

Übersicht:

1. Anlass der Aufstellung
2. Räumlicher Geltungsbereich
3. Planverfahren - Verfahrensschritte
4. Verhältnis zur Landesplanung
5. Ziele der Stadtentwicklungsplanung
6. Bestehende Bauleitplanung und andere Vorgaben
 - 6.1 Flächennutzungsplan
 - 6.2 Weitere planungsrechtliche Festsetzungen
 - 6.3 Satzungen
 - 6.4 Denkmalbelange
 - 6.5 Bodendenkmalpflege
 - 6.6 Bergbauliche Sicherungsmaßnahmen
7. Ziele der Stadtplanung
 - 7.1 Allgemeine Ziele und Planinhalte
 - 7.2 Verkehrserschließung
 - 7.3 Versorgungs- und Entsorgungsanlagen
8. Umweltbelange
 - 8.1 Verkehrsimmissionen (Lärm /Erschütterung)
 - 8.2 Schadstoffimmissionen / Altlasten
 - 8.3 Kampfmittelbeseitigung
 - 8.4 Ökologie
9. Festsetzungen des Bebauungsplanes
 - 9.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 9.2 Bauweise
 - 9.3 Verkehrsflächen
 - 9.4 Grünflächen
 - 9.5 Versorgungsflächen / Leitungsrechte
10. Gestalterische Festsetzungen
11. Zielvorstellungen für die Verwirklichung
12. Bodenordnende Maßnahmen
13. Flächenbilanz
14. Kosten
15. Textlicher Teil des Bebauungsplanes

1. Anlass der Aufstellung

Dem Bahnhofsbereich als zentraler Halte- und Verknüpfungspunkt unterschiedlicher Verkehrsträger kommt eine besondere Bedeutung zu. Im Hinblick auf eine positive Beeinflussung der wirtschaftlichen Entwicklungsaussichten der Stadt Recklinghausen ist es von vorrangigem Interesse, den Haltepunkt Recklinghausen in die Umgestaltung des Personennah- und Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn AG einzubinden. Eine angemessene Berücksichtigung Recklinghausens wird nur dann möglich sein, wenn Recklinghausen für die Bahn als Haltepunkt attraktiv ist. Im Landesentwicklungsplan (LEP) I/II ist Recklinghausen als Mittelzentrum mit 100 – 150 000 Einwohnern im Mittelbereich ausgewiesen. In Teilbereichen werden oberzentrale Funktionen für den Kreis Recklinghausen und darüber hinaus wahrgenommen.

Die angestrebte Verkehrsbedeutung des Hauptbahnhofes wird nur dann erreichbar sein, wenn der schienengebundene Verkehr sowohl mit dem Individualverkehr (Park & Ride, ruhender Verkehr) als auch mit dem innerstädtischen und regionalen Busverkehr optimal verknüpft wird.

Die außerdem bestehende stadtplanerische und städtebauliche Bedeutung des Bahnhofsbereiches wird zum einen von der unmittelbaren Anbindung an das citybezogene Fuß- und Radwegenetz, zum anderen von den erhöhten stadtgestalterischen Anforderungen und repräsentativen Ansprüchen, die an diesen gesamtstädtischen bedeutsamen "Empfangsraum" zu stellen sind, bestimmt.

Nach Errichtung des neuen Busbahnhofes einschließlich der Tiefgarage, weist der Bahnhofsbereich dennoch funktionelle und qualitative Mängel auf, die durch die Bauleitplanung und deren späteren Umsetzung behoben werden sollen.

Die Hauptmängel sind:

- unzureichende städtebauliche Ordnung der westlich und nördlich des Bahnhofsvorplatzes gelegenen Bereiche,
- die Folgenutzung der von der Bahn aufgegebenen Flächen mit ihren aufstehenden Gebäuden
- fehlende Einrichtung eines Buswarteplatzes mit erforderlichen Sozialräumen
- unzureichende fußläufige Verbindung zu den östlich der Bahn gelegenen Bereichen
- fehlendes Angebot von Park & Ride - Stellplätzen

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 152 – Bahnhofsvorplatz / Wickingplatz – wird wie folgt begrenzt:

im Westen durch die Martinistraße und die Westseite des Wickingplatzes,

im Norden durch die Görresstraße (Nordseite des Wickingplatzes) und eine Linie in Verlängerung der Görresstraße nach Osten bis zum Ossenbergweg,

im Osten durch den Ossenbergweg und

im Süden durch die Dortmunder Straße / Kunibertstraße und dem Grafenwall.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplan-Entwurfes ist in einem Übersichtsplan dargestellt und durch eine schwarze Linie gekennzeichnet (siehe Titelseite dieser Begründung).

3. Planverfahren

Den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 152 – Bahnhofsvorplatz / Wickingplatz – fasste der Rat der Stadt Recklinghausen in seiner Sitzung am 27.05.1991.

Die ortsübliche Bekanntmachung gem. § 2 Abs. 1 Satz 2 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgte am 15.10.1991 im Amtsblatt für die Stadt Recklinghausen Nr. 24.

Aufgrund des im Jahre 1989 durchgeführten Ideenwettbewerbes zur Gestaltung des Busbahnhofes bzw. Bahnhofsvorplatzes beschloss der Rat in seiner Sitzung am 11.06.1990 eine Einwohnerversammlung gem. § 6 b der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen zur Vorstellung der Planung zur Neugestaltung des Hauptbahnhofsvorplatzes durch zu führen. Die Einwohnerversammlung fand am 14.08.1990 im Rathaus der Stadt Recklinghausen statt.

Da sich bei der Umsetzung der in der Einwohnerversammlung dargestellten Planung zu einem qualifizierten Bebauungsplanentwurf, die Grundzüge der Planung nicht wesentlich änderten, wurde laut Beschluss des Planungsausschusses vom 23.04.1992 auf eine gesonderte frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 Ziffer 2 i.V.m. § 3 Abs. 1 Satz 2 BauGB verzichtet.

Die Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 Abs. 1 BauGB frühzeitig an der Planung - Oktober 1993 – beteiligt.

Eine erste öffentliche Auslegung der Planunterlagen des Bebauungsplanes gem. § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 24.02.1994 bis zum 24.03.1994 einschließlich. Die hier von den Bürgern bzw. Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Anregungen führten zur Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfes und zu einer erneuten öffentlichen Auslegung. Diese erneute öffentliche Auslegung wurde in der Zeit vom 15.12.1994 bis zum 16.01.1995 einschließlich durchgeführt.

Nach Abschluss der zweiten öffentlichen Auslegung eröffneten sich der Stadt Recklinghausen neue städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten auf Grund der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der damit verbundene Konzeption über die Entlassung bzw. Folgenutzung ihrer nicht mehr benötigten Flächen. Insbesondere ist hier der Bereich nördlich des Bahnhofgebäudes und anschließenden Flächen bis hin zur Oerwegbrücke zu nennen.

Das Satzungsverfahren wurde angehalten um diese neuen Perspektiven zu untersuchen und zu berücksichtigen. Mit Datum vom 24.01.2001 sind die Grundstücke aus der Bahnaufsicht entlassen worden (entwidmet).

Im Dezember 1999 fand ein Workshop zur Neugestaltung bzw. Überplanung des Wickingplatzes statt. Das Ergebnis wurde dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt in seiner Sitzung am 26.06.2000 vorgestellt. Die Verwaltung erhielt den Auftrag, auf Grundlage des Ergebnisses des Workshops, das Bebauungsplanverfahren weiter zu führen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat in seiner Sitzung am 02.07.2001 die erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 152 – Bahnhofsvorplatz / Wickingplatz – beschlossen. Gem. § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte die Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 13.08.2001 – 13.09.2001 einschließlich. Die Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB über die öffentliche Auslegung benachrichtigt.

Zusätzlich fand am 22.08.2001 im Rathaus eine Bürgerversammlung statt. In dieser Versammlung wurde den Bürgern die beabsichtigte Bebauung des Wickingplatzes vorgestellt und erläutert.

4. Verhältnis zur Landesplanung

Bei der Aufstellung des seit dem 29.09.1980 wirksamen Flächennutzungsplanes für das Gebiet der Stadt Recklinghausen wurden die aus den übergeordneten landesplanerischen Zielsetzungen abgeleiteten Ansprüche eingebracht. Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) "Nördliches Ruhrgebiet" ist die Fläche des Bebauungsplanes als Wohnsiedlungsbereich mit mittlerer Siedlungsdichte dargestellt. Die Hauptstrecke der Deutschen Bahn AG Wanne-Eickel – Münster wird als vorwiegend für den großräumigen Schnellverkehr und den überregionalen Verkehr mit einem Haltepunkt des Personenverkehrs dargestellt.

5. Ziele der Stadtentwicklungsplanung

Dem Bebauungsplan Nr. 152 kommt aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung eine besondere Bedeutung zu. Die durch die Planung mögliche Ergänzung der vorhandenen Infrastruktur, hier insbesondere die des öffentlichen Personennahverkehrs, sichert bzw. erhöht die Attraktivität der Innenstadt und dient somit auch der Kaufkraftbindung der Recklinghäuser-City.

6. Bestehende Bauleitplanung und andere Vorgaben

6.1 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan ist der Planbereich als Mittelpunkt des Siedlungsschwerpunktes (SSP) Altstadt - Recklinghausen – Hauptbahnhof dargestellt. Die zusätzliche Kennzeichnung "STOP" weist auf ein beabsichtigtes Standortprogramm zur Verbesserung des Verkehrsnetzes und somit zur Sicherung der Anziehungskraft der Innenstadt hin.

Der Bereich zwischen der Kunibertstraße, dem Grafenwall, der Martinistraße, der Südseite des Wickingplatzes und der Bahnlinie Wanne – Münster wird als „Gemischte Baufläche“ mit den zusätzlichen Symbolen für Schutzräume und Museum (Kunsthalle) dargestellt.

6.2 Weitere planungsrechtliche Festsetzungen

Im Geltungsbereich liegen Fluchtlinienpläne, die gemäß der Vorschriften des Gesetzes über die Anlage von Straßen und Plätzen vom 02. Juli 1875 festgesetzt und gemäß § 173 des Bundesbaugesetzes übergeleitet wurden, für die nachfolgend aufgeführten Straßen vor:

- Grafenwall, Plan Nr. 101, rechtsverbindlich seit dem 10.04.1899,
- Martinistraße, Plan Nr. 359, rechtsverbindlich seit dem 15.08.1947,
- Springstraße, Plan Nr. 190, rechtsverbindlich seit dem 28.05.1925 und Plan Nr. 330, rechtsverbindlich seit dem 23.01.1935,
- Wickingstraße, Plan Nr. 58, rechtsverbindlich seit dem 05.02.1895 und
- Große-Perdekamp-Straße, Plan Nr. 39, rechtsverbindlich seit dem 26.11.1902

Weitere planungsrechtliche Festsetzungen bestehen nicht.

An den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 152 – Bahnhofsvorplatz / Wickingplatz - grenzen zwei rechtsverbindliche Bebauungspläne; im Norden der seit

dem 25.01.1994 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 210 – Görresstraße — der u.a. planungsrechtliche Grundlage für die Errichtung des neuen Arbeitsamtes war, und im Süden der seit dem 20.02.1996 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 222 – Altstadt -. Bei diesem Plan handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan i.S. von § 30 Abs. 3 BauGB. Der Bebauungsplan Nr. 222 wurde überwiegend mit dem Ziel aufgestellt, die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten verschiedenster Art sowie Einzelhandelsnutzungen und Einrichtungen der Sexbranche in der Innenstadt zu reglementieren.

6.3 Satzungen

Bestehende Satzungen der Stadt Recklinghausen im Sinne von § 7 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW), die das Ortsrecht regeln, sind zu beachten. So weit nicht ausdrücklich im textlichen Teil des Bebauungsplanes auf einzelne Satzungen – wie z.B. Werbesatzungen – hingewiesen wird, gilt der entsprechende Verweis auf das Ortsrecht, der auf dem Bebauungsplan unter "Rechtsgrundlagen" abgedruckt ist.

6.4 Denkmalbelange

Unter Denkmalschutz steht im Geltungsbereich ein Gebäude. Hierbei handelt es sich um das Wohnhaus Wickingstraße 5; ein traufenständiger Putzbau der Jahrhundertwende mit klassizistisch gegliederter Fassade. Dieses Denkmal i.S. von § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW) ist gem. § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen worden. Zwei weitere Objekte sind von stadtbildpflegerischem bzw. denkmalpflegerischem Interesse und sind vom Westfälischen Amt für Denkmalpflege in das Verzeichnis des schützenswerten Kulturgutes der Stadt Recklinghausen aufgenommen worden. Hierbei handelt es sich um folgende Objekte:

- die städtische Kunsthalle ("Kunstbunker") an der Große-Perdekamp-Straße und
- die barocke Sandsteinskulptur der Maria Immaculata (auch Mariengrotte) im Grünbereich zwischen Große-Perdekamp-Straße und dem Bahnkörper.

Ein weiteres erhaltenswertes Objekt ist der Verkaufspavillon östlich der Große-Perdekamp-Straße. Eine Einstufung als Baudenkmal ist noch nicht erfolgt. Im Bebauungsplan werden die o.a. Objekte als erhaltenswerte Bausubstanz gekennzeichnet.

6.5 Bodendenkmalpflege

Im Geltungsbereich ist mit kulturhistorischen bedeutenden Funden zu rechnen. Werden kulturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauerwerksreste sowie Einzelfunde (z.B. Tonscherben, aber auch Veränderungen oder Verfärbungen in den natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt, so sind diese Bodenfunde und ihre Entdeckungsstätte im unveränderten Zustand zu halten und unverzüglich der Gemeinde bzw. dem westfälischen Museum für Archäologie (Amt für Bodendenkmalpflege) gem. §§15, 16 Denkmalschutzgesetz mitzuteilen. Ein entsprechender Hinweis wird in die jeweiligen Baugenehmigungen mit aufgenommen und ist deshalb für die Ausweisung dieses Bebauungsplanes ohne Relevanz.

6.6 Bergbauliche Sicherungsmaßnahmen

Der Geltungsbereich wird durch bergbauliche Einwirkungen beeinträchtigt. Die Bauherren sind gehalten, im Zuge der Planung zwecks evtl. notwendig werdender Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen (§ 110 ff BBodG) mit der Deutschen Steinkohle AG in Herne Kontakt aufzunehmen.

7. Ziele der Stadtplanung

7.1 Allgemeine Ziele und Planinhalt

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 152 – Bahnhofsvorplatz / Wickingplatz – sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung eines städtebaulichen Konzeptes zur Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes und der näheren Umgebung geschaffen werden.

Das städtebauliche Konzept sieht als Ziele folgende Maßnahmen vor:

- Umgestaltung und Folgenutzung des alten Busbahnhofes - Wickingplatz,
- Schaffung eines Buswarteplatzes mit Sozialgebäude,
- Stellplätze für Fernreisebusse mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten,
- Neuorganisation des vorhandenen Verkehrs, wie Stellplatzanlagen im öffentlichen und privaten Bereich, Taxenstandorte, Park & Ride,
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes,
- Festschreibung bzw. Sicherung bestehender Nutzungen (neuer Busbahnhof mit Tiefgarage),
- Kerngebietsausweisung mit Bestandsschutz vorhandener Wohnungen im Bereich der Martinistraße, der Wickingstraße, der Große-Perdekamp-Straße und der Springstraße,
- Festschreibung der vorhandenen Grünfläche zwischen Grafenwall und Bahnkörper einschließlich erhaltenswerter baulicher Anlagen (Kiosk, Mariengrotte).

Für den Wickingplatz, der zurzeit vollständig versiegelt ist und noch als Buswartepplatz mit Zustiegsmöglichkeiten für Fernreisebusse genutzt wird, sahen die ersten Auslegungsfassungen des Bebauungsplanes eine Festschreibung der bisherigen Nutzung als Buswartepplatz mit einem Sozialgebäude und im Anschluss eine kleine innerstädtische Grünfläche vor. Im Osten des Wickingplatzes schloss sich die als nachrichtlich zu übernehmende Fläche für Bahnanlagen an. Nach Freigabe bzw. Entlassung aus der Bahnaufsicht der an den Wickingplatz angrenzenden Teilflächen der Bahn, bedarf es der städtebaulichen Neuordnung dieses Bereiches (Planerfordernis i.S. von §1 Abs.3 BauGB).

Mit den nun zur Verfügung stehenden Flächen können folgend städtebauliche Ziele im nördlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes verfolgt werden:

- Neuanlage eines Buswarteplatzes unter Einbeziehung der ehemaligen Bahnfläche
- Neubebauung eines Teils des Wickingplatzes und
- Neuordnung der Verkehrsflächen

Durch die winkelige Neubebauung auf dem Wickingplatz wird mit Bezug auf die vorhandene Bebauung ein neues städtisches Raumgefüge geschaffen, das den Wickingplatz neu dimensioniert und entsprechend proportioniert. Es entsteht so eine im Stadtgrundriss positiv wirkende öffentlich nutzbare Fläche, die – lärmgeschützt durch die Neubebauung- erheblich an Platzqualität gewinnt. Gleichzeitig schützt die neue Bebauung auch den westlich angrenzenden Wohn-

block vor Verkehrslärm auf dem Buswarteplatz und auf den Strecken der Deutschen Bahn AG .

Die Bebauung zwischen Wickingstraße, Große-Perdekamp-Straße, Springstraße und Martinistraße stellt eine weitgehend geschlossene Bebauung dar. Abgesehen von der Südseite der Wickingstraße, an der sich als freistehendes Gebäude das denkmalgeschützte Wohnhaus Wickingstraße 5 befindet.

Die vorhandenen Nutzungen in den drei- bis sechsgeschossigen Gebäuden gliedert sich so, dass in den Erdgeschossen und ersten Obergeschossen gewerblichen Nutzungsarten wie Geschäfts- und Büroräume, Arztpraxen, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für kulturelle Einrichtungen (Museum) anzutreffen sind und oberhalb des ersten Obergeschosses überwiegend Wohnungen vorzufinden sind. Im Blockinnenbereich befinden sich z.Zt. drei freistehende zweigeschossige Wohngebäude. Die vorhandenen versiegelten Flächen werden z.T. als Abstellflächen für Kraftfahrzeuge genutzt.

Um die vorhandenen Nutzungen zu sichern und Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten, sieht der Bebauungsplan eine Kerngebietsausweisung (MK) mit detaillierteren Festsetzungen vor. Unter anderem sind in den mit „E“ und „D“ gekennzeichneten MK-Gebieten sonstige Wohnungen ab bestimmten Geschossen gem. §7 Abs.2 Nr.7 BauNVO allgemein zulässig. Mit dieser Festsetzung wird einerseits die dieses Quartier stark prägende Wohnnutzung planungsrechtlich gesichert, andererseits besteht die Möglichkeit durch die Schaffung neuer Wohnungen (z.B. studentisches Wohnen) innerstädtisches Wohnen zu aktivieren. Diese Festsetzung ist geeignet ein „Veröden“ dieses innerstädtischen Quartiers zu verhindern. Vor diesem Hintergrund (überwiegend Wohnnutzung in den Obergeschossen) ist auch der Ausschluß von Spielhallen sowie Betrieben zur Vorführung pornographischer Filme und Darbietungen zu sehen. Da derartige Betriebe oft abends bzw. nachts frequentiert werden, können Störungen der nächtlichen Wohnruhe nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus soll auch der ruhende Verkehr neu organisiert werden. Unter Berücksichtigung der festgesetzten Nutzungsmöglichkeiten wird zur Zeit ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeitet, mittels dessen verhindert werden soll, dass der durch die neue Bebauung entstehende Park“druck“ in Richtung Nordviertel entweicht.

Für den Bereich zwischen dem Grafenwall, der Martinistraße, der Springstraße und der Große-Perdekamp-Straße befindet sich der neue Busbahnhof mit zweckgebundenen baulichen den Reisenden dienenden Serviceeinrichtungen wie ein Ticketcenter, ein Backwarenschop mit Cafe, ein Kiosk und eine öffentliche Toilettenanlage.

Unterhalb des Busbahnhofs befindet sich eine zweigeschossige Tiefgarage mit 296 Stellplätzen mit Ein- und Ausfahrt an der Ecke Martinistraße/Springstraße. Südlich an den Busbahnhof schließt sich eine Grünfläche mit einem Teich an. Diese Grünanlage dehnt sich nach Osten bis zur Bahnlinie aus. Durchtrennt wird diese Grünfläche von der innerstädtischen Rad- und Fußwegeverbindung (die Wegetrasse ist identisch mit der alten Große-Perdekamp-Straße) vom Kunibertor bis zum Hauptbahnhof.

Diese vorhandenen Nutzungen sollen planungsrechtlich festgeschrieben werden.

Die Grundstücke im östlichen Geltungsbereich zwischen Bahnlinie und Ossenbergweg werden z.Zt. wie folgt genutzt:

- die südlich gelegene Fläche als kommerzieller Parkplatz und

- die nördliche Fläche durch eine KFZ-Werkstatt

Die Grundstücke sind im Eigentum der Stadt Recklinghausen, wobei das nördlich gelegenen Grundstück an den hier vorhandenen Gewerbetreibenden verpachtet ist. Die Pachtverträge sehen kurzfristige Kündigungszeiten vor.

Der Bereich zwischen Bahnlinie und Ossenbergweg soll zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch die Anlage von Park & Ride Stellplätzen beitragen.

7.2 Verkehrserschließung

Der Bebauungsplanbereich wird im Südwesten durch den Grafenwall, der zu einem Abschnitt des der Innenstadt umgebenden Wallringes gehört, erschlossen. Als weitere Erschließungsstraßen dienen im Westen die Martinistraße, die Wickingstraße, im Norden die Görresstraße und im Süden die Kunibertstraße / Dortmunder Straße. Der im Osten des Geltungsbereiches verlaufende Ossenbergweg übernimmt die Erschließungsfunktion von Norden kommend über die Dortmunder Straße / Kunibertstraße / Grafenwall zum Bahnhofsbereich. Zugleich sind hierüber die zukünftigen Park & Ride Stellflächen zu erreichen. Eine direkte Verbindung in West-Ost-Richtung zwischen dem Bahnhofsvorplatz / Wickingplatz und Ossenbergweg ist nicht vorhanden und wird für den Fahrverkehr auch nicht geplant. Es besteht die Absicht eine fußläufige Verbindung zwischen den Park & Ride Stellplatzflächen und dem Bahnhofsvorplatz in Form eines Fußgängertunnels zu realisieren.

Parkplätze für den ruhenden Verkehr sind in der unterhalb des Busbahnhofes gelegenen Tiefgarage vorhanden. Im Bahnhofsbereich sind öffentliche Stellplätze für Kurzzeitparker sowie für Taxen eingerichtet.

Für den Bereich zwischen Grafen- und Kurfürstenwall im Süden, Martinistraße im Westen, Görresstraße im Norden und der Eisenbahnlinie im Osten wird ein Parkraumbewirtschaftungskonzept umgesetzt. Dieses Konzept dient einerseits dazu, den innerstädtischen Parkdruck im Straßenraum durch zonal zeitlich begrenzte Parkdauer aufzufangen und somit das Dauerparken zu unterbinden, andererseits sollen hierdurch für Bewohner ausgewiesene freie Parkplätze (Parkausweis) zur Verfügung gestellt werden.

Der neue Busbahnhof als Knotenpunkt aller innerhalb und außerhalb des Stadtgebietes verkehrenden Buslinien stellt durch direkte Anbindung zum Hauptbahnhof Recklinghausen den Anschluss vom Personennahverkehr (ÖPNV) zum überregionalen und internationalen Personenverkehr durch die Deutsche Bahn AG sicher.

Für den Fußgänger- und Radfahrverkehr ist eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Wegeverbindung zum Bahnhofsvorplatz und weiterführend bis zur Wickingstraße vorhanden. An der Südseite des Bahnhofgebäudes befinden sich entsprechende Fahrradabstellplätze.

7.3 Versorgungs- und Entsorgungsanlagen

Die Versorgung des Planbereiches mit Wasser, elektrischer Energie und Gas ist durch vorhandene Anlagen gesichert. Möglicherweise darüber hinaus erforderliche Anlagen für die Versorgung können über privatrechtliche Vereinbarungen bzw. gem. § 14 Abs. 2 BauNVO in allen Baugebieten ausnahmsweise errichtet werden.

Die Fernwärmeversorgung des Bebauungsplangebietes wird durch entsprechende Versorgungsunternehmen gewährleistet bzw. ermöglicht.

Das Abwasser kann durch Anschluss an bestehende bzw. neu zu verlegende Kanalisationen über den genossenschaftlichen Vorfluter Hellbach in die Emscher abgeführt und in dem vorhandenen Klärwerk Emschermündung gereinigt werden.

Über den Planbereich verläuft eine Richtfunkstrecke der Deutschen Telekom für den Kommunikationsverkehr. Um das Funkfeld nicht zu beeinträchtigen dürfen bauliche Anlagen in ihrer Höhenentwicklung 142 m über NN im Schutzbereich der Richtfunkverbindung nicht überschreiten. Ein entsprechender Hinweis ist im textlichen Teil unter Nr. 3.4 aufgenommen.

8. Umweltbelange

8.1 Verkehrsimmissionen

Der Planbereich des Bebauungsplans Nr. 152 – Bahnhofsvorplatz / Wickingplatz und seine unmittelbare Umgebung ist geprägt durch das enge Nebeneinander von Bahnhof, Busbahnhof, Buswardeplatz, Individualverkehr und Wohnen. Diese führt zu Immissionskonflikten zwischen emittierenden Nutzungen auf der einen Seite und Wohnnutzung bzw. sonstigen schutzwürdigen Nutzungen auf der anderen Seite.

Bei der planerischen Konfliktbewältigung kommt es in erster Linie darauf an, zu einer schrittweisen Verbesserung der Immissionssituation zu kommen und gleichzeitig dem Baubestand eine Planungssicherheit für seine Entwicklung zu geben. Aufgrund der vorhandenen Strukturen und Nutzungsansprüche ist es erforderlich, innerhalb des Planbereiches unterschiedliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB zu treffen.

Das Plangebiet ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht als lärmvorbelastet einzustufen.

DB - Hauptstrecke Wanne-Eickel - Münster

Die DB - Hauptstrecke Wanne-Eickel - Münster durchquert mit ihren Bahnanlagen in Nord-Süd-Richtung das Plangebiet im östlichen Bereich.

Die Eisenbahnlinie verläuft nahezu ebenerdig. Das Höhenniveau der DB-Strecke liegt somit in etwa auf demselben Geländeniveau wie die übrige Bebauung.

Mit Schreiben vom 22.01.2001 wurden seitens der DB Netz / Duisburg für diesen Streckenabschnitt die Belastungsdaten vorgegeben.

Aus diesen Werten sind, nach DIN 18005 – Schallschutz im Hochbau – Ausgabe 1987, die Verkehrslärmbelastungen für die Bebauung mit Wohn- und Büronutzung des im Bebauungsplan ausgewiesenen MK-Gebietes ermittelt.

Schalltechnische Forderungen

Entsprechend § 1 Baugesetzbuch sind bei der Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Nach diesen gesetzlichen Anforderungen ist es geboten, die Belange des Schallschutzes in die Abwägung mit den übrigen Planungsabsichten einzubeziehen.

Höchst zulässige Grenzwerte oder Richtwerte sind für die städtebauliche Planung gesetzlich nicht festgelegt.

Gebietsnutzungen - Orientierungswerte / Immissionswerte

Die Art der baulichen Nutzung ist überwiegend MK, also Kerngebiet vorgegeben.

In der DIN 18005 sind folgende Orientierungswerte für diese Gebietsnutzung festgelegt:

Kerngebiet MK: Geräuschart: Verkehrslärm
Orientierungswert: Tagzeit: 65 dB Nachtzeit: 55 dB

Beurteilungszeiträume

Für die Tagzeit und für die Nachtzeit werden die Beurteilungszeiträume wie folgt zugrunde gelegt:

Beurteilungszeitraum - Tagzeit : 6.00 Uhr - 22.00 Uhr

Beurteilungszeitraum - Nachtzeit: 22.00 Uhr - 6.00 Uhr

Die Lärmberechnung durch die Verkehrsbelastungen der Straßen und der Schiene ergab, dass die Fahrzeugbewegungen vom/zum Busbahnhof bzw. vom/zum geplanten Buswarteplatz eine vergleichsweise untergeordnete Rolle spielen.

Beurteilung der Lärmbelastungen

Der Fahrzeuginlärm, bedingt durch die Fahrzeugbewegungen vom/zum geplanten Buswarteplatz, hat zwar Einfluss auf die geplante Bebauung auf dem Wickingplatz, beeinträchtigt diese jedoch nicht in dem Maße wie die Eisenbahnlinie. Die zur Eisenbahnlinie hin ausgerichteten Fassaden (Ostfassaden) der geplanten Gebäude sind dagegen durch den Eisenbahnlärm sehr beeinflusst. An diesen Gebäuden wirkt insbesondere in den Nachtstunden die im östlichen Bereich des Plangebietes verlaufende DB Hauptstrecke negativ ein.

Lärmtechnische Maßnahmen

In der nachfolgenden Tabelle sind die gem. der durch den Fachbereich 61 intern durchgeführten schallimmissionstechnischen Berechnungen vom 07.05.2001 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entsprechend der geplanten Nutzungen geschossweise je Häuserzeile aufgeführt:

Erforderliche Schallschutzmaßnahmen der relevanten Häuserfronten

Häuserfront	Beurteilungspegel	Beurteilungspegel	maßg. Außen- lärmpegel	maßg. Außen- lärmpegel	erf. SSK	erf. SSK
	tags	nachts	tags	nachts	Wohnen	Büro
Neubebauung Wickingplatz östliche Häuserfront EG – 6. OG	63 - 65	60 - 63	66 - 68	63 - 66	3	2
Neubebauung Wickingplatz Eckgebäude südl. Häuserfront EG – 6. OG	62 - 63	56 - 57	65 - 66	59 - 60	3	2
Neubebauung Wickingplatz südliche Häuserfront EG – 5. OG	60 - 61	51 - 53	63 - 64	54 - 56	2	2
Häuserzeile Martinistraße 28-36 Westl. Häuserfront EG – 4. OG	69 - 71	58 - 60	72 - 74	61 - 63	4	2

Häuserzeile Wickingstraße 5-7 Nördl. Häuserfront EG – 3. OG	61 - 64	52 - 54	64 - 67	55 - 57	3	2
Häuser Wickingstr. 3/Gr. Perdek. 29 Nördl. Häuserfront EG – 3. OG	60 - 62	55 - 56	63 - 65	58 - 59	2	2
Häuserzeile Gr. Perdekampstr. Östl. Häuserfront EG – 5. OG	64 - 66	58 - 63	67 - 69	61 – 66	3	2
Häuserzeile Springstraße 2-8 Südl. Häuserfront EG – 5. OG	63 - 66	53 - 56	66 - 69	56 - 59	3	2
Eckhaus Springstr./ Martinistr. Westl.. Häuserfront EG – 7. OG	67 - 68	56 - 57	70 - 71	59 - 60	4	2

Planerische Festsetzungen

Die Nutzung der Neubebauung im B-Plangebiet ist mit MK, also Kerngebiet vorgegeben.

Der Wickingplatz wird an der Ostseite und der Südseite bebaut, wobei die Bebauung an der Ostseite höchstens 6-geschossig festgesetzt ist. Die Bebauung an der Südseite des Wickingplatzes wird maximal 4-geschossig ausgewiesen.

Die Ostfassade der Neubebauung müssen durchgängig mit Fenstern der Schallschutzklasse 3 ausgestaltet werden, sofern Wohnnutzung vorgesehen ist. Bei Büronutzung reichen Fenster der Schallschutzklasse 2 aus.

Das Gebäude an der Südostecke des Wickingplatzes muss an der Südfassade ebenfalls durchgängig mit Fenstern der Schallschutzklasse 3 ausgestaltet werden, sofern Wohnnutzung vorgesehen ist. Bei Büronutzung reichen Fenster der Schallschutzklasse 2 aus.

Durch seine blockartige gestalterische Ausprägung wirkt die Bebauung des Wickingplatzes lärmindernd auf die Wohnhäuser westlich des Wickingplatzes.

Für die bestehende Blockbebauung im B-Plangebiet müssen im Falle des Fenaustausches bei Wohnnutzung die Fassaden

- an der Martinistraße durch Fenster der Schallschutzklasse 4
 - an der Wickingstraße durch Fenster der Schallschutzklasse 3
 - an der Große-Perdekamp-Straße durch Fenster der Schallschutzklasse 3 und
 - an der Springstraße durch Fenster der Schallschutzklasse 3
- ersetzt werden.

Zusätzlich müssen an den zum Schlafen bestimmten Räumen (Schlaf- und Kinderzimmer) Zwangsentlüftungseinrichtungen eingebaut werden, weil die Fenster nur im geschlossenen Zustand ihre schallschützende Wirkung voll entfalten können.

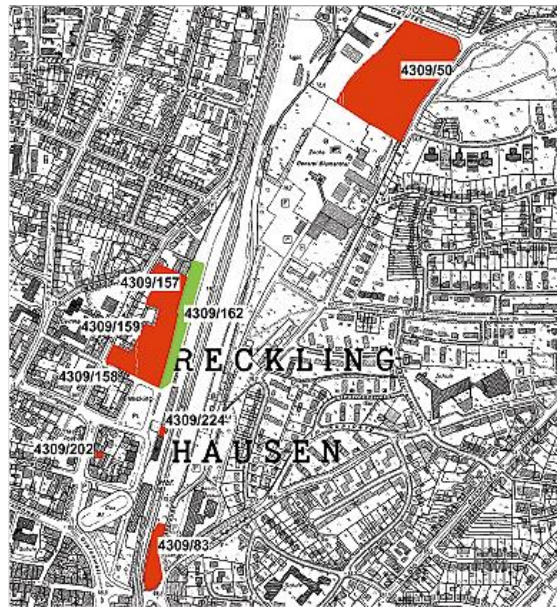
Bei gewerblicher oder Büronutzung reichen Fenster der Schallschutzklasse 2, die der Vorschrift der Wärmeschutzverordnung entsprechen aus.

8.2 Schadstoffimmissionen / Altlasten

Allgemeine Problematik, Untersuchungen

Im Rahmen der Bebauungsaufstellung wurde auch die Frage nach Altlasten geprüft und festgestellt, dass sowohl innerhalb des Planbereiches als auch in di-

rekter Nachbarschaft Altlastenverdachtsflächen vorhanden sind. Im einzelnen handelt es sich um folgende Flächen:



innerhalb:

- Nr. 4309/83 – ehemaliger Gaswerksstandort Ossenbergweg / Ecke Dortmund der Straße
- Nr. 4309/202 – ehemalige Tankstelle Martinistraße 32/34
- Nr. 4309/224 - ehemalige Elektrowerkstatt Recklinghausen Hauptbahnhof
- Bombenabwurfelfeld nördlich der Recklinghäuser Altstadt.

außerhalb:

- Nr. 4309/50 - ehemalige Zeche und Kokerei General Blumenthal III/IV
- Nr. 4309/157 – Spedition mit Betriebstankstelle
- Nr. 4309/158 - ehemals Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft mit Betriebstankstellen
- Nr. 4309/159 – ehemals Petrollager
- Nr. 4309/162 - Altablagerung

Zur konkreten Klärung der Belastungssituation der Bereiche Boden, Bodenluft und Grundwasser wurden innerhalb des Bebauungsplangebietes folgende Altlasten- / Bodengutachten erstellt:

- Fläche Nr. 4309/83 und übriges, direktes Bahnhofsumfeld
Gefährdungsabschätzung für die Neugestaltung des Hauptbahnhofbereiches in Recklinghausen; Ucon GmbH, Bochum, 1993
- Fläche Nr. 4309/83
Sanierungsuntersuchung für den Altstandort eines ehemaligen Gaswerkes am Ossenbergweg in Recklinghausen; Ucon GmbH, Bochum 1996
- Fläche Nr. 4309/202
Untersuchung eines Altlastenverdachtes auf dem Grundstück der ehemaligen Tankstelle Martinistraße 32/34 in Recklinghausen; Dr. Albrecht, Herne 1994
- Fläche Nr. 4309/224

Gutachten zur Untersuchung eines Quecksilberschadens an der ehemaligen Elektrowerkstatt der Deutschen Bahn AG, Standort Hbf Recklinghausen; BGI AG, Bochum, 1999

Die genannten Gutachten sind Bestandteil der Begründung. Sie sind beim Fachbereich Planen, Umwelt, Bauen der Stadt Recklinghausen nach vorheriger Terminabstimmung während der Dienstzeit einzusehen.

Auf Grundlage der o.g. Untersuchungen wurden im Plangebiet folgende Bereiche mit erheblichen Bodenbelastungen ermittelt:

- AF I: ehemaliger Gaswerksstandort Ossenbergweg/Ecke Dortmunder Straße
- AF II: ehemalige Elektrowerkstatt Recklinghausen Hauptbahnhof

Die betreffenden Altlastenflächen sind im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Flächen gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Die an den Bebauungsplan direkt angrenzenden Altlastverdachtsflächen sind im Bebauungsplanverfahren Nr. 210 „Görresstraße“ abgehandelt worden.

Untersuchungsergebnisse

Verdachtsfläche Nr. 4309/83

Die Altlastenverdachtsfläche Nr. 4309/83 war zwischen den Jahren 1891 und 1928 Standort eines städtischen Gaswerkes. Nach seiner Stilllegung sind anscheinend lediglich die aufgehenden Bauten abgebrochen und umgelegt worden. Gemäß der Bohrergebnisse wurde das Abbruchmaterial zur Auffüllung des Grundstücks verwandt. Ebenerdige und tieferliegende Baukörper sind offenbar an Ort und Stelle verblieben. Derzeit wird das Gelände als Parkplatz genutzt, der mit einer Schotterdeckschicht befestigt ist. Die Gefährdungsabschätzung (1993) ergab für den Bereich des ehemaligen Gaswerkstandortes Aufschüttungsmächtigkeiten zwischen ca. 0,5 m am nördlichen Grundstücksende und ca. 3,2 m an der Südflanke. In tieferen Bodenpartien wurden erhebliche Kontaminationen mit Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Phenol sowie deutlich erhöhte Konzentrationen von Cyaniden nachgewiesen. Es ist davon auszugehen, dass zu mindest Reste von Produktionsrückständen in alten Auffangbecken etc. vor Ort zurückgelassen worden sind.

Die auf dem Standort entnommenen Bodenluftproben waren hinsichtlich leichtflüchtiger aromatischer Kohlenwasserstoffe und Methan unauffällig.

Die speziell im Hinblick auf die Thematik „Grundwasserschutz“ erstellte Sanierungsuntersuchung (1996) erbrachte das Resultat, dass das Grundwasser im direkten Schadensbereich verhältnismäßig gering und im sehr nahen Abstrom kaum beeinträchtigt ist. Die vor mehr als 70 Jahren entstandenen Kontaminationen führten somit bislang nur zu einer sehr lokalen Beeinträchtigung des Grundwassers. Aufgrund der begrenzten Mobilität der PAK kann von einem stabilen Kontaminationsherd ausgegangen werden.

Nach Auffassung des Gutachters sowie der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde und der Stadt Recklinghausen ist eine Sanierung des Standortes mittels Aushub o.ä. nicht erforderlich, bzw. vor dem Hintergrund der örtlichen Situation und des damit verbundenen finanziellen Aufwandes, unverhältnismäßig. Eine geeignete und

verhältnismäßige Sicherungsmaßnahme ist eine mittelfristige Versiegelung des Geländes. Es ist von der Stadt Recklinghausen als Grundstückseigentümerin beabsichtigt, diese nach dem Jahre 2002 durch eine dort neu zu erstellende Park & Ride – Anlage zu schaffen.

Da die Kontaminationen durch eine Schotterschicht abgedeckt sind und das Gelände derzeit als Parkplatz genutzt wird, sind Beeinträchtigungen für die menschliche Gesundheit nicht gegeben.

Aufgrund der festgestellten erheblichen Bodenbelastungen ist die Fläche in dem Bebauungsplan als solche (AF I) zu kennzeichnen.

Direktes Bahnhofsumfeld/Bahnhofsvorplatz

Der Bereich des heutigen Bahnhofsvorplatzes liegt in der alten Taltrasse des Hellbaches. Dieser war dort ehemals zu einem Mühlteich aufgestaut. Ferner diente das Areal als Platz zum Waschen und Bleichen von Stoffen. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts wurde an der Stelle eine Grünanlage mit einem „Schwanenteich“ angelegt. Der westliche Grundstücksteil war für einige Jahrzehnte bebaut. Die weitestgehend unterkellerte Bebauung ist im Zuge der Verbreiterung der Springstraße, sowie der Schaffung von Parkplätzen auf dem Nordteil des Bahnhofsvorplatzes abgerissen worden. Der Schwanenteich wurde im Jahre 1947 zugeschüttet und bepflanzt. An seiner Stelle ist im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Mitte der 90er Jahre, ein mit Wasser gefülltes Betonbecken errichtet worden.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, d.h. im alten Hellbachtal, wurde mit der Gefährdungsabschätzung durch die Ucon GmbH (1993) eine bis zu 3,4 m mächtige Aufschüttung festgestellt. Die Aufschüttung besteht aus natürlichen Böden wie Sand und Schluff, die mit Beimengungen von Bauschutt, Asche und Mergel durchsetzt sind.

Lokal wurden in der Aufschüttung leicht erhöhte Gehalte von Schwermetallen (Quecksilber, Blei, Kupfer, Nickel und Zink), sowie an einer Stelle im Bereich des verfüllten Schwanenteiches in größerer Tiefe ein deutlich erhöhter Gehalt von PAK festgestellt. Die PAK dürften an, in dieser Probe erbohrten Dachpappenreste, gebunden sein.

Der nach Südosten gerichtete Grundwasserabstrom weist erhöhte Gehalte von Quecksilber und Ammonium auf.

Die Bodenluft enthält Methangehalte bis zu 9 Vol-%. Das Methan dürfte natürlichen Ursprungs sein und aus den dort auch erbohrten organischen Ablagerungen des Hellbaches stammen.

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Mitte der 90er Jahre, ist die Aufschüttung in seinem nördlichen Teil weitestgehend, beim Bau der Tiefgarage entfernt worden. Südlich befindet sie sich unter der Versiegelung der Platzbefestigung.

In der o.g. Gefährdungsabschätzung wurde auch der Vorplatz der Stückguthalle der Deutschen Bahn an der Große-Perdekamp-Straße untersucht. Hierbei ist eine bis zu 4 m mächtige Aufschüttung aus Sand und Schluff erbohrt worden, die mit Bauschuttresten sowie Schlacke und Kohle durchsetzt ist. Boden- und eine Bodenluftprobe wiesen keine Auffälligkeiten auf.

Nach den Ergebnissen der Gefährdungsabschätzung sind im Bereich des Bahnhofsvorplatzes keine erheblichen Bodenverunreinigungen bekannt und auch nicht zu erwarten.

Fläche Nr. 4309/202

Auf dem Grundstück Martinstraße 32/34 befand sich zwischen 1955 und ca. Ende der 1960er Jahre eine Tankstelle mit drei unterirdischen Vorratsbehältern von 10.000 Litern und zweimal jeweils 7.000 Litern. Nach dem Ergebnis der o.g. Gefährdungsabschätzung sind die Behälter ausgebaut und die im Mittel 2,35 m tiefen Tankgruben verfüllt worden.

Boden- bzw. Bodenluftbelastungen aus dem ehemaligen Tankstellenbetrieb wurden nicht festgestellt. Da sich die Tanksäulen und die Waschhalle über dem Keller des bestehenden Gebäudes befanden, ist auch nicht zu erwarten, dass auf dem Grundstück erhebliche Bodenverunreinigungen vorhanden sind.

Fläche Nr. 4309/224

Die im Altlastenkataster erfasste Fläche Nr. 4309/224 umfasst den Bereich einer ehemaligen Elektrowerkstatt der Bahn. Im Zuge einer überregionalen Bewertung von Flächen der Deutschen Bahn hinsichtlich Altlasten ist dort 1999 lokal begrenzt eine sanierungsbedürftige Quecksilberbelastung des Bodens bis ca. 4 m Tiefe festgestellt worden.

Es ist beabsichtigt, den Quecksilberschaden auf der Grundlage einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen der Stadt Recklinghausen und der Deutschen Bahn AG im Jahr 2001 über eine Auskofferung zu sanieren und nach Beendigung der Maßnahme die Fläche als Grünfläche zu nutzen.

Da die Sanierung bis zum Zeitpunkt Mai 2001 noch nicht stattgefunden hat, ist der Bereich (AF II) nach derzeitigem Sachstand gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Bombenabwurf Feld nördlich der Innenstadt

Nördlich der Recklinghäuser Innenstadt erstreckt sich ein großes Bombenabwurf Feld aus dem 2. Weltkrieg. Angriffsziele dürften der Bahnhof sowie die angrenzende Zeche General Blumenthal gewesen sein.

Nahezu die gesamten, nicht überbauten Freiflächen des Bebauungsplangebietes wurden mit der Gefährdungsabschätzung durch die Ucon GmbH (1993) großflächig untersucht. Hierbei wurden keine Hinweise auf schwer wiegende Bodenbelastungen gefunden. Es ist davon auszugehen, dass eventuelle Bombentrichter mit dem vor Ort vorhandenen Material wie Trümmern/Bauschutt aus Bombenschäden verfüllt wurden, sofern man an der Stelle später nicht wieder ein neues Gebäude errichtet hat.

Altlastenverdachtsflächen außerhalb des Bebauungsplanes

Unmittelbar nördlich des Bebauungsplanes Nr. 152 befinden sich die Altlastenverdachtsflächen

- Nr. 4309/50 - ehemalige Zeche und Kokerei General Blumenthal III/IV
- Nr. 4309/157 – Spedition mit Betriebstankstelle
- Nr. 4309/158 - ehemals Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft mit Betriebstankstellen
- Nr. 4309/159 – ehemals Petrollager

- **Nr. 4309/162 - Altablagerung**

Auf der an den Bebauungsplan grenzenden südlichen Teilfläche des Geländes „General Blumenthal“ befand sich der Verwaltungs- und Sozialtrakt der Zeche. Erhebliche Bodenkontaminationen, die Auswirkungen auf das Plangebiet haben könnten, sind dort nicht bekannt und auch nicht zu erwarten.

Die Grundstücke der Bäuerlichen Bezugs- und Absatzgenossenschaft und der benachbarten Spedition und des Petrolllagers sind in den 1990er Jahren im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 210 „Görresstraße“ untersucht und saniert worden. Es sind dort keine Kontaminationen vorhanden, die Beeinträchtigungen für den Bebauungsplan Nr. 152 „Bahnhofsvorplatz“ darstellen können.

Es gehen somit von den umliegenden und im Altlastenkataster erfassten Flächen keine negativen Einflüsse auf das Bebauungsplangebiet aus.

Auswirkungen auf den Planinhalt und dessen Umsetzung

Von den dargestellten Kenntnissen zur Nutzungsgeschichte und Untergrundsituation innerhalb und außerhalb des Bebauungsplanes kann abgeleitet werden, dass eine Gefährdung weder für die bestehenden noch für die geplanten Nutzungen gegeben ist. Die vorliegenden Gutachten haben auch keine Untergrundverunreinigungen gezeigt, die der Umsetzung der Planungen der Stadt Recklinghausen entgegenstehen.

Die auf den Flächen AF I (Gaswerksstandort) und AF II (Elektrowerkstatt) erforderlichen Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen werden von der Stadt Recklinghausen als Grundstückseigentümerin unter dem Aspekt Ordnungsrecht in Abstimmung mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde durchgeführt. Weitere Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Trotz der vorhandenen Gefährdungsabschätzungen kann im Bereich der fast flächendeckend im Gesamten Bebauungsplangebiet verbreiteten Aufschüttungen, das Antreffen bisher unbekannter Bodenverunreinigungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auf den im Bebauungsplangebiet gelegenen Aufschüttungsflächen sind deshalb im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren vor notwendigen Eingriffen in den Boden, gegebenenfalls weitere Untersuchungen erforderlich. Dies gilt insbesondere für die als Bereiche mit erheblichen Bodenbelastungen gekennzeichneten Flächen AF I und AF II. Über die Art und den Umfang erforderlicher Untersuchungen wird nach Prüfung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens entschieden. Die Umsetzung erforderlicher Maßnahmen ist daher bei Nutzungsänderungen über das Bauordnungsrecht gesichert. Die Vorgehensweise, die Maßnahmen vor Baubeginn oder im Zuge von baulichen Aktivitäten durchzuführen, trägt den Kenntnissen über das Baugebiet Rechnung.

Hinweise

- In dem Bebauungsplangebiet sind im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren vor notwendigen Eingriffen in den Boden, gegebenenfalls weitere Gefährdungsabschätzungen erforderlich. Über die Art und den Umfang von Untersuchungen wird nach Prüfung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens entschieden.
- Aufgrund der im Gesamten Bebauungsplangebiet verbreiteten Aufschüttungssituation ist von einer Nutzung des 1. Grundwasserstockwerkes zu Trink- oder Brauchwasserzwecken abzusehen.

8.3 Kampfmittelbeseitigung

Nördlich der Recklinghäuser Innenstadt erstreckt sich ein großes Bombenabwurf-feld aus dem 2. Weltkrieg. Angriffsziele dürften der Bahnhof, sowie die angren-zende Zeche General Blumenthal gewesen sein.

Laut Aussage des Kampfmittelräumdienstes der Bezirksregierung Münster sind auf Grund von Luftbildaufnahmen unterschiedliche Kampfmittelbeeinflussungen festzustellen. Eine systematische Absuche des Geltungsbereiches ist nicht mög-lich. Die Überprüfung auf Kampfmittel kann erst im Zuge anstehender Baumaß-nahmen erfolgen, und ist im Bedarfsfall als Einzelmaßnahme zu beantragen. Das Vorhandensein von Kampfmitteln im Boden kann nie völlig ausgeschlossen wer-den. Sofern der Verdacht auf Kampfmittel aufkommt, sind die Arbeiten sofort ein-zustellen und der staatliche Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

8.4 Ökologie

Der Bebauungsplan löst keine Eingriffe in den Naturhaushalt im Sinne des Bun-desnaturschutzgesetzes aus. Die Flächen auf der Westseite des Ossenbergwe-ges unterliegen schon heute den Bestimmungen des § 34 BauGB und stellen somit ebenfalls keinen Eingriff dar.

Bei Realisierung der westlich des Ossenbergweges festgesetzten Park & Ride – Anlagen, sollen entsprechende Pflanzmaßnahmen und eine Minimierung der Versiegelungsflächen berücksichtigt werden.

Die vorhandenen Bäume innerhalb des Planbereiches werden nicht explizit pla-nungsrechtlich festgeschrieben. Der Baumbestand wird durch die Satzung zum Schutze und zur Entwicklung des Baumbestandes in der Stadt Recklinghausen (Baumschutzsatzung) vom 28.03.2001 ausreichend geschützt. Zusätzliche Pflanzgebote lassen sich aufgrund der verkehrstechnischen Bedeutung des ge-samten Bebauungsplanbereiches und dem damit verbundenen Straßenverkehr nicht umsetzen.

9. Festsetzungen des Bebauungsplanes

9.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Nutzung innerhalb des vorhandenen Baublockes weist innenstadttypische Merkmale auf. Ebenfalls für die Innenstadt typisch ist - als zentrale Einrichtung der Verwaltung - das nördlich an den Wickingplatz angrenzende Arbeitsamt .

Die Verknüpfung dieser beiden Bereiche begründet die Festsetzung eines Kern-gebietes (MK) am Wickingplatz.

Die festgesetzten Maße der baulichen Nutzung - Geschossigkeit (IV-VI bzw. II – IV) und Nutzungsziffern (GRZ 1,0; GFZ 4,0 bzw. 6,0) - vermitteln dabei zwischen diesen beiden Teilbereichen und ermöglicht eine ansprechende Gestaltung des Ortsbildes i.S.v. § 1 Abs. 5 Nr. 4 BauGB.

Grundsätzlich ist die MK-Ausweisung im Bebauungsplan Nr. 152 als Erweiterung der MK-Gebiete innerhalb der Wälle zu sehen. In Verbindung mit dem Busbahn-hof kann dieser Bereich als ansprechendes Stadtentree für den Bahnreisenden ausgestaltet werden. Die so geschaffene Verbindung zwischen dem Hauptbahn-hof und der Recklinghäuser-Innenstadt ist letztendlich auch geeignet, die ober-zentrale Funktion der Recklinghäuser-Innenstadt langfristig zu stabilisieren und zu sichern.

Analog zur Regelung in der übrigen Recklinghäuser Innenstadt, diese auch als Wohnstandort langfristig zu sichern, sind in den MK-Gebieten ab dem 1. Obergeschoss bzw. in den mit "D" gekennzeichneten Teilbereichen auch im Erdgeschoss Wohnungen, die frei verfügbar sind, zulässig (gem. § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO).

Die Erdgeschossnutzung bleibt bis auf die o.g. Ausnahme somit ausschließlich den Dienstleistungen, dem Einzelhandel und sonstigen Nutzungen i.S. von § 7 Abs. 2 BauNVO vorbehalten. Ausgeschlossen bleiben allerdings generell Betriebe zur Vorführung pornografischer Filme und pornografischer Darbietungen sowie in den Erdgeschossen Spielhallen und ähnliche Unternehmungen im Sinne des § 33i Gewerbeordnung (GewO). Da derartige Betriebe insbesondere abends bzw. nachts frequentiert werden, könnte die Nachtruhe in den umliegenden Wohnungen erheblich beeinträchtigt werden. Mit diesen Regelungen (siehe textlichen Teil) wird den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse (§ 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB) in der Bauleitplanung Rechnung getragen.

Gleiches gilt auch für den generellen Ausschluß von Tankstellen.

9.2 Bauweise

Die Festsetzung der geschlossenen Bauweise an der Ostseite des Wickingplatzes dient der Abschirmung der dahinterliegenden überwiegend zu Wohnzwecken genutzten Bebauungen i.S. einer aktiven Lärmschutzmaßnahme vor den Lärmemissionen der Deutschen Bahn und des zukünftigen Buswarteplatzes. Gleichzeitig trägt diese Festsetzung auch der vorhandenen geschlossenen Bebauung des Baublocks südlich der Wickingstraße sowie der Görresstraße Rechnung. An der Südseite des Wickingplatzes wird mit Rücksicht auf das unter Denkmalschutz stehende Gebäudesolitär Wickingstraße 5, - quasi als Pendant - zwei- bis viergeschossige, offene Bauweise festgesetzt.

Die offene Bauweise in Verbindung mit der lediglich als Höchstziffer festgesetzten Grundflächenzahl (GRZ) gewährleistet im Blockinnenbereich bei einer Ergänzung der vorhandenen Bebauung einen gewissen Freiflächenanteil.

9.3 Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan liegt am nordöstlichen Rand der Innenstadt, der durch Mischverkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie Ein- und Ausfahrten zu einer Tiefgarage und Parkplätzen gekennzeichnet ist.

Die Innenstadt ist ringförmig von Hauptverkehrsstraßen umgeben (Wallring), die als Landesstraßen (Ortsdurchfahrt) klassifiziert sind. Von der Funktion her übernehmen sie sowohl den zielgerichteten Verkehr in die Innenstadt als auch die Verteilung für die Innenstadt und die innenstadtnahen Gebiete, d.h. der Individualverkehr wird von Außen sternförmig auf den Innenstadtwall geführt und auch dementsprechend wieder abgeleitet.

Der Grafenwall (vierspurig) als Teilstück des Wallringes sowie die Martinistraße und die Kunibertstraße als Bestandteile des sternförmigen Verteilers in die stadtnahen Gebiete sind in ihrem jeweiligen Ausbau als Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan festgesetzt. Die Große-Perdekamp-Straße als Bahnhofszufahrt und Bindeglied zwischen dem Buswarteplatz und dem Busbahnhof, die Springstraße als Zufahrt zur Tiefgarage und zur Ableitung des bahnhofsbezogenen Verkehrs sowie die Wickingstraße als Erschließung des Buswarteplatzes und der geplanten bzw. vorhandenen MK-Gebiete sind mit den seitlich angeordneten Parkstreifen ebenfalls als Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Wie der Ossenbergweg, der u.a. der Erschließung der beiden Park & Ride - Anlagen dient, nehmen die zuvor genannten Straßen den gesamten Park-, Quell- und Zielverkehr im Umfeld des Hauptbahnhofes auf.

Der Busbahnhof sowie der Buswarteplatz sind entsprechend ihrer Funktion (Einrichtungen, die ausschließlich der Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV - dienen) als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Um die im Rahmen dieser Anlagen üblichen Nutzungen auch planungsrechtlich zu gewährleisten und zu sichern ist der Busbahnhof darüber hinaus mit einer Baugrenze für zweckgebundene bauliche Anlagen festgesetzt.

Als Ergänzung des innenstadtnahen Parkplatzangebotes ist unterhalb des Busbahnhofes die Tiefgarage mit Zufahrt von der Springstraße festgesetzt.

Der Wickingplatz soll als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Platz – den Fußgängern vorbehalten bleiben. In Verbindung mit dem verkehrsberuhigt auszubauenden Straßenabschnitt vor den auf der Westseite des Wickingplatzes vorhandenen Wohnhäusern, kann dieser Bereich aufgrund der baulichen Abschirmung durch die bis zu sechsgeschossig geplante Bebauung (MK-Gebiet) zu einer innerstädtischen Ruhezone ausgebildet werden.

Der im Bebauungsplan festgesetzte Rad- und Fußweg hat einerseits Erschließungsfunktion für die öffentliche Grünfläche – Parkanlage -, andererseits dient dieser Weg (historisch als Bestandteil der Große-Perdekamp-Straße) neben der fußläufigen Erschließung der Innenstadt der Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof / Busbahnhof und den Verwaltungseinrichtungen, wie Rathaus und Kreisverwaltung.

Um die verkehrspolitisch gebotene Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr perspektivisch auszubauen und langfristig zu sichern, sind am Ossenbergweg zwei großzügige Flächen – Park & Ride - festgesetzt. Die Zu- und Ausfahrten sind aus Gründen einer geordneten verkehrlichen Abwicklung auf begrenzte festgesetzte Bereiche beschränkt.

Die Fläche für Bahnanlagen nimmt als nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzung nicht an den planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes teil. Diese Fläche wird einschließlich der entsprechenden baulichen Anlagen (Bahnhofsgebäude) gem. § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

9.4 Grünflächen

Die im Bebauungsplan festgesetzte öffentliche Grünfläche – Parkanlage – wurde im Zuge der Errichtung des Busbahnhofes umgestaltet. Diese Parkanlage mit Teich ist ein wichtiges städtebaulich gliederndes und gestaltendes Element in einem überwiegend durch verkehrliche Anlagen geprägten Bereich.

Aus älteren Stadtplänen geht hervor, dass an dieser Stelle auch schon früher eine Grünanlage bestand, in deren Zusammenhang der Kiosk mit unterirdischer Toilettenanlage (zweckgebundene bauliche Anlage) errichtet wurde. Dieser Kiosk und die hier vorhandene Marienstatue, die durch Umsetzung ihren jetzigen Standort erhielt, sind im Bebauungsplan als erhaltenswerte Bausubstanz gekennzeichnet.

Im Zuge des Ausbaus bzw. Fertigstellung der Straßenverkehrsflächen sowie der Grünflächen sind umfangreiche Baumpflanzungen vorgenommen worden.

Eine planungsrechtliche Sicherung dieser Bäume ist nicht erforderlich, weil durch die städt. Baumschutzsatzung der Erhalt dieser Bäume gewährleistet ist.

Zusätzliche Baumpflanzungen sind nicht erforderlich bzw. sollten im Bereich des Wickingplatzes und der Park & Ride – Flächen am Ossenbergweg bei der endgültigen Ausgestaltung dieser Flächen erfolgen.

9.5 Versorgungsanlagen / Leitungsrechte

Vorhandene überörtliche Versorgungsleitungen sind als sonstige Angaben in die zeichnerischen Darstellungen des Bebauungsplanes übernommen. Da die Versorgungsleitungen ausschließlich innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Grünflächen bzw. Verkehrsflächen liegen und diese angesprochenen Grün- und Verkehrsflächen sich im städtischen Eigentum befinden, kann auf die Festsetzung von mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Versorgungsträger zu belastende Flächen verzichtet werden; zumal damit nur die Festsetzung der Fläche erfolgt, nicht aber die Rechte selbst. Hierzu enthalten aber entsprechende Konzessionsverträge (Verträge zwischen der Stadt Recklinghausen und den Versorgungsträgern), die die Rechtsverhältnisse bzgl. der bestehenden und der beabsichtigten Verlegung von Leitungen durch städtische Grundstücksflächen und Verkehrs- (Straßen-) flächen regeln, eindeutige Bestimmungen.

10. Gestalterische Festsetzungen

Da es sich um einen überwiegend bebauten Bereich handelt, sieht der Bebauungsplan weder gestalterische Festsetzungen noch eine eigenständige Gestaltungssatzung gem. § 86 Abs.1 BauO NRW vor.

Für die Errichtung und Gestaltung von Werbeanlagen im Bereich der Bahnanlagen ist beabsichtigt, eine besonders dem Umfeld des Bahnhofsbereiches Rechnung tragende Werbesatzung gem. § 86 Abs.1 BauO NRW zu erlassen.

11. Zielvorstellungen für die Verwirklichung

Nach in Kraft treten des Bebauungsplanes wird kurzfristig der Ausbau des Buswarteplatzes (Ausbaupläne liegen bereits zur Genehmigung vor) durch die Stadt Recklinghausen vorgenommen. Die für den Bereich des Wickingplatzes getroffenen Festsetzungen mit den MK-typischen Nutzungsmöglichkeiten eröffnen u.a. die Unterbringung kultureller Einrichtungen, Büros, Wohnungen usw. Eine Zeitschiene für die Realisierung der auf Grundlage der planungsrechtlichen Festsetzungen zulässigen Vorhaben kann nicht benannt werden, da es sich bei einem Bebauungsplan grundsätzlich um eine Angebotsplanung handelt. Gleiches gilt für den Zeitpunkt der Realisierung der Park & Ride – Stellplätze i.V. mit dem Ausbau des Fußgängertunnels.

12. Bodenordnende Maßnahmen

Auf Grund der vorhandenen Grundstückszuschnitte und Eigentumsverhältnisse innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind keine bodenordnenden Maßnahmen zur Realisierung der städtebaulichen Ziele erforderlich.

13. Flächenbilanz

			ha	a	m ²	%
1.	Gesamtfläche des Plangebietes		9	10	28	100
2.	Kerngebiete – MK -		1	01	16	11

3.	Grünfläche – Parkanlage		0	57	93	7
4.	Verkehrsflächen – insgesamt		4	85	24	53
	davon					
	- Allgemeine Verkehrsfläche	2,7864 ha				
	- Verkehrsflächen besonderer					
	Zweckbestimmung					
	Busbahnhof	0,6929 ha				
	Buswarteplatz	0,2939 ha				
	Platz	0,1619 ha				
	Verk.beruh. Bereich	0,0867 ha				
	Rad- und Fußweg	0,0789 ha				
	Park & Ride	0,7517 ha				
	Insgesamt:	2,0660 ha				
5.	Fläche für Bahnanlagen		2	65	95	29
	Stand Mai 2001					

14. Kosten

1.	Buswarteplatz	ca.	740.000,- €
2.	Wickingplatz / Görresstraße	ca.	620.000,- €
3.	Tunneldurchstich(zum Ossenbergweg)	ca.	970.000,- €
4.	Park & Ride	ca.	1.070.000,- €
5.	Straßenumbau Martinistraße Nord, Wickingstraße, Große-Perdekamp-Straße,	ca.	640.000,- €

Kosten insgesamt: **ca. 4.040.000,- €**
=====

15. Textlicher Teil

1. Festsetzungen gem. § 9 BauGB i.V. m. der BauNVO

1.1 Einschränkung der Nutzung

1.1.1 Gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO i.V. m. § 1 Abs. 9 BauNVO wird für die MK-Gebiete festgesetzt, dass Betriebe zur Vorführung pornografischer Filme und pornografischer Darbietungen unzulässig sind.

1.1.2 Gem. § 1 Abs. 7 Nr. 2 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO wird für die MK-Gebiete festgesetzt, dass Spielhallen und ähnliche Unternehmen i.S. des § 33 i Gewerbeordnung (GewO) in den Erdgeschossen unzulässig sind.

1.1.3 Gem. § 1 Abs. 5 BauNVO wird für die MK-Gebiete festgesetzt, dass die gem. § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO allgemein zulässige Nutzung, nicht zulässig ist.

1.1.4 Gem. § 1 Abs. 6 BauNVO wird für die MK-Gebiete festgesetzt, dass die gem. § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzung, nicht zulässig ist.

- 1.1.5 Gem. § 1 Abs. 5 BauNVO wird für das mit "D" gekennzeichnete MK-Gebiet festgesetzt, dass die gem. § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässige Nutzung, nicht zulässig ist.

1.2 Zulässigkeit von Wohnungen

Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO wird festgesetzt, dass

- in den mit "E" gekennzeichneten MK Gebieten sonstige Wohnungen ab dem ersten Obergeschoss und
- in dem mit "D" gekennzeichneten Gebiet sonstige Wohnungen ab dem Erdgeschoss

allgemein zulässig sind.

1.3 Zweckgebundene bauliche Anlagen

1.3.1 Grünfläche - öffentlich - Parkanlage –

Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sind nur zweckgebundene bauliche Anlagen wie Sanitäreinrichtungen und ein Kiosk zulässig.

1.3.2 Busbahnhof "A"

Innerhalb der mit "A" gekennzeichneten überbaubaren Grundstücksflächen sind nur zweckgebundene bauliche Anlagen wie Verkaufstellen für den Reisebedarf, Schank- und Speisewirtschaften, Ticketcenter und Sozialräume des ÖPNV zulässig.

1.3.3 Busbahnhof "B"

Innerhalb der mit "B" gekennzeichneten überbaubaren Grundstücksflächen sind nur zweckgebundene bauliche Anlagen wie Überdachungen der Busbahnsteige und Einrichtungen, die ausschließlich dem ÖPNV zugeordnet werden können, zulässig.

1.4 Immissionsschutzmaßnahmen

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB wird festgesetzt, dass für alle Gebäude Vorkehrungen gegen Schallimmissionen getroffen werden müssen. Bei Neu- und Umbauten von Gebäuden müssen an allen äußeren Öffnungen von Wohn-, Schlaf- und Büroräumen Schallschutzfenster eingebaut werden.

Das bewertete Schalldämmmaß muss mindestens der in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Schallschutzklasse gem. VDI-Richtlinie 2719 entsprechen.

Zusätzlich müssen an den zum Schlafen bestimmten Räumen (Schlaf- und Kinderzimmer) Zwangsentlüftungseinrichtungen eingebaut werden, weil die Fenster nur im geschlossenen Zustand ihre schallschützende Wirkung voll entfalten können.

Erforderliche Schallschutzmaßnahmen der relevanten Häuserfronten

Häuserfront	Beurteilungs-pegel	Beurteilungs-pegel	maßg. Außenlärmpiegel	maßg. Außenlärmpiegel	erf. SSK	erf. SSK
	tags	nachts	tags	nachts	Wohnen	Büro
Neubebauung Wickingplatz östliche Häuserfront -EG – 6. OG	63 - 65	60 - 63	66 - 68	63 - 66	3	2
Neubebauung Wickingplatz Eckgebäude südl. Häuserfr. EG – 6. OG	62 - 63	56 - 57	65 - 66	59 - 60	3	2
Neubebauung Wickingplatz südliche Häuserfront EG – 5. OG	60 - 61	51 - 53	63 - 64	54 - 56	2	2
Häuserzeile Martinistraße 28-36 Westl. Häuserfront EG – 4. OG	69 - 71	58 - 60	72 - 74	61 - 63	4	2
Häuserzeile Wickingstraße 5-7 Nördl. Häuserfront EG – 3. OG	61 - 64	52 - 54	64 - 67	55 - 57	3	2
Häuser Wickingstr. 3/Gr. Perdek. 29 Nördl. Häuserfront EG – 3. OG	60 - 62	55 - 56	63 - 65	58 - 59	2	2
Häuserzeile Gr. Perdekampstr. Östl. Häuserfront EG – 5. OG	64 - 66	58 - 63	67 - 69	61 - 66	3	2
Häuserzeile Springstraße 2-8 Südl. Häuserfront EG – 5. OG	63 - 66	53 - 56	66 - 69	56 - 59	3	2
Eckhaus Springstr./ Martinistr. Westl. Häuserfront EG – 7. OG	67 - 68	56 - 57	70 - 71	59 - 60	4	2

2. Kennzeichnung gem. § 9 Abs. 5 BauGB

2.1 Bauliche Vorkehrungen gegen Abbaueinwirkungen

Das Plangebiet wird durch bergbauliche Einwirkungen beeinträchtigt. Die Bauherren sind gehalten, im Zuge der Planung zwecks evtl. notwendig werdender Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen (§§ 110 ff. BBergG) mit der Deutschen Steinkohle AG (DSK) in Herne Kontakt aufzunehmen.

2.2 Altlasten

Die Böden der im Plan mit XXXX und mit AF I bzw. AF II gekennzeichneten Flächen sind erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet. Entsprechende Maßnahmen sind im Rahmen von bauordnungsrechtlichen Verfahren, gemäß der Vorgaben aus den vorhandenen Gutachten, durchzuführen.

3. Hinweise

3.1 Bodendenkmalschutz

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist bei Bodeneingriffen mit archäologischen Bodenfunden zu rechnen. Dem Westfälischen Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege ist spätestens 4 Wochen vor Baubeginn über Art und Umfang der Baumaßnahmen Mitteilung zu machen. Werden kulturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauerwerksreste sowie Einzelfunde (z.B. Tonscherben), aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bo-

denbeschaffenheit entdeckt, so sind diese Bodenfunde und Ihre Entdeckungsstätte in unverändertem Zustand zu halten und unverzüglich der Gemeinde bzw. dem o.g. Amt gem. § 15 Denkmalschutzgesetz mitzuteilen.

3.2 Kampfmittelbeseitigung

Die vorhandenen Luftbilder lassen Kampfmittleinwirkungen erkennen. Eine systematische Absuche ist erforderlich. Bevor bodeneingreifenden Maßnahmen begonnen werden, ist Kontakt mit dem Staatlichen Kampfmittelräumdienst bzw. dem zuständigen Fachbereich Ordnung, Feuerwehr und Verkehr der Stadt Recklinghausen aufzunehmen.

3.3 Altlasten

Aufgrund der im Bebauungsplangebiet verbreiteten Aufschüttungssituation ist von einer Nutzung des 1. Grundwasserstockwerkes zu Trink- oder Brauchwasserzwecken abzusehen.

Im Rahmen von Baugenehmigungen sind vor notwendigen Eingriffen in den Boden gegebenenfalls weitere Gefährdungsabschätzungen erforderlich. Über die Art und den Umfang von Untersuchungen wird im Baugenehmigungsverfahren entschieden.

3.4 Richtfunkstrecke – Bauhöhenbeschränkung

Über den Planbereich verläuft eine Richtfunkstrecke der Deutschen Telekom für den Kommunikationsverkehr - C 236101/007 -. Um das Funkfeld nicht zu beeinträchtigen dürfen bauliche Anlagen in ihrer Höhenentwicklung 142 m über NN im Schutzbereich der Richtfunkverbindung nicht überschreiten.

4. Gutachten

- 4.1 Gefährdungsabschätzung für die Neugestaltung des Hauptbahnhofbereiches in Recklinghausen; Ucon GmbH, Bochum, 1993
- 4.2 Sanierungsuntersuchung für den Altstandort eines ehemaligen Gaswerkes am Ossenbergrweg in Recklinghausen; Ucon GmbH, Bochum 1996
- 4.3 Untersuchung eines Altlastenverdachtes auf dem Grundstück der ehemaligen Tankstelle Martinistraße 32/34 in Recklinghausen; Dr. Albrecht, Herne 1994
- 4.4 Gutachten zur Untersuchung eines Quecksilberschadens an der ehemaligen Elektrowerkstatt der Deutschen Bahn AG, Standort Hbf Recklinghausen; BGI AG, Bochum, 1999

Die genannten Gutachten sind Bestandteil der Begründung. Sie sind beim Fachbereich Planen, Umwelt, Bauen der Stadt Recklinghausen nach vorheriger Terminabstimmung während der Dienstzeit einzusehen.

Recklinghausen, den 06.03.2002
Fachbereich Planen, Umwelt, Bauen

Rapen
Fachbereichsleiter