

S t a d t E s s e n
Stadtvermessungsamt

Begründung +

zum Bebauungsplan Nr. 310

"Borbeck"

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Allgemeines
- III. Bodenordnungsmaßnahmen
- IV. Kosten

+ Siehe § 9 Absatz 6 des Bundesbaugesetzes (BBauG) vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341).

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplan "Borbeck" durch einen braunen Farbstreifen eindeutig gekennzeichnet. Der Planbereich wird etwa wie folgt begrenzt:

Im Norden durch die Straßen Möllhoven, Wachtstraße, Zielstraße, Stolbergstraße bis zur Borbecker Straße;

im Osten durch die Prinzenstraße, Brinkstraße, Germaniastraße, Jahnstraße, Bocholder Straße, Schölerpad;

im Süden durch die Kesselstraße, Kampstraße, Eisenbahnstrecke Bottrop-Essen Hbf. bis zur Dachstraße, Dachstraße, Borbecker Straße;

im Westen durch die Schloßstraße, Drogandstraße bis Möllhoven.

II. Allgemeines

1. Einleitung

Die städtebauliche Erneuerung ist grundsätzlich eine in die Zukunft gerichtete Aufgabe. Doch kann nicht voraussetzungslos sozusagen ein luftleerer Raum geplant werden, nicht einmal dann, wenn eine neue Stadt auf grüner Wiese geplant wird. Stets muß von dem vorhandenen Bestand, von den natürlichen und sachlichen Gegebenheiten, von den vorhandenen Zusammenhängen ausgegangen werden. Bevor Gestaltungsmöglichkeiten erwogen werden können, müssen räumliche Tatbestände und Möglichkeiten erkannt werden.

Es bedarf also einer Bestandsaufnahme; sie steht am Anfang jeder Bauleitplanung und Stadterneuerung. Hierzu sind zahlreiche Untersuchungen von der Gemeinde angestellt worden.

2. Geschichtliche Entwicklung

Die ersten Anzeichen von Leben und Siedlung im heutigen Borbecker Raum, durch Funde im Jahre 1875 bei der Zeche Helene und Amalie belegt, gehen zurück auf das Jahr 400, wo fränkische Stämme die Gegend besiedelten.

Borbeck wird 869 zum ersten Mal als Oberhof urkundlich erwähnt. 1288 von der Äbtissin von Essen aufgekauft, bleibt Borbeck bis 1803 ihre Sommerresidenz.

Um 1300 hatte Borbeck zwei wichtige Kernpunkte.

Einmal war es das Schloß mit seinen Anlagen und zum anderen die dichte Ansammlung von Höfen und Häusern rund um die Kirche.

Durch die Industrialisierung Anfang des 19. Jahrhunderts wuchs der Ort Borbeck (Gemarkung Borbeck) von 546 Einwohner im Jahre 1822 auf 17.641 Einwohner im Jahre 1964.

Bei der Eingemeindung am 1.4.1915 umfaßte Groß-Borbeck das Kirchdorf Borbeck und die Gemarkungen Schönebeck, Bedingrade, Frintrop, Dellwig, Gerschede, Bochold und Vogelheim mit 2756 ha und 73 040 Einwohnern. Am 31.12.1964 wohnten in diesem Bereich 109.844 Einwohner.

Der heutige verkehrliche und geschäftliche Mittelpunkt von Borbeck hat sich nicht wie in anderen Städten mit großer historischer Entwicklung um das Schloß, sondern um die Kirche herum entwickelt. Aus der kleinen Bauernschaft mit einigen Hundert Einwohnern ist ein Stadtteil mit rund 110.000 Einwohnern entstanden. Damit ist der Verwaltungsbezirk Borbeck heute der größte im Stadtgebiet Essen.

Das vorliegende Sanierungsgebiet ist rund 127 ha groß.

3. Grundsätze zur Neugestaltung

Die Materie des Städtebaues wird durch das Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 geregelt, in dem es heißt, daß die städtebauliche Entwicklung in Stadt und Land durch Bauleitpläne zu ordnen ist, die gemäß § 1 Abs. 3 den Zielen der Landesplanung und Raumordnung anzupassen sind.

Für das Land Nordrhein-Westfalen besteht das Landesplanungsgesetz vom 7. Mai 1962. Seit dem 7. August 1964 hat das Land Nordrhein-Westfalen ein Landesentwicklungsprogramm als verbindliche Richtlinie für alle raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen. Nach dem Landesentwicklungsprogramm gehört die Stadt Essen zu dem sogenannten Ballungskern.

In den Gebieten des Ballungskerns soll die Planung die Voraussetzungen dafür schaffen, daß die vielfach willkürliche und ungeordnete Flächenaufteilung verbessert wird. Flächen für Arbeitsstätten und Wohnungen, Verkehrsflächen und andere Flächen für öffentliche Zwecke sollen nach den Planungsgrundsätzen geordnet werden. Dabei soll die Planung zugleich das Ziel verfolgen, durch diese Flächenaufteilung die Auswirkungen der Luftverschmutzung, der Wasserverunreinigung und des Lärms zu verringern. Bei der Ordnung der Flächennutzung in den Ballungskernen soll der Bedarf für Grünflächen und für öffentliche Einrichtungen berücksichtigt werden. Außerdem ist Vorsorge dafür zu treffen, daß die Erweiterung und Ansiedlung standortgebundener Betriebe ermöglicht wird.

Eine weitere Gliederung des Landesentwicklungsprogramms erfolgt im Gebietentwicklungsplan, der für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk als Entwurf vom Juli 1964 vorliegt. In diesem Plan ist das Erneuerungsgebiet Essen-Borbeck als Wohnsiedlungsraum mit überwiegend dichter Bebauung dargestellt. In diesem Gebiet können nach Bedarf Wohnflächen und gemischte Bauflächen (Kleinsiedlungs-, Wohn-, Misch- und Kerngebiete) im Sinne der Baunutzungsverordnung sowie Sonderbauflächen ähnlichen Charakters vorgesehen werden.

Mit der Forderung, die Ansiedlung weiterer Industrien und Gewerbebetriebe in dem Raume Borbeck zu vermeiden, kann die Stadt allerdings nicht konform gehen. Die geplanten Zechenstilllegungen, die steuerliche Situation der Stadt und die Schaffung von wohnungsnahen Arbeitsstätten lassen die Ansiedlung weiterer Arbeitsstätten sogar zu einem dringenden Gebot werden.

4. Bebauung

Die Neugestaltung von Borbeck verursacht im Erneuerungsgebiet eine Änderung der baulichen Nutzung. Vor der Durchführung der Bodenordnungsmaßnahmen ist es jedoch nicht möglich, eine Aussage über das Maß der zukünftigen baulichen Nutzung der einzelnen Grundstücke zu machen. Grundsätzlich sollen die Vorschriften der Baunutzungsverordnung eingehalten werden.

Diese Vorschriften der Baunutzungsverordnung enthalten die allgemeinen Forderungen, die heute an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu stellen sind. Von der nach § 9 des BBauG festzusetzenden Art und von dem Maß der baulichen Nutzung hängt es ab, ob störende Anlagen aus neu zu errichtenden Wohngebieten ferngehalten werden können, ob genügende Freiflächen für hauswirtschaftliche Zwecke und für die Erholung auf dem Baugrundstück erhalten bleiben, ob die Räume ausreichend belichtet und belüftet werden und ob genügend Flächen für den ruhenden Verkehr auf den Baugrundstücken verbleiben.

In dem Kerngebiet von Borbeck, wie in allen mittelalterlichen Städten, wird es nicht möglich sein, auch bei der Neugestaltung die Ausnutzungsziffern der Baunutzungsverordnung einzuhalten. Bei der Einhaltung dieser Ausnutzungsziffern sollte praktisch die ganze Innenstadt von Borbeck abgerissen werden. Dies ist aber weder aus städtebaulichen noch aus wirtschaftlichen Gründen vertretbar. Das Ziel der Sanierung ist nicht, auf dem alten Grund und Boden eine neue Siedlung mit gegliederter Bebauung zu schaffen. Es muß jedoch gefordert werden, daß durch die Neugestaltung der innerstädtische Verkehr zufriedenstellend gelöst, die fehlenden Stell- und Kinderspielplätze außerhalb der Grundstücke errichtet und die die Belichtung und Belüftung beeinträchtigenden Gebäude beseitigt werden. Einer Überschreitung der Ausnutzungsziffern stehen dann keine öffentlichen Belange entgegen.

Die Errichtung von überschaubaren Wohngebieten in guter Zuordnung zu den Arbeitsstätten und den Erholungsflächen ist eine wichtige Aufgabe für das städtebauliche Programm. Die Wohnungen sollen nicht nur menschenwürdig sein, sondern den Bewohnern ein wirkliches Heim bieten, daß ausreichende Größe hat, gut belichtet ist und dessen Miete tragbar bleibt. Es ist dagegen nicht Aufgabe des Städtebaues jeder Familie ein Eigenheim zu schaffen, weil für solche riesige Siedlungsfläche der Boden nicht ausreicht. Eine derartige Entwicklung stimmt auch nicht mit unseren städtebaulichen Leitbild überein,

daß aus verschiedenen Gründen Mannigfaltigkeit und eine bestimmte Dichte verlangt.

Zwischen der Wüstenhöferstraße und der Neuen Straße soll ein neues Wohngebiet mit rd. 300 stadtnahen Wohnungen erschlossen werden. In wenigen Minuten Fußweg ist von diesen Wohnungen die Ortsmitte zu erreichen. Gegen das Gewerbegebiet der Zeche Wolfsbank wird die Bebauung durch Grün abgeschirmt.

Im Verfahrensgebiet des Bebauungsplanes Borbeck liegen derzeit rd. 1.900 WE,
davon bleiben in jedem Fall erhalten rd. 1.300 WE,
sofort neu errichtet werden können rd. 790 WE,
nach evtl. Abbruch oder Erweiterung
anstelle von z.Z. ca. 300 WE sind möglich
weitere rd. 845 WE,
so daß am Ende im Verfahrensgebiet vor-
handen sind rd. 2.900 WE.

Für das Bebauungsplangebiet, das ohne das Gewerbegebiet rd. 102 ha umfaßt - davon 48 ha Nettowohnbauland - ist eine Geschoßflächenzahl von 0,70 vorgesehen und Garagen im Verhältnis 1 : 1.

Im Rahmen der Bemühungen, die Struktur der Essener Wirtschaft zu verbessern, ist es erforderlich, auch im Raume Borbeck neue Betriebe und Industrien anzusiedeln. Es wurde bei den vorangegangenen Untersuchungen festgestellt, daß Borbeck die niedrigste Arbeitsquote (d.h. Anzahl der Arbeitsplätze je ha) im Gesamtstadtgebiet hat.

Der Entwurf zum Bebauungsplan sieht vor, im Verfahrensgebiet 1.000 neue zusätzliche Wohnungseinheiten zu errichten. Es wäre aber falsch, in Borbeck nur eine Wohnstadt zu errichten. Das Ziel der Planung ist, in dem Raume wohnungsnahe Arbeitsstätten zu schaffen. Diese Arbeitsplätze werden gebraucht, um die menschliche Arbeitskraft in Essen zu erhalten und die Arbeitskraftreserven zu aktivieren. Die Arbeitskraftreserven ergeben sich zu einem wesentlichen Teil aus den 6156 Auspendlern von Borbeck in andere Städte.

Durch die Verlegung der Borbecker Straße wird zwar Kleingewerbe betroffen, das an anderer Stelle in günstiger Lage an der Bocholder Straße am Rand bzw. auf heutigem Zechengelände unterzubringen ist, dafür entsteht aber zwischen Borbecker Straße und Gerichtstraße eine freiwerdende, gut parzellierbare Fläche, die mit der hier vorgesehenen Läden- und Kaufhausbebauung in bester Lage die Kapazität der Borbecker Geschäftswelt ergänzen und heben wird. Die Vermehrung der Arbeitsplätze dieser Wirtschaftssektoren entspricht der Aufgabe des Ortskerns.

Die im Mittelpunkt Bergeborbecks liegende zum Rossenrey-Konzern gehörende Zeche Wolfsbank soll stillgelegt werden. Es ist geplant, den überwiegenden Teil dieses Zechengeländes als Gewerbegebiet auszuweisen. Auf dieser etwa 25 ha großen Gewerbefläche könnten etwa 2.000 bis 3.000 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Das Gewerbegebiet auf dem Gelände der Zeche Wolfsbank soll gegen die Wohnbebauung durch Grün abgeschirmt werden.

Bei der städtebaulichen Gestaltung des Erneuerungsgebietes ist auf die öffentlichen Einrichtungen ein besonderes Augenmerk zu richten.

Nach den bisherigen Absichten werden die im Planungsgebiet liegenden konfessionellen Krankenhäuser an anderer Stelle neu gebaut. Entsprechend der vorgesehenen Nutzung der Krankenhäuser als Altenheime ist die Ausweisung der Krankenhausgrundstücke als allgemeines Wohngebiet (WA) im Plan festgelegt.

Im Verfahrensgebiet liegen 2 vorhandene Volksschulen, deren Erweiterung und Neubau bei der Planung berücksichtigt wurde und 2 Grundstücke für neue Volksschulen. Außerdem ist ein Grundstück für das Mädchen-Gymnasium ausgewiesen. Das Gelände der ehemaligen Dubois-Arena wird in den Bereich der geplanten Erholungs-, Spiel- und Sportplätze einbezogen.

Außer den Kinderspielplätzen im Bereich der Wohnungen sind 8 öffentliche Kinderspielplätze geplant.

5. Verkehr

Anlaß der Planung für Borbeck war aber auch die Notwendigkeit einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Groß-Borbeck ist einmal über die Altendorfer Straße/Frintroper Straße zum anderen über die Haus-Berge-Straße und Bottroper Straße an die Innenstadt angebunden. Der Ortskern Borbeck selbst hat keine unmittelbare Verbindung zur City.

Dieser Kern von Borbeck ist nach den Zerstörungen des letzten Krieges im wesentlichen auf dem alten Grundriß wiederaufgebaut worden. Die Verkehrsverhältnisse sind dadurch heute unhaltbar. Die schmalen Altstadtstraßen sind den heutigen Anforderungen des ruhenden, des Fahr- und Geschäftsverkehrs keineswegs gewachsen. Der Fahrverkehr wird notdürftig durch ein vielfältiges System von Einbahnstraßen aufrecht erhalten, haltende und parkende Fahrzeuge im engen Straßenraum behindern zusätzlich. Auch die vorhandenen Parkmöglichkeiten sind unzureichend.

Der erste Entwurf sah die Herausnahme der Straßenbahn aus der Borbecker Straße und ihre Verlegung in eine die Ortsmitte umgehende neue Straße vor. Diese Trasse der Umgehungsstraße sollte über die Dachstraße führen. In Zusammenarbeit mit der Bundesbahn wurde diese Planung geprüft. Es stellte sich die Unmöglichkeit ihrer Durchführung heraus, da technisch weder eine Über- noch Unterführung unter dem Bahnkörper an dieser Stelle möglich war. Außerdem behinderte die Lage des ev. Krankenhauses diesen geplanten Verlauf der Straße.

Die weiteren Überlegungen führten zu der heute vorgesehenen Lage der neuen Borbecker Straße, die im Abschnitt Dachstraße eine erhebliche Verschiebung nach Südosten erfährt. Damit wird erreicht, daß der über diese Straße nach Borbeck fließende Verkehr nicht unmittelbar in das Zentrum (Marktplatz) geleitet wird, sondern den Ortskern tangiert und damit im Altstadtkern eine Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr und die Schaffung eines reinen Fußgängerbereiches ermöglicht. Die nächsten Untersuchungen dienten der überörtlichen Anbindung des Ortskernes an die Stadtmitte Essen.

Unter Zugrundelegung der Trennung von Verkehrs- und Erschließungsstraßen wurde für Borbeck versucht, das gleiche Straßensystem zu entwickeln, wie für die City von Essen.

Den Verkehrsstraßenring - hier als Dreieck - bildet für Borbeck die Nordostverbindung Donnerstraße - Leimgardtsfeld - Jahnstraße, die westliche Tangente Weidkamp - Flurstraße - Schloßstraße und im Südosten die Bocholder Straße. Das Kreuz der Ortskernerschließungsstraßen ist in diesen Entlastungsstraßenring eingehängt und entsteht durch die geplante neue Parallelstraße zur Wüstenhöferstraße mit Anschluß an die Hülsmannstraße und die neue Führung Borbecker Straße.

Die beiden neuen Straßen sind untereinander in einer T-Kreuzung verbunden. Gemäß ihrer größeren Bedeutung erhält die Verbindung Bockmühle - Hülsmannstraße, die z.T. aus früheren Planungen parzellenmäßig vorhanden ist, den Vorrang.

Die Anregung, die Straßenbahnverbindung Borbeck - City Essen in die neue Trasse Bockmühle - Hülsmannstraße zu verlegen, traf zunächst auf Bedenken der EVAG, die durch diese Führung den Verlust der Einzugsgebiete Fliegenbusch und Umgebung für die Straßenbahn befürchtete. Gründliche Überlegungen im Rahmen der Netzplanung führten am Ende zu dem vorgelegten Ergebnis, die Straßenbahn auf eigenen Gleiskörper in die neue Straße parallel zur Wüstenhöferstraße zu legen, unter Beibehaltung der Verbindung Fliegenbusch - Schloßstraße - Borbecker Straße und ihrer Weiterführung über die neue Trasse der Borbecker Straße.

Parallel mit den Verkehrsüberlegungen liefen die Untersuchungen und Planungen für den Ortskern selbst. Als Zentralpunkt im Essener Nordwesten sollte der Ortskern in der Bedeutung, die er heute schon für Groß-Borbeck und darüber hinaus bekommen hat, unterstützt und seine Kern-Funktionen angehoben werden. Zugleich soll damit ein Schwergewicht gegen mögliche shopping-center-Planungen an unerwünschten Standorten geschaffen werden. Voraussetzung zur Erhaltung der Lebendigkeit des Ortskernes war die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Führung der neuen Verkehrsstraßen

erlaubt die Ableitung des Verkehrs von den schmalen Altstadtstraßen um die Dionysiuskirche, die das Herz der Geschäftswelt von Borbeck sind und die Schaffung von Fußgängerbereichen.

In reine Fußgängerstraßen umgewandelt werden die Borbecker Straße von Bahnhof bis zum Germaniaplatz und die Rechtstraße von Gerichtstraße bis Borbecker Straße. Damit sind die Haupt-Geschäftsstraßen nur dem Käuferstrom ohne Behinderung durch privaten und öffentlichen Fahrverkehr vorbehalten. Hier soll der Charakter und die Maßstäblichkeit der alten Ortsmitte gewahrt werden, zudem ist die im Kriege weniger zerstörte Bausubstanz Hindernis für eine völlige Neugestaltung.

Die Schaffung fahrverkehrsfreier Zonen ist heute unbestrittener Grundsatz einer städtebaulichen Planung. Die Wahl der richtigen Größen dieser Zonen in Verbindung mit den Wegen zu Haltestellen und Parkplätzen ist in Borbeck an die vorhandenen Möglichkeiten gebunden. Auf der Basis einer Zählung und Befragung hinsichtlich des ruhenden Verkehrs wurde die voraussichtlich notwendige Anzahl der Parkmöglichkeiten festgestellt und ebenso wie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in der Planung standortmäßig so vorgesehen, daß sich kürzeste Verbindungswege und wenig Beeinträchtigung durch den Fahrverkehr ergeben.

Durch eine Zählung und Befragung im Sommer 1960, zusammen mit der Auswertung der Volks- und Berufszählung 1961, wurden für den fließenden Verkehr die Hauptzufahrtsrichtungen in den Ortskern Borbeck ermittelt. Danach richtet sich Anordnung, Zahl und Größe der Parkplätze, die dann so gegliedert werden, daß der Parkbedarf der Kurzparker auf ebenerdigen, der Mittel- und Langparker in mehrgeschossigen Parkanlagen befriedigt werden kann. Parkhäuser werden an der Prinzen- bzw. Wüstenhöferstraße vorgesehen. Insgesamt sind rd. 2.000 Stellplätze geplant, die wie folgt aufgegliedert werden können:

Öffentliche Einstellplätze	670
private Einstellplätze	672
Garagen	658

Von dem Fußgängerbereich ist eine Verbindung zu den Wanderwegen in den Grünflächen von Borbeck vorgesehen, die unmittelbar im Anschluß an das Verkehrsgebiet, wie z.B. der Schloßpark in Borbeck, in großer Zahl und Weiträumigkeit vorhanden sind.

III. Bodenordnungsmaßnahmen

Eine Stadterneuerung kann in Essen-Borbeck nur durch eine umfassende Baulandumlegung erreicht werden. Nach Möglichkeit soll das Eigentum der bisherigen Eigentümer an ihren Grundstücken erhalten bleiben, oder für sie Eigentum an anderen Grundstücken im Bereich der städtebaulichen Maßnahmen begründet werden. Falls dies nicht möglich ist, soll darauf Bedacht genommen werden, daß für die bisherigen Eigentümer Grundeigentum an anderer Stelle oder in anderer Rechtsform begründet wird.

Die Stadt wird also bestrebt sein, die beabsichtigten städtebaulichen Maßnahmen unter gerechtem Ausgleich der öffentlichen und privaten Belange zu verwirklichen.

Bei der Durchführung der Bodenordnung ist es notwendig, den Bebauungsplan in übersehbaren Abschnitten durch Verhandlungen mit Grundstückseigentümern, Berechtigten und Mietern zu verwirklichen.

Nach dem derzeitigen Stand der Verhandlungen, ist eine vorläufige Straßenverbindung zwischen Germaniastraße und Gerichtstraße durch Übereinkunft mit den Eigentümern erreicht. Weitere Verhandlungen laufen an, nach dem Grundsatz der Bodenordnung auf freiwilliger Basis. Gesetzliche Bodenordnungsmaßnahmen wie Umlegung, Grenzregelung, Enteignung oder Vorkaufsrecht werden nur soweit als nötig angewandt. Eine Umlegungsanordnung für das gesamte Gebiet hat der Rat der Stadt Essen in seiner Sitzung am 23.6.1965 getroffen. Danach werden Umlegungsgebiete festgesetzt.

IV. Kosten

Neben den üblichen Neubaukosten ist die Stadterneuerung mit erheblichen Freistellungs- und Grunderwerbskosten verbunden. Die voraussichtlich entstehenden Gesamtkosten betragen rd. 134 Mio. DM.

Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Grunderwerb	10.350 Mio. DM
Gebäudeentschädigung	11.700 Mio. DM
Abbruchkosten	2.600 Mio. DM
Umzugs- und Verlagerungskosten	2.040 Mio. DM
Erschließungsmaßnahmen	14.610 Mio. DM
Städtebauliche Gemeinschaftseinrichtungen	10.320 Mio. DM
Ersatzwohnungsbau (836 WE)	37.620 Mio. DM
Zusätzliche Neubauwohnungen (797 WE)	35.870 Mio. DM
Ersatz für 108 Arbeitsstätten	8.640 Mio. DM
	<hr/>
	133.750 Mio. DM
	=====

Die der Stadt entstehenden Kosten werden zum Teil durch öffentliche Beiträge (Erschließung) und zum Teil durch Zuschüsse des Landes gedeckt. Die Landeszuschüsse werden sich voraussichtlich in Höhe der Eigenleistung der Stadt bewegen. Entsprechende Verhandlungen mit der Landesregierung sind eingeleitet.


Essen, den 8. Oktober 1965

Stadtplanungsamt

Amt für Bodenordnung

Tiefbauamt


Oberbaurat


Oberliegenschaftsrat


Baudirektor

Dez. für Stadtentwicklung

Dez. für Bauwesen



Beigeordneter


Beigeordneter



Diese Begründung hat gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341) in der Zeit vom 3. Dezember 1965 bis 3. Januar 1966 öffentlich ausgelegen.

Essen, den 4. Januar 1966
Der Oberstadtdirektor
Im Auftrage
Ullster
Städt. Verm. Amtmann




Gehört zur Vfg. v. 15. DEZ 1966
Az. IB1-125.4 (Essen 6204)

Landesbaubehörde Ruhr

Die Bekanntmachung gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341) ist im Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 2 vom 14.1.1967 veröffentlicht worden.

Diese Begründung liegt ab 16.1.1967 öffentlich aus.

Essen, den 16. Januar 1967
Der Oberstadtdirektor
Im Auftrage
Ullster
Städt. Verm. Amtmann



Dieser Bebauungsplan gehört zum Beschluß
des Rates der Stadt vom 22. Jan. 75, wonach
~~der/den~~ mit der Genehmigung des Planes
verbundenen Auflagen, sowie der Herausnahme kleinerer Bereiche
(~~Eintragung~~) beigetreten wird. von der Genehmigung

Essen, den 4. 11. 1976

Der Oberbürgermeister



[Handwritten signature]

erneute

Die Bekanntmachung gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes
vom 23. 6. 1960 ist im Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 9
vom 28. Februar 1975 veröffentlicht worden.

Essen, den 11. Nov. 1976

Der Oberstadtdirektor
i. A.



[Handwritten signature]