

Begründung *

zum Bebauungsplan

"Huffmannstraße/Pastorsacker, II. Änderung",
Nr. 4/76

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

* Siehe § 9 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes (BBauG) vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341) bzw. § 9 Abs. 8 des Bundesbaugesetzes in der Neufassung vom 18.8.1976 (BGBl. I S. 2256)

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 4/76 ist durch einen grauen Farbstreifen eindeutig gekennzeichnet.

Der Plan erfaßt die von der Huffmannstraße (beginnend nördlich der Besetzung Huffmannstraße Nr. 52), der Straße "Pastorsacker", der Fußwegverbindung südöstlich der Grundstücke Adolf-Hopmann-Straße Nr. 25 bis 31, der Adolf-Hopmann-Straße sowie einer Linie in Verlängerung der Adolf-Hopmann-Straße (entlang der Nordostgrenze der Besetzung Huffmannstraße Nr. 52) zur Huffmannstraße begrenzten Grundstücke.

II. Städtebauliche Situation und Planinhalt

Vorgeschichte

Für den jetzigen Verfahrensbereich besteht bereits seit dem 20. Juli 1963 der rechtsverbindliche Bebauungsplan "Huffmannstraße/Pastorsacker", Nr. 217. Dieser Plan sollte es ermöglichen, die seinerzeit an verschiedenen Stellen in Werden untergebrachten Feintuchwerke auf dem Gelände an der Huffmannstraße/Pastorsacker mit dem hier vorhandenen Zweigbetrieb zusammenzufassen. Der Bebauungsplan Nr. 217 setzte den dazu benötigten Bereich als Gewerbegebiet fest. Die Werdener Feintuchwerke haben aber, bevor es zu der Zusammenlegung kam, ihren gesamten Betrieb eingestellt. Das vorhandene Fabrikgebäude an der Huffmannstraße wird z.Zt. nicht genutzt. Zwischenzeitlich hat eine Wohnungsbaugesellschaft dieses Grundstück erworben.

In dem seit dem 16. März 1973 rechtsverbindlichen Bebauungsplan "Huffmannstraße/Pastorsacker, I. Änderung", Nr. 49/70 war vorgesehen, ein Gewerbegebiet und Wohngebiete festzusetzen. Das Gewerbegebiet sollte aber auf die Besetzungen Huffmannstraße Haus Nrn. 56 - 80 mit dem vorhandenen Fabrikgebäude beschränkt werden. Die Genehmigung des Bebauungsplanes Nr. 49/70 wurde jedoch für den Teil des Planes versagt, der im Flächennutzungsplan gewerbliche Baufläche darstellte und der Bebauungsplan schon für einen nicht unwesentlichen Teil dieser gewerblichen Baufläche Wohngebiet vorsah. Die für den Teilbereich notwendige Änderung des Flächennutzungsplanes von gewerblicher Baufläche in Wohnbaufläche wurde dann aber für das gesamte Gelände der ehemaligen Feintuchwerke durchgeführt, weil "ein Beibehalten der gewerblichen Baufläche in dieser Insellage angesichts möglicher Immissionen städtebaulich in der unmittelbaren Nachbarschaft von Wohnungen nicht mehr vertretbar ist. Ein abschirmender Grünstreifen ist weder vorhanden noch möglich. Auch optisch stellt die gewerbliche Baufläche ein störendes Element im Bereich des umgebenden Wohngeländes dar."

Der so begründeten Änderung des Flächennutzungsplanes hat der Rat der Stadt in der Sitzung am 22.1.1975 nach eingehender Prüfung der vorgebrachten Bedenken und Anregungen zugestimmt. Nach Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung durch die Landesbaubehörde Ruhr am 4.9.1975 wurde die Umstufung von gewerblicher Baufläche in Wohnbaufläche am 14.11.1975 wirksam.

Der erste Bebauungsvorschlag sah eine sehr intensiv verdichtete Wohnanlage mit einer bis zu XIV-geschossigen Gebäudegruppe und ca. 400 Wohnungen vor. Während der Bearbeitung des entsprechenden Bebauungsplanentwurfes wurde das Projekt durch Erörterung im Bürgerausschuß Werden bekannt. Die sehr heftige negative Reaktion breiter Schichten der Bevölkerung veranlaßten die Stadt, das Konzept nicht weiter zu verfolgen und einen Alternativentwurf mit einer wesentlich reduzierten Bebauung zu erarbeiten. Dabei wurde Wert auf kleinere Baugruppen und eine differenzierte Gestaltung der fußläufigen Innenbereiche gelegt. Dieser aus dem Flächennutzungsplan entwickelte Bebauungsplan sah nur noch ca. 200 WE in differenzierten Gruppen mit III und an einigen Stellen mit IV und V Geschossen vor. Außerdem wurden vier Hausgruppen in II-geschossiger Bauweise festgesetzt. Die Häuser Wilhelm-Melchert-Straße 1 bis 7 und Adolf-Hopmann-Straße 25 bis 31 wurden bestätigt.

Städtebauliche Begründung

Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Bedenken und Anregungen bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung und der Gestaltung der baulichen Anlagen haben dazu geführt, die Abwägung zwischen den städtebaulichen Zielen und der im Zusammenhang mit der Nachbarbebauung möglichen Dimensionierung der neuen Baukörper zu überprüfen. Dabei wurde deutlich, daß eine Reduzierung der Geschößzahlen einiger Gebäudegruppen einerseits die größte Höhenentwicklung begrenzt, zum anderen den Übergang zur geplanten Familienhausbebauung und der vorhandenen Nachbarbebauung mildert. Durch eine derartige Reduzierung des Bauvolumens ist die Geschößflächenzahl von 1,1 auf 1,0 gesenkt worden. Während bisher eine IV-geschossige Bebauung mit einigen V-geschossigen Baukörpern vorherrschend war, ist der Eindruck nunmehr überwiegend II- und III-geschossig, wobei einige Häuser auch IV-geschossig sind. Damit ist das Maß der baulichen Nutzung auf die in der Umgebung mögliche Ausnutzbarkeit zurückgeführt. Durch diese Reduzierung können ca. 30 Wohnungen weniger gebaut werden. Die Höhenangaben für Traufe und Firste sind dem geänderten Bauvolumen entsprechend angepaßt. Die geneigten Dächer, die sich aus den Festsetzungen der First- und Traufenhöhen ergeben, passen sich der Umgebung an. Die Festsetzung dieser Höhen erfolgt aus Gründen der Baugestaltung gem. § 4 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Bundesbaugesetzes i.d.F. vom 21.4.1970 (GV. NW. 1970, S. 299) in Verbindung mit § 103 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung vom 27.1.1970 (GV. NW. 1970, S. 96).

Der Bau von Wohnungen in Werden entspricht dem städtebaulichen Ziel, Bürger an landschaftlich schönen Wohnsituationen in der Nähe des Ortskernes teilhaben zu lassen. Hinzu kommt, daß diese Baumaßnahme Sanierungsbetroffenen die Möglichkeit bietet, in Werden wohnen zu bleiben.

Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb eines 1,5 km Radius um den S-Bahnhaltepunkt Werden und gehört damit nach dem Landesentwicklungsprogramm NW vom 19.3.1974 zu einem Siedlungsschwerpunkt nach § 6 LEPr., in dem öffentlich geförderter Wohnungsbau auch nach 1977 möglich ist. Aus diesem Grunde wurden öffentliche Mittel und Aufwendungsdarlehen aus dem Regionalprogramm des Bundes beantragt.

Der Kreis von 67 begünstigten Familien in der II-geschossigen Planungsalternative wäre vor diesem Hintergrund zu begrenzt gewesen. Die ursprüngliche Planung mit über 400 Wohnungen konnte nicht akzeptiert werden. Die geplante Bebauung mit nunmehr ca. 170 WE kann als Mittelhochbau bezeichnet werden. Die Differenzierungsmöglichkeiten in der Anzahl der Wohn-geschosse von II bis III und in Einzelfällen bis zu IV Geschossen entsprechen den städtebaulichen und technisch wirtschaftlichen Charakteristiken dieser Wohnform.

Der vorliegende Bebauungsplan mit nunmehr ca. 170 WE bildet das Ergebnis eines Abwägungsprozesses aus den Alternativplanungen mit ca. 67 und ca. 400 WE, bei dem sowohl die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen sind.

Im Rahmen der Beratungen des Rates der Stadt Essen über den Bebauungsplan "Huffmannstraße/Pastorsacker", Nr. 49/70 wurde beschlossen, an der höchsten Stelle der Straße "Pastorsacker" eine max. IV-geschossige Wohnbebauung zu errichten. Talseitig sollten I- und II-geschossige Familienhäuser gebaut werden. Wegen der unmittelbaren Nachbarschaft dieser geplanten Familienhäuser zu dem vorhandenen gewerblichen Betrieb an der Huffmannstraße/Pastorsacker hat die Landesbaubehörde Ruhr seinerzeit den Bebauungsplan nur teilweise genehmigt, d.h. der gewerbliche Betrieb und die südöstlich daran anschließende II-geschossige Familienhausbebauung wurden von der Genehmigung ausgenommen. Der Rat der Stadt hat dies in seiner Sitzung im Januar 1973 gebilligt. Durch die Umwandlung der gewerblichen Baufläche in eine Wohnbaufläche im Jahre 1975 und den offengelegten Bebauungsplan Nr. 4/76 soll diese Lücke in der Bauleitplanung geschlossen werden.

Der von den Einsendern gewünschte Einklang in Form und Dichte mit der vorhandenen Bebauung in der Umgebung ist ein nicht immer überzeugender Planungsgrundsatz. Das Abweichen von der Gleichförmigkeit der umgebenden Einfamilienhausgebiete ist städtebaulich und auch soziologisch positiv zu sehen. Die angestrebte Differenzierung durch niedrigere Eigenheime wird im größeren Zusammenhang der Gesamtbebauung des Ortsteiles Werden wirksam werden.

Die Befürchtung, daß die bauliche Anlage nicht in Einklang mit ihrer Umgebung zu bringen sei, und daß sie das Orts- und Landschaftsbild störe, kann nicht geteilt werden. Die Landschaft wirkt hier auf dem ansteigenden Hangrücken über dem Ruhrtal großräumig und stellt keinen Gegensatz dar zu den Dimensionen der geplanten Gebäude. Bei der Lage der geplanten Bebauung im unteren Bereich des Hanges wird die Beeinträchtigung der Aussicht der im wesentlichen höher liegenden umgebenden Bebauung, verglichen mit den Verhältnissen in anderen Stadtteilen, für zumutbar gehalten. Durch die verbindliche Festlegung unterschiedlicher Gebäudehöhen und Geschößzahlen wird eine Gestaltung differenzierter Baugruppen vorgeschrieben, die sich durch Staffelung der Topographie anpassen.

Im Ortskern von Werden wird z.Z. ein Sanierungsverfahren durchgeführt u.a. mit dem Ziel, die kleinräumigen Straßen und Raumfolgen zu bewahren unter Beachtung gegenwärtiger Anforderungen. Dabei wird die relative Enge und Introvertiertheit mancher Bereiche positiv gesehen, verglichen mit den ungegliederten Fronten moderner Wohnblocks, die schützende Raumbildungen kaum ermöglichen. Die bewegten Formen der im Bebauungsplan festgesetzten Gebäudegruppen werden solche Räume bilden, die sich städtebaulich an den Formen des alten Ortskernes Werden orientieren. Für diese, sich in die Grundstückstiefe entwickelnden umbauten kleinen Plätze, ist die Bezeichnung Hinterhof sachlich nicht richtig, zumal es bei den geplanten Gebäuden unansehnliche Hinterfronten nicht gibt.

Die innere Erschließung der Wohnanlage erfolgt durch ein System von Fußwegen über kleine Plätze und Treppen, eingebunden in das Wegenetz der Umgebung und der Öffentlichkeit zugänglich.

Durch die vorgesehenen schrägen Dachflächen und die Angabe von Höhen für Firste und Traufen im Bebauungsplan wird der Bau von "Betonklötzen" ausgeschlossen. Durch die winkligen Linien in der Gestaltung der Dächer und Grundrisse werden die Bauten und Konturen der Baukörper aufgelöst.

Eine sinnvolle Durchmischung von Wohn- und Gewerbegebieten ist ein verfolgtes Ziel der kommunalen Entwicklungs- und Stadtplanung. Nur lassen sich diese städtebaulichen Erkenntnisse nicht immer und überall in die Tat umsetzen. Auch in Werden lassen sich für eine Durchmischung Beispiele finden, z.B. die gewerbliche Nutzung der Südseite der Velberter Straße bis zum Gewerbegebiet an der Frielingsdorfstraße. Gerade dieses letztgenannte Gewerbegebiet liegt derart verkehrsgünstig und hat nicht die nachteiligen Standortqualitäten wie das seinerzeitige Gewerbegebiet an der Huffmannstraße. Eine gewerbliche Nutzung an der Huffmannstraße könnte u.U. den Individualverkehr einschränken, dafür müßte aber ein weitaus belästigender Güterverkehr für jetzt noch nicht bekannte mögliche Betriebe in Kauf genommen werden. Daher war die Entscheidung des Rates der

Stadt, die gewerbliche Baufläche in eine Wohnbaufläche umzuwidmen, eine begrüßenswerte Entscheidung, nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs.

Zu den Bedenken bezüglich des möglichen Mehrbedarfs an Gemeinbedarfseinrichtungen ist zu sagen, daß die beiden konfessionellen Kindergärten im nördlichen Teil der Altstadt den möglichen Mehrbedarf decken können. Außerdem wurden von den Trägern dieser Kindergärten im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hierzu keine Bedenken erhoben.

Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen in der Altstadt ist vorgesehen, die Grundschule an der Joseph-Breuer-Straße aufzugeben und in den Bereich Umstraße/Viehauser Berg/Tuchmachersteig zu verlagern und einen Neubau dort zu errichten. Damit wird in der Altstadt Platz für die Erweiterung des Gymnasiums und der Hauptschule.

Die notwendige Nahversorgung der Werdener Bevölkerung ist durch das vorhandene Angebot gesichert. Der Bau von ca. 170 zusätzlichen Wohnungen kann ohne weiteres verkraftet werden.

Verkehrsverhältnisse

Das Baron-Gutachten aus dem Jahre 1973 analysiert die verkehrlichen Auswirkungen von bereits realisierten bzw. geplanten Baumaßnahmen im Stadtteil Werden und beurteilt sie im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Im speziellen prüft es, ob die durch eine geplante Baumaßnahme im Bereich des o.a. Bebauungsplanes hervorgerufenen Verkehrsströme zu einer Überlastung des Straßennetzes in Werden führen.

Der Gutachter teilt das Untersuchungsgebiet (Werdener Ortskern) in Verkehrszellen unter Berücksichtigung bereits vorhandener Bebauungspläne auf. Für das Ausgangsjahr 1970 legt er Strukturwerte zugrunde, wie z.B. Einwohner, Wohnungseinheiten, Beschäftigte und Kraftfahrzeuge. Unter Berücksichtigung dieser Daten und Zählergebnisse sowie unter Anwendung eines Verkehrsmodells berechnet er das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet.

Die Prognose für die Strukturdaten geht davon aus, daß sämtliche festgesetzten Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet bis 1980 realisiert worden sind. Aufgrund der getroffenen Annahmen wird das zukünftige Verkehrsaufkommen des geplanten Wohngebietes Huffmannstraße/Pastorsacker für das Jahr 1980 ermittelt.

Folgende Ausgangswerte sind hierfür angenommen worden:

1. Wohnungsdichte: 393 WE für den Bereich der Zelle 2913;
2. Motorisierungskennzahl: 0,307 Kfz/E und
3. Motorisierungsgrad bei den Einraum- und Eineinhalbraumwohnungen: 1 Kfz/1,5 WE.

Mit dem so spezifisch für das Bebauungsplangebiet ermittelten Verkehrsaufkommen führt der Gutachter eine Verkehrsumlegung durch, um die Belastungen der Straßen und Knoten auf verschiedenen vorgegebenen Netzen in Werden zu untersuchen. U.a. untersucht der Gutachter eine Lösung, die der Verkehrssituation entspricht, wie sie vor Einrichtung der Heckstraße zur Einbahnstraße zwischen Joseph-Breuer-Straße und Dückerstraße entspricht, d.h., das untersuchte Wohngebiet Huffmannstraße/Pastorsacker ist von der B 224 auf zwei Wegen, sowohl über die Propsteistraße als auch über die Heckstraße erreichbar. Die B 224 ist vom Wohngebiet ebenfalls auf zwei Wegen über die Propsteistraße sowie über den Straßenzug Dückerstraße/Joseph-Breuer-Straße erreichbar.

Der Gutachter kommt hier zu der Forderung, daß ein Ausbau der Brückstraße zwischen Propsteistraße und Werdener Markt auf 4 Spuren erfolgen muß.

In Ost-West-Richtung werden 2 Geradeausspuren und in West-Ost-Richtung eine Geradeaus- und eine Linksabbiegespur nutzbar. Dieser vom Gutachter geforderte Ausbau der Brückstraße ist bereits durchgeführt worden.

Der Gutachter untersucht sodann die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Zuge der B 224. Ein wesentlicher Teil des Gutachtens beschäftigt sich mit der Leistungsfähigkeit des Knotens Brückstraße/Propsteistraße, wobei festgestellt wird, daß unter der Voraussetzung des Ausbaues der Brückstraße von der Propsteistraße bis Werdener Markt die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Propsteistraße/Brückstraße auch bei Berücksichtigung von 393 WE und der zusätzlich daraus resultierenden Belastung im Prognosefall gewährleistet ist.

Während der Gutachter den 4-spurigen Ausbau der B 224 im o.a. Bereich als Forderung erhebt, werden darüber hinaus von ihm folgende Empfehlungen gestellt:

1. Ausbau der Wigstraße (Kapellenhof) für den Zweirichtungsverkehr;
2. Aufweitung der Propsteistraße im Einmündungsbereich und
3. Signalisierung der Ausfahrt Grafenstraße in die B 224.

Den Empfehlungen ist nach eingehender Erwägung der Beweggründe aus folgender Argumentation nicht gefolgt worden:

Zu 1.) und 2.):

Ein zu großer Eingriff in die Bausubstanz, im speziellen bei 2.), wobei der Abriß des Altenheimes vorgesehen war, stellte den Grund dar, warum den Empfehlungen nicht gefolgt worden ist.

Zu 3.):

Wenn auch bis heute eine Signalisierung der Ausfahrt Grafenstraße sich nicht als unbedingt notwendig herausgestellt hat, ist eine spätere Signalisierung dieser Ausfahrt doch nicht ausgeschlossen.

Nachstehend werden die während der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Bedenken und Anregungen, soweit sich diese auf die Verkehrsbelange beziehen, gruppenweise geordnet aufgeführt und gewertet:

1. Zu niedrige Motorisierungskennzahl 0,307 Kfz/E;
2. Zu geringe Maßzahl 1 Kfz/1,5 WE;
3. Weiterreichende Verkehrsprognose fehlt;
4. Evtl. neue Phasenregelung im Knoten Brückstraße/ Propsteistraße geht zu Lasten der B 224;
5. Neues Gutachten wird als Forderung verlangt.

Zu 1. und 2.:

Aufgrund der Vielzahl der Einwendungen und der veränderten Planvorstellungen (nicht mehr 393 WE, sondern ca. 170 WE) hat die Stadt das Baron-Gutachten modifiziert und neu angepaßt. Gleichzeitig ist die Motorisierungszahl der Zelle 2913 (entspricht dem Bebauungsplangebiet) von 0,307 auf 0,380 Kfz/E gemäß den letzten vorliegenden Motorisierungsprognosen für das Jahr 1980 in den dem Baron-Gutachten folgenden Untersuchungen der Stadt erhöht worden. Bei den Einraum- und Eineinhalbraumwohnungen ist für den Motorisierungsgrad an Stelle 1 Kfz/1,5 WE gleich 1 Kfz/1 WE gesetzt worden.

Unter Anwendung dieser veränderten Annahmen und Belassung des Netzes gemäß Baron-Gutachten, Alternative C, d.h., das untersuchte Wohngebiet Huffmannstraße/Pastorsacker ist von der B 224 auf zwei Wegen, sowohl über die Propsteistraße als auch über die Heckstraße erreichbar, wurden die Werte des Baron-Gutachtens umgerechnet und der Leistungsberechnung für den Knoten Propsteistraße/Brückstraße zugrunde gelegt. Als Ergebnis der Berechnung wird festgestellt, daß die Leistungsreserve des Knotens zwischen 20 und 22% in der Spitzenstunde von 7 - 8.00 Uhr liegt und in der Spitzenstunde von 16 - 17.00 Uhr auf den Wert 4 - 6% Reserven tendiert.

Die Stadt hat aufgrund von Einwendungen aus der Bürgerschaft zur Beruhigung der Grafenstraße und des Schulzentrums zwei Verkehrsregelungen probeweise eingeführt, die nicht im Baron-Gutachten aufgezeigt sind:

Die Einrichtung der Heckstraße zur Einbahnstraße zwischen Joseph-Breuer-Straße und Dückerstraße und das Linksabbiegeverbot in der Propsteistraße am Knoten Propsteistraße/Brückstraße. Auch für diese Verkehrslösung ist eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Knotens Propsteistraße/Brückstraße durchgeführt worden.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, daß auch in diesem Fall die Leistungsfähigkeit des Knotens Propsteistraße/Brückstraße gewährleistet ist, wenn diese Verkehrsmaßnahmen nach der Probezeit bleiben sollten. Die Leistungsreserve beträgt hier in der Spitzenstunde zwischen 7 - 8.00 Uhr 30% und erreicht den Reservewert von ca. 10% in der Spitzenstunde zwischen 16 - 17.00 Uhr.

In den Bedenken und Anregungen wird auch behauptet, daß das Baron-Gutachten von falschen Annahmen ausgeht. Der Gutachter hat für ca. 400 WE im B-Plan-Gebiet 172 Kfz angesetzt. Diese Zahl wurde inzwischen auf 276 Kfz korrigiert. Es handelt sich hier um einen Druckfehler im Gutachten.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, daß bei den Untersuchungen nicht von einem Durchbruch Viehauser Berg zur Joseph-Breuer-Straße ausgegangen worden ist. Die von Baron zusätzlich angeregte Baumaßnahme wurde wegen zu großen Eingriffs in die Bausubstanz nicht weiter verfolgt.

Zu 3. :

Eine weiterreichende Verkehrsprognose als die, die im Gutachten vorgenommen wurde, ist für Verkehrszellen, wie im Baron-Gutachten angenommen, nicht realistisch. Die Begründung dafür liegt darin, daß Planungsmaßnahmen, die zeitlich nicht genau faßbar sind, wie z.B. die A 31, das Ergebnis verfälschen würden.

Zu 4. :

Zur Phasenregelung im Knoten Brückstraße/Propsteistraße wird unabhängig von der hier noch zu treffenden Entscheidung darauf hingewiesen, daß durch die 2-phasige Anordnung der Signalanlage an der Einmündung Propsteistraße die Leistungsfähigkeit der besagten Einmündung um etwa 24 Sek. Grünzeit erhöht worden ist. Diese Anordnung geschah durch Herausnahme des nicht unbedingt notwendigen Linksabbiegers in der Propsteistraße und nicht zu Lasten der B 224.

Durch die in den zusätzlichen Untersuchungen angewandten hohen Kfz-Kennziffern im Bebauungsplangebiet ist gleichzeitig der Prosperitätstrend miteinbezogen worden.

Zu 5. :

Die Forderung nach einem neuen Gutachten von einem anderen Gutachter, das langfristiger angelegt ist und die aufgeführten Bedenken berücksichtigt, kann nicht entsprochen werden. Die Begründung für die ablehnende Haltung liegt in den Ergebnissen der o.a. ausführlich dargestellten und zusätzlich getroffenen Untersuchungen.

Zu den verkehrlichen Bedenken und Anregungen ist weiter zu sagen, daß es nie zu den kommunalpolitischen Zielen einer Gemeinde gehören kann, den Individualverkehr zusammenbrechen zu lassen, um auf diese Weise den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern. Wenn auch hier und da diese Gedanken zu hören waren, sind sie für Werden absurd. Das zeigen auch die dauernden Bemühungen der Stadt, bessere Verkehrsverhältnisse, wenn auch nur in kleinen Schritten, in Werden zu schaffen.

Der Lärmpegel in der Propsteistraße wie auch in der B 224 ist zum größten Teil die Folge schon früher geschaffener Tatbestände und Sachverhalte. Dieser Lärmpegel variiert heute in den Prognosewerten zwischen 60 und 70 dB (A).

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen sowohl aus dem Baugebiet "Viehauser Berg" wie aus der Durchführung des vorliegenden Bebauungsplanes ist bezogen auf den Lärmpegel so gering, daß es weit unter der menschlichen Wahrnehmungsschwelle von 4 dB (A) bleibt, denn selbst eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens würde nur zu einer Lärmpegelverstärkung von 3 dB (A) führen.

Dagegen ist im vorliegenden Fall äußerstenfalls mit einer 10-prozentigen Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Die Anregung zum Bau einer zweiten Ruhrbrücke in Werden in Höhe des Stauwehres ist u.a. angesichts der finanziellen Möglichkeiten der Stadt Essen nicht realistisch.

Der Vorschlag, die Straße "Viehauser Berg" zur Einbahnstraße zu erklären, ist kein Thema für den vorliegenden Bebauungsplan, sondern eine verkehrsregulierende Angelegenheit der Bezirksvertretung IX in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachämtern.

Die von dem Wohnungsbauunternehmen angegebenen Zahlenwerte bezüglich des Verkehrsaufkommens als Folge der gewerblichen Nutzung wirkten sich im Gutachten von Prof. Baron zur Vergrößerung der Ausgangsdaten aus, da in der Prognose eine Umstufung der gewerblichen Nutzung in eine Wohnnutzung bedacht wurde. Die Unterschiede aus dem Verkehrsaufkommen bei der gewerblichen Nutzung und einer Wohnnutzung spielen für die Leistungsfähigkeit der Ausfahrt Propsteistraße/Brückstraße eine unbedeutende Rolle. Diese vorgebrachten Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und in die Abwägung einbezogen.

Die Einstellplätze für die mehrgeschossige Bebauung sind auf dem Baugrundstück selbst in drei Tiefgaragen unterzubringen, um die Wohnsituation nicht zu belasten. Die Ein- und Ausfahrten sind daher auf die Huffmannstraße, die Straße "Pastorsacker" und die Adolf-Hopmann-Straße verteilt (insgesamt vier Ein- und Ausfahrten). Während bisher die Abgrenzung der Tiefgaragen lediglich als "vorgeschlagene Abgrenzung" im Bebauungsplan eingetragen war, sind die Flächen für die Tiefgaragen nunmehr durch eine entsprechende Signatur festgesetzt. Darüber hinaus hat sich der Bauträger verpflichtet, eine entsprechende Baulast nach § 99 BauO NW eintragen zu lassen, nach der die erforderlichen Stellplätze in unterirdischen Tiefgaragen zu errichten sind und ebenerdige Stellplätze bzw. Garagen auf dem Baugrundstück nicht zulässig sind.

Dagegen sind die Garagen für die II-geschossigen Familienheime nicht auf dem Baugrundstück selbst, sondern auf einem gemeinsamen Garagenhof an der Robert-Feulgen-Straße (Flurstück 652) außerhalb

des Planbereichs zu errichten (§ 64 Abs. 6 BauO NW). Die Ein- und Ausfahrt erfolgt von der Robert-Feulgen-Straße. Auch hier hat sich der Bauträger verpflichtet, eine entsprechende Baulast nach § 99 BauO NW eintragen zu lassen. Durch die Ablösung der Stellplatzpflicht auf einem benachbarten Grundstück kann die öffentliche Verkehrsfläche zwischen den mehrgeschossigen Häusern und den II-geschossigen Familienheimen den Fußgängern vorbehalten bleiben.

Die vorhandenen Häuser Wilhelm-Melchert-Straße 1 bis 7 haben Garagen auf den Grundstücken selbst. Die Garagen für die bestehenden Häuser Adolf-Hopmann-Straße 25 bis 31 befinden sich außerhalb des Planbereichs an der Umstraße. Daher kann auf die ursprünglich vorgesehene textliche Festsetzung verzichtet werden.

Die Richtzahlen für den Stellplatzbedarf von Kraftfahrzeugen im Rd.Erl. d. Innenministers vom 19.9.1972 (MBl. NW. 1972, S. 1709) entsprechen dem durchschnittlichen Bedarf und dienen lediglich als Anhalt, um die Zahl der herzustellenden Stellplätze oder Garagen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse im Einzelfall festzulegen. Im vorliegenden Fall werden die Stellplätze in Tiefgaragen bzw. auf einem gemeinsamen Garagenhof errichtet. Die Größe der Tiefgaragen bzw. des Garagenhofes richtet sich nach der Zahl der Wohnungen. Eine genaue Angabe der Zahl der Stellplätze bzw. Garagen kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden, da die Bauanträge noch nicht vorliegen. Nach den Richtzahlen ist für Mehrfamilienhäuser je Wohnung ein Stellplatzbedarf von 1 - 1,5 angegeben. Hiervon müssen 10% für Besucher ausgewiesen werden.

Die Prüfung der Zufahrts- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr erfolgt nicht im Bebauungsplanverfahren, sondern im anschließenden Baugenehmigungsverfahren bei der Vorlage des Bauantrages. Erst an Hand des Bauantrages kann man erkennen, wo z.B. die Treppenhäuser liegen und somit auch dann erst die Rettungswege festlegen. Die Einhaltung der §§ 6 und 18 der Landesbauordnung wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht unmöglich gemacht.

Im übrigen wird die Feuerwehr bei derartigen Bauvorhaben im Baugenehmigungsverfahren beteiligt und kann die Prüfung der vorgesehenen Zufahrten und Rettungswege vornehmen.

Sowohl in der I. Änderung des Bebauungsplanes "Huffmannstraße/Pastorsacker", Nr. 49/70 als auch im vorliegenden Bebauungsplan wurde die Straße "Pastorsacker" in einer derartigen Breite ausgewiesen, daß Längsparkstreifen innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche angelegt werden können und sollen.

Die Anlage eines Fußweges zwischen der Familienhausbebauung und der anschließenden höheren Bebauung wird damit begründet, daß dieser Bereich beruhigt werden soll und die Spielmöglichkeiten der Kinder auf dem großen Baugrundstück nicht beeinträchtigt werden sollen. Durch den Bau einer weiteren Anliegerstraße an Stelle des Fußweges würde die Situation für die

bestehenden Straßen nicht zählbar verbessert. Somit kann auch die Verlegung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt an der Robert-Feulgen-Straße nicht befürwortet werden, da die Zufahrt über einen ca. 50 m langen Fußweg aus Verkehrssicherheitsgründen ausscheidet.

Die Fahrbahnbreite der Wilhelm-Melchert-Straße mit 5,50 m entspricht der Bedeutung dieser Straße als Anliegerstraße und Wohnstraße. Eine Verbreiterung dieser Straße würde zusätzlichen Verkehr mit sich bringen. Eine etwaige Verschlechterung der Verhältnisse, die befürchtet wurde, wäre verglichen mit anderen Wohnbereichen im Stadtgebiet, nicht gravierend. Außerdem wird hier der Familienhausbebauung der Vorzug gegeben vor einer gewünschten Verbreiterung der Straße.

Die Einrichtung eines Halteverbotes entlang der Nordseite der Wilhelm-Melchert-Straße müßte bei entsprechender Notwendigkeit seitens der Bezirksvertretung IX mit der Fachverwaltung beraten werden.

Die Straße "Pastorsacker" wird im o.a. Bereich durch den Bebauungsplan auf 13,00 m verbreitert. Diese Verbreiterung erfolgt zu Lasten der Grundstücke auf der den Häusern "Pastorsacker" Nr. 7 bis 13 gegenüberliegenden Straßenseite. Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde die notwendige Verbreiterung der Straße unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander nur nach Südwesten vorgenommen. Eine anderweitige Regelung der Straßenverbreiterung hätte in eine Reihe bestehender Familienhausgrundstücke eingegriffen und dabei den Abbruch von bestehender Bausubstanz verursacht. Dieser Eingriff in das Privateigentum hätte in keinem realistischen Verhältnis zu dem Vorteil einer KOM-Bucht und eines Wetterschutzdaches gestanden.

Die geplante Fahrbahnbreite der verbreiterten Straße "Pastorsacker" ist mit 5,50 m derart bemessen, daß hier die Omnibusse auf der Fahrbahn halten können und es dabei zu nennenswerten Behinderungen des Individualverkehrs nicht kommen kann, der hier ohnehin schon relativ gering ist. Da außerdem die Zahl der wartenden Fahrgäste auf den Omnibus ebenfalls nicht groß ist, kann ein Wetterschutzdach hier ebenfalls nicht befürwortet werden. Vor den Häusern "Pastorsacker" Nr. 7 und 13 haben sich die Eigentümer z.T. Gärten angelegt, z.T. stellen sie ihre Pkw's auf diesen Grundstücksteilen vor den Häusern ab.

Spiel- und Bolzplätze

"Nach § 1 Abs. 5 BBauG haben die Bauleitpläne u.a. die Bedürfnisse der Jugendförderung zu beachten. Die Bauleitpläne haben sich nach § 1 Abs. 4 BBauG u.a. ferner nach den sozialen Bedürfnissen der Bevölkerung und ihrer Sicherheit und Gesundheit zu richten. Diese Grundsätze verpflichten die Gemeinden

der Jugend zur freien Entfaltung ihrer Persönlichkeit ausreichend Gelegenheit zum Spielen zu geben. Diesem Bedürfnis ist durch Bereitstellung besonders ausgewiesener öffentlicher Spielflächen zu genügen, soweit ihm nicht hinreichend auf andere Weise entsprochen werden kann." (Zitat aus dem Rd.Erl. d. Innenministers vom 31.7.1974, MBl. NW 1974, S. 1072, Hinweise für die Planung von Spielflächen).


Im vorliegenden Fall werden die nicht überbauten Flächen des Baugrundstückes mit der mehrgeschossigen Bebauung durch ein System von Fußwegen über kleine Plätze und Treppen miteinander verbunden und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Hier werden Mangels geeigneter Spielflächen in der Nachbarschaft und unter Bezug auf den o.a. Rd.Erl. private Spielstätten dauernd für die Allgemeinheit bereitgestellt. Die Größe dieser Spielstätten wird mindestens 2000 qm betragen. Durch die Eintragung einer entsprechenden Baulast wird diese Planungsabsicht gesichert. Entsprechende Pläne liegen bereits vor.

Die im Bebauungsplan eingetragenen sog. Kleinkinderspielplätze sind nach § 10 Abs. 2 BauO NW erforderlich. Einzelheiten dazu sind im Bauantrag zu regeln.

Durch die Anlage der vorgenannten Spielstätten in Verbindung mit dem unmittelbar an den Planbereich angrenzenden bereits vorhandenen Spiel- und Bolzplatz mit einer Größe von ca. 1.700 qm wird die Forderung des § 1 Abs. 5 BBauG in Bezug auf die Jugendförderung erfüllt.

Länge der Baugruppen, Geschoßflächen, Gebäudeabstände und Abstandflächen

Bei der vorliegenden städtebaulichen Planung der II- bis IV-geschossigen Gebäude handelt es sich weder um die "offene Bauweise" noch um die "geschlossene Bauweise". Vielmehr sollen die Gebäude in Hausgruppen errichtet werden, deren Länge max. 110 m betragen kann. Grundlage für diese Festsetzung bildet der § 22 Abs. 4 BauNVO, durch den eine von der offenen bzw. geschlossenen Bauweise abweichende Bauweise festgesetzt werden kann.

Durch die Streichung des Planzeichnes  im Bebauungsplan kann der Widerspruch mit § 22 Abs. 2 BauNVO (offene Bauweise) ausgeräumt werden.

Im Bebauungsplan war das Maß der baulichen Nutzung für eine differenzierte Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschoßflächenzahl von 1,1 festgesetzt (nunmehr 1,0). Die überbaubaren Flächen sind durch Baugrenzen ausgewiesen. Innerhalb dieser Baugrenzen können die Gebäude errichtet werden.

Die von den Einsendern vorgenommenen Kontrollberechnungen der geplanten Grund- und Geschoßfläche gehen von falschen Voraussetzungen aus. Von den Einsendern sind diese Flächen vermutlich nach den überbaubaren Flächen ermittelt worden. Diese Berechnung ist jedoch falsch. Den Festsetzungen des Bebauungsplanes genügt ein Bauantrag, der sowohl die Grundflächenzahl von 0,4 als auch die Geschoßflächenzahl von 1,1 (nunmehr 1,0) nicht überschreitet, d.h. bei einer Grundstücksgröße von ca. 19.500 qm sind ca. 7.800 qm Grundfläche und ca. 21.500 qm (nunmehr ca. 19.500 qm) Geschoßfläche zulässig.

Die Anregung, für die II-geschossigen Teile eine Geschoßflächenzahl von 0,8 für die III-geschossigen Teile eine GFZ von 1,0 und für den Rest eine GFZ von 1,1 festzusetzen, kann nicht geteilt werden. § 20 Abs. 1 BauNVO definiert die Geschoßflächenzahl, wobei auf § 19 Abs. 3 BauNVO bezüglich des dazugehörigen Baugrundstückes hingewiesen wird. Als Baugrundstück ist hier der Bereich zwischen der Huffmannstraße, der Straße "Pastorsacker", der Fußwegverbindung in Verlängerung der Robert-Feulgen-Straße und der nordöstlichen Grundstücksgrenze der Besitzung Huffmannstraße 52 anzusehen. Auf dieses Baugrundstück mit einer einheitlichen Nutzung beziehen sich die Festsetzungen über das Maß der baulichen Nutzung. Würde das beschriebene Baugrundstück unterschiedlich genutzt, müßten selbstverständlich diese unterschiedlichen Nutzungen durch entsprechende Signatur voneinander getrennt werden. Für diesen Fall bestünde die Anregung zu recht. Die Prüfung der Gebäudeabstände, Abstandflächen und Sozialabstände kann auch erst abschließend im Baugenehmigungsverfahren an Hand des eingereichten Bauantrages durchgeführt werden. Nach einem detaillierten Entwurfsplan vom 24.9.76 ist vorab eine Prüfung der erforderlichen Abstände erfolgt. Dabei wurde festgestellt, daß die Vorschriften eingehalten werden können.

Die Behauptung, daß die Wohnungen voraussichtlich nur eingeschränkt Sonnenlicht erhalten, ist unbegründet, wenn die erforderlichen Abstandflächen eingehalten werden. Die nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauO NW zwischen Wänden gegenüberliegender vorhandener oder zulässiger Gebäude oder Gebäudeteile vor notwendigen Fenstern als Abstandfläche geforderten Mindestabstände dienen der ausreichenden Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht. Sie sollen darüber hinaus eine ausreichende Verbindung mit der Außenwelt ermöglichen. Durch den baurechtlichen Nachweis der erforderlichen Abstände wird die ausreichende Belichtung gewährleistet.

Der Regierungspräsident in Düsseldorf (Dez. 24 - Gesundheit) hat gegen den Abstand zwischen dem Friedhof und der Bebauung keine Bedenken erhoben. Außerdem ist der Friedhof durch einen Zaun und Bäume gegen Sicht teilweise abgeschirmt und liegt topographisch unterhalb der geplanten Bebauung.

Bergbauverhältnisse

Gemäß § 9 Abs. 3 Bundesbaugesetz (a.F.) wurde der Bebauungsplanbereich bezüglich der bergbaulichen Verhältnisse gekennzeichnet. Das Bergamt Bochum hat außerdem empfohlen, vor einer Bebauung entsprechende Bodenuntersuchungen durchführen zu lassen und ggfls. beim Landesoberbergamt NW in Dortmund eine Grubenbildeinsichtnahme vorzunehmen.

Aus den vorliegenden Unterlagen geht hervor, daß die Flöze Mausegatt und Kreftenscheer das nördliche Bebauungsplangebiet durchziehen. Der Anselmus-Erbstollen, dessen Stollenmundloch im Ruhrtal liegt, ist unter dem Gelände hergeführt worden. Die Lage der oberen Abbaukante ist nicht bekannt. Die Höhenlage des Anselmus-Stollens kann mit + 45 bis + 46 NN angegeben werden. Damit beträgt der Abstand des Stollens zur Erdoberfläche 44 bis 56 m. Innerhalb dieser Zone dürfte in dem Flöz Mausegatt oberflächennaher Bergbau umgegangen sein, wo und wie weit kann allerdings nicht angegeben werden. Das Ausgehende des Flözes Mausegatt ist im Bebauungsplan verzeichnet. Eine Überbauung des Flözausgehenden ist mit Schwierigkeiten verbunden. Es dürfte zwar in den meisten Fällen eine Überbauung möglich sein, doch entstehen Kosten für Untersuchungen und Sicherheitsmaßnahmen. In Flöz Kreftenscheer ist ebenfalls ein Stück Stollen aufgefahren worden. Ob und wie weit Bergbau umgegangen ist, kann nicht angegeben werden. Es wird vermutet, daß nur in einem Teilbereich des hier verzeichneten Flözes ebenfalls oberflächennaher Bergbau umgegangen ist. Der entsprechende Bereich ist im Bebauungsplan abgesichert.

Die Lage der vorbezeichneten Flöze ist durch Sondierungen weitgehend gesichert. Flöz Kreftenscheer konnte naturgemäß nicht festgestellt werden, da sein Ausgehendes unter der derzeitigen Fabrik liegt.

Fernerhin wird darauf aufmerksam gemacht, daß auch ein Tagesüberhauen in Flöz Mausegatt vorhanden ist. Dieses liegt ebenfalls unter dem derzeitigen Fabrikgelände. Ein genaues Aufsuchen und Auffinden ist daher nicht möglich. Die abgesicherte Zone muß aus einer Bebauung herausgelassen werden.

Sonstiges

Der Vorwurf, daß bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gegen § 2 Abs. 5 BBauG verstoßen wurde, muß zurückgewiesen werden. Die Bezirksvertretung ist kein "Träger öffentlicher Belange", sondern ein Gremium der Stadt. In den "Richtlinien für die Bezirksvertretungen der Stadt Essen" ist ausgeführt, daß die Bezirksvertretungen vor einer Beschlußfassung im Rat der Stadt in Angelegenheiten der

Bauleitplanung zu hören sind. Von diesem Recht hat die Bezirksvertretung IX am 26.8.1975 Gebrauch gemacht und den Entwurf mit Mehrheit abgelehnt. Dabei war man nicht grundsätzlich gegen eine Wohnbebauung, wohl aber gegen eine verdichtete Bebauung. Außerdem wurde die zusätzliche Verkehrsbelastung durch die geplante Bebauung beklagt.

Der Ausschuß für Stadtentwicklung und Stadtplanung hat am 4.12.1975 diese Bedenken der Bezirksvertretung beraten. Gleichzeitig wurden Alternativpläne mit einer I- bis II-geschossigen Bebauung (ca. 67 WE) vorgestellt. Nach eingehender Diskussion beschloß der Ausschuß, auf der Grundlage des Entwurfes mit der mehrgeschossigen Bebauung den Bebauungsplan aufzustellen. Am 18.3.1976 hat der Ausschuß dem Rat der Stadt empfohlen, den Auslegungsbeschuß für den Bebauungsplan mit der mehrgeschossigen Bebauung zu fassen. Der Rat der Stadt, der alleine zuständig ist für die Beschlüsse der Bauleitplanung, hat den Aufstellungs- und Auslegungsbeschuß am 31.3.1976 gefaßt.

Die sogenannte amtliche Offenlagestelle für die Bauleitplanverfahren befindet sich beim Planungsamt im Deutschlandhaus. Hier kann auch die Planung erläutert werden und Auskunft gegeben werden. Die Auslegung des Planes im Werdener Rathaus erfolgt zusätzlich zu der amtlichen Auslegung im Planungsamt. Hierauf wurde in der Bekanntmachung über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes besonders hingewiesen.

Die Feststellung, daß der Bebauungsplan gegen das BBauG, die BauNVO und die BauO NW verstoße, andere Gesetze bewußt einseitig und unüblich auslege und in vielen Teilen ausschließlich zu Lasten der Anwohner der bestehenden Einrichtungen gehe, ist einfach falsch. Gerade bei diesem Planverfahren ist der Abwägungsprozeß der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander sehr deutlich geworden. Im übrigen wurde dieses Planverfahren ohne Rücksicht auf Rang und Namen von Personen durchgeführt. Ausschlaggebend war vielmehr die städtebauliche Motivation.

Bevor der Bebauungsplan rechtsverbindlich werden kann, ist noch die Genehmigung des Regierungspräsidenten in Düsseldorf erforderlich. Im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens wird seitens des Regierungspräsidenten die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen geprüft. Verstöße gegen diese gesetzlichen Bestimmungen führen zur Versagung der Genehmigung.

Durch die Änderungen des Bebauungsplanes werden die Bedenken und Anregungen der Einsender teilweise berücksichtigt. Da aber die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, und die Änderungen für die Nutzung der betroffenen und der benachbarten Grundstücke nur von unerheblicher Bedeutung sind, ist auch keine erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes erforderlich.

III. Zahlenwerte

Es sind drei Baugebiete als reine Wohngebiete (WR) ausgewiesen:

- a) Grundflächenzahl (GRZ) 0,4
Geschoßflächenzahl (GFZ) 1,0
Anzahl der Geschosse (Z) II bis IV
Länge der Hausgruppen bis max. 110 m

- b) Grundflächenzahl (GRZ) 0,4
Geschoßflächenzahl (GFZ) 0,8
Anzahl der Geschosse (Z) II
Hausgruppenbebauung

- c) Grundflächenzahl (GRZ) 0,4
Geschoßflächenzahl (GFZ) 0,5
Anzahl der Geschosse (Z) I, talseitig II
Nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig

IV. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen sind erforderlich.

V. Kosten

Da es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan um die II. Änderung handelt, sind die Kosten bereits in den beiden rechtsverbindlichen Bebauungsplänen angegeben. Lediglich für die jetzt vorgesehene Verbreiterung der Huffmannstraße und der Straße "Pastorsacker" entstehen der Stadt neue Kosten, die überschläglich ermittelt wurden und zwar für

Bodenordnung	80.000,-- DM
Straßenbau (ausschl. Beleuchtung)	230.000,-- DM
	<u>310.000,-- DM</u>

Aufgrund der Satzung der Stadt Essen über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen werden voraussichtlich 120.000,-- DM wieder vereinnahmt.

VI. Aufhebung rechtsverbindlicher Bauleitpläne

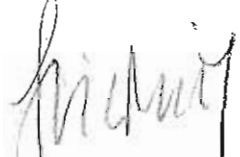
Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 4/76 gelten die Festsetzungen der Bebauungspläne

- a) "Huffmannstraße/Pastorsacker", Nr. 217
- b) "Huffmannstraße/Pastorsacker, I. Änderung", Nr. 49/70

als aufgehoben, soweit diese den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 4/76 betreffen.

Essen, den 11. Februar 1977

Dezernat für Stadtplanung
und Stadterneuerung


Beigeordneter
(Vertreter im Amt)



Stadtplanungsamt


Amtsleiter

Gehört zur Vfg. v. 4. 10. 1977
Az. 35.21-12.03 (Pflanz 2502), I. Änderung

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 Amtsblatt der Stadt Essen v. 11. November 77 bekanntgemacht worden

Essen, den 11. November 1977

Der Oberstadtdirektor



l. A.

Peil