

Begründung *

zum Bebauungsplan Nr. 2/83

"Dreilindenstraße / Bismarckstraße "

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Städtebauliche Situation und Planinhalt
- III. Zahlenwerte/Ausweisungen
- IV. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen
- V. Kosten
- VI. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

* Siehe § 2a Abs. 6 Bundesbaugesetz (BBauG) in der Neufassung vom 13. August 1976 (BGBl. I S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.07.1979 (BGBl. I S. 949).

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 2/83 ist durch eine entsprechende Signatur eindeutig festgesetzt. Der Plan erfaßt die zwischen der Zindelstraße, der Dreilindenstraße und der Bismarckstraße gelegenen Grundstücke bis etwa in Höhe Haus Dreilindenstraße Nr. 107 und Haus Bismarckstraße Nr. 35.

II. Städtebauliche Situation und Planinhalt

Das Quartier Dreilindenstraße zwischen Bismarckstraße und Huysenallee ist ein Mischgebiet mit Wohnen, Tertiärnutzung, nicht störenden Gewerbebetrieben und Geschäften des täglichen Bedarfs. Aufgrund der standortgünstigen Lage im Südviertel der Innenstadt, nahe dem Hauptbahnhof (ca. 600 m Fußweg) und der in ca. 300 m bis 500 m Fußwegentfernung befindlichen Stadtbahn-Bahnhöfe Freiheit, Saalbau und Bismarckplatz, sowie begrenzt von Hauptverkehrsstraßen, ist hier die Wohnnutzung einem starken Verdrängungsdruck ausgesetzt. Dieser Druck rührt sowohl vom Ausdehnungsbestreben bereits ansässiger wie auch vom Hineindrängen außerhalb dieses Bereichs ansässiger Unternehmen her.

Es ist aber ein grundsätzliches Ziel der Stadtplanung, citynahe Wohnbereiche möglichst zu erhalten und weiter zu entwickeln, denn die Praxis zeigt, daß die Wohnnutzung in direkter Konkurrenz zu gewerblicher (tertiärer) Nutzung, wie sie z. B. im "Mischgebiet" (MI) oder im "Besonderen Wohngebiet" (WB) allgemein zulässig ist, besonders in standortgünstigen City-Lagen, die geringere Durchsetzungskraft hat und deshalb in Bereichen, in denen das Wohnen erklärte städtebauliche Zielsetzung ist, besonderer planerischer Unterstützung bedarf.

Damit erfolgt auch nicht zuletzt eine Stützung der infrastrukturellen Einrichtungen - insbesondere des sozialen Bereichs - wie Schulen, Kindergärten, Grünflächen, Spielplätze sowie des privaten Bereichs wie z. B. Lebensmittelgeschäfte, die diese citynahen Wohnbereiche versorgen.

Im wirksamen Flächennutzungsplan sowie im neuen Flächennutzungsplan, der z.Z. aufgestellt wird, ist dieses Gebiet zwischen der Dreilindenstraße und der Bismarckstraße als Wohnbaufläche dargestellt. Deshalb enthält der Bebauungsplan für den mit ca. 270 Wohnungseinheiten noch am stärksten von Wohnen geprägten Bereich zwischen Dreilindenstraße, Bismarckstraße und Zindelstraße - neben Festsetzungen zur Substanzerhaltung und -erweiterung - auch Festsetzungen zur Wohnumfeldverbesserung.

Der Plan bestätigt die vorhandene Straßenrandbebauung und setzt für Baulücken die mögliche Bebauung fest. Dabei wird das in allgemeinen Wohngebieten (WA) gemäß § 17 Abs. 1 Baunutzungsverordnung höchstzulässige Maß der baulichen Nutzung meist überschritten und dies teilweise erheblich, insbesondere bei den Eckgrundstücken. Das ist aber zur Erreichung des städtebaulichen Zieles "Erhaltung des citynahen Wohnbereiches" nicht zu vermeiden. Die Überschreitung der Höchstwerte erfolgt jedoch nur dort, wo vorhandene Bebauung bestätigt wird, die bereits vor dem Inkrafttreten der Baunutzungsverordnung existierte bzw. wo Baulücken innerhalb dieser Straßenrandbebauung geschlossen werden sollen. Da der Bereich innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles liegt, wäre ohne Bebauungsplan die vorhandene Bausubstanz zu jeder Zeit genehmigungsfähig. Der Bebauungsplan bestätigt insoweit die derzeitigen baurechtlichen Möglichkeiten. Die an der Dreilindenstraße zwischen Haus Nrn. 76 und 88 vorgesehene Neubebauung hält die Höchstwerte des § 17 BauNVO ein.

Hier und durch die Schließung der Baulücken können mindestens 70 Wohnungseinheiten neu geschaffen werden.

Die Zulässigkeit der in WA-Gebieten ausnahmsweise zulässigen Arten von Nutzungen (§ 4 Abs. 3 BauNVO) schließt der Bebauungsplan aus (§ 1 Abs. 6 BauNVO). Damit wird verhindert, daß eine weitere unerwünschte Zweckentfremdung von Wohnraum stattfindet. Sollte das Nutzungsgebot gem. § 39 c BBauG angewandt werden, sind davon ausgenommen die Nutzungen, die seinerzeit Bestandteil von Baugenehmigungen waren und insoweit Bestandsschutz genießen.

Die Verschwenkung des in den Innenblock ragenden Neubauflügels nach Norden erfolgt zu dem Zweck, den relativ großen Blockinnenbereich in zwei räumlich besser erfaßbare Teilbereiche zu gliedern. Der nordwestliche Teil dieser Neubebauung ist IIgeschossig vorgesehen, um den Geländeversprung auszugleichen.

Die Wohnverhältnisse für den Baublock zwischen Dreilindenstraße, Kleiststraße, Bismarckstraße und Zindelstraße sollen durch eine Hofraumkernung verbessert werden. Dazu ist vorgesehen, die hier vorhandenen privaten und öffentlichen Stellplätze und die Garagen in einer neu anzulegenden und 2 Ebenen umfassenden Tiefgarage mit ca. 320 Stellplätzen unterzubringen.

Die heute im Innenblock zwischen Dreilindenstraße/Kleiststraße/Bismarckstraße/Zindelstraße oberirdisch vorhandenen Stellplätze (öffentlich, Garagen, unbebaute Grundstücke), die überwiegend nur von der Dreilindenstraße anfahrbar sind und für die Verwirklichung der Planung entfallen, zusammengezählt ergeben ca. 200 Stellplätze (am 16.11.1982 gezählt). Das wären, umgerechnet auf die in diesem Block vorhandenen ca. 200 Wohnungseinheiten, pro WE ein Stellplatz. Rechnet man weiter für die in der Neubebauung möglichen 70 Wohnungseinheiten 70 Stellplätze hinzu, besteht ein Bedarf für 270 Einstellplätze. Auf dem Abschnitt der Dreilindenstraße zwischen Zindelstraße und Kleiststraße wurden am 16.11.1982 weitere 70 beidseitig parkende Pkw gezählt. Bei einer Einschränkung oder Aufhebung dieser Parkmöglichkeiten, die Bestandteil einer Wohnumfeldverbesserung sind, werden ein Teil dieser Zeitparker in die Tiefgarage abwandern, da die Straßen in der Nachbarschaft ebenfalls zugeparkt sind und so keine Ausweichmöglichkeiten bieten. Auch wenn ca. 20-25 Stellplätze und Garagen auf einigen Grundstücken erhalten bleiben können, ist die Tiefgarage aufgrund des geringen Zuwachses an Stellplätzen nicht überdimensioniert. So wird mit der Tiefgarage kein nennenswerter Mehrverkehr in die Dreilindenstraße gezogen gegenüber dem heutigen Verkehr, da zu berücksichtigen ist, daß der Durchgangsverkehr entfällt.

Die Frage der Abluft der Tiefgarage wird im Baugenehmigungsverfahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Neben dem Gewerbeaufsichtsamt wird, falls erforderlich, auch ein Gutachter für Lüftung eingeschaltet.

Belästigungen für die Anwohner werden so vermieden.

Auf der Abdeckung der Tiefgarage soll eine für die Anwohner nutzbare private Grünanlage geschaffen werden.

Die Möglichkeiten der Bepflanzung auf der Tiefgarage sind insoweit eingeschränkt, daß nur Arten gewählt werden können, die flach und nicht tief wurzeln.

Auch im nördlichen Teil des Baublocks ist eine private Grünfläche vorgesehen, die für die Anlage von Gärten genutzt werden soll. Die beiden hier vorhandenen ca. 100 Jahre alten Pappeln sind durch die Baumschutzsatzung der Stadt Essen geschützt. Auf eine Festsetzung dieser Bäume im Bebauungsplan ist verzichtet worden, da sie einmal ihre Lebenserwartung erreicht haben und weiter die festgesetzte Grundstücksnutzung (Bebauung, Gartenanlage) nicht eingeschränkt werden soll.

Eine Hofraumentkernung ohne Tiefgarage ist als nicht durchführbar anzusehen, da anstelle der alten abbruchreifen Gebäude neue Stellplätze und Garagen oberirdisch auf den Baugrundstücken angelegt werden können und eine Verlagerung der vorhandenen über 200 Abstellplätze nicht möglich ist. Bei der für die Hofraumentkernung zu beseitigenden Bebauung handelt es sich überwiegend um Garagen sowie um ehemals gewerblich genutzte Gebäude, die zum Teil bewohnt werden, zum Teil leerstehen. Abgesehen von den Garagen auf dem Grundstück Dreilindenstraße Haus Nr. 88 befindet sich die Bausubstanz in einem schlechten bis verwahrlosten Zustand.

Im Bereich zwischen der Dreilindenstraße und der Bismarckstraße südlich der Kleiststraße wird der Bestand des vorhandenen Spielplatzes als öffentliche Grünfläche ortsbaurechtlich gesichert. Unter einem Teil dieser Grünfläche liegt ein ehemaliger Luftschutzbunker. Da im näheren Umkreis keine weitere derartige Anlage vorhanden ist, muß Wert auf ihre Erhaltung gelegt werden, zumal die Anlage verschlossen ist und sich so in einem Zustand befindet, der eine Wiederverwendung ermöglicht.

Ergänzend zu den Maßnahmen, die das Wohnen sichern, das Wohnumfeld verbessern und der Randwanderung entgegensteuern sollen, ist auch eine Verkehrsberuhigung durch Umorganisation des Verkehrs vorgesehen.

Dazu ist auch untersucht worden, ob eine weitere Ein- und Ausfahrt für die Tiefgarage möglich ist. Wegen fehlender Rückstaumöglichkeit auf der Bismarckstraße (kein Platz für eine Rechtsabbiegespur) kommt eine Zu- und Abfahrt im Bereich zwischen den Häusern Nrn. 21 und 25 nicht in Betracht. Auch an der Zindelstraße, zwischen den Häusern Nrn. 13 und 19, ist dies nicht vertretbar wegen der Lage im Einmündungsbereich der Zindelstraße in die Bismarckstraße. Somit steht nur eine Ein- und Ausfahrt im Bereich der bisher noch unbebauten Grundstücke an der Dreilindenstraße zur Verfügung. Ihre Lage etwa in der Mitte der geplanten Tiefgarage ermöglicht eine optimale innere Erschließung derselben.

Die Dreilindenstraße soll etwa ab Haus Nr. 83 bis zur Heinrichstraße, durch Umgestaltung der Oberfläche, Kraftfahrzeugen keine Durchfahrt mehr ermöglichen; es entsteht dadurch - von der Baedekerstraße aus - eine ca. 150 m lange Stichstraße. Dies macht die Anlage einer Wendemöglichkeit für Kraftfahrzeuge in der öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sehen diese Wendeanlage südlich des Hauses Dreilindenstraße Nr. 76 vor.

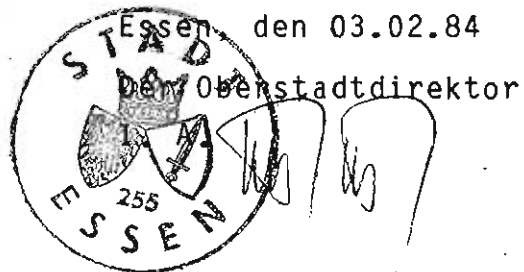
Die in Aussicht genommene Abriegelung der Kleiststraße dient nicht nur der Verhinderung eines West-Ost-Schleichverkehrs, sondern auch der Abwehr von Parksuchverkehr. Der vor der Einmündung in die Bismarckstraße vorgesehene Wendehammer neben dem Haus Kleiststraße Nr. 7 ermöglicht weiterhin den Parkplatz des Hauses Bismarckstraße Nr. 31 von der Bismarckstraße her mit LKW's anzufahren und zur Bismarckstraße hin wieder zu verlassen. Die vorgesehenen Wendemöglichkeiten in der Kleiststraße und in der Dreilindenstraße sind ausreichend dimensioniert und genügen den Ansprüchen der hier in der Regel zu erwartenden Kraftfahrzeuge. Eventuell können Vorwarnschilder die Sackgassen vor dem Einfahren übergroßer LKW schützen.

Durch die Verkehrsberuhigung der Kreuzung Dreilindenstraße/Kleiststraße/Heinrichstraße wird der Ausbau des Knotens Dreilindenstraße/Baedekerstraße/Zindelstraße erforderlich. Dies erfordert den Abbruch des Hauses Dreilindenstraße 68, wozu der Eigentümer bereits vertraglich verpflichtet ist. Wohnungen sind in diesem Haus nicht vorhanden.

§. 7 : 1. ABSATZ

Der vorgesehene Kreuzungsausbaue ist aufgrund der unübersichtlichen Verkehrsführung und der dadurch auftretenden in der Unfallstatistik des Polizeipräsidiums nachgewiesenen Unfälle erforderlich.

Die festgesetzte öffentliche Straßenverkehrsfläche im Bereich der Zindelstraße ist unabhängig von zwischenzeitlichen Einbahnregelungen für den Zweirichtungsverkehr geeignet, der erst nach Ausbau des Verkehrsknotens Friedrichstraße/Hohenzollernstraße/Huyssenallee/Bismarckstraße eingerichtet werden kann.



~~Der vorgesehene Kreuzungsausbau ist auch wegen der heute unübersichtlichen Verkehrsführung, wodurch hier häufig Unfälle geschehen, sinnvoll. Die beabsichtigte Einbahnregelung in der Zindelstraße (von Bismarckstraße zur Baedekerstraße) ist daher nur vorübergehend. Nach dem Ausbau der Kreuzung Zindelstraße/Dreilindenstraße/Baedekerstraße und der Abriegelung der Kleiststraße wird hier wieder Zweirichtungsverkehr zugelassen.~~

Dabei wird die Einrichtung einer Spitzkehre auf der Bismarckstraße als sinnvoll angesehen, um einigen Anliegern größere Blockumfahrungen zu ersparen. Es ist nicht zu befürchten, daß die Zindelstraße nach dem Ausbau der Kreuzung zu schnell befahren wird. Der Ausbau verbessert zwar die Übersichtlichkeit und damit die Sicherheit, gleichzeitig wird aber durch den kreisverkehrsartigen Ausbau mit einer großen Mittelinsel zum Langsamfahren aufgefordert.

Die Erschließung des Bereichs um den nördlichen Teil der Dreilindenstraße soll zukünftig vorwiegend über die Huyssenallee/Baedekerstraße, und der Bereiche Kleiststraße sowie südliche Dreilindenstraße nur über die Huyssenallee/Heinrichstraße erfolgen.

Ein Teil der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie z. B. vorübergehende Einbahnlösung für die Zindelstraße, Aufpflasterung der Dreilindenstraße (Sackgasse), Ausbau des Knotens Zindelstraße/Dreilindenstraße/Baedekerstraße usw. können ohne Bebauungsplan ausgeführt werden.

Die Einfahrt und Ausfahrt der im Innenblock vorgesehenen Tiefgarage ist an der Dreilindenstraße angeordnet. Da erhebliche Lärmimmissionen für das Haus über der Durchfahrt durch den mit der Tiefgarage verbundenen Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten sind, enthält der Bebauungsplan Festsetzungen zur Einhaltung der zulässigen Lärmpegel (z. B. 35 dB (A) als höchster Einzelwert für den Innenpegel während der Nachtzeit (gem. Nr. 3.3.2 VDI 2058 Blatt 1) an der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage. Auf das Erfordernis zum Schutz gegen Verkehrslärm für die Häuser an der Bismarckstraße weist der Bebauungsplan ebenfalls hin. Zugleich setzt er auch entsprechende Schallschutzmaßnahmen fest.

Der seit dem 10.08.1958 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 135 "Gemeinschaftseinstellplätze in den Gemarkungen Essen (Altstadt Süd), Rüttenscheid und Holsterhausen" setzt auf dem Teilblatt Nr. 135/11 an der Westseite der Dreilindenstraße auf den Grundstücken Dreilindenstraße Nrn. 78 und 84 eine Fläche zum Einstellen von Kraftfahrzeugen fest. Hier wollte die Stadt im Sinne der Reichsgaragenordnung 74 Stellplätze aus Ablösemitteln anlegen. Bis heute hat die Stadt auf den in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücken (Flurstücke 60 und 260, Flur 90, Gemarkung Essen) die Verpflichtung zur Schaffung von 42 Einstellplätzen übernommen und erfüllt.

Es handelt sich dabei nicht um eine geschlossene Anlage, sondern die Stellplätze können zu jederzeit von jedermann in Anspruch genommen werden. Da diese Stellplätze von Stellplatzpflichtigen aus den angrenzenden Baugebieten abgelöst wurden und zur allgemeinen Benutzung zur Verfügung stehen, müssen sie erhalten bleiben. Darüber hinaus ist vorgesehen, daß weitere Stellplätze bis zu der in den Erläuterungen zum Bebauungsplan Nr. 135 auf Seite 7 lfd. Nr. 11 a aufgeführten Anzahl von 74 Ständen aus Ablösemitteln hergestellt werden. Diese Stellplätze sollen im Zuge der Verwirklichung des Bebauungsplanes in der Tiefgarage, die insgesamt ca. 320 Stellplätze aufnehmen kann, untergebracht werden und der Allgemeinheit zur Benutzung offenstehen.

Für den Fall, daß die Erstellung dieser 74 Stellplätze oberirdisch auf anderen geeigneten Grundstücken nachgewiesen wird, kann von ihrer Unterbringung in der Tiefgarage abgesehen werden. Der Bebauungsplan setzt dies durch besonderen Text fest.

Das Bebauungsplangebiet liegt nicht im Einflußbereich des tiefen Abbaus einer Zeche. Im Grubenbild ist auch kein Flöz verzeichnet, das oberflächennah abgebaut wurde. Es muß jedoch befürchtet werden, daß mindestens stellenweise wilder Abbau, möglicherweise vor dem Jahr 1850 umgegangen ist. Hierfür spricht die Tatsache, daß z. B. im Flöz Pläßhofsbank beim Auffahren des Ruhrschnellweges (A 430) am Nordrand des Bebauungsplangebietes Hohlräume in Oberflächennähe festgestellt worden sind, die ebenfalls nicht im Grubenbild verzeichnet waren.

Außerdem stehen weitere abbauwürdige Flöze an, die auch in früheren Jahrhunderten verhältnismäßig leicht gelöst werden konnten. Daher und weil in der Umgebung überall oberflächennah Abbau betrieben wurde, muß auch im Verfahrensgebiet mit oberflächennahem Abbau gerechnet werden. Bei der Bauleitplanung kann dieser wilde Abbau zwar nicht berücksichtigt werden, jeder Bauherr sollte jedoch entsprechende Untersuchungen für sein Grundstück durchführen lassen oder Vorsorge im Fundamentbereich treffen.

III. Zahlenwerte/Ausweisungen

a) Wohnungen

vorhandene Wohnungen	ca. 270 WE
neue Wohnungen	ca. 70 WE
aufzugebende Wohnungen	ca. 3 WE

b) Grünflächen

vorhandene öffentliche Grünfläche (Spielplatz)	ca. 1 750 m ²
geplante private Grün- fläche (Grünanlage)	ca. 3 600 m ²
geplante private Grün- fläche (Gärten)	ca. 450 m ²

c) Stellplätze

geplante Stellplätze in der Tiefgarage	ca. 320
---	---------

d) Art und Maß der baulichen Nutzung

Allgemeines Wohngebiet (WA)

Grundflächenzahl (GRZ) 0,4; 0,5; 0,6; 0,7; 0,8, 1,0;

Geschoßflächenzahl (GFZ) 1,1; 1,3; 1,4; 1,5; 1,6; 2,2; 2,9; 3,0;
4,0

Zahl der Vollgeschosse (Z) II; III; IV

IV. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bezüglich der vorgesehenen privaten Maßnahmen zur Verbesserung der Struktur des Blockinnern, wird die Stadt zunächst in Gesprächen mit den Eigentümern und den Beteiligten den Kreis derjenigen erkunden, die zur Mitwirkung bereit sind. Gelingt eine Verständigung, ist die Stadt bereit, bei der Durchführung der Maßnahmen beratend, fördernd und ausgleichend tätig zu werden.

Es ist beabsichtigt, die bodenordnerischen Maßnahmen, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes erforderlich sind, nach Möglichkeit auf freiwilliger Basis durchzuführen. Sollte dieses nicht gelingen, bleibt die Möglichkeit der Enteignung nach dem Bundesbaugesetz.

Soweit bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes sich Nachteile auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Verfahrensbereich wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirken werden, wird ein Sozialplan aufgestellt. Umzusetzende Wohnparteien werden gegebenenfalls mit Ersatzwohnungen versorgt. Dabei werden die Wohnungswünsche der Betroffenen, soweit möglich, berücksichtigt.

V. Kosten

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

Bodenordnung	ca.	620 000,--	DM
Tiefbaukosten (Straßenbau)	ca.	<u>150 000,--</u>	DM
	Summe	770 000,--	DM
		=====	

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt aus Haushaltsmitteln der Stadt Essen. Über die Art der Finanzierung wird erst dann entschieden, wenn die nach § 10 Gemeinde-Haushaltsverordnung (GemHVO) erforderlichen Unterlagen vorliegen.

Durch den Bebauungsplan werden keine wesentlichen neuen Erschließungsanlagen festgesetzt. Zu den bestehenden Anlagen ist die Beitragspflicht für Erschließungsbeiträge bereits abgelöst. Auch für die öffentliche Grünanlage (Kinderspielplatz Typ B) können Erschließungsbeiträge nicht erwartet werden, weil diese Anlage bereits 1958 (ohne Planungsrecht) ausgebaut wurde.

VI. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 2/83 "Dreilindenstraße/Bismarckstraße" gelten die Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 135/11 "Einstellplätze Dreilindenstraße", Bebauungsplan Nr. 168 "Huyssenallee/Friedrichstraße/Bismarckstraße, I. Änderung" (übergeleitete Durchführungspläne) und des Bebauungsplanes Nr. 260 "U-Strab" als aufgehoben, soweit sie den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 2/83 "Dreilindenstraße/Bismarckstraße" betreffen. Davon ausgenommen sind die Festsetzungen der U-Strab im Bebauungsplan Nr. 260 "U-Strab".

29. November 1982

Dezernat für Stadtplanung
und Stadterneuerung

Stadtplanungsamt

[Handwritten signature]
Schulte
Beigeordneter

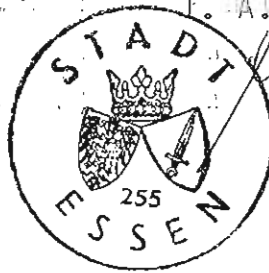


Ronde
Amtsleiter

Diese Begründung hat gemäß Bundesbaugesetz in der
 Zeit vom 04. Juli 1983
 bis 19. August 1983
 öffentlich ausgelegen.

Essen, den 22. August 1983

Der Oberstadtdirektor



Es wird darauf hingewiesen, daß die Maßnahmen zur
 Regelung bzw. Steuerung von Verkehrsströmen, wie Ampel-
 anlagen, Beschilderung, wie Einbahn oder Sackgasse, etc.
 einschließlich der Verkehrsausbauplanung nicht Gegenstand
 des Bebauungsplan-Verfahrens sind. Der Bebauungsplan
 steckt allein durch Festsetzung von öffentlichen Straßen-
 verkehrsflächen den Rahmen ab, in dem die v. g. Maß-
 nahmen durchgeführt werden können.

Essen, den 03.02.84

Der Oberstadtdirektor

K. A.



Gehört zur Verfügung vom 17.8.1984
 AZ. 35.2-12.03 (Essen 4533)
 Der Regierungspräsident
 Düsseldorf

Die Genehmigung des Bebauungsplanes sowie Ort und
Zeit der Auslegung des Planes und der Begründung sind
gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes ortsüblich im Amts-
blatt der Stadt Essen v. 14. 09. 1984 bekanntgemacht
worden

Essen, den 14. September 1984

Der Oberstadtdirektor

I. A.



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. J. ...', is written over the 'I. A.' text.