

Begründung \*

zum Bebauungsplan Nr. 15/85 "Zeunerstraße / Redten-  
bacherstraße / Bredeneyer Straße"  
(Verknüpfungspunkt Omnibus/Straßenbahn Bredeney)

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Städtebauliche Situation, vorhandene öffentliche Nah-  
verkehrssituation und Anlaß der Planung
- III. Zahlenwerte und Ausweisungen
- IV. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
- V. Kosten
- VI. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

\* Siehe § 2a Abs. 6<sup>+§9 Abs.8</sup> des Bundesbaugesetzes (BBauG) in der  
Neufassung vom 18.08.1976 (BGBl. I S. 2256), zuletzt  
geändert durch Gesetz vom 06.07.1979 (BGBl. I S. 949)

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Planes ist durch entsprechende Signatur eindeutig gekennzeichnet.

Der Bereich wird in etwa begrenzt durch die Zeunerstraße, die Redtenbacherstr., die Bredeneyer Straße, die nördlichen Grenzen der Grundstücke Bredeneyer Str. Hs.Nr. 182 und Zeunerstraße Hs.Nr. 25.

II. Städtebauliche Situation, vorhandene öffentliche Nahverkehrssituation und Anlaß der Planung

Der Bebauungsplan erfaßt einen Teil des zentralen Bereiches des Ortsteiles Bredeney.

Heute liegt innerhalb des Bebauungsplanbereiches eine Gleisschleife, in der von Norden kommende Straßenbahnen von der Bredeneyer Straße aus einfahren, halten, die Fahrer Zeitausgleich machen und wieder abfahren. Die Ankunftshaltestelle der Straßenbahn liegt auf der Nordseite der Gleisschleife, die Abfahrtshaltestelle auf der Südseite der Gleisschleife. Der von Süden kommende, die B 224 benutzende Busverkehr fährt an dieser Gleisschleife vorbei und hat in Süd-Nord-Richtung eine Haltestelle innerhalb der Zeunerstraße in Höhe der Gleisschleife. Die Buslinien verkehren von Velbert, Werden Richtung Innenstadt.

Ziel und Zweck der Planung ist es, im Rahmen der geplanten Stadtbahn- bzw. Straßenbahnbauvorhaben im Jahre 1986 den Verknüpfungspunkt Bredeney in Betrieb zu nehmen. Die Straßenbahnlinien, die von Norden kommen, sollen mit den von Süden kommenden Buslinien verknüpft werden. Die Planung dieses Verknüpfungspunktes wurde am 27.04.1983 vom Rat beschlossen und entspricht dem 1978 von der EVAG, der Stadtbahngesellschaft und der Stadt beschlossenen Betriebskonzept für den Stadtbahnbetriebsbereich.

Um einen Parallelverkehr zwischen Bus und Bahnen zwischen Essen und Bredeney zu vermeiden, sollen auf der Endstelle Bredeney die Buslinien

- 169 (Velbert - Goldschmidtstraße)
- 149 (Wuppertal-Elberfeld - Goldschmidtstraße)
- 199 (Velbert - Essen Hbf)
- 179 (Heidhausen - Essen Hbf)
- 764 (Heiligenhaus - Essen Hbf)

enden. Auch der 194er Bus (Essen-Haarzopf - Gelsenkirchen) soll über diesen Verknüpfungspunkt geführt werden.

Der Verknüpfungspunkt soll so eingerichtet werden, daß die Umsteigewege zwischen Bussen und Straßenbahnen bzw. umgekehrt, so kurz wie möglich sind.

Bei der Planung sind mehrere Varianten der Busführungen untersucht worden.

Ursprünglich sollten die von Süden kommenden Busse über die Zeunerstraße, Redtenbacherstraße zur Bredeneyer Straße geführt werden, um die Länge der Busleerfahrten zwischen Ankunfts- und Abfahrtshaltestelle so kurz wie möglich zu halten.

Eine weitere Lösung war die Führung der von Süden kommenden Busse über die Zeunerstraße, Bredeneyer Kreuz zur Bredeneyer Straße. Diese Streckenführung hätte folgende Vorteile:

- a) günstig bzgl. der Baukosten
- b) Beibehaltung des heutigen Zustandes
- c) vorhandenes Planungsrecht ist ausreichend.

Nachteile:

- a) unwirtschaftliche Leerfahrten
- b) Belastung des Bredeneyer Kreuzes
- c) Belastung des Ortskernes Bredeney (Bredeneyer Straße);  
(15 Busse/Std.)
- d) längere Umsteigewege.

Diskussionen in der Bevölkerung, der BV IX und dem zuständigen Fachausschuß führten zu einer Lösung, die eine Busstraße zum Inhalt hat, für die nunmehr ein B-Plan aufgestellt werden soll.

Bei dieser Lösung werden die Busse über die Zeunerstraße, eine neue Busstraße zwischen Gleisschleife und der Redtenbacherstraße zur Bredeneyer Straße geführt.

Vorteile dieser Lösung sind:

- a) geringere Belastung des Ortskernes Bredeney; (6 Busse/Std.)

- b) geringere Belastung des Bredeneyer Kreuzes;
- c) kurze Umsteigewege;
- d) kurze Leerfahrten.

**Nachteile:**

- a) Busstraße beansprucht Flächen des heutigen Marktes und Kinderspielplatzes;
- b) kostenaufwendiger;
- c) Planungsrecht erforderlich.

Bei dieser Lösung werden die Ankunftshaltestelle Bus und die Abfahrtshaltestelle Straßenbahn an die Zeunerstraße gelegt.

An den Schienenanlagen innerhalb der Gleisschleife wird nichts geändert.

Die Haltestellenanlagen erhalten Wetterschutzdächer.

Gem. Ratsbeschluß vom 27.04.1983 erfolgt die Umstellung der Meterspur auf Normalspur (Stadtbahn) nach Bredeney bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahntunnel in Altenessen.

Das heißt, das für eine Umspurung später notwendige Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz wird eine Änderung der Gleisanlagen auf der Strecke und in der Gleisschleife mit sich ziehen. Aus diesem Grunde soll die gesamte Fläche der Gleisschleife als "öffentliche Verkehrsfläche (Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr)" ausgewiesen und textlich festgesetzt werden, daß innerhalb der "Verkehrsfläche Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr" gem. § 31 (1) BBauG zweckgebundene bauliche Anlagen (Schutzdächer, Aufenthaltsräume) in max. 1-geschossiger Bauweise und einer Gesamtgrundfläche von 250 m<sup>2</sup> als Ausnahme zulässig sind.

Die vorhandenen Grünflächen innerhalb und südlich der Gleisschleife bleiben bei der Ausweisung "öffentliche Verkehrsfläche" (An-

lagen für den öffentlichen Personennahverkehr) erhalten. Die vorhandenen schützenswerten Bäume wurden im Bereich der Gleisschleife gem. § 9 Abs. 1 Ziffer 25 b, (BBauG) d. d. Erhaltung von Bäumen vorsieht, festgesetzt.

So wurde bei der Planung der Schützdächer bzw. Aufenthaltsgebäude darauf geachtet, daß der Einzugsbereich der Wurzeln und der Kronenbereich der Bäume durch die geplante Überdachung nicht beeinträchtigt wird.

Heute wird zeitweise ein Markt auf der Fläche zwischen der Gleisschleife und dem Grundstück Bredeneyer Str. 156 und 158 abgehalten.

Durch die teilweise Inanspruchnahme der Marktflächen durch die zukünftige Busstraße ist eine Verlagerung des Marktes auf die Südseite der Redtenbacherstraße erforderlich, auf die Flächen, die heute noch von einem Kinderspielplatz beansprucht werden.

Im Bebauungsplan wurde eine Mischverkehrsfläche, die eine Nutzung Markt - Parken - Fußgänger ermöglicht, ausgewiesen.

Der vorhandene Kinderspielplatz liegt an einer Hauptverkehrsstraße (Zeunerstraße) und in einer Randlage zu seinem Einzugsbereich. Die bisherige periphere Lage bewirkte, daß der Kinderspielplatz nur schlecht angenommen wurde.

Durch die Inanspruchnahme der Spielplatzflächen durch den Markt wird eine Verlegung des Spielplatzes erforderlich.

In dem Flächennutzungsplanänderungsverfahren Nr. IX/26/1 wurde im Bereich des früheren Rathauses Bredeney durch das entsprechende Symbol ein Kinderspielplatz dargestellt.

Die an der Redtenbacherstraße und Bredeneyer Straße vorhandene Wohnbebauung wird durch entsprechende Ausweisung bestätigt.

In Anbetracht der geringen Größe des Eckgrundstückes Bredeneyer Str. 156 - 158, Redtenbacherstr. 1 - 3, sowie der vorhandenen Bausubstanz ergibt sich bei der Ausweisung im Plan eine Überschreitung der gem. § 17 (1) BauNVO zulässigen Nutzungswerte.

Im B-Planentwurf wurde unter Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz eine Grundflächenzahl von 0,8 und eine Geschoßflächenzahl von 3,0 gewählt.

Diese erhöhte Ausweisung entspricht in etwa der vorhandenen Ausnutzung der Eckgrundstücke im Ortskern Bredeney (Bredeneyer Straße Hs.Nr. 154, Am Ruhrstein Hs.Nr. 1 und 2).

Diese Überschreitung der zulässigen Nutzungswerte ist gem. § 17 Abs. 10 BauNVO in Anbetracht der städtebaulichen Zielsetzung gerechtfertigt, weil durch den vorhandenen Freiraum der im B-Plan ausgewiesenen Mischverkehrsfläche und der angrenzenden Verkehrsfläche (Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr), die mit großzügigem Verkehrsgrün gestaltet ist, wodurch sichergestellt wird, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigen werden. Auch sonstige öffentliche Belange stehen diesen Festsetzungen nicht entgegen.

Bei einer Prognosebelastung von 3500 Kfz/24 h einschließlich des Bus- und Straßenbahnverkehrs wurden an den der Bredeneyer Straße zugewandten Gebäudefronten ein mittlerer Schallpegel von ca. 64 dB (A) am Tage und ca. 47 dB (A) in der Nacht ermittelt.

Bei der Berechnung des entstehenden Verkehrslärms aus der "Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr" wurde von einer Flächenschallquelle ausgegangen. Dabei wurde ein Mittleungspegel von 69 dB (A) am Tage, der auf die südliche Gebäudefront Redtenbacherstraße Hs.Nr. 1-3 einwirkt, ermittelt.

Zur Dämmung der Immissionen sind daher in dem WA-Gebiet an den der Bredeneyer Straße und der Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr zugewandten Gebäudefronten bei genehmigungsbedürftigen Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten aufgrund der Immissionen aus Verkehrslärm gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BBauG für Wohnungen und sonstige Aufenthaltsräume bauliche und sonstige Maßnahmen zur Lärminderung zu treffen. Die Pegelminderung muß mindestens 14 dB (A) betragen, um die für WA-Gebiete angestrebten Grenzwerte von 35 dB (A) nachts und 55 dB (A) tags zu erreichen.

Es sind z.B. Fenster ab Schallschutzklasse I (Schalldämm-Maß 24 dB) nach VDI 2719 zu verwenden, sofern nicht durch Grundrißanordnung und Fassaden- sowie Baukörpergestaltung die erforderliche Pegelminderung erreicht wird.

### III. Zahlenwerte und Ausweisungen

#### a) Flächengrößen

Gesamtverfahrensgebiet	ca. 1,37 ha
Wohnbauland	ca. 0,11 ha

#### Verkehrsfläche

öffentl. Verkehrsfläche	ca. 0,44 ha
-------------------------	-------------

Mischverkehrsfläche	ca. 0,18 ha
---------------------	-------------

Anlage f.d. öffentl. Personennahverkehr	ca. 0,64 ha
---	-------------

#### b) Ausweisung innerhalb der Baugebiete

##### Allgemeines Wohngebiet (WA)

Grundflächenzahl (GRZ)	= 0,8
------------------------	-------

Geschoßflächenzahl (GFZ)	= 3,0
--------------------------	-------

Zahl d. Vollgeschosse (Z)	= III-V
---------------------------	---------

### IV. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Da die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes nicht mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes übereinstimmen, wird eine Flächennutzungsplanänderung parallel zum Bebauungsplanverfahren betrieben.

V. Kosten

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

ca. 400.000,-- DM.

VI. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Da sich die im Verfahrensbereich liegenden Verkehrsflächen im städtischen Besitz befinden und die Grundstücke Bredeneyer Str. 156-158 und Redtenbacherstr. 1-3 in ihrer heutigen Form bestätigt werden, entstehen bei der Realisierung des Bebauungsplanes keine bodenordnerischen Maßnahmen und keine Bodenordnungskosten.

In dem Bebauungsplan sind keine neuen Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 BBauG ausgewiesen.

Bei den bestehenden Erschließungsanlagen ist die Beitragspflicht abgegolten.


21. 10. 1935

Dezernat für Stadtplanung  
und Stadterneuerung

  
Schulte  
Beigeordneter



Stadtplanungsamt

  
Hetzelt  
stellv. Amtsleiter

Diese Begründung hat gemäß Bundesbaugesetz in der Zeit

vom 11.11.1985

bis 11.12.1985

öffentlich ausgelegen.

Essen, den 12.12.1985

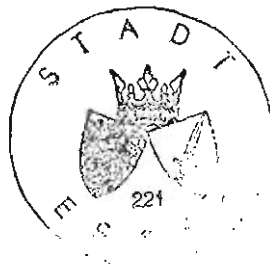
Der Oberstadtdirektor

I. A.



*[Handwritten signature]*

Der Rat der Stadt Essen hat am 05.03.1986 den Bebauungsplan Nr. 15/85 als Satzung und die Begründung hierzu vom 21.10.1985 gem. § 9 Abs. 8 BBauG beschlossen.



Essen, 26.03.1986

Der Oberstadtdirektor

i. A.

*[Handwritten signature]*

**Gehört zur Verfügung vom 23. Mai 1986**

**AZ. 35.2-12.03 (E 2408)**

**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. *1.8.1986* bekanntgemacht worden

Essen, den *4.8.* 19*86*

Der Oberstadtdirektor

*[Handwritten signature]*

*Erstausbelegung 15/85 erhalten. Bekanntgemacht 1986*