

Die Entwicklung

BEIGEORDNETER

HEINRICH SPIES · ESSEN

der Verkehrsverhältnisse der Stadt Essen

Der Verkehr ist heute Problem Nr. 1 des Städtebaus. Ohne die Lösung der Verkehrsfragen auf lange Sicht wird auch die beste allgemeine Stadtplanung ihr Ziel nicht erreichen können. Straßen, die heute gebaut werden, müssen auf den Verkehr von morgen eingerichtet sein, wenn der Verkehr in seinen Brennpunkten nicht an sich selbst erstickend soll. Der Verkehr muß in die Stadt möglichst ungehindert einströmen und sie auch mit den geringstmöglichen Aufenthalt durchfließen können, da sonst Stockungen auftreten, die das geschäftliche und wirtschaftliche Leben einer Stadt gefährden können.

Im Zentrum von Essen liegt die Geschäftsstadt, auf dem Boden des mittelalterlichen Essen. Der Charakter der Innenstadt wird geprägt von Geschäftshäusern, Lichtspieltheatern, Hotels, Gaststätten, Bürohäusern und öffentlichen Gebäuden. Sie alle ziehen einen starken Wagen- und Fußgängerverkehr an. Schon heute ist deutlich erkennbar, daß die weitere Entwicklung der Geschäftsstadt von einem flüssigen Durchlauf der Wagen und zugleich von genügenden Warteplätzen wesentlich mitbestimmt wird. Es ist leicht einzusehen, daß Kunden, die mit ihren Wagen nur mit äußerster Beschwerne in die Geschäftsstadt hineinkommen, sich sehr bald verkehrsgünstigere Kaufziele suchen. Es ist deshalb Wert darauf zu legen, die Parkplätze in der City zu vermehren. Bei der Raumknappheit in der Innenstadt wird damit der Bau von mehrstöckigen Parkhäusern notwendig, wie sie hinter dem Allianzhaus und am III. Hagen bereits entstanden sind und denen in der nächsten Zeit entsprechende Anlagen am Pferdemarkt und am Porscheplatz folgen werden. Ein Netz von ebenerdigen Parkplätzen soll auch an die Außenseite der die Innenstadt begrenzenden Straßen gelegt werden. Von hier aus könnten die Geschäfte auf kurzen Fußwegen erreicht werden.

Um den Stadtkern zieht sich ein Straßenring, der von der Schützenbahn, Friedrich-Ebert-, Hindenburg-, Hachestraße gebildet wird. Er verläuft zum Teil im Zuge der alten Stadtmauern. Ein solcher Verkehrskreis um die City ist ein wirkungsvolles technisches Mittel, den Verkehr in Fluß zu halten. Dazu ist allerdings erforderlich, daß das Straßenprofil des Ringes breit genug ist. Bei dem Aufbau der Innenstadt ist darauf Bedacht genommen worden.

Vom Ring zweigen Straßen ins Innere der Stadt ab. Auch diese Straßen, die im wesentlichen der alten Führung folgen, wurden erheblich verbreitert oder werden noch ausgebaut. Ein Richtungsverkehr soll ein Höchstmaß von Beweglichkeit im Verkehrsablauf sichern.

An drei Punkten des Ringes ballt sich der Verkehr zu außerordentlicher Dichte: am Viehofer Tor, am Limbecker Tor und am Kettwiger Tor (Freiheit). Diese „Tore“ waren seit je Brennpunkte des Verkehrs und blieben es bis heute. Diese Verkehrsplätze, deren Umgestaltung geplant oder in Ausführung ist, sind nicht bloß Sammelräume, in denen der Strom der Wagen und Menschen aus mehreren Richtungen zusammentrifft, sondern eine ihrer wesentlichen

Aufgaben ist die Funktion als Verteiler, die den Verkehr entflechten. Wissenschaftliche Untersuchungen haben die voraussichtliche Belastung dieser Plätze in der näheren und der ferneren Zukunft errechnet. Zugleich haben Verkehrstechniker Straßen- und Platzformen entwickelt, die sich dieser Belastung anpassen und im Verkehrstechnischen nach modernen Erfahrungen ausgebildet werden. Wenn man bedenkt, daß der Viehofer Platz schon jetzt eine Verkehrsdichte wie der Stachus in München hat, und wenn weiter berücksichtigt wird, daß in München jeder achte Bürger, in Essen aber erst jeder dreizehnte einen Wagen hat, ist es leicht vorzustellen, welch ein Problem die Umgestaltung des Platzes in sich birgt. Dabei ist es nicht damit getan, den Verkehr an einigen Punkten zu ordnen: auch Freiheit, Viehofer und Limbecker Platz sowie der innere Ring sind bloß Teil des Straßennetzes. Ein noch so gutes System im Stadtkern und um ihn herum würde unzulänglich sein, wenn der gesamte Verkehr diese Straßenzüge berühren würde.

Schon vor der City müssen daher die Wagen, die nicht in die Stadt wollen, um sie herumgeleitet werden. Aus diesem Grunde wird um den inneren Ring ein äußerer gelegt, der die Innenstadt ininigem Abstand umläuft und sie entlastet. Ein solcher Entlastungszug ist die Hans-Böckler-Straße im Westen und die Müller-Breslau-Straße im Süden. Eine Südtangente, die von der Müller-Breslau-Straße zur Norbertstraße verlaufen soll, ist geplant. Auch von diesem großen Ring führen Stichstraßen auf das Zentrum der Stadt zu.

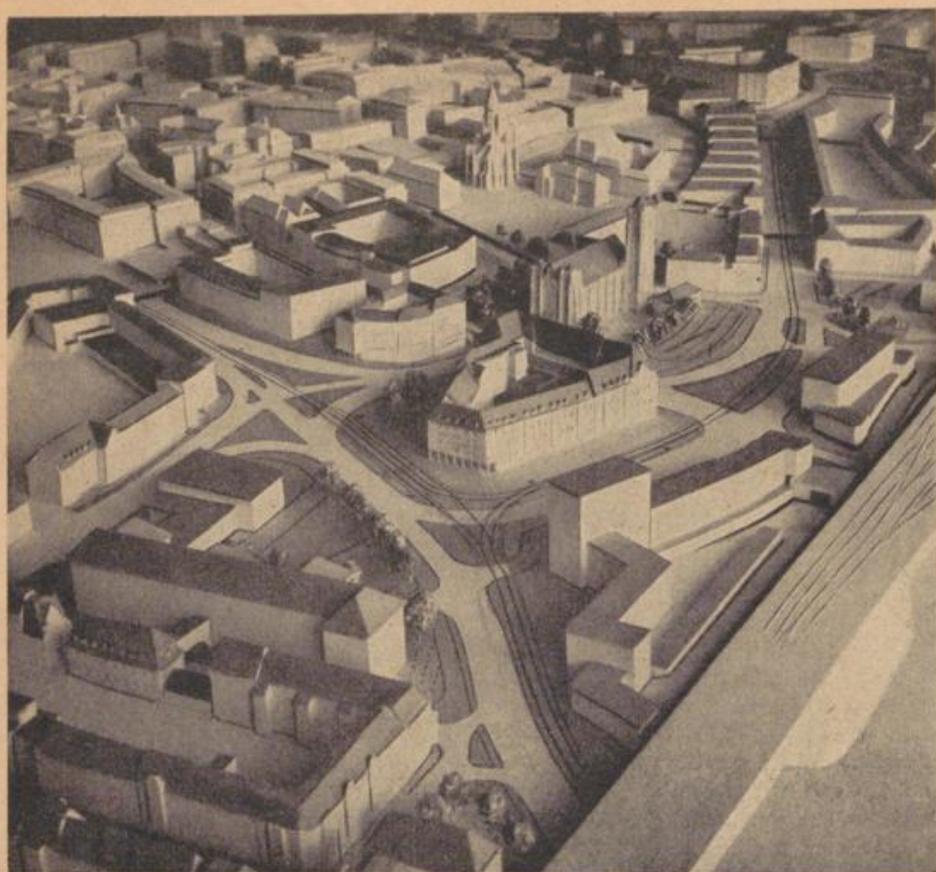
Mit dieser Verbindung von Ringen und Abzweigungen sollen in Essen dem Kraftfahrer vorteilhafte Wege angeboten werden, damit alte, aus Gewohnheit viel befahrene, aber unzweckmäßige Straßen gemieden werden. Schon an den Rändern der Stadt muß mit dieser Auffächerung des Verkehrs begonnen werden, um einen reibungsloseren Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Noch ein anderes bedeutendes Merkmal zeigt das Essener Straßennetz: das Verkehrskreuz, das von Westen nach Osten durch den Ruhrschnellweg, von Süden nach Norden durch die Bundesstraße 224 (Alfredstraße/Hans-Böckler-Straße) gebildet wird. Über diese beiden Straßen fließt der stärkste Durchgangs-Fernverkehr in Essen.

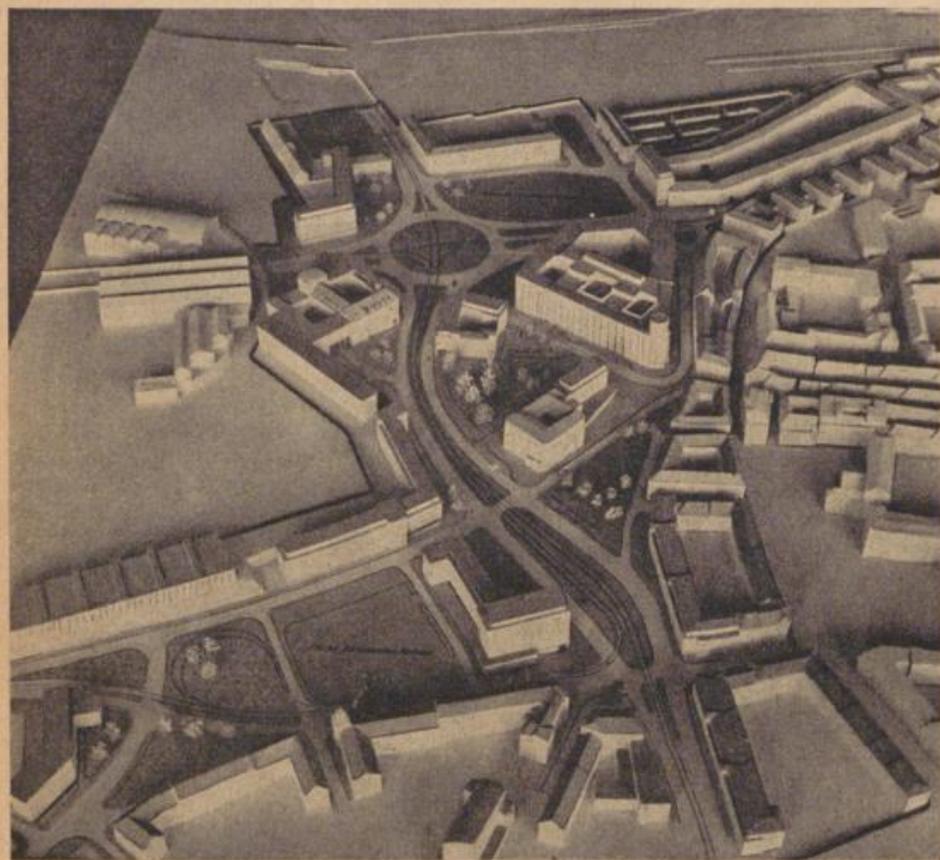
Der Ruhrschnellweg durchquert die Stadt in einer Länge von 12 km zwischen Mülheim-Heißen und Wattenscheid, die B 224 durchläuft sie in einer Länge von rund 20 km zwischen Essen-Heidhausen und Gladbeck.

Vom Ruhrschnellweg baut die Stadt das Stück von der Grenze Mülheim-Heißen bis zur Kaisershofbrücke auf einer Länge von etwa 6 km aus, während der Abschnitt im Ortsteil Essen-Kray in gleicher Länge vom Landschaftsverband Rheinland erstellt wird.

Nach gründlichen Vorarbeiten, in deren Verlauf der erste Ausbauplan wesentlich verbessert und ein durch freies Gelände laufendes Stück im Westen Essens bis zur Hamburger Straße fertiggestellt worden war, wurde mit dem



Umgestaltung
des Viehofer Platzes
Blick von Nordosten
Modell: Stadtplanungsamt



Umgestaltung
des Limbecker Platzes
Blick von Süden
Modell: Stadtplanungsamt

Bau eines Abschnitts im Stadtteil Essen-Holsterhausen begonnen. Der Ruhrschnellweg wird in Essen kreuzungsfrei ausgebaut und auf einem Teil der Kruppstraße, an der Freiheit und in Höhe des Wasserturms als Tiefstraße geführt. Ortsfahrbahnen führen den örtlichen Verkehr neben ihm her, die Zu- und Abfahrt des Stadtverkehrs zu oder von den Schnellbahnen erfolgt über Rampen. Zwei Doppelfahrbahnen von je acht Meter Breite und auf dem größten Teil der Strecke ein besonderer Mittelzug für die Straßenbahn kennzeichnen den geplanten Ausbau des Ruhrschnellweges. Die eigene Leistung der Stadt für den Ruhrschnellweg ist mit 60 Millionen DM nicht zu hoch geschätzt. Für Umleitungen und den Ersatz von Häusern, die der Schnellstraße Platz machen müssen, hat die Stadt gleichfalls bedeutende Summen aufzuwenden.

Auch die B 224 muß noch wesentlich verbessert werden. Wenn die Hans-Böckler-Straße in absehbarer Zeit den Anschluß an die Gladbecker Straße und dadurch an die Autobahn gewonnen hat, wird sie den Fernverkehr spürbar auflockern.

Aber nicht nur die großen Straßen müssen den modernen Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut werden; auch die Straßen nachgeordneter Bedeutung müssen verkehrstechnisch leistungsfähig sein. Die Straßen sind nach ihrer Bedeutung in folgender Reihenfolge eingeteilt:

1. Hauptverkehrsstraßen,
2. Verkehrsstraßen,
3. Wohnsammelstraßen,
4. Wohnstraßen,
5. Anliegerstraßen.

Allen Straßen gilt die Sorge der Straßenbauer. Grünstreifen machen die Hauptverkehrsstraßen schneller und sicherer. Einmündungen in wichtige Verkehrsstraßen werden trompetenförmig angelegt; durch die Ausbuchtungen kann der Verkehr locker ausfächern. Alle neuen Wohnstraßen werden mit Bäumen bepflanzt; sie geben den Parkstreifen Schatten. Auch reine Fußgängerstraßen werden angelegt, vorwiegend in den neuen Siedlungen; die Wege führen durch Grünflächen und verästeln sich in die Anliegerstraßen. Auf diese Weise wird versucht, den Verkehrslärm in den reinen Wohngebieten stark zu vermindern. Ein weiteres Prinzip des modernen Straßenbaus soll verwirklicht werden: jedem Verkehrsmittel einen besonderen Weg zu geben, dem Auto, dem Radfahrer, dem Fußgänger. Diese „Kanalisation“ ordnet den Verkehr, indem sie die verschiedenen Verkehrsträger voneinander trennt. An

einer Musterstraße in Essen ist das Prinzip der modernen Verkehrsstraße mit Mittelstreifen, Doppelfahrbahn, Radweg und Fußweg beispielhaft verwirklicht: an der Müller-Breslau-Straße.

Die vielbesprochene grüne Welle funktioniert auf langen Strecken des Ruhrschnellwegs (B 1) und auf der Bundesstraße 224: dem sogenannten Verkehrskreuz.

Einige Zahlen über den Essener Verkehr verdeutlichen die Probleme. Die Zahl aller Kraftfahrzeuge betrug

am 1. Juli 1938	19 918,
am 1. Juni 1958	58 899.

3200 Kraftfahrzeuge waren allein seit dem 1. Januar 1958 dazugekommen. Dabei ist die Zunahme allein noch kein Gradmesser für die Verkehrsdichte. Unaufhörlich steigt auf der Durchgangsstraße Ruhrschnellweg die Zahl der Kraftfahrzeuge. Gut die Hälfte von ihnen stammt von auswärts. Es ist darum durchaus begründet, daß sich Land und Bund mit der Stadt Essen die Kosten für den Ausbau des Ruhrschnellweges teilen. Mit dem sich stetig verdichtenden Verkehr wächst auch die Sorge um die Verkehrssicherung.

Eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit kann erst nach dem verkehrsgerechten Ausbau der Straßen und Plätze erwartet werden. Bis dahin kann den Unfallgefahren nur durch verkehrssichernde Maßnahmen begegnet werden. Was wurde hier getan und was müßte noch geschehen? Die Stadt Essen hat einen General-Signalisierungsplan aufgestellt, nach dem das Netz der Verkehrssignalanlagen Zug um Zug erweitert wird. Schon heute flutet der Verkehr in zwei „grünen Wellen“ über die beiden Bundesstraßen. Eine nördliche „grüne Welle“ ist im Ausbau.

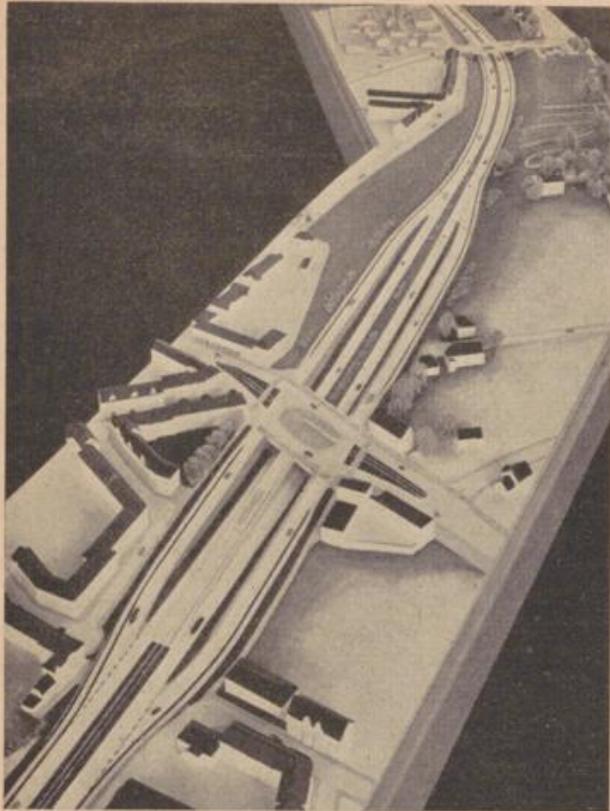
Die Signalanlagen werden zentral gesteuert. Die zentrale Steuerung macht sich inzwischen wohltuend bemerkbar, weil die unterschiedliche Tages- und Nachtbelastung nunmehr jeweils berücksichtigt werden kann.

Mit dem planmäßigen Ausbau des Netzes der Signalanlagen soll auch die zentrale Steuerungsanlage erweitert werden. Gute Erfahrungen werden in Essen mit Fußgänger-Druckknopf-Signalanlagen gemacht. Erst in den letzten Wochen wurden zwei weitere Druckknopf-Signalanlagen in Betrieb genommen. Ihre Anzahl hat sich damit auf sechs Anlagen erhöht.

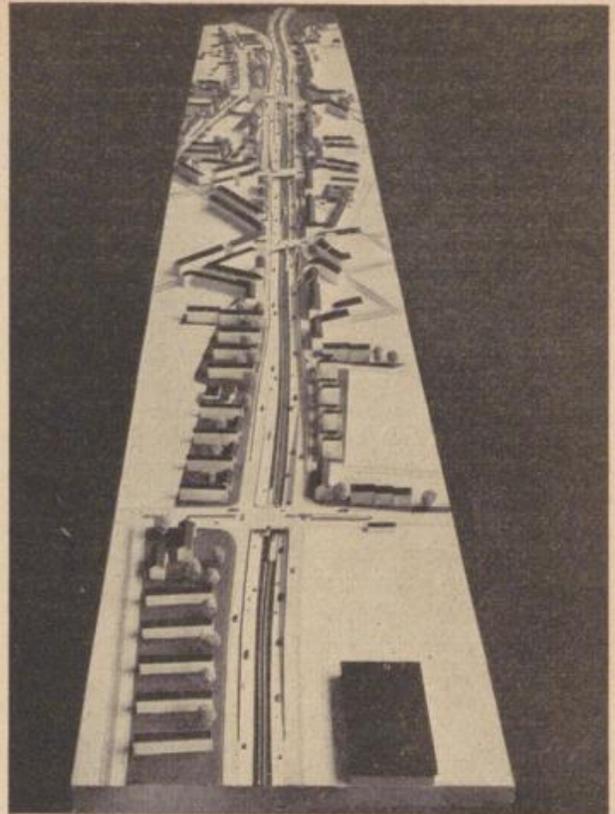
Die Ausführung all dieser teilweise sehr kostspieligen Maßnahmen wird sich sicher noch über einige Jahre erstrecken. Wir hoffen, nach Abschluß aller Arbeiten das schwerwiegende Verkehrsproblem für Essen gelöst zu haben.

Parkplatz Akazienallee

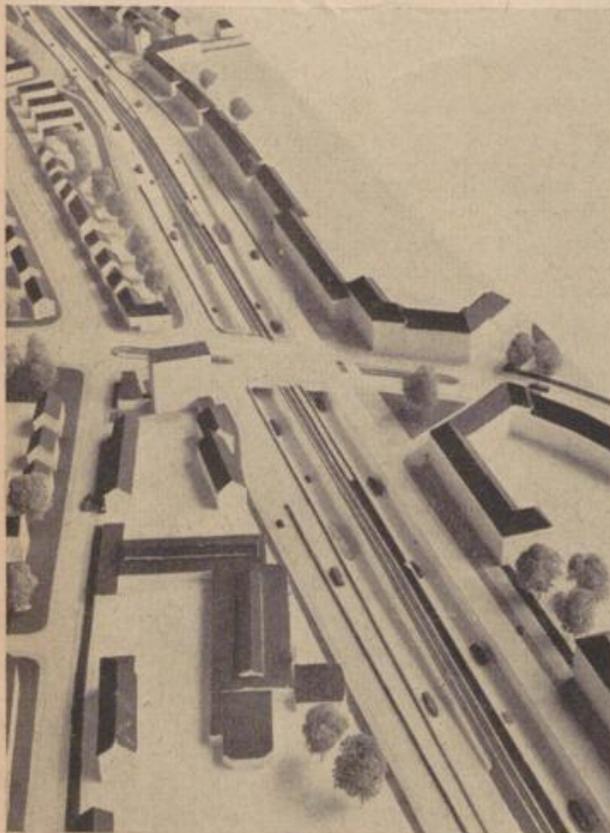




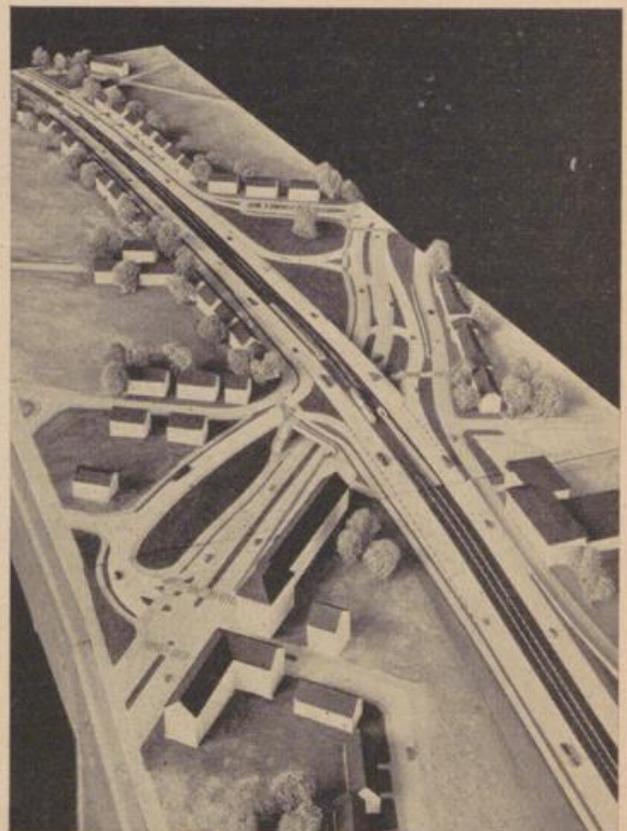
Ruhrschnellweg, Kreuzung Kraye Straße · (Landschaftsverb. Rheinland)



Ruhrschnellweg, Papestraße - Stadtgrenze Mülheim · (Stadtplanungsamt)



Ruhrschnellweg, Kreuzung Wickenburg · (Stadtplanungsamt)



Ruhrschnellweg, Kreuzung Frillendorfer Platz · (Landschaftsverb. Rheinland)

STADT ESSEN

Einwohnerzahlen Volkszählung

17. 5. 1939 = 664 523	männlich = 342 110 weiblich = 376 344
13. 9. 1950 = 605 411	
30. 6. 1958 = 718 454	

Flächengröße des Stadtgebietes 18 861,90 ha

Haushaltssatzung der Stadt Essen

Der Haushaltsplan für das Rechnungsjahr 1958 ist im *ordentlichen Haushaltsplan* in Einnahme und Ausgabe gleichlautend auf . . . 289 724 800 DM und im *außerordentlichen Haushaltsplan* in Einnahme und Ausgabe gleichlautend auf 105 681 460 DM festgesetzt.

Die Steuersätze (Hebesätze) für die Gemeindesteuern, die für jedes Rechnungsjahr neu festzusetzen sind:

1. Grundsteuer
 - a) für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe (Grundsteuer A) 120 v. H.
 - b) für die Grundstücke (Grundsteuer B) 250 v. H.
2. Gewerbesteuer
 - a) nach dem Gewerbeertrag und Gewerkekaptial 240 v. H.
 - b) Lohnsummensteuer 1050 v. H.
 - c) Zweigstellensteuer
 - aa) nach dem Gewerbeertrag und Gewerkekaptial 312 v. H.
 - bb) nach der Lohnsumme 1365 v. H.

Die Einzelpläne des Haushaltsplanes schließen in Einnahme und Ausgabe mit folgenden Beträgen ab:

Bezeichnung des Einzelplanes	Ordentlicher Haushalt		Außerordentlicher Haushalt	
	Einnahme DM	Ausgabe DM	Einnahme DM	Ausgabe DM
0 Allgemeine Verwaltung	669 300	9 277 700	—	—
1 Öffentliche Sicherheit und Ordnung	995 600	10 306 900	—	—
2 Schulen	4 799 300	57 991 750	4 972 000	4 972 000
3 Kultur	1 560 700	8 474 900	700 000	700 000
4 Fürsorge und Jugendhilfe	41 040 900	65 818 400	1 500 000	1 500 000
5 Gesundheits- und Jugendpflege	10 795 850	21 294 000	3 198 300	3 198 300
6 Bau- und Wohnungswesen	12 860 800	43 329 550	74 878 560	74 878 560
7 Öffentliche Einrichtungen und Wirtschaftsförderung	21 851 300	41 649 700	9 052 600	9 052 600
8 Wirtschaftliche Unternehmen	14 750 700	7 691 200	6 080 000	6 080 000
9 Finanzen und Steuern	180 400 350	23 890 700	5 300 000	5 300 000
Summe	289 724 800	289 724 800	105 681 460	105 681 460

Die ordentlichen Haushaltseinnahmen und -ausgaben 1958

Einnahmen 289 724 800 DM

0 Steuern und steuerähnliche Einnahmen	42,8 v. H.
1 Allgemeine Finanzausweisungen	6,4 v. H.
2 Zuweisungen zur Kriegsschäden- und Trümmerbeseitigung	8,7 v. H.
3 Übrige Zuweisungen	6,1 v. H.
4 Gebühren, Beiträge, Entgelte, Strafen	13,2 v. H.
5 Einkünfte aus wirtschaftlichen Unternehmen	3,8 v. H.
6 Andere Einnahmen aus Verwaltung und Betrieb	6,5 v. H.
7 Einnahmen aus der Vermögensbewegung	1,7 v. H.
8 Durchlaufende Posten	10,8 v. H.

Ausgaben 289 724 800 DM

0 Allgemeine Verwaltung	3,2 v. H.
1 Öffentliche Sicherheit und Ordnung	3,6 v. H.
2 Schulen	20,0 v. H.
3 Kultur	2,9 v. H.
4 Fürsorge und Jugendhilfe	13,7 v. H.
5 Gesundheits- und Jugendpflege	7,3 v. H.
6 Bau- und Wohnungswesen	14,9 v. H.
7 Öffentl. Einrichtungen u. Wirtschaftsförderung	14,4 v. H.
8 Wirtschaftliche Unternehmen	2,7 v. H.
9 Finanzen und Steuern	6,5 v. H.
10 Durchlaufende Posten	10,8 v. H.

Vermögen

Das Gesamtvermögen der Stadt belief sich am 31. 3. 1957 auf 589 625 400 DM
 Folgende Vermögensarten sind ausgewiesen:

1. Verwaltungsvermögen	300 906 100 DM
2. Betriebsvermögen und Beteiligungen	108 061 357 DM
3. Allg. Kapital- und Sachvermögen	92 806 047 DM
4. Rücklagen	38 651 364 DM
5. Darlehensrücklagen	27 750 032 DM
6. Sondervermögen	21 450 500 DM

Daneben wird ein Fremdvermögen (Darlehen) in Höhe von 252 207 980 DM verwaltet.

Schulden

Der Schuldenstand der Stadt ist am 31. März 1957 ausgewiesen mit 148 401 051 DM

Die Schulden gliedern sich wie folgt:

1. Seit dem 21. 6. 1948 aufgenommene Schulden	
a) inländische Kreditmarktschulden	105 429 506 DM
b) Schulden aus öffentlichen Mitteln	20 126 855 DM
2. Bis zum 21. 6. 1948 aufgenommene Schulden	848 440 DM
3. Innere Schulden	21 996 250 DM
Die übernommenen <i>Bürgschaften</i> betragen am 31. 3. 1957 = 12 249 839 DM	
Bis 31. 3. 1957 wurden an <i>Rücklagen</i> gesammelt	38 651 364 DM
davon entfallen auf	
Pflichtrücklagen	11 734 538 DM
gesetzliche Rücklagen	26 585 746 DM
freiwillige Rücklagen	331 080 DM

Stand der Beschäftigung in Essen

Beschäftigte Arbeiter, Angestellte und Beamte (Stand 31. 3. 1958) nach Wirtschaftsabteilungen

a) Land- und Forstwirtschaft, Gärtnerei	2 413 DM
b) Bergbau, Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden, Energiewirtschaft	64 113 DM
c) Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung	51 873 DM
d) Verarbeitende Gewerbe (ohne Eisen- und Metallverarbeitung)	33 552 DM

e) Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe	36 220 DM
f) Handel, Geld- und Versicherungswesen	49 271 DM
g) Dienstleistungen	20 099 DM
h) Verkehrswesen	15 438 DM
i) Öffentliche Dienst und Dienstleistungen im öffentlichen Interesse	26 432 DM
	299 411 DM
d. s. je 100 Einwohner	41,8 DM
darunter weibliche Beschäftigte	88 641 DM
d. s. in % aller Beschäftigten	29,6 DM