

S t a d t E s s e n  
Liegenschaftsverwaltung  
Stadtvermessungsamt

Begründung +  
zum Bebauungsplan Nr. 260

"U - Strab"  
(Unterpflasterstraßenbahn)  
und  
"Ruhrschnellweg"  
(Mittelabschnitt)

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Allgemeines
- III. Bodenordnungsmaßnahmen
- IV. Kosten

+ Siehe § 9 Absatz 6 des Bundesbaugesetzes (BBauG) vom  
23. 6. 1960 (BGBl. I S. 341).

## I. Räumlicher Geltungsbereich

In dem Bebauungsplan wird das Projekt der Unterpflasterstraßenbahn nach Lage und Höhe für folgende Strecken festgelegt:

- a) im Zuge der Huyssenallee vom Glückaufhaus bis nördlich der Bahnhofofunterführung zur Hachestraße und Hollestraße;
- b) von der Holsterhauser Straße über die Kruppstraße und Baedekerstraße zur Huyssenallee;
- c) von der Gutenbergstraße durch die Rolandstraße zur Huyssenallee mit einer Schleife durch die Rellinghauser Straße, Steinstraße und Gutenbergstraße.

Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplan "U - Strab" durch einen braunen Farbstreifen eindeutig gekennzeichnet.

## II. Allgemeines

Die Verkehrsverhältnisse in der Essener Innenstadt bedingen eine Trennung der einzelnen Verkehrsströme durch Ausnutzung der zweiten bzw. dritten Ebene. Nach längeren Untersuchungen hat sich die Stadt bereits vor Jahren entschlossen, den Durchgangsverkehr (Bundesstraße 1) in die erste Tiefebene zu legen, um damit den Verkehrsraum der Kruppstraße im Bereich zwischen Holsterhauser Straße und östlich der Freiheit zu vergrößern. Des weiteren scheint es erforderlich, den Schienenverkehr (Straßenbahn) vom übrigen Verkehr zu trennen. Das geschieht im Zuge der Unterpflasterstrecke des Ruhrschnellweges durch Ausnutzen der zweiten Tiefebene. Das in dem Bebauungsplan vorgesehene Netz der Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab) stellt den ersten Teil eines späteren Netzes (gesamte Innenstadt) dar. Durch die Schaffung einer U-Strab wird nicht nur der Verkehrsraum für den Gummiverkehr vergrößert, sondern es wird darüberhinaus durch die Schaffung eines eigenen unterirdischen Bahnkörpers die Geschwindigkeit gesteigert und damit für den Schienenverkehr die Fahrzeit verkürzt.

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. 3. 1961 bedarf jede geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, ferner jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens der Genehmigung. Hierzu ist ein Planfeststellungsverfahren nach dem o.a. Gesetz notwendig. Im PBefG ist jedoch die Möglichkeit gegeben, daß das Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn die Straßenbahnanlagen in Bebauungsplänen nach § 9 des Bundesbaugesetzes (BBauG) vom 23. 6. 1960 ausgewiesen sind. Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Untergrundbahnen angelegt werden und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen (§ 4 Absatz 2 PBefG).

Ebenso dürfen nach § 17 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1961 neue Bundesstraßen nur gebaut bzw. bestehende nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Diese Vorschrift trifft auf den unterirdischen Teil des Ruhrschnellweges zu. Die schon fertiggestellten Abschnitte des Ruhrschnellweges sind im wesentlichen nach Durchführungsplänen auf Grund des damaligen Aufbaugesetzes NW ausgeführt worden. Die Durchführungspläne gelten als Bebauungspläne im Sinne des BBauG. Sie können nach § 17 Absatz 3 des Bundesfernstraßengesetzes die in diesem Gesetz vorgeschriebene Planfeststellung ersetzen. Da die Errichtung der Bauwerke für die U-Strab und der Bau des unterirdischen Ruhrschnellweges ineinandergreifen und von der Stadt durchgeführt werden, empfiehlt sich ein einheitliches Verfahren, im vorliegenden Fall das Bebauungsplanverfahren, anzuwenden. Außerdem bedingt die U-Strab, insbesondere bei ihren Ein- und Ausstiegen, daß die Straßenbegrenzungslinien teilweise zurückgelegt werden müssen. Diese Festsetzungen können somit im gleichen Verfahrensgang getroffen werden.

Damit die notwendige Planung gesichert werde, hat der Rat der Stadt bereits in der Sitzung am 4. September 1963 beschlossen, daß im Bereich der Unterpflasterstrecke des Ruhrschnellweges und der U-Strab Bebauungspläne aufgestellt werden sollen. Für den im vorliegenden Bebauungsplan noch

nicht erfaßten südlichen Bahnhofsvorplatz soll ein Bebauungsplan in Kürze aufgestellt werden.

Im Bebauungsplan werden die Außenbegrenzungen der vorgesehenen Bauwerke der U-Strab mit den Eingängen und den Gleisachsen, sowie der unterirdische Teil des Ruhrschnellweges dargestellt. Die Darstellungen oberhalb des Geländes werden im Bebauungsplan auf die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen, sowie die Straßenbegrenzungslinien beschränkt. Von weitergehenden Festlegungen, insbesondere von Festlegungen über den Nutzungsgrad des Baulandes, ist aus Zweckmäßigkeitsgründen abgesehen worden. Den Plan auf die genannten Festsetzungen zu beschränken ist möglich, da gemäß § 9 BBauG Festsetzungen nur getroffen werden brauchen, "soweit es erforderlich ist".

Bezüglich der Bebauung bleiben die früher rechtskräftig getroffenen Festsetzungen weiterhin gültig.

Für den Bau der U-Strab in dem jetzt beabsichtigten Umfang ist der Bau des Ruhrschnellwegtunnels im Bereich zwischen Holsterhauser Straße und östlich der Freiheit wesentlich mitbestimmend. Dieser unterirdische Teil des Ruhrschnellweges warf die Frage der Gestaltung der oberirdischen Verkehrsanlage auf. Wenn die Straßenbahn weiterhin oberirdisch verlaufen würde, wäre dies ein Hemmnis für den übrigen Ortsverkehr und den Durchgangsverkehr an den Kreuzungen Friedrichstraße/Kruppstraße sowie am Verkehrsknotenpunkt Bismarckplatz. Es ist daher als zweckmäßig erkannt worden, die Straßenbahn in die zweite Ebene zu verlegen. Um eine zweimalige Baustelle - insbesondere auch an der Freiheit - mit allen ihren störenden Auswirkungen zu vermeiden, und andererseits Kosten zu sparen, ist es notwendig, den Straßenbahntunnel vor Aufnahme der Arbeiten am Ruhrschnellweg zu erstellen. Von einer räumlichen Trennung des Straßenbahnverkehrs vom übrigen Kraftverkehr profitiert nicht nur die Straßenbahn, vielmehr verlieren sich die Engpaß-Strecken von der Friedrichstraße bis zur Freiheit. Es handelt sich im Einzelnen um die Kreuzung Kruppstraße/Friedrichstraße, den anschließenden Streckenabschnitt bis zum Bismarckplatz, den Bismarckplatz selbst, sowie die anschließende Strecke einschließlich des Knotenpunkts Freiheit.

Der mit dem Bau des Ruhrschnellwegtunnels angestrebte Entlastungseffekt für den Oberflächenverkehr wird an der Kreuzung Kruppstraße/Friedrichstraße nur unvollkommen erreicht, wenn für die dichte Zugfolge der Straßenbahnen weiterhin in Ost-West-Richtung lange Freigabezeiten notwendig bleiben und die oberirdische Haltestellenanlage nicht für weitere Abbiegespuren zur Verfügung stehen. Durch die Verlegung der Straßenbahn in die Tiefebene läßt sich eine leistungsmäßig ausreichende Kreuzung erstellen, die der Verkehrsbelastung angemessen ist.

Ebenso ergeben sich große Vorteile am Bismarckplatz. Durch den Wegfall der oberirdischen Straßenbahn können die Schienenflächen und die Flächen des Haltestellenraumes in die Straßenflächen eibezogen werden, die ohnehin in ihrer Ausdehnung durch die Gebäude Bundesbahndirektion, Siemens, RWE und Rheinstahl eingeschränkt sind.

Die vom Holsterhauser Platz herkommenden Linien werden in Höhe der Planckstraße in die Tieflage übergeführt. Im unmittelbaren Rampenanschluß ist eine Haltestelle vorgesehen, die für die zahlreichen Anwohner der Planckstraße, der Hölderlinstraße, der Kaupenstraße usw. wesentlich günstiger liegt, als die bisherige Haltestelle Beiseweg, die in Zukunft entfällt. Mit dem Wegfall der Haltestelle Beiseweg läßt sich die planfreie Zusammenführung der Strecken Mülheim und Holsterhausen wesentlich vereinfachen und verbilligen. Die Streckenführung in der Holsterhauser Straße schwenkt in Tieflage zwischen Planckstraße und südlicher Ruhrschnellwegrampe etwas nach Westen aus, um im Bereich der heutigen Haltestelle Beiseweg sich mit der Mülheimer Strecke zu vereinigen. Beide Strecken verlaufen gemeinsam in der 2. Tiefebene unter der Kruppstraße und unter dem Ruhrschnellweg bis zum Bismarckplatz. Die bisherige Haltestelle am Bismarckplatz ist nach Westen verschoben, um einen Teil der Funktionen der entfallenden Haltestelle Beiseweg mitzuübernehmen. Am Bismarckplatz schwenkt die U-Strab in die Baedekerstraße ein.

Durch die Tiefenlage bedingt (bis zu 20 m), wird dieser Teil im bergmännischen Tunnelvortrieb ausgebaut. Vonder Baedekerstraße biegt die U-Strab nach Norden in die Huyssenallee ein und vereinigt sich mit den Straßenbahnlinien von Rüttenscheid und von der Guttenbergstraße.

Die U-Strab von Rüttenscheid zum Hauptbahnhof tritt in Höhe des Glückaufhauses vor der Kreuzung Rüttenscheider Straße/Friedrichstraße in die Tiefebene ein. Nach Fertigstellung des Ruhrschnellweges verbleibt an diesem Straßenkreuz immer noch ein erheblicher Gummiverkehr. Durch die Verlegung der Straßenbahn in die Tiefebene schon vor diesem Straßenkreuz wird diese Kreuzung stark entlastet. Die Haltestelle Saalbau wird um ca. 150 m weiter nach Süden verlegt, so daß die Eingänge zur U-Strab in Höhe des Einganges vom Saalbau liegen.

Bei der U-Strab aus Richtung Moltkestraße beginnt die Rampe nördlich der Kronprinzenstraße in der Gutenbergstraße. Die Straßenbahn tritt vor der Steinstraße in die Tiefebene ein. In der Rolandstraße ist eine Haltestelle vorgesehen.

Für Straßenbahnlinien, die aus den einzelnen Stadtteilen kommend am Hauptbahnhof enden, führt zur Zeit eine Gleisschleife zum Wenden durch die Juliusstraße, Rellinghauser Straße und Rolandstraße. Für den Bau einer unterirdischen Gleisschleife ergeben sich bei der Führung durch die Rellinghauser Straße, Steinstraße, Gutenbergstraße günstigere Trassierungselemente.

Die aus Richtung Holsterhausen / Mülheim, Rüttenscheid und Gutenbergstraße kommenden Straßenbahnen vereinigen sich nördlich der Baedekerstraße und führen in einer Ebene weiter zum unterirdischen Zentralbahnhof, der im Bereich der Freiheit und Bahnhoftsunterführung gebaut wird, und treten in der Hachestraße bzw. Hollestraße durch Rampen in die Normalebene.

### III. Bodenordnungsmaßnahmen

Sollte sich die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes erforderliche Bodenordnung nicht auf freiwilliger Basis durchführen lassen, ist evtl. beabsichtigt, von der im fünften Teil des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 ff) aufgeführten Maßnahme (Enteignung) Gebrauch zu machen.

IV. Kosten

Die der Stadt durch die Verwirklichung des Bebauungs-  
planes voraussichtlich entstehenden Gesamtkosten wurden  
überschläglich wie folgt ermittelt:

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| a) Unterpflasterstraßenbahn                 | ca. 87 Mio DM              |
| b) Ruhrschnellweg<br>(Unterpflasterstrecke) | <u>ca. 42 Mio DM</u>       |
| zusammen                                    | <u>=====</u><br>129 Mio DM |

Essen, den 24. Juni 1964

Stadtplanungsamt  
*Jann*  
Baudirektor

Amt für Bodenordnung  
*Zirkler*  
Oberliegenschaftsrat

Tiefbauamt  
*Wainr*  
Baudirektor

Dez.f.Stadtentwicklung  
~~Liegenschaftsverwaltung~~  
*H. Wainr*  
Beigeordneter



Dez.f.Bauwesen  
~~Bauverwaltung~~  
*H. Wainr*  
Beigeordneter

Diese Begründung hat gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes  
vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341) in der Zeit vom 27. Juli  
1964 bis 26. August 1964 öffentlich ausgelegen.

Essen, den 10. September 1964

Der Oberstadtdirektor  
Im Auftrage



*Ullster*  
techn. Stadtamtmann

Gehört zur Vfg. v. 8. APR. 1965  
Az. IB1-125.4 (ESSEN 4414)

Landesbaubehörde Ruhr  
I.A.

*Aug*  
Oberregierungs- und -baurat

Die Bekanntmachung gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes vom 23.6.1960 ist im Amtsblatt der Stadt Essen, Nr. 20 vom 22. Mai 1965 veröffentlicht worden.

Dieser Plan und textliche Teil liegt ab 24. Mai 1965 öffentlich aus.



Essen, den 24. Mai 1965

Der Oberstadtdirektor  
Im Auftrage

Städt. Verm.Amtmann

Mit Rücksicht auf die Paraphenrechtsprechung sind die Genehmigung des Bebauungsplanes sowie Ort und Zeit der Auslegung des Planes und der Begründung vorsorglich erneut gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Essen vom 4. Juni 1976 bekanntgemacht worden.

Essen, den 7. März 1979

Der Oberstadtdirektor  
i.A.

