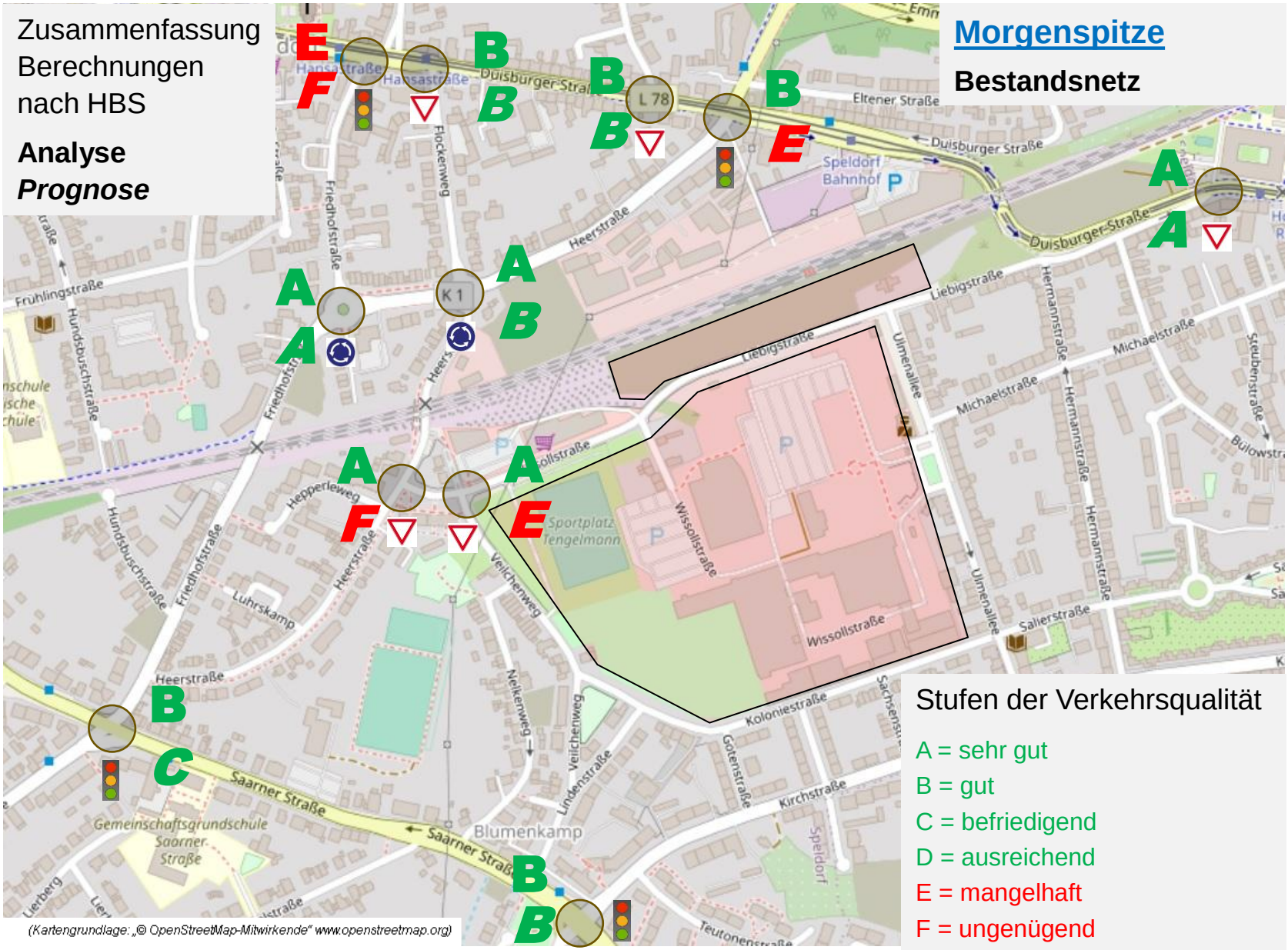
Kontenpunkte mit Vorfahrtregelung / Kreisverkehre

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit
A	≤ 10 sec
B	≤ 20 sec
C	≤ 30 sec
D	≤ 45 sec
E	> 45 sec
F	--

Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse

Prognose



(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

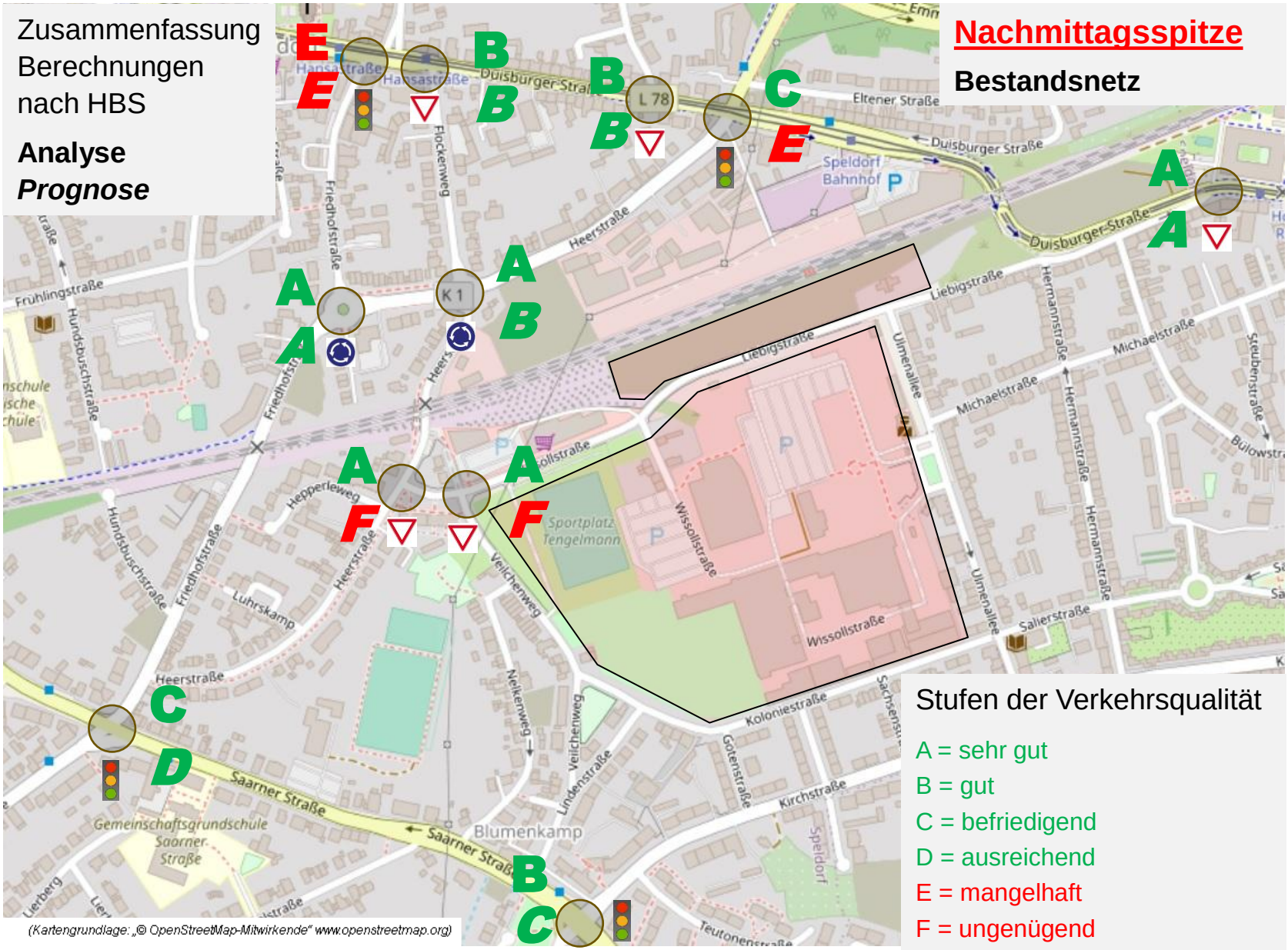
Stufen der Verkehrsqualität

A = sehr gut
B = gut
C = befriedigend
D = ausreichend
E = mangelhaft
F = ungenügend

Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse

Prognose



(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

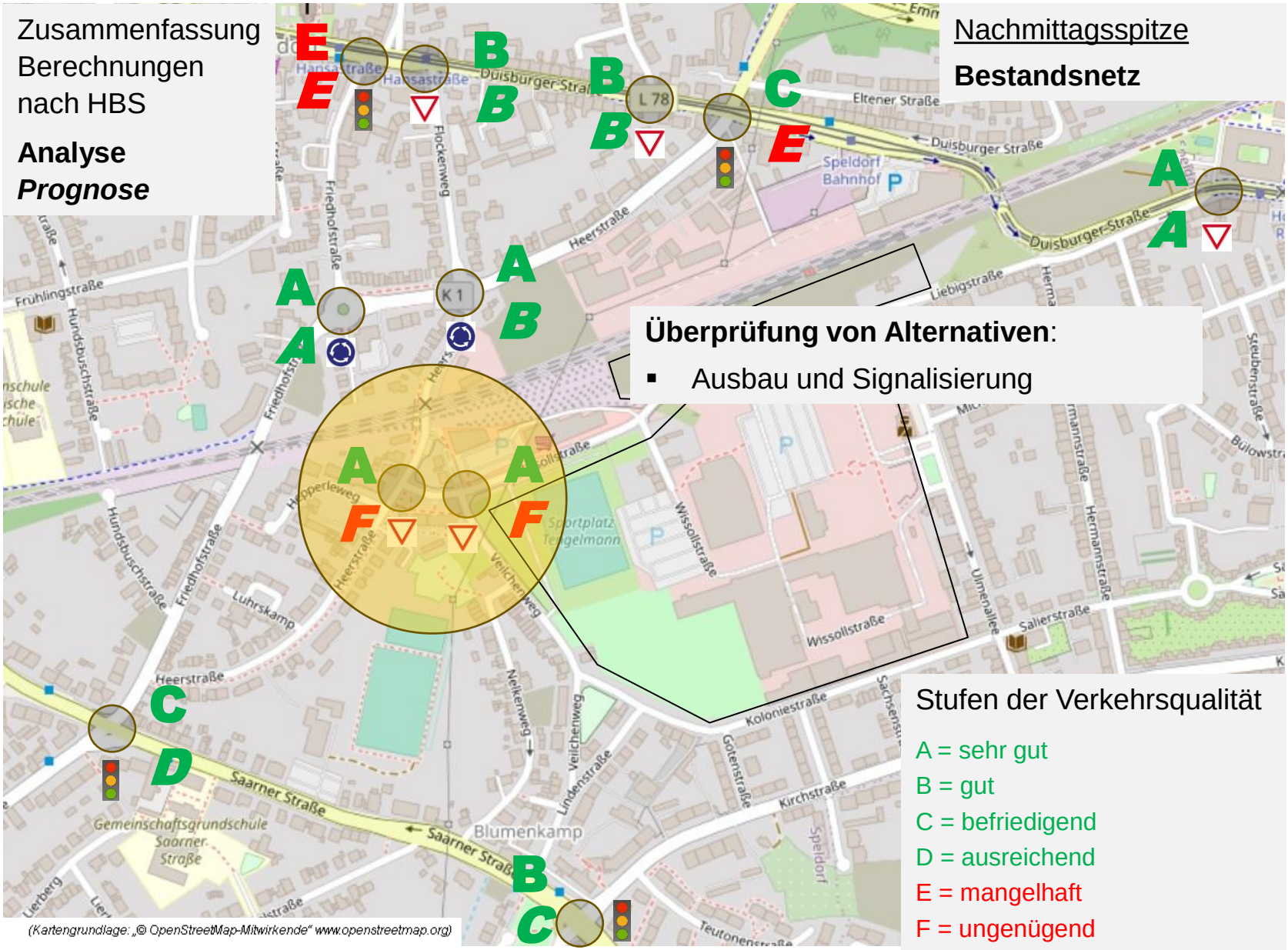
Stufen der Verkehrsqualität

A = sehr gut
B = gut
C = befriedigend
D = ausreichend
E = mangelhaft
F = ungenügend

Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse

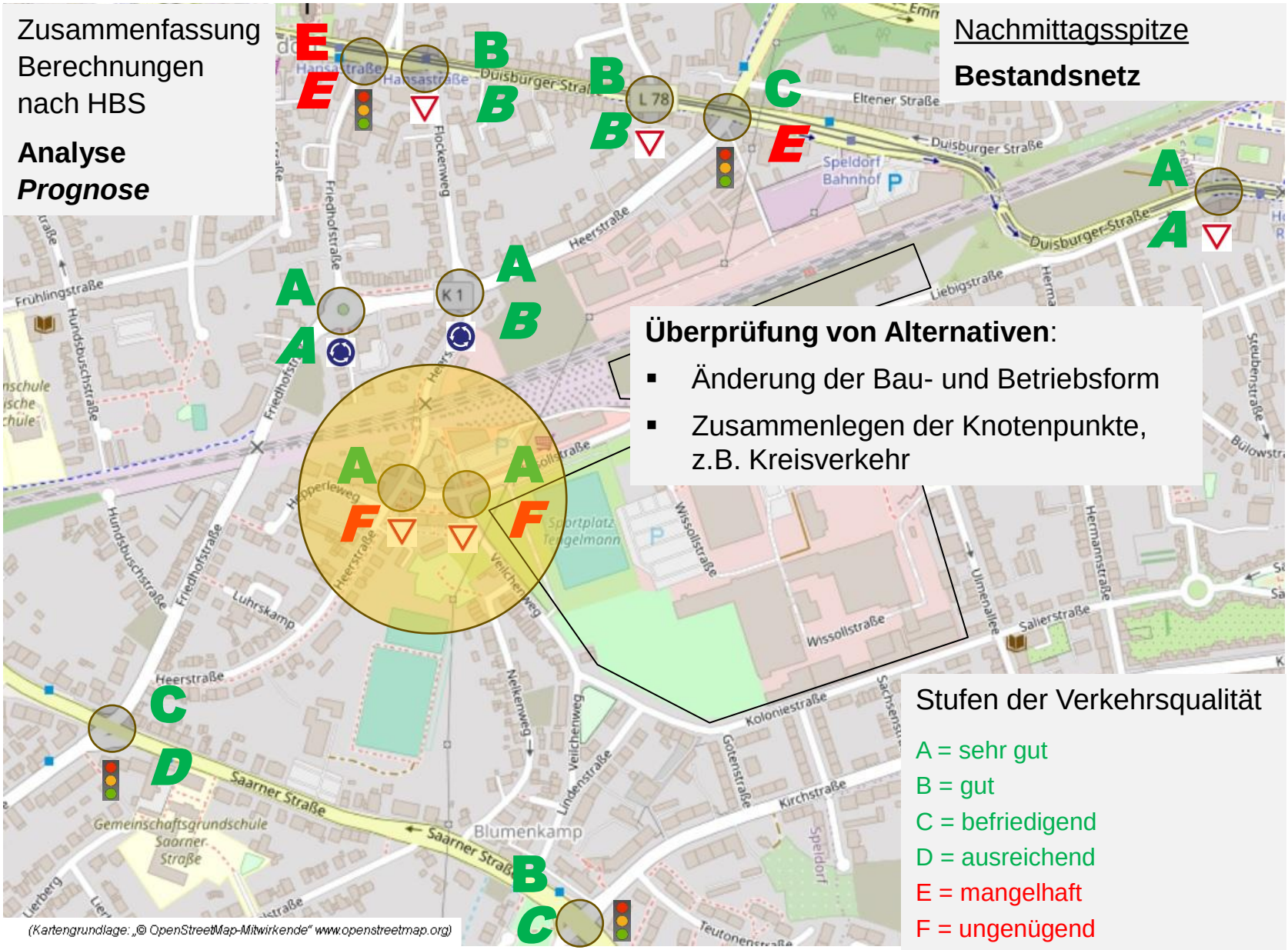
Prognose



Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse

Prognose



Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse

Prognose



Nachmittagsspitze

Bestandsnetz

Überprüfung von Alternativen:

- Änderung der Bau- und Betriebsform
- Zusammenlegen der Knotenpunkte, z.B. Kreisverkehr

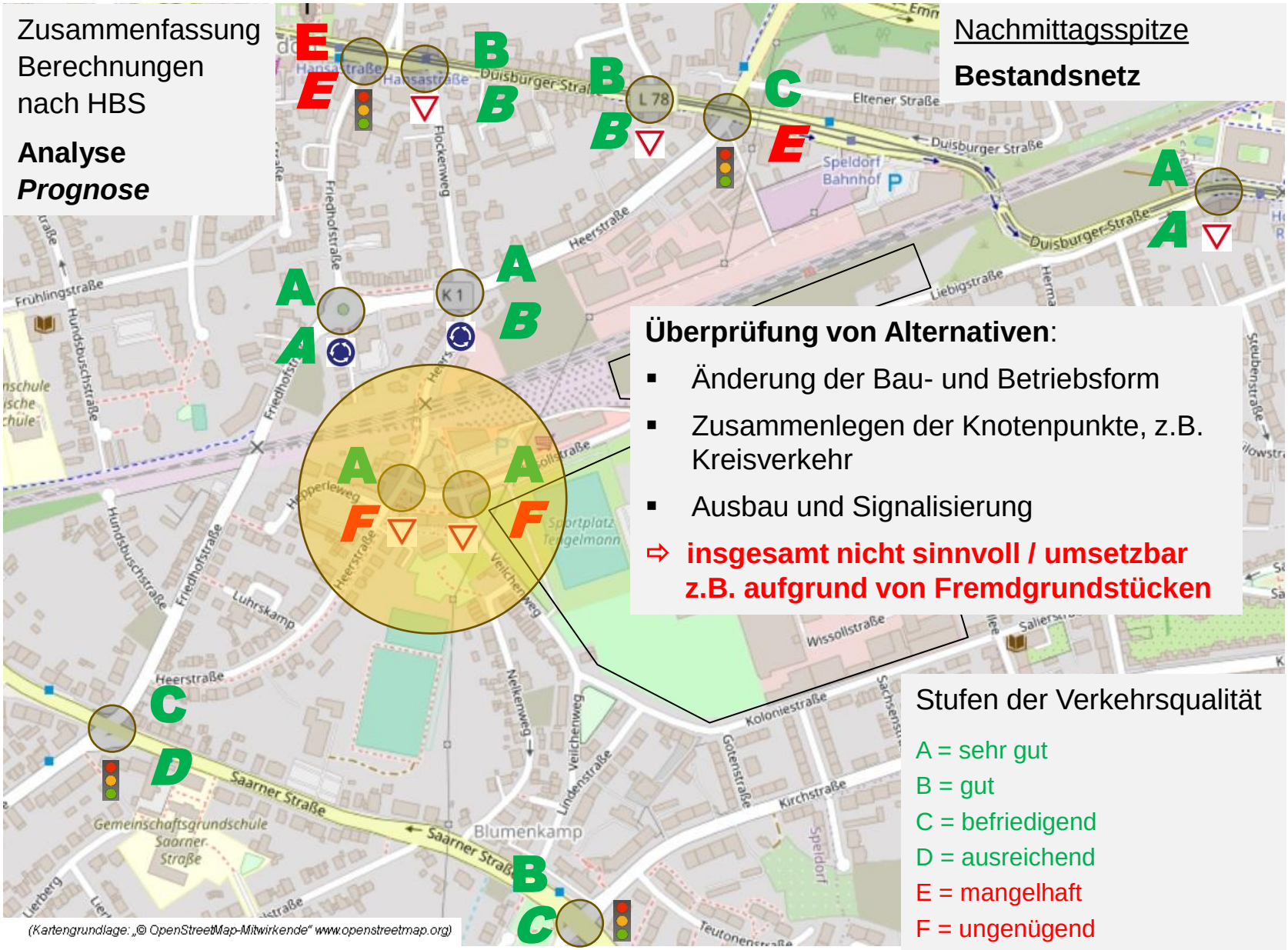
Stufen der Verkehrsqualität

A = sehr gut
B = gut
C = befriedigend
D = ausreichend
E = mangelhaft
F = ungenügend

(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse
Prognose



Überprüfung von Alternativen:

- Änderung der Bau- und Betriebsform
- Zusammenlegen der Knotenpunkte, z.B. Kreisverkehr
- Ausbau und Signalisierung

⇨ **insgesamt nicht sinnvoll / umsetzbar z.B. aufgrund von Fremdgrundstücken**

Stufen der Verkehrsqualität

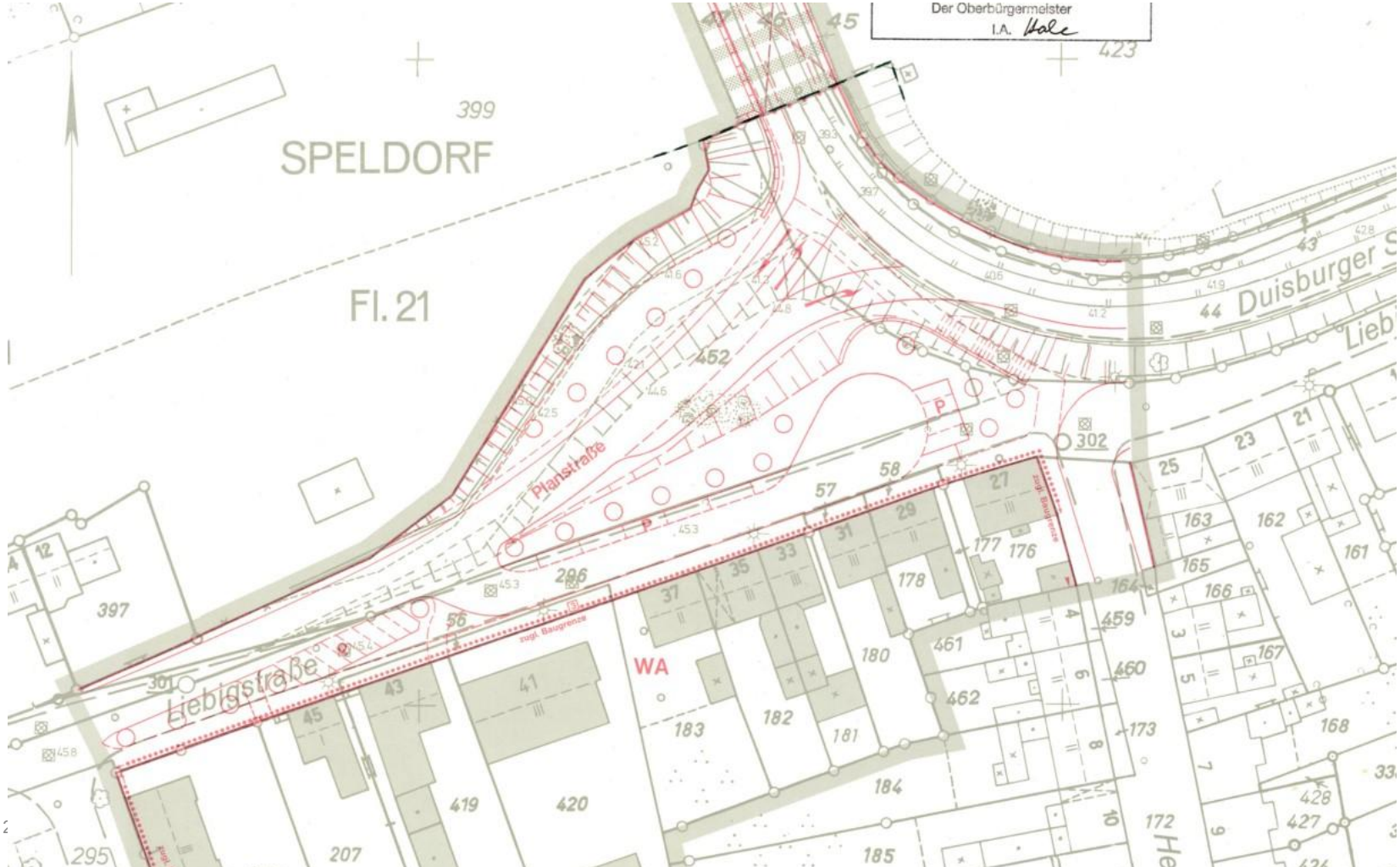
A = sehr gut
B = gut
C = befriedigend
D = ausreichend
E = mangelhaft
F = ungenügend

(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

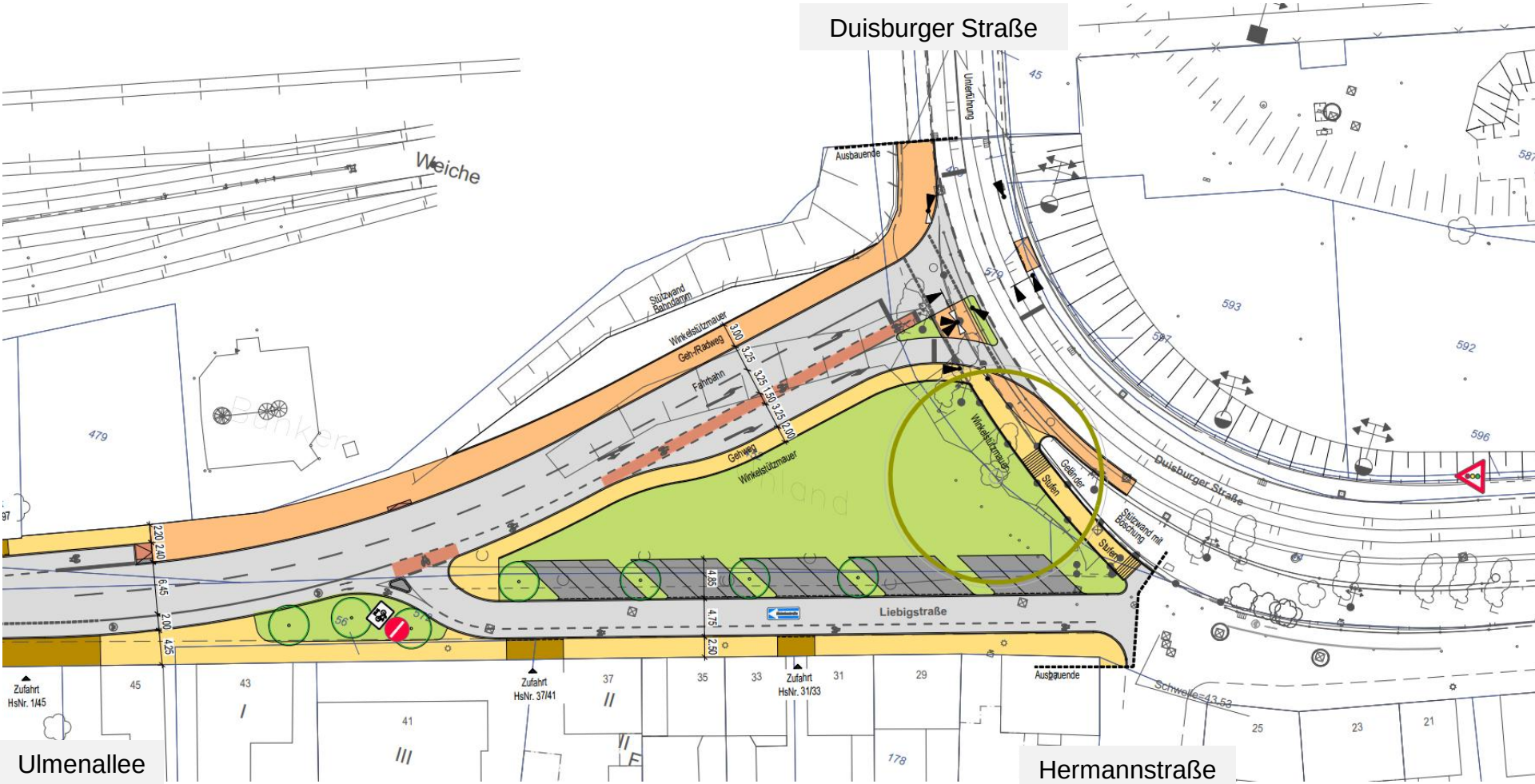
Aufgrund der Gegebenheiten weiterverfolgte Variante:

Ausbau einer zusätzlichen Anbindung an die Duisburger Straße

(*Quelle: Bebauungsplan „Duisburger Straße/Liebigstraße - M10“ der Stadt Mülheim, September 1990*)



Zusätzliche Anbindung an die Duisburger Straße

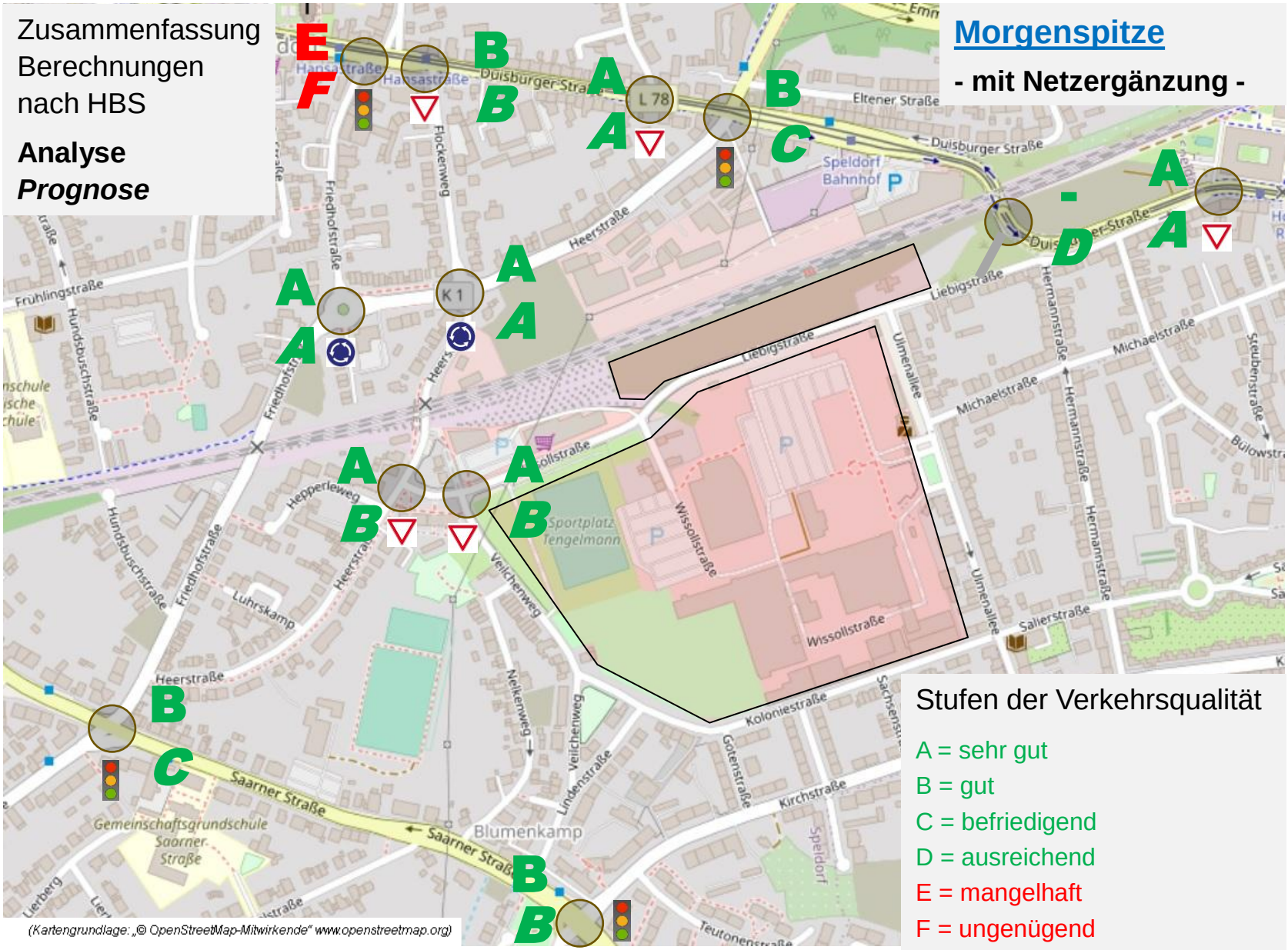


Zusammenfassung
Berechnungen
nach HBS

Analyse
Prognose

Morgenspitze

- mit Netzergänzung -



(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Stufen der Verkehrsqualität

A = sehr gut
B = gut
C = befriedigend
D = ausreichend
E = mangelhaft
F = ungenügend

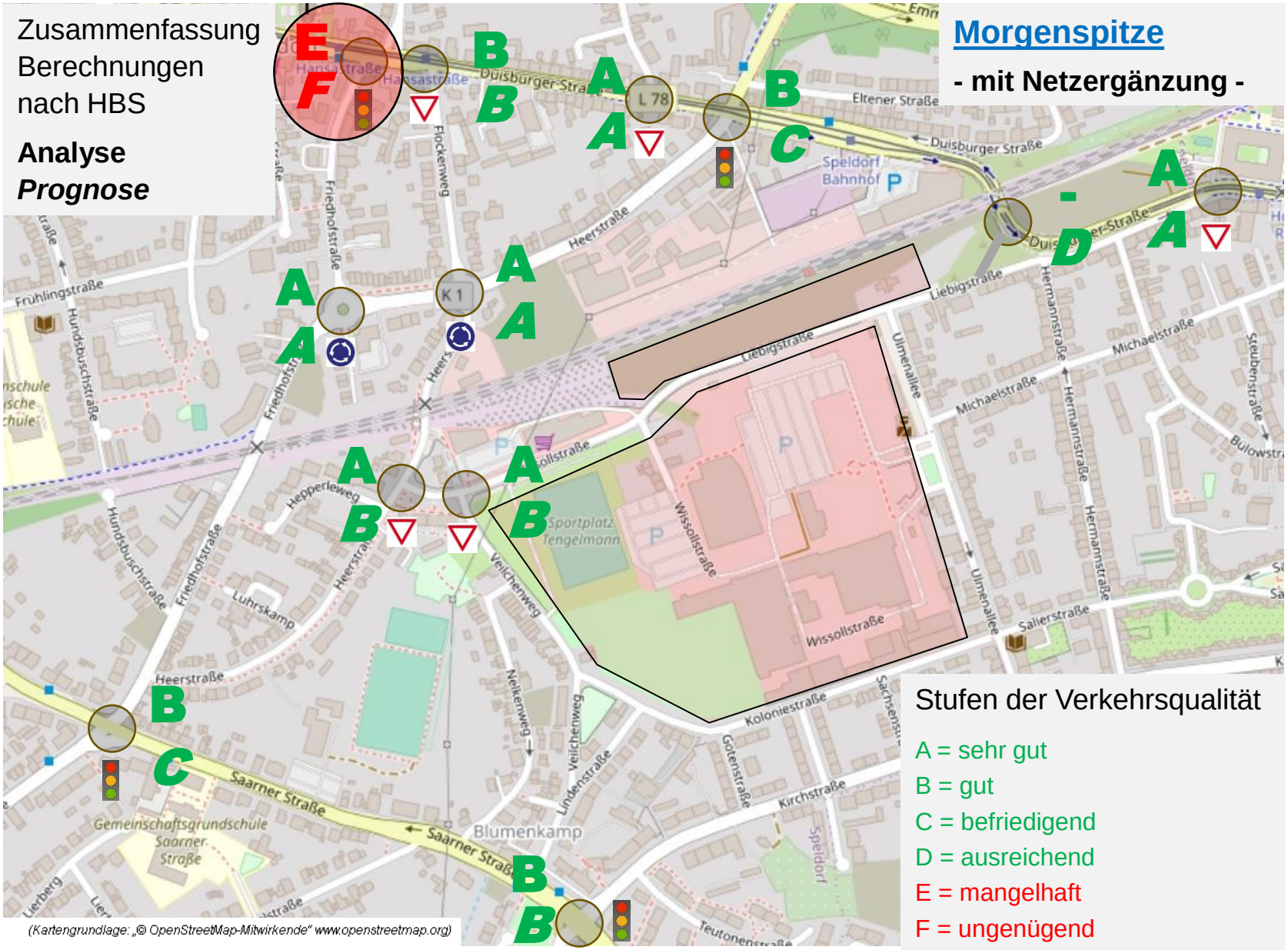
Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse

Prognose

Morgenspitze

- mit Netzergänzung -

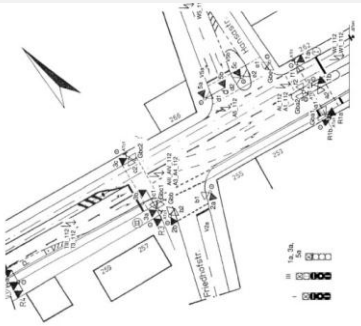


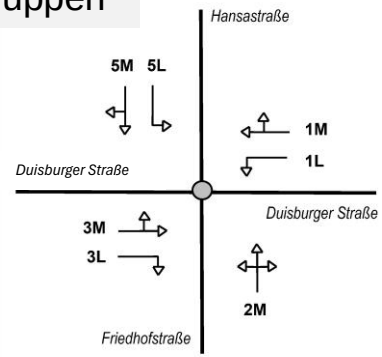
(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Stufen der Verkehrsqualität

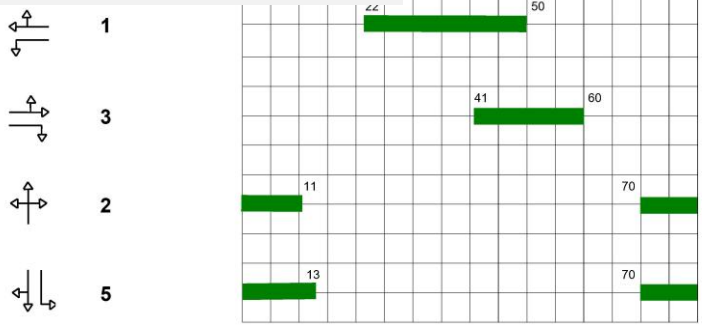
A = sehr gut
B = gut
C = befriedigend
D = ausreichend
E = mangelhaft
F = ungenügend

Definition der Kfz-Signalgruppen



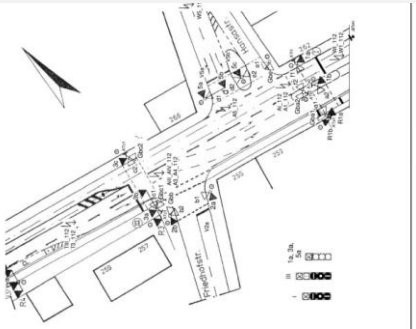


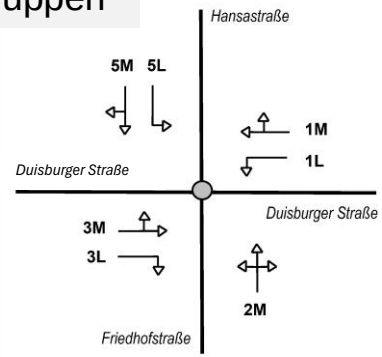
Vorhandene Grünzeiten



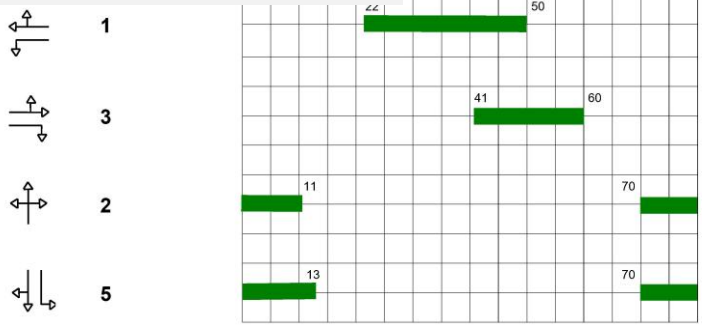
Morgenspitze	Analyse				Prognose			
	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe
Signalgruppe 1M	250	20,4	50	B	281	21,2	56	B
Signalgruppe 1L	28	22,8	10	B	28	23,8	11	B
Signalgruppe 3M	442	107,9	172	E	520	264,4	334	F
Signalgruppe 3R	65	23,9	19	B	104	24,9	27	B
Signalgruppe 2M	209	26,3	47	B	239	27,5	53	B
Signalgruppe 5M	59	20,7	17	B	97	23,0	25	B
Signalgruppe 5L	23	20,0	9	A	23	20,0	9	A

Definition der Kfz-Signalgruppen



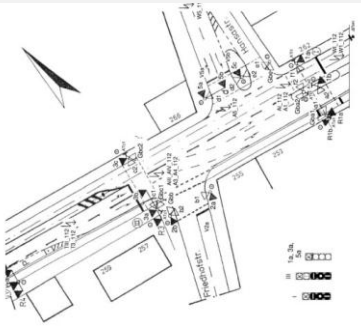


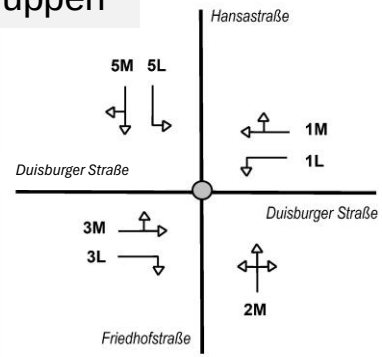
Vorhandene Grünzeiten



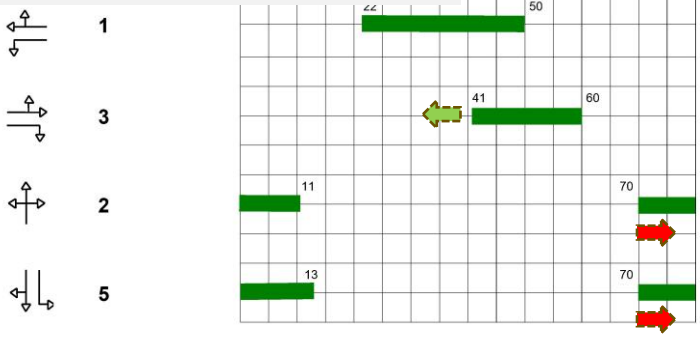
Nachmittagsspitze	Analyse				Prognose			
	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe
Signalgruppe 1M	413	25,7	83	B	485	30,3	103	B
Signalgruppe 1L	38	23,1	13	B	38	23,8	13	B
Signalgruppe 3M	439	104,3	167	E	485	189,4	258	F
Signalgruppe 3R	78	24,2	21	B	102	27,4	43	B
Signalgruppe 2M	234	27,3	52	B	306	31,3	68	B
Signalgruppe 5M	243	25,3	52	B	265	28,7	58	B
Signalgruppe 5L	64	20,7	18	B	64	20,7	18	B

Definition der Kfz-Signalgruppen





Anpassung der Grünzeiten



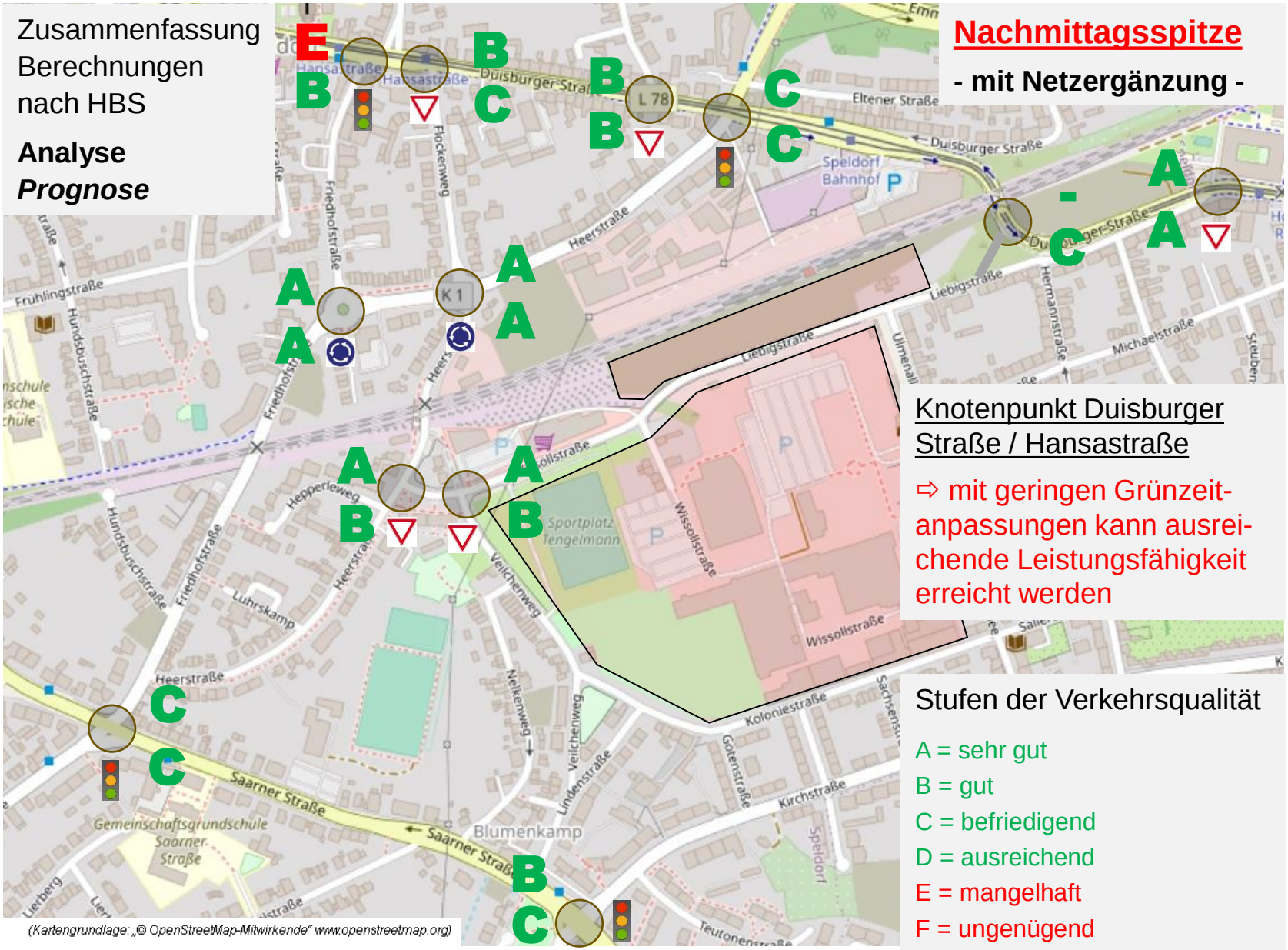
Prognose	Morgenspitze				Nachmittagsspitze			
	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe	Kfz-Belastung [sec]	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	95%-Staulänge [m]	Qualitätsstufe
Signalgruppe 1M	281	21,2	56	B	485	30,3	103	B
Signalgruppe 1L	28	23,8	11	B	38	23,8	13	B
Signalgruppe 3M	520	65,6	153	B	485	48,0	124	C
Signalgruppe 3R	104	24,9	27	B	102	27,4	43	B
Signalgruppe 2M	239	27,5	53	B	306	31,3	68	B
Signalgruppe 5M	97	23,0	25	B	265	28,7	58	B
Signalgruppe 5L	23	20,0	9	A	64	20,7	18	B

Verlängerung der Grünzeit

Reduzierung der Grünzeit

Zusammenfassung Berechnungen nach HBS

Analyse
Prognose



(Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Nachmittagsspitze

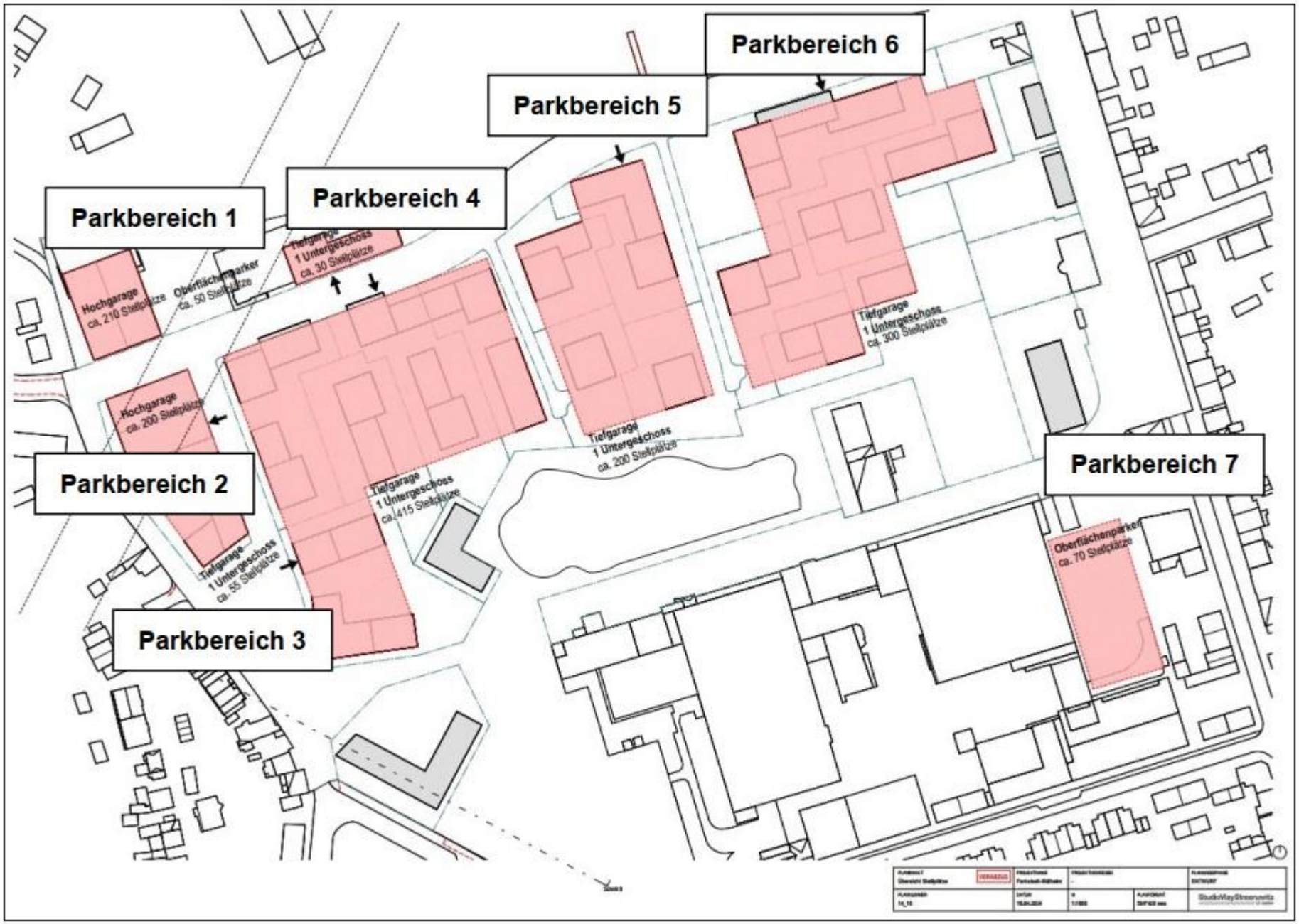
- mit Netzergänzung -

Knotenpunkt Duisburger Straße / Hansastraße

⇨ mit geringen Grünzeit-anpassungen kann ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden

Stufen der Verkehrsqualität

A = sehr gut
B = gut
C = befriedigend
D = ausreichend
E = mangelhaft
F = ungenügend


Parkbereich 6
Parkbereich 5
Parkbereich 4
Parkbereich 1
Parkbereich 2
Parkbereich 3
Parkbereich 7
Hochgarage ca. 210 Stellplätze
Oberflächenparker ca. 50 Stellplätze
Tiefgarage 1 Untergeschoss ca. 30 Stellplätze
Hochgarage ca. 200 Stellplätze
Tiefgarage 1 Untergeschoss ca. 55 Stellplätze
Tiefgarage 1 Untergeschoss ca. 415 Stellplätze
Tiefgarage 1 Untergeschoss ca. 200 Stellplätze
Tiefgarage 1 Untergeschoss ca. 300 Stellplätze
Oberflächenparker ca. 70 Stellplätze

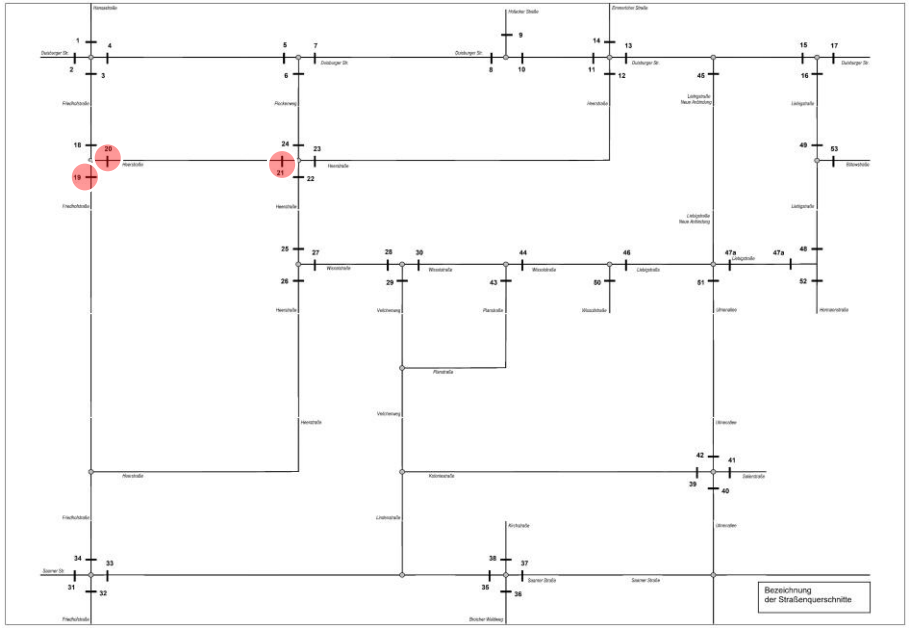
Kfz-Frequenzen für die Lärmuntersuchung

Differenzierung nach

- Kfz
- Pkw /Lieferwagen / mot. Zweiräder
- Schwerverkehr

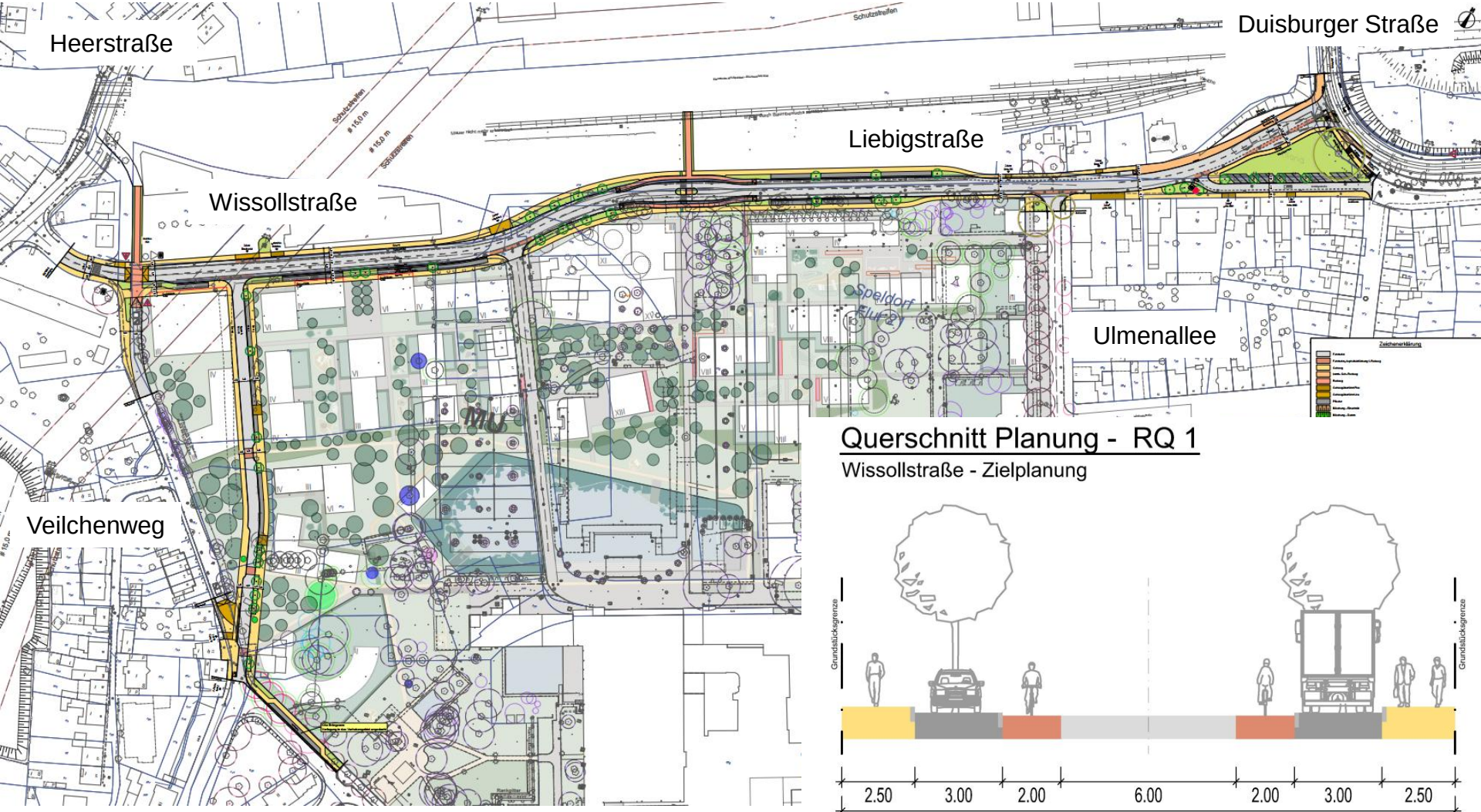
Differenzierung nach

- Tagesgesamtbelastungen (0-24 Uhr)
- Tag-Werte (6-22 Uhr)
- Nacht-Werte (22-6 Uhr)



	Kfz gesamt	„Pkw“	SV
19 Friedhofstraße, südlich Heerstraße			
- Analyse Tagesbelastung	5.748 Kfz/24h	5.577 Fz/24h	171 Fz/24h
- Analyse Tag-Werte	5.310 Kfz/16h	5.148 Fz/16h	162 Fz/16h
- Analyse Nacht-Werte	438 Kfz/8h	429 Fz/8h	9 Fz/8h
- Zusatz Tagesbelastung	- Kfz/24h	- Fz/24h	- Fz/24h
- Zusatz Tag-Werte	- Kfz/16h	- Fz/16h	- Fz/16h
- Zusatz Nacht-Werte	- Kfz/8h	- Fz/8h	- Fz/8h
- Prognose Tagesbelastung	5.748 Kfz/24h	5.577 Fz/24h	171 Fz/24h
- Prognose Tag-Werte	5.310 Kfz/16h	5.148 Fz/16h	162 Fz/16h
- Prognose Nacht-Werte	438 Kfz/8h	429 Fz/8h	9 Fz/8h
20 Heerstraße, östlich Friedhofstraße			
- Analyse Tagesbelastung	4.211 Kfz/24h	4.079 Fz/24h	132 Fz/24h
- Analyse Tag-Werte	3.890 Kfz/16h	3.765 Fz/16h	125 Fz/16h
- Analyse Nacht-Werte	321 Kfz/8h	314 Fz/8h	7 Fz/8h
- Zusatz Tagesbelastung	1.171 Kfz/24h	1.161 Fz/24h	10 Fz/24h
- Zusatz Tag-Werte	1.135 Kfz/16h	1.125 Fz/16h	10 Fz/16h
- Zusatz Nacht-Werte	36 Kfz/8h	36 Fz/8h	- Fz/8h
- Prognose Tagesbelastung	5.382 Kfz/24h	5.240 Fz/24h	142 Fz/24h
- Prognose Tag-Werte	5.025 Kfz/16h	4.890 Fz/16h	135 Fz/16h
- Prognose Nacht-Werte	357 Kfz/8h	350 Fz/8h	7 Fz/8h
21 Heerstraße, westlich Flockenweg			
- Analyse Tagesbelastung	4.272 Kfz/24h	4.148 Fz/24h	124 Fz/24h
- Analyse Tag-Werte	3.946 Kfz/16h	3.829 Fz/16h	117 Fz/16h
- Analyse Nacht-Werte	326 Kfz/8h	319 Fz/8h	7 Fz/8h
- Zusatz Tagesbelastung	1.171 Kfz/24h	1.161 Fz/24h	10 Fz/24h
- Zusatz Tag-Werte	1.135 Kfz/16h	1.125 Fz/16h	10 Fz/16h
- Zusatz Nacht-Werte	36 Kfz/8h	36 Fz/8h	- Fz/8h
- Prognose Tagesbelastung	5.443 Kfz/24h	5.309 Fz/24h	134 Fz/24h
- Prognose Tag-Werte	5.081 Kfz/16h	4.954 Fz/16h	127 Fz/16h
- Prognose Nacht-Werte	362 Kfz/8h	355 Fz/8h	7 Fz/8h

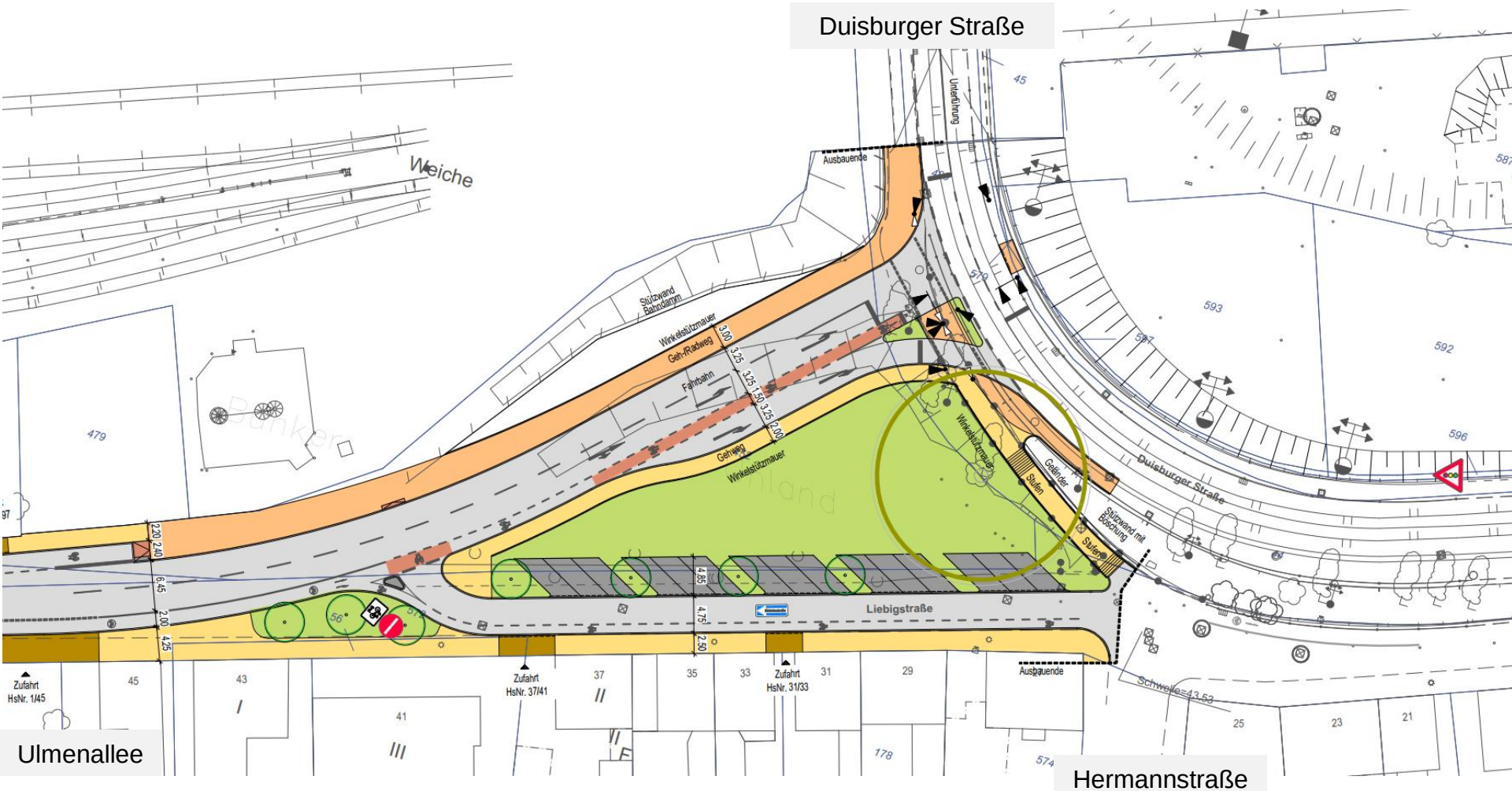
Äußere Verkehrserschließung - Zielplanung



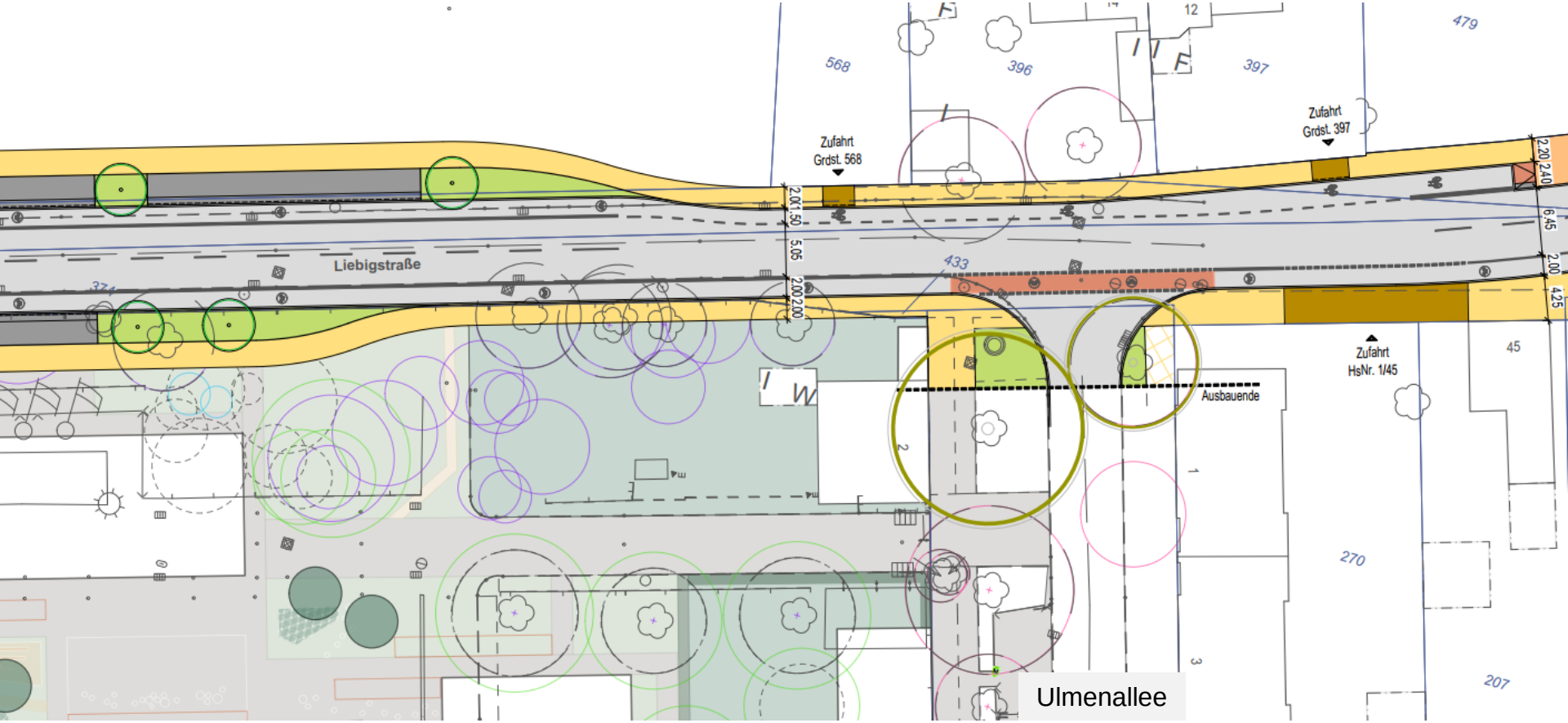
Querschnitt Planung - RQ 1

Wissollstraße - Zielplanung

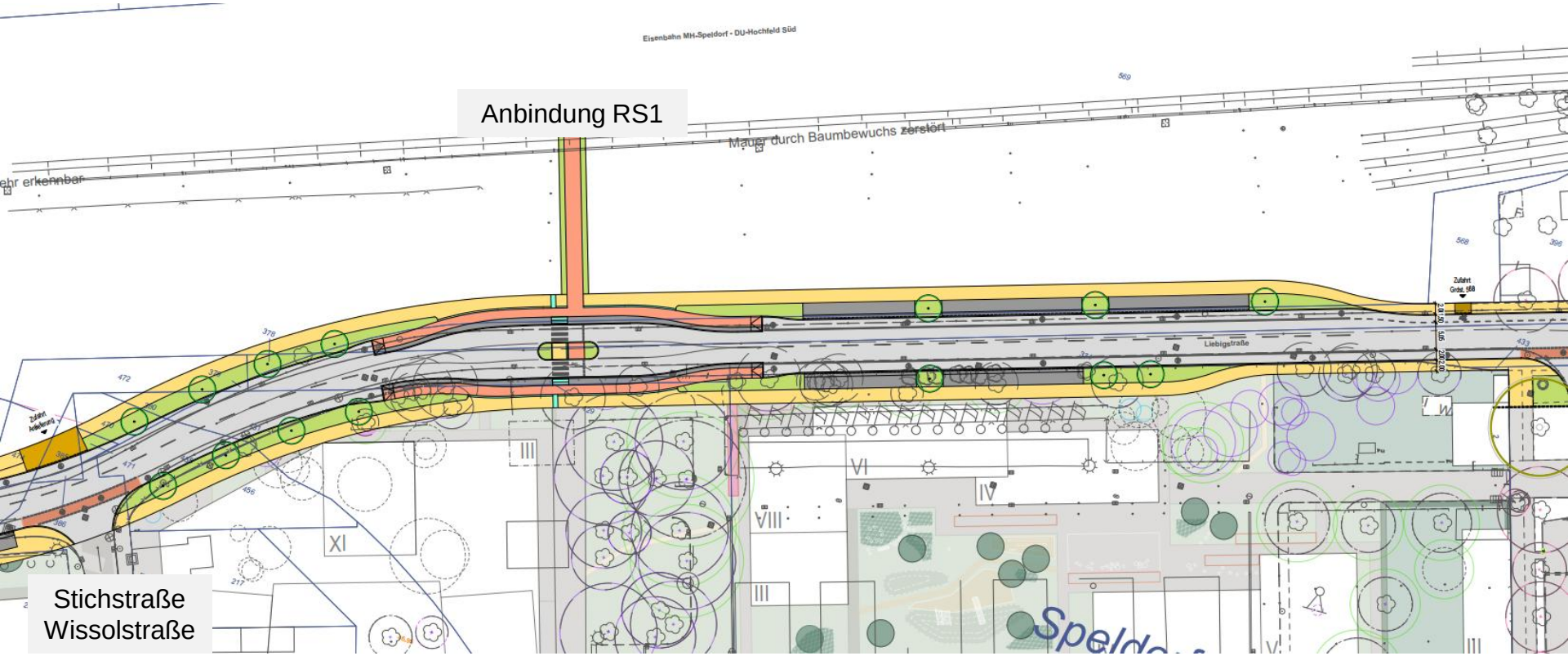
Anbindung der Liebigstraße an die Duisburger Straße



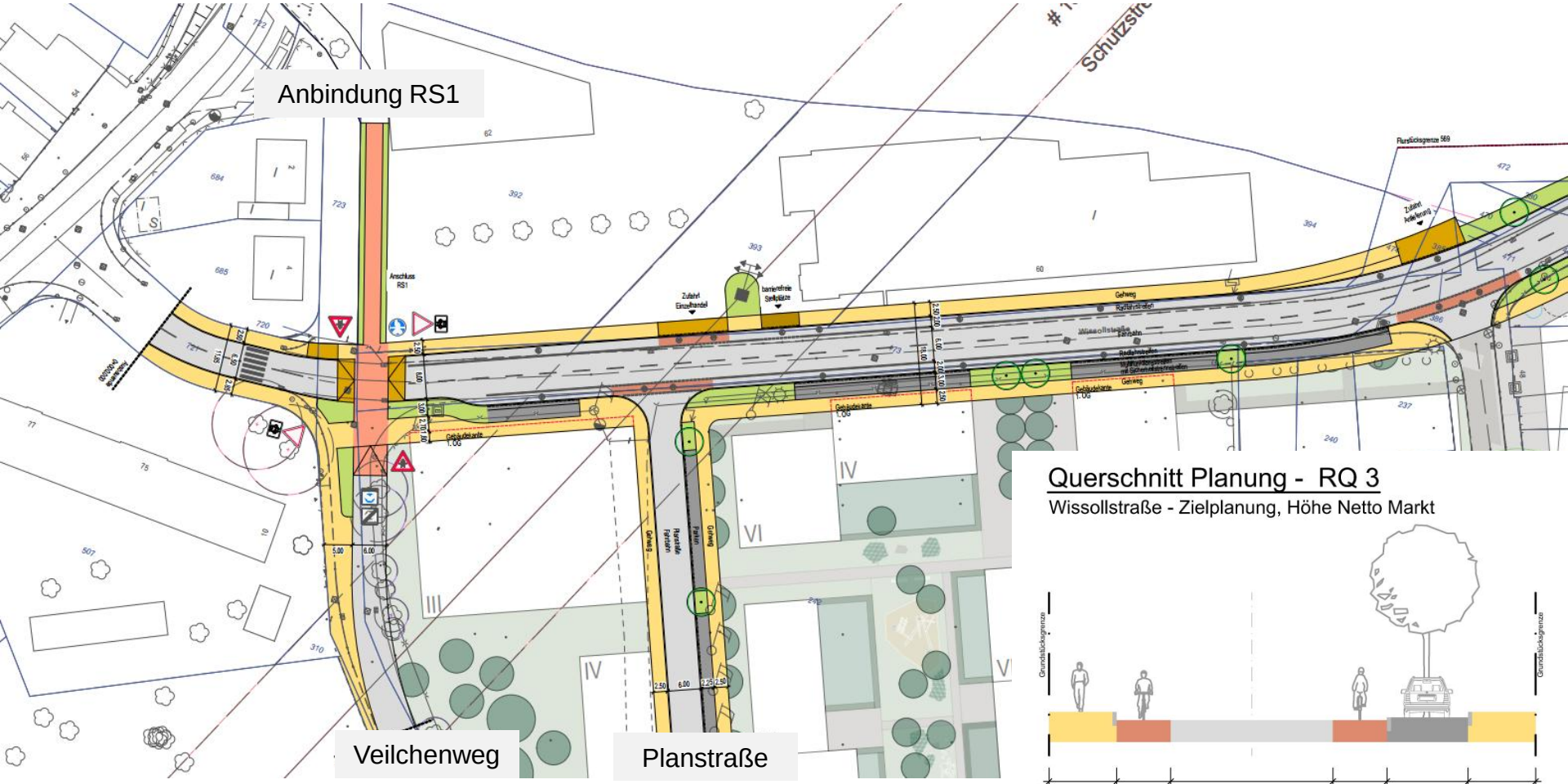
Zielplanung - östlicher Abschnitt -



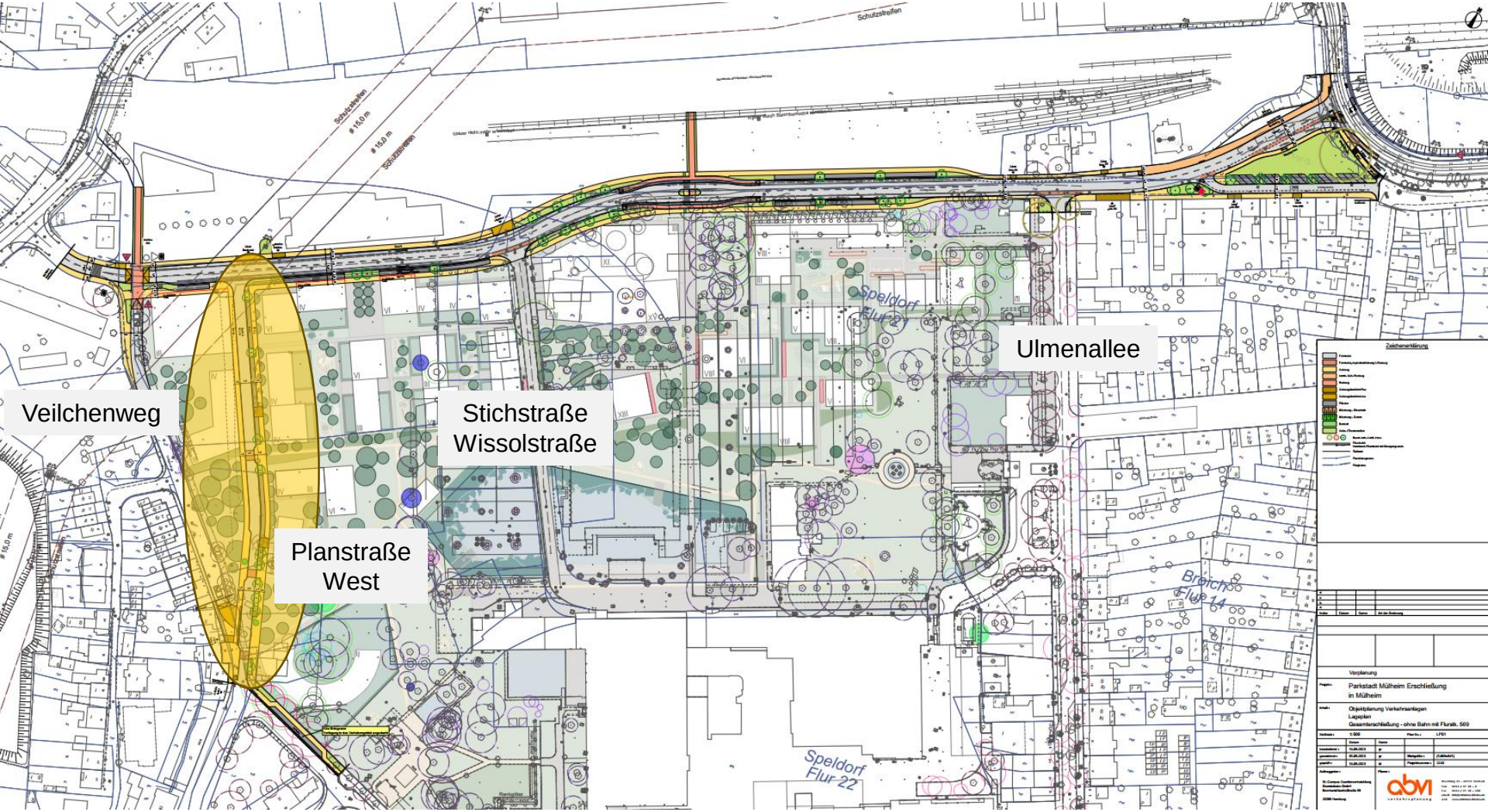
Zielplanung - mittlerer Abschnitt -



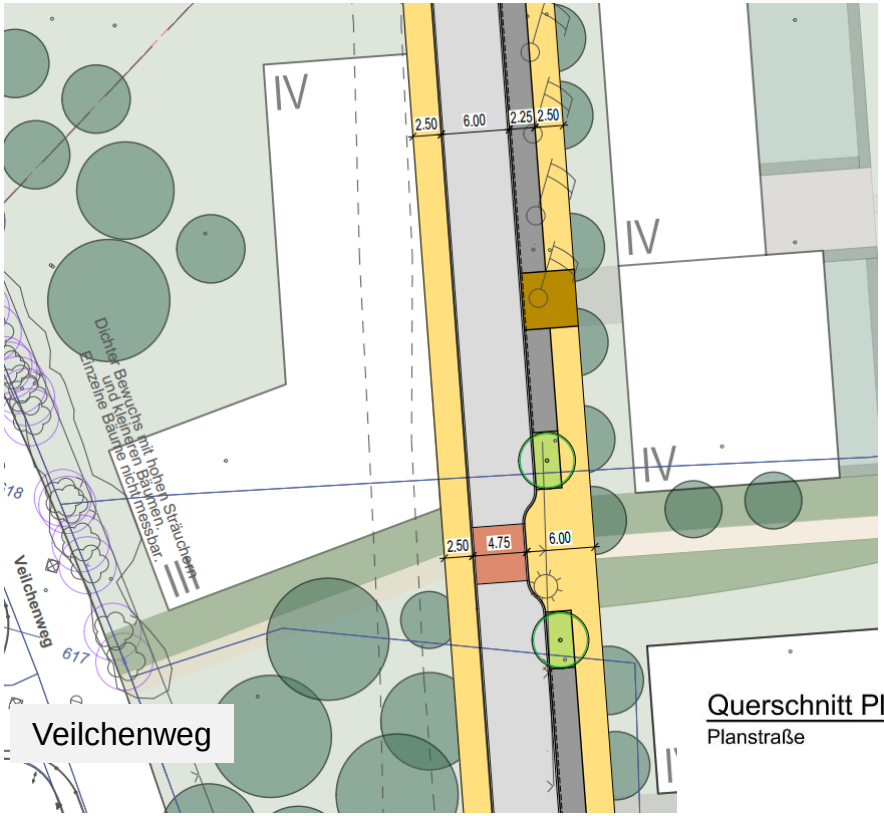
Zielplanung - westlicher Abschnitt -



Planstraße West



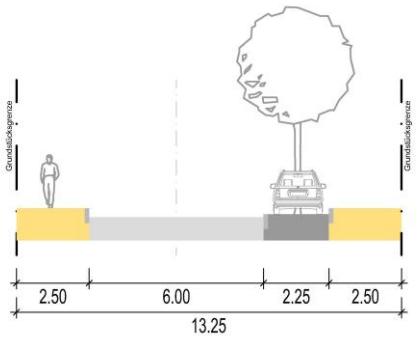
Planstraße West





Querschnitt Planung - RQ 4

Planstraße



Planstraße West

Veilchenweg

⇨ Anbindung Veilchenweg an Planstraße untergeordnet

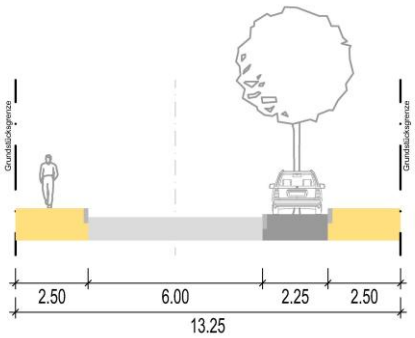
⇨ ggfs. Aufpflasterung, Geschwindigkeitsreduzierung

Veilchenweg

Koloniestraße

Querschnitt Planung - RQ 4

Planstraße



Mögliche ergänzende Handlungsoptionen zum Thema „Mobilität“

- Allgemeine Handlungsoptionen
- Handlungsoptionen Fussgänger
- Handlungsoptionen Radverkehr
- Handlungsoptionen ÖPNV
- Handlungsoptionen Kfz-Verkehr
- Sonstige Handlungsoptionen
- Handlungsoptionen für Betriebe

„Parkstadt Mülheim“

Verkehrs- und Mobilitätsuntersuchung

Äußere Verkehrserschließung

Danke für Ihr Interesse

und Ihre Anregungen

Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Bochum

Dr.-Ing. Harald Blanke

Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Gutachtenergebnisse

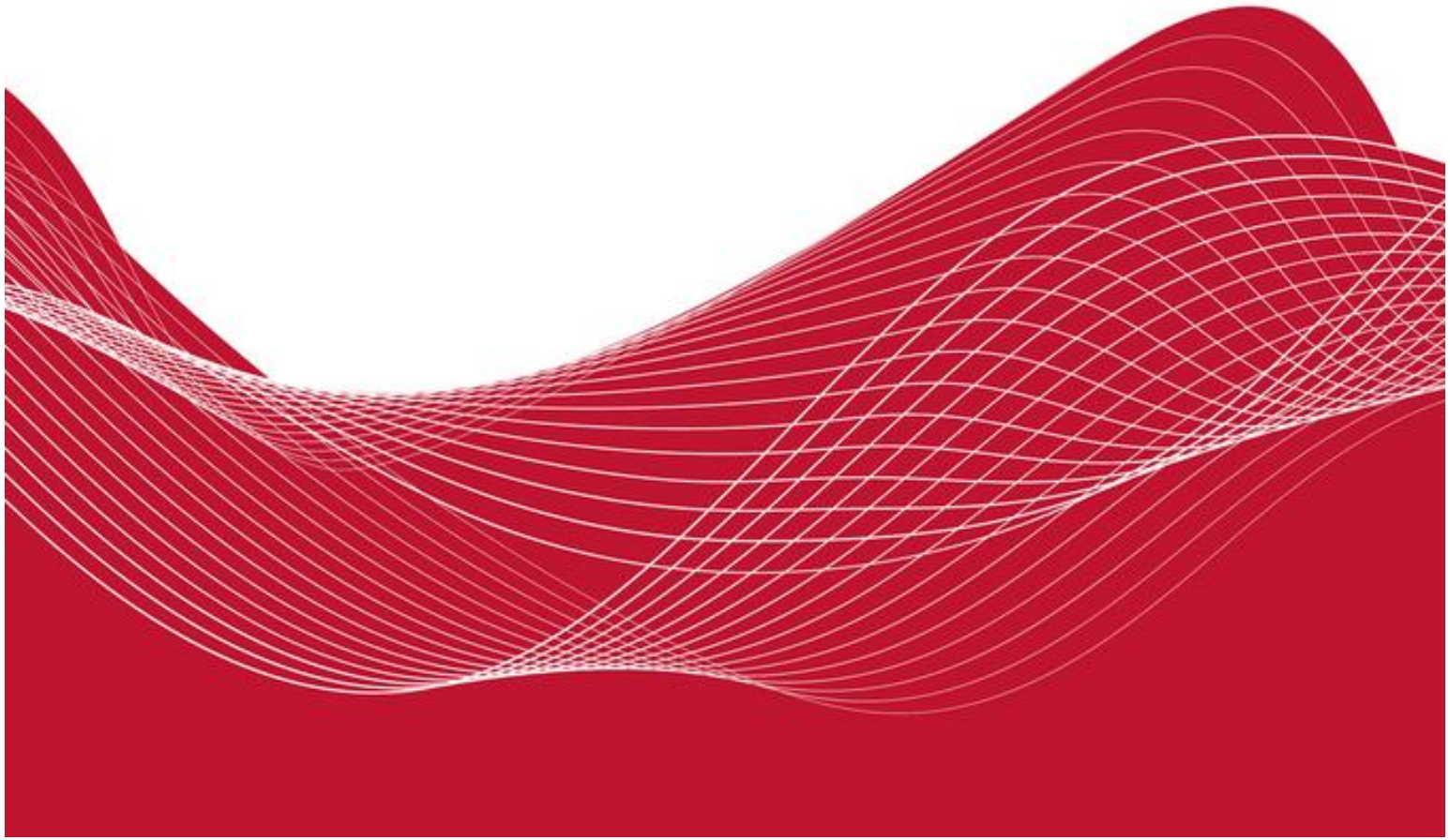
28. September 2026



Lärm

Dipl.-Ing Roman Ganz
GRANER+PARTNER INGENIEURE

GRANER+PARTNER INGENIEURE



- RAUMAKUSTIK
- TON- UND MEDIENTECHNIK
- BAUAKUSTIK / SCHALLSCHUTZ
- THERMISCHE BAUPHYSIK
- SCHALLIMMISSIONSSCHUTZ
- MESSTECHNIK / CONTROLLING
- SACHVERSTÄNDIGENGUTACHTEN
- PRÜFEINRICHTUNGEN

Bebauungsplan Y13 „Parkstadt Mülheim“ in Mülheim a. d. Ruhr

GRANER+PARTNER INGENIEURE

Projektaufgabe:
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Y13 „Parkstadt Mülheim“ in Mülheim a. d. Ruhr



- Erstellung eines 3-D Computermodells mit dem Plangebiet und der Umgebung
- Schalltechnische Prognoseberechnungen zu Verkehrs-, Gewerbe- und Sportgeräuschen nach den geltenden Vorschriften und Regelwerken (u.a. DIN 18005, 16. BImSchV, TA-Lärm, 18. BImschV)
- Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen sowie die Ergebnisse der Untersuchung im Schallgutachten vom 17.09.2024

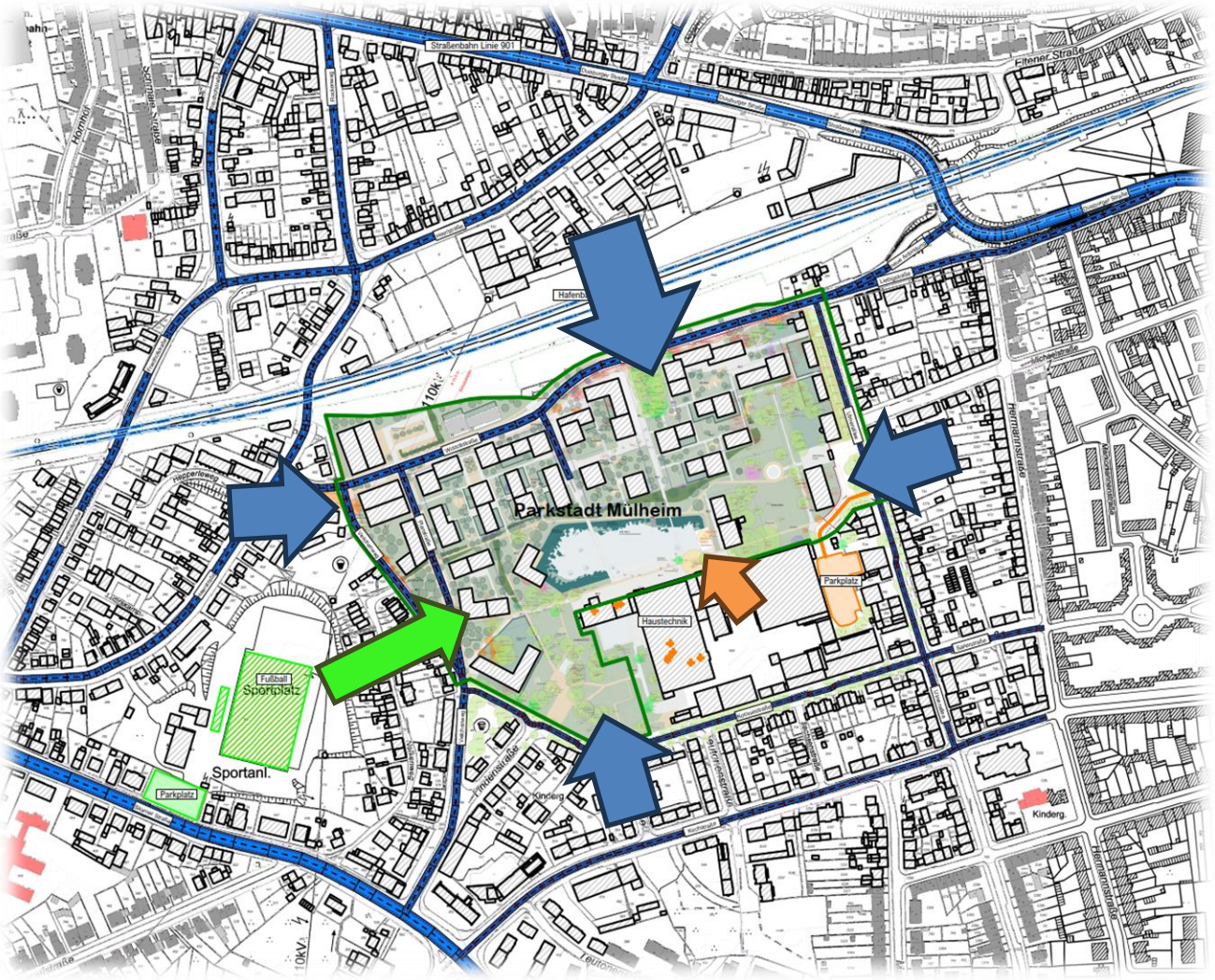
Durchgeführte Untersuchungen



- Auf das Plangebiet einwirkende Geräusche
- Von Plangebiet ausgehende Geräusche
- Geräusche durch den Straßenneubau
- Planbedingte Veränderung der Straßenverkehrsgeräuschsituation im Umfeld

Auf das Plangebiet einwirkende Geräusche

- Verkehrsgeräusche
  - ✓ Straßen im Umfeld
  - ✓ Güterstrecke, Straßenbahn
- Gewerbegeräusche
  - ✓ Campus (Parkplatz, Haustechnik)
- Sportgeräusche
  - ✓ Sportanlage VfB Speldorf



Auf das Plangebiet einwirkende Verkehrsgeräusche

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Hauptlärmquelle: Wissollstraße/Liebigstraße
- Höchste Geräuscheinwirkungen im nördlichen Bereich des Plangebietes ermittelt
- Der Kernbereich des Plangebietes wird gut abgeschirmt durch die Randbebauung
- Vorgaben für die Planbebauung definiert mit deren Hilfe gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sichergestellt werden (z.B. Schalldämmung der Außenbauteile, Belüftung von Schlafräumen, Außenwohnbereiche)

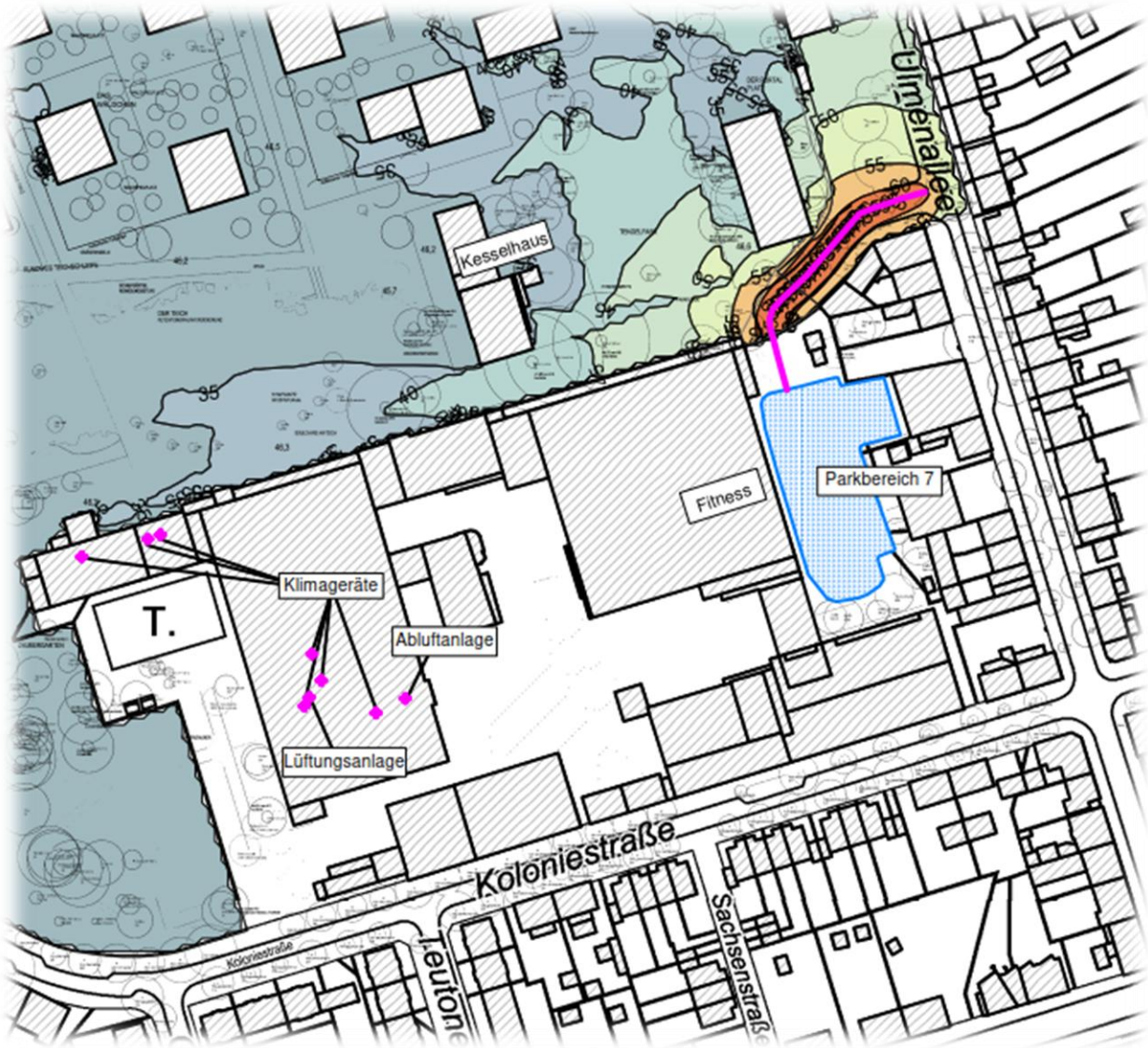


Beurteilungspegel tags, EG

Auf das Plangebiet einwirkende Gewerbegeräusche

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Ergebnis der Schallausbreitung nach DIN ISO 9613-2
- Einwirkungen der haustechnischen Anlagen des Campus sind vernachlässigbar gering
- Nutzung des Parkplatzes erfüllt tags und nachts die Anforderungen der TA-Lärm innerhalb des Plangebietes



Beurteilungspegel tags, EG

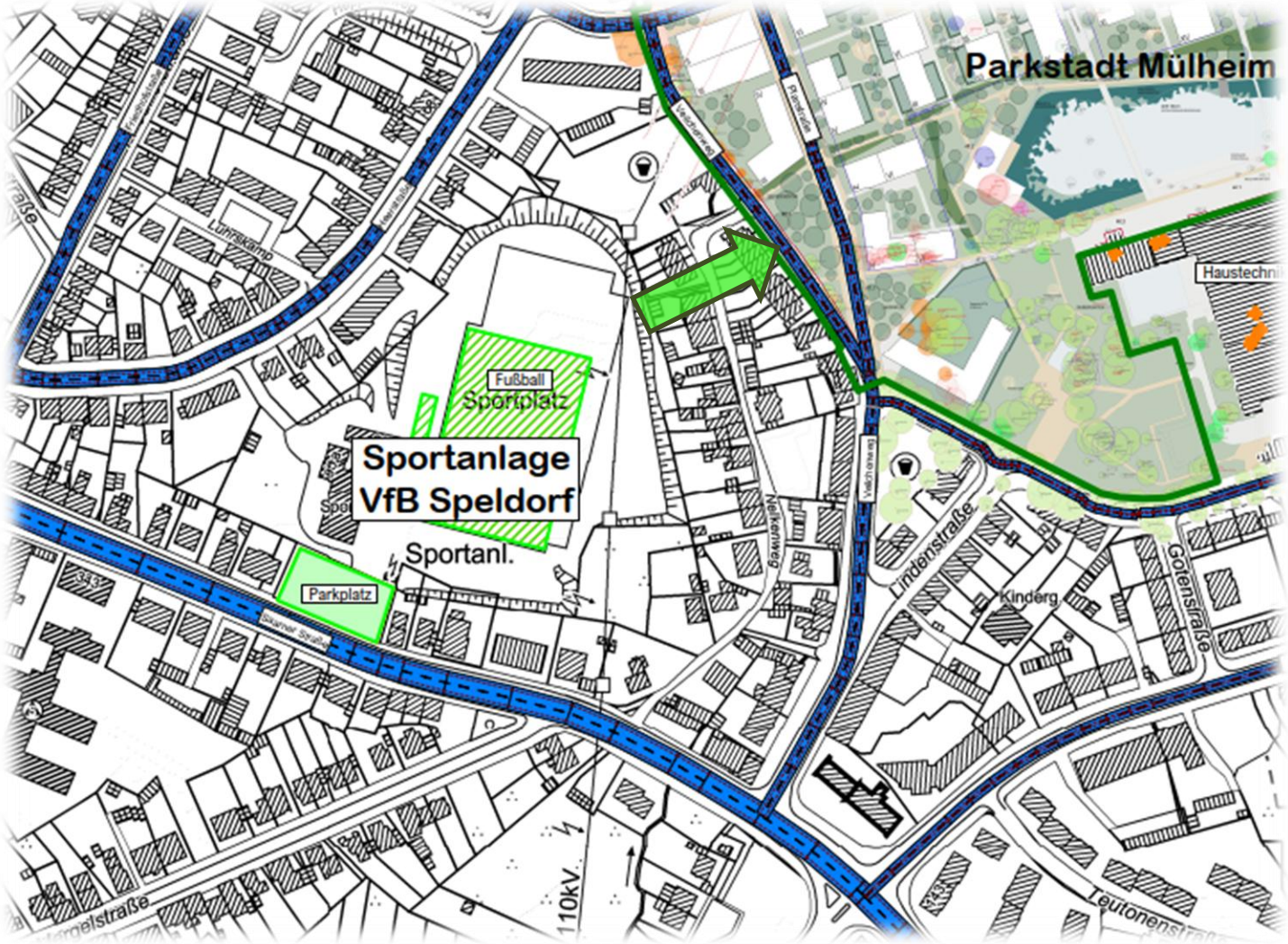
Auf das Plangebiet einwirkende Sportgeräusche

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Simulation Spielbetrieb VfB Speldorf: Großspielfeld, Zuschauerbereiche, Parkplatz (Worst-Case-Szenario)

- Ergebnis: Keine relevanten Einwirkungen im Plangebiet, sehr deutliche Richtwertunterschreitungen

- Sportgeräuschsituation nicht beurteilungsrelevant



Vom Plangebiet ausgehende Geräusche

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Gewerbegeräusche
  - ✓ Discounter
  - ✓ Parkhäuser im MU1/MU2



Vom Plangebiet ausgehende Gewerbegeräusche

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Ergebnis: Gewerbelärm durch Parkhäuser und Discounter erfüllt die Anforderungen der TA Lärm im Bereich der Nachbarschaft; Voraussetzungen:
  - ✓ Parkhaus 1 und 2: Keine Nutzung des offenen Parkdecks zur Nachtzeit (alternativ Schallschutzmaßnahmen)
  - ✓ Parkhaus 1 und 2: baulich geschlossene Ausführung der jeweiligen Westfassade
- Detailnachweise im Genehmigungsverfahren, auch in Bezug auf die Planbebauung

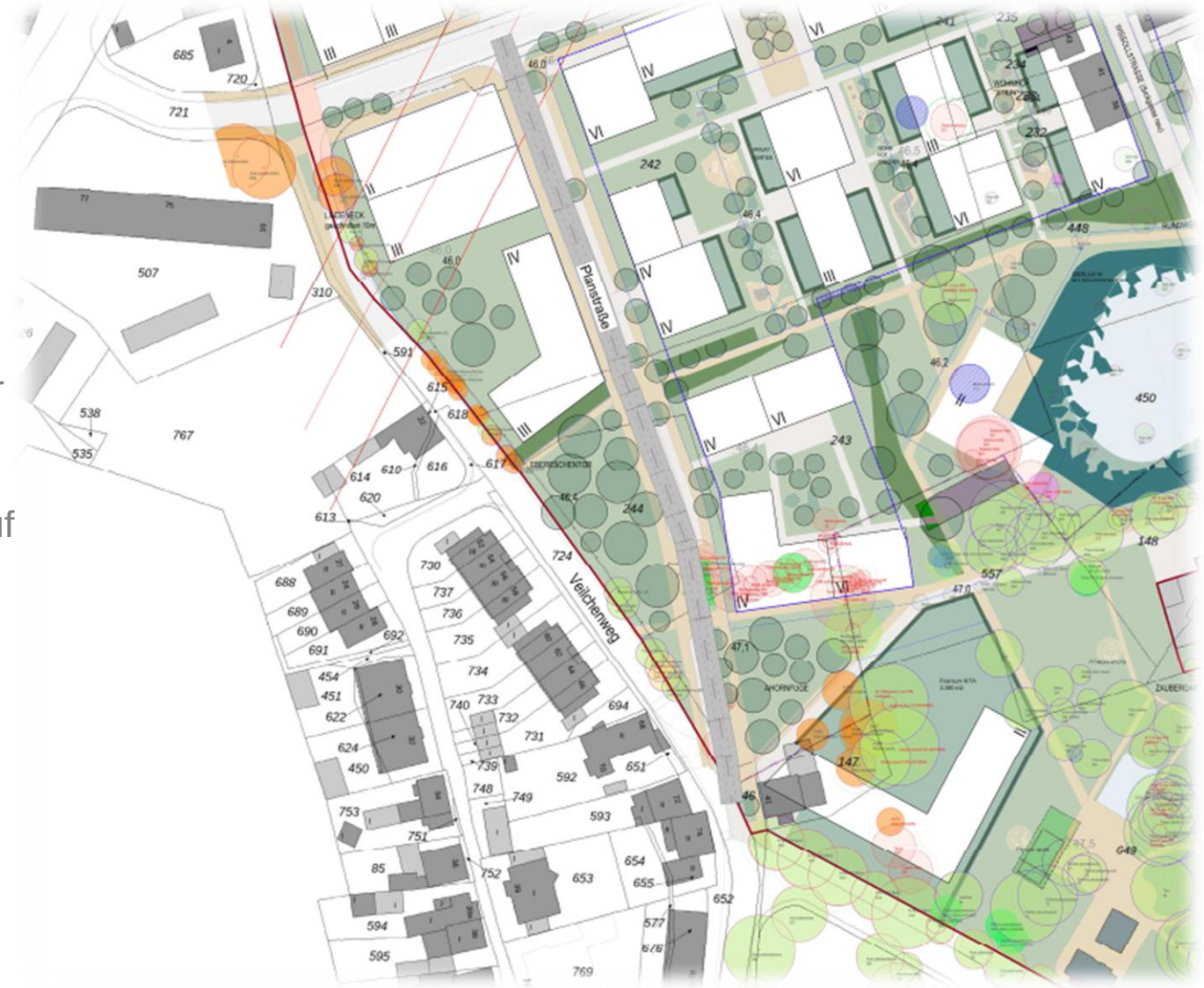


Beurteilungspegel tags, EG

Straßenneubau

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Planstraße innerhalb des Plangebietes (Entlastung des Veilchenwegs)
- Straßenneubau gemäß 16. BImSchV
- Prüfung gemäß 16. BImSchV: Werden in der Nachbarschaft (Veilchenweg) die Immissionsgrenzwerte durch den Verkehr auf der neu gebauten Straße eingehalten?



Straßenneubau

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Ergebnis: Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59 / 49 dB(A) tags / nachts) werden im Bereich der Bestandsbebauung eingehalten und teilweise deutlich unterschritten

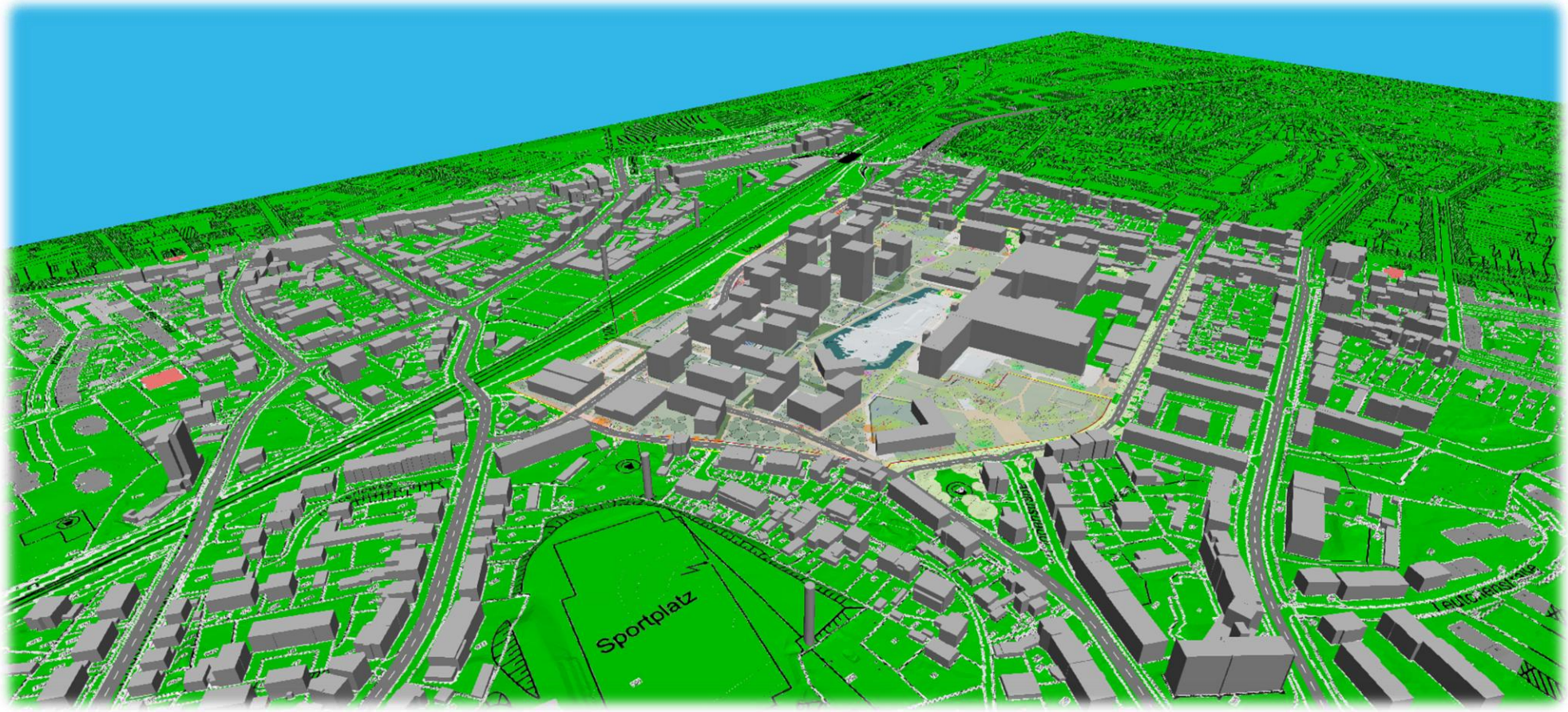


Beurteilungspegel tags, maximale Etage

Planbedingte Veränderung der Straßenverkehrsgeräuschsituation

GRANER+PARTNER INGENIEURE

Planbedingter Mehrverkehr
Verkehrslenkende Maßnahmen (Entlastung Veilchenweg)
Abschirmung/Reflexionen durch Planbebauung

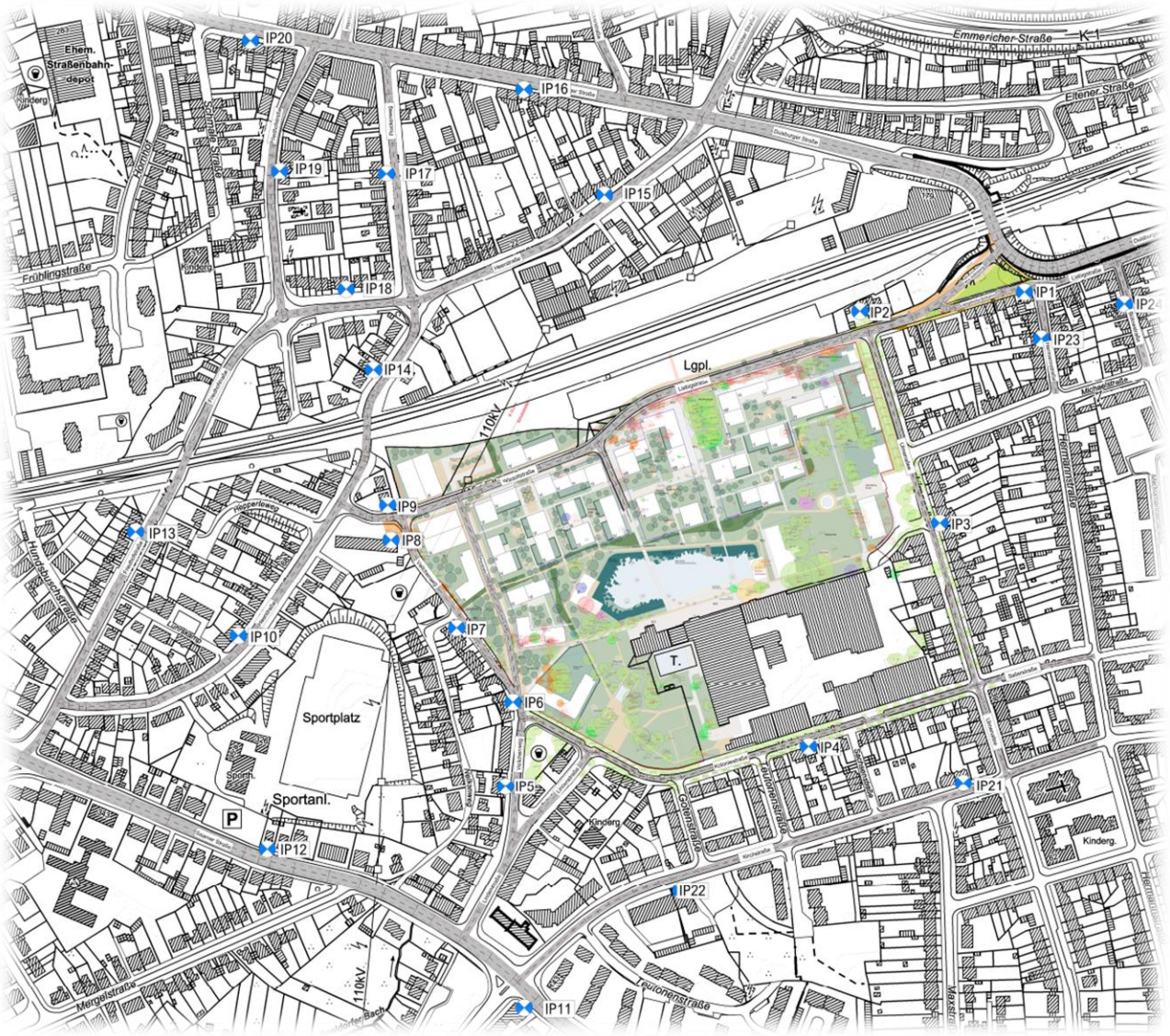


Planbedingte Veränderung der Straßenverkehrsgeräuschsituation

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Detaillierte Berechnung der Straßenverkehrsgeräusche in der Umgebung an exemplarischen Immissionspunkten (IP1-IP24)

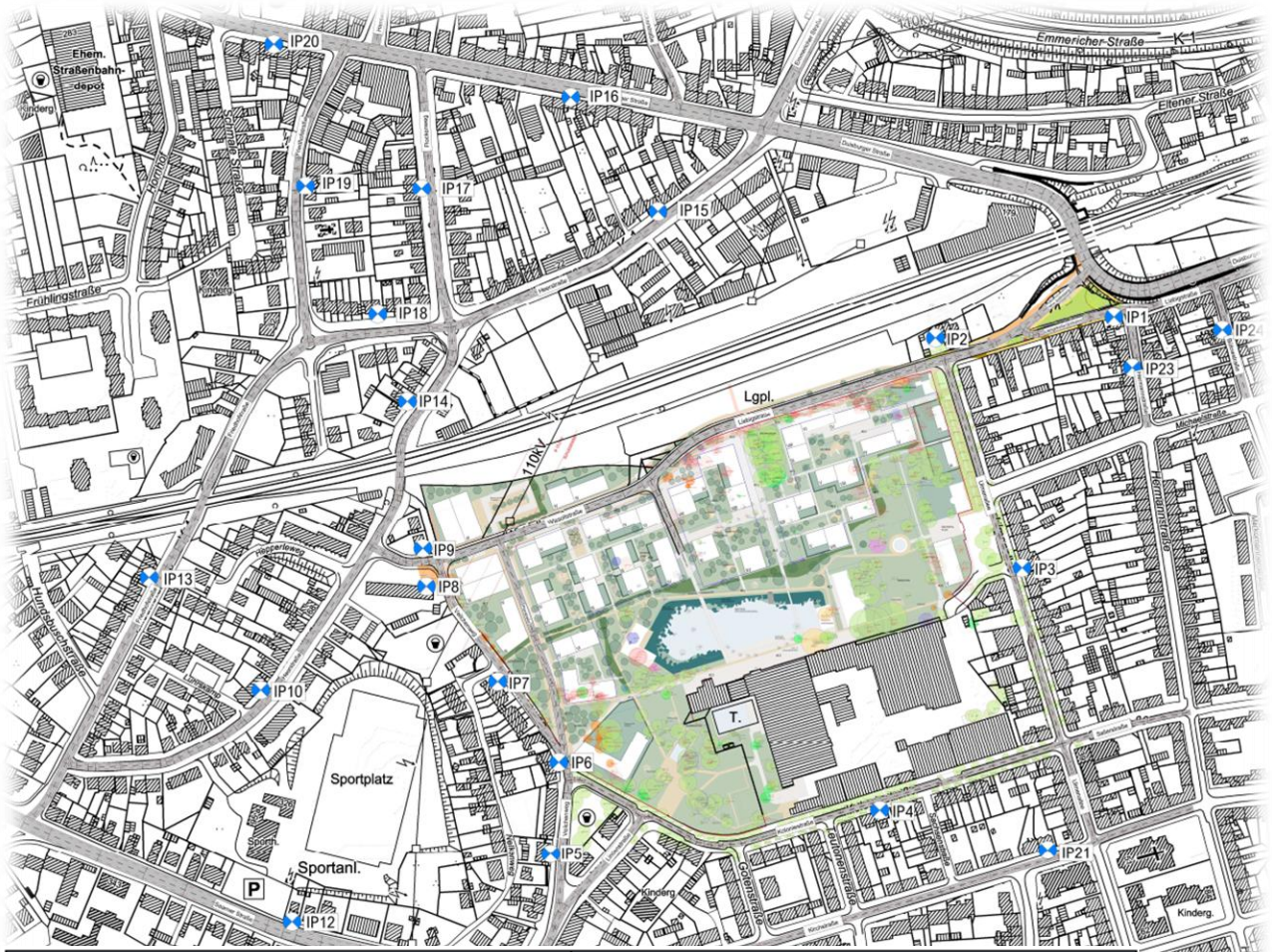
  - ✓ Prognose-Nullfall (P0)
  - ✓ Prognose-Planfall (P1)
  - ✓ Differenz P1-P0



Planbedingte Veränderung der Straßenverkehrsgeräuschsituation

GRANER+PARTNER INGENIEURE

Immissionspunkt	Beurteilungspegel nach RLS 19 **Prognose-Nullfall** in dB(A)		Beurteilungspegel nach RLS 19 **Prognose-Planfall** in dB(A)		Pegeldifferenz **Prognose-Planfall - Prognose-Nullfall** in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IP1	61,2	50,3	61,3	50,9	+0,1	+0,6
IP2	57,2	45,2	61,4	49,4	+4,2	+4,2
IP3	56,2	44,2	56,9	44,7	+0,7	+0,5
IP4	55,6	43,0	56,1	43,8	+0,5	+0,8
IP5	57,1	49,0	58,9	49,7	+1,8	+0,7
IP6	61,2	53,0	59,8	49,9	-1,4	-3,1
IP7	59,4	51,3	54,5	45,1	-4,9	-6,2
IP8	61,4	53,4	61,6	52,3	+0,2	-1,1
IP9	64,1	56,1	64,7	55,3	+0,6	-0,8
IP10	62,1	54,0	65,3	55,6	+3,2	+1,6
IP11	72,2	62,2	72,6	62,4	+0,4	+0,2
IP12	70,1	60,1	70,5	60,4	+0,4	+0,3
IP13	66,0	58,0	66,0	58,0	±0	±0
IP14	64,4	56,3	65,6	56,8	+1,2	+0,5
IP15	69,7	58,3	70,1	58,6	+0,4	+0,3
IP16	71,7	63,5	72,2	63,7	+0,5	+0,2
IP17	64,2	56,2	64,3	56,2	+0,1	±0
IP18	63,8	55,7	64,7	56,1	+0,9	+0,4
IP19	65,4	57,5	66,5	57,9	+1,1	+0,4
IP20	69,8	61,6	70,4	61,9	+0,6	+0,3
IP21	66,7	57,3	66,9	57,3	+0,2	±0
IP22	64,7	55,2	64,8	55,2	+0,1	±0
IP23	56,9	43,5	57	43,6	+0,1	+0,1
IP24	56,3	44,2	56,2	44,1	-0,1	-0,1



Erhöhung bis 1 dB(A)	In der Regel nicht wahrnehmbar
Erhöhung zwischen 1 und 3 dB(A)	Geringfügige Erhöhung, teilweise wahrnehmbar
Erhöhung um mehr als 3 dB(A)	In der Regel wahrnehmbar

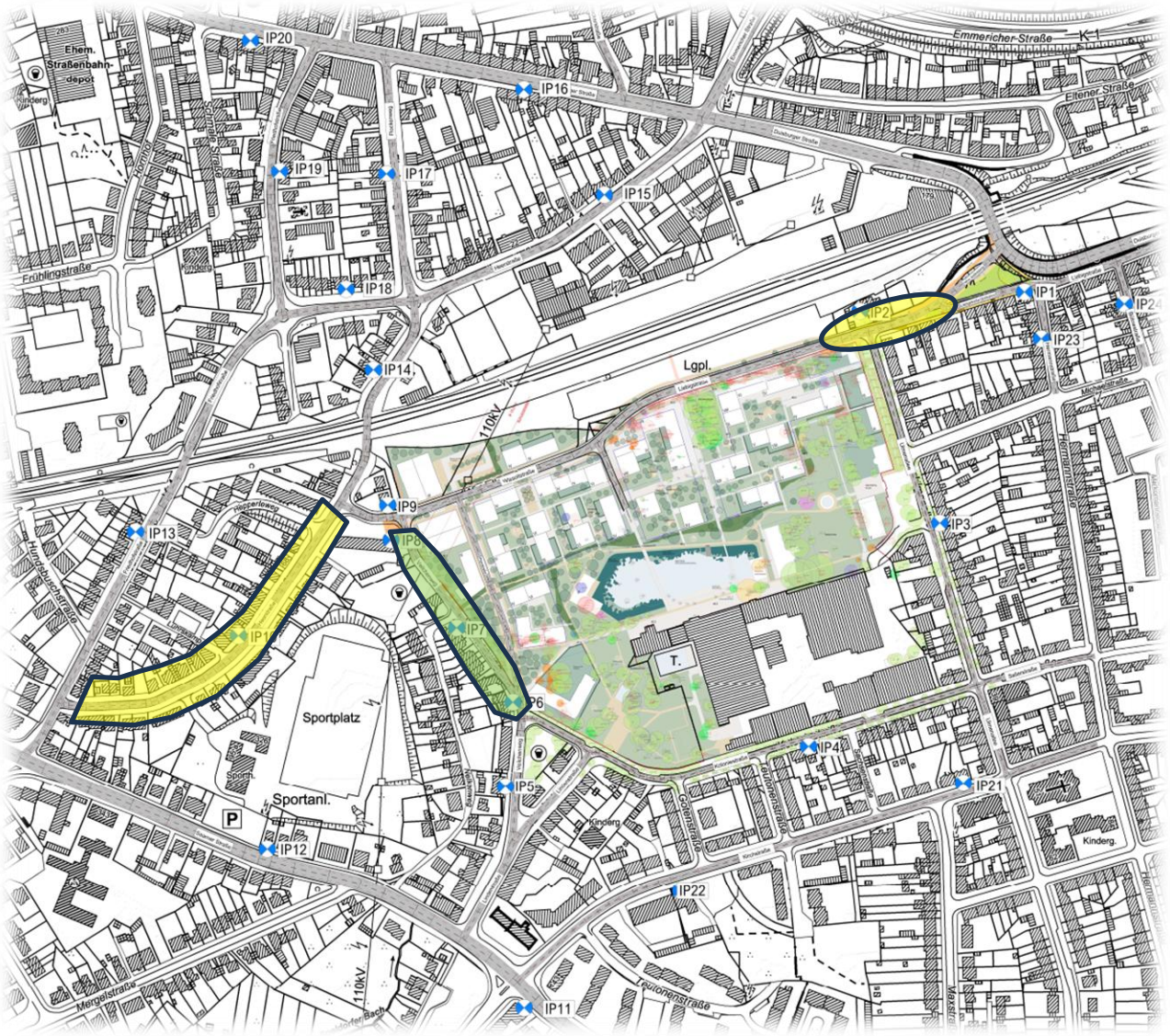
Planbedingte Veränderung der Straßenverkehrsgeräuschsituation

GRANER+PARTNER INGENIEURE

- Verkehrslärmerhöhung an den meisten IP < 1 dB(A) (nicht wahrnehmbar)

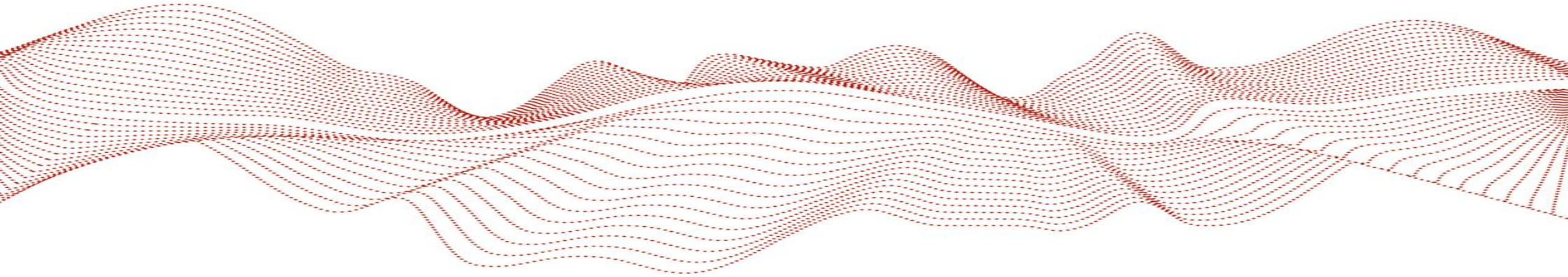
- Pegelerhöhungen > 3 dB(A) nur lokal (IP2, IP10), am IP2 auch durch externe Einflussfaktoren, unabhängig vom Bplan

- Veilchenweg profitiert von Verkehrsverlagerung, teilweise deutliche Entlastung



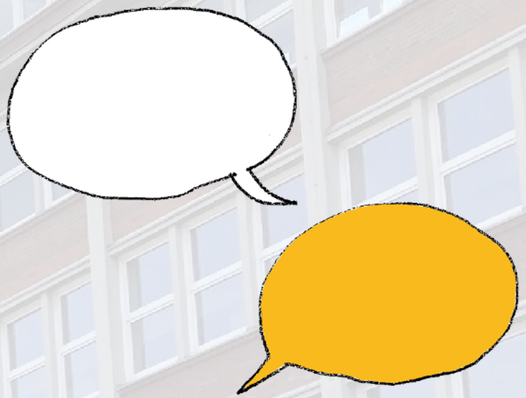
GRANER+PARTNER INGENIEURE

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Jetzt sind Sie an der Reihe! Welche Fragen treiben Sie um?

Verkehr: Dr.-Ing. Harald Blanke
ambrosius blanke verkehr.infrastruktur



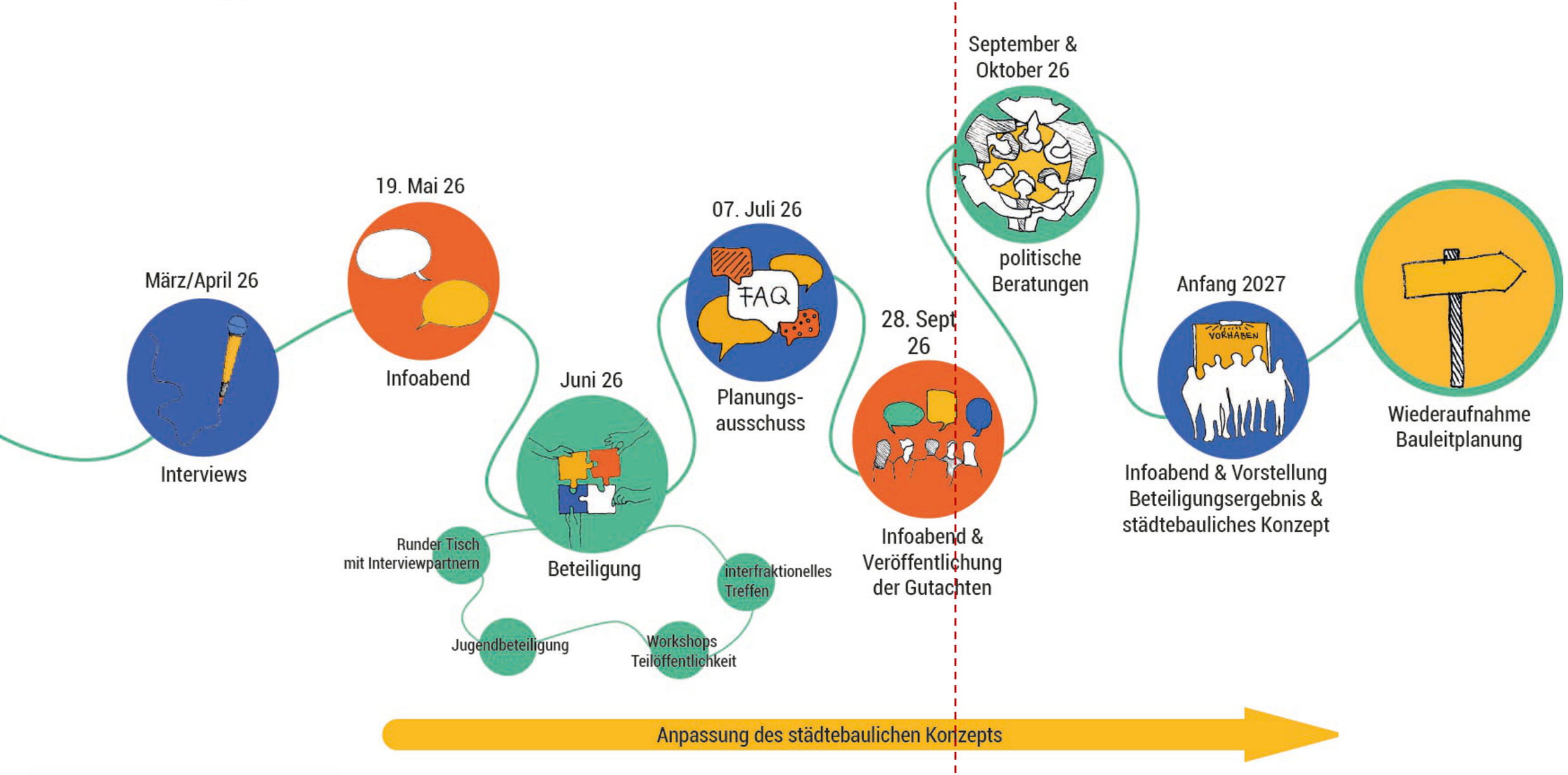
Lärm: Dipl.-Ing Roman Ganz
GRANER+PARTNER INGENIEURE

Helmut Voss
Abteilungsleiter Straßenplanung Amt für Verkehrswesen und Tiefbau / Verkehrs- und Straßenplanung (Verkehr, Straßenplanung)

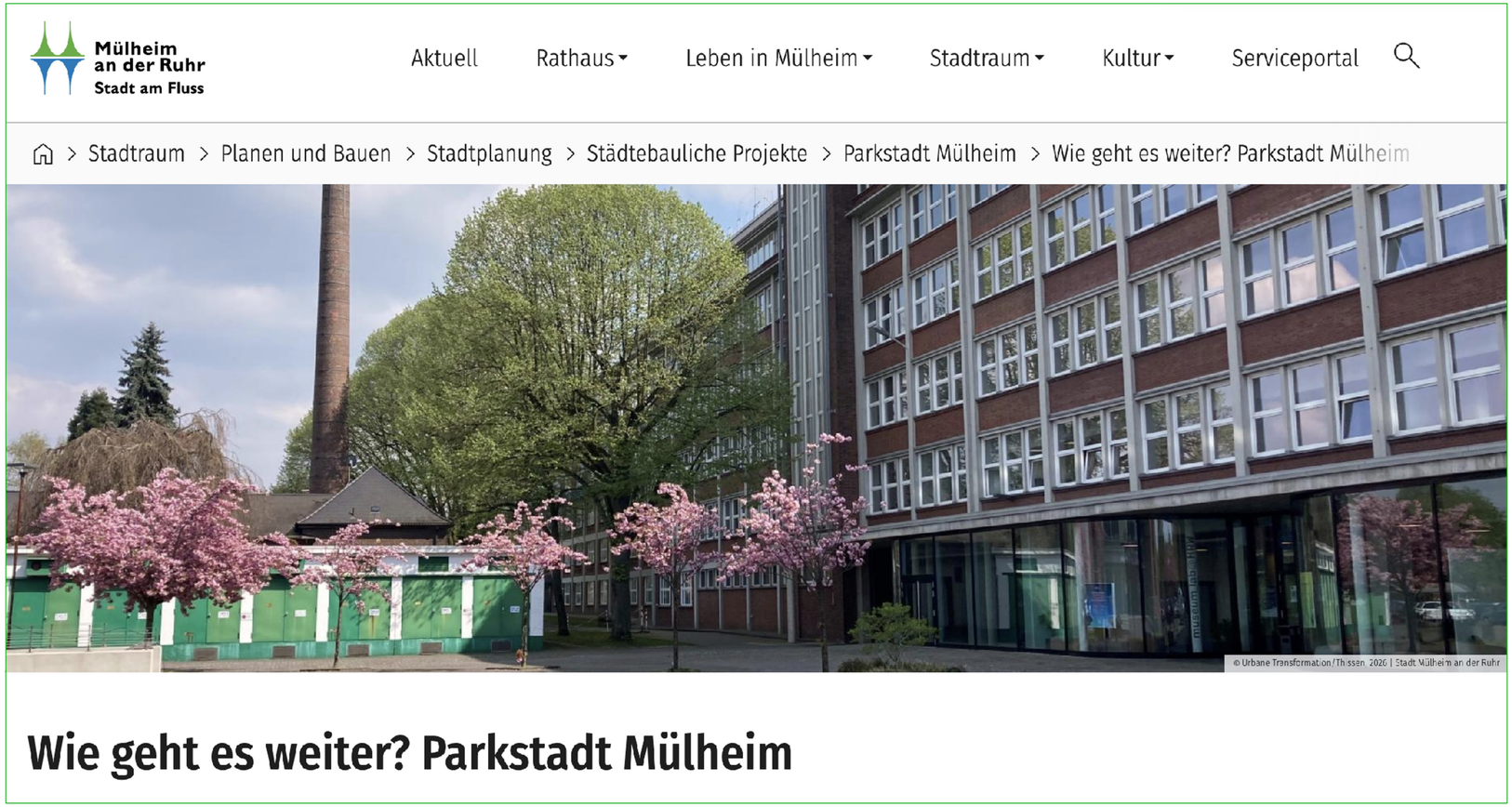
Felix Blasch & Alexander Behringer
Amt für Stadtplanung, Stadtv. Mülheim an der Ruhr

Ausblick –
Wie geht‘s weiter?

DIALOGPROZESS



Weitere Informationen zum Projekt:



https://cms.muelheim-ruhr.de/stadtraum/planen-und-bauen/stadtplanung/staedtebauliche-projekte/parkstadt-muelheim/wie-geht-es



Wie geht es weiter? Parkstadt Mülheim.

Vielen Dank und bis bald!