

1. Anlaß zur Aufstellung

Im Jahre 1965 faßte der Rat den ersten Beschluß, einen Bebauungsplan aufzustellen für einen Bereich zwischen Bahnlinie Hamm-Osterfeld, Sachsenstraße, Henrichenburger Straße und Merveldtstraße.

Es folgten Beschlüsse in den Jahren 1966 und 1967, den Bereich bis zum westlichen Verlauf der Straße im Paßkamp und bis zur Schulstraße zu erweitern.

Für einen Teil dieses Bereiches wurde im Jahre 1977 der Bebauungsplan Nr. 40 - Teilplan 1 - Paßkamp - im Sinne von § 30 BBauG rechtsverbindlich.

Entsprechend der gesteigerten Nachfrage nach Wohnungseigentum auch in Suderwich wurde für einen weiteren Teilbereich nach den Bestimmungen des Bundesbaugesetzes (BBauG), ein Bebauungsplanentwurf erstellt, um die städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu regeln.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 40 - Teilplan 2 - Mittelstraße/Merveldtstraße wird wie folgt begrenzt:

Im Norden

Durch die südlichen Seiten der Merveldtstraße und der Straße im Paßkamp

Im Osten

Durch die Westseite der Mittelstraße

Im Süden

Durch die Südseite der Henrichenburger Straße

Im Westen

Durch die Ostseite der Merveldtstraße

4. Bisherige Verfahrensschritte und andere Vorgaben

Die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens erfolgte durch einen Aufstellungsbeschuß des Rates vom 12.11.1979.

Der Planungsausschuß der Stadt Recklinghausen beschloß in seiner Sitzung vom 2.12.1980, die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung gem. § 2a Abs. 2 BBauG in Form einer Bürgerversammlung sowie einer Auslegung der Planunterlagen im Planungsamt jeweils 14 Tage vor und nach dieser Bürgerversammlung durchzuführen.

Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen im Planungsamt erfolgte in der Zeit vom 27.1.1981 bis 24.2.1981 einschließlich. Die Bürgerversammlung, an der ca. 100 Personen teilnahmen, fand am 11.2.1981 im Jugendraum der Sporthalle Suderwich statt.

Von der hier angebotenen Möglichkeit, sich auch schriftlich zu der vorgeschlagenen Planung zu äußern, wurde in fünf Fällen Gebrauch gemacht.

Das Protokoll der Bürgerversammlung und die schriftlichen Äußerungen der Bürger wurden in die Planüberlegungen zum Bebauungsplan-Entwurf eingeschlossen.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 2 Abs. 5 BBauG fand in der Zeit vom 28.6.1982 bis zum 30.7.1982 statt.

Die Bedenken und Anregungen wurden als Grundlage zur Erarbeitung eines Bebauungsplan-Entwurfes mit herangezogen.

Die Offenlegung der Planunterlagen gem. § 2a Abs. 6 BBauG beschloß der Rat der Stadt Recklinghausen am 7.3.1983.

Nach ortsüblicher Bekanntmachung am 5.4.1983 erfolgte die öffentliche Planauslegung in der Zeit vom 13.4.1983 bis 16.5.1983 einschließlich.

Die nach § 2 Abs. 5 BBauG Beteiligten wurden mit Schreiben vom 5.4.1983 gem. § 2a Abs. 6 BBauG von der öffentlichen Planauslegung benachrichtigt. Bedenken und Anregungen wurden während der öffentlichen Auslegung nicht vorgebracht.

Nach Abschluß der öffentlichen Auslegung mußte der Bebauungsplan-Entwurf bzgl. des Umfangs der Verkehrsfläche im südwestlichen und der versehentlichen Ausweisung einer offenen Bauweise im nordwestlichen Planbereich noch einmal geändert werden.

Im Rahmen der hiernach in der Zeit vom 26.9.1983 bis zum 17.10.1983 durchgeführten eingeschränkten Beteiligung gem. § 2a Abs. 7 BBauG wurden seitens der betroffenen bzw. benachbarten Grundstückseigentümer keine Bedenken gegen diese Änderungen vorgebracht.

In Bezug auf die nichtberücksichtigten Bedenken und Anregungen wird auf das Abwägungsverfahren zum Satzungsbeschluß hingewiesen.

Der Bebauungsplan Nr. 40 - Teilplan 2 - wurde aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, der seit dem 29.9.1980 wirksam ist.

Im Planbereich noch gültige Fluchtlinienpläne - die bestehenden planungsrechtlichen Festsetzungen sind in einem besonderen Plan "Aufhebung bestehender Festsetzungen" dargestellt - sollen aufgehoben werden.

4. Ziele der Landesplanung

4.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro)

Die geplante Erschließung neuer Flächen zu Wohnzwecken sowie die planungsrechtliche Sicherung der bereits bebauten Straßenzüge entsprechen den Zielsetzungen des § 24 Abs. 1 i.V.m. § 6 des Gesetzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm LEPro) vom 19.3.1974, wonach die Entwicklung der Siedlungsstruktur auf die Siedlungsschwerpunkte auszurichten ist.

Der Planbereich gehört zum Siedlungsschwerpunkt Suderwich, der als unterzentrum der Versorgung von ca. 11.000 Einwohnern dient.

4.2 Landesentwicklungsplan (LEP)

Im Landesentwicklungsplan 1/II in der Fassung vom 1.5.1979 wird die Stadt Recklinghausen als Mittelzentrum mit 100.000 bis 150.000 Einwohnern im Mittelbereich dargestellt und gem. § 19 LEPro dem Ballungskern zugeordnet. Recklinghausen liegt am Kreuzungspunkt zweier Entwicklungsachsen erster Ordnung.

Mittelzentren dieser Größenordnung weisen in der Regel eine überdurchschnittliche mittelzentrale Infrastrukturausstattung und/oder eine herausragende Stellung im regionalen Arbeitsmarkt auf.

Damit gehört Recklinghausen zu den Entwicklungsschwerpunkten im Sinne des § 21 LEPro.

4.3 Gebietsentwicklungsplan 1966 (GEP 66) u. GEP-Entwurf "Nördl. Ruhrgebiet"

Im Gebietsentwicklungsplan 1966 ist der Planbereich als Wohnsiedlungsbereich mit überwiegend aufgelockelter Bebauung dargestellt.

Der Planbereich ist im Entwurf zum Gebietsentwicklungsplan Nördliches Ruhrgebiet als Wohnsiedlungsbereich mit einer Dichte bis zu 50 E/ha dargestellt.

4.4 Ziele der Landesplanung für Recklinghausen gem. § 18
Landesplanungsgesetz NW (LaPlaGNW)

Hinsichtlich der dargestellten Bauflächen und der Festlegung der Siedlungsschwerpunkte ist der Flächennutzungsplan mit den Zielen der Landesplanung abgestimmt.

Da die Bebauungspläne gem. § 8 Abs. 2 BBauG aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, entsprechen auch die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 40 - Teilplan 2 - den Zielen der Landesplanung.

5. Ziele der Stadtentwicklungsplanung

Der Rat der Stadt Recklinghausen hat in seiner Sitzung am 6.12.1976 den Entwurf zum Stadtentwicklungsprogramm als fortschreibbaren Handlungsrahmen für die Bauleitplanung beschlossen.

Als eine notwendige Maßnahme wird in diesem Programm neben der Bereitstellung von Industrie- und Gewerbeflächen auch die Schaffung von Wohnraum empfohlen, um einer verstärkten Abwanderung der Bevölkerung in die Randgemeinden entgegenzuwirken.

Mit der Darstellung von zusätzlichen Wohnbauflächen im Bereich Henrichenburger Straße/Merveldtstraße im Flächennutzungsplan wird den o.a. Zielvorstellungen Rechnung getragen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 40 - Teilplan 2 - berücksichtigen dies vollinhaltlich.

6. Ziele der Stadtplanung

Ziel des Bebauungsplanes Nr. 40 - Teilplan 2 - ist in Anlehnung an den seit dem 19.3.1977 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 40 - Teilplan 1 - eine weitere Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation in diesem Bereich. Dabei soll die Schaffung eines vielfältigen Angebots an Eigenheimen in überschaubaren Wohnbereichen Vorrang erhalten.

Bei der Bebauung wird es sich vorwiegend um Reihenhäuser handeln, die aus Gründen der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung nicht höher als zweigeschossig sein sollen.

Durch die Reihenhausbauung in Verbindung mit relativ kleinen Grundstücken soll das Bauen für die zukünftigen Interessenten erschwinglich werden, und es soll somit möglichst vielen Bürgern ein eigenes Heim ermöglicht werden. Es können somit ca. 80 neue Wohnhäuser mit ca. 100 bis 120 Wohneinheiten geschaffen werden.

Die verhältnismäßig aufwendig erscheinende Erschließung wird sich kostenmäßig nicht von herkömmlichen Erschließungsformen abheben.

Die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen entlang der Sachsenstraße, ergänzt durch den Wochenmarkt auf dem Töpferplatz, sowie schon vorhandene Sport- und Freizeitbereiche (Freizeitgelände Suderwich nördlich der Bahnlinie), welche den besonderen Wohnwert ergänzen, rechtfertigen im Planbereich eine fast ausschließliche Ausweisung von reinen Wohngebieten (WH).

Die an der Südseite der Merveldtstraße und Westseite der Mittelstraße ausgewiesenen allgemeinen Wohngebiet (WA) sollen evtl. Folgeeinrichtungen ermöglichen, die den dort schon vorhandenen Dienstleistungs- und nicht störenden Gewerbebetrieben entsprechen. Sonst ebenfalls ausnahmsweise zulässige Tankstellen sollen allerdings ausgeschlossen werden. Sie sind in anderen Bereichen Suderwichts schnell erreichbar.

Durch die Ausweisungen als reine bzw. allgemeine Wohngebiete, max. zweigeschossig, vorwiegend offene Bauweise, mit der Möglichkeit der Schaffung von freistehenden Einfamilienhäusern oder Einfamilienreihenhäusern, ist gewährleistet, daß eine von den Bürgern nicht gewünschte Verdichtung des Gebietes unterbleibt.

Zur weiteren Sicherung dieser grundlegenden Ziele wird in den Bebauungsplan auch eine Beschränkung gem. § 3 Abs. 4 BauNVO aufgenommen, die besagt, daß pro Wohngebäude max. nur zwei Wohneinheiten, etwa Hauptwohnung mit Einliegerwohnung, möglich sind.

Darüber hinaus wird im gesamten Bebauungsplanbereich von den Höchstgrenzen der Nutzungsziffern gem. § 17 Abs. 1 BauNVO abgesehen, um eine zu hohe Ausnutzung mit ihren negativen Folgeerscheinungen, wie z. B. Einschränkung des Freiraumes durch Pkw-Stellplätze, zu vermeiden.

Aus Gründen der Lärminderung - insbesondere für die Freiräume - ist im nordwestlichen sowie im nordöstlichen Planbereich eine geschlossene Bebauung vorgesehen.

Die im südlichen Planbereich bis unmittelbar an der Henrichenburger Straße vorgesehene Einzel- und Reihenhausbauung soll den Eindruck des städtebaulichen Zusammenhangs mit der südlich der Henrichenburger Straße neu entstandenen Wohnbauung fördern.

Abgesehen von Besucherstellplätzen soll bis auf eine Ausnahme auf größere Gemeinschaftsstellplatzanlagen verzichtet werden, um die nicht gänzlich auszuschließende Belastung durch den Anliegerverkehr möglichst gerecht zu verteilen.

Die im Plan festgesetzte Gemeinschaftsgaragenanlage wird den südlich angrenzenden Baugrundstücken zugeordnet. Den zukünftigen Bauherren soll angesichts der nach Westen ausgerichteten Lage eine größere Flexibilität in der Grundrißgestaltung ermöglicht werden.

Garagen und Einstellplätze (anrechenbare Stellplätze i. S. der Landesbauordnung) müssen im übrigen auch bei Hausgruppen auf dem eigenen Grundstück bzw. im oder am Haus eingerichtet werden.

Aus gestalterischen Gründen sollten Stellplätze sowie die Garagenzufahrten nur mit Rasensteinen gepflastert werden.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes und die städtebaulichen Zielsetzungen wurden durch Gestaltungsfestsetzungen im textlichen Teil unterstützt, um ein weitgehend geschlossenes Gestaltungsbild der neuen Wohnbebauung zu erzielen.

Die Gestaltungsatzung ist jedoch so gefaßt, daß ausreichend Raum für individuelle Gestaltungsmöglichkeiten verbleibt.

Um z. B. bei der Planung von Hausgruppen interessante architektonische Lösungen zu ermöglichen, wird eine starre Festsetzung der Firstrichtung und der Dachneigung nicht angestrebt. Dachneigung und Dachform sollten in diesen Fällen jedoch einheitlich sein. Durch die Einschränkung von Dachaufbauten und Dacheinschnitten auf insgesamt 3/5 einer Traufenlänge soll verhindert werden, daß der Charakter eines ein- bzw. zweigeschossigen Hauses durch überdimensionale Dachaufbauten optisch als zwei- bzw. dreigeschossiges Haus erscheint.

- * Ergänzung lt. Ratsbeschluss vom 27.8.1984 s. Seite 18
Zur Förderung günstiger kleinklimatischer Verhältnisse wie zur Gestaltung des Wohnumfeldes im Planbereich sind eine Bindung für die Erhaltung von Einzelbäumen sowie im Zuge der Erschließung ein umfangreiches Pflanzgebot für Bäume gem. § 9 Abs. 1 Ziff 25a und b BBauG vorgesehen.

Spielflächen

Spielbereich A

Der nächste Spielbereich mit dieser zentralen Funktion liegt am Stresemannplatz ca. 900 m nördlich des Plangebietes.

Spielbereich B

Der Spielbereich, der vorzugsweise für die schulpflichtigen Kinder bestimmt ist, existiert bereits an der Küferstraße (ca. 400 m Entfernung). Ein weiterer - ca. 2.000 qm großer - Platz ist an der Gerberstraße (ca. 150 m Entfernung) vorgesehen.

Spielbereich C

Die Versorgung mit Spielbereichen für Kleinkinder und jüngere Schulkinder wird grundsätzlich durch die Satzung über die Schaffung von Spielplätzen für Kleinkinder der Stadt Recklinghausen vom 13.9.1973 in Verbindung mit § 10 Abs. 2 BauONW sichergestellt.

Da in weiten Bereichen des Plangebietes die Erschließung über verkehrsberuhigte Wohnwege und Stichstraßen erfolgt, liegt hier ein weiteres anrechenbares Angebot an Spielbereichen vor.

Einbezogen werden kann auch das ca. 150 m entfernt nördlich der Bahnlinie liegende Freizeitgelände Suderwich.

Die Versorgung mit Spielmöglichkeiten ist damit als voll gesichert anzusehen.

7. Verkehrsererschließung

Die zur inneren Erschließung des Plangebietes vorgesehenen Straßen werden im Westen an die Merveldtstraße, im Osten an die Mittelstraße und im Norden im Bereich des plangleichen Bahnüberganges an die Merveldtstraße/Im Paßkamp angeschlossen. Diese Straßen sollten in ihrer Querschnitts- sowie Oberflächengestaltung so ausgebildet werden, daß der Charakter eines verkehrsberuhigten Bereiches gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 11 BBauG (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) vermittelt wird.

Grundgedanke dieses Erschließungssystems ist die Schaffung eines öffentlichen Raumes, in dem nicht das Auto, sondern die Bewohner Priorität haben, was insbesondere Kindern, alten und behinderten Menschen, zugute kommt. Das heißt, die Straßen müssen durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat. Wünschenswert sind also Eingriffe in die Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs, in das Fahrverhalten sowie in den Straßenraum. Diese haben nicht nur Einfluß auf die Verkehrssicherheit, sondern bewirken eine Einschränkung von Lärm und Abgasen und die Schaffung vielseitig nutzbarer Freiflächen. Diesem Punkt kommt besondere Bedeutung zu, um eine gewisse Beeinträchtigung der Wohnverhältnisse der dort bereits wohnenden Menschen zu kompensieren.

Die Aufstellung eines entsprechenden Verkehrszeichens nach § 42 Abs. 4a Straßenverkehrsordnung (verkehrsberuhigte Bereiche) würde die beabsichtigten Maßnahmen mit folgenden Regelungen unterstützen:

- Fußgänger dürfen die Straßen in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.
- Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen sie warten.
- Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
- Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen, zum Be- und Entladen.

In der Regel ist es nicht damit getan, in einem Wohnbereich durch die Schaffung eines anwohnergerechten Erschließungssystems eine Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs zu bewirken. Erhebliche Nachteile entstehen in Wohnbereichen auch durch zu hohe Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten und nicht ausreichend rücksichtsvolle Fahrweise sowie durch Mängel des Wohnumfeldes. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind daher mehr oder weniger deutliche Veränderungen des Straßenraumes erforderlich.

Aus diesem Grunde sollen die Fahrbahnen der drei inneren Erschließungsstraßen im Einmündungsbereich durch Teilaufpflasterung angehoben werden.

Die Teilaufpflasterungen sollen rein optisch einen deutlichen Unterschied im Erscheinungsbild der drei Erschließungsstraßen zu den umliegenden Verkehrsstraßen bewirken. Die Teilaufpflasterungen sind mit flachen Rampen auszustatten, so daß sie nicht als fahrdynamische Hindernisse (Schwellen) wirken.

Um das Blickverhalten der Kraftfahrer auf die für Verkehrssicherheit in Wohnstraßen wichtigen Bereiche unmittelbar vor dem Fahrzeug zu lenken, soll der Fahrraum innerhalb des geplanten Erschließungssystems "optisch verkürzt" werden. Dazu wird die Fahrbahn auf die für die Durchführung des Kraftfahrzeugverkehrs unbedingt erforderliche Breite reduziert und in unterschiedlich großen Abständen um etwa die Fahrbahnbreite versetzt.

Die Versätze werden dann durch die wechselseitige Anordnung der Parkstände in Längsaufstellung geschaffen und mit Straßenbäumen bepflanzt.

Da die Lage der Grundstückseinfahrten noch nicht festgesetzt werden kann, sind die Stellplätze so anzuordnen, daß die Zufahrten von den Benutzern befahren werden können. Manövriervorgänge zum Erreichen der Zufahrt sind dabei in Kauf zu nehmen.

Flächen, die der Fahrbahn entzogen werden, sollten durch Bepflanzung und "Möblierung" gestaltet werden. Dabei ist darauf zu achten, daß keine gefährlichen Sichthindernisse entstehen. Ein Zuviel an Gestaltung führt zu Einschränkungen der Nutzung.

Grundsätzlich ist die Einengung der Fahrbahn, selbst auf geringe Maße, vertretbar, wenn Begegnungen aller auf dieser Straße zugelassenen Fahrzeuge, z. B. in Versätzen oder an Kreuzungen/Einmündungen, möglich sind und solche Einrichtungen in nicht zu großen Abständen zur Verfügung stehen. Im übrigen können Gefahren durch schmale Fahrbahnen nicht entstehen, weil dort so langsam gefahren werden muß, daß innerhalb der Hälfte der überschaubaren Strecke gehalten werden kann (§ 3 Abs. 1 StVO).

Für die Lülffstraße und teilweise für die Merveldtstraße erfolgt zwischen Ehlingstraße und Henrichenburger Straße eine Umklassifizierung; sie werden in diesem Bereich zu Gemeindestraßen abgestuft. Der neue Verlauf der L 889 ist dann über die Ehlingstraße/Sachsenstraße bis zur L 628 (Henrichenburger Straße).

Es ist geplant, die Kreuzung Henrichenburger Straße/Lülffstraße/Merveldtstraße nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auszubauen. Die Auswirkungen, die nur auf der südlichen Straßenbegrenzungslinie der Henrichenburger Straße auftreten, sind im Plan bereits vermerkt.

Des weiteren ist geplant, den zur Zeit höhengleichen Bahnübergang im Zuge der Straße "Im Paßkamp" (außerhalb des Bebauungsplanbereiches) zu beseitigen und durch eine Rad- und Fußgängerbrücke zu ersetzen. Hierdurch könnte sich eine zusätzliche Verbesserung des Schallschutzes ergeben.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr bedient den Bebauungsplanbereich in der Henrichenburger Straße mit den Buslinien 233 und 234.

Die Linie 233 ist im 350 m entfernten, im Südosten gelegenen Kreuzungsbereich Henrichenburger Straße/Sachsenstraße, sowie nordöstlich im Kreuzungsbereich der Sachsenstraße/Friesenstraße zu erreichen.

Die Linie 234 tangiert das Planungsgebiet im Kreuzungsbereich Henrichenburger Straße/Merveldtstraße.
Beide Buslinien fahren in einer Taktfolge von 30 Minuten.

8. Umweltschutz - Immissionsschutz

Der Planbereich wird im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet-Mitte 1980 - 1984 als vorbelasteter Bereich geführt und ist vielfältigen Belastungen durch Schadstoffe ausgesetzt.

Staub

1981 wurden hier die Werte der Immissionskenngrößen für Staub als Jahresmittelwert mit $I_1 = 0,20 \text{ g/m}^2\text{d}$ (zulässiger Grenzwert nach TA Luft $1W_1 = 0,35 \text{ g/m}^2\text{d}$) und als maximaler Monatsmittelwert $I_2 = 0,35 \text{ g/m}^2\text{d}$ (zulässiger Grenzwert nach TA Luft $1W_2 = 0,65 \text{ g/m}^2\text{d}$) gemessen.

Schwefeldioxid

Die Immissionskenngrößen bei Schwefeldioxid lagen 1981 für den Jahresmittelwert I_1 unter $0,07 \text{ mg/m}^3$ (zulässig: $IW_1 = 0,14 \text{ mg/m}^3$) und für den I_2 -Wert, der die Spitzenkonzentration beinhaltet, unter $0,30 \text{ mg/m}^3$ (zulässig: $IW_2 = 0,40 \text{ mg/m}^3$).

Belastung der Böden durch Schwermetalle

(Blei, Zink, Kupfer, Cadmium)

Die Wirkdosis (Gesamtgehalt) an Schwermetallen liegt bei den benachbarten Meßpunkten unterhalb den Bedenklichkeitschwellen und Immissionswerten, die in der Klärschlammverordnung vom 1.4.1983 aufgeführt sind.

Auch die übrigen hier bekannten Schadstoffkonzentrationen im Staubbiederschlag liegen unterhalb der Bedenklichkeitschwelle bzw. unterhalb der Immissionswerte der TA Luft.

Schallimmissionen

Für den Bebauungsplanentwurf Nr. 40 - Teilplan 2 - Mittelstraße/ Morvekehlstraße wurde im November 1984 vom Institut für Umweltschutz der Universität Dortmund (IUD) ein Schallschutzgutachten erstellt.

Um zu Aussagen über die Lärmbelastung im Plangebiet zu kommen, sollten die Mittelungspegel der planbereichsbegrenzten Straßen berechnet werden.

Als Berechnungsgrundlage für die Durchführung der Schallberechnungen wählte der Gutachter die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS 84", herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Ausgabe 1984 an. Im Süden des Plangebietes verläuft die Henrichenburger Straße (Landstraße 628). Sie ist im Generalverkehrsplan der Stadt Recklinghausen, Planungsfall 6, mit einer Bemessungsverkehrsmenge $K_B = 0,1 \text{ DTV} = 500 \text{ Kfz/Std.}$ in beiden Richtungen für das Zieljahr 1990 prognostiziert.

Für die Henrichenburger Straße wurde ein Mittelungspegel $L_{\text{Mitt}} = 62,78 \text{ dB(A)}$ am Tage und $51,76 \text{ dB(A)}$ in der Nacht ermittelt.

Aufgrund der geringen Entfernung von 12 m zwischen der Fahrbahnachse und der Bebauung wird ein Zuschlag von $4,46 \text{ dB(A)}$ erforderlich.

Bei Eintreffen der Prognosebelastung ergeben sich folgende Mittelungspegel:

Mittelungspegel $L_{\text{Mitt, Tag}} : 62,78 \text{ dB(A)} + 4,46 \text{ dB(A)} = 67,24 \text{ dB(A)}$
" " Nacht: $51,76 \text{ dB(A)} + 4,46 \text{ dB(A)} = 56,22 \text{ dB(A)}$

Der an der Henrichenburger Straße liegende Wohnbereich ist im Planungsgebiet als WR-Gebiet ausgewiesen. Der Planungsrichtpegel der DIN 18009 beträgt für WR-Gebiete tagsüber 50 dB(A) .

Dieser Wert wird an der Henrichenburger Straße um $17,24 \text{ dB(A)}$ überschritten.

Der Planungsrichtpegel beträgt für WR-Gebiete in der Nacht 35 dB(A) .

Dieser Wert wird um $21,22 \text{ dB(A)}$ überschritten.

Da aktive Schallschutzmaßnahmen weder technisch möglich, noch städtebaulich erwünscht sind, wird die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern gemäß der VDI-Richtlinie 2719 erforderlich. Bei der Bemessung der Anforderungen an die akustische Qualität der Fenster kann man von den in der VDI-Richtlinie 2719 - Schalldämmung an Fenstern - empfohlenen Werten ausgehen, die im Inneren von Wohn- und Schlafräumen für reine und allgemeine Wohngebiete in der Nacht mit 25 dB(A) und am Tage mit 30 dB(A) festgelegt sind.

Bei einem Mittelungspegel $L_{\text{Mitt, Tag}}$ von $67,24 \text{ dB(A)}$ ergibt sich eine herzustellende Schallpegeldifferenz von mindestens $67,24 \text{ dB(A)} - 30 \text{ dB(A)} = 37,24 \text{ dB(A)}$ am Tage.

Die Absenkung dieser Schallpegelüberschreitung auf den gewünschten Wert von 30 dB(A) wird durch den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 5 mit einem bewerteten Schalldämm-Maß $R_w = 35 + 34 \text{ dB(A)}$ erreicht.

Bei einem Mittelungspegel L_{mittel} von 56,22 dB(A) ergibt sich eine herzustellende Schallpegeldifferenz von mindestens $56,22 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 31,22 \text{ dB(A)}$. Die Realisierung dieser Schallpegelüberschreitung auf das gewünschte Maß von 25 dB(A) wird durch den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 2 mit einem bewerteten Schalldämm-Maß $R_{\text{w}} = 30 - 31 \text{ dB(A)}$ erreicht. Bei der Wahl der Fensterklasse muß von der größeren Schutzwirkung ausgegangen werden. An diesem Punkt sind es Fenster der Klasse 3, die eingebaut werden müssen.

Mittelungspegel Merveldtstraße

Über die Verkehrsbelastung der Merveldtstraße liegen keine Angaben vor. Um dennoch Aussagen über den vorherrschenden Mittelungspegel machen zu können, wird auf die DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau, Ergänzungen - zurückgegriffen. Hier werden Lärmpegelbereiche und zu erwartende Lärmbelastungen bei unterschiedlichen Straßentypen angegeben. Die Merveldtstraße mit zwei Spalten 2 der Abbildung in der DIN 4109 als Wohnsammelstraße (2-streifig); bei einem Abstand des Immissionsortes von der Fahrbahnmittlinie zwischen 10 m und 25 m ergibt sich der Lärmpegelbereich III mit möglichen Außenlärmpegeln von 61-65 dB(A).

In der weiteren Berechnung wird von einem mittleren Außenlärmpegel von 62 dB(A) ausgegangen.

Der Nachtpegel wird 5 dB(A) niedriger als der Tagespegel angenommen. Es ergibt sich daraus ein Außenlärmpegel von 58 dB(A) in der Nacht.

Der Planungsrichtpegel der DIN 48005 beträgt für WR-Gebiete knapp über 50 dB(A).

Dieser Wert wird in der Merveldtstraße um 24 dB(A) überschritten. Der Planungsrichtpegel beträgt für WR-Gebiete in der Nacht 45 dB(A). Dieser Wert wird um 24 dB(A) überschritten.

Auch hier sollte der Schallschutz durch passive Maßnahmen erreicht werden.

Der VDI 2719 entsprechend wird von Innengeräuschpegeln in Wohn- und Schlafräumen für reine und allgemeine Wohngebiete, in der Nacht von 25 dB(A) und am Tage von 30 dB(A) ausgegangen. Bei einem Mittelungspegel im Tag von 64 dB(A) ergibt sich eine herzustellende Schallpegeldifferenz von mindestens $64 \text{ dB(A)} - 30 \text{ dB(A)} = 34 \text{ dB(A)}$ am Tage.

In der Nacht ergibt sich die herzustellende Schallpegeldifferenz aus $58 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 33 \text{ dB(A)}$. Sie wird durch den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 2 mit einem bewerteten Schalldämm-Maß $R_{\text{w}} = 30-34 \text{ dB(A)}$ erreicht. Im Einmündungsbereich der Merveldtstraße in die Henrichsbürger Straße wurde eine logarithmische Fockeladdition der Schallpegel der sich kreuzenden Straßen vorgenommen, um der erhöhten Störwirkung in diesem Bereich Rechnung zu tragen.

Es ergeben sich im Einschlafbereich Mittelungspegel von $68,6 \text{ dB(A)}$ am Tage und $61,2 \text{ dB(A)}$ in der Nacht.

Es ist am Tage eine Schallpegeldifferenz von

$68,6 \text{ dB(A)} - 50 \text{ dB(A)} = 18,6 \text{ dB(A)}$ und in der Nacht von $61,2 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 36,2 \text{ dB(A)}$ herzustellen.

Die Reduzierung dieser Schallpegelüberschreitung auf den erforderliche Maß von 50 bzw. 25 dB(A) wird erreicht durch den Einsatz von Schallschutzfenster der Klasse 3 gem. der VDI-Richtlinie 2219 mit einem bewerteten Schalldämmmaß $R_w = 40 + 35 \text{ dB(A)}$.

Mittelungspegel Mittelstraße

Für die Mittelstraße liegen ebenfalls keine Angaben über die Verkehrsbelastung vor.

Es wird entsprechend auf die DIN 4109 zurückgegriffen. Die Mittelstraße wird als Wohnstraße (2-streifig) mit Abständen von 12 m bis 25 m zwischen Fahrbahnmitte und Immissionsort angenommen.

Es ergibt sich der Lärmpegelbereich 11 mit maßgeblichen Mittelungspegeln von 56-60 dB(A).

Der Nachtpegel wird 5 dB(A) niedriger als der Tagespegel angenommen.

In der weiteren Berechnung wird von einem Außenlärmpegel von 60 dB(A) ausgegangen.

Der an der Mittelstraße liegende Wohnbereich ist im Planungsgebiet als WK-Gebiet ausgewiesen.

Der Planungsrichtpegel der DIN 18005 beträgt für WK-Gebiete tagsüber 50 dB(A).

Dieser Wert wird in der Mittelstraße um 10 dB(A) überschritten. Der Planungsrichtpegel beträgt für WK-Gebiete in der Nacht 35 dB(A). Dieser Wert wird um 20 dB(A) überschritten.

Der VDI 2219 entsprechend wird von Innengeräuschpegeln in Wohn- und Schlafräumen, für reine und allgemeine Wohngebiete, in der Nacht von 24 dB(A) und am Tage von 30 dB(A) ausgegangen.

Bei einem Mittelungspegel $L_{\text{M,Tag}}$ von 60 dB(A) ergibt sich eine herzustellende Schallpegeldifferenz von mindestens $60 \text{ dB(A)} - 30 \text{ dB(A)} = 30 \text{ dB(A)}$ am Tage.

In der Nacht ergibt sich die herzustellende Schallpegeldifferenz aus $55 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 30 \text{ dB(A)}$.

Dies wird durch den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 2 mit einem bewerteten Schalldämm-Maß $R_w = 40-41$ dB(A) erreicht. Im Einmündungsbereich der Mittelstraße in die Heinrichshurger Straße wurde eine logarithmische Pegeladdition der Schallpegel der sich kreuzenden Straßen vorgenommen, um den erhöhten Störwirkung in diesem Bereich Rechnung zu tragen. Es ergeben sich im Einmündungsbereich Mittelungspegel von 68 dB(A) am Tage und 58,66 dB(A) in der Nacht.

Es ist am Tage eine Schallpegeldifferenz von

$$68 \text{ dB(A)} - 50 \text{ dB(A)} = 18 \text{ dB(A)} \text{ und in der Nacht von } 58,66 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 33,66 \text{ dB(A)} \text{ herzustellen.}$$

Dies wird erreicht durch den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 4 gemäß der VDI-Richtlinie 2719 mit einem bewerteten Schalldämm-Maß $R_w = 42-43$ dB(A).

In einer Entfernung zwischen 40-60 m verläuft nördlich des Plangebietes eine Bundesbahnlinie.

Der nördliche Teil des Plangebietes ist als WA-Gebiet ausgewiesen. Da sich die Schallimmissionen auch im Planungsbereich auswirken, muß der Schallpegel der Bundesbahnstrecke ermittelt und berücksichtigt werden.

Grundlage für die Durchführung der Berechnungen ist die "Information Schall 03" der Deutschen Bundesbahn, eingeführt mit der Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 24.11.1976 sowie das 2. Ergänzungsblatt zur Schall 03 mit der Neufassung des Punktes 2.4.2 aus dem Jahre 1975. Die Schall 03 enthält vorläufige Anweisungen für schalltechnische Untersuchungen bei der Planung von Neubaustrecken, wird aber auch auf bestehenden Strecken angewendet.

Der Mittelungspegel wird unter Berücksichtigung der Zugkategorien, der mittleren Anzahl der Züge je Stunde, der Fahrgeschwindigkeit, der Zuglängen sowie des Abstandes zur Trasse und der örtlichen Gegebenheiten ermittelt.

Die für die einzelnen Zugkategorien berechneten Mitt. Einzelpegel L_{Ein} werden logarithmisch zu einem Gesamt-Mittelungspegel addiert.

Es ergab sich für

$$L_{\text{gesamt, Tag}} = 70,96 \text{ dB(A)}$$

$$L_{\text{gesamt, Nacht}} = 71,06 \text{ dB(A)}$$

Diese Pegel beziehen sich auf einen Abstand von 25 m von der Gleismitte in 2,5 m Höhe über Schienensoberkante.

Im nördlichen Planungsbereich wurden an 4 Immissionspunkten gesondert Schallpegel ermittelt.

An 3 Immissionspunkten gingen Pegelminderungen durch die Einschüttelage der Bundesbahnstrecke sowie Abschläge für die größere Entfernung von der Schallquelle ein.
Im Berechnungspunkt 4 gingen nur Abschläge für die größere Entfernung von der Schallquelle ein.

Die Immissionspunkte 1,2 und 4 liegen im WA-Gebiet.
Der Immissionspunkt 3 liegt im WR-Gebiet.

Es ergeben sich folgende Mittelungspegel:

Berechnungspunkt 1	$L_{m \text{ Tag}}$	=66,1	dB(A)
	$L_{m \text{ Nacht}}$	=66,2	dB(A)
Berechnungspunkt 2	$L_{m \text{ Tag}}$	=64,26	dB(A)
	$L_{m \text{ Nacht}}$	=64,36	dB(A)
Berechnungspunkt 3	$L_{m \text{ Tag}}$	=59,98	dB(A)
	$L_{m \text{ Nacht}}$	=60,08	dB(A)
Berechnungspunkt 4	$L_{m \text{ Tag}}$	=66,6	dB(A)
	$L_{m \text{ Nacht}}$	=66,7	dB(A)

Die Planungsrichtregel der DIN 18095 betragen für WR-Gebiete tagsüber 50 dB(A) und 35 dB(A) in der Nacht sowie für WA-Gebiete tagsüber 55 dB(A) und 40 dB(A) in der Nacht.

Wie die Berechnungen ergaben, werden die zulässigen Schallpegel in allen Berechnungspunkten erheblich überschritten.
Der Anfallswert für Innengeräuschpegel beträgt in WR-Gebiet sowie im WA-Gebiet 40/25 dB(A) Tag/Nacht.

Da an allen Berechnungspunkten der Mittelungspegel $L_{m \text{ Nacht}}$ höher als der Mittelungspegel am Tage ist, wird bei den weiteren Berechnungen vom $L_{m \text{ Nacht}}$ -Wert ausgegangen.

Im Berechnungspunkt 3 (WR-Gebiet) ist eine Schallpegeldifferenz von $60,08 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 35,08 \text{ dB(A)}$ herzustellen.

Im Berechnungspunkt 4 (WA-Gebiet) ist eine Schallpegeldifferenz von $66,7 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 41,7 \text{ dB(A)}$,

im Berechnungspunkt 2 $64,36 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 39,36 \text{ dB(A)}$.

Im Berechnungspunkt 1 $66,2 \text{ dB(A)} - 25 \text{ dB(A)} = 41,2 \text{ dB(A)}$

herzustellen.

Es werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern gemäß der VDI-Richtlinie 2269 erforderlich.
Im Berechnungspunkt 3 wird der Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 4 mit einem bewerteten Schalldämm-Maß $R_W = 40-46 \text{ dB(A)}$ erforderlich.

In den Berechnungspunkten 1,2 und 4 werden Schallschutzfenster der Klasse 4 mit einem bewerteten Schalldämm-Maß $R_W = 40-46 \text{ dB(A)}$ erforderlich.

Der Gutachter empfiehlt ferner, eine nach Schallschutzgesichtspunkten orientierte Grundrißgestaltung der Gebäude und eine schallschutzorientierte Baukörperformation zu erstellen.

9. Versorgungs- und Entsorgungsanlagen

Das Plangebiet im Bebauungsplan 40/2 ist nicht kanalisiert.
Der Vorflutkanal - Mischsystem - ist in der Straße im Paßkamp vorhanden.

Der Entwässerungsentwurf für die Stadt Beckinghausen - Entwässerung Soderwich, ist durch den RP Münster, Dezernat 64/2 unter Aktenzeichen: 3911, Tagebuch Nr. 2555/56 sowie B 370/5 - 4359 K/n vom 12.12.1960 geprüft und genehmigt. Die im Plangebiet anfallenden Abwässer werden durch den Vorflutkanal im Paßkamp zum Vorfluter Soderwicher Bach, einem genossenschaftlichen Vorfluter der EG Essen, in die Emscher abgeführt. Die Abwässer werden in der genossenschaftlichen Emscherfluß-Kliranlage und dem Klärwerk Emschermündung gereinigt.
Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 40/2 sind Gewässer nicht vorhanden.

10. Bodenordnende Maßnahmen

Für die Durchführung der verkehrlichen Erschließung ist Grunderwerb erforderlich. Ob dies über bodenordnende Maßnahmen geschieht kann z. Zt. noch nicht endgültig beurteilt werden.

11. Bergbauliche Sicherungsmaßnahmen

Um die Bauwerke wirksam und in angemessener Weise gegen evtl. Bergschäden sichern zu können, ist schon vor Beginn der Einzelplanungen mit dem Bergbau Verbindung aufzunehmen, damit gesetzlich geforderte Vorkehrungen getroffen werden können.

12. Kostenüberschlag

Für die Durchführung der Bebauungsplanziele werden voraussichtlich folgende Kosten entstehen:

a) Straßenbaukosten für die geplanten Verkehrsflächen	ca.	550.000,-- DM
b) Straßenbegrünung	ca.	40.000,-- DM
c) Entwässerungstechnische Erschließung	ca.	700.000,-- DM
d) Grunderwerb	ca.	550.000,-- DM
insgesamt ca.		<u>1.840.000,-- DM</u>

13. Vorgesehene Finanzierung (§ 9 (8) BBauG)

Gen. § 9 (8) BBauG soll auf die Maßnahmen hingewiesen werden, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes alsbald getroffen werden sollen.

Die **voraussichtlichen** Kosten für die Erschließung bzw. ihre erstmalige Erstellung müssen gem. der §§ 123 ff BBauG bis zu 90 % der beitragsfähigen Aufwendungen von den Eigentümern getragen werden (Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Becklinghausen vom 27.02.1978). Gen. § 129 (1) BBauG wird der Beetratrag von mind. 10 % der beitragsfähigen Aufwendungen von der Gemeinde getragen. Diese Mittel müssen in die mittelfristigen Haushaltsplanungen aufgenommen werden.

14. Flächenbilanz (Anlage Nr. 1)

Zu dieser Begründung gehört als Anlage eine Flächenbilanz.

15. Aufhebung bestehender Festsetzungen (Anlage 2)

Alle im Bereich des Bebauungsplanes **Nr. 40 - Teilplan 2 - Mittelstraße/Merveldtstraße** bestehenden Festsetzungen werden aufgehoben.

Zu dieser Begründung gehört als Anlage eine Liste der aufzuhebenden bestehenden Festsetzungen.

Becklinghausen, den **8.12.1983**

Der Oberstadtdirektor

i. A.



Schleiermacher
Dipl.-Ing.

- * Ergänzung Seite 6 der Begründung gem. § 9 Abs. 8 BBauG

In Korrespondenz mit der gegenüberliegenden - überwiegend in hellem Kalksandstein ausgeführten - Wohnbebauung sollen die Grundstückseinfriedungen an der Nordseite der Henrichenburger Straße farblich einheitlich gestaltet werden. Da eine Festschreibung auf undifferenziertere Begriffe, z. B. "helle Farben" immer noch eine große Farbpalette zuließe, wurde die Farbe "Weiß" als neutrales einheitliches Gestaltungselement gewählt für den Fall, daß Einfriedungen unterschiedlicher Art errichtet werden.

Flächenbilanz zum Bebauungsplan Nr. 40 - Teilplan 2

	ha	a	m ²	%
1. Fläche des Planungsgebietes	6	09	43	
2. Verkehrsflächen	1	30	80	21,46
davon Straßenverkehrsfläche			0,7035 ha	
Verkehrsfläche beson.				
deren Zweckbestimmung			0,0025	
			1,3080 ha	
3. Fläche für Versickerungsanlagen			36	0,06
4. Wohnbauflächen	4	78	27	78,48
WA -			0,8750 ha	
WR			3,9077	
			4,7827 ha	

Anmerkung

Die Flächen wurden mit dem Rollscheibenplanimeter der Fh. Ott, Nr. 47 525, ermittelt.

Aufgestellt und berechnet:
Recklinghausen, den 8. 11. 1983

Amt 62

[Handwritten Signature]

Folgende bestehenden Festsetzungen müssen aufgehoben werden:

1. Fluchtlinienplan Henrichenburger Straße - gemäß § 173 BBauG übergeleitet - Plan Nr. 525, förmlich festgestellt am 20.06.1906;
2. Fluchtlinienplan Merveldtstraße - gemäß § 173 BBauG übergeleitet - Plan Nr. 547, förmlich festgestellt am 28.12.1907;
3. Fluchtlinienplan proj. Straße zwischen Im Paßkamp und Henrichenburger Straße - gemäß § 173 BBauG übergeleitet - Plan Nr. 547, förmlich festgestellt am 28.12.1907;
4. Fluchtlinienplan Im Paßkamp - gemäß § 173 BBauG übergeleitet - Plan Nr. 534, förmlich festgestellt am 22.06.1908;
5. Fluchtlinienplan Mittelstraße - gemäß § 173 BBauG übergeleitet - Plan Nr. 435, förmlich festgestellt am 21.06.1957;

Bestandteile des Bebauungsplanes Nr. 40 - Teilplan 2 -
Hilfsmittel-/Herveldtstraße

1. Festsetzungen

1.1 Bauliche Vorkehrungen gegen Immissionen

- 1.1.1 Innerhalb der mit Brezacken gekennzeichneten Bereiche müssen für alle geplanten Gebäude bzw. bei Umriss oder Neubau innerhalb des vorhandenen Baustandes Vorkehrungen gegen Schallimmissionen getroffen werden.
Gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 1 BImSchG wird für die genannten Vorhaben festgesetzt, daß an allen äußeren Öffnungen von Wohn- und Schlafräumen, die einer mit einer Schallschutzklasse (SSK) gekennzeichneten Baugrenze zugewandt sind, Schallschutzfenster eingebaut werden müssen.
Das bewertete Schalldämm-Maß muß mindestens der im Plan ausgewiesenen Schallschutzklasse entsprechen.

- 1.1.2 Gem. § 9 Abs. 4 Ziff. 2a BImSchG müssen Grundstückseinfriedungen an der Südseite der Flurstücke (Flur 450) Nr. 13, 6a, 17, 69 - 70, 71 m von der Grenze der öffentlichen Verkehrsfläche Heinrichsburger Straße zurückgesetzt und der freibleibende Geländeabschnitt mit Bäumen und Grünhecken bepflanzt werden.

1.2 Stellplätze und Garagen

Nur auf die im Bebauungsplan festzuzuordnende Gemeinschaftsgarageanlage sind nach § 9 Abs. 4 Ziffer 4 BauNVO die notwendigen Stellplätze auf den jeweiligen Bauparzellen nachzuweisen. Dabei darf die Vorgartenfläche in der Größenordnung einer Pkw-Stellplätze - mit der Schmalseite zur Straße ausgerichtet - mit in Anspruch genommen werden.

1.3 Anschluß an die Verkehrsfläche Heinrichsburger Straße

Gem. § 9 Abs. 4 Ziffer 4 wird für die im Bebauungsplan besonders gekennzeichneten Bereiche an der Kopseite der Heinrichsburger Straße der Anschluß (Zu- und Abgang, Ein- und Ausfahrt) an die Verkehrsfläche der Heinrichsburger Straße angeschlossen.

1.4 Zulässigkeit der Nutzung in WA-Gebieten

- 1.4.1 Gem. § 4 Abs. 6 Ziffer 1 BauNVO wird festgesetzt, daß in dem mit "A" gekennzeichneten WA-Gebiet südlich der Merveldtstraße Gartenbaubetriebe gem. § 9 Abs. 5 Ziff. 4 BauNVO allgemein zulässig sind.
- 1.4.2 Gem. § 4 Abs. 8 und 9 BauNVO sind in dem mit "A" gekennzeichneten WA-Gebiet südlich der Merveldtstraße auf der hinteren eingeschossig überbaubaren Grundstücksfläche nur Gewächshäuser bzw. für die Aufrechterhaltung eines Gartenbaubetriebes notwendige bauliche Nebenanlagen zulässig.

....

- 1.4. Gem. § 1 Abs. 1 BauVO wird festgesetzt, daß die gem. § 4 Abs. 1 Ziffer 1 BauVO ausnahmsweise zulässigen Parkanlagen nicht zulässig sind.

2. Nennzeichnungs- gem. § 31 Abs. 1 BauO

Benennung Vorkehrungen gegen Abbaueinwirkungen

Nach Mitteilung des Bergbaubereichsamt ist im gesamten Geltungsbereich mit Abbaueinwirkungen des Bergbaus zu rechnen. Wegen notwendiger Sicherungsmaßnahmen ist zu bevorzugen die Stellungnahme des Bergbaubereichsamt einzufordern.

3. Hinweis

Bodendenkmalchutz

Im räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist bei Bodeneingriffen mit archäologischen Bodenfunden zu rechnen. Dem Westfälischen Museum für Archäologie - Amt für Bodendenkmalpflege - ist spätestens vier Wochen vor Baubeginn über Art und Umfang der Bauarbeiten Mitteilung zu machen.

Werden kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerkreste sowie Einzelteile (z. B. Tonscherben), aber auch Veränderungen und Verstärkungen in der natürlichen Bodengestaltung entdeckt, so sind diese sofort zu melden und ihre Entdeckungsgeschichte in unveränderter Form zu halten und unverzüglich der Gemeinde bzw. dem o. a. Amt gem. § 11 Bodendenkmalchutzgesetz mitzuteilen.

4. Gestaltungsanliegen und Bebauungsplan-Entwurf Nr. 81 - Teilplan 1 -

4.1 Dachgestaltung

4.1.1 Bei Doppelhäusern und Reihengruppen sind die Dachneigung und die Dachform sowie die Höhe der Giebel- und Traufenaufbauten abgestimmt anzupassen.

4.1.2 Die Dachneigungen und die Dachformen bei Reihengruppen sind in überwiegend bebauten Bereichen der Nachbarschaft anzupassen.

4.1.3 Baufaufbauten und Dachaufbauten

bei allen Gebäuden sind Dachaufbauten und Dachaufbauten bis zu 5/1 der Traufenlänge zulässig.

4.2 Verbreiterung der Grundstückseinfriedungen nördlich der Hohenrathener Straße

Für sämtliche Grundstückseinfriedungen an der Südseite der Hohenrathener Straße 58, 60, 62, 64 (Plan 45/4) wird die Farbe "weiß" vorgeschrieben.