Anlage 3 zur Vorlage 2024/0810

Sendenhorst
Stadt, Land
und alles Gute

STADT SENDENHORST

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 4 „Alte Stadt“, hier: 5. Änderung

Vorentwurf, Juni 2024

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:

Tischmann Loh & Partner
Stadtplaner PartGmbB
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Teil I: Begründung

1. Einführung 3

2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich 3

3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen 4

3.1 Aktuelle Nutzung, städtebauliche Situation und bestehendes Planungsrecht 4

3.2 Landes- und Regionalplanung, Flächennutzungsplan 6

3.3 Planfeststellungsverfahren 7

3.4 Weitere fachgesetzliche und fachplanerische Belange 7

4. Planungsziele und Plankonzept 9

5. Inhalte und Festsetzungen 11

5.1 Mischgebiet 11

5.2 Erschließung und Verkehr 12

5.3 Immissionsschutz 13

5.4 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft 14

5.5 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege 14

6. Umweltrelevante Auswirkungen 15

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht 15

6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch 15

6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung 15

6.4 Eingriffsregelung 15

6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung 16

7. Bodenordnung 16

8. Flächenbilanz 16

9. Verfahrensablauf und Planentscheidung 16

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Luftbild des Plangebiets inkl. Umgebung 4

Abb. 2: Projektplanung Mobilstation 10

Teil II: Umweltbericht – Gliederung s. dort –

Hinweis: Der Umweltbericht wird gegenwärtig erarbeitet und zum Entwurf beigefügt.

1. Einführung

Die Bahnstrecke der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) wird zwischen Münster und Sendenhorst für den Schienenpersonennahverkehr reaktiviert. Das Projekt wird einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und für den Klimaschutz leisten. Das eingeleitete Planfeststellungsverfahren für die WLE-Strecke einschließlich der aktuellen 1. Deckblattänderung bezieht sich nach Abstimmung zwischen den betroffenen Kommunen und der Bezirksregierung Münster auf die eigentliche Bahntrasse einschließlich Nebenanlagen wie Bahnsteige, Rampen etc. an den Haltepunkten. Darüber hinaus gehende Anlagen (Stellplätze, verkehrliche Anbindungen, sonstige Ausstattungen) sowie Mobilstationen fallen in den Zuständigkeitsbereich der kommunalen Planungsträger. Die Kommunen Münster und Sendenhorst sichern bzw. schaffen für diese Anlagen das Planungsrecht, ggf. betroffene Bebauungspläne sind zu überprüfen.

Im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke hat die Stadt Sendenhorst somit die Aufgabe, Mobilstationen in Albersloh und Sendenhorst zu errichten, die die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger an den Bahnsteigen ermöglichen. Ein wichtiger Bestandteil sind Abstellmöglichkeiten für PKW, Fahrräder und andere Fortbewegungsmittel.

Am Bahnhof Sendenhorst bestehen bereits Bebauungspläne mit detaillierten Festsetzungen auch für das Bahnhofsumfeld. Um eine planungsrechtlich sichere und sachgerechte Umsetzung der geplanten Umgestaltung vorzubereiten, wird die Änderung einiger Festsetzungen erforderlich. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4 „Alte Stadt“ sowie Teile des Bebauungsplans Nr. 34 „Echterbrock“ sollen vor diesem Hintergrund im Bereich der Bahntrasse /Ladestraße überarbeitet werden und an die Bedarfe und an das aktuelle Planungsrecht angepasst werden. Somit wird die **5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 „Alte Stadt“** eingeleitet. Für den Bahnhofsbereich mit Mobilstation liegt bereits eine Projektplanung vor. Auf die bisherige Beschlusslage zur Bebauungsplanänderung (Vorlage Nr. 0590/23) und zum Thema Mobilstation (Vorlage Nr. 2024/0757-a) wird verwiesen. Diese Bauleitplanung soll als BauGB-Regelverfahren mit Umweltprüfung durchgeführt werden.

2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage der Stadt Sendenhorst nördlich des Altstadtkerns an der Bahntrasse der Westfälischen Landes-Eisenbahn. Es umfasst eine Fläche von ca. 1,5 ha und erstreckt sich langgezogen entlang der Bahntrasse von Nordwesten nach Südosten. Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch die bisherigen Grenzen der WLE-Bahntrasse einschließlich der gemäß Grunderwerbsplan (1. Deckblattverfahren, Stand 31.08.2022) durch die WLE zu erwerbenden Flurstücke 2874 und 2974 und der durch die für die technischen Anlagen des Bahnübergangs Gartenstraße benötigten Flächen,
- im Osten durch den östlichen Straßenverlauf des Bahnübergangs Hoetmarer Straße,
- im Süden durch die nördlichen Grundstücksgrenzen der Wohnbebauung im Bereich des Wohngebiets Zur alten Molkerei/Fröbelstraße, durch die Rettungswache und durch die nördliche Grenze der Wohnbebauung im Südwesten bis zur Gartenstraße und
- im Westen durch die Westgrenze der Gartenstraße einschließlich Bahnübergang.

Die genauen Abgrenzungen und der Geltungsbereich ergeben sich aus der Plankarte. Die Plangebietsgrenzen sind im Planverfahren in enger Abstimmung mit der WLE zu überprüfen und ggf. anzupassen.

3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen

3.1 Aktuelle Nutzung, städtebauliche Situation und bestehendes Planungsrecht

a) Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

Der Bahnhofsbereich Sendenhorst und die Ladestraße befinden sich innerhalb des Siedlungsraums von Sendenhorst nördlich des Ortskerns. Der Bereich ist über die umgebenden Straßensysteme gut mit der Ortsmitte und den umgebenden Wohngebieten sowie mit dem ländlich geprägten Außenbereich verknüpft. Das Plangebiet wird i. W. durch die von Südosten nach Nordwesten verlaufenden Verkehrsflächen geprägt. Der nördliche Teilbereich wird durch die Bahnanlagen mit Schienentrasse und begleitenden Baum-/Gehölzzeilen in Anspruch genommen. Parallel dazu verläuft die Ladestraße mit Fuß- und Radweg. Der mittlere Abschnitt der Ladestraße wird durch die bisherigen Bahnanlagen und durch die frühere Funktion geprägt („Ladestraße“), die geschotterten Brachflächen bis zur Bahntrasse werden gegenwärtig i. W. als Stellplätze genutzt. Im Nordwesten entlang der Bahnanlage besteht der historische Bahnhof, der durch zwei gastronomische Betriebe genutzt wird. Der östliche Abschnitt der Ladestraße bis zur Hoetmarer Straße wird auf der Nordseite zwischen Straße und Bahnanlagen von einer Baumreihe mit Unterwuchs geprägt.

Im Süden der Ladestraße schließen neben der Rettungswache an der Fröbelstraße Wohnstraßen mit Wohngebieten an, die sowohl Mehrfamilienhäuser als auch Einzel-/Doppel- und Reihenhausbebauung mit i. W. ein bis zwei Vollgeschossen umfassen. Der frühere Molkereistandort im Osten wurde aufgegeben.

Nördlich der Bahntrasse schließen jeweils Wohnstraßen an, die das angrenzende Wohngebiet am Stadtrand des Ortsteils Sendenhorst erschließen. Östlich der Hoetmarer Straße liegen zwei Einzelhandelsstandorte. Südlich und westlich der Gartenstraße folgen durchmischte Wohngebiete mit einzelnen Geschäften und Gemeinbedarfseinrichtungen im Übergang zum Ortskern.

Abb. 1: Luftbild des Plangebiets inkl. Umgebung

Nord

b) Bestehendes Planungsrecht

Das Plangebiet der Bebauungsplanänderung umfasst i. W. den Bebauungsplan Nr. 4 „Alte Stadt“, im nördlichen Randbereich, aber auch den Bebauungsplan Nr. 34 „Echterbrock“:

- **Bebauungsplan Nr. 4 „Alte Stadt“ (Rechtskraft der Urfassung 1989):** Der Bebauungsplan erfasst den Großteil des vorliegenden Änderungsbereichs und setzt hier im wesentlichen Verkehrsflächen fest. Die Bahnanlage ist als Verkehrsfläche festgesetzt worden (keine nachrichtliche Übernahme). Die Ladestraße ist als Verkehrsfläche mit Fahrbahn, Geh- und Radweg sowie Baumstandorten und Verkehrsgrün sehr differenziert festgesetzt worden, alternative Querschnitte etc. sind so nicht möglich. Das alte Bahnhofsgebäude im Nordwesten ist als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt worden und damit als Teil des südlich der Ladestraße zwischen Gartenstraße und Fröbelstraße festgesetzten Mischgebiets mit anschließender Feuerwehrfläche eingestuft worden. Zwischen Fröbelstraße und Ostkampstraße wurde ein Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO entwickelt. Im Osten zwischen Ostkampstraße und Hoetmarer Straße wurde der damals noch vorhandene Molkereistandort als Gewerbegebiet überplant.

- **Bebauungsplan Nr. 34 „Echterbrock“ (Rechtskraft der Urfassung 1998):** Der nördliche Grenzbereich der 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 erfasst teilweise auch den Bebauungsplan Nr. 34. Dieser setzt hier ebenfalls i. W. die Bahnanlagen der Westfälischen Landeseisenbahn fest und hat damals den Bebauungsplan Nr. 4 dort überlagert. Nördlich schließen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (verkehrsberuhigter Bereich) sowie Grünstreifen (straßen-/wegebegleitend, im Westen mit Lärmschutzwall-/wand-Kombination) an.

Eine Umsetzung des Vorhabens Mobilstation ist mit dem bestehenden Planungsrecht nicht möglich. Darüber hinaus bestehen im Bereich der bisher als Verkehrsfläche festgesetzten Bahnanlage (keine nachrichtliche Übernahme) und durch die sich überschneidende Überplanung durch zwei Bebauungspläne auf alten, kaum richtig nachvollziehbaren Katastergrundlagen planungsrechtliche Unsicherheiten. Im Ergebnis wird daher die vorliegende Bebauungsplanänderung zur Klärung und zur sachgerechten Neufestsetzung durchgeführt.

Die o. g. Bebauungspläne sind durch eine Reihe von Änderungen in Teilbereichen modifiziert worden. Die an das vorliegende Plangebiet der 5. Änderung anschließenden und ggf. relevanten Änderungsverfahren sind:

- **Bebauungsplan Nr. 4.1 „Alte Stadt“, hier 1., 3. und 4. Änderung:**
  - Durch die **1. Änderung des B-Plans Nr. 4** (Rechtskraft 2003) ist im Bereich südöstlich der Ladestraße entlang der Straße an Stelle des Gewerbegebiets für die Molkerei ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt worden, welches heute auch entsprechend entwickelt worden ist. Die Gewerbenutzungen im Süden in Richtung Osttor wurden weiterhin als Gewerbegebiet überplant. Für die Wohnbebauung entlang Ladestraße und Hoetmarer Straße wurden aufgrund des Verkehrslärms Lärmpegelbereiche festgesetzt (entlang der Straßen Lärmpegelbereich IV).
  - Die **3. Änderung** (Rechtskraft 2014) ist anlässlich der Erweiterung der Nebenanlagen für die Feuerwache an der Fröbelstraße durchgeführt worden.
  - Durch die **4. Änderung** (Rechtskraft 2016) im nordwestlichen Eckbereich sind ebenfalls angrenzend an die vorliegende B-Plan-Änderung im Rahmen des dort festgesetzten Mischgebiets die Baumöglichkeiten erweitert und neu geregelt worden (Änderung Baugrenzen, Aufhebung restriktiver Planinhalte des B-Plans Nr. 4 etc.).

- **Bebauungsplan Nr. 34 „Echterbrock“, hier 4. Änderung:**
  Durch die 4. Änderung des B-Plan Nr. 34 (Rechtskraft 2016) ist direkt nördlich an den vorliegenden Änderungsbereich die bis dahin großflächige Verkehrsfläche durch ein Allgemeines

Wohngebiet gemäß § 4 BauGB zugunsten von Unterkünften für Asylbewerber festgesetzt worden (Flurstück 3518 tlw.). Die Wohnanlage wurde zwischenzeitlich errichtet.
Die weiteren Änderungsverfahren betrafen nördlich an die Verkehrsflächen angrenzende Allgemeine Wohngebiete mit Anpassungen der zulässigen Nutzungsmaße, der Baugrenzen etc.

Angrenzend an das Plangebiet liegen weitere Bebauungspläne vor, zu nennen sind hier insbesondere die folgenden Bebauungspläne:

- **Bebauungsplan Nr. 40 „Alter Postweg Nord“ (Rechtskraft 2009):** Östlich des Plangebiets sind beidseits der Hoetmarer Straße ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO und im Nordosten ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt worden.

- **Bebauungsplan Nr. 18 „Wienort“ (Rechtskraft 1996):** Westlich des Plangebiets bzw. der Gartenstraße sind ein Allgemeines Wohngebiet und weiter westlich bzw. nördlich ein Gewerbegebiet und Grünflächen entwickelt bzw. überplant worden. Auch zu diesem Planverfahren sind diverse Änderungsverfahren erfolgt.

Die im Umfeld festgesetzten Baugebiete und Nutzungen sind im Zuge der 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 ggf. zu berücksichtigen. Auf die jeweiligen Unterlagen der Bebauungsplan-Verfahren wird verwiesen.

3.2 Landes- und Regionalplanung, Flächennutzungsplan

Im **Landesentwicklungsplan LEP NRW** ist die Stadt Sendenhorst Teil eines größeren zusammenhängenden Gebiets mit überwiegend ländlicher Raumstruktur zwischen Münster und Hamm und wird als Grundzentrum ausgewiesen. Der Änderungsbereich liegt als Teil des zusammenhängenden Ortsteils Sendenhorst innerhalb des festgelegten Siedlungsraums. Gemäß Urteil des OVG NRW vom 21.03.2024 sind Ziele und Grundsätze der 1. Änderung des Landesentwicklungsplans teilweise für unwirksam erklärt worden. Die für unwirksam erklärten Ziele und Grundsätze finden für den Siedlungsraum, in dem sich das vorliegende Plangebiet befindet, und für die planerischen Zielsetzungen jedoch i. W. keine Anwendung.

Im **Regionalplan des Regierungsbezirks Münster** ist das Bahnhofsumfeld Teil des dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB). Die Bahntrasse wird als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt. Durch die Reaktivierung der WLE-Trasse und den zugehörigen Ausbau der Haltepunkte mit Mobilstationen werden Ziel 40, Grundsatz 34 und Grundsatz 36 des Regionalplans Münsterland zum Erhalt und zur Sicherung eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebots und Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs unterstützt.

Der Regionalrat Münster hat in seiner Sitzung am 12. Dezember 2022 beschlossen, den Regionalplan Münsterland zu ändern. Mit dem Änderungsverfahren sollen die textlichen und zeichnerischen Festlegungen des Regionalplans Münsterland an die Festlegungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) sowie des Bundesraumordnungsplans für den Hochwasserschutz (BRPH) angepasst werden. Vom 6. März 2023 bis einschließlich zum 30. September 2023 bestand die Möglichkeit, zum Planentwurf Stellung zu nehmen. Die Auswertung der Stellungnahmen und die Überarbeitung des Entwurfs erfolgen gegenwärtig.

Nach Einschätzung der Stadt wird die vorliegende Planung den landes- und regionalplanerischen Zielvorgaben im Zuge der Mobilisierung der WLE-Strecke entsprechen.

Im **Flächennutzungsplan** wird die vorliegende Fläche i. W. als Örtliche Hauptverkehrsstraße sowie als Bahnanlage und als begleitende Grünfläche (schmaler Streifen) dargestellt. Im Nordwesten im

Bereich der Einmündung zur Gartenstraße ist das alte Bahnhofsgebäude auf seinem heutigen Grundstück als Teil des Mischgebiets beidseits der Ladestraße dargestellt worden.

3.3 Planfeststellungsverfahren

Im Jahr 2020 ist das Planfeststellungsverfahren für die Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster eingeleitet worden. Zur Konkretisierung der technischen Planungen ist im Jahr 2022 nach Offenlage der Planfeststellung eine Deckblatt-Änderung ergänzt worden. In diesem Zuge ist auch im Bereich des Bahnhof Sendenhorst der Geltungsbereich der Planfeststellung erweitert worden. Die Erweiterungsflächen dienen zum Großteil der nur temporär erforderlichen Baustelleneinrichtung und -durchführung.

Die Inhalte einer Planfeststellung überlagern mögliche Festsetzungen eines Bebauungsplans in diesem Bereich, die Bauleitplanung kann jedoch ergänzende Festsetzungen treffen, die dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Die WLE und Bezirksregierung Münster sind im vorliegenden Fall zuständig für die Planung der Gleise, Bahnsteige inklusive Rampen und Zubehör für den Bahnbetrieb. Der Stadt Sendenhorst obliegt dabei die Zuständigkeit für die Mobilstation, die verkehrliche Anbindung und weitere Einrichtungen des Bahnhofsumfelds. Diese sollen durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglicht und soweit erforderlich geregelt werden. Die Flächen der Planfeststellung für den Bahnbetrieb werden nachrichtlich gemäß der Abgrenzung im 1. Deckblatt[1] in den Bebauungsplan übernommen.

Die WLE hat im Vorfeld informell gebeten, die Grenze über die unmittelbare Bahnanlage hinaus entweder auf die gesamten heutigen WLE-Eigentumsflächen oder zumindest etwas großzügiger auch auf die an den Bahnsteig angrenzenden Bewegungsflächen mit Radanlagen, Stellwerkfläche etc. auszudehnen. Die WLE möchte nachvollziehbar langfristig etwas Spielraum behalten. Die WLE-Flächen hierfür und für die Mobilstation sollen möglichst nicht veräußert, sondern nur verpachtet werden. Die genaue Grenzziehung zwischen Bahnanlagen und Verkehrsflächen ist im weiteren Verfahren abzustimmen.

3.4 Weitere fachgesetzliche und fachplanerische Belange

Gemäß **Bundesnaturschutzgesetz** (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteile des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Das vorliegende Plangebiet liegt nicht innerhalb eines FFH-Gebiets, eines europäischen Vogelschutzgebiets oder eines Naturschutzgebiets gemäß BNatSchG. Darüber hinaus sind keine geschützten Biotope oder Verbundflächen betroffen.

Innerhalb des Geltungsbereichs sind Gehölzreihen und erhaltenswerte Bäume vorhanden. Von Südosten bis zur Einmündung Ostkampstraße stockt im Bereich des Verkehrsgrüns zwischen Bahngleisen und Straße eine Baumreihe aus Linden und Ahorn. Vor der Hausnummer 28 sowie gegenüber des Bahnhofsgebäudes gibt es südlich der Ladestraße ebenfalls einzelne Baumstandorte. Im Rahmen der Vorhabenplanung ist ein Baumschutzkonzept[2] erstellt worden, in dem die Baumstandorte hinsichtlich ihrer Vitalität und Erhaltungswürdigkeit bewertet werden. Im Ergebnis wird empfohlen, die Bäume soweit möglich alle in der Projektplanung zu berücksichtigen. Auf das Konzept wird

---

[1] Übernahme gemäß „Ausgangsverfahren: 1. Deckblatt im Verfahren“, Strecke 9213: Sendenhorst - Münster, km 14,370 - km 35,531, Lageplan, 31.08.2022

[2] Grüner Zweig: Baumschutzkonzept für das Bauvorhaben: Mobilstation Sendenhorst, Tecklenburg, April 2024)

verwiesen. Bezüglich des Umgangs mit den Baumstandorten im Rahmen der Projektplanung und im Zuge der Bebauungsplanänderung wird auf Kapitel 4 und Kapitel 5.5 verwiesen.

Die Belange des **Artenschutzes** sind in der Bauleitplanung sachgerecht zu berücksichtigen. Eine übergeordnete Relevanz des Bahnhofsbereichs für den Artenschutz wird nicht erwartet. Im Rahmen der Umweltprüfung findet die erforderliche Vorprüfung statt. Die Ergebnisse werden im weiteren Planverfahren aufgenommen und ausgewertet und in Kapitel 6 dieser Begründung ergänzt.

Im Plangebiet ist kein **Gewässer** vorhanden. **Wasserschutzgebiete** oder **Überschwemmungsbereiche** sind ebenfalls nicht betroffen.

Gemäß **Bodenkarte NRW**[3] stehen im Bahnhofsumfeld Gley-Braunerde-Böden mit tiefem Grundwasserstand an. Die **Kriterien der zu schützenden Böden in NRW**[4] treffen im vorliegenden Fall nicht zu. Das Gebiet ist bereits durch die bisherige Nutzung stark in Anspruch genommen und größtenteils durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur versiegelt oder zumindest geschottert etc.

Im Altlastenkataster der Stadt sind innerhalb des Geltungsbereichs der 5. Änderung keine **Altlastenflächen** verzeichnet. Nördlich des Geltungsbereichs befinden sich Eintragungen im Bereich des Lärmschutzwalls am Holunderweg (61454) sowie im Bereich zwischen Bahntrasse und Seilerstraße (61435). Bei Baumaßnahmen ist auf Auffälligkeiten (Gerüche, Verfärbungen, Abfallstoffe etc.) im Erdreich zu achten. Treten Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder einer schädlichen Bodenveränderung auf, besteht nach Landesbodenschutzgesetz die Verpflichtung, umgehend die Stadt Sendenhorst und die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Warendorf zu verständigen. Ein allgemeiner Hinweis auf die Vorgehensweise bei Entdeckungen ist in der Plankarte eingetragen.

Nach aktuellem Kenntnisstand bestehen keine Hinweise auf eine **Kampfmittelgefährdung** im Geltungsbereich. Grundsätzlich hat die Durchführung bodeneingreifender Maßnahmen mit der gebotenen Vorsicht zu erfolgen, da Kampfmittelvorkommen nie völlig ausgeschlossen werden können. Bei entsprechendem Verdacht auf Kampfmittelvorkommen (zum Beispiel bei außergewöhnlicher Verfärbung des Erdaushubs oder verdächtigen Gegenständen) ist die Arbeit sofort einzustellen, die Polizei und der Kampfmittelbeseitigungsdienst (Bezirksregierung Arnsberg) sind zu verständigen. Der Bebauungsplan enthält hierzu einen entsprechenden Hinweis.

Bau- oder Bodendenkmäler sind im Geltungsbereich oder im nahen Umfeld bisher nicht bekannt. Bei Bodeneingriffen können jedoch Bodendenkmäler entdeckt werden (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten sowie Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit). Vorsorglich wird daher auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei auffälligen Bodenfunden gemäß § 15 DSchG NRW.

Erste Erdbewegungen sind rechtzeitig vor Beginn dem LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster, An den Speichern 7, 48157 Münster sowie dem LWL-Museum für Naturkunde, Sentruper Straße 285, 48161 Münster (christian.pott@lwl.org) schriftlich mitzuteilen. Dem LWL oder der Stadt als untere Denkmalbehörde sind Bodenfunde etc. unverzüglich zu melden, ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden. Dem LWL oder den Beauftragten ist das Betreten des betroffenen Grundstücks zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 16 DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

---

[3] Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 4112 Sendenhorst; Krefeld 2022.

[4] Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, 3. Auflage, Krefeld 2017. (Internetabfrage: https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/ am 28.05.2024)

Öffentlichkeit und Fachbehörden werden gebeten, ggf. relevante, weitergehende Informationen über Planungsgrundlagen der Stadt Sendenhorst zur Prüfung im Zuge des Änderungsverfahrens für den Bebauungsplan Nr. 4 mitzuteilen.

4. Planungsziele und Plankonzept

a) Planungsziele

Vor dem Hintergrund der Reaktivierung der WLE-Strecke zwischen Münster und Sendenhorst wird die Umgestaltung des Bahnhofsumfelds an den jeweiligen Bahnhaltepunkten mit Ergänzung der bahnbezogenen Nutzungen und Einrichtungen erforderlich. Die Stadt Sendenhorst strebt die Errichtung von Mobilitätsstationen an den Haltepunkten Albersloh und Sendenhorst an. Ziel ist es, die Verknüpfung des regionalen Verkehrsträgers Bahn mit den lokalen Mobilitätsformen möglichst effektiv und attraktiv zu gestalten, um im Sinne des Klimaschutzes den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen und um der ortsansässigen Bevölkerung langfristig eine gute ÖPNV-Infrastruktur mit Verbindung in das Oberzentrum Münster zu bieten.

Dafür sollen im Bahnhofsumfeld Flächen für PKW- und Rad-Stellplätze, für den Busverkehr sowie für weitere Transportmittel bzw. -angebote (Car-Sharing) vorgesehen werden. Im Bereich Sendenhorst ist die Umgestaltung der bestehenden Verkehrsflächen auf Grundlage der aktuell rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 4 und Nr. 34 nicht ohne weiteres möglich. Der Bebauungsplan Nr. 4 setzt eine detaillierte Gliederung der Verkehrsfläche mit klaren Vorgaben für Geh-/Radweg sowie die damalige Bahnanlage großflächig fest (keine nachrichtliche Übernahme). Für das neue Nutzungskonzept mit der Mobilstation angegliedert an die Bahnflächen muss daher der planungsrechtliche Rahmen im Bebauungsplan angepasst und flexibilisiert werden. Die konkrete Anlagenplanung erfolgt im Rahmen der verkehrstechnischen Planung.

b) Plankonzept

Das verkehrstechnische Plankonzept sieht vor, die Flächen nördlich der Ladestraße zukünftig für die Einrichtungen und Anlagen der Mobilstation zu nutzen. Gegenüber dem Bahnsteig soll ein direkter Umstieg auf den städtischen Busverkehr über mehrere Bushaltebuchten möglich werden. Westlich zwischen Bahnsteig und altem Bahnhofsgebäude sind Aufenthaltsbereiche sowie Radabstellanlagen geplant. Gegenüber des Bahnhofsgebäudes sieht die Projektplanung Stellplätze für Sharing-Fahrzeuge und Ladestationen vor. Im Osten des Geltungsbereichs werden nördlich der Ladestraße bis zur Hoetmarer Straße Stellplätze insbesondere für die Park-and-Ride-Nutzung mit Bahn und Bus geplant. Westlich dieser Stellplätze soll außerdem ein Gleisübergang für Fußgänger und Radfahrer errichtet werden. Weitere Potenzialflächen für PKW- und Rad-Stellplätze im Umfeld des Bahnhofs sind vorhanden. In diesen Bereichen ist jedoch keine Anpassung des Planungsrechts erforderlich, somit können diese parallel oder im Anschluss an die Bauleitplanung weiterverfolgt werden.

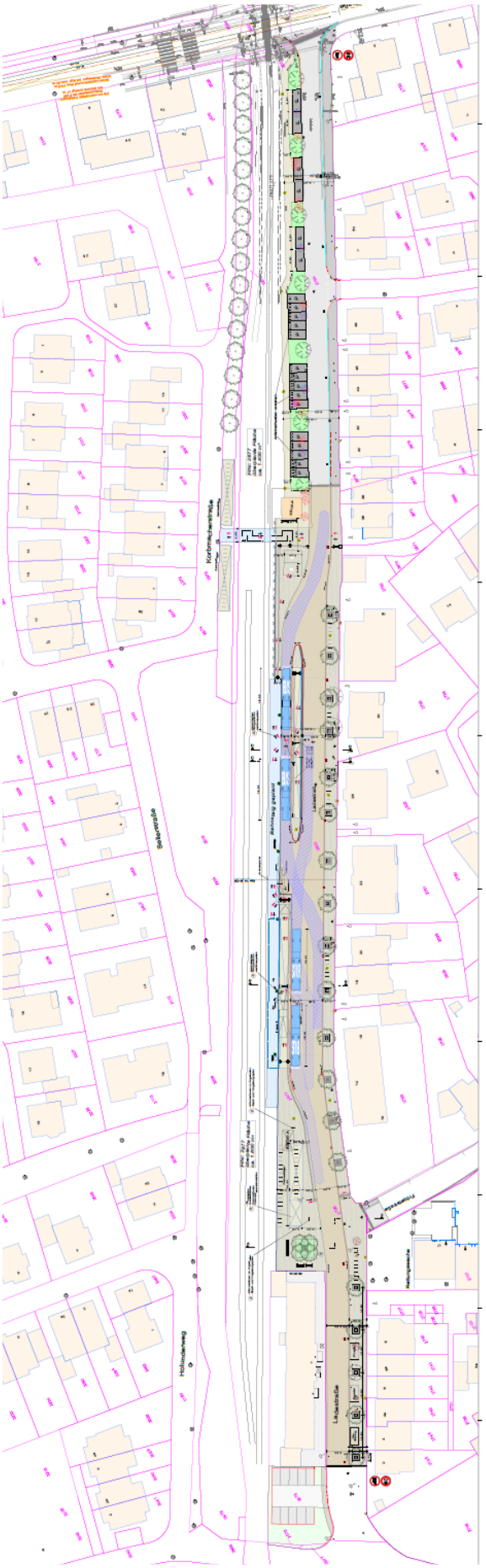

Abb. 2: Projektplanung Mobilstation Sendenhorst, Variante 8a
Entwurf Stand April 2024, Stadt Sendenhorst und Gnegel GmbH

5. Inhalte und Festsetzungen

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 4 „Alte Stadt“, 5. Änderung werden die planungsrechtlichen Grundlagen für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeld im Rahmen der Reaktivierung der WLE-Bahntrasse geschaffen. Die rechtverbindlichen Festsetzungen sichern die städtebauliche Ordnung und die Voraussetzungen für eine abweichende Gliederung der Verkehrsflächen, indem insbesondere die Umgrenzung der Bahnanlage sowie der Verkehrsflächen und Flächen besonderer Zweckbestimmung neu definiert werden. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4 werden aufgegriffen und im Planverfahren – auch in Abstimmung mit der Projektplanung – fortgeschrieben.

5.1 Mischgebiet

Im nordwestlichen Bereich des Plangebiets befindet sich das historische Bahnhofsgebäude mit bestehenden gastronomischen Nutzungen sowie Wohnungen. Im Bebauungsplan Nr. 4 „Alte Stadt“ aus dem Jahr 1989 ist der Teilbereich als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt worden. Dieser Bereich zwischen neugestalteter Verkehrsfläche und Bahnanlage wird durch die Planung der Mobilstation nicht in Anspruch genommen. Die Festsetzungen zu **Art und Maß der baulichen Nutzung** aus dem Ursprungsplan werden daher aufgenommen und im Sinne der Bestandssicherung im Grundsatz fortgeschrieben. Im Planverfahren ist zu prüfen, ob diese Festsetzungen beibehalten werden oder teilweise neu zu fassen sind.

Auf die Unterlagen des Bebauungsplans Nr. 4 „Alte Stadt“ für das Mischgebiet nördlich der Ladestraße wird an dieser Stelle ausdrücklich verwiesen. Innerhalb des Mischgebiets sind demnach sonstige Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe und Tankstellen unzulässig. Wohnnutzungen können ausnahmsweise zugelassen werden. Angesichts der zukünftig zentralen Lage an der Mobilstation in Sendenhorst können die bestehenden Nutzungen zur Versorgung und zum Aufenthalt hier sinnvoll eingebunden werden, die Flexibilität zur Nutzungsmischung soll erhalten werden. Im Planverfahren sind die Nutzungsregelungen mit Blick auf die heutige Rechtslage, auf Planungsziele und auf den Bestandserhalt zu überprüfen.

Die festgesetzte Zweigeschossigkeit bei einer **GRZ** von maximal 0,4 und einer **GFZ** von 0,8, die offene **Bauweise** und die **Baugrenzen** (geringfügig modifiziert und besser auf den Bestand angepasst) werden gemäß Ursprungsplan übernommen. Das historische Bahnhofsgebäude soll sofern möglich als erhaltenswerter prägender Baukörper in seiner Form erhalten bleiben. Durch Festsetzungen zur maximal zulässigen Trauf- und Firsthöhe sowie zur Gestaltung der Dachlandschaft in diesem Bereich soll das städtebauliche Erscheinungsbild bestandsorientiert gesichert werden.

Die im Bahnhof vorhandenen gastronomischen Nutzungen weisen ihren Stellplatzbedarf gegenwärtig auf Flächen der WLE im Osten des Gebäudes nach. Mit Ausbau des Bahnhofs und der Mobilstation ist das nicht mehr möglich. Aus diesem Grund sollen die Festsetzungen zu Nebenanlagen im Mischgebiet gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 4 aktualisiert werden und private Stellplätze außerhalb der überbaubaren Flächen auf den dafür ausgewiesenen Grundstücksflächen nordwestlich des Bahnhofs zugelassen werden. Gemäß § 23 (5) BauNVO können Nebenanlagen im Sinne des § 14 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden.

In diesem nordwestlichen Bereich des Mischgebiets sind im Ursprungsplan 6 Bäume zum Erhalt festgesetzt, von denen jedoch nur 3 noch bestehen. Um die Stellplatzanlage durch Grünstrukturen zu gliedern und die entfallenden Bäume auf dem Grundstück selbst auszugleichen, ist im Zuge der Stellplatzerrichtung für jeweils 4 angefangene Stellplätze mindestens ein standortgerechter heimischer Laubbaum oder ein stadtklimatisch besonders geeigneter Laubbaum anzupflanzen. Angrenzender Laubbaumbestand kann bei einem gesicherten Erhalt angerechnet werden. Gemäß Vorplanung mit 10 Stellplätzen (s. oben) würden dann auch 3 Bäume neu gepflanzt werden müssen.

5.2 Erschließung und Verkehr

Die gegenwärtige Verkehrssituation im rechtskräftigen Bebauungsplan ist durch eine kleinteilige Gliederung der Straßenverkehrsfläche sowie durch die umfassende Festsetzung einer Bahnanlage geprägt. Die Ladestraße verbindet die Hoetmarer Straße mit der Gartenstraße und wird von einem Geh- und Radweg begleitet. Im östlichen Bereich zwischen Hoetmarer Straße und Fröbelstraße verlaufen Geh- und Radweg einseitig entlang der südlichen Baureihe. Zwischen Fröbelstraße und Gartenstraße ist gemäß Ursprungsbebauungsplan ein trennendes Verkehrsgrün mit drei Straßenbäumen zwischen Fuß und Radweg vorhanden. Die Flächen für Bahnanlagen nördlich der Ladestraße werden teilweise als Stellplätze genutzt.

Im Zuge der Bebauungsplanänderung wird eine neue Aufteilung der vorhandenen Verkehrsflächen geplant, um die anlässlich der Reaktivierung der WLE-Strecke erforderliche Errichtung einer Mobilitätsstation und der angegliederten Einrichtungen am Bahnhaltepunkt zu ermöglichen. Die Projektplanung (s. Entwurfsplanung, Kapitel 4) sieht vor, im Bereich südlich der Bahntrasse und östlich des Bahnhofsgebäudes gegenüber des geplanten Bahnsteigs die Anbindung für den Busverkehr sowie Radabstellanlagen zu errichten. Direkt anschließend an das Bahnhofsgebäude sind eine Aufenthaltsfläche sowie Fahrradbügel vorgesehen, daran anschließend folgen die Haltestellenborde für den Busverkehr. Der östliche Einfahrtsbereich zur Ladestraße soll durch Park-and-Ride-Stellplätze ergänzt werden. Die südliche Seite der Ladestraße wird weiterhin mit einem Geh- und Radweg vorgesehen. Dort wo es möglich ist, sollen Straßenbäume als Neuanpflanzung platziert werden. Der westliche Eingangsbereich in das Bahnhofsumfeld gegenüber des alten Bahnhofsgebäudes soll mit Car-Sharing-Plätzen sowie Lademöglichkeiten für E-Autos ausgestattet werden. Von der Korbmacher Straße nördlich der Bahntrasse ist außerdem ein Fußgängerüberweg über die Gleise vorgesehen, der westlich der Park-and-Ride-Plätze anknüpft.

Um diese Umstrukturierung des Straßen- und Bahnbereichs zu ermöglichen, kann an dem im Ursprungsbebauungsplan detailliert festgesetzten Straßenquerschnitt nicht festgehalten werden. Der geplante Verknüpfungspunkt mit dem innerörtlichen Busverkehr gegenüber des Bahnsteigs sowie die geplanten PKW-Stellplätze sollen im Zuge der Neuplanung außerdem nicht weiter als Bahnanlage festgesetzt werden. Gemäß Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28.05.2014[5] handelt es sich bei Bahnanlagen um Verkehrsflächen, die funktional ausschließlich dem Bahnbetrieb zuzuordnen sind. Da die Mobilitätsstation mit Bushaltestelle und Stellplätzen eine Verknüpfungsfunktion zu anderen Funktionen und Verkehrsmodi sowie in das Umfeld hat, trifft die Funktion als Bahnanlage hier trotz der räumlichen und auch funktionalen Zuordnung zum neuen Bahnhaltepunkt nicht zu.

Die Verkehrsfläche mit Gehweg und Fahrbahn sowie die Mobilstation mit Haltestellenbereich für die Busse wird daher als Straßenverkehrsfläche festgesetzt, um Flexibilität hinsichtlich der Querschnittsaufteilung und Entwicklungsspielraum für spätere Bedarfe zu erhalten. Die Park-and-Ride-Parkplätze im Osten, die im heutigen Bereich des Verkehrsgrüns entstehen sollen, werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Durchgrünte Stellplatzanlage mit Baumreihe“ festgesetzt. Die Darstellung als Fläche für Bahnanlagen wird mit Bezug auf das Planfeststellungsverfahren nachrichtlich übernommen. Die Abgrenzung von Bahnanlagen und Verkehrsfläche erfolgt im Planverfahren in Abstimmung mit der WLE, um die Belange des SPNV-Ausbaus nicht zu beeinträchtigen. Gleichzeitig soll eine rechtssichere Festsetzung der Funktionen der Mobilstation gewährleistet werden.[6]

---

[5] BVerwG, Urteil v. 28.05.2014 6 C 4.13.

[6] Wie in Kapitel 3.3 erläutert, hat die WLE im Vorfeld gebeten, die Grenze über die unmittelbare Bahnanlage hinaus entweder auf die gesamten heutigen WLE-Eigentumsflächen oder zumindest etwas großzügiger auch auf die an den Bahnsteig angrenzenden Bewegungsflächen mit Radanlagen, Stellwerkfläche etc. auszudehnen. Ziel ist es, langfristig Spielraum zu behalten, zumal die WLE-Flächen hierfür und für die Mobilstation möglichst nicht veräußert, sondern nur verpachtet werden sollen. Die genaue Grenzziehung zwischen Bahnanlagen und Verkehrsflächen ist im weiteren Verfahren abzustimmen.

Die Bahntrasse quert das Siedlungsgebiet von Sendenhorst zentral und nördlich der Kernstadt. Der nächste Haltepunkt der zu reaktivierenden Bahntrasse zwischen Münster und Sendenhorst ist Albersloh. An diesem Standort errichtet die Stadt Sendenhorst ebenfalls eine Mobilstation. Über die Hoetmarer Straße und die Straße Osttor ist das Bahnhofsumfeld im Osten direkt an die Hauptausfallsstraßen angebunden, die in Richtung Warendorf und Beckum auch Zubringer für die Ortsteile des umgebenden ländlichen Raums sind. Der geplante Haltepunkt für den Personennahverkehr und die Mobilstation reagieren insofern nicht nur auf die Mobilität der Bevölkerung im Siedlungsraum Sendenhorst, sondern ermöglichen auch für die Bewohnerschaft des umgebenden ländlichen Raums mit der vereinfachten und vernetzten Nutzung mehrerer Verkehrsmodi eine attraktive Anbindung nach Münster. Die Verknüpfung von Rad, Bus oder auch PKW mit der WLE hat das Potenzial, die Wegestrecken, die in diesem Gebiet mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, deutlich zu reduzieren. So können das Verkehrsaufkommen auf den Straßen und die damit einhergehenden Emissionen reduziert werden.

5.3 Immissionsschutz

Das Plangebiet liegt eingebettet im zentralen Siedlungsbereich Sendenhorsts. Die Ladestraße übernimmt heute die Funktion als eine Erschließungsstraße für Teile des südlich gelegenen Wohngebiets. Zudem wird die Ladestraße als Querverbindung (mit z.T. höheren gefahrenen Geschwindigkeiten als den zulässigen 50 km/h) zwischen Hoetmarer Straße (L 851) im Osten und Nordtor (L 520) bzw. Telgter Straße (L 811) im Westen genutzt.

Durch die Reaktivierung der Bahntrasse Richtung Münster und die damit einhergehende Planung eines Mobilitätsverknüpfungspunktes wird hierauf bezogen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Ladestraße und im nachbarschaftlichen Umfeld erwartet. Ggf. kann dafür bei einer durchgehenden Ausweisung als Tempo 30-Zone und aufgrund der verkehrsbremsenden Wirkung der geplanten Mobilstation Schleichverkehr herausgehalten werden. Verkehrsgeräusche werden außerdem durch den Kfz- und Busverkehr innerhalb der Mobilstation und durch den Schienenverkehr auf der WLE-Strecke erzeugt.

Die verkehrliche Situation und die **verkehrlichen Emissionen** werden sich verändern. Deren Auswirkungen auf die bestehende Wohnbebauung im Umfeld sind im Rahmen des Planverfahrens zu untersuchen. Die an das Plangebiet angrenzende Bebauung wird überwiegend durch Wohnnutzungen geprägt. Die Allgemeinen Wohngebiete und das Mischgebiet genießen einen entsprechenden Schutzanspruch gegenüber Schallimmissionen, z. T. sind bereits in der früheren Bauleitplanung auch Vorgaben erfolgt (s. Lärmpegelbereiche im Osten im Bereich Zur alten Molkerei). Im Verfahren zur Planfeststellung der Bahntrasse sind die Schallimmissionen des Bahnverkehrs bereits betrachtet worden, auf diese Verfahrensunterlagen wird verwiesen.

Parallel zu den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB wird auf dieser Grundlage eine **schalltechnische Untersuchung** für die Planung der Mobilstation und den Umbau der Ladestraße durchgeführt. In den späteren Entwurfsunterlagen für die Veröffentlichung des Bebauungsplans mit Umweltbericht gemäß §§ 3(2), 4(2) BauGB werden die Untersuchungen ergänzt und die Ergebnisse ausgewertet.

Eine Konfliktsituation in Bezug auf **gewerbliche Immissionen** oder **sonstige Immissionen** wie Erschütterungen, gewerblich-industrielle Gerüche oder Stäube ist im Plangebiet oder im Umfeld nach aktuellem Stand nicht bekannt.

5.4 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft

a) Ver- und Entsorgung, Brandschutz

Das Plangebiet ist im Bestand bereits an die örtlichen Ver- und Entsorgungsnetze angeschlossen. Die vorhandene Infrastruktur kann genutzt und ertüchtigt werden. Die detaillierte Planung erfolgt auf Genehmigungsebene.

Die Erreichbarkeit für die Feuerwehr ist über die Ladestraße gegeben. Weitere Anforderungen des Brandschutzes sind im Zuge der Projektplanung abzustimmen.

b) Gewässer, Wasserwirtschaft und Niederschlagswasserversickerung

– Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt. –

5.5 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege

Im bisher rechtskräftigen Bebauungsplan ist die Baumreihe entlang der Ladestraße sowie die Baumgruppe im nördlichen Bereich des Mischgebiets zum Erhalt festgesetzt. Darüber hinaus ist eine Fortsetzung der straßenbegleitenden Bäume als Pflanzgebot gemäß § 9(1) Nr. 25a BauGB festgesetzt. Für die Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen und Sharing-Angeboten sowie die Umgestaltung des Straßenquerschnitts im Zusammenhang mit der Mobilstation müssen Flächen im Umfeld der bestehenden Bäume in Anspruch genommen werden. Ziel ist der Schutz der Bestandsbäume soweit dies mit den Anforderungen an eine wirtschaftliche und sachgerechte Planung des Mobilitätsknotenpunktes vereinbar ist. Zu diesem Zweck ist ein Baumschutzkonzept erstellt worden. Die Sachverständigen stellen hier für alle Bäume grundsätzlich eine Erhaltenswürdigkeit fest. Zudem ist der Entwurf der Park-and-Ride-Parkplätze unter Bezugnahme auf die Schutzvorschriften für den Wurzelbereich (DIN 18920) geprüft worden. Auf das Baumschutzkonzept wird verwiesen.

Gemäß Projektplanung entfallen im Bereich der östlichen Gehölzreihe Bäume und Sträucher für die Errichtung der Park-and-Ride-Stellplätze. Unter Berücksichtigung der Hinweise im Baumschutzkonzept zum Schutz der Wurzelbereiche ist hier die Errichtung von rund 18 Stellplätzen geplant. Für die entfallenden Bäume werden Ausgleichsmaßnahmen möglichst im nahen Umfeld im weiteren Planverfahren erarbeitet und vorgesehen. Entlang der südlichen Grenze des Geltungsbereichs in Verbindung mit dem Gehweg entlang der Ladestraße werden im aktuellen Konzeptentwurf bereits Neupflanzungen vorgesehen (s. Kapitel 4). Der Bereich der Park-and-Ride-Stellplätze ist mit einer gliedernden Baumreihe zu durchgrünen. Dabei soll der Gehölzbestand soweit möglich erhalten und im Sinne des bahnbegleitenden Grünstreifens weiterentwickelt werden. Die Abstimmung der Detailplanung mit Stellplatzanordnung, zu erhaltenden und neu anzupflanzenden Bäumen etc. erfolgt parallel zum Planverfahren. Konkrete Vorgaben für einzelne Baumstandorte können daher Stand heute nicht erfolgen.

Im Bereich vor der Ladestraße 2-8 sieht der aktuelle Entwurf der Projektplanung einen Car-Sharing-Stellplatz und zwei Stellplätze mit E-Ladesäulen vor. In dieser Variante kann hier der größere Weißdorn erhalten werden, der kleinere und die Rosskastanie würden entfallen. Es sollen hier vier neue Bäume gepflanzt werden.

6. Umweltrelevante Auswirkungen

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

Nach dem BauGB 2004 ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden, um die zu erwartenden Auswirkungen auf die Umweltbelange Mensch/Gesundheit, Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt, Boden/Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur-/sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern zu ermitteln. Die Ergebnisse sind im sog. Umweltbericht zu beschreiben, zu bewerten und in der Abwägung über den Bauleitplan angemessen zu berücksichtigen.

Der Umweltbericht wird als Teil II der Begründung im Sommer 2024 erarbeitet und zum Entwurf für die Veröffentlichung des Bebauungsplans mit Umweltbericht gemäß §§ 3(2), 4(2) BauGB beigefügt.

– Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt. –

6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch

In der Bauleitplanung ist die Bodenschutzklausel im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit § 1 ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und § 1 ff. Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) zu beachten. Bodenversiegelungen sind zu begrenzen, schädliche Bodenveränderungen sind zu vermeiden, Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG. Der Bau von Gebäuden und Straßen bedeutet i. d. R. die Versiegelung und damit lokal vollständiger Verlust der Bodenfunktionen als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen, als Produktionsfläche für Lebensmittel und als Filterkörper bei der Grundwasserneubildung, sofern nicht begleitend Entsiegelungen erfolgen können.

Im vorliegenden Plangebiet werden keine gesetzlich zu schützenden Böden in Anspruch genommen. Die Flächen sind i. W. bereits durch Verkehrsflächen und andere bauliche Anlagen versiegelt. Im Bereich des Verkehrsgrüns wird in untergeordnetem Maß zusätzlich Fläche in Anspruch genommen. Mit Blick auf das Mobilitätsbedürfnis und die Potentiale eines ÖPNV-Verknüpfungspunktes mit dem schienengebundenen Nahverkehr bewertet die Stadt Sendenhorst die Planungsziele hoch. Die Inanspruchnahme der bisherigen Verkehrs- und Bahnflächen wird grundsätzlich als sinnvoll bewertet.

6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung

– Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt. –

6.4 Eingriffsregelung

Die Änderung und Erweiterung eines Bebauungsplans kann Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereiten. Nach § 1a BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege in die Abwägung einzustellen. Im Sinne des Vermeidungsgebots ist zunächst zu prüfen, ob die Maßnahme erforderlich und vertretbar im Rahmen der städtebaulichen Planungsziele ist und ob die Planungsziele beibehalten werden sollen oder ob ggf. Alternativen bestehen. Hierzu wird auf die Darstellung der Planungsziele und -inhalte in dieser Begründung und auf das Planfeststellungsverfahren zur Reaktivierung der WLE-Strecke verwiesen. Im Planverfahren wird nach Ausarbeitung des parzellen-scharfen Bebauungsplan-Entwurfs eine Eingriffsbewertung und -bilanzierung als Grundlage für das naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmenkonzept und für die Abwägung erarbeitet.

6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

Bauleitpläne sollen den Klimaschutz und die Klimaanpassung (Anpassung an Folgen des Klimawandels) fördern. Das Plangebiet ist bereits großflächig versiegelt. Aktuelle, kleinräumige Daten zum Klima in Sendenhorst bzw. zu den lokalklimatischen Verhältnissen im Änderungsbereich liegen nicht vor. Durch den Ausbau des schienenbezogenen Personennahverkehrs und die Verknüpfung mit den innerörtlichen Verkehrsträgern wird die Attraktivität des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) gefördert. Die angestrebte Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene unterstützt durch verringerte Emissionen pro Person den Klimaschutz. Dafür sind jedoch Infrastrukturen erforderlich, die lokal zu einer Versiegelung von Boden und dem Entfall von Bäumen führen. Soweit mit dem Plankonzept vereinbar werden unversiegelte Flächen erhalten und Baumneupflanzungen vorgesehen, um auch dem Aspekt der Klimaanpassung Rechnung zu tragen. Durch die bereits intensive Flächeninanspruchnahme und die Reaktivierung bestehender Infrastrukturen wird die vorliegende Planung als sinnvoll und vertretbar bewertet.

7. Bodenordnung

– Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt. –

8. Flächenbilanz

Teilfläche / Nutzung	Fläche in ha*
Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO	0,14
Öffentliche Verkehrsfläche	0,60
Öffentliche Verkehrsfläche, Stellplatzanlage	0,06
Bahnfläche	0,71
Gesamtfläche Plangebiet ca.	**1,51**

* Ermittelt auf Basis der Plankarte B-Plan 1:1.000, Werte gerundet.

9. Verfahrensablauf und Planentscheidung

Es wird vorgeschlagen, den Aufstellungsbeschluss für den Änderungs-Bebauungsplan Nr. 4 „Alt Stadt“, 5. Änderung in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 13.06.2024 zu fassen (s. Vorlagen-Nr. 2024/0810).

Sendenhorst, im Juni 2024