

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

Erläuterungsbericht
zum Durchführungsplan Nr. 127

R u h r s c h n e l l w e g

Teilstück: Stadtgrenze Mülheim - Papestraße

- 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: Stadtgrenze Mülheim - Papestraße) umfaßt im Zuge der Kruppstraße auch die angrenzenden Baugebiete in wechselnder Tiefe.

Die nördliche Verfahrensgrenze folgt etwa den Straßen: Siepmannskamp, Hamburger Straße, Kasseler Straße, Wiesbadener Straße, Mülheimer Straße, Leipziger Straße, Bentheimer Straße, Meppener Straße, Liebigstraße und Münchener Straße bis ca. 400 m vor der Friedrichstraße.

Die südliche Verfahrensgrenze folgt etwa den Straßen: Voßkühlerstraße, Schweriner Straße, Adelkampstraße, Magdeburger Knie, Hausackerstraße, Kämpenstraße, Keplerstraße, Wöhlerstraße, Hobeisenstraße, Friedbergstraße und Papestraße bis zur Kruppstraße.

II. Einleitung.

Der vorliegenden 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 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 und d) möglichen Darstellungen auszudehnen.

Der zwischen den beiden Kriegen unter weitgehender Verwendung bereits vorhandener Straßen ausgebaute Ruhrschnellweg 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.

Von der Stadtgrenze Mülheim bis zur Hamburger Straße ist der Ruhrschnellweg bereits seit etwa 2 Jahren - den gesteigerten Verkehrserfordernissen entsprechend - mit getrennten Richtungsfahrbahnen ausgebaut. Die an der Stadtgrenze früher sehr unübersichtliche Straße wurde gleichzeitig um etwa 200 m nach Norden verlegt und dadurch begradigt. Die entsprechenden Fluchtlinien sind im Durchführungsplan rot eingetragen und werden in diesem Verfahren mit festgesetzt.

III. Die Planung.

Der neue Ruhrschnellweg erhält getrennte Richtungsfahrbahnen von je 8,0 m Breite. Außerdem sind bei den Zu- und Abfahrten Beschleunigungsspuren bzw. Verzögerungsspuren vorgesehen. Zwischen den Richtungsfahrbahnen ist für die Straßenbahn ein eigener Bahnkörper von 11,0 m Breite angeordnet. Dadurch, daß der Ruhrschnellweg im vorliegenden Abschnitt überwiegend als

Tiefstraße geführt wird, kann der städtische Querverkehr an den bisher höhengleichen Kreuzungen Mülheimer Straße/Wickenburgstraße, Berliner Straße/Hausackerstraße, Breslauer Straße/Keplerstraße und Martin-Luther-Straße/Hobeisenstraße kreuzungsfrei überführt werden. Dabei ist noch offengehalten, ob das im Zuge der Breslauer Straße/Keplerstraße vorgesehene Überführungsbauwerk sofort gebaut wird. Alle übrigen abzweigenden Straßen werden abgeriegelt oder in anzulegende Ortsfahrbahnen geführt. Für den Fußgängerverkehr sind an der Hamburger Straße und an der Savignystraße Fußgängerunterführungen geplant. Der Zugang zu den Straßenbahnhaltestelleninseln geschieht von den Überführungen und Fußgängerunterführungen her über Treppenanlagen.

Von der Hamburger Straße ab führt der Ruhrschnellweg im vorliegenden Abschnitt durch bebauten Gebiet. Es ist daher vorgesehen, den zwingenden Forderungen des Verkehrs gerecht zu werden und doch die vorhandenen Gebäude weitmöglichst zu erhalten. So wird bis zur Siedlung "Alfredshof" die ganze an der Nordseite der Kruppstraße stehende Wohn- und Geschäftshausbebauung angehalten. Die notwendige Verbreiterung erfolgt ausschließlich auf der südlichen Straßenseite.

Bei der Planung für den Wiederaufbau der im Kriege weitgehend zerstörten Siedlung "Alfredshof" sind die Belange des Ruhrschnellweges berücksichtigt worden. Der in der Örtlichkeit bereits fortgeschrittene Wiederaufbau dieser Siedlung hält beiderseits der Kruppstraße genügend Abstand von den neuen Fluchtlinien. Auch der Durchführungsplan "Holsterhausen" und der nach Maßgabe dieses Planes von Hobeisenstraße bis Papestraße durchgeführte Wiederaufbau sind im vorliegenden Durchführungsplan angehalten.

Der Fluchtlinienabstand für den Ruhrschnellweg, einschließlich Straßenbahn und Ortsfahrbahnen, beträgt auf dem Abschnitt von Stadtgrenze Mülheim bis Harkortstraße durchschnittlich 50 m. Von Harkortstraße in Richtung Friedrichstraße ist auf der Nordseite wegen des dort stehenden

Werksgebäudes - das von Fahrzeugen durch eine rückwärtige Werkstraße zu erreichen ist - eine Ortsfahrbahn nicht erforderlich. In den auf der Südseite liegenden, von Kruppstraße, Papestraße, Friedbergstraße und Savignystraße umschlossene Baublock wird - von der Friedbergstraße her - eine Blockbinnenstraße geführt. Dadurch erübrigt sich auch für die Häuser Kruppstraße Nr. 97 bis Nr. 123 eine Ortsfahrbahn. Gehwege für den Fußgängerverkehr sind jedoch auf beiden Straßenseiten vorhanden. Von Harkortstraße in Richtung Innenstadt genügt die hier durch die vorhandene Bebauung gegebene Straßenbreite von ca. 39,0 m, ohne daß die Breite des eigentlichen Ruhrschnellweges und des Straßenbahnkörpers eingeschränkt werden.

Der vorgesehene Umbau des Ruhrschnellweges bedingt, daß auch Versorgungs- und Entwässerungsleitungen in erheblichem Umfang verlegt werden müssen. Die in dem Ruhrschnellweg und in den Ortsfahrbahnen geplanten Kanäle sind in Sonderplänen dargestellt.

IV. Folgen der Planung und Maßnahmen zur Bodenordnung.

Gemäß der unter Abschnitt I aufgeführten Begrenzung des Verfahrensgebietes ist auch die zu beiden Seiten der Kruppstraße liegende Siedlung "Alfredshof" ganz in den Durchführungsplan einbezogen. Bei dem bereits erwähnten Wiederaufbau dieser Siedlung sind die heute für Siedlungs- und Städtebau maßgebenden Gesichtspunkte berücksichtigt. Die Baukörper sind so gesetzt, daß teilweise auch ehemalige Straßenflächen bebaut werden. Wie weit bisherige öffentliche Straßenflächen als Baugebiet in Anspruch genommen werden, ist im Durchführungsplan ersichtlich, ebenso die neuen Straßen oder Straßenteile. Auf Grund § 12 (Abs. 1 c) des Aufbaugesetzes gelten die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigten Straßen bzw. Straßenteile mit der förmlichen Feststellung dieses Durchführungsplanes als aufgehoben und eingezogen.

Der Durchführungsplan stimmt mit den Zielen des Leitplanes überein. Das Feststellungsverfahren für den Leitplan ist eingeleitet.

Um die nach Maßgabe des Planes notwendige Ordnung des Grund und Bodens zu verwirklichen, soll gegebenenfalls von den im § 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 Maßnahmen Gebrauch gemacht werden.

V. Kosten.

Die von den Trägern der Straßenbaulast für das Teilstück von Hamburger Straße bis Papestraße voraussichtlich aufzubringenden Kosten wurden überschläglich wie folgt ermittelt:

1.) Kosten der Bodenordnung	5.288.000,-- DM
2.) Tiefbaukosten	22.010.000,-- DM
	<hr/>
Gesamtkosten	27.298.000,-- DM
oder rd.	27.300.000,-- DM
	<hr/>

In dem angeführten Betrag für die Bodenordnung sind ca. 900.000,-- DM Freistellungskosten enthalten. Die Gesamtkosten werden durch den Bund, das Land und die Stadt getragen.


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 26. September 1956


Liegenschaftsverwaltung

Stadtplanungsamt

Tiefbauamt



Liegenschaftsdirektor


Oberbaurat


Baudirektor



Bäudezernat


Beigeordneter.