

S t a d t E s s e n  
Gruppe Liegenschaftswesen  
Stadtvermessungsamt

Erläuterungsbericht  
zum Durchführungsplan Nr. 128  
Ruhrschnellweg

Teilstück: Schimmelhofer Ring - Lentorfstraße (Ostabschnitt).

- I. Begrenzung des Verfahrensgebietes.
- II. Einleitung.
- III. Die Planung.
- IV. Folgen der Planung und Maßnahmen zur Bodenordnung.
- V. Kosten.

Das Grundstücksverzeichnis zum Durchführungsplan ist als Anlage diesem Erläuterungsbericht nachgeheftet.

I. Begrenzung des Verfahrensgebietes.

Das Verfahrensgebiet des Durchführungsplanes "Ruhr-schnellweg" (Teilstück: Schimmelhofer Ring - Lentorfstraße) schließt das Gelände und die Baublöcke beiderseits der Dortmunder Straße in wechselnder Tiefe, bis zu einer Entfernung von ca. 350 m ein.

II. Einleitung.

Der zwischen den beiden Kriegen unter weitgehender Verwendung bereits vorhandener Straßen ausgebaute Ruhr-schnellweg führt von Duisburg über Mülheim, Essen, Bochum und Dortmund bis kurz vor Werl. Er ist als Verbandsstraße OW IV ausgewiesen und in die Bundesfernstraße 1 einbezogen und hat somit überörtliche Bedeutung.

Der bisherige Ausbau ist etwa in den Jahren 1927/28 durch den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in Gemeinschaft mit den Anliegerstädten, den Anforderungen der damaligen Zeit entsprechend, vorgenommen worden. Durch die enorme, noch anhaltende Steigerung des Kraftfahrzeugverkehrs und die Erhöhung der Geschwindigkeiten ist das seiner Zeit gültige Profil dieser Straße inzwischen völlig unzulänglich geworden. Der Bund, das Land, der Siedlungsverband und die beteiligten Städte haben daher seit Jahren über eine durchgreifende Lösung dieses Verkehrsproblems beraten.

Für den notwendigen Umbau des Ruhrschnellweges im Essener Gebiet sind durch den Rat der Stadt bereits 2 Durchführungspläne aufgestellt worden:

- a) Teilstück: Freiheit - Kaisershofbrücke (31.3.1955),
- b) Teilstück: Stadtgrenze Mülheim - Papestraße (1.10.1956)

Für den Abschnitt Ost des Ruhrschnellweges hat der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk im Juni 1956 für die Festsetzung von Fluchtlinien auf Grund des Gesetzes betr. Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk vom 5. Mai 1920 ein Verkehrsbandverfahren eingeleitet. Ein nach diesem Verfahren festgesetzter Flucht-

Linienplan gestattet für die Ordnung des Grund und Bodens an gesetzlichen Maßnahmen lediglich die Enteignung.

Da die Stadt jedoch auch für den Abschnitt Ost des Ruhrschnellweges - der durch den Landschaftsverband Rheinland ausgebaut wird - die Bodenordnung durchführt, ist sie daran interessiert, je nach den auftretenden Gegebenheiten von den im § 14 des Aufbaugesetzes für das Land NW angeführten Bodenordnungsmaßnahmen Gebrauch machen zu können. So bietet ein auf Grund des Aufbaugesetzes förmlich festgestellter Durchführungsplan außer der Enteignung insbesondere die Möglichkeit, daß die Stadt die Abtretung von Grundflächen des Gemeinbedarfs anordnen kann. Auch für etwa notwendig werdende Umlegungen bildet der Durchführungsplan die gesetzliche Voraussetzung.

Es ist daher, um die Bodenordnung beweglicher gestalten und zügiger durchführen zu können, zweckmäßig, daß die Fluchtlinien auch für den Ostabschnitt des Ruhrschnellweges im Durchführungsplanverfahren festgesetzt werden.

### III. Die Planung.

Der vorliegende Durchführungsplan beschränkt sich auf die im § 10 (Absatz 2 a) des Aufbaugesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung vom 29.4.1952 bezeichneten Darlegungen. In erster Linie wird die Verkehrsfläche des Ruhrschnellweges einschließlich der notwendigen Ortsfahrbahnen festgelegt. Soweit erforderlich, werden in diesem Verfahren auch die neuen Anschlußfluchtlinien der abgehenden Straßen verbindlich dargestellt.

Die in dem Durchführungsplan rot dargestellten Fluchtlinien stimmen - von geringfügigen Abweichungen an wenigen Stellen abgesehen - mit den Fluchtlinien des Verkehrsbandes überein. Soweit die Fluchtlinien nicht geometrisch einwandfrei festgelegt sind, ergibt sich ihre Lage aus dem zum Fluchtlinienplan des Verkehrs-

bandes OW IV gehörenden Ausbautentwurf, der vom Bundesminister für Verkehr genehmigt ist. In dem Durchführungsplan ~~sind~~<sup>ist</sup> darüber hinaus ~~an zwei Stellen~~ - auf städtischem Gelände ~~-~~<sup>eine</sup> Flächen für je ~~eine~~ Tankstelle und weitere Bebauung" vorgesehen, und zwar südlich des Ruhrschnellweges an der Krayer Kaserne. ~~und nördlich des Ruhrschnellweges am Volksgarten in Kray.~~

Die beiderseits des Ruhrschnellweges liegende "Verbandsgrünfläche Stadt Essen Nr. 22" (Volksgarten und das nordöstlich angrenzende Gebiet) ist in dem Durchführungsplan, da sie nur teilweise in das Verfahrensgebiet einbezogen ist, durch Streifenkolorit lediglich nachrichtlich dargestellt.

Die durch den Ruhrschnellweg angeschnittenen Baublöcke sind nicht ohne weiteres in der gesamten Frontlänge bebaubar. Es ist beabsichtigt, zur gegebenen Zeit in einem weiteren Durchführungsplan auch für die durch die jetzige Planung nicht betroffenen Teile des Verfahrensgebietes die Aufteilung in Grünflächen, Verkehrsflächen und Bauflächen festzulegen. Dabei ist vorgesehen, den Plan gleichzeitig auch auf die übrigen nach § 10 des Aufbaugesetzes (Absatz 2 b, c u. d) möglichen Darstellungen auszudehnen.

Wie in den 1955/56 vom Rat der Stadt für den Ruhrschnellweg aufgestellten Durchführungsplänen sind auch für das vorliegende Teilstück getrennte Richtungsfahrbahnen und bei den Zu- und Abfahrten Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsspuren vorgesehen. Bis zur Krayer Straße ist zwischen den Fahrbahnen für die Straßenbahn ein eigener Bahnkörper geplant. Östlich der Krayer Straße werden die Fahrbahnen durch einen 4 m breiten Grünstreifen getrennt. Neben beiden Fahrbahnen sind - von diesen durch einen Grünstreifen getrennt - Rad- und Mopedwege vorgesehen.

Der städtische Querverkehr wird entweder gegen den Ruhrschnellweg abgeriegelt oder - an den wichtigsten Kreuzungen - kreuzungsfrei über oder unter den Ruhrschnellweg hinweggeführt. So werden der Straßenzug Frillendorfer Straße/Am Zehnthof und die Schönscheidtstraße abgesenkt und unter den

Ruhrschnellweg hinweggeführt. An der Krayer Straße wird der Ruhrschnellweg durch ein entsprechendes Bauwerk als Tiefstraße ausgebaut und liegt an der Rodenseelstraße im Einschnitt, so daß letztere durch einen Brückenbau überführt werden kann.

Für den Fußgängerverkehr werden außerdem an der Eckenbergstraße und an der Straße "Tiemannleite" je eine Fußgängerüberführung gebaut. Die am Volksgarten bereits bestehende Unterführung wird entsprechend dem neuen Profil des Ruhrschnellweges verlängert. Der Zugang zu den Straßenbahnhaltestelleninseln geschieht über Treppenanlagen.

Der vorgesehene Umbau des Ruhrschnellweges bedingt, daß auch Versorgungs- und Entwässerungsleitungen in erheblichem Umfang verlegt werden müssen. Bezüglich der erforderlichen Höhenpläne wird auf die Unterlagen des Landschaftsverbandes Rheinland, Fernstraßen-Neubauamt Essen - das diesen Straßenabschnitt ausbaut - Bezug genommen.

#### IV. Folgen der Planung und Maßnahmen zur Bodenordnung.

Teilweise werden bisher dem öffentlichen Verkehr gewidmete Flächen durch Verlegung des Ruhrschnellweges oder angrenzender Straßen nicht mehr als Straßenland benötigt. Auf Grund § 12 (Absatz 1 c) des Aufbaugesetzes gelten diese Straßenteile mit der förmlichen Feststellung des Durchführungsplanes als aufgehoben und eingezogen.

Der Durchführungsplan stimmt mit den Zielen des durch den Rat der Stadt am 1.10.1956 aufgestellten Leitplanes überein. Der Leitplan hat in der Zeit vom 30. Oktober 1956 bis 26. November 1956 offengelegen.

Um die mit dem Umbau des Ruhrschnellweges verbundenen bodenordnerischen Maßnahmen durchzuführen, soll gegebenenfalls von den im § 14a (Grenzausgleich), § 14 b (Überführung von Grundflächen des Gemeinbedarfs), § 14 c (Umlegung) und § 14 f (Enteignung) des Aufbaugesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung vom 29.4.1952 angeführten Verfahren Gebrauch gemacht werden.

V. Kosten:

Kostenträger für den vorgesehenen Ausbau des Ruhrschnellweges (Bundesstraße 1) ist für das vorliegende Teilstück der Bund. Die grundsätzliche Kostenbeteiligung der Stadt ergibt sich aus § 12 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 (Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straße). Über die Höhe der Beteiligung an den Grunderwerbskosten wurde im November 1956 zwischen dem Landschaftsverband Rheinland und der Stadt Essen eine vorläufige Regelung getroffen, nach der die Stadt 16 % der gesamten Grunderwerbskosten trägt. Für die Aufschlüsselung der Baukosten steht eine ähnliche Regelung bisher noch aus.

Die voraussichtlichen Kosten sind im Mai 1956 überschläglich wie folgt ermittelt worden:

1.) Kosten der Bodenordnung	4.765.000,-- DM
2.) Tiefbaukosten	22.235.000,-- DM
	<hr/>
	27.000.000,-- DM
	<hr/>

Da die Verwirklichung der im Durchführungsplan vorgesehenen Maßnahmen eine mehrjährige Ausführungszeit erfordert, werden die aufzubringenden Kosten voraussichtlich auf 3 bis 4 Jahre verteilt.

Essen, den 1. Februar 1957

Liegenschaftsverwaltung

Stadtplanungsamt

Tiefbauamt

  
Liegenschaftsdirektor

  
Oberbaurat

  
Baudirektor



Baudezernat

  
Beigeordneter