

Begründung +
zum Bebauungsplan

"Steele-Altstadt"
Nr. 20/68

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

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

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplan Nr. 20/68 durch einen grauen Farbstreifen eindeutig gekennzeichnet.

Der Planbereich wird etwa wie folgt begrenzt:

Im Norden: - zwischen dem Holbeckshof und dem Bahnhof Essen-Steele-West - von der Bundesbahnstrecke Essen-Hbf./Essen-Steele, der Straße "Neuland", der Buschstraße bis Haus Nr. 22, der Kraye Straße bis Haus Nr. 19, der Pfalzgräfinstraße, dem Nottebauskamp bis Haus Nr. 32 und dem Hellweg bis Haus Nr. 23,

im Osten: von der Straße "Auf dem Drieling", der Eschenburg ab den Hausnummern 34 u. 35, der Augenerstraße bis Haus Nr. 33, dem Villenweg, einer Linie ca. 120 m südlich der Augenerstraße, dem Schäpenkamp, der Willekestraße und der Bergstraße,

im Süden: von der Bundesbahnstrecke, der Ostgrenze der Kläranlage am Pläßweidenweg, der Nord-West-Begrenzung des Sportplatzes am Pläßweidenweg, der Grenze zwischen den Grundstücken Ruhrau Nr. 21 und 22, einer Linie über das Wassergewinnungsgelände bis zur Ruhr etwa 150 m östlich der Eisenbahnbrücke, der Ruhr und der Westfalenstraße ab Haus Nr. 205,

im Westen: von dem Stadtgarten, dem Friedhof ostwärts des Laurentius-Hospitals, der Hertigerstraße einschließlich der Grundstücke mit den Hausnummern 8 bis 16 und dem Holbeckshof.

II. Allgemeines

Der Ortskern Steele wird durch die verlegte B 227 erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet. Die B 227, die bisher über die Langenberger Straße und durch den Ortskern Steele-Altstadt verläuft, wird in Zukunft über die Ruhrallee geführt und mit der B 288 verbunden.

Die Altstadt Steele wird umfahren durch die Straßenzüge Henglerstraße - Ruhrau als südliche Begrenzung und durch die Tangentialstraße vom Steeler Platz (Bahnhof Steele-West) bis Bochumer Straße mit Weiterführung nach Süden über die neue Ruhrbrücke bzw. in das Gewerbeaufschließungsgelände Ruhrau. Zur Aufnahme eines geringeren Durchgangsverkehrs im westlichen Teil der Altstadt soll der Straßenzug Paßstraße - Westfalenstraße verkehrsgerecht ausgebaut werden.

Die entscheidende Konsequenz aus dieser Verkehrsführung ist der dadurch mögliche Verzicht auf die bisher geplante Durchführung der Dreiringstraße als Verkehrsstraße mit Anschlüssen an die südliche und nördliche Tangentialstraße. Nach der vorliegenden Neuplanung wird die Dreiringstraße zum Teil zwischen Bochumer Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße in den Fußgängerbereich einbezogen werden. Damit kann das Problem einer Führung des Durchgangsverkehrs, der die Geschäfts- und Wohngebiete der Altstadt nicht mehr durchschneidet, als gelöst gelten.

Für die Bedienung der Geschäfte im Warenverkehr ist ein innerer Ring geplant, von dem aus alle Innenblocks erreichbar sind, so daß keine Anlieferung über Fußgängerstraßen selbst, oder wie bisher geplant, von einer unterirdischen Anlieferungsebene notwendig ist.

Da inzwischen auch entschieden werden konnte, daß eine Weiterführung der Straßenbahn in die Oststadt nicht mehr in Frage kommt, muß eine Verlegung des Verkehrsplatzes zum Bahnhof Steele-West als einzig mögliche und selbstverständliche Folgerung erkannt werden. Die Zusammenfassung der öffentlichen Verkehrsmittel am Steeler Platz, Deutsche Bundesbahn (S-Bahn), Straßenbahn (später U-Bahn) und dem flächenerschließenden Verkehrsmittel Omnibus entspricht zudem den Empfehlungen des Entwicklungsprogrammes Ruhr, die einen solchen Verknüpfungspunkt für Steele-Altstadt als zu förderndes Nebenzentrum vorsehen.

Folgende Vorzüge sind im einzelnen anzuführen:

- a) Am Steeler Platz (Bahnhof Steele-West) vereinigen sich die Haltestellen von S-Bahn, Straßenbahn und Omnibussen in vorbildlicher Form. Eine attraktive Überführung bringt die Fußgänger in das Geschäftszentrum, dessen Mittelpunkt nach wie vor der Kaiser-Otto-Platz darstellt.

- b) Die Aufgabe des bisher geplanten, raumverschlingenden Verkehrsplatzes (3,45 ha) erbringt einen entscheidenden Gewinn an bebaubarer Fläche.
- c) Über die innere Ringstraße kann die Führung von Omnibuslinien geplant werden, so daß das flächenerschließende Verkehrsmittel an die Brennpunkte des Geschäftsgebietes herangeführt werden kann.

Die Aufgabe des Verkehrsplatzes im Bereich des Kaiser-Wilhelm-Platzes erbringt in Verbindung mit einer verringerten Breite von Tangentialstraße und Dreiringstraße einen erheblichen Flächenzuwachs gegenüber der Altplanung, der eine Vergrößerung der Geschäftsflächen ebenso wie eine Vermehrung der Wohnungszahl ermöglicht.

Bis zum späteren Ausbau der mit Endhaltestelle am Steeler Platz geplanten U-Bahn wird die bis dahin in Betrieb gehaltene Straßenbahn eine neue Schleife erhalten, die den Kaiser-Otto-Platz berührt.

Der Fußgängerbereich, dessen Kernstück der Kaiser-Otto-Platz ist, beginnt am Steeler Platz (Bahnhof Steele-West). Der Fußgänger erreicht kreuzungsfrei den Block zwischen Scheidtmannstor und Humannstraße, der nach seiner Neuordnung ein großzügiger Geschäfts- und Warenhauskomplex mit Basarstraßen für den Fußgänger werden soll. Daran an schließt sich der Kaiser-Otto-Platz. Der Fußgängerbereich geht dann über in die Kaiser-Wilhelm-Straße und in die HansasträÙe, bezieht den historischen Grendplatz mit ein und setzt sich nach Osten mit der Kaiser-Wilhelm-StraÙe und der Bochumer Straße über die Dreiringstraße hinaus fort. Er endet im Bereich der Straßen Ruhrbruchshof/Krahwinkelstraße mit dem einbezogenen neuen Marktplatz, der sodann an den inneren Verkehrsring zwischen dem Kern- und Geschäftsgebiet und dem Verwaltungsbereich mit anschließendem Wohngebiet angrenzt.

Die Festsetzung eines "MK"-Gebietes südöstlich im Anschluß an den Marktbereich ermöglicht, daß hier ein weiteres Warenhaus errichtet werden kann.

Eine Analyse der heutigen Geschäfts- und Ladenflächen des Steeler Ortskernes läßt erkennen, daß Steele ein Umland von etwa 41 000 Einwohnern versorgt. Unter Einbeziehung der Oststadt wird die Zahl dieses Einzugsbereiches auf rd. 65 000 Einwohner ansteigen, so daß das Volumen der heutigen Steeler Geschäfte entsprechend vergrößert werden muß.

Unter Berücksichtigung der sich wandelnden Einkaufsgewohnheiten und evtl. anderer Tendenzen der zukünftigen Bevölkerung der Oststadt und unter Berücksichtigung einer evtl. Strukturänderung der Einwohnerdichte in den Sanierungsgebieten der Altbaubereiche von ganz Steele ist eine Vergrößerung der Ladenfläche von heute rd. 35 000 qm auf etwa 60 000 qm im Bebauungsplan vorgesehen.

An den Geschäfts- und Verwaltungsbereich schließen sich im Südwesten, Süden und Osten die Wohnbereiche an.

Der vorgelegte Bebauungsplan ermöglicht ca. 2 600 WE und kann damit die z.Z. in diesem Bereich lebende Bevölkerungszahl mit rd. 7 800 Einwohnern in etwa wieder erreichen.

Für den ruhenden Verkehr sind 4 Parkhäuser geplant, Sie sollen insgesamt ca. 1 000 Einstellplätze erhalten. Darüber hinaus sind ebenerdig 3 Parkplätze, zahlreiche Parkstreifen sowie Parkmöglichkeiten am Straßenrand vorgesehen, die insgesamt ca. 750 EP aufweisen. Somit wären im Endzustand rd. 1 750 EP für den öffentlichen Parkverkehr vorhanden. Die privaten Parkplätze in Garagen und Höfen sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

Ergänzung siehe Seite 10

~~Es ist vorgesehen, die Marienschule (jetzt kath. Hauptschule) und die Richard-Heßberg-Schule (Sonderschule) wegen Unzulänglichkeit aufzugeben und durch ausreichende Neubauten an anderer Stelle zu ersetzen. Zwischenzeitlich verbleiben die beiden Schulen an bestehender, als Grünfläche ausgewiesener Stelle. Für Grundschulen sind das stark vergrößerte Grundstück der Laurentiusschule und das vorhandene Grundstück der Ruhrauschule im Plan ausgewiesen. Unter Einbeziehung der im Anschluß an den Planbereich liegenden Canisiusschule sind die Ausweisungen für Grundschulzwecke ausreichend.~~

Beide Kirchen erhalten die Möglichkeit, ihre Pfarrzentren auszubauen, und zwar in unmittelbarer Nähe. Ein weiterer kath. Kindergarten ist östlich der Dreiringstraße am Hünninghausenweg ausgewiesen. Das Jugendheim, das der Verkehrsanbindung "Im Kirchspiel" weichen muß, erhält seinen Standort südlich der neuen Aufschließungsstraße an der Paßstraße.

Der Posthof mit seinem Verkehrsaufkommen und seinem Flächenbedarf erhält seinen Standort zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Tangentialstraße. Er liegt damit nahe am Geschäftskern für den publikumsintensiven Teil seiner Aufgaben und verkehrsgünstig für den Aufgabenbereich der zentralen Verteilung. Der Posthof kommt wegen evtl. Geräuschbelästigung an der dem benachbarten evgl. Gemeindezentrum abgekehrten Seite zu liegen.

Amtsgericht und Bezirksamt erhalten ihren Standort auf der Ostseite des Marktplatzes.

Die Straßenunterführung der Straße Neuholland unter die Bundesbahnstrecke Essen-Steele-West/Essen-Steele-Hbf mußte im Hinblick auf den geplanten Gleisbogen der zukünftigen Bundesbahnlinie Steele-West/Kupferdreh wegen Ausbildung planfreier Gleiskreuzungen aus städtebaulichen Gründen als Fahrstraße aufgehoben werden. Die Verkehrsanbindung des nordöstlich der Bahn gelegenen Ortsteiles erfolgt über eine neue Straßenverbindung von der Bergstraße zum Schäpenkamp und über die entsprechend auszubauende Augenerstraße mit Einmündung in den Nottebaumskamp. Die Verkehrserschließung dieses Ortsteiles verbessert sich damit erheblich.

Bei der Erneuerung und Neugestaltung der Baugrundstücke im Verfahrensbereich des Planes für die Steeler Altstadt ist besonders die Lage der Entwässerungskanäle (Vorfluter) von ganz wesentlicher Bedeutung. Die Festsetzungen sind so getroffen, daß mit der künftigen Bebauung auf die Hauptzüge der Vorfluter Rücksicht genommen werden kann.

Der vorliegende Entwurf zum Bebauungsplan enthält Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, über die überbaubaren Grundstücksflächen und über die örtlichen Verkehrsflächen. Die planerischen Festsetzungen sind dabei so gehalten, daß der städtebauliche Detailplan wie auch der vorausgehenden Bodenordnung ausreichender Spielraum verbleibt. Die ausgewiesenen Nutzungswerte sind bereits auf die günstigeren Auslegungen der Änderung der Baunutzungsverordnung abgestimmt.

III. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Eine Stadterneuerung kann in Steele nur durch eine umfassende Umlegung erreicht werden. Nach Möglichkeit soll das Eigentum der bisherigen Eigentümer an ihren Grundstücken erhalten bleiben oder für sie Eigentum an anderen Grundstücken im Bereich der städtebaulichen Maßnahmen begründet werden. Falls dies nicht möglich ist, soll darauf Bedacht genommen werden, daß für die bisherigen Eigentümer Grundeigentum in anderen Stadtteilen oder in anderer Rechtsform begründet wird.

Die Stadt wird also bestrebt sein, die beabsichtigten städtebaulichen Maßnahmen unter gerechtem Ausgleich der öffentlichen und privaten Belange zu verwirklichen. Bei der Durchführung der Bodenordnung ist es notwendig, den Bebauungsplan in überschaubaren Abschnitten durch Verhandlungen mit Grundstückseigentümern, Berechtigten und Mietern zu verwirklichen.

Verhandlungen nach dem Grundsatz der Bodenordnung auf freiwilliger Basis sind bereits angelaufen. Eine Umlegungsanordnung für den größten Teil des Bebauungsplanes hat der Rat der Stadt in der Sitzung am 29. September 1965 getroffen.

Für verschiedene Bereiche sind auch bereits Umlegungsbeschlüsse gefaßt. Gesetzliche Bodenordnungsmaßnahmen, Enteignung oder Vorkaufsrecht werden aber nur soweit als nötig angewandt.

IV. Kosten

A. Der neue Bebauungsplan enthält in der Verteilung der Bau- und Verkehrsflächen wesentliche Abweichungen von den bisherigen Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf vom 28. Februar 1966, auf Grund deren die Bodenordnung bisher betrieben worden ist.

Durch die detaillierten Festlegungen im vorliegenden neuen Bebauungsplan entsprechend § 30 BBauG sind die endgültig entstehenden Gesamtkosten genauer feststellbar. Die durch die Verwirklichung des Bebauungsplanes voraussichtlich entstehenden Kosten der Bodenordnung wurden überschläglich in nachstehender Höhe ermittelt:

Grunderwerb (einschl. rentierl. Kosten von 8 900 000 DM)	24 200 000,-- DM
Gebäudeentschädigung	46 400 000,-- DM
Abbruchmaßnahmen	8 100 000,-- DM
Verlagerungskosten	18 200 000,-- DM
	<u>96 900 000,-- DM</u>

Die Kosten der Sondermaßnahme Wisthoff sind in dieser Aufstellung berücksichtigt.

B. Die Kosten für Tiefbauarbeiten haben sich gegenüber dem Bebauungsplan vom 28. Februar 1966 nicht erhöht

Tangentialstraße (im Bereich des Bebauungsplanes)	10 000 000,-- DM
Erschließungsmaßnahmen	13 000 000,-- DM
Entwässerung	15 000 000,-- DM
	<u>38 000 000,-- DM</u>

A = 96 900 000,-- DM

B = 38 000 000,-- DM

134 900 000,-- DM
=====

Die Kosten für den außerhalb des Bebauungsplanbereichs liegenden Abschnitt der Tangentialstraße wurden überschläglich mit

11 000 000,-- DM

ermittelt.

Unberücksichtigt blieben die Kosten für den Schulbau, den Bau sonstiger öffentlicher Einrichtungen, Zuschüsse zur Sanierung und Straßenbau sowie Teilerstattungen für Erschließung.

V. Aufhebung rechtsverbindlicher Bauleitpläne

Die dem Bebauungsplan entgegenstehenden früher getroffenen Festsetzungen gelten als aufgehoben. Insbesondere gilt dies für

- a) Durchführungsplan "Baublock zwischen Grendbach, Ruhrstraße, Hünninghausenweg und Joseph-Boismard-Weg" vom 10. Dezember 1959;
- b) Durchführungsplan "Im Kirchspiel" vom 2. März 1961;
- c) "Ordnungsbehördliche Verordnung über die Abstufung und Regelung der Bebauung (Baustufenordnung) und die Vorgartengestaltung an Hauptverkehrsstraßen für das Gebiet der Stadt Essen" - soweit sie durch den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfaßt wird.

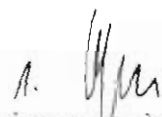
Essen, den 5. Februar 1969

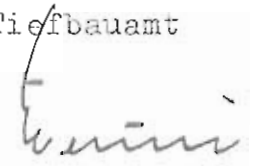
Stadtplanungsamt

Amt für Bodenordnung

Tiefbauamt

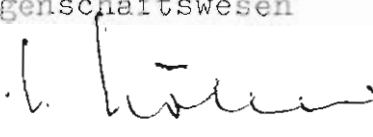

Oberbaurat


Oberliegenschaftsrat
~~Vermessungsdirektor~~


Oberbaudirektor

Dez. für Stadterneuerung und
Liegenschaftswesen

Baudezernat


Beigeordneter




Beigeordneter

Ergänzung zu Seite 5:

Bezüglich der Schulneubaumöglichkeiten in Steele wird bemerkt, daß für Grundschulen die vorhandenen Grundstücke der Ruhraerschule, der Canisiusschule und der ehemaligen Marienschule vorgesehen sind.

Ursprünglich war beabsichtigt, auf dem Gelände der ehemaligen Marienschule (z.Z. kath. Hauptschule) und einiger Nachbargrundstücke eine öffentliche Grünanlage anzulegen. Durch die Neuordnung des Schulwesens im Lande NW hat es sich jedoch als erforderlich erwiesen, im Ortsteil Steele zusätzlich ein Grundstück für eine Schule auszuweisen. Hierzu bot es sich an, auf das bestehende Grundstück der Marienschule zurückzugreifen, wobei zur Abrundung der Gemeinbedarfsfläche nur ein relativ geringfügiger Eingriff in Privatbesitz erforderlich wird.

Hinsichtlich der Hauptschulen gehört das Gebiet Steele-Altstadt zu der Hauptschule am Krekelerweg und zu der Hauptschule an der Jacob-Weber-Straße. Außer diesen beiden Schulen ist im Gebäude der ehemaligen Marienschule eine zweizügige kath. Hauptschule untergebracht. Mit Rücksicht auf die beengten Grundstücksverhältnisse und die fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten ist dieses Gelände künftig für eine Grundschule vorgesehen, so daß für diese z.Z. bestehende Hauptschule als Zielplanung ein Neubau an anderer Stelle errichtet werden muß. Dafür steht dann in Steele-Altstadt das vergrößerte Grundstück der Laurentiuschule zur Verfügung.

Essen, den 7. März 1969



(Dipl.-Ing. Hennig)
Städt. Vermessungsdirektor

Diese Begründung hat gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341) in der Zeit vom 10. März 1969 bis 10. April 1969 öffentlich ausgelegt.

Essen, den 11. April 1969

Der Oberstadtdirektor

Im Auftrage



Städt. Verm. Oberamtmann

Gehört zur Vig. v. 10. 10. 1969

Az. I B 1 - 125.4 (Essen 4707)

Landesbaubehörde Ruhr

Die Genehmigung des Bebauungsplanes sowie Ort und Zeit der Auslegung des Planes und der Begründung sind gemäß § 12 Bundesbaugesetz ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Essen vom 2. November 1969 bekanntgemacht worden.

Essen, den 10. November 1969

Der Oberstadtdirektor

Im Auftrage



Städt. Verm. Oberamtmann

