

Erläuterungsbericht

zum Durchführungsplan Nr. 3

- Stadtmitte Alt-Oberhausen -

1. Änderung

Der Durchführungsplan Nr. 3 - Stadtmitte Alt-Oberhausen - wurde auf Grund der Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen mit Genehmigung des Ministers für Wiederaufbau - Außenstelle Essen - auf Grund § 8 dieser Verordnung am 30.06.1950 festgestellt. Er befasst sich mit der Erbreiterung einiger für die verkehrliche und geschäftsmäßige Entwicklung dieses Stadtkerngebietes wichtiger Straßenzüge. Entscheidend war die Festlegung der neuen Fluchtlinien für die Marktstraße als Hauptgeschäftsstraße. Nach umfangreichen Untersuchungen und Erörterungen einigte sich man darauf, diesen Straßenzug lediglich an seinen beiderseitigen Ausläufern zu erbreitern.

Die jetzt erstrebte und vorgeschlagene Änderung des Durchführungsplanes konzentriert sich auf den Bereich der Friedrich-Karl-Straße. Die Friedrich-Karl-Straße war vor ihrer Zerstörung eine belebte Geschäftsstraße von Alt-Oberhausen. Mit dem Neubau des Hauptbahnhofes kam sie jedoch etwas in den Verkehrsschatten zu liegen, so dass die Marktstraße sich zur vorrangigen Geschäftsstraße entwickelte.

Der festgestellte Durchführungsplan sah zwar eine Erbreiterung der Friedrich-Karl-Straße auf 18 m vor, überließ diesem Straßenzug auch noch gewisse Funktionen im Ablauf des innerstädtischen Verkehrs, wurde aber nach jetziger Auffassung der Bedeutung dieses Straßenzuges, vor allem in verkehrlicher Hinsicht, nicht im vollem Umfange gerecht. Der festgestellte Durchführungsplan unterbrach die zügige Anbindung der Friedrich-Karl-Straße mit dem Bahnhofsvorplatz als Zentralpunkt des Verkehrs durch eine exzentrische Einführung vor dem Bahnhofsvorplatz in die Goebenstraße und Paul-Reusch-Straße.

Der Durchführungsplan - 1. Änderung - will diesen Mangel korrigieren und erstrebt eine möglichst zügige Einführung der Friedrich-Karl-Straße in den Bahnhofsvorplatz.

Damit wird der Friedrich-Karl-Straße eine betont verkehrliche Bedeutung gegeben im Verkehrsschema der Innenstadt von Alt-Oberhausen und sie wird zum anderen dazu beitragen, die fehlende Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem eigentlichen Geschäftsviertel wenigstens für den Bereich der unteren Marktstraße herzustellen.

Der Durchführungsplan von Alt-Oberhausen zeigte in seinen ihn vergleichenden systematischen Untersuchungen des Verkehrsprinzips die Schwierigkeiten auf, die sich ergeben aus dem schachbrettartigen System gleichbreiter und spannungsloser Straßenzüge in der Innenstadt. Es kam entscheidend darauf an, einige Straßenzüge für den Ablauf des innerstädtischen Zielverkehrs durch fluchtlinienmäßige Erbreiterung besonders leistungsfähig zu machen.

Die Untersuchungen ließen erkennen, dass man in Alt-Oberhausen möglichst versuchen muss, den schienengebundenen vom nichtschienengebundenen Verkehr zu trennen. Der Durchführungsplan - 1. Änderung - wird auch an diesem Grundsatz nichts ändern.

In der Anlage 1 - Netz der Verkehrsstraßen - werden die für den Ablauf des innerstädtischen Verkehrs wichtigen Straßenzüge betont sichtbar gemacht und in besonderer Weise wird dargestellt, wie die

Wirkungslinien des Verkehrs auf das Innenstadtgebiet hinführen.

Ost-West-Verkehr (Anlage 1)

Im Reigen der Ost-Weststraßen: Grenz-, Hermann-Albert- und Helmholtzstraße ist die Marktstraße der Straßenzug, der sowohl nach Westen in Richtung auf den Stadtteil Alstaden und den Stadtteil Lirich und nach Osten in Richtung auf den Stadtteil Dümpten klar angebunden ist. Durch die Nichterbreiterung der Marktstraße in ihrem mittleren Teil muss der aus Ost-West kommende Verkehr um den eigentlichen Stadt- und Geschäftskern seitlich herumgeführt werden unter Benutzung der Helmholtz- und Hermann-Albertz-Straße. Dabei wird der aus Lirich/Alstaden kommende Verkehr bis an die Friedrich-Karl-Straße herangeführt werden können, um dann nach Norden und Süden abzulaufen. Der aus dieser Richtung angreifende Verkehr kann im Zuge der Friedrich-Karl-Straße jetzt zügig abfließen in Richtung auf den Hauptbahnhof. Zum anderen wird deutlich gemacht die Notwendigkeit der im Durchführungsplan - 1. Änderung - vorgeschlagenen Erbreiterung der Helmholtzstraße zwischen Friedrich-Karl- und Goebenstraße.

Nord-Süd-Verkehr

Der Nord-Süd-Verkehr denkt an eine glatte Verbindung aus dem Raume Mülheim-Raffelberg über Styrum mit dem Hauptbahnhof Oberhausen. Gemeint ist das Einführen des Zielverkehrs aus diesem Raum in die eigentliche City von Alt-Oberhausen. Der über den Straßenzug der Lothringer Straße nach Norden strebende Zielverkehr kann nur in die Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof über eine Verschleifung durch die Wörthstraße bzw. Friedrich-Karl-Straße abfließen.

Es ergibt sich somit die gravierende Feststellung, dass weder in ost-westlicher noch in nord-südlicher Richtung ein glatter Ablauf des Verkehrs möglich ist.

Schienegebundener Verkehr (Anlage 2 und 3)

Die Straßenbahn wird für Oberhausen auch für die Zukunft das wichtigste Massenverkehrsmittel bleiben. Der Durchführungsplan beschäftigt sich deshalb auch mit der beabsichtigten Neuführung der Straßenbahnlinien im Zuge der weiteren Entwicklung. Entscheidend wichtig bleibt es, den Strom der Käufer möglichst dicht an das Zentrum der Geschäfte heranzubringen. Das ist hier besonders schwierig, da die Geschäfte sich aufreihen in dem 1 km langen Geschäftsband der Marktstraße. Man ist sich darüber einig, soweit es geht, die Straßenbahn aus der Marktstraße selbst herauszunehmen. Wichtig ist aber das rechtwinklige Schneiden dieser Geschäftsstraße durch die Straßenbahn in möglichst gleichmäßigem Rhythmus und in günstiger Fußgängerentfernung.

Der Durchführungsplan - 1. Änderung - fasst die Führung der neuen Fluchtlinien und die beabsichtigte Erschließung in einem besonderen Plan zusammen. Neben der bereits erläuterten Einführung der Friedrich-Karl-Straße in den Bahnhofsvorplatz und der notwendigen Erbreiterung der Helmholtzstraße zeigt die Planänderung eine neue Einführung der Concordiastraße in die Friedrich-Karl-Straße. Dem Bedürfnis nach Parkraum und Auflockerung wird der Plan gerecht durch Freihaltung des Baublocks: Friedrich-Karl-Straße, Helmholtzstraße, Styruer Straße und Torgasse. Im laufenden Umlegungsverfahren ist dieser Block bereits ganz in die Hand der Stadt gekommen. In Verbindung mit der Einziehung der Linsingenstraße soll ein neuer Parkplatz ausgewiesen werden im Schnittpunkt der alten Linsingen- und Friedenstraße. Auch dieser Platz ist bereits im Eigentum der Stadt.

Die Führung der Friedrich-Karl-Straße und ihre fluchtlinienmäßige Begrenzung wird im wesentlichen mit bestimmt durch das Vorhandensein einiger großer Sammler aus dem städt. Kanalnetz, die so dimensioniert sind, dass ihre Verlegung unmöglich ist. Zum Teil beeinträchtigen diese Sammler auch die

Bebauung.

Der Durchführungsplan versucht, auch den Forderungen der Reichsgaragenordnung gerecht zu werden durch Ausweisung eines Innenhofeinstellplatzes im Block Friedrich-Karl-, Helmholtz- und Stöckmannstraße. Dieser Innenhofeinstellplatz soll im Eigentum der Stadt bleiben. Er ermöglicht gleichzeitig die Zugänglichkeit des hier noch liegen bleibenden Kanals im Zuge der alten Ellenbogenstraße, die als aufgehoben gilt.

Im Wege der Umlegung ist der Baublock an der Friedrich-Karl-Straße zwischen Markt- und Helmholtzstraße bereits neu geordnet. Eine rückwärtige Zufahrt zu den neuen Geschäftsgrundstücken wurde erreicht.

Der Änderungsplan legt durchweg 4-geschossige, geschlossene Bauweise fest im C.-Gebiet. An der Styrumer Straße soll in dem Baublock zur Friedrich-Karl-Straße hin eine möglichst nur 1-geschossige Bebauung erreicht werden zur Auflockerung des ohnehin nur 40 m tiefen Baublocks.

Über die neuen Straßen- und Bauhöhen bzw. über die Entwässerung geben die zugehörigen Höhenpläne Auskunft.

Eine kostenmäßige Änderung gegenüber der bisherigen Planung tritt nicht ein, da der zu erwartende Neubau von Straßen etwa dem Umfang der alten Planung entspricht.

Das bereits angelaufene Umlegungsverfahren soll auf Grund des neuen Planes fortgeführt werden. Die grundstücksmäßigen Gegebenheiten lassen einen schnellen Ablauf des Umlegungsverfahrens erwarten, da die Stadt im Bereich der oberen Friedrich-Karl-Straße zum Bahnhof hin über umfangreichen Grundbesitz verfügt.

Das System der im Leitplan dargestellten innerstädtischen Verkehrsstraßen ändert sich mit der Einbeziehung der Friedrich-Karl-Straße in das Verkehrsbild. Soweit sich hieraus eine neue Darstellung im Leitplan ergibt (Anlage 4) wird diese durch Ausnahmegenehmigung zugelassen.

Der Durchführungsplan besteht aus den Plänen Fluchtlinien und Erschließung, aus den Höhenplänen und dem Erläuterungsbericht mit Anlagen.

Oberhausen, den 20.11.1954

PaulatVosswinkel

Oberstadtdirektor Stadtbaurat Obervermessungsrat