

Stadt Essen

Liegenschaftsverwaltung, St.A. 61

Erläuterungsbericht

zum Durchführungsplan "Ruhrschnellweg".

141

- I. Begrenzung des Verfahrensgebietes.
- II. Einleitung.
- III. Die neue Verkehrs- und städtebauliche 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 Durchführungsplangebiet "Ruhrschnellweg" (Teilstück: Freiheit bis Kaisershofbrücke) umfaßt das Gelände im Zuge der Frau-Berta-Krupp-Straße, Wächterstraße, Von-der-Tann-Straße ^{und} ~~mit~~ Kaisershofstraße sowie die auf beiden Seiten dieses Straßenzuges gelegenen Baublöcke bis zu 2 50 m Entfernung. An der Weiglestraße und Helbingstraße ist das Verfahrensgebiet in südlicher Richtung bis zur Steinstraße ausgedehnt.

II. Einleitung.

Der Ruhrschnellweg führt von Duisburg über Essen, Bochum und Dortmund bis kurz vor Werl. Er führte ursprünglich im Zuge einer nördlich der Ruhr gelegenen alten Heeresstraße, dem Hellweg.

Später wurde der Ruhrschnellweg nach Norden, in den Zug der Dortmunder Straße verlegt. Er wurde als Verbindungsstraße OW IV ausgewiesen und in die Bundesstraße 1 einbezogen. Teile dieser Straße, die inzwischen als Hauptverkehrsader des Ruhrgebietes besondere Bedeutung erlangt hatte, wurden in den Jahren 1927/28 vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk den Anforderungen der damaligen Zeit entsprechend ausgebaut.

Durch die enorme, noch anhaltende Steigerung des Kraftfahrzeugverkehrs bedingt, muß jedoch der bisherige Ausbau erneut als unzulänglich bezeichnet werden. Die Straße wurde zum Sorgenkind der Revierstädte. Als Bundesstraße 1 hat der Ruhrschnellweg überörtliche Bedeutung.

Der Bund, das Land, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und die beteiligten Städte haben seit vielen Jahren über eine durchgreifende Lösung dieses Verkehrsproblems beraten. Nach grundsätzlicher Klärung der Straßenführung ist an den Grenzen Essen/Mülheim und Essen/Wattenscheid mit den Bauarbeiten begonnen worden.

Für die neue Führung des Ruhrschnellweges zwischen Freiheit und Kaisershofbrücke wird ein umfangreicher Grunderwerb erforderlich. Um eine gesetzliche Grundlage für die Bodenordnungsmaßnahmen zu bekommen, wird der vorliegende Durchführungsplan aufgestellt.

III. Die neue Verkehrs- und städtebauliche Planung.

Nach Untertunnelung der Freiheit soll der Ruhrschnellweg vom "alten Friedhof" am Kettwiger Tor ab, neben der Frau-Berta-Krupp-Straße her - die Weigle- und Helbingstraße sowie die Eisenbahnstrecke Essen-Hauptbahnhof - Essen-Süd durch Bauwerke überquerend - durch die Wächtlerstraße und Von-der-Tann-Straße in die Kaisershofstraße geführt werden.

Hierdurch wird die bisherige Führung Friedrich-, Hohenzollern-, Kaiser-, Kronprinzen-, Kurfürsten- und Markgrafenstraße aufgegeben. Durch die neue Trasse wird innerhalb des Verfahrensgebietes, insbesondere am Wasserturm, eine zügige Führung erreicht. Die Verkehrsüberleitung aus der Kurfürstenstraße in die Markgrafenstraße ist z.Zt. ein besonderer Gefahrenpunkt, der durch die neue Planung in Fortfall kommt. Durch den neuen Ruhrschnellweg kommt der nördliche Teil des Ostparkes in Fortfall.

Der Ruhrschnellweg erhält 2 Richtungsfahrbahnen von je 8 m Breite. Die Fahrbahnen werden durch einen durchschnittlich 2 m breiten Grünstreifen getrennt. Ab Steeler Straße (Wasserturm) wird die Straßenbahn E.-Kray über den Trennstreifen geführt, der hier eine Breite von mindestens 9 m erhält. Abgesehen von den Kunstbauten und den Streckenteilen mit Ortsfahrbahnen sind besondere Radwege vorgesehen.

Neben dem Ruhrschnellweg werden, soweit erforderlich, Ortsfahrbahnen in genügender Breite (6 bis 9 m) angelegt. Da, wo Ortsfahrbahnen nicht vorgesehen sind, werden die einmündenden Straßen durch Einbau von

Kehren gegen den Ruhrschnellweg abgeriegelt.

Die tiefliegende Helbing- und Weiglestraße werden durch ein Bauwerk überquert. Auch die im Einschnitt liegende Eisenbahnstrecke Essen-Hauptbahnhof/Essen-Süd wird durch ein Brückenbauwerk überspannt. Dieses Brückenbauwerk erhält an der nördlichen Seite einen Fußgänger-Überweg.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollen ferner zwei niveaugleiche Kreuzungen beseitigt werden. So ist vorgesehen, den Ruhrschnellweg unter der Steeler Straße und die Oberschlesienstraße unter dem Ruhrschnellweg durch zu führen. Außerdem sind an einzelnen Kreuzungspunkten für den Fußgänger Unterführungen vorgesehen.

Entlang den Ortsfahrbahnen werden die zu errichtenden Bauten den vorhandenen Gebäuden angepaßt. Wo Ortsfahrbahnen nicht vorgesehen sind, sollen die Neubauten in einem entsprechenden Abstand vom Ruhrschnellweg errichtet werden und nur von den Nebenstraßen zugänglich sein. Vor allem sollen auf dem Gelände südlich des Ruhrschnellweges, zwischen Oberschlesienstraße und Schwanenbuschstraße, Zeilenbauten errichtet werden, die von neuen Aufschließungsstraßen zugänglich sein werden. Das vor einigen Jahren an der Ecke Kaisershofstraße/Oberschlesienstraße errichtete "Haus der berufstätigen Frau" ragt zu etwa 1/3 in den verbreiterten Ruhrschnellweg. Das Gebäude erhält daher Arkaden für den Fahr- und Fußgängerverkehr.

Für den vorgesehenen Neu- und Umbau des Ruhrschnellweges müssen Versorgungs- und Entwässerungsleitungen verlegt und entsprechende Höhenpläne aufgestellt werden. Für die zur Abrundung des Gebietes in das Verfahren einbezogenen Straßen und Straßenteile, die in ihrer Lage und Höhe im wesentlichen unverändert bleiben, sind besondere Höhenpläne nicht notwendig.

IV. Folgen der Planung und Maßnahmen zur Bodenordnung.

Der vorliegende Durchführungsplan soll der Leistungserhöhung und zügigen Linienführung eines vorhandenen Straßenzuges und den sich hieraus ergebenden Weiterungen dienen. Zu diesem Zweck sollen vornehmlich bestehende Straßen verbreitert werden. Das Projekt stellt eine Einzelmaßnahme dar, die der beabsichtigten städtebaulichen Gesamtentwicklung der Stadt nicht entgegensteht. Es ist daher vorgesehen, das Feststellungsverfahren unter Bezug auf den § 5 (2) des Aufbaugesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen durchzuführen. Die neue Trasse des Ruhrschnellweges ist auch in dem Leitplan für die Stadt Essen ausgewiesen, der zur Zeit bearbeitet und demnächst dem Rat der Stadt zur Aufstellung vorgelegt wird.

Um die notwendige Bodenordnung zu verwirklichen, soll von den im § 14 des Aufbaugesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung vom 29. 4. 1952 genannten Bodenordnungsmaßnahmen Gebrauch gemacht werden. Falls erforderlich, sollen die unter Teil IV, Abschnitt II, §§ 49 bis 51 des gleichen Gesetzes angeführten Baugebote erlassen werden. Die zeitliche Reihenfolge zur Anordnung dieser Maßnahmen wird sich nach den Wiederaufbauabsichten und den jeweils zur Verfügung stehenden Mitteln richten.

Nach der Aufstellung und förmlichen Feststellung des Durchführungsplanes soll, als Voraussetzung für Baumaßnahmen, die notwendige Bodenordnung intensiv betrieben werden.

V. Kosten:

Innerhalb des Verfahrensgebietes betragen die Bodenpreise im Zuge des Ruhrschnellweges an der Helbingstraße etwa 40,-- DM je qm. An der Kreuzung des Ruhrschnellweges mit der Steeler Straße liegen die Preise wegen der günstigen Geschäftslage etwa bei 60,-- DM je qm und fallen bis zur Kaisershofbrücke auf ca. 20,-- bis 25,-- DM je qm ab.


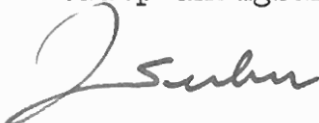

Die aus der Verwirklichung des Durchführungsplanes voraussichtlich entstehenden Kosten werden überschläglich wie folgt ermittelt:

Gesamtkosten:

1.) Kosten der Bodenordnung (ohne Freistellungskosten)	8.080.000,-- DM
2.) Tiefbaukosten	<u>12.500.000,-- DM</u>
	20.580.000,-- DM
3.) Freistellungskosten	<u>2.990.000,-- DM</u>
	23.570.000,-- DM
	=====


Diese Gesamtkosten werden voraussichtlich zu je 1/3 durch den Bund, das Land und die Stadt getragen.

Essen, den 25. März 1955

Liegenschaftsverwaltung	Stadtplanungsamt	Tiefbauamt
		
Liegenschaftsdirektor	Oberbaurat	Baudirektor



Baudezernat


Beigeordneter.

Ergänzung der Gesamtkosten nach dem Stande vom Oktober 1958
siehe nächste Seite.

Die aus der Verwirklichung des Durchführungsplanes - für den Abschnitt von Freiheit (Frau-Bertha-Krupp-Straße) bis Storpstraße/Ellingradeweg einschließlich - voraussichtlich entstehenden Kosten wurden auf Grund der Genehmigungsverfügung vom 24.10.1958 überprüft und überschläglich wie folgt ermittelt:

1.) Kosten der Bodenordnung	6.300.000,-- DM
2.) Freistellung von Wohnungen und Betrieben	550.000,-- DM
3.) Vermessungskosten	60.000,-- DM
4.) Abbruchkosten	600.000,-- DM
5.) Darlehn für 300 Ersatzwohnungen á 15.000,-- DM	4.500.000,-- DM
6.) Tiefbaukosten	13.300.000,-- DM
	<hr/>
	25.310.000,-- DM
	=====



Essen, den 5. November 1958

H. Kuntze
Liegenschaftsdirektor.

Nr. 141

E r l ä u t e r u n g e n

zum Durchführungsplan Ruhrschnellweg
Teilstück: Freiheit - Kaisershofbrücke
I. Ergänzung (Einstellplatz Helbingstraße)

In dem vorbezeichneten Durchführungsplan vom 25. März 1955, der für den Abschnitt von der Freiheit bis zur Storpstraße/Ellingradeweg am 5. November 1958 förmlich festgestellt wurde, sind zwischen Helbingstraße, Wiesenstraße, Weiglestraße und Steinstraße die Grundstücke als "Fläche für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr" ausgewiesen.

Um bezüglich der Ausnutzbarkeit dieser Flächen eine klare und unmißverständliche Rechtsgrundlage zu haben, erfolgt durch die vorliegende Ergänzung des Durchführungsplanes eine Umstufung in C-Gebiet (gemischtes Wohngebiet). Der Plan ist durch eine entsprechende Eintragung ergänzt.

Außerdem ist festgelegt, daß auf der Fläche auch ein mehrgeschossiges Bauwerk errichtet werden kann, das mit der Ausweisung als "Fläche für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr" im Zusammenhang steht.

Insbesondere ist beabsichtigt, den Block zwischen Helbingstraße, Wiesenstraße, Weiglestraße und Steinstraße stark zu durchgrünen, und hierauf mindestens 90 Einstellplätze zu schaffen. Es kann auch eine Tankstelle mit Einrichtungen für den Pflegedienst erstellt werden.

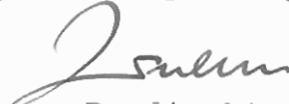
Die Erläuterungen vom 25. März 1955/5. November 1958 bleiben im übrigen vollinhaltlich rechtsgültig. Auch der Abschnitt V (Kosten) bleibt unverändert, da sich durch die Ergänzung für die Stadt keine zusätzlichen Kosten ergeben. Soweit sich die Stadt an dem ggfls. zu errichtenden Bauwerk auf der Fläche für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr mit Barmitteln beteiligt, werden hierfür Ablösungsbeträge nach der Reichsgaragenordnung verwandt.

Essen, den 20. Januar 1959

Liegenschaftsverwaltung

Stadtplanungsamt

Tiefbauamt



Liegenschaftsdirektor

Baudirektor

Baudirektor



Baudezernat

Beigeordneter.

Diese Erläuterungen sind gemäß § 10 (1) des Aufbaugesetzes vom 29. April 1952 (GS. NW. S. 454) durch Beschluß des Rates der Stadt vom 2. Februar 1959 aufgestellt worden.

Essen, den 3. Februar 1959



Der Oberstadtdirektor
In Vertretung


Beigeordneter

Diese Erläuterungen haben gemäß § 11 (1) des Aufbaugesetzes vom 29.4.1952 (GS. NW. S. 454) in der Zeit vom 13. März 1959 bis 9. April 1959 offengelegen.

Essen, den 16. April 1959



Der Oberstadtdirektor
I.A.

Vermessungsrat

Gemäß § 11 (2) des Aufbaugesetzes in der Fassung vom 29. 4. 1952 (GV.Bl.NW.S.75) ist mit Verfügung vom 24.7.1959 - 1792 - 101.4 (Prüfung 38) bestätigt worden, daß dieser Plan mit den Zielen des Leitplans übereinstimmt.

Essen, den 24.7.1959



Der Minister für Wiederaufbau
des Landes Nordrhein-Westfalen
— Außenstelle Essen —
I.A.

H. Reymers
Regierungsbaussessor

Diese Erläuterungen sind ~~nebst der besonderen Anlage (Grundstücksverzeichnis)~~ gemäß § 11 (2) des Aufbaugesetzes vom 29.4.1952 (GS. NW. S. 454) durch Beschluß des Rates der Stadt vom 10. September 1959 förmlich festgestellt worden.

Essen, den 14. September 1959



Der Oberstadtdirektor
In Vertretung

H. H. H. H.
Beigeordneter.

Mit Rücksicht auf die Paraphenrechtsprechung sind die förmliche Feststellung des Durchführungsplanes sowie Ort und Zeit der Auslegung des Planes und der Erläuterungen vorsorglich erneut gemäß § 11 des Aufbaugesetzes NW ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Essen vom 29. März 1974 bekanntgemacht worden.



Essen, den 27. Feb. 1976

Der Oberstadtdirektor

I. A.

Lübbe

Städt. Verm. Amtsrat