

Begründung *

zum Bebauungsplan Nr. 1/89
'Innenstadt, 1. Ergänzung'

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Städtebauliche Situation und Planinhalt
- III. Verkehrskonzeption
- IV. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen
- V. Kosten
- VI. Zahlenwerte und Ausweisungen
- VII. Aufhebung rechtsverbindlicher Bauleitpläne und
Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

* Siehe § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der
Bekanntmachung vom 08.12.86 (BGBL. I S. 2253)

I. Räumlicher Geltungsbereich

Im Laufe des Aufstellungsverfahrens wurde der Bereich Pferdemarkt aus dem Planbereich ausgeklammert und in das Bebauungsplanverfahren Nr. 2/87 'Viehofer Platz / Pferdemarkt' einbezogen. Dieser Schritt wurde für erforderlich gehalten, da Planungen im Bereich des Viehofer Platzes auch die geplanten Festsetzungen im Bereich des Pferdemarktes berühren.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Innenstadt, 1. Ergänzung" ist durch entsprechende Signatur eindeutig festgesetzt. Der Plan erfaßt in etwa nachfolgende Straßen bzw. Straßenabschnitte und Plätze:

"Am Hauptbahnhof (von Hachestraße bis Kettwiger Straße),

Lindenallee (von den Einfahrten Lieferhof Horten / Tiefgarageneinfahrt Dresdner Bank bis Kettwiger Straße),

Am Handelshof (von Akazienallee bis Kettwiger Straße),

Kettwiger Straße, Rathenaustraße, Am Glockenspiel, II. Dellbrügge, Kapuzinergasse (von Ausfahrt Dresdner Bank bis Kettwiger Straße), Hirschlandplatz, Kurienplatz, Zwölfling (von Kettwiger Straße bis Am Porscheplatz), I. Dellbrügge (von Theaterplatz bis Schwarze Meer),

Kennedyplatz, Vereinstraße (von I. Hagen bis III. Hagen),

Salzmarkt (teilweise), Markt, Flachsmarkt einschl. Verbindung zur Straße Am Porscheplatz, Porschekanzel,

Brandstraße, Kornmarkt, Limbecker Straße einschl. Verbindung zur Brandstraße, Schwarze Horn, Kunzestraße, Lindenallee (von Kibbelstraße bis Limbecker Straße),

Kastanienallee (von Limbecker Straße bis Gänsemarkt),

Limbecker Platz (von Kibbelstraße bis Limbecker Straße), Friedrich-Ebert-Straße (von Limbecker Straße bis Kreuzeskirchstraße),

Kopstadtplatz (teilweise),

Viehofer Straße, Kasteienstraße (ca. 18 m westl. der Viehofer Straße), Kreuzeskirchstraße (ca. 25 m westl. der Viehofer Straße), Kronenstraße (ca. 25 m westl. der Viehofer Straße), Verkehrsfläche zwischen den Gebäuden Viehofer Straße Hs. Nrn. 62 und 68".

II. Städtebauliche Situation und Planinhalt

Die Stadt Essen hat für die Neugestaltung und für die Erweiterung ihrer Fußgängerbereiche in der Innenstadt das Gutachterverfahren "Großes T" durchgeführt. Die Entwürfe liegen seit dem 22.04.1987 vor. In zwei Veranstaltungen sowie einem 14-tägigen Planaushang konnten sich Interessenten über die Planungen informieren.

Der Rat der Stadt hat in der Sitzung am 27.01.1988 auf Vorschlag des Ausschusses für Stadtentwicklung und Stadtplanung, der am 26.11.1987 getagt hat, die Entwürfe ausgewählt, auf deren Grundlage die weitere Ausbauplanung erfolgen soll.

Um die rechtlichen Grundlagen für die Verwirklichung der Neugestaltung und der Erweiterung der Fußgängerbereiche zu schaffen, ist es erforderlich, u. a. die Bebauungspläne Nrn. 3/85 und 4/85 "Innenstadt, nördlicher und südlicher Teil" sowie kleinere Teilbereiche die Innenstadt-Bebauungspläne (s. S. 30) hinsichtlich der besonderen Zweckbestimmung der Verkehrsflächen - soweit eine Nutzungsbeschränkung vorgesehen ist - zu ergänzen. In der Begründung zu den Bebauungsplänen Nrn. 3/85 und 4/85 ist dazu bereits folgendes ausgeführt:

"Auch die Beschränkung der Aussagen des Bebauungsplanes bezüglich der Straßen, Wege und Plätze auf die Mindestfestsetzungen gem. § 30 BauGB "öffentliche Verkehrsfläche", ist für den Zweck dieses Planes, die am 18.12.1985 auslaufende Veränderungssperre aufzufangen, ausreichend.

Für alle im Zusammenhang mit zukünftigen Vorhaben hinsichtlich Umgestaltung und Ausbau der Verkehrsflächen zu Fußgängerbereichen, ruhigen Plätzen, Parkplätzen sowie anderen Verkehrsführungen wird - neben evtl. erforderlichen ergänzenden Verfahren nach dem Straßen- und Wegegesetz NW, nach Programm Wohnumfeldverbesserung (WUV) sowie gem. Kommunales Abgabengesetz (KAG), also mit Bürgerbeteiligung oder Bürgerinformation sowie öffentlicher Auslegung der Pläne und entsprechenden Parlamentarischen Beschlüssen - ein Folgebebauungsplan aufgestellt, der je nach Erforderlichkeit die Verkehrsflächen nach ihrer besonderen Zweckbestimmung festsetzt. Da die Fragen noch nicht entscheidungsreif sind, würden die Bebauungspläne Nrn. 3/85 und 4/85 nicht wie vorgesehen bis zum Ablauf der Veränderungssperre den Stand erreichen, um diese auffangen zu können. Das bleibt einem ergänzenden Verfahren vorbehalten, wenn die erforderlichen Einzelentscheidungen eines planerischen Eingreifens bedürfen".

In dem Geltungsbereich des Ergänzungsbebauungsplanes sind neben dem Gutachterverfahrensgebiet auch die Innenstadtbereiche aufgenommen worden, für die ebenfalls ein Bebauungsplanerfordernis besteht. Dazu gehören die Straßen und Plätze Hirschlandplatz, Kurienplatz, Rathenaustraße, Kapuzinergasse, Zwölfling, Kennedyplatz, Flachsmarkt, Salzmarkt und Kopstadtplatz.

Für den Bereich Kopstadtplatz wurde bereits in der Zeit vom 09.09.1987 bis 24.09.1987 eine Bürgeranhörung durchgeführt, da zunächst beabsichtigt war, für diesen Bereich ein eigenständiges B-Planverfahren durchzuführen. Da die Neugestaltungsabsichten auch realisiert werden können, wenn als Voraussetzung für ein durchzuführendes Teileinziehungsverfahren eine planungsrechtliche Neuordnung der Verkehrsflächen im Zuge der 1. Ergänzung der B-Pläne der Innenstadt erfolgt, wird aus Gründen der Vereinfachung auf ein eigenständiges B-Planverfahren im Bereich Kopstadtplatz verzichtet.

Für den Bereich Viehofer Platz hat es ebenfalls eine Bürgeranhörung (vom 28.04.1986 - 12.05.1986) gegeben. Hier wird jedoch aufgrund der vielfältigen Funktion ein eigenständiges B-Planverfahren für erforderlich gehalten.

Während der Ausbau des Hirschlandplatzes und der Rathenaustraße abgeschlossen ist und nach der nun fertiggestellten Tiefgarage unter dem Kennedyplatz der Ausbau der Platzoberfläche 1989 erfolgt, wurden für den Kopstadtplatz und den Flachsmarkt die Entwurfsplanungen durch die hiermit beauftragten Architekturbüros vorgelegt. Zur Zeit wird die Ausführungsplanung bearbeitet.

Für den Salzmarkt, die Kettwiger Straße, die Viehofer Straße und die Limbecker Straße (einschließlich Friedrich-Ebert-Straße) erfolgte die Vergabe der Aufträge für die Entwurfsplanungen. Zum Teil liegen die Zwischenergebnisse vor.

Mit der 1. Ergänzung der Bebauungspläne der Innenstadt werden nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowohl für den Neuausbau vorhandener befahrener Straßen zu Fußgängerbereichen, als auch für die Umgestaltung bereits vorhandener Fußgängerbereiche geschaffen. In Letzteren ist die Widmung z. T. durch förmliche Verfahren nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen auf die Benutzung durch Fußgänger beschränkt worden oder gilt bei Umgestaltungen von Fußgängerbereichen vor 1962 als rechtswirksam beschränkt; die Bebauungspläne Nr. 3/85 und 4/85 zeigen diese Bereiche jedoch lediglich als Bestand.

Mit den jetzt erfolgten eindeutigen Festsetzungen zur Zweckbestimmung werden die in der Begründung zu den Bebauungsplänen Nrn. 3/85 und 4/85 erläuterten Ergänzungserfordernisse nachvollzogen bzw. die über die Verfahrensgebietsgrenze der bestehenden Bebauungspläne hinausgehenden Gebiete werden entsprechend definiert.

Ziel der Umgestaltung der Fußgängerbereiche bzw. der weiteren Umwandlung von Straßenabschnitten in Fußgängerbereiche ist hauptsächlich die Attraktivierung der Innenstadt.

Mit der Erweiterung der Fußgängerbereiche wird erreicht, daß der Fußgänger ungehindert vom Fahrverkehr weite Teile der Innenstadt erreichen kann und auch nicht durch Querungsverkehr und dadurch bedingte Ampelanlagen eingeschränkt wird.

Die von der Flächengröße her nennenswerten zusätzlichen Fußgängerbereiche wie Salzmarkt, Friedrich-Ebert-Straße und Kopstadtplatz, stellen sinnvolle Ergänzungen der vorhandenen Fußgängerbereiche dar.

Die Friedrich-Ebert-Straße soll die Verbindung von den nördlichen Innenstadtbereichen (Neubebauung nördlich der Friedrich-Ebert-Straße) zu den Kernbereichen unmittelbar ermöglichen.

Der Kopstadtplatz erhält wieder den Charakter eines gestalteten Platzes, wobei die bisherigen Funktionen (Fahren, Parken, Gehen) im wesentlichen beibehalten wurden.

Die zum Teil entfallenden Stellplätze werden in der Tiefgarage Kennedyplatz oder im Bereich der verbleibenden öffentlichen Straßen angeboten. Die Stellplätze im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße werden zugunsten einer attraktiven Gestaltung des Straßenzuges aufgegeben. Hier kann ebenfalls in den umliegenden Parkhäusern der Bedarf gedeckt werden.

Bedingt durch die Erweiterung der Fußgängerbereiche können jedoch die betroffenen Anliegergrundstücke zeitlich nicht mehr uneingeschränkt mit Kraftfahrzeugen erreicht werden.

Hinsichtlich der Andienungsproblematik wird ausgeführt, daß auf der Grundlage der 'Satzung über den Andienungsverkehr (Sondernutzung) in Fußgängerbereichen der Stadt Essen vom 30.10.1979' die Andienung der einzelnen Geschäfte etc. sichergestellt werden kann.

Eine endgültige Festlegung der Andienungszone erfolgt im Rahmen der Einbeziehung der teileingezogenen Flächen in die Andienungssatzung. Die Andienungsprobleme werden mit den Betroffenen erörtert und abgestimmt.

Dieses Vorgehen ist sinnvoll und vertretbar, da die Andienung im Einzelfall sichergestellt werden muß und somit eine dem aktuellen Stand entsprechende Lösung gefunden werden muß. Bedingt durch z. B. Geschäftszusammenlegungen kann sich eine andere Andienungsproblematik ergeben. Eine Festsetzung der Andienungszone im B-Plan ist deshalb nicht zweckmäßig, weil hier die sich verändernden Situationen nicht zu übersehen sind und eine Anpassung im Rahmen eines B-Planverfahrens zu aufwendig ist.

Die vorhandene Tiefgarage unter dem Kennedyplatz wurde im Plan ausgewiesen. In Anpassung an den Tiefgaragenausbau (Lage der Ein- und Ausgänge) wurde die im B-Plan Nr. 4/85 enthaltene überbaubare Fläche für einen Pavillon in unveränderten Abmessungen geringfügig verschoben.

Als weitere Planungsziele sind festgesetzt, die Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs besser zugänglich und attraktiver zu gestalten, auch um bislang nicht so stark frequentierte Innenstadtbereiche (wie z. B. Viehofer Platz) an die Haupteinkaufsachsen anzubinden. Zudem bietet das Gestaltungskonzept, hauptsächlich in den platzartig erweiterten Straßenabschnitten, Ruheräume, die zum Verweilen und Ausruhen dienen.

III. Verkehrskonzeption

Der Kernbereich der Essener Innenstadt ist in seiner Struktur geprägt von Einrichtungen, die vorwiegend dem tertiären Arbeitsbereich (Dienstleistungen) zugeordnet werden können:

Geschäfte, Büros, Praxen, Banken usw.

Demgegenüber ist die Zahl derjenigen, die hier wohnen, gering.

Für die Verkehrsplanung bedeutet dies:

die Besucher des Zentrums, seien es nun die Berufstätigen, die hier ihren Arbeitsplatz haben oder seien es die Kunden der jeweiligen Institutionen, müssen größtenteils ein Verkehrsmittel benutzen, um das Ziel zu erreichen.

Diesem Zweck dienen:

- a) der öffentliche Personennahverkehr sowie Taxen
- b) der Individualverkehr (Kfz-Verkehr, Fahrradverkehr).

Schließlich wird das Zentrum aus den Randbereichen auch zu Fuß aufgesucht.

Da die Kapazität der Verkehrswege zur Innenstadt, insbesondere aber die Fläche für Abstellmöglichkeiten privater Kraftfahrzeuge in der Innenstadt begrenzt ist, hat der öffentliche Personennahverkehr eine besondere Bedeutung. Dies gilt vor allen Dingen für die Bewältigung der stoßartigen Belastung des Berufsverkehrs sowie für die mit dem Berufsverkehr zumeist verbundene Dauerbelegung der Parkmöglichkeiten.

Die Erreichbarkeit des Kernbereiches mit dem Kraftfahrzeug ist jedoch ebenso wichtig, um die Konkurrenzfähigkeit der Geschäfte gegenüber den Einkaufszentren am Stadtrand zu erhalten, die Versorgung des Kernbereiches sicherzustellen und um die Bedeutung als Oberzentrum im Ruhrgebiet mit allen infrastrukturellen Einrichtungen Rechnung zu tragen.

III.1. Grundlagen und Ziele der Verkehrsplanung für die Innenstadt

a) Erschließungsstraßen

Die historische Entwicklung des Stadtmittelpunktes sowie die topographische Lage des Kernbereiches haben ein dichtes Zentrum entstehen lassen, das mit Abmessungen von ca. 400 bis 500 m in Ost-West-Richtung und 1.000 bis 1.200 m in Nord-Süd-Richtung eine relativ kleine Fläche (in bezug auf die Gesamtgröße der Stadt) hat.

Die Ausdehnung ermöglicht annehmbare Fußwegentfernungen zwischen allen Punkten.

Unter diesen Gegebenheiten entwickelte sich insbesondere beim Wiederaufbau nach 1945 eine ringförmige Erschließung um einen zentralen ruhigen Kernbereich:

- Die relativ schmalen Straßen der Hauptachsen im Zentrum wurden - wie bereits die Limbecker Straße im Jahr 1929 - nach und nach zu Fußgängerstraßen umgebaut, die heute einen kreuzförmigen Fußgängerbereich bilden.
- Die Straßenbahn wurde nach 1945 aus der Kettwiger Straße herausgenommen und wie bereits auf der Westseite ins Tal der Kaupe (im Zuge der Hindenburgstraße) auf der Ostseite ins Tal der Berne (Bernestraße / Schützenbahn) verlegt.

Durch die Lage der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs am Rand des Kernbereiches und an den Endpunkten des kreuzförmigen Fußgängerbereiches entstanden die Pole, zwischen denen sich die Fußgängerströme (wichtige Laufkundschaft) bewegen.

- Für den Kfz-Verkehr hat der Ring um den Kernbereich im Zuge der Hindenburgstraße / Friedrich-Ebert-Straße / Schützenbahn / Kruppstraße die Erschließungs- und Verteilungsfunktion erhalten. Analog zur dezentralen Lage der Haltestellen sind um den zentralen Fußgängerbereich kranzförmig die größeren Parkmöglichkeiten angeordnet worden, um diese vom Ring aus leicht und auf kurzem Wege zu erreichen.

- Ein zur Mitte hin abgestuftes Straßensystem ermöglicht die Erreichbarkeit aller Ziele und sichert die notwendige Versorgung, insbesondere der Geschäfte.
- Die Länge der Wege für die Fußgänger von den Parkhäusern zu den Achsen des Fußgängerbereiches (Kettwiger Straße / Limbecker Straße / Viehofer Straße) ist zumutbar (im Mittel ca. 200 m, maximal 400 m).

b) Öffentlicher Personennahverkehr

Die von Süden am Hauptbahnhof ankommenden Linien der U-Stadtbahn bzw. Straßenbahn spalten sich nach Norden Y-förmig auf und umschließen zusammen mit der von der Steeler Straße kommenden Linie den Kernbereich.

Die Haltestellen Hauptbahnhof, Porscheplatz und Berliner Platz sind zugleich wichtige Umsteigepunkte.

Da die Haltestellen Hauptbahnhof / Freiheit und Berliner Platz weit auseinander liegen, wurde die Haltestelle Hirschlandplatz dazwischen eingerichtet. Außer der günstigen Lage zum Zentrum (Grillo-Theater) sind von dieser Haltestelle die zahlreichen Arbeitsplätze im Bankenviertel sehr gut erreichbar.

Das U-Stadtbahnnetz der Innenstadt wird von Omnibuslinien ergänzt, die insbesondere an der Ost- und Nordflanke des Innenstadtbereiches geführt werden.

Nach Inbetriebnahme der Ost-West-Spange der U-Stadtbahn zwischen Viehofer Platz, Berliner Platz und Westendstraße und damit der Aufgabe der Straßenbahnhaltestelle Limbecker Platz wird die Bedienung des Westviertels durch eine Buslinie erforderlich werden, wobei auch eine Führung im Zuge der Hindenburgstraße denkbar ist.

Da mit den inzwischen fertiggestellten U-Stadtbahnbauten auch die Lage der Haltestellen im Bereich der Innenstadt feststeht, beschränkt sich die weitere Erläuterung der Verkehrskonzeption Innenstadt auf den Individualverkehr (Kfz-Verkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr).

Neben dem ÖPNV und dem Individualverkehr stellt das Taxi eine weitere Art von Personenbeförderung dar, die aus einer funktionierenden Innenstadt nicht wegzudenken ist. An allen zentralen Straßen und Plätzen (z. B. Hbf / Kennedyplatz / I. Hagen / Hirschlandplatz / Kopstadtplatz / Fontänengasse / Rottstraße / Pferdemarkt / Limbecker Straße etc.) werden entsprechend Taxistände im öffentlichen Straßenraum bei den jeweiligen Entwurfs- und Ausbauplanungen berücksichtigt. Eine Abstimmung erfolgt im Rahmen der derzeit in Bearbeitung befindlichen Planungen und Verfahren mit den zuständigen Verbänden.

Eine Berücksichtigung innerhalb des vorliegenden B-Planverfahrens kann nicht erfolgen, da nur Fußgängerbereiche Bestandteile der Festsetzungen sind und die Taxistände im öffentlichen Straßenraum angeordnet werden sollen. Eine Befahrung der Fußgängerbereiche wird in der Regel nicht für notwendig gehalten, da die Taxistände so eingerichtet werden, daß sie von den Fußgängerbereichen aus gesehen werden.

c) Innenstadt im Netz der Hauptverkehrsstraßen

Weiträumig sind die Hauptverkehrsstraßen radial auf die Innenstadt und auf den äußeren Ring (im Zuge der Kurfürstenstraße / Hohenzollernstraße / Friedrichstraße / Hans-Böckler-Straße / Grillostraße / Herzogstraße) ausgerichtet. Auf diesem Ring wird der Verkehr verteilt bzw. um die Innenstadt herumgeleitet.

Wichtige Zufahrtstraßen, die zum Zentrum führen, münden tangential in den inneren Ring ein, der den Kernbereich der Innenstadt umgibt (Innenstadtring).

Die Innenstadt ist auch an die A 430, die als Ruhrschnellweg (ehemals B 1) die Zentren des Ruhrgebietes verbindet, angeschlossen. Die Ein- und Ausfahrten der A 430 für das Zentrum sind gezielt auf die östliche und westliche Flanke des Innenstadtringes ausgerichtet (s. Plan).

Diese Regionalautobahn wurde bei der Neutrassierung bewußt mit einem Tunnel an das Zentrum herangeführt, um die Konkurrenzfähigkeit der Innenstadtgeschäfte mit Einkaufszentren am Ruhr-schnellweg zu erhalten.

Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wurden die einzelnen Besuchergruppen der Innenstadt ebenso wie die unterschiedlichen Nutzergruppen berücksichtigt.

Ziel der Verkehrsplanung in Essen ist es, den ortsfremden Besucher auf direkten Zufahrten zum Innenstadtring zu führen.

Von hieraus wird er über das bereits in Betrieb genommene Park-leitsystem zu den Parkhäusern geleitet.

Da die Innenstadtparkhäuser überwiegend unmittelbar an die Fußgängerzonen angrenzen bzw. inmitten von diesen Zonen liegen, hat der Besucher bereits sein Ziel erreicht. Es ist nicht davon auszugehen, daß ein Ortsfremder Wert darauf legt, eine fremde Innenstadt erst mit dem Auto zu durchfahren, bevor er die Einkaufszonen zu Fuß aufsucht.

Aufgrund der geringen Dimension des Innenstadtkerns und relativ gleichmäßigen Verteilung der Parkhäuser ist es nicht bedeutend, welches Innenstadtparkhaus der ortsfremde Besucher anfährt, weil innerhalb von 5 - 10 Gehminuten auch das zum jeweiligen Parkhaus am ungünstigsten gelegene Ziel erreicht werden kann.

d) Der Innenstadtring

Der Innenstadtring verläuft im Zuge der Kruppstraße / Hindenburgstraße / entlang der Bahnanlage E.-Nord (z. Z. noch in der Friedrich-Ebert-Straße) Schützenbahn / Bernestraße (siehe Plan) und ist durchgehend mindestens 4spurig ausgebildet, wobei je nach Belastungsverhältnissen an den einzelnen Knotenpunkten eine entsprechende Zahl von Abbiegespuren hinzugefügt ist.

Für diese Hauptverkehrsstraße ist eine große Leistungsfähigkeit, besonders an den Knotenpunkten, erforderlich, um den Funktionen gerecht zu werden:

- Verteilung / Sammlung des Ziel- und Quellverkehrs
- Erschließung der verschiedenen Bereiche
- Verbindung der miteinander nicht direkt verbundenen Bereiche
- Erschließung der anliegenden Grundstücke.

An Stellen, wo ein erheblicher Linksabbiegeverkehr zu bewältigen ist (z. B. Porscheplatz, Vereinstraße), sind doppelte Linksabbiegespuren vorhanden.

e) Fahrwege im Kernbereich

Der zusammenhängende Fußgängerbereich soll möglichst vom Kfz-Verkehr nicht durchquert werden. Deshalb ergeben sich drei Bereiche, die keine Fahrverbindung untereinander erhalten.

In diese Bereiche führt ein zum Zentrum hin abgestuftes Straßensystem: Quartiererschließungsstraßen (Sammelstraße), Nebenstraßen sowie Anlieferungsmöglichkeiten am Rand des Fußgängerbereiches.

Die Erreichbarkeit jedes Zieles wird somit sichergestellt und Durchgangsverkehr vermieden.

Darüber hinaus werden - soweit notwendig - für nicht unmittelbar anfahrbare Grundstücke an Fußgängerbereiche die Anlieferungsmöglichkeiten im einzelnen mit einer "Satzung über den Andienungsverkehr in Fußgängerbereichen" geregelt, in der Andienungszeiten, Art und Umfang des Verkehrs, Ausnahmeregelungen usw. festgelegt sind.

Für den ortskundigen Besucher besteht somit die Möglichkeit, über das o. a. Erschließungsnetz so dicht wie möglich an das gewünschte Ziel heranzufahren. Dies wird dann für sinnvoll gehalten, wenn der Aufenthalt nur kurzfristig ist und längere Einkaufszeiten oder Behördengänge nicht beabsichtigt sind.

Um dieses Planungsziel zu ermöglichen, sollen die Erschließungsstraßen so geführt bzw. gestaltet werden, daß:

- Kurzzeitparkplätze im ausreichenden Maße angeboten werden können (wenn sie als Dauerparkplätze benutzt werden, ist dies widerrechtlich, was über die Bauleitplanung nicht geregelt werden kann);
- sie in unmittelbarer Nähe der Fußgängerbereiche bzw. an mindestens einer Platzseite verlaufen und
- eine Rückführung auf den Innenstadtring die bestmögliche Orientierung sicherstellt.

In dieses Erschließungssystem sind die Taxistände ebenso wie Behindertenparkplätze integrierbar.

f) Ruhender Verkehr

Die Parkhäuser / Tiefgaragen sind vorwiegend in kurzer Distanz vom Innenstadtring aus leicht erreichbar. Insgesamt sind der Öffentlichkeit ca. 9.000 Einstellplätze in der Nähe des Kernbereiches zugänglich, von denen nur ein geringer Prozentsatz von Dauermietern genutzt wird. Eine volle Auslastung ist nur an wenigen Tagen im Jahr registrierbar. Außerdem stehen an Straßenrändern etwa 1.500 Parkplätze mit Parkuhren für Kurzzeitparker zur Verfügung, bei denen ein wesentlich größerer Umschlag pro Platz und Tag erfolgt.

Die Parkmöglichkeiten sind etwa gleichmäßig um den Kernbereich verteilt und in der Kapazität so bemessen, daß die einzelnen Anschlüsse an den Ring nicht überlastet werden, da an den Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit des Innenstadtringes vorrangig ist, um einen Verkehrsfluß zu erhalten.

Vor kurzem wurde ein Parkleitsystem für den Innenstadtbereich installiert. Mit dieser Einrichtung soll

- die unnötige Belastung der Fahrbahnen mit Parksuchverkehr vermieden werden,
- auf die vorhandenen größeren Parkmöglichkeiten aufmerksam gemacht werden und insbesondere den auswärtigen Besuchern eine Information gegeben werden,
- der ankommende Verkehr auf kurzem Wege zu den Parkhäusern hingeführt werden und
- ggf. eine Weiterleitung zu freien Stellplätzen erfolgen.

g) Verkehrsbelastung

Für die Analyse des Verkehrsverhaltens in der Innenstadt wurden mehrere Verkehrserhebungen (insbesondere in den Jahren 1979 bis 1988) durchgeführt: Kordon-Zählungen, Querschnittszählungen, Strombelastungs- und Stromverfolgungszählungen sowie Befragungen (Fahrziel und -quelle, gewählter Fahrweg usw.). Diese Zählungen haben u. a. ergeben, daß täglich ca. 50.000 Kraftfahrzeuge zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr in den Kernbereich einfahren.

Diese Größenordnung ist auch über mehrere Jahre relativ konstant geblieben, da auch die Fläche zum Abstellen der Kraftfahrzeuge nur in geringem Umfang vergrößert worden ist.

Die Verteilung auf die einzelnen Zufahrten ist unterschiedlich (zwischen 500 und 8.000 Kfz).

Die Zufahrt erfolgt im allgemeinen von der Seite des Innenstadtringes, an der auch der Zielbereich liegt. Eine Ausnahme bildet hier z. Z. noch die Dellbrücke: Neben reinem Durchgangsverkehr wird diese Zufahrt vom östlichen Teil des Innenstadtringes genutzt, um Ziele anzufahren, die im westlichen und nördlichen Bereich des Zentrums liegen.

h) Querschnittsgestaltung der Straßen

Der gesamte Kernbereich der Innenstadt ist als "Tempo-30"-Zone ausgemerkt. Dies entspricht dem Grundkonzept,

- den Kfz-Verkehr im Kernbereich bei verhaltener Geschwindigkeit abzuwickeln und
- den Kernbereich von nicht notwendigem Verkehr (Durchgangsverkehr, Parksuchverkehr) freizuhalten.

Durch die damit verbundene Reduzierung der Verkehrsbelastung ist auch eine Reduzierung der Zahl der Fahrspuren möglich zugunsten

- zusätzlicher Anordnung von Kurzzeitparkplätzen (z. B. Schrägparkplätze)
- von Begrünungsmaßnahmen (z. B. Baumpflanzungen zwischen den Stellplätzen)
- ausreichend breiter Gehwege, um auch außerhalb des Fußgängerbereiches den Aufenthalt der Fußgänger zu begünstigen
- einer attraktiven Gestaltung durch Freistellung von Verkehrsflächen
- des Radverkehrs.

Bei einer einspurigen Fahrbahn (Einbahnstraße) ist es jedoch erforderlich, neben einem mindestens 3,0 m breiten Fahrstreifen noch einen mindestens 1,5 m (bis 2,5 m) breiten Mehrzweckstreifen einzurichten, der das Anhalten von Fahrzeugen (Taxen, Müll- und Postfahrzeuge usw.) und ein sicheres Radfahren ermöglicht.

i) Fahrradverkehr

Hinsichtlich der Benutzung der Fußgängerbereiche durch die Radfahrer ist vorgesehen, mit Ausnahme der Kettwiger Straße, Limbecker Straße und City-Center, das Radfahren in den übrigen Fußgängerzonen zu dulden. Eine rechtliche Sicherung wird erst für sinnvoll gehalten, wenn eine zeitlang die o. a. Praxis beobachtet wird und die Erfahrungen dies dann zulassen.

Die Kettwiger Straße und Limbecker Straße werden aufgrund der hohen Frequentierungen für das Radfahren für nicht geeignet gehalten. Die zum Teil angrenzenden Straßen (Rathenaufstraße / Gänsemarkt) können die Verbindungsfunktionen übernehmen.

Von Bedeutung ist die Heranführung der Radwege aus den Stadtteilen an die Innenstadt. Hierbei gibt es problematische Übergangsbereiche. Besonders kritische Stellen sind Knotenpunkte, Unterführungen unter der Bundesbahn sowie Querung des Innenstadtringes.

j) Fußgängerverkehr

Die Einrichtung von Straßenbereichen, die nur den Fußgängern vorbehalten sind, hat sich in Essen seit dem Jahr 1929 (erste Fußgängerstraße: Limbecker Straße) bewährt. Sie ist eine Voraussetzung zur Entfaltung urbanen Lebens.

Sie eignet sich insbesondere bei Straßenräumen mit geringen Breiten (im Gegensatz zu den großen Boulevards mit überbreiten Gehwegen).

Die Fußgängerstraßen ermöglichen nicht nur ein vom Kfz-Verkehr ungestörtes Einkaufen, sondern sie begünstigen das Verweilen, Betrachten, die Kommunikation usw., da der Aufenthalt nicht durch Lärm oder Abgase beeinträchtigt wird.

Die bisherige, vorwiegend linienförmige Entwicklung des Geschäftsbereiches entlang der vorhandenen Fußgängerstraßen (insbes. der Kettwiger Straße / Limbecker Straße / Viehofer Straße) soll durch die Verkehrskonzeption zu einem flächenhaften, verkehrsberuhigten Bereich ausgedehnten werden.

Mit dem nach innen abgestuften Netz der Erschließungsstraßen wird somit eine Verzahnung erreicht, die auch die notwendige Versorgung sicherstellt.

Alle größeren Plätze sollen mindestens an einer Seite mit dem Kraftfahrzeug erreichbar bleiben. Dies soll u. a. zu einer Belegung - besonders in den Abendstunden - beitragen.

Aus Erfahrung und Umfragen ist bekannt, daß die Benutzung von Parkhäusern nur zum Teil von der Länge des Weges zum Geschäftsbereich abhängt. Auch längere Gehwege werden durchaus akzeptiert, wenn vor allem die drei wichtigsten Kriterien erfüllt sind:

- sichere, helle und freundliche bauliche Anlage des Parkhauses
- geringe Gebühren
- attraktiver Weg zum Zielbereich.

Beim Vergleich der Parkhäuser "am Waldthausenpark" und "Inter-spar", die beide von der Mitte des Kennedyplatzes gleich weit entfernt sind, wird dies beispielhaft deutlich.

Daher ist es notwendig, nicht nur für die bessere Ausgestaltung der Fußgängerbereiche zu sorgen, sondern auch die Wege vom Parkhaus zum Fußgängerbereich attraktiver auszubilden. Dazu gehört, daß diese Wege nicht von starkem Kraftfahrzeugverkehr gequert werden.

III.2. Einzelmaßnahmen

a) Pferdemarkt / Rottstraße

Der nordöstliche Bereich ist an den Innenstadtring z. Zt. über die Fontänengasse und die Straße Pferdemarkt angebunden. Durch die zu breite, richtungstrennte Straße Pferdemarkt sind die Fußgängerbereiche der Viehofer Straße und des Viehofer Platzes getrennt. Deshalb wird derzeit untersucht (im Rahmen des B-Planverfahrens "Viehofer Platz / Pferdemarkt) inwieweit eine Schließung der Straße Pferdemarkt oder nur eine Richtungsfahrspur vertretbar ist und zudem eine neue direkte Anbindung der Rottstraße an den Innenstadtring erfolgen kann.

b) Friedrich-Ebert-Straße

Aus städtebaulichen Gründen ist vorgesehen, die nördliche Spange des Innenstadtringes an die Bahnanlagen der Bundesbahn zu verlegen.

Dadurch kann der gesamte Bereich nördlich der Friedrich-Ebert-Straße, insbesondere das Gelände des ehemaligen Großmarktes, in den Kernbereich der Innenstadt integriert werden. Für die dort vorgesehene Bebauung ist es vorteilhaft, daß somit die Lärmimmissionen (Bahn, Straße) nur die Nordseite beeinträchtigen und auch die Trennwirkung der Trassen an einer Stelle gebündelt wird. Damit wird eine Neugestaltung und Belebung der Friedrich-Ebert-Straße als Geschäftsstraße ermöglicht.

Der Bau dieser Nordtangente ist erst nach Inbetriebnahme der U-Stadtbahnstrecke vom Rheinischen Platz zur Westendstraße möglich. Die derzeitige 4spurige Friedrich-Ebert-Straße verfügt jedoch über eine ausreichende Leistungsfähigkeit als Teil des Innenstadtringes, zumal nach Wegfall des Straßenbahnbetriebes mehr Verkehrsfläche zur Verfügung stehen wird.

c) Kreuzeskirchstraße / Kopstadtplatz

Um das Durchqueren des nördlichen Bereiches der Innenstadt durch Fahrverkehr vom Berliner Platz zum Porscheplatz (und umgekehrt) zu vermeiden, sind verkehrslenkende Maßnahmen vorgesehen, die im einzelnen im Rahmen der Ausbauplanungen erörtert und abgestimmt werden.

Am Kopstadtplatz soll eine Fahrverbindung zwischen der Fontänengasse und der I. Weberstraße erhalten bleiben. Aufgrund der o. a. Gesichtspunkte ist hier eine Einbahnstraße in Ost-West-Richtung vorgesehen.

d) Fontänengasse

Die vorhandene Neigung der Fontänengasse läßt eine Absenkung der Fahrbahn nur in geringem Umfang zu.

Deshalb läßt sich die Situation für Fußgänger, die die Fontänen-
gasse zwischen Flachsmarkt und Viehofer Straße queren, nur dadurch
verbessern, daß entweder eine mind. 3,5 m hohe Brücke gebaut wird
(deren Akzeptanz durch Fußgänger fraglich ist) oder Querungshilfen
gegeben werden, z. B. Spreizung der Fahrbahn zugunsten einer Schutz-
insel oder Verschmälerung der Fahrbahnen. Die Detailplanung wird
Aufgabe des Architekten sein, der zur Gestaltung dieses Bereiches
beauftragt wurde.

e) Bereich Kennedyplatz / Flachsmarkt

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Kennedyplatzes entfällt
die Nord-Süd-Fahrverbindung Schwarze Horn und die Süd-Nord-Fahr-
verbindung Markt sowie die Umfahrung des Platzes.

Die Anlieferung für die anliegenden Grundstücke soll überwiegend
von der Rückseite aus bzw. über spezielle Zufahrten zu Ladehöfen
erfolgen oder durch eingeschränkte Befahrbarkeit des Fußgängerbe-
reiches durch die Satzung geregelt werden (s. Plan).

Die Andienung des Flachsmarktes soll von der Straße 'Am Porsche-
platz' (südlich des Gebäudes Westmöbel) erfolgen. Hierdurch kann
eine direkte Zufahrt von der Fontänengasse aus unterbunden werden.
Dieser Raum soll für die wichtige Anbindung der Viehofer Straße an
den Flachsmarkt gestalterisch genutzt werden.

Über die o. a. Andienung kann auch der Bereich der Porschekanzlei
angedient werden.

Inwieweit dies durchsetzbar ist, werden die Abstimmungsgespräche
mit den Betroffenen im Rahmen der Anwendung der 'Andienungs-
satzung' zeigen.

f) Dellbrücke / Theaterbereich

Auf dem kurzen Abschnitt der Dellbrücke zwischen Theater und Schwarze
Meer wird der Fahrverkehr aus folgenden Gründen unterbunden:

- Verhinderung von Durchgangsverkehr durch die Innenstadt

- keine Zufahrt von der Ostseite zum westlichen Bereich des Zentrums
- Vermeidung von Parksuchverkehr
- Vermeidung von zusätzlichem Verkehr zur Tiefgarage Kennedyplatz (die Anbindung der Tiefgarage ist zum westlichen Teil des Ringes orientiert)
- die Kettwiger Straße ist die am stärksten belastete Essener Fußgängerstraße
- der Fußgängerstrom von mind. ca. 50.000 Personen / Tag (Kettwiger Straße und Rathenaustraße) wird unterbrochen und gestört durch Kfz-Verkehr, der an dieser Stelle für die Erschließung des Kernbereiches nicht zwingend erforderlich ist
- die Sicherheit der Fußgänger ist gefährdet, da bei hoher Belastung (z. B. am verkaufsoffenen "langen Samstag") ein solcher Druck entsteht, daß Fußgänger auch bei Rotanzeige der Ampel vorzeitig ausbrechen bzw. die Fahrbahn nicht rechtzeitig räumen
- attraktive Verbindungswege von der Kettwiger Straße zum Hirschlandplatz und zur dortigen U-Stadtbahn-Station sowie zum Gildehofcenter und zum Aral-Parkhaus können geschaffen werden
- die Möglichkeit einer ansprechenden Gestaltung des Raumes vor dem Grillo-Theater und der Verbindung zum Burgplatz ist gegeben.

Die Schließung der Dellbrücke im Bereich der Kreuzung mit der Kettwiger Straße hat aus folgenden Gründen keine gravierenden verkehrlichen Auswirkungen:

- infolge der Neugestaltung des Kennedyplatzes ist eine Zufahrt in den nördlichen Teil der Innenstadt ohnehin nicht mehr möglich
- Durchgangsverkehr ist an dieser Stelle grundsätzlich unerwünscht

- für Verkehr mit dem Ziel im westlichen Bereich des Zentrums (z. B. IHK / Sparkasse) bietet sich eine direkte Zufahrt vom westlichen Teil des Ringes an, dies gilt insbesondere für die Zufahrt zur Tiefgarage Kennedyplatz
- die Erreichbarkeit der Einzelziele entspricht dem aller anderen Bereiche.

Die bessere Anbindung des Grillo-Theaters an den umgebenden Fußgängerbereich wird ebenfalls durch die Unterbindung des Fahrverkehrs im westlichen Teil der Dellbrücke möglich.

Hierbei geht es nicht darum, das Auto aus der Innenstadt zu 'verbannen', sondern vielmehr darum, der zentralen Lage dieses innerstädtischen Raumes unter Beachtung der unterschiedlichsten Nutzungsansprüche gerecht zu werden.

Der Platz vor dem Grillotheater ist das Bindeglied zwischen der Kettwiger Straße / Rathenaustraße / dem Hirschlandplatz mit U-Bahnzugang sowie dem Kennedyplatz.

Im Rahmen der Neugestaltung der Innenstadt wurde diesem Raum besondere Aufmerksamkeit gewidmet, wobei die Belange der Anlieger, des Autofahrers, des Fußgängers sowie der Stadtgestaltung gleichermaßen berücksichtigt wurden.

Die verbleibende einspurige Umfahrung des Theaters ermöglicht eine Anlieferung der Geschäfte der Theaterpassage, eine Vorfahrt vor dem Theater, die Anordnung von Behindertenparkplätzen, Taxistände sowie eine erwünschte größere Zahl von Stellplätzen vor der Nationalbank. Diese nur für Anlieger vorgesehene zeitlich unbegrenzte Fahrmöglichkeit ist in die beabsichtigte Gestaltung des städtebaulichen Raumes vor dem Theater integrierbar.

Dem Fußgänger können attraktive Verbindungswege angeboten werden, wodurch der Bereich vor dem Theater belebt werden kann.

Z. Zt. wird dieser Platz durch den Verkehr zerschnitten und stellt keine annehmbare Situation dar.

Stadtgestalterisch besteht die Möglichkeit im Zuge der Neugestaltung der Kettwiger Straße eine weitere Öffnung in westlicher Richtung zu erreichen, so daß in gleichmäßigen Abständen interessante, unterschiedlich gestaltete Räume (Lindenplatz, Theaterplatz, Burgplatz, Kurienplatz) angeboten werden können.

Es soll bei den o. a. Ausführungen nicht verkannt werden, daß für einige Benutzergruppen auch Nachteile entstehen. Durch die Schließung der in Rede stehenden Straßenabschnitte sind Umwege für die Autofahrer die Folge.

Die bedingt durch die Schließungen angebotenen Ersatz-Zufahrten werden entsprechend ausgebaut und sind danach leistungsfähig, um die zusätzliche Belastung aufzunehmen.

Eine Mehrbelastung wird jedoch für den Besucher gesehen, der aus Richtung Osten die westliche Innenstadt mit dem Auto erreichen will.

Um diese Mehrbelastung so gering wie möglich zu halten, ist z. Zt. nicht beabsichtigt, die Hollestraße / Hachestraße in Ost-West-Richtung für den Fahrverkehr zu schließen. Das gestalterische Konzept befindet sich noch in der Prüfung. Hierdurch wird z. B. von der Steeler Straße aus eine direktere Führung des Fahrverkehrs (ohne den südlichen Ring benutzen zu müssen) zur südwestlichen Innenstadt ermöglicht, so daß dieser 'Umweg' für den Autofahrer zugunsten der o. a. Planungsziele im Bereich der I. Dellbrücke / Theaterplatz für zumutbar gehalten wird.

Darüber hinaus wird den Belangen der von der Schließung der I. Dellbrücke betroffenen Anlieger der Straße 'Theaterplatz' insofern Rechnung getragen, daß im Rahmen der weiteren Ausbau- und Gestaltungsplanung des Theaterumfeldes, soweit wie erforderlich, keine Kurzzeitparkplätze sondern Anlieferungsgebiete eingerichtet werden.

Somit wird die Erreichbarkeit sichergestellt und die derzeit im Ansatz verfolgte Praxis kann im Einzelfall beibehalten werden.

Der mit dieser Lösung verbundene reibungslose Ablauf (z. B. Schalterbetrieb) und die Zeitersparnis (keine Parksuchzeit) sollen den für den noch verbleibenden Umweg benötigten Zeitaufwand ausgleichen.

Bedingt durch die mögliche Theatervorfahrt am Abend ist auch nach Geschäftsschluß eine ausreichende 'Bewegung' sichergestellt.

Die Möglichkeit, nur eine Einbahnspur in Ost-West-Richtung im Zuge der I. Dellbrücke vorzusehen und durch Pflasterung etc. dem Fußgänger Priorität einzuräumen oder die I. Dellbrücke nur zeitweise zu sperren, wurde nicht weiterverfolgt, da der Durchgangsverkehr nicht wirkungsvoll unterbunden werden kann und der Fahrverkehr die attraktive Gestaltungsmöglichkeit des betreffenden Bereiches beeinträchtigt.

Eine Tunnel- oder Brückenlösung wurde untersucht. Aufgrund des zur Verfügung stehenden Raumes kann eine Rampe vor dem Grillotheater nicht angelegt werden, so daß frühestens der Tunnelmund im Bereich des I. Hagens angeordnet werden könnte. Dies würde jedoch die Grundproblematik nicht lösen. Ein Brückenbauwerk über die Dellbrücke im Zuge der Kettwiger Straße wird aus funktionellen wie gestalterischen Gesichtspunkten nicht befürwortet.

In Abwägung der Belange der Betroffenen mit den Planungszielen des Bebauungsplanes, die überwiegend im öffentlichen Interesse liegen, wird der bisherigen Planung - Schließung der I. Dellbrücke für den Fahrverkehr - den Vorrang gegeben.

Der Bereich Theaterplatz / I. Hagen / Kennedyplatz / III. Hagen erfordert aus folgenden Gründen eine Befahrbarkeit in Einbahnrichtung um den Block:

- Anlieferung zahlreicher großer Einzelhandelsunternehmen, die unmittelbar an Fußgängerbereiche grenzen

- Gleichbehandlung der betroffenen Firmen
- uneingeschränkte Erreichbarkeit jedes Innenstadtplatzes mind. an einer Flanke
- Anordnung von Taxiständen im Sichtfeld und in der Nähe des großen Platzes
- im umgestalteten Innenhof des Baedekerblockes besteht keine Wendemöglichkeit mehr
- mehr Stellplätze (einschl. Bäume) im Bereich Theater / Nationalbank / III. Hagen
- bessere Gestaltungsmöglichkeiten im Theaterbereich bei Reduzierung der Fahrfläche.

g) Bereich südliche Lindenallee

Der von Süden zur Innenstadt gerichtete Verkehr wird tangential auf den Hauptverkehrsstraßen im Zuge der Ruhrallee / Richard-Wagner-Straße über die Helbingstraße auf die Ostflanke des Innenstadtringes und im Zuge der Alfredstraße (B 224) über die Bismarckstraße auf den westlichen Teil des Innenstadtringes geleitet.

Demgegenüber wird die Zufahrt z. B. über die Rüttenscheider Straße / Huysenallee zur Freiheit durch entsprechende bauliche Maßnahmen und Verkehrslenkung reduziert. Somit entfällt die Bedeutung dieser Zufahrt zum Kernbereich von Süden über die Lindenallee. Darüber hinaus hat die Auswertung der Befragung bei Verkehrszählungen ergeben, daß auch die Ziele bei dieser Süd-Nord-Verkehrsbeziehung im westlichen Teil des Kernbereiches z. T. weit gestreut liegen und günstiger von der Hindenburgstraße aus (westlicher Teil des Ringes) erreichbar sind.

Der von der Freiheit kommende Verkehr soll nach Unterbindung der Geradeaus-Fahrmöglichkeit eine Linksabbiegemöglichkeit an der Nordseite der Bahnhofoberführung in die Hachestraße erhalten.

Der Bereich zwischen Handelshof und Hauptpost / Horten soll als südliches Eingangstor zum Kernbereich vom Kfz-Verkehr freigehalten und neu gestaltet werden.

Es ist nicht vertretbar, diese räuml. Situation so aufzuteilen, daß sie weder für den Autofahrer noch für den Fußgänger 'erlebbar' ist. Durch Herausnahme des Fahrverkehrs besteht die Möglichkeit, eine Platzsituation zu schaffen, die der Eingangssituation zur Essener Innenstadt städtebaulich gerecht wird.

Die Erreichbarkeit des Bankenviertels über die Hachestraße und den abzweigenden Straßen wird als zumutbar angesehen, weil nur unbedeutende Umwege gefahren werden müssen.

Die Selmastraße erhält gemäß Verkehrskonzeption für den Bereich der südlichen Lindenallee zur Erreichbarkeit des Blockes der Hauptpost eine funktionale Bedeutung.

Im Jahr 1976 ist aufgrund früherer Planungen der Bundespost ein Einziehungsverfahren auf der Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes durchgeführt worden; ein Umlegungsbeschluß von 1977 regelt die Verfügbarkeit des Grundstückes.

Da sich inzwischen auch die Planungsabsichten der Bundespost geändert haben, soll ein neuer Bebauungsplan erarbeitet werden, der den neuen Entwicklungen Rechnung trägt und auch eine erneute Widmung der Selmastraße für den öffentlichen Verkehr ermöglicht.

h) Bereich Hauptbahnhof / Hollestraße

Für den Bereich zwischen Hauptbahnhof und Handelshof wird die bisherige Zielplanung eine Unterbindung des Kfz-Verkehrs anzustreben geprüft.

Diese Planung erfordert jedoch noch weitere Untersuchungen hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen mit Verkehrszählungen und -beobachtungen, die in Kürze vorgesehen sind sowie Abstimmungen mit der EVAG und der Bundesbahn.

Für den Bereich Hollestraße soll die Fahrverbindung zwischen Bernestraße (nördl. Tunnelende) und Hollestraße beibehalten werden.

Da diese Straße für den Umleitungsverkehr nicht mehr benötigt wird, ist ein Umbau dieser Straße zur Befahrbarkeit in beiden Richtungen mit dem Ausbau der Hollestraße erfolgt.

Dies ermöglicht eine kurze Zufahrt zur Expreßgutanlage, zum Hotel und zum Haus der Technik sowie eine direkte Verbindung von der Volkshochschule zum Varnhorstkreis.

III.3 Durchführung der geplanten Maßnahmen

Voraussetzung für die Durchführung der geplanten Maßnahmen ist, daß der Innenstadtring voll funktionsfähig und die vorhandene Leistungsfähigkeit in allen Abschnitten gewährleistet ist, um die zunehmende Funktion als Erschließungsstraße erfüllen zu können.

Der bevorstehende Ausbau der Hindenburgstraße wird 1989/1990 abgeschlossen sein.

Auch der Bau der U-Stadtbahn ist im Innenstadtbereich praktisch soweit abgeschlossen, daß leistungsmindernde Auswirkungen an der Oberfläche nicht mehr zu erwarten sind. Der Ausbau zur Umgestaltung der einzelnen Fußgängerbereiche wird - auch aus Gründen der Finanzierung - nacheinander durchgeführt, um den gesamten Kernbereich nicht gleichzeitig durch Baustellen zu beeinträchtigen.

Mit der Durchführung der Maßnahmen (z. B. Sperrung der Dellbrücke) ist eine ergänzende Wegweisung zur besseren Orientierung erforderlich, um unnötige Umwege zu vermeiden und das Auffinden des Zielbereiches zu erleichtern.

Auch die Wegweisung aus dem Kernbereich zum Innenstadtring und von dort zu den jeweiligen Zielen (insbesondere auch zu den Autobahnen und damit zu den Fernzielen) soll vervollständigt werden.

Als erste Maßnahme wird die Neugestaltung des Kennedyplatzes z. Zt. durchgeführt.

Anlage:

- a) Der beigelegte Druck "Verkehrskonzeption Innenstadt" zeigt die im Text beschriebene geplante Führung des Kfz-Verkehrs (einschl. Anlieferungsmöglichkeiten) sowie die Fußgängerbereiche im Kernbereich der Innenstadt. Aufgrund von Detailuntersuchungen haben sich geringfügige Abweichungen von dem Verkehrskonzept ergeben, die in dem Andienungskonzept berücksichtigt sind.
- b) Das 'Andienungskonzept' wird als Bestandteil der Begründung beigelegt. Im Rahmen der Anwendung der 'Andienungssatzung' wird diese Konzeption zugrundegelegt, wobei sich aufgrund von Abstimmungsgesprächen mit den Betroffenen Abweichungen ergeben können.

IV. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Für die Verwirklichung der Planung sind bodenordnende Maßnahmen nicht erforderlich. Die Umgestaltung vorhandener befahrbarer Straßen in Fußgängerbereiche erfordert die Durchführung von Teileinziehungsverfahren gem. Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW); gleiches gilt für die Neugestaltung vorhandener Fußgängerzonen, soweit die Andienung dauerhaft gesichert werden oder Beiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz erhoben werden sollen.

V. Kosten

Die der Gemeinde durch die Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehenden voraussichtlichen Kosten können erst im Zuge der Ausbauplanung für die Fußgängerbereiche detailliert ermittelt werden.

Es werden voraussichtlich Kosten entstehen durch die Neugestaltung der Oberflächen im gekennzeichneten Verfahrensbereich sowie durch die ggf. in Frage kommenden ergänzenden Baumaßnahmen (z. B. Änderung von U-Bahnzugängen, U-Bahnzugangsüberdachungen oder Kanalverlegungen und Leitungsverlegungen, Umgestaltung bzw. Anpassung angrenzender Straßen).

Es wird von einem Investitionsvolumen von 54 Millionen DM (grobe Schätzung) für die gesamte Neugestaltung der Innenstadt ausgegangen, wobei mit Landesförderungen von derzeit 80 % der zuwendungsfähigen Kosten gerechnet wird.

Da gem. § 127 BauGB keine neuen Erschließungsanlagen ausgewiesen werden, sind voraussichtlich keine Einnahmen über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen zu erwarten.

Die Erschließungsbeiträge zu den bestehenden Anlagen sowie die Kanalanschlußbeiträge sind für das Verfahrensgebiet bereits getilgt.

Inwieweit Beiträge nach § 8 KAG für die Umbaumaßnahmen zu Fußgängerzonen erhoben werden können, kann erst beurteilt werden, wenn detaillierte Ausbaupläne vorliegen.

VI. Zahlenwerte und Ausweisungen

a) Flächengrößen

Gesamtgröße des Verfahrensgebietes

Fußgängerbereich

ca. 7,5 ha

b) Ausweisungen

- Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
Fußgängerbereich
- Tiefgarage in 2 Ebenen

Im übrigen wurden die Festsetzungen der rechtsverbindlichen B-Pläne soweit sie den Planbereich des vorliegenden B-Planes betreffen, übernommen (z. B. Überbauungen ab 1. Obergeschoß bei Vorbauten o. Arkaden). Hiervon ausgenommen ist das Nottreppenhaus in der Limbecker Straße (vor Karstadt). Diese Anlage soll im Zuge der Wiederherstellung des denkmalwürdigen Gebäudezustandes in das Hauptgebäude integriert werden.

- Kerngebiet 'MK'

Grundflächenzahl (GRZ)	0,4 - 1,0
Geschoßflächenzahl (GFZ)	1,2 - 6,0
Zahl der Vollgeschosse (Z)	I - V

VII. Aufhebung rechtsverbindlicher Bauleitpläne

Mit Inkrafttreten des vorgelegten Bebauungsplanes werden die Festsetzungen der nachfolgend aufgeführten rechtsverbindlichen Bauleitpläne - soweit sie vom Geltungsbereich erfaßt werden - aufgehoben:

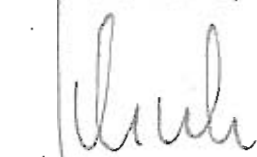
- | | | |
|--|--------------------|----------|
| - Durchführungsplan Nr. 118
"Innenstadt" | rechtskräftig seit | 27.05.56 |
| - Durchführungsplan Nr. 123
"Limbecker Platz" | rechtskräftig seit | 01.09.57 |
| - Bebauungsplan Nr. 5/80
"Ostfeldstraße" | rechtsverbindl." | 13.06.81 |
| - Bebauungsplan Nr. 280
"Limbecker Platz",
III. Änderung | rechtsverbindl." | 18.12.63 |
| - Bebauungsplan Nr. 205
"Viehofer Platz",
II. Änderung | rechtsverbindl." | 27.04.63 |
| - Bebauungsplan Nr. 3/85
"Innenstadt, nördl. Teil" | rechtsverbindl." | 14.12.85 |
| - Bebauungsplan Nr. 4/85
"Innenstadt, südl. Teil" | rechtsverbindl." | 14.12.85 |
| - Bebauungsplan Nr. 24/73
"Innenstadt, XIX. Änderung"
City-Center, Rathaus | rechtsverbindl." | 21.02.75 |

Der Bebauungsplan Nr. 1/89 ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

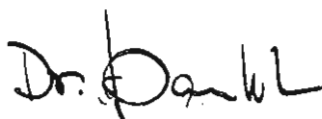
07.08.1989

Bau- und Stadtplanungsamt

Stadtplanungsamt



Schulze
Beigeordneter



Dr. Pantel
Stadtplanungsamt

(V.i.A)

Gehört zur Verfügung vom 22. Jan. 1990

AZ. 35.2-12.03 (E 5527)

Der Regierungspräsident
Düsseldorf

Die Durchführung des Anzeigenvorgangs sowie Ort und Zeit der Auslegung des Bebauungsplanes und der Begründung sind gemäß § 12 des Baugesetzbuchs öffentlich im Amtsblatt der Stadt Essen vom 23.02.90 bekannt gemacht worden.

Essen, den 04.03.90
Der Oberstadtdirektor

