

S t a d t E s s e n
Stadtplanungsamt

Begründung ⁺

zum Bebauungsplan

"Borbeck-Neuplanung des Ortskernes"

(I. Änderung zu Nr. 310)

Nr. 36/70

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Allgemeines
- III. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen
- IV. Kosten
- V. Aufhebung rechtsverbindlicher Bauleitpläne

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

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes 36 /70 ist durch einen grauen Farbstreifen eindeutig gekennzeichnet.

Das vom Bebauungsplan erfaßte Gebiet wird etwa wie folgt begrenzt:

Bocholder Straße, Preisstraße, Eisenbahnlinie Essen-Borbeck nach Essen-West, Gerichtsstraße, Rechtstraße, Germaniaplatz, Hülsmannstraße, Stolbergstraße, Termiedenhof, westlicher Teil des Geländes der ehem. Zeche Wolfsbank.

II. Allgemeines

Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen hat im Entwicklungs-Programm Ruhr (EPR) ein Handlungsprogramm für die Jahre 1968 bis 1973 vorgelegt. Sie möchte damit eine zeitlich, räumlich und finanziell abgestimmte Konzeption für die wichtigsten von verschiedenen Trägern und Behörden im Ruhrgebiet durchzuführenden Maßnahmenkomplexe haben.

Neben gezielten Einzelmaßnahmen soll nach dem Ruhrprogramm verstärkt der Ausbau von Stadt- und Stadtteilzentren gefördert werden.

Da das Ruhrgebiet ein weitgehend zersiedelter, extensiv bebauter Raum ist, müssen zur Rentabilität der öffentlichen Grundausstattung an bestimmten Punkten Konzentrationen von Menschen, Bauten und Einrichtungen geschaffen werden. Diese müssen untereinander durch ein leistungsfähiges Schnellverkehrssystem verbunden sein.

Zu den Standorten, an denen durch stadtebauliche Maßnahmen eine Verknüpfung von Bevölkerungskonzentrationen durch ortskernnahen Wohnungsbau und eine Verstärkung kultureller Einrichtungen mit einem Knotenpunkt des regionalen Schnellverkehrssystems möglich erscheint, gehört Essen-Borbeck.

Unter Berücksichtigung der im Ruhrprogramm für den Ausbau solcher Stadtteilzentren geforderten Maßnahmen und Gesichts-

punkte würde eine Planung Borbeck von der Landesregierung gezielt gefordert. Die bisherige Planung Borbeck konnte nur in geringem Maße bedacht werden, da sie diese Gesichtspunkte noch nicht berücksichtigen konnte.

Die Grundüberlegungen des heutigen Bebauungsplanes Borbeck, der am 11. 3. 1966 vom Rat der Stadt als Satzung beschlossen, seit dem 14. 1. 1967 rechtskräftig ist, liegen 10 Jahre zurück und haben unter Berücksichtigung der geringen damals zur Verfügung stehenden Förderungsmittel versucht, bei weitgehender Schonung der Bausubstanz im wesentlichen eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erreichen.

Die damaligen Überlegungen der Verkehrsgestaltungen sind unterdessen weitgehend hinfällig geworden durch die Planungen des regionalen Schnellbahnnetzes, die den Bahnhof Borbeck zu erhöhter Bedeutung bringen, und die Straßenbahn im Endzustand nicht mehr nach Borbeck fahren lassen werden. Weiter hat das Gutachten von Prof. Wehner, soweit es bisher bekannt geworden ist, empfohlen, den flächenerschließenden Verkehr von der Straßenbahn auf Busse zu verlagern. Die Verknüpfung von S-Bahn und Bus-Verkehr ist daher ein weiterer wesentlicher Anstoß für Neuüberlegungen.

Das vom Institut Gewerbebetriebe im Städtebau (INGESTA) im Auftrage des Ruhrsiedlungsverbandes erstellte Gutachten hat für Borbeck die Möglichkeit für eine erhebliche Kapazitätserweiterung ermittelt, so daß planerische Überlegungen für einen verstärkten Ortskernausbau auch aus diesem Grunde notwendig werden.

Basierend auf den Empfehlungen des Entwicklungsprogramms Ruhr (EPR), wie sie auch von der Landesregierung, vertreten durch das Innenministerium NW und durch die Landesbaubehörde Ruhr, in den Gesprächen mit der Stadt Essen am 27. 5. und 28. 10. 1968 erläutert wurden, ist der Bebauungsplan Borbeck bezüglich der im EPR erhobenen Forderungen überprüft worden.

Insbesondere sollte eine Verdichtung von Wohnungen, eine Erhöhung der Arbeitsplätze im Tertiären Sektor (Dienstleistungen) und die Verstärkung öffentlicher Einrichtungen sowie eine Verknüpfungsmöglichkeit verschiedener Verkehrsarten (S-Bahn - Stadtbahn - Busse) überlegt werden.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan ist zunächst durch den jetzigen Plan für einen Teilbereich in folgenden Punkten geändert worden:

1. Statt der den Ortskern durchschneidenden 4-spurigen Verkehrsstraße mit eigenem Straßenbahnkörper in Trassenmitte, die nach Wegfall der Straßenbahnlinie eine andere Bedeutung erhält, umschließt ein Verkehrsstraßenring den Ortskern, in dem sich eine beruhigte Geschäftszone entwickeln kann.
2. Am Bahnhof Essen-Borbeck ist ein Verknüpfungspunkt von S-Bahn, Stadtbahn bzw. U-Bahn und Omnibusverkehr geplant.
3. Im Ortskern wird durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs und die dadurch mögliche Vergrößerung des Fußgängerbereiches Raum geboten für eine stärkere Entwicklung des Tertiären Sektors und für die Konzentration öffentlicher Einrichtungen im Zentrumsbereich.
4. Im unmittelbaren Anschluß an den Ortskern entsteht ein großflächiges, intensiv bebautes Wohngebiet, das bisher nicht in der Form einer zusammenhängenden, konzentrierten, modernen Bebauung durchführbar gewesen wäre.
5. Es besteht die Möglichkeit, den in der Ortsmitte vorhandenen Grünbereich des zum Exerzitenhaus gehörenden Parks, der dem bisherigen Straßenzug zum Opfer fiel, und den historischen Germaniaplatz in wesentlichen Teilen zu erhalten.

Die im alten Bebauungsplan vorgesehene Fahrverbindung (Nord-Süd-Straße) wird im Geschäftsbereich völlig aufgegeben. Der Hauptfahrverkehr wird von der Borbecker Straße durch den Bereich Prinzenstraße nach Süden geführt, erhält eine Verbrei-

terung auf vier Fahrspuren, Standstreifen und Omnibusbuchten und kreuzt südlich bzw. östlich des Plangebietes die Ost-West-Verkehrsachse, die in Tieflage die Wüstenhoferstraße und die Bahnlinie unterfährt und gleichzeitig die Zuwegung zum S-Bahn-Verknüpfungspunkt darstellt.

Die Nord-Süd-Straße wird, das neue Wohngebiet tangierend, bis zum Anschluß an die Bocholder Straße weitergeführt.

Aufkommende Bedenken hinsichtlich der Größe des Ortskernes und des Zuwachses an Geschäftsflächen wurden mit Rücksicht auf Vergleiche mit anderen Stadtteilen und die Größe des Borbecker Entwicklungsraumes zurückgenommen.

Gegenüber den 22.000 qm vorhandenen und 42.000 qm Bruttogeschäftsflächen im gültigen Plan, wobei allerdings auch öffentliche Einrichtungen einbezogen wurden, sieht der modifizierte Plan eine erhebliche Vergrößerung der Verkaufsflächen vor.

Der Bereich zwischen Borbecker Straße und neuer Ost-West-Achse ist als reine Fußgängerzone geplant und erhält neben der Einbeziehung des Germaniaplatzes über eine Fußgängerbrücke im Süden eine Verbindung zum angrenzenden Planungsbereich.

Eine 5- bis 10-geschossige Wohn- und Geschäftshausbebauung neben differenzierten Wegebreiten und überdachten Verbindungen sind die wesentlichen Gestaltungselemente des Fußgängerbereiches.

Im südlichen Bereich ist die Errichtung eines Kaufhauses geplant.

Die dargestellte Fußgängerzone des Geschäftszentrums soll in einem späteren Bebauungsplanabschnitt einen Anschluß an den Verknüpfungspunkt "S-Bahn Borbeck" über die Borbecker Straße erhalten.

Die Andienung und Erschließung des Geschäftsbereiches an der Fußgängerstraße sind entweder direkt über die Schmale Straße/Germaniastraße oder indirekt über Blockbinnenaufschließungen

über Gerichts- und Rechtstraße gewährleistet.

Der Park des Exerzitenhauses bleibt zum großen Teil erhalten. In die Grünfläche wird unter Inanspruchnahme eines Teiles des Parkes ein Kindergarten einbezogen. Das Schulgrundstück an der Kraftstraße bleibt im wesentlichen unverändert. Im Osten wird die Grünfläche durch das neue Postdienst-Gebäude abgeschlossen, das an Stelle der früheren Gebäude des Exerzitenhauses errichtet wird und hier einen stadtebaulichen Abschluß der Grünfläche darstellt. Die Zufahrt erhält das Postgrundstück von der Kraftstraße her.

An der Ecke Hulsmannstraße/Borbecker Straße wird die vorhandene Bausubstanz, die erhalten werden soll, aus stadtebaulichen Gründen durch Neubauten an beiden Straßen ergänzt.

Für die Anlage von öffentlichen Kinderspielplätzen sind mehrere Standorte vorgesehen:

- am Termiedenhof
- an der Vinkestraße
- südlich der Gerichtsstraße
- an der Preisstraße und
- im süd-östlichen Gelände der Wohnsiedlung
- an der Nord-Süd-Straße.

Für die Einrichtung privater Kinderspielplätze ist in den Wohnbereichen ausreichend vorgesorgt. Die Spielplätze werden im Bebauungsplan ausgewiesen.

An Gemeindebedarfsflächen sind folgende Baugrundstücke ausgewiesen:

- Für die Schule an der Kraftstraße,
- für den Kindergarten an der Hulsmannstraße,
- für das Postdienst-Gebäude an der Borbecker Straße,
- für einen Kindergarten im südlich der Ost-Weststraße liegenden Wohnbereich,
- für das Amtsgericht,
- für das Hallenbad,

für die Neuapostolische Kirchengemeinde an der Germaniastraße sowie für das Bethesda-Krankenhaus mit Erweiterungsmöglichkeiten.

Der ruhende Verkehr wird durch die Errichtung von 3 Parkhäusern berücksichtigt:

Parkhaus mit 6 Ebenen an der Ecke Kraftstraße/Prinzenstraße/Borbecker Straße;

Parkhaus an der Prinzenstraße Ecke Legmandallee

und

ein Parkhaus mit 3 bis 4 Ebenen an der Müstenhoferstraße.

Das letztgenannte Parkhaus hat Verbindung mit dem Kaufhaus, auf dessen Dach die für das Kaufhaus benötigten Stellplätze untergebracht werden.

Außerdem sind in den Blockbinnenflächen wie auch an den Straßenrändern, soweit der fließende Verkehr dies zuläßt, reichlich Parkmöglichkeiten in Form von Langs- und Schrägparkplätzen vorgesehen.

Die Unterbringung der Fahrzeuge im Wohnbereich wird zum großen Teil durch unterirdisch oder terrassenförmig angelegte Parkflächen gedeckt.

Die Verkehrsbedienung des Kernbereichs wird durch das vorhandene Straßensystem, ergänzt durch die neuen Sammelstraßen, in ausreichendem Maße erfüllt, ohne den wesentlichen Teil des Planes, d. h. den Fußgängerbereich, zu beeinträchtigen.

Ein allseitiger Anschluß an das Kerngebiet ist gewährleistet durch den Anschluß einer Verkehrsverbindung an die Ost-West-Straße zwischen Parkhaus und Kaufhaus.

Art und Maß der baulichen Nutzungen werden durch die im Bebauungsplan festgesetzten Werte bestimmt. Für das LA-Gebiet sind hierbei Geschößflächenzahlen bis zu 2,4, in den

WA-Gebieten bis zu 1,0, in den WR-Gebieten hauptsächlich im verdichteten Wohngebiet bis zu 2,0 vorgesehen.

A) Zahl der Wohnungen

Wohnungsbestand	950 WE	
durch die Planung zu beseitigen	560 WE	
<hr/>		
verbleibende Altwohnungen		390 WE
Ersatz für Abbruch	560 WE	
zusätzliche Neubauten	1040 WE	
<hr/>		
		1600 WE
Gesamtzahl der Wohnungen		1990 WE
		=====

Vergleich der Planung für den entsprechenden Teilbereich

a) rechtskräftiger B.Plan gesamt	1450 WE
Vergroßerung	500 WE
b) Bebauungsplan-Anderung gesamt	1990 WE
Vergroßerung	1040 WE

Die Änderung des Planes ergibt somit eine Steigerung der Wohnungsanzahl von 540 WE.

B) Geschäftsflächen im Fußgängerbereich

Verkaufsflächen im Erdgeschoss	Brutto	10 940 qm
Büro- u. sonstige Flächen im I. Obergeschoss	Brutto	7 440 qm
Kaufhaus 2-geschossig	Brutto	10 420 qm
Geschäftsfläche insgesamt	Brutto	28 800 qm
		=====

Vergleich der Planung

a) Alte Planung - Geschäftsfläche	Brutto	11 900 qm
b) Neue Planung - Geschäftsfläche	Brutto	28 800 qm

Die Änderung des Planes ergibt somit eine Erweiterung der Geschäftsfläche um 16.900 qm.

c) Zahl der Stellplätze

a) Geschäftsbereich	1630 EP
(mit 2 Parkhäusern)	

	Übertrag:	1630 EP
b) Wohnbereich		1350 EP
	Gesamtzahl	<u>2980 EP</u>
		=====

III. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen sind notwendig. Die Bodenordnung erfolgt - soweit erforderlich - durch Umlegungsverfahren. Soweit kein Umlegungsverfahren eingeleitet wird, eine Bodenordnung auf freiwilliger Basis aber nicht durchführbar ist, soll von der im fünften Teil des Bundesbaugesetzes aufgeführten Möglichkeit der Enteignung Gebrauch gemacht werden.

IV. Kosten

Die durch die Verwirklichung des Bebauungsplanes voraussichtlich entstehenden Kosten wurden überschläglich ermittelt und betragen für:

Bodenordnung:	42.000.000,--	DM
Straßenbau:	7.200.000,--	DM
Kanalbau:	1.450.000,--	DM
Gärtnerische Gestaltung:	650.000,--	DM
	<u>51.300.000,--</u>	<u>DM</u>
	=====	

Diese Gesamtkosten verringern sich aufgrund der Satzung der Stadt Essen über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen sowie durch Beteiligung des Landes NW an den Sanierungskosten zu dem der Stadt verbleibenden Kostenanteil. Die Verwirklichung dieser Sanierungsmaßnahmen erstreckt sich über einen längeren Zeitraum.

V. Aufhebung rechtsverbindlicher Bauleitpläne

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes 36/70 gelten die früher getroffenen Festsetzungen als aufgehoben. Insbesondere treten außer Kraft die in den Bebauungsplänen

- a) 194 "Einstellplatz Prinzenstraße"
- b) 310 "Borbeck"
- c) 9/68 "Borbecker Straße/Prinzenstraße/Legrandallee u. I. Änderung zu Nr. 194"
- d) 14/69 "Borbeck, II. Änderung"

Diese Begründung hat gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341) in der Zeit vom 9. November bis 9. Dezember 1970 öffentlich ausgelegen.

Essen, den 15. Dezember 1970



Der Oberstadtdirektor

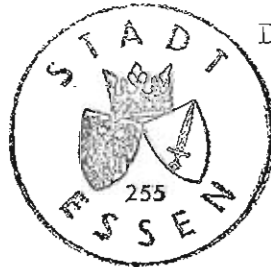
Im Auftrage

Ullrich

Städt. Verm. Oberamtmann

Diese Begründung hat gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341) in der Zeit vom 5. 7. 1971 bis 5. 8. 1971 erneut öffentlich ausgelegen.

Essen, den 6. August 1971



Der Oberstadtdirektor

Im Auftrage

Rohmann

techn. Angestellter

Gehört zur Vfg. v. 20.8.1973

Az. EA1-175-112 (Essen 6204) I. Änd.

Landesbaubehörde Ruhr

Die Genehmigung des Bebauungsplanes sowie Ort und Zeit der Auslegung des Planes und der Begründung sind gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes ersichtlich im Amtsblatt der Stadt Essen v. 7. Dez. 1973 bekanntgemacht worden

Essen, den 10. Dezember 1973

Der Oberstadtdirektor

I. A.

Rohmann
techn. Angestellter

