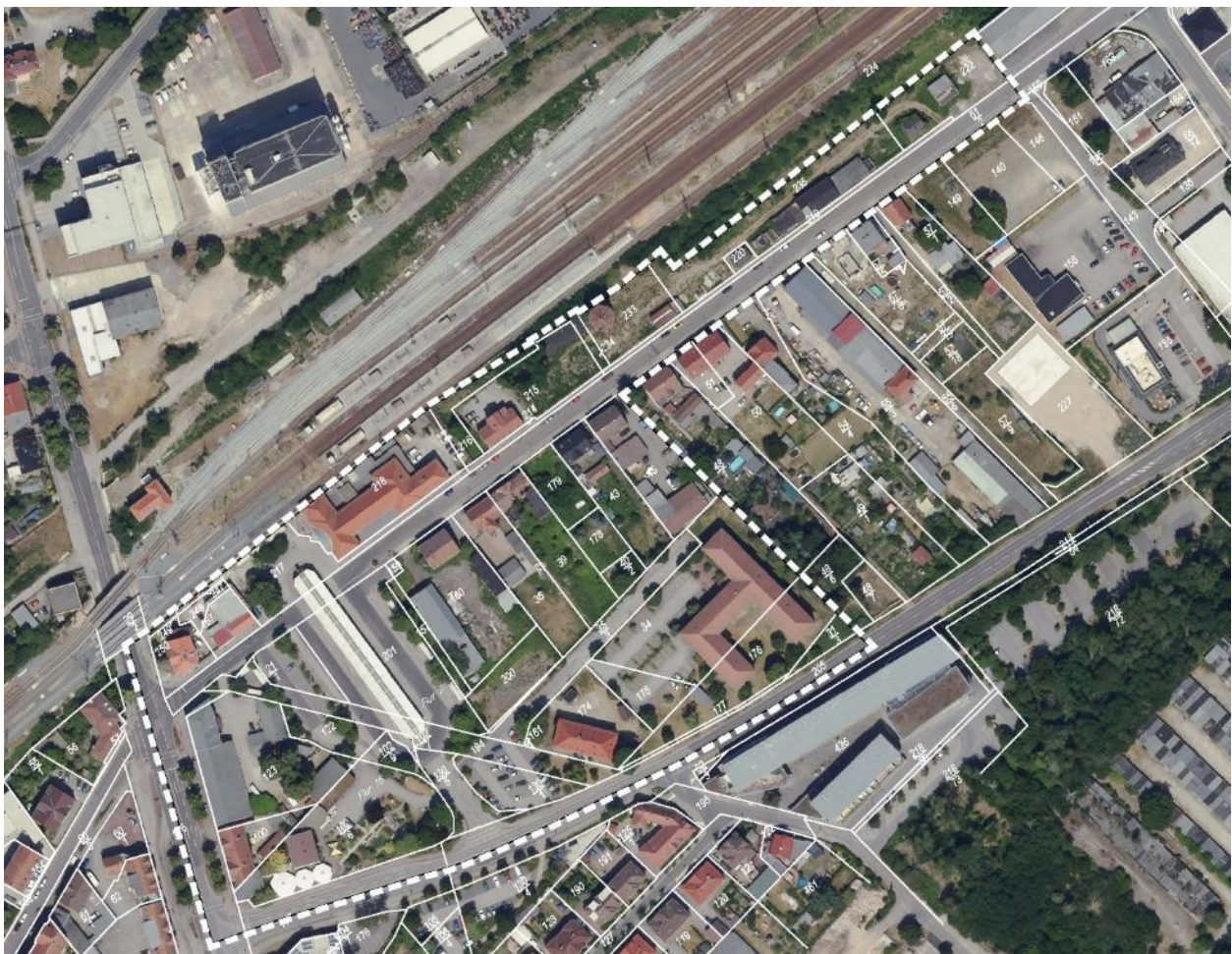




## Stadt Senftenberg

### Bebauungsplan Nr. 59 „Bahnhofsquartier“



Quelle: Luftbild Geoportal Brandenburg, Vermessungsgrundlage, eigene Darstellung

## Begründung nach § 9 Abs. 8 BauGB

### Teil I

### Vorentwurf

Stand: 16.12.2025



## Inhaltsverzeichnis

|             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| <b>I</b>    | <b>Planungsgegenstand</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>1.</b>   | <b>Veranlassung und Ziel</b> .....   | <b>6</b>  |
| <b>2.</b>   | <b>Art des Verfahrens</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>3.</b>   | <b>Beschreibung des Plangebiets</b> .....  | <b>7</b>  |
| <b>3.1</b>  | <b>Räumliche Einordnung</b> .....  | <b>7</b>  |
| <b>3.2</b>  | <b>Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse</b> .....   | <b>7</b>  |
| <b>3.3</b>  | <b>Städtebauliche Situation</b> .....  | <b>8</b>  |
| <b>3.4</b>  | <b>Erschließung</b> .....  | <b>8</b>  |
| 3.4.1       | Verkehr.....   | 8         |
| 3.4.2       | Ver- und Entsorgung.....   | 8         |
| <b>3.5</b>  | <b>Topografie und Boden</b> .....  | <b>9</b>  |
| <b>3.6</b>  | <b>Denkmalschutz</b> .....   | <b>9</b>  |
| <b>4.</b>   | <b>Planerische Ausgangssituation</b> .....   | <b>9</b>  |
| <b>4.1</b>  | <b>Landesentwicklungsprogramm 2007</b> .....   | <b>9</b>  |
| <b>4.2</b>  | <b>Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg</b> .....  | <b>10</b> |
| <b>4.3</b>  | <b>Integrierter Regionalplan Lausitz-Spreewald</b> .....   | <b>11</b> |
| <b>4.4</b>  | <b>Sachlicher Teilregionalplan Lausitz-Spreewald „Grundfunktionale Schwerpunkte“ der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald</b> ..... | <b>11</b> |
| <b>4.5</b>  | <b>Sachlicher Teilregionalplan „Windenergienutzung“ (in Aufstellung)</b> .....   | <b>11</b> |
| <b>4.6</b>  | <b>Klimaplan Brandenburg</b> .....   | <b>11</b> |
| <b>4.7</b>  | <b>Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027</b> .....   | <b>12</b> |
| <b>4.8</b>  | <b>Das Lausitzprogramm 2038</b> .....  | <b>13</b> |
| <b>4.9</b>  | <b>Verkehrsanalyse und Verkehrskonzept zur Umgestaltung des ZOB und des Bahnhofsumfeldes</b> .....   | <b>13</b> |
| <b>4.10</b> | <b>Mobilitätswende in Kommunen</b> .....   | <b>14</b> |
| <b>4.11</b> | <b>Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Senftenberg 2040</b><br>.....   | <b>16</b> |
| <b>4.12</b> | <b>Integriertes Klimaschutzkonzept</b> .....   | <b>18</b> |
| <b>4.13</b> | <b>Städtebauförderung</b> .....  | <b>19</b> |
| <b>4.14</b> | <b>Radverkehrskonzept</b> .....  | <b>19</b> |
| <b>4.15</b> | <b>Planfeststellungen</b> .....  | <b>20</b> |
| <b>4.16</b> | <b>Flächennutzungsplan</b> .....   | <b>20</b> |
| <b>4.17</b> | <b>Bebauungspläne</b> .....  | <b>20</b> |
| <b>4.18</b> | <b>Satzungen</b> .....   | <b>21</b> |
| 4.18.1      | Niederschlagswasserentsorgungssatzung.....   | 21        |
| 4.18.2      | Stellplatzsatzung.....   | 21        |
| 4.18.3      | Werbeanlagensatzung.....   | 21        |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>II</b>  | <b>Planinhalt und Abwägung</b>  | <b>22</b> |
| <b>1.</b>  | <b>Inhalt des Bebauungsplans</b>  | <b>22</b> |
| <b>1.1</b> | <b>Entwicklung der Planungsüberlegungen</b>   | <b>22</b> |
| 1.1.1      | Rahmenplan Neuordnung Bahnhofsumfeld Senftenberg                                      | 22        |
| <b>1.2</b> | <b>Art der baulichen Nutzung</b>  | <b>26</b> |
| <b>1.3</b> | <b>Maß der baulichen Nutzung</b>  | <b>26</b> |
| 1.3.1      | Zulässige Grundfläche   | 26        |
| 1.3.2      | Anzahl der Vollgeschosse  | 27        |
| 1.3.3      | Höhe baulicher Anlagen  | 28        |
| <b>1.4</b> | <b>überbaubare Grundstücksflächen</b>   | <b>29</b> |
| <b>1.5</b> | <b>Verkehrsflächen</b>  | <b>29</b> |
| 1.5.1      | Öffentliche Straßenverkehrsfläche   | 29        |
| 1.5.2      | Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung                                | 30        |
| <b>1.6</b> | <b>Versorgungsflächen</b>   | <b>31</b> |
| <b>1.7</b> | <b>Nachrichtliche Übernahmen</b>  | <b>31</b> |
| 1.7.1      | Baudenkmal  | 31        |
| 1.7.2      | Bahnanlage  | 31        |
| <b>1.8</b> | <b>Hinweise</b>   | <b>31</b> |
| 1.8.1      | Stellplatzsatzung   | 31        |
| 1.8.2      | Niederschlagswasserbeseitigungssatzung  | 32        |
| 1.8.3      | Kampfmittel   | 32        |
| 1.8.4      | Geologie  | 32        |
| 1.8.5      | Bodendenkmale   | 32        |
| <b>2.</b>  | <b>Flächenverteilung</b>  | <b>33</b> |
| <b>III</b> | <b>Auswirkungen der Planung</b>   | <b>34</b> |
| <b>1.</b>  | <b>Auswirkungen auf die städtebauliche Ordnung</b>                                    | <b>34</b> |
| <b>2.</b>  | <b>Auswirkungen auf Natur und Landschaft</b>  | <b>34</b> |
| <b>3.</b>  | <b>Auswirkungen auf den Verkehr</b>   | <b>34</b> |
| <b>IV</b>  | <b>Verfahren</b>  | <b>34</b> |
| <b>1.</b>  | <b>Aufstellungsbeschluss</b>  | <b>34</b> |
| <b>2.</b>  | <b>Planungsanzeige</b>  | <b>34</b> |
| <b>3.</b>  | <b>Beschluss zur Änderung des Geltungsbereiches</b>                                   | <b>34</b> |
| <b>4.</b>  | <b>Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit</b>                                     | <b>34</b> |
| <b>5.</b>  | <b>Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange</b> | <b>35</b> |
| <b>6.</b>  | <b>Veröffentlichung</b>   | <b>35</b> |
| <b>7.</b>  | <b>Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange</b>   | <b>35</b> |

**V    Rechtsgrundlagen.....36**

# I PLANUNGSGEGENSTAND

## 1. Veranlassung und Ziel

Die Kreis- und Universitätsstadt Senftenberg liegt im Lausitzer Seenland im Süden Brandenburgs an der Landesgrenze zu Sachsen. Das Bahnhofsquartier stellt einen wichtigen Stadteingang dar, weist allerdings optische und strukturelle Defizite auf, sodass eine funktionale Neustrukturierung unter Berücksichtigung des Bestandes erfolgen soll. Ziel der Bauleitplanung ist die baulich - räumliche Qualifizierung und funktionale Neustrukturierung der Potenzialflächen unter Berücksichtigung der Bestandssituation. Es soll ein lebendiges und vielfältig gemischtes Quartier mit attraktiven stadtbildprägenden Stadträumen für belebende Funktionen, stadtvträgliches Arbeiten und qualitätsvolles Wohnen formuliert werden. Gleichzeitig soll das Quartier als ein repräsentatives Entrée nach Senftenberg fungieren und optimal mit dem Umfeld vernetzt werden. Ziel ist die Stärkung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes als Mobilitätsdrehscheibe und die verkehrliche, funktionale und räumliche Neuordnung und Aufwertung der öffentlichen und öffentlich nutzbaren Freiflächen.

Die spezifische Lage des Gebiets zwischen den heterogenen Strukturen der angrenzenden Stadtbausteine und Infrastrukturen erfordert eine sensible individuelle übergeordnete räumliche Einbindung und eine sorgfältig abgewogene Verknüpfung mit den angrenzenden Gebieten und Freiräumen.

Die Bauleitplanung ist Pflichtaufgabe der Gemeinde. Bauleitpläne sind aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde erforderlich ist. Wesentlich ist das planerische Konzept der Gemeinde in Bezug auf die Festlegung bestimmter Planungsziele und der näheren Einzelheiten, unter Berücksichtigung bestimmter, insbesondere in § 1 BauGB enthaltener materiell rechtlicher Verpflichtungen. Auf Grund der Größe und Struktur des Geltungsbereiches ist die Erarbeitung des Bebauungsplans im Regelverfahren erforderlich. Folgende übergeordnete Ziele werden mit der Entwicklung des Bahnhofsquartiers verfolgt:

- Inwertsetzung und Belegung/Nachnutzung eines denkmalgeschützten Gebäudes
- Aufwertung des Standortes mit Optionen für Büro- und Verwaltungsnutzungen, bzw. mögliche Entwicklung eines Verwaltungsstandorts
- Schaffung eines repräsentativen Eingangsbereichs zur Innenstadt (Tor zur Innenstadt)
- Entwicklung des Bahnhofs und des Umfeldes zu einem Mobilitätszentrum mit Bündelung aller Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, motorisierter Individualverkehr, Fußgänger, Schaffung eines ausreichenden Parkplatzangebotes, Berücksichtigung von Elektromobilität) inkl. einer verbesserten barrierefreien, fußgängerfreundlichen Gestaltung und Erreichbarkeit
- Entwicklung des Bahnhofs zu einem attraktiven Ausgangspunkt touristischer Wegeverbindungen (Tor zur Tourismusregion Lausitzer Seenland) mit entsprechendem Informations- und Service-Angebot

## 2. Art des Verfahrens

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im Regelverfahren mit frühzeitiger und formaler Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 und 2 BauGB, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB sowie der Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB.

Zum Bebauungsplan wird ein Umweltbericht zur Berücksichtigung der Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Umweltschutz sowie der Beurteilung der Auswirkungen und Wechselwirkungen erstellt. Der Umweltbericht wird um ein artenschutzrechtliches Fachgutachten ergänzt.

### 3. Beschreibung des Plangebiets

#### 3.1 Räumliche Einordnung

Senftenberg, zentral im Landkreis Oberspreewald-Lausitz im Süden des Landes Brandenburg gelegen, hat 23.466 Einwohner (Stand 2024). Das Stadtgebiet erstreckt sich über eine Fläche von ca. 127 km<sup>2</sup>. Neben der Kernstadt Senftenberg gibt es sechs Ortsteile: Sedlitz, Brieske, Großkoschen, Hosena, Niemtsch und Peickwitz. Das Bahnhofsquartier befindet sich nahe der Innenstadt am nördlichen Ende der Bahnhofsstraße und bildet als Tor in die Stadt bzw. die Region einen wichtigen Stadteingang.

#### 3.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

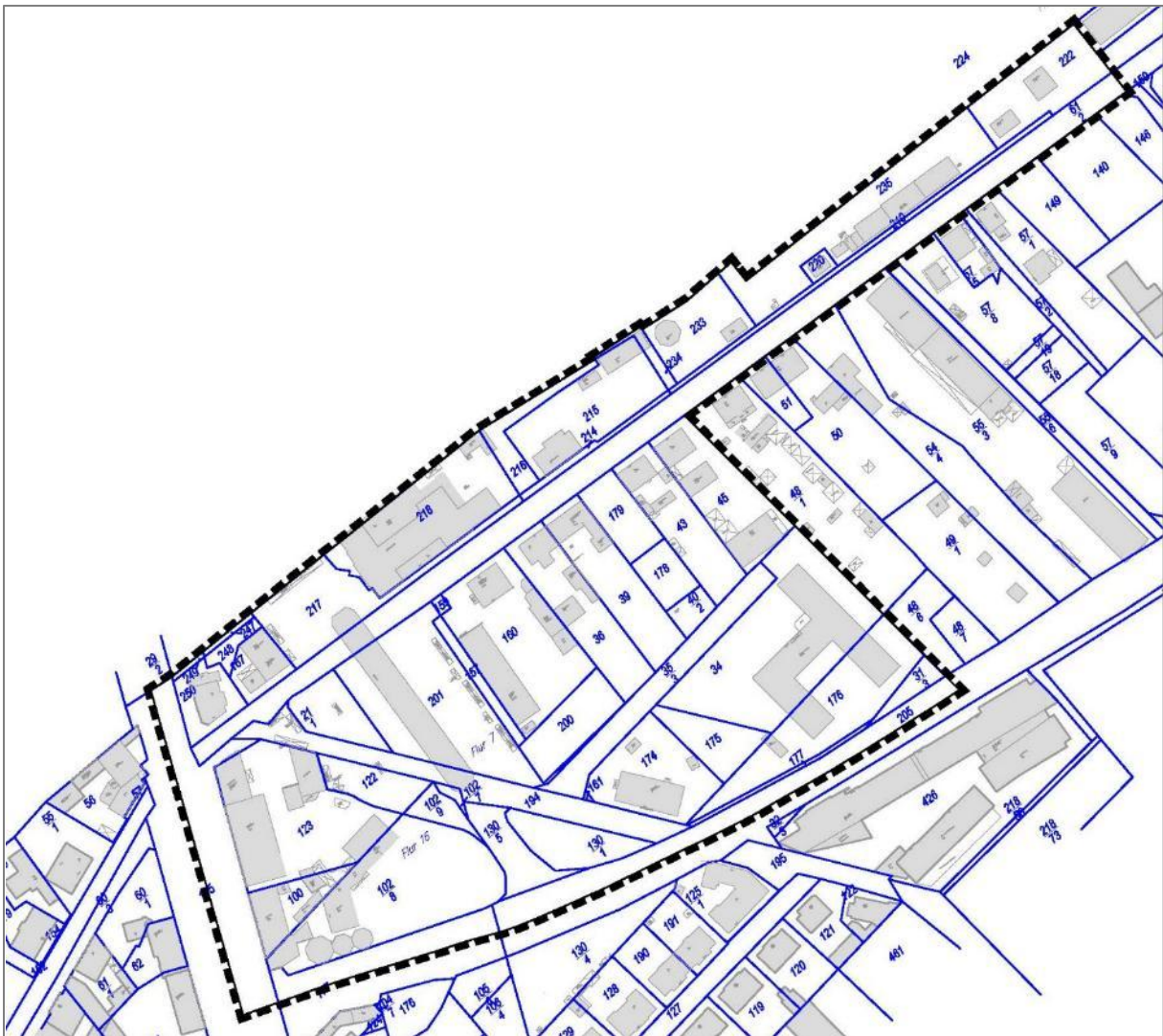


Abbildung 1: Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 59, Quelle: eigene Darstellung.

Der Geltungsbereich erstreckt sich über eine Fläche von ca. 5,15 ha.

| <b>Eigentümer</b>                  | <b>Flurstücke</b>   |
|------------------------------------|---|
| Landkreis<br>Oberspreewald-Lausitz | <u>Flur 7, Gemarkung Senftenberg: 205 tlw.</u><br><u>Flur 16, Gemarkung Senftenberg: 175 tlw., 177 tlw.</u>   |
| Stadt Senftenberg                  | <u>Flur 7, Gemarkung Senftenberg : 21/1, 35/3, 39, 61/2 tlw., 130/1, 130/5, 157, 159, 160, 161, 177, 179, 194, 200, 201, 214 tlw., 215, 217, 219, 220, 234, 235 tlw.</u><br><u>Flur 16, Gemarkung Senftenberg: 102/7, 102/9, 122,</u> |
| DB InfraGO                         | <u>Flur 7, Gemarkung Senftenberg: 216, 218</u>  |
| Privat                             | <u>Flur 7, Gemarkung Senftenberg: 31/3, 34, 36, 40/2, 43, 45, 165, 166, 167, 174, 175, 176, 178, 233</u><br><u>Flur 16, Gemarkung Senftenberg: 100, 102/8, 123</u>  |

### 3.3 Städtebauliche Situation

Das Plangebiet weist eine heterogene Bebauungs- und Nutzungsstruktur auf. Nördlich der Güterbahnstraße liegen vorrangig zweigeschossige Gebäude mit Wohn- und gewerblichen Nutzungen. Prägend ist das Bahnhofgebäude sowie der ehemalige Wasserturm. Kleinere eingeschossige Gebäude mit diffuser Nutzung schließen sich an. Südlich der Güterbahnstraße liegen vorrangig zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude mit diversen Nebenanlagen. Die Bahnhofstraße ist von ein- bis dreigeschossigen Gewerbe- und Wohnbauten begrenzt. Nördlich der Sedlitzer Straße liegen zwei dreigeschossige Wohngebäude mit teilweise gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss. Prägend in diesem Bereich ist das dreigeschossige Gebäude der Agentur für Arbeit mit den vorgelagerten Stellplatzflächen. Zentral im Plangebiet liegt der Busbahnhof der Stadt. Der westliche Bereich weist aufgrund der vorrangig gewerblichen Nutzung einen hohen Versiegelungsgrad auf.

#### Umgebung

Nördlich des Plangebietes verläuft die Bahnstrecke, daran schließen sich gewerblich genutzte Flächen an. Östlich befinden sich ebenfalls vorrangig gewerbliche Nutzungen. Südlich des Quartiers liegt ein viergeschossiges, gemischt genutztes Gebäude, in Richtung Westen schließen sich zweigeschossige Wohngebäude sowie ein zweigeschossiges Gewerbe an. Westlich des Plangebiets liegen vorrangig dreigeschossige Wohngebäude.

### 3.4 Erschließung

#### 3.4.1 Verkehr

Senftenberg ist über die jeweils östlich des Plangebiets gelegenen Bundesstraßen 96 und 169 an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Über beide Bundesstraßen kann die Autobahn A 13 erreicht werden.

Der Anschluss an den ÖPNV ist durch den Bahnhof sowie den Busbahnhof gegeben, welche beide im Plangebiet liegen.

Erschlossen wird das Plangebiet primär von der Bahnhofstraße und der Sedlitzer Straße. Mit der Güterbahnstraße und dem Amtsweg liegen Sammel- und Anliegerstraßen im Plangebiet.

#### 3.4.2 Ver- und Entsorgung

Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Gebäude im Plangebiet an die ortsüblichen Versorgungsmedien für Trinkwasser, Abwasser, Strom, Gas, Fernwärme und Telekommunikation angeschlossen sind.

### **3.5 Topografie und Boden**

Das Relief des Plangebietes weist nur geringfügige Höhenunterschiede von rund einem Meter auf. Nördlich der Güterbahnhofstraße erhöht sich das Geländeniveau von West nach Ost von ca. 102 m über NHN auf ca. 103 m über NHN. Südlich der Güterbahnhofstraße liegt das Gelände weitestgehend bei ca. 102 m über NHN.

### **3.6 Denkmalschutz**

Im Plangebiet und in der näheren Umgebung sind keine Bodendenkmale vorhanden.

Unter Denkmalschutz stehen der Bahnhof (OBJ-Dok-Nr. 09120627), das Bahnhofsempfangsgebäude (OBJ-Dok-Nr. 09120628), der Bahnsteigtunnel (OBJ-Dok-Nr. 09120629), das Stellwerk (OBJ-Dok-Nr. 09120630), der Wasserturm (OBJ-Dok-Nr. 09120631) und der Güterschuppen (OBJ-Dok-Nr. 09120633).

Der Bahnsteigtunnel, der Güterschuppen und das Stellwerk befinden sich außerhalb des Geltungsbereiches.

Südlich des Plangebietes befindet sich ein Wohnhaus mit Apotheke (OBJ-Dok-Nr. 09120623), welches ebenfalls unter Denkmalschutz steht.

## **4. Planerische Ausgangssituation**

### **4.1 Landesentwicklungsprogramm 2007**

Das Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 18. Dezember 2007 (Brandenburg) trat am 1. Februar 2008 in Kraft. Es stellt die planerischen Grundsätze der Raumordnung für die Region Berlin-Brandenburg auf.

Gemäß § 1 soll die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips im Ausgleich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ziele räumlich polyzentral entwickelt werden. Vorhandene Stärken sollen vorrangig genutzt und ausgebaut werden.

Gemäß § 3 sollen solche Gemeinden als zentrale Orte bestimmt werden, die aufgrund ihrer räumlichen Lage, der zur versorgenden Bevölkerung ihrer Verflechtungsbereiche, ihrer funktionalen Ausstattung und ihrer Potenziale in der Lage sind, die übergemeindlichen Aufgaben der Daseinsvorsorge langfristig und flächendeckend zu erfüllen. Sie sollen als Siedlungsschwerpunkte und Verkehrsknoten für ihren Versorgungsbereich räumlich gebündelt Wirtschafts-, Einzelhandels-, Kultur-, Freizeit-, Bildungs-, Gesundheits- und soziale Versorgungsfunktionen erfüllen.

Die Siedlungsentwicklung ist gemäß § 5 auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche auszurichten. Die Innenentwicklung soll Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben. Bei der Siedlungsentwicklung sollen verkehrssparende Siedlungsstrukturen angestrebt werden. In den raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen, die durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossen sind, soll sich die Siedlungsentwicklung an dieser Verkehrsinfrastruktur orientieren.

Laut § 7 Verkehrsentwicklung soll zur überregionalen Einbindung der Hauptstadtregion und zur Erreichbarkeit Berlins und der übrigen Zentralen Orte ein leistungsfähiges, hierarchisch strukturiertes Netz von Verkehrswegen sowie entsprechende Mobilitätsangebote für Bevölkerung und Wirtschaft unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden. Die Erschließung der Hauptstadtregion mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll orientiert auf Berlin und die übrigen Zentralen Orte durch vielfältige, ihrer Funktion und der Nachfrage angepasste Bedienangebote gesichert und weiterentwickelt

werden. In Räumen mit verdichteter Siedlungsstruktur soll der öffentliche Personennahverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vorrangig entwickelt werden.

Die Grundsätze der Raumordnung aus dem LEPro2007 entsprechen den Zielen der Planung und stehen einer angestrebten Gebietsentwicklung nicht entgegen.

## 4.2 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) ist am 01.07.2019 in Kraft getreten und konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des LEPro 2007. Der LEP HR definiert den raumordnerischen Rahmen für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion.

Die Regelungen des LEP HR sind dahingehend differenziert, dass sie beachtenspflichtige Ziele der Raumordnung vorgeben, die verbindliche Vorgaben für die weitere Planung darstellen. Sie sind einer erneuten Abwägung nicht mehr zugänglich.

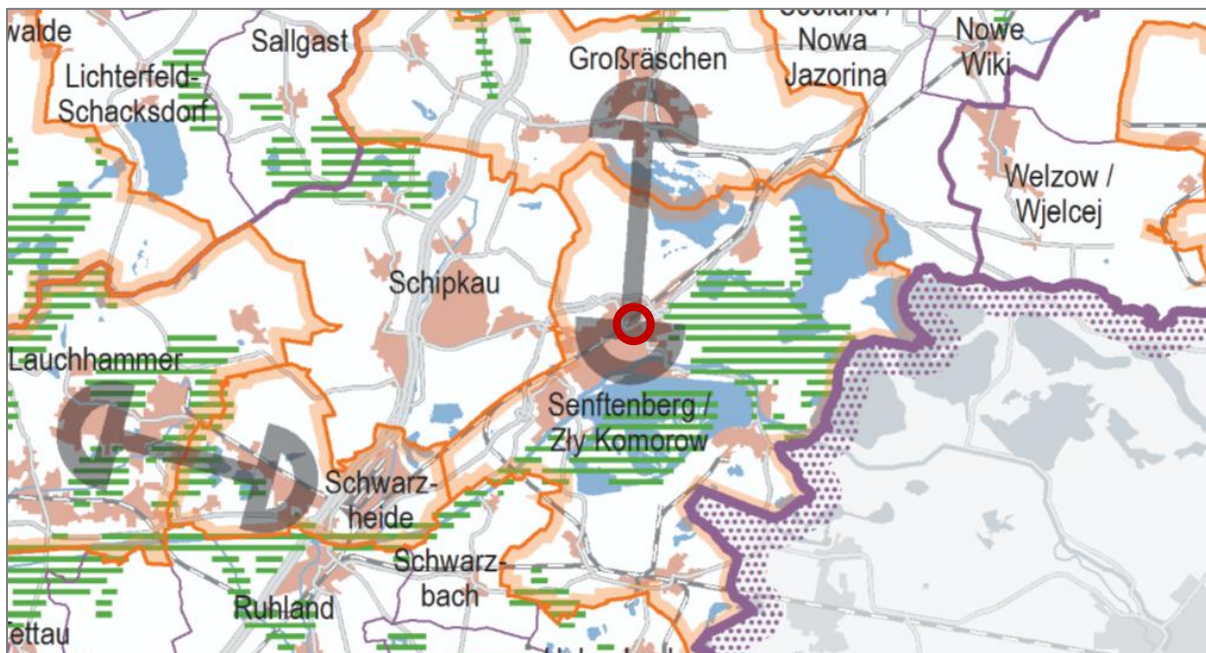


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem LEP HR mit Kennzeichnung des Plangebietes, Quelle: LEP HR.

Senftenberg zählt gemäß Z 1.1 – Strukturräume der Hauptstadtregion zum weiteren Metropolenraum.

Gemeinsam mit Großräschen bildet Senftenberg ein Mittelzentrum mit Funktionsteilung (Z 3.6). Sie übernehmen gemeinsam Versorgungsfunktionen im gemeinsamen Verflechtungsbereich. In den Mittelzentren sind die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung räumlich zu konzentrieren. Dazu sind Waren- und Dienstleistungsangebote des gehobenen Bedarfs zu sichern und zu qualifizieren.

Gemäß Z 5.1 soll die Siedlungsentwicklung unter Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete sowie unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur auf die Innenentwicklung konzentriert werden. Dabei sollen die Anforderungen, die sich durch die klimabedingte Erwärmung insbesondere der Innenstädte ergeben, berücksichtigt werden. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung sollen einander räumlich zugeordnet und ausgewogen entwickelt werden.

Im Weiteren Metropolenraum sind die Oberzentren und Mittelzentren die Schwerpunkte für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen (Z 5.6). Dabei sind nach Grundsatz 5.9 bei der Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen auch Entwicklungsimpulse aus benachbarten Metropolen mit einzubeziehen.

Südlich und östlich des Siedlungsbereiches der Stadt werden Freiraumverbunde dargestellt. Diese sind gemäß Z 6.2 räumlich und in seiner Funktionsfähigkeit zu sichern.

Die Ziele und Grundsätze aus dem LEP HR entsprechen den Zielen der Planung und stehen einer angestrebten Gebietsentwicklung nicht entgegen.

### **4.3 Integrierter Regionalplan Lausitz-Spreewald**

Am 20.11.2014 hat die Regionalversammlung der RPG Lausitz-Spreewald die Aufstellung des Integrierten Regionalplans beschlossen. Am 28.11.2018 wurde ein Beschluss zur Gliederung des integrierten Regionalplanes gefasst. Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 13 vom 1. April 2020 erfolgte die Unterrichtung der Öffentlichkeit und der in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen zum Integrierten Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald.

Der Integrierte Regionalplan legt die textlichen und räumlichen Grundsätze und Ziele der Raumentwicklung in den überörtlichen und integrativen Bereichen fest, die für die Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Region prägend sind. Diese orientieren sich an den Schwerpunktthemen der Raumentwicklung in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Erneuerbare Energien, Infrastruktur, Wirtschaft, Daseinsvorsorge, Hochwasserschutz, Oberflächennahe Rohstoffe, Freiraumnutzung und Kulturlandschaften.

Gemäß § 4 Abs. 2 Raumordnungsgesetz sind in Aufstellung befindliche Ziele und Grundsätze der Regionalplanung als sonstige Erfordernisse bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen. Allerdings wurde bisher noch kein Entwurf zu möglichen Zielen und Grundsätzen des Integrierten Regionalplans Lausitz-Spreewald veröffentlicht, der in der Planung berücksichtigt werden kann.

### **4.4 Sachlicher Teilregionalplan Lausitz-Spreewald „Grundfunktionale Schwerpunkte“ der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald**

Der Sachliche Teilregionalplan „Grundfunktionale Schwerpunkte“ trat mit der Bekanntmachung im Amtsblatt für Brandenburg (ABl. Nr. 50) am 22.12.2021 in Kraft.

In der Festlegungskarte zum sachlichen Teilregionalplan Lausitz-Spreewald „Grundfunktionale Schwerpunkte“ wird für Senftenberg die Darstellung auf dem LEP HR als Mittelzentrum mit Funktionsteilung nachrichtlich übernommen.

Die Entwicklung des Bahnhofsquartiers steht den Zielsetzungen des Sachlichen Teilregionalplans nicht entgegen.

### **4.5 Sachlicher Teilregionalplan „Windenergienutzung“ (in Aufstellung)**

Die Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald hat am 14.09.2023 den Vorentwurf des sachlichen Teilregionalplanes „Windenergienutzung“ der Region Lausitz-Spreewald mit der Beschluss-Nummer 58/251/23 gebilligt. Ende 2023/Anfang 2024 fand die förmliche Beteiligung zum Entwurf des Sachlichen Teilregionalplans „Windenergienutzung“ statt.

Für Senftenberg werden keine Festlegungen getroffen.

### **4.6 Klimaplan Brandenburg**

Der Klimaplan Brandenburg wurde am 05.03.2024 von der Landesregierung Brandenburg beschlossen. Der Klimaplan ist die erste klimapolitische Gesamtstrategie der

Landesregierung mit dem Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2045. Der Klimaplan zielt darauf ab, das Klima durch Emissionsminderung und Stärkung der ökologischen Senken zu schützen. Insgesamt stellt der Klimaplan sicher, dass die Landesregierung ihre Klimaschutzziele erreicht.

Der Klimaplan umfasst 103 Maßnahmen in acht Handlungsfeldern. Diese zielen darauf ab, einen Beitrag zur Treibhausgasemissionenminderung sowie zur Kohlenstoffbindung zu leisten.

Die Handlungsfelder (HF) sind auf folgende Themen ausgerichtet:

HF 1: Energie und Wasserstoffwirtschaft; HF 2: Klimaneutrale Industrie; HF 3: Wärmewende, Bauen und Wohnen; HF 4: Verkehr und Mobilität; HF 5: Landwirtschaft; HF 6: Abfall und Kreislaufwirtschaft; HF 7: Landnutzung, Forstwirtschaft und Senkenwirkung.

Das achte Handlungsfeld beinhaltet übergreifende Handlungsschwerpunkte, die sich in fünf Unterkategorien aufteilen: HF 8.1: Treibhausneutrale Landesverwaltung; HF 8.2: Klima-Governance; HF 8.3: Bioökonomie; HF 8.4: Kommunaler Klimaschutz; HF 8.5: Dialog, Beteiligung und Verbraucherschutz.

Im Hinblick auf die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 59 „Bahnhofsquartier“ sind insbesondere die Handlungsfelder 3 und 4 von Relevanz. Im Handlungsfeld 3 sind die klimaneutrale Energieversorgung in Gebäuden und Quartieren sowie Fernwärme-Dekarbonisierung, die Gebäudeenergieeffizienz, nachhaltiges Bauen und Suffizienz (zum Beispiel Nutzerverhalten) und die kommunale Wärmewende die Handlungsschwerpunkte. Wesentliche Maßnahmen für den Bebauungsplan sind: M 3.1 – Nachhaltiges Bauen und Planen und M 3.5 – Unterstützung einer klimagerechten Stadtentwicklung. Im Handlungsfeld 4 sind die Handlungsschwerpunkte: Stärkung des ÖPNV (SPNV, sogenannter übriger ÖPNV), Motorisierter Individualverkehr (MIV), Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, umweltgerechte Gestaltung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs und Luftverkehr. Die Maßnahmen M 4.1 – Ausbau des ÖPNV-Angebots, M 4.2 – Attraktivitätssteigerung, 4.4 Verringerung des MIV und M 4.5 Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind in der weiteren Aufstellung des Bebauungsplans zu beachten.

Die angestrebte Plangebietsentwicklung entspricht den Zielsetzungen des Klimaplan Brandenburg.

## **4.7 Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027**

Der Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027 (LNVP) wurde am 05. September 2023 vom Kabinett auf den Weg gebracht. Mit der Benehmensherstellung im zuständigen Landtagsausschuss für Infrastruktur und Landesplanung trat der neue LNVP am 14. September 2023 in Kraft.

Die Ziele des vorliegenden LNVP beziehen sich beispielsweise auf die Schaffung und des Ausbaus attraktiver Verkehrsangebote, die Erhöhung des Umweltverbundanteils, die Prüfung zur Reaktivierung von Strecken oder den Ausbau von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern.

Durch die Aufwertung von Empfangsgebäuden verbessert sich für die Fahrgäste Komfort und Aufenthaltsqualität.

Bereits seit mehreren Jahren unternimmt das Land Brandenburg erhebliche Anstrengungen, um die Bahnhöfe wieder zu angemessenen Eingangstoren der Kommunen und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu entwickeln. Darüber hinaus besteht auch in Zukunft noch erheblicher Handlungsbedarf für die Bahnhofsumfelder, etwa hinsichtlich der Errichtung künftig benötigter Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R) Anlagen – bezüglich der Bereitstellung notwendiger finanzieller Mittel und in Bezug auf die Verfügbarkeit geeigneter Flächen. Eine geringe potenzielle Frequenz an Kundinnen und Kunden, große Gebäude und außerörtliche Lagen stellen eine Herausforderung dar. Nur durch den Einsatz von Fördermitteln und kreative, kleinteilige Nutzungskonzepte ist es möglich, diese Herausforderung zu bewältigen.

Die planungsrechtliche Vorbereitung einer Umstrukturierung des Bahnhofsumfeldes entspricht den Zielsetzungen des LNVP.

#### **4.8 Das Lausitzprogramm 2038**

Das Lausitzprogramm 2038, das von der Brandenburger Landesregierung im August 2020 beschlossen wurde, ist ein Prozesspapier der Entscheidungs- und Begleitstrukturen im Transformationsprozess. Es legt die strategischen Ziele sowie Entscheidungs- und Begleitstrukturen für den Prozess der Strukturentwicklung fest. Das Programm setzt das vom Bund verabschiedete Strukturstärkungsgesetz in der Region um.

Das Lausitzprogramm 2038 bildet die Grundlage für die länderübergreifende Entwicklung der Lausitz. Ziel ist es, die Region zu einer lebenswerten und innovativen Wirtschaftsregion weiterzuentwickeln und zu stärken. Nach Erfüllung der strategischen Ziele ist die Lausitz:

- eine europäische Modellregion für den Strukturwandel,
- ein zentraler, europäischer Verflechtungsraum,
- eine innovative und leistungsfähige Wirtschaftsregion,
- eine moderne und nachhaltige Energieregion,
- ein moderner Forschungs-, Innovations- und Wissenschaftsstandort, eine Modellregion Gesundheit, die Forschung, Lehre und Versorgung in neuartiger Weise unter Nutzung der Digitalisierung verknüpft,
- eine Region mit hoher Lebensqualität, kultureller, sprachlicher, ethnischer und sportlicher Vielfalt und intakten Naturräumen.

Mit dem beschlossenen Ende der Braunkohleverstromung bis zum Jahr 2038 steht die Lausitz vor der Aufgabe, den Strukturwandel in der Region proaktiv zu gestalten. Insgesamt wurden drei Prioritäten festgelegt. Die Priorität 1 fokussiert sich auf die Stärkung und Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit. Dazu soll eine wirtschaftsnahe Infrastruktur geschaffen, Innovation, Forschung und Wissenschaft, insbesondere im Gesundheitssektor gefördert, der Verkehr und die Mobilität verbessert sowie der Energiesektor gestärkt werden. Weitere Prioritäten sind die Bildung und Fachkräfteentwicklung (Priorität 2) sowie die Stärkung und Entwicklung von Lebensqualität und Vielfalt (Priorität 3).

Die angestrebte Entwicklung des Plangebiets entspricht den Zielen und Prioritäten des Lausitzprogramms 2038.

#### **4.9 Verkehrsanalyse und Verkehrskonzept zur Umgestaltung des ZOB und des Bahnhofsumfeldes**

Das Verkehrskonzept aus dem Jahr 2022 zeigt die aktuelle Verkehrs- und Parkraumsituation, mögliche Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen auf.

Zunächst erfolgte eine Bestandsanalyse, welche die Grundlage für eine Defizitanalyse bildete. Weiterhin wurde der betriebliche Planfall bestimmt, darin wurde die aktuelle Nutzung durch den ÖPNV, halböffentliche Verkehre (bspw. Taxi), den PKW-Verkehr, Rad- und Fußverkehr sowie bestehende Sitz- und Aufenthaltsflächen und klimatische Anforderungen berücksichtigt.

Aufbauend auf diesen Grundlagen wurden verschiedene konzeptionelle Varianten zur Neuordnung des Zentralen Omnibusbahnhofs erarbeitet, aus denen eine Vorzugsvariante gewählt wurde. Weiterhin wurden Überlegungen zur Unterbringung eines Parkhauses in der Güterbahnhofstraße für den ruhenden Verkehr und eine Wendemöglichkeit für Busse in das Konzept einbezogen. Die Vorzugsvariante aus dem Verkehrskonzept wurde in der weiteren Betrachtung im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans zum Bahnhofsumfeld weiterentwickelt (Vgl. Kapitel II – 1.1.1 Rahmenplan Neuordnung Bahnhofsumfeld).

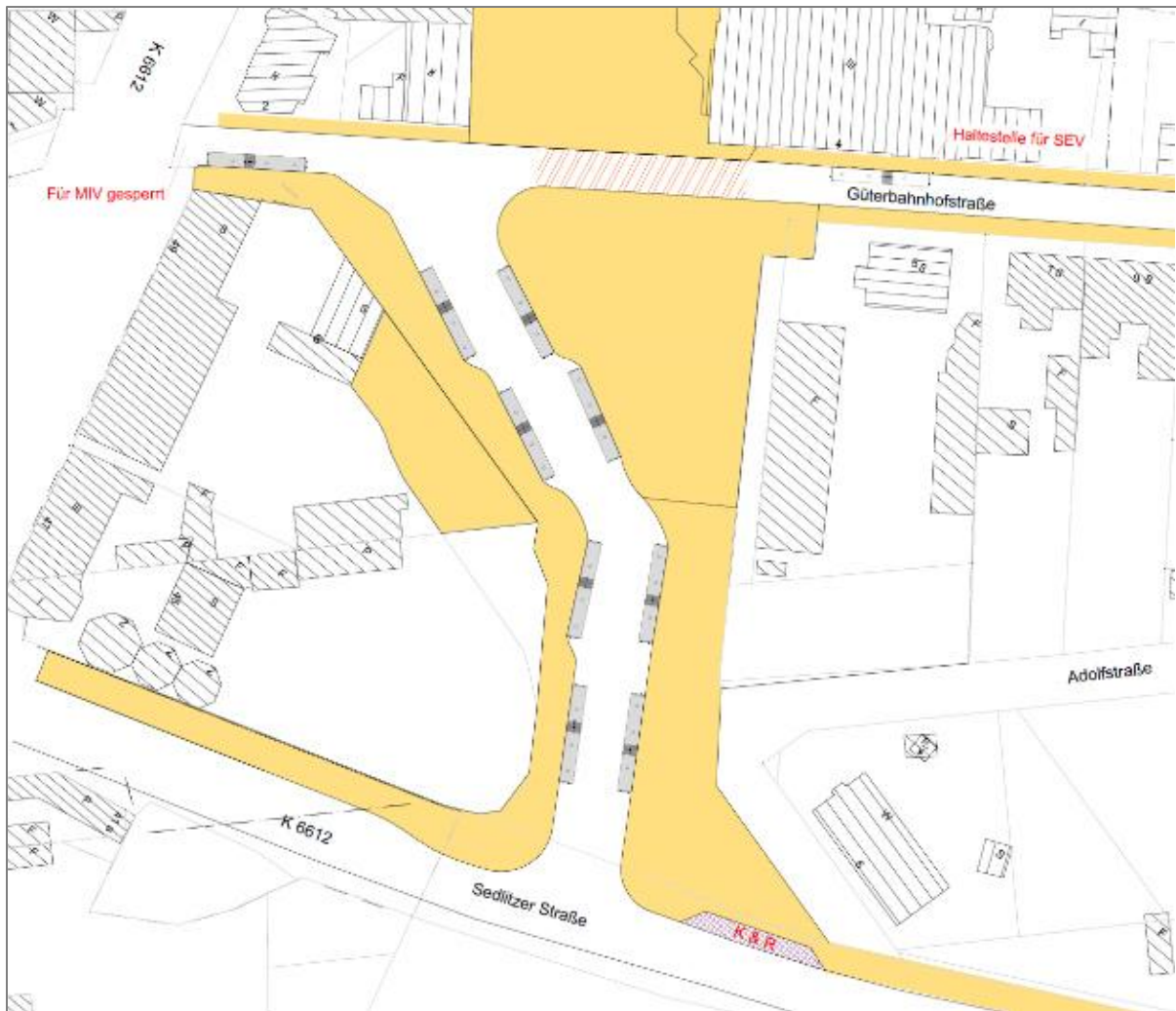


Abbildung 3: Vorzugsvariante für den ZOB, Stand 2022, Quelle: stadtraum.

#### 4.10 Mobilitätswende in Kommunen

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg hat das Projekt „Mobilitätswende in Kommunen“ gestartet und möchte hier mögliche und praktikable Maßnahmenvorschläge erarbeiten, um den aktuellen Herausforderungen im Bereich Mobilität zu begegnen.

Im Vorfeld wurden durch das MIL drei Kommunen identifiziert, die aktuell eine oder mehrere Themenstellungen bzgl. innerörtlicher Mobilität bearbeiten. Diese weisen Unterschiede in der Größenordnung bzgl. der Bevölkerungszahl und in der Lage auf. Senftenberg war neben Beeskow und Cottbus Teil dieses Projektes.

Durch die Einbindung von verschiedenen Akteur\*innen in Workshops, im Rahmen der ausgewählten Projekte in den drei Kommunen, sollten die unterschiedlichen Blickwinkel aufgenommen und darüber hinaus die Kommunen fachlich unterstützt werden.

Für Senftenberg wurde im Rahmen des Projektes zwei Aspekte vertiefend betrachtet:

- die Entwicklung des Bahnhofsumfelds als ganzheitlicher Ansatz
- Erörterung, ob ein Tunnel für eine bessere Anbindung der Stadtteile nordöstlich und südöstlich des Bahnhofgeländes realisierbar ist

Es wurden verschiedene Herausforderungen für die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes benannt:

- Betrachtung und Entwicklung des Empfangsgebäudes und Bahnhofsumfeldes muss in Kooperation aller Nutzergruppen erfolgen
- P+R-Fläche mit einer doppelten Nutzung (Klinikum/Reisende) sind schwer zu finanzieren
- Benötigte Flächen können z.T. nicht oder nur schwer erworben werden

Daraus ließen sich Herausforderungen für das Verkehrskonzept ableiten – Erzeugung einer Darstellung, zur zukünftigen Gestaltung, Definition der Funktionen aller betreffenden Gebäude und Mengen an täglichen Besucherverkehren, Konkretisierung der Vision einer Mobilitätsdrehscheibe und die Betrachtung der (zukünftigen) Auswirkungen auf umliegende Gebiete.

Als Projektziele wurden definiert:

- die Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes mit einer hohen Aufenthaltsqualität
- die Schaffung von Sichtachsen, um Besuchende Richtung Innenstadt zu leiten
- funktionale Angebote zu verorten, die kurze Wege und damit eine fußläufige Erreichbarkeit ermöglichen

Im Rahmen des Projektes wurden drei Workshops in Senftenberg durchgeführt, um Bedarfe und Anforderungen herauszuarbeiten und einen ersten Planungsaufschlag in Form einer Visualisierung zu erarbeiten.

Der Bericht zur Mobilitätswende in Kommunen kommt zu folgenden Ergebnissen (Stand 31.12.2023):

Die gemeinsame Betrachtung der Themen Mobilität und Stadtentwicklung erfordert ein langfristiges und ganzheitliches Vorgehen. Es existieren in den betrachteten Städten strategisch bedeutende Projekte oder Planungen, die als Leitprojekte für entscheidende Weichenstellung und Sichtbarkeit vorangetrieben werden müssen.

Für die Mobilitätswende bedarf es einer dafür ausgerichteten Infrastruktur. Für deren Planungen darf der aktuelle Zustand nicht als (alleinige) Referenz dienen. Investitionen in Verkehrsinfrastruktur haben eine langfristige Wirkung und sollten daher auf die erwartete bzw. angestrebte (zukünftige) Nutzung ausgerichtet sein.

Aus der Analyse wurden drei Herausforderungen identifiziert:

- Schwerpunkt- und akteursübergreifende Herausforderungen
- Herausforderungen der kommunalen Verwaltung
- Herausforderungen der Kommunalen Politik

Diese wurden näher beleuchtet und mit projektbezogenen Beispielen belegt.

Abschließend wurden im Ergebnisbericht (Stand 31.12.2023) Handlungsempfehlungen zu Kommunikation und Transparenz, zu Digitalisierung, Datenverfügbarkeit, Monitoring und Erfolgskontrolle, zur strategischen und ganzheitlichen Betrachtung sowie zu Förderung und Rahmenbedingungen ausgesprochen.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 59 „Bahnhofsquartier“ führt den begonnen Prozess zur Mobilitätswende weiter.

## 4.11 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Senftenberg 2040

Aufbauend auf dem weit fortgeschrittenen Umsetzungsstand des vorangegangenen INSEK 2030 (von 2014) und mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 10.05.2023 wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) fortgeschrieben.

Zu den aktuellen Kernthemen der Stadtentwicklung zählen die Bevölkerungsentwicklung und das Wohnen, der demographischer Wandel, die Wirtschafts- und Tourismusentwicklung, die Fortführung der Innenstadtentwicklung, gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse und die klimaorientierte Stadtentwicklung, gesamtstädtische Synergien durch Stärkung der Ortsteile und eine nachhaltige Mobilität auch im ländlichen Raum.

Die zukünftige Stadtentwicklung soll unter sechs Leitlinien erfolgen: Lebensqualität am Wasser für alle Generationen, starker Wirtschaftspartner in der Wirtschaftsregion Westlausitz, regionales Kultur- und Tourismuszentrum im Lausitzer Seenland, sozialer Zusammenhalt, Innovation, Bildung und Forschung sowie Klimaschutz ist Zukunft.

Gebündelt wurden die wesentlichen, übergeordneten Entwicklungsansätze der künftigen Stadtentwicklung in einem räumlichen Leitbild (Vgl. Abbildung 2).

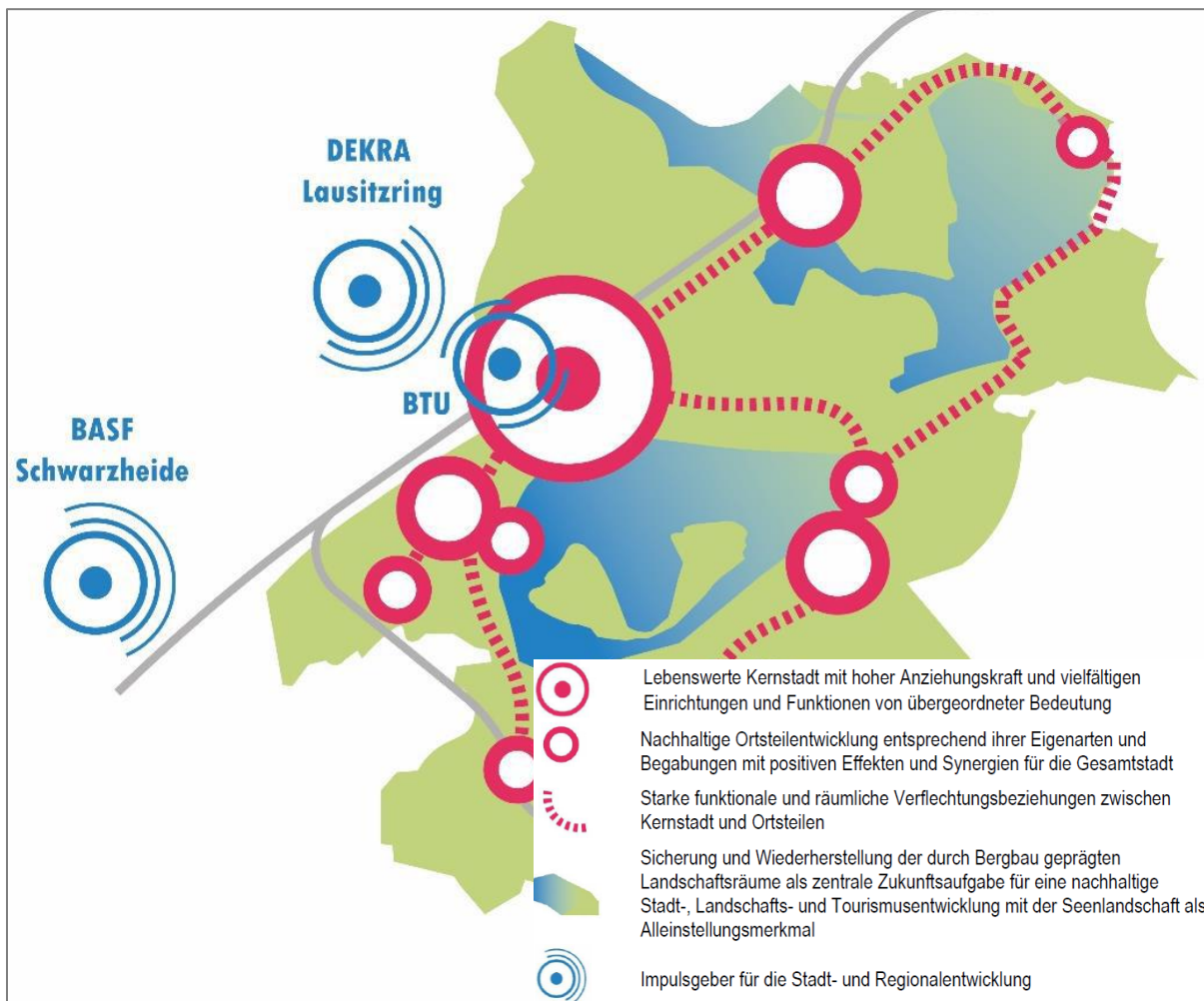


Abbildung 4: Räumliches Leitbild Stadt Senftenberg 2040, Quelle: INSEK Stadt Senftenberg 2040, Darstellung GRUPPE PLANWERK.

Im räumlichen Entwicklungsmodell erfolgt die strategisch-räumliche Konkretisierung der Leitlinien und Entwicklungsziele. Das Modell dient der Formulierung eines ganzheitlichen räumlichen Entwicklungsansatzes für die künftige Stadtentwicklung. Es berücksichtigt die besonderen siedlungsstrukturellen Gegebenheiten von Senftenberg (Verkehrsachsen,

Siedlungs- und Landschaftsbereiche, besondere Nutzungen, Verflechtungsbeziehungen etc.). Es trifft Aussagen zu stadtpolitisch bedeutenden Handlungsschwerpunkten, formuliert Handlungsempfehlungen und stellt potenzielle Entwicklungsbereiche (z. B. für Wohnen und Gewerbe) dar.

Für das Plangebiet werden im räumlichen Entwicklungsmodell folgende Darstellungen getroffen:

- Funktionale Stärkung und weitere Stärkung von Stadträumen mit Bedeutungsüberhang
- Behutsame Weiterentwicklung der Siedlungsbereiche
- Stärkung der Hauptachsen
- Funktionale und städtebauliche Qualifizierung des Bahnhofsumfeldes als Mobilitätsdrehscheibe



Abbildung 5: Räumliches Entwicklungsmodell Kernstadt mit Handlungsempfehlungen, Quelle: INSEK Stadt Senftenberg 2040, Darstellung GRUPPE PLANWERK.

Aus dem räumlichen Entwicklungsmodell ergeben sich räumliche Handlungsschwerpunkte, zu denen auch das Plangebiet zählt.

Im Sinne einer Priorisierung und Bündelung von Ressourcen orientiert sich die Handlungsstrategie des INSEK an sechs zentralen Vorhaben. Das Plangebiet ordnet sich in zwei dieser zentralen Vorhaben ein - „Lebendige Innenstadt“ und „Nachhaltige Mobilität Stadt und Land“. Folgendes wird für das Bahnhofsquartier festgelegt:

### Leitlinien

- Gesicherte Funktionen als Mittelzentrum und Kreisstadt mit qualitativ hochwertigen Einrichtungen und Angeboten
- Lebendige Innenstadt mit vielfältigen Angeboten und aktiven Innenstadtdakteuren
- Bahnhöfe als nachhaltige Mobilitätsdrehscheiben
- Zukunftsfähige und umweltverträgliche Mobilität in der Stadt und auf dem Land

## Zielsetzungen / Effekte

- Stärkung des Bahnhofs/Bahnhofsumfeldes in seiner Funktion als Stadteingang und Aufwertung bzw. Neuordnung der öffentlichen Räume
- Beseitigung funktionaler, verkehrlicher und gestalterischer Mängel sowie von Brachen und Leerständen
- Integration neuer Nutzungen zur Belebung und Aufwertung des Stadtraums
- Stärkung Bahnhofsumfeld als nachhaltiger Mobilitätsstandort und intermodaler Knotenpunkt, Ergänzung von Mobilitätsangeboten
- Stärkung des Bahnhofs/Bahnhofsumfeldes in seiner Funktion als Stadteingang und Aufwertung bzw. Neuordnung der öffentlichen Räume
- Verbesserung Erreichbarkeit des Bahnhofs für Radverkehr und ÖPNV
- Steigerung der Fahrgastzahlen

## Maßnahmen

- Städtebauliche Neuordnung und Aktivierung des Bahnhofsumfelds im Sinne eines attraktiven Stadtraums
  - Sanierung Gebäudesubstanz (durch private Eigentümer)
  - Integration neuer Nutzungen (Option für die Etablierung von Verwaltungseinrichtungen des Landkreises OSL und der Stadt Senftenberg)
  - Aufstellung und Umsetzung Bebauungsplan Nr. 59 „Bahnhofsquartier“
  - Verkehrliche, funktionale und räumliche Neuordnung und Aufwertung der öffentlichen / öffentlich nutzbaren Freiflächen
- Stärkung des Bahnhofs/des Bahnhofsumfeldes als Mobilitätsdrehscheibe und verkehrliche, funktionale und räumliche Neuordnung und Aufwertung der öffentlichen/öffentlich nutzbaren Freiflächen, hierzu:
  - Erarbeitung eines integrierten städtebaulich-verkehrlichen Konzeptes unter aktiver und dialogorientierter Einbindung aller relevanter Akteure als Grundlage für weiterführende Objektplanung, Öffentlichkeitsbeteiligung
  - Wettbewerbsauslobung und -durchführung zur Gestaltung qualitätsvoller und Identität stiftender öffentlicher Räume
  - Objektplanung (Neubau ZOB, B+R, ggf. Parkhaus für P+R)
  - Integration Ladeinfrastruktur
- Zugang Bahnsteige: Prüfung / Einbau für Fahrradmitnahme geeigneter Fahrstuhl

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans und der Vorbereitung der weiteren Entwicklung wird damit den Zielsetzungen des INSEK entsprochen.

## 4.12 Integriertes Klimaschutzkonzept

Derzeit stellt die Stadt Senftenberg ein integriertes Klimaschutzkonzept auf. Die Konzepterstellung begann im Februar 2025 und soll Ende 2026 abgeschlossen sein.

Integrierte Klimaschutzkonzepte sind wesentliche Bausteine, um das bundesweite Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 zu erreichen. Sie beinhalten eine Analyse der bisherigen Aktivitäten der Kommune im Klimaschutz und der Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen nach Sektoren und stellen damit eine strategische Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dar. Darauf aufbauend werden unter Einbeziehung aller relevanten Akteure und der Bürgerschaft verbindliche Ziele und zukünftige Maßnahmen festgelegt.

### **4.13 Städtebauförderung**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Senftenberg hat am 23.06.2021 die Fortschreibung der Stadtumbaustrategie 2030 als strategisches Wohnungs- und Stadtumbaukonzept beschlossen.

In diesem Zusammenhang wurden die Gebietskulissen „Wachstum und nachhaltige Erneuerung - Innenstadt“ und „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – westliche Stadtgebiete“ beschlossen, für die Fördermittel der Städtebauförderung des Bundes in Anspruch genommen werden sollen.

Das Städtebauförderprogramm unterstützt Städte und Gemeinden bei der Bewältigung des wirtschaftlichen und demografischen Wandels in Gebieten, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten und Strukturveränderungen betroffen sind. Es setzt einen Schwerpunkt bei der Brachflächenentwicklung zur Unterstützung des Wohnungsbaus bzw. zur Entwicklung neuer Quartiere. Umweltbezogene und ökologische Aspekte wie z. B. die Klimafolgenanpassung sollen noch stärker berücksichtigt werden.

Handlungsfelder sind:

- städtebauliche Anpassungsmaßnahmen an Schrumpfungs- und Wachstumsentwicklungen,
- die städtebauliche Neuordnung sowie die Wieder- und Zwischennutzung von Industrie-, Verkehrs- oder Militärbrachen einschließlich Nutzungsänderungen,
- Brachenentwicklung, insbesondere zur Unterstützung des Wohnungsbaus,
- die Verbesserung des öffentlichen Raums, des Wohnumfeldes und der privaten Freiflächen,
- die Anpassung und Transformation der städtischen Infrastruktur einschließlich der Grundversorgung,
- die Aufwertung und den Umbau des Gebäudebestandes,
- Maßnahmen der wassersensiblen Stadt- und Freiraumplanung und zur Reduzierung des Wärmeinseleffektes,
- den Rückbau leerstehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile oder der dazu gehörigen Infrastruktur.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Gebietskulisse „Wachstum und nachhaltige Erneuerung - Innenstadt“.

### **4.14 Radverkehrskonzept**

Das Radverkehrskonzept der Stadt Senftenberg aus dem Jahr 2022 ist die Grundlage für die Förderung baulicher Maßnahmen von Radverkehrsanlagen und soll damit Verbesserungen der Infrastruktur ermöglichen.

Folgende Zielsetzungen werden damit verfolgt:

- Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrende
- Erleichterung der Erreichbarkeit
- Festigung des radtouristischen Marktes
- Verknüpfung mit Bus und Bahn

Das Radverkehrsnetz soll gemäß dem letztgenannten Ziel sowohl im Sinne der Förderung des Umweltverbundes als auch der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, Übergänge zu den Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs ermöglichen.

Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme und Bewertung erfolgen konzeptionelle Aussagen zum Radverkehrsnetz und zur Wegweisung.

#### 4.15 Planfeststellungen

Die an das Plangebiet angrenzenden Bahnflächen einschließlich der Fläche um das Bahnhofsgebäude sind planfestgestellt. Diese Flächen unterliegen nicht der Planungshoheit der Stadt und werden im Plangebiet nachrichtlich übernommen.

#### 4.16 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan wird das Gebiet im Westen als Gemischte Baufläche, genauer Aufwertungsgebiet – Aufwertungsmaßnahmen an Gebäuden und im Wohnumfeld, im Osten und Süden als Gemischte Baufläche und im Norden als Flächen für Bahnanlagen dargestellt.



Abbildung 6: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Senftenberg mit Kennzeichnung des Geltungsbereichs, Stand Mai 2019.

Im Norden werden weitere Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Im Osten schließen gemischte Bauflächen sowie gewerbliche Bauflächen an. Südlich werden gemischte Bauflächen und westlich gemischte Baufläche, genauer Aufwertungsgebiet – Aufwertungsmaßnahmen an Gebäuden dargestellt.

Der Bebauungsplan ist mit dem geplanten urbanen Gebiet aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.

#### 4.17 Bebauungspläne

Das Plangebiet liegt nicht in einem rechtswirksamen Bebauungsplan. Das Baurecht richtet sich demnach nach § 34 BauGB, welcher die Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile regelt. Auf Grund der Größe und Struktur des Geltungsbereiches ist die Erarbeitung des Bebauungsplans im Regelverfahren erforderlich.

## **Angrenzende Bebauungspläne**

Südlich des Plangebietes liegt der Bebauungsplan Nr. 10 „Rosskaupe“, Bekanntmachung am 20.01.1995. Dieser setzt ein Mischgebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,2 (jeweils als Höchstmaß) fest. Weitere wesentliche Festsetzungen sind die überbaubare Grundstücksfläche mit Baulinien und Baugrenzen, die zulässige Traufhöhe, die Dachform sowie die zulässige Zahl der Vollgeschosse.

## **4.18 Satzungen**

### **4.18.1 Niederschlagswasserentsorgungssatzung**

Gemäß der Satzung der Stadt Senftenberg über die Entsorgung von Niederschlagswasser (Niederschlagswasserentsorgungssatzung, Beschluss vom 15.06.2005) ist jeder Eigentümer oder sonst Nutzungsberechtigte eines in der Stadt Senftenberg liegenden Grundstückes vorbehaltlich der Einschränkungen in der Satzung berechtigt, von der Stadt den Anschluss seines Grundstückes an die bestehende öffentliche Einrichtung gemäß § 2 Abs. 2 zu verlangen. Das Anschlussrecht erstreckt sich nur auf solche Grundstücke, die an eine betriebsfertige und aufnahmefähige öffentliche Einrichtung zur Niederschlagswasserentsorgung in Grundstücksnähe angeschlossen werden können. Wenn der Anschluss eines Grundstückes an die öffentliche Einrichtung aus technischen, betrieblichen, topographischen oder ähnlichen Gründen erhebliche Schwierigkeiten bereitet, besondere Aufwendungen oder Kosten verursacht, kann die Stadt den Anschluss versagen. Jeder Eigentümer oder sonst Berechtigte ist erst dann verpflichtet, sein Grundstück an die öffentliche Einrichtung anzuschließen, wenn das Grundstück mit Gebäuden so bebaut ist und/oder die Grundstücksfläche ganz oder teilweise so versiegelt worden ist, dass das Niederschlagswasser auf seinem Grundstück nicht mehr versickert und das Erfordernis besteht, technische Voraussetzungen der Ableitung über die öffentlichen Anlagen zu schaffen (Anschlusszwang).

### **4.18.2 Stellplatzsatzung**

Bei der Errichtung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, müssen die notwendigen Stellplätze gemäß der Richtzahlen für den Stellplatzbedarf gemäß der Satzung der Stadt Senftenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung, Beschluss vom 27.10.2004) hergestellt werden. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze kann erhöht oder verringert werden, wenn die örtlichen Verhältnisse oder die besondere Art oder Nutzung der baulichen Anlagen dies erfordern oder zulassen.

### **4.18.3 Werbeanlagensatzung**

Die Satzung über die Gestaltung von Werbeanlagen in der Stadt Senftenberg (Werbeanlagensatzung der Stadt Senftenberg, Beschluss vom 19.10.2005) gilt im gesamten Stadtgebiet, ausgenommen von Gewerbegebieten oder in Bereichen mit Bauplanungsrecht, soweit die Bebauungspläne abweichende Festsetzungen treffen. Die Satzung betrifft die Errichtung, Anbringung, Aufstellung, Änderung und den Betrieb von Werbeanlagen und regelt insoweit besondere Anforderungen.

## II PLANINHALT UND ABWÄGUNG

### 1. Inhalt des Bebauungsplans

#### 1.1 Entwicklung der Planungsüberlegungen

##### 1.1.1 Rahmenplan Neuordnung Bahnhofsumfeld Senftenberg

Ziel des Rahmenplans zur Neuordnung des Bahnhofsumfeldes (Stand: April 2025) der Stadt Senftenberg war es, ein integriertes städtebaulich-verkehrliches Gesamtkonzept für das Areal um den Bahnhof zu schaffen. Dieses wurde unter Einbeziehung bestehender Konzepte, Überprüfung und Aktualisierung von Anforderungen und Bedarfen sowie unter Beteiligung der Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem Landkreis Oberspreewald-Lausitz sowie der Öffentlichkeit erarbeitet. Das im Rahmenplan betrachtete Gebiet umfasste dabei ein größeres Areal als das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 59.

Dem Rahmenplan ging der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 59, eine Verkehrsanalyse mit Konzept zur Umgestaltung des ZOB (2022; Vgl. Kapitel I - 4.9) und das Projekt Mobilitätswende in Kommunen (2023, Vgl. Kapitel I - 4.10) voraus.

Folgende Zielsetzungen wurden dem Rahmenplan zugrunde gelegt:

- Stärkung des Bahnhofs und seines Umfeldes als intermodale und zukunftsfähige Mobilitätsdrehscheibe mit (über)regionaler Bedeutung
- Inwertsetzung und Aktivierung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes als stadtbildprägendes und identitätsstiftendes Bauwerk
- städtebauliche Aufwertung und Neuordnung des Gesamtbereichs unter Berücksichtigung bestehender Potenzialflächen, konstituierender Strukturen und denkmalpflegerischer Belange, Integration eines zukunftsfähigen gemeinsamen Verwaltungsstandortes von Stadt und Landkreis als frequenzbringende Nutzung mit Strahlkraft
- Verbesserung der Erreichbarkeit und des Komforts für den Fuß- und Radverkehr durch die Gewährleistung von Barrierefreiheit, klarer Wegeführung und Orientierung
- Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs und Gewährleistung eines möglichst konfliktfreien Betriebsablaufs sowie sicherer und komfortabler Ein- und Umsteigebeziehungen für Fahrgäste
- Schaffung von flächensparenden und sicheren Abstellmöglichkeiten (B+R, P+R) sowie die Bereitstellung von weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Verleih / Sharing-Angebote)
- Schaffung einer identitätsstiftenden, funktional und stadtgestalterisch hochwertigen Qualität der öffentlichen Räume und Generierung eines attraktiven Entrees in die Stadt und die Region, Stärkung der Aufenthaltsqualität durch eine klimaangepasste Gestaltung
- Stärkung der funktionalen und freiräumlichen Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren und Funktionen, v. a. Stärkung der Wegeachse zur neuen Bühne Senftenberg
- Berücksichtigung eines neuen Behördenzentrums für den Landkreis Oberspreewald-Lausitz und der Stadtverwaltung Senftenberg

Mit der Bestandsanalyse und -bewertung der Eigentumsverhältnisse, der funktionalen und verkehrlichen Einbindung, der Potenziale und konstituierenden Strukturen sowie der Konflikte, Störungen und Herausforderungen wurde unter Einbeziehung der Anforderungen der Stakeholder eine Grundlage für die Konzeptentwicklung geschaffen. Aus verschiedenen Varianten wurde dann eine Vorzugslösung ausgewählt.

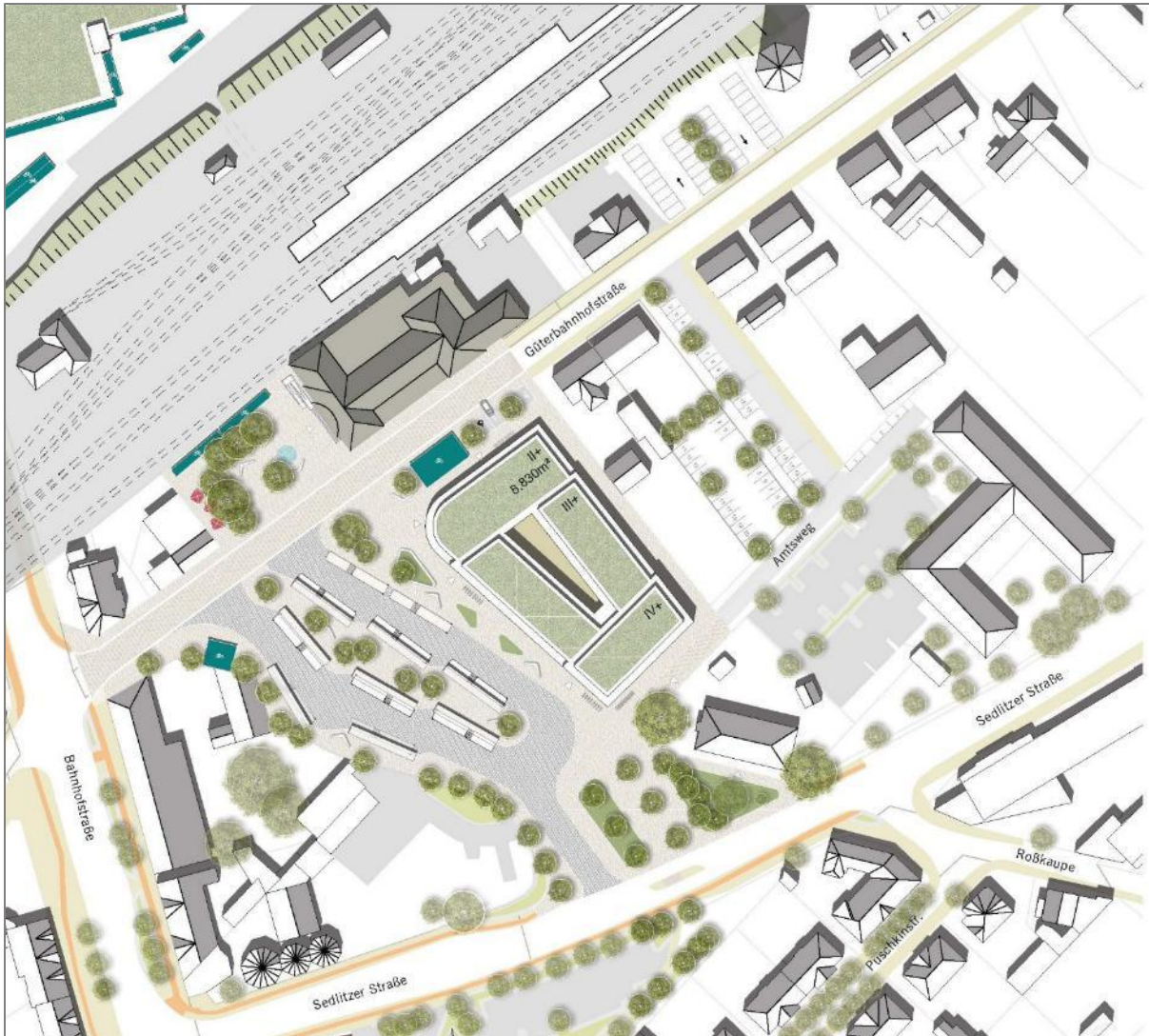


Abbildung 7: Vorzugsvariante zur Umgestaltung aus dem Rahmenplan, 2025, Quelle: GRUPPE PLANWERK aus dem Rahmenplan.

Die nachfolgenden Erläuterungen wurden als Auszug aus dem Rahmenplan „Neuordnung Bahnhofsumfeld“ entnommen<sup>1</sup>:

### Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Die abgestimmte Vorzugslösung positioniert den ZOB südwestlich des Bahnhofsgebäudes und den Neubau des Behördenzentrums östlich davon. Der Bahnhofsvorplatz wird als verkehrsfreier Platzraum gestaltet. Die Wegebeziehung zur Sedlitzer Straße (und weiter zur neuen Bühne Senftenberg) wird stadträumlich gestärkt.

Der ZOB wird als zentrale Insellösung konzipiert, die es Fahrgästen ermöglicht, ohne (viele) Querungen barrierefrei ein- und umsteigen zu können. Unter Berücksichtigung der Schleppkurven können hier sechs Bushaltestellen für den Stadt- und Regionalverkehr angeordnet werden. Auf eine großflächige Dachkonstruktion (wie derzeit vorhanden) wird mit Blick auf den Denkmalschutz zugunsten kleinerer wettergeschützter Wartebereiche verzichtet. Die Insel soll für den Aufenthalt attraktiv und klimaangepasst mit Begrünungselementen gestaltet werden. Zu beiden Seiten der Verkehrsinsel werden weitere Haltestellenbereiche angeordnet. Auf der Westseite ist Platz für zwei zusätzliche Haltestellen des Schienenersatzverkehrs und auf der Ostseite für zwei Überlieger-/ Pausenhaltestellen. Der

<sup>1</sup> Stadt Senftenberg: Rahmenplan Neuordnung Bahnhofsumfeld Senftenberg, Bericht, April 2025, Gruppe Planwerk.

ZOB kann sowohl über die Bahnhofstraße im Westen bzw. die Güterbahnhofstraße im Osten als auch über die Sedlitzer Straße im Süden angefahren werden. Dies ermöglicht für den Betriebsablauf maximale Flexibilität. Wie bisher, sollte die Güterbahnhofstraße im Bereich des Vorplatzes für den Individualverkehr gesperrt sein, selbiges gilt für den gesamten ZOB-Bereich. So soll abgesichert werden, dass sowohl der Busbetrieb als auch der Fußverkehr sicher und möglichst störungsfrei abgewickelt werden können. Für Fahrgäste ist eine komfortable und barrierefreie Querung über die Güterbahnhofstraße sicherzustellen. Mit der abgestimmten Lösung für die Neugestaltung des ZOB können die funktionalen Anforderungen der VG OSL an die Kapazitäten, die verkehrliche Anbindung und die Sicherung einer guten Orientierung und Erreichbarkeit für die Fahrgäste erfüllt werden.

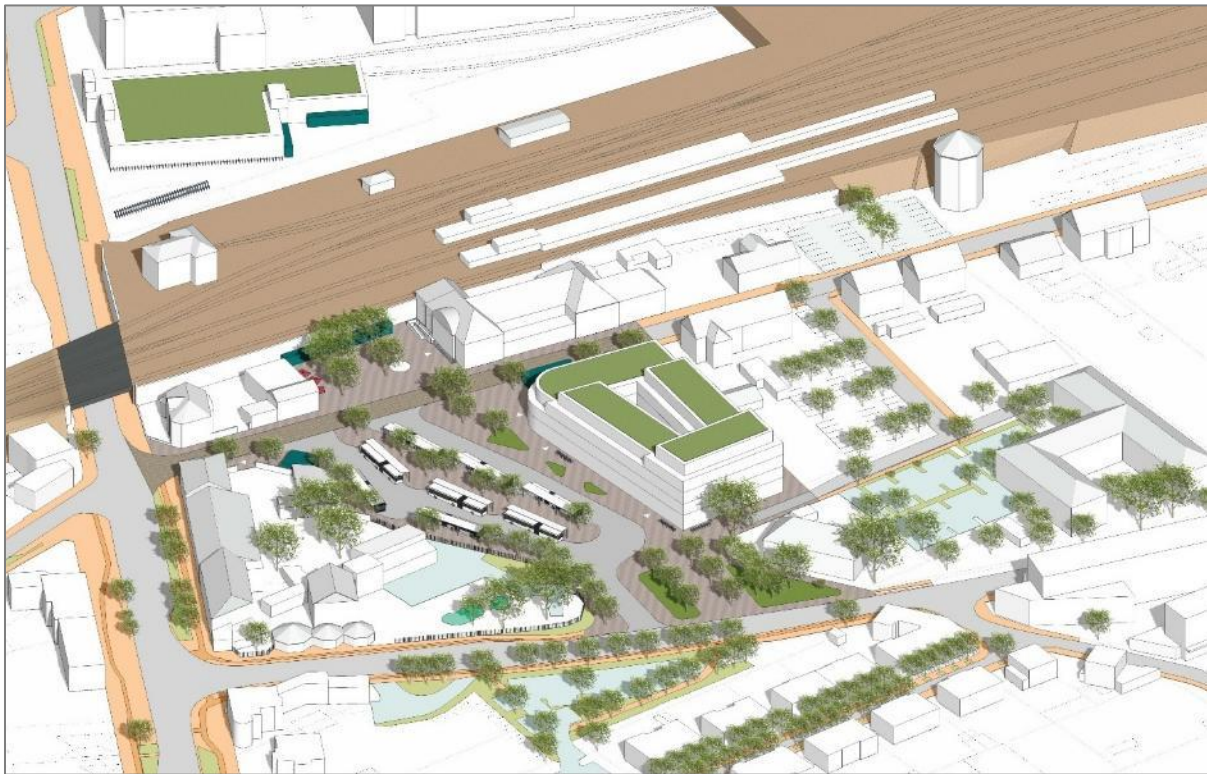


Abbildung 8: Perspektive der Vorzugsvariante, Quelle: GRUPPE PLANWERK aus dem Rahmenplan.

## Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz soll künftig Kfz-frei gestaltet werden (Ausnahme Rettungsverkehre). Die Vorfahrt auf den Platz ist entsprechend zurückzubauen. Die bisherigen Fahrradabstellanlagen an den Platzrändern werden durch neue, raumeffizientere Anlagen ersetzt. Platziert werden diese wie bisher auch entlang des Bahndamms unter Einhaltung der notwendigen Abstandsflächen zu den Bahnanlagen. Weitere Abstellmöglichkeiten können gut erreichbar entlang der Güterbahnhofstraße angeordnet werden.

Die Vorflächen des Gebäudes mit der Kiosknutzung sind von Einbauten freizuhalten, um künftig eine gastronomische Nutzung zu ermöglichen, die zur Belebung des Platzes beitragen würde.

Die Bestandsbäume prägen den Platzraum und tragen zu seiner Aufenthaltsqualität bei. Sie sind dementsprechend zu erhalten und deren Wachstumsbedingungen zu verbessern. Der zentrale Platzraum bietet unterschiedliche freiräumliche Gestaltungsmöglichkeiten, die es gilt im Rahmen weiterführender Planungen auszuloten und zu entwickeln. Ziel sollte es sein, eine repräsentative Gestaltung sowie attraktive Aufenthalts- und Nutzungsangebote für alle Generationen zu schaffen (u. a. ausreichend Sitzmöglichkeiten, ggf. auch Spielgeräte für Kinder). Informations- und Wegeleitsysteme sind sinnvoll im Platzraum zu integrieren.

Der Umgebungsschutz für das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude ist zu beachten, ebenso wie eine barrierefreie Gestaltung, die eine klare Orientierung v. a. zum Bahnhof, zur Bahnhofstraße, zum ZOB sowie zum Behördenzentrum bietet. Die bestehende Rampe zum Bahnhof entspricht nicht mehr den funktionalen und gestalterischen Anforderungen und ist in Abstimmung mit der Denkmalbehörde durch die DB InfraGO zu erneuern bzw. zu ersetzen.

### **Behördenzentrum - Baukörper**

Die Stadt Senftenberg und der Landkreis Oberspreewald- Lausitz streben aufgrund bestehender Bedarfe zudem den Neubau eines gemeinsamen Behördenzentrums an. Ausgehend vom Bedarfsprogramm, welches die Stadt Senftenberg und der Landkreis Oberspreewald-Lausitz abgestimmt haben, soll der gemeinsame Verwaltungsbau über rd. 8.800 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche verfügen. Damit ist die erforderliche Baumasse deutlich höher als die aller anderen Gebäude im Umfeld. Das Baufenster hierfür befindet sich in der Vorzugslösung östlich des ZOB und hat eine Fläche von rd. 2.500 m<sup>2</sup>. Der Neubau wird schon aufgrund seiner Größe eine hohe städtebauliche Präsenz haben. Die Herausforderung besteht daher in einem behutsamen städtebaulichen Umgang im Zusammenspiel von denkmalgeschütztem Bahnhofsgebäude und neuem Verwaltungsbau. Das Denkmal soll in seiner stadträumlichen Wirkung und Sichtbarkeit gesichert werden. Um eine zentrale Maßgabe der Denkmalbehörde zu erfüllen, nämlich dass sich der Neubau an der bestehenden Trauf- bzw. Firsthöhe des Denkmals orientiert, wird das Behördenzentrum in seinen Bauhöhen gestaffelt. Der kompakte Baukörper verfügt im Norden (im Gegenüber zum Bahnhofsgebäude) über zwei Vollgeschosse und ein zurückversetztes Staffelgeschoss, im mittleren Bereich gibt es drei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss und im südlichen Abschnitt entsteht ein deutlicher Hochpunkt mit vier Vollgeschossen und einem weiteren Staffelgeschoss. Vorgeschlagen wird zudem die Abrundung der nordwestlichen Gebäudekante, um den Blick auf das Bahnhofsgebäude zu lenken und dem Neubau selbst seine Strenge zu nehmen. Die West- und Nordseiten bilden aufgrund der städtebaulichen Ausrichtung, die adressbildenden Fassaden. Im Zuge der weiterführenden Planung ist dieser städtebauliche Ansatz, der von der unteren Denkmalschutzbehörde befürwortet wird, weiterzuverfolgen und zu konkretisieren.

### **Behördenzentrum - Stadträumliche Einbindung**

Durch die kompakte und schmale Ausführung der Verkehrsinsel für den ZOB entsteht in Ergänzung zum Bahnhofsvorplatz am Behördenzentrum ein großzügiger öffentlicher Platzraum, der sich gen Süden langsam verschmälert und sich im Bereich der ehemaligen P+R Anlage an der Sedlitzer Straße nochmals zu einer öffentlichen Freifläche aufweitet. Neben der bedeutenden Wegeachse zur Bahnhofstraße, die aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht verbreitert werden kann, ergibt sich so eine neue und klare Wegeverbindung zur Sedlitzer Straße bzw. zur neuen Bühne Senftenberg. Die im Umfeld des Neubaus entstehenden Platz- und Freiräume bieten Raum für Aufenthalt, Begrünung und auch Mobilitätsangebote. So wird vorgeschlagen, an der Güterbahnhofstraße im Vorplatzbereich des Behördenzentrums und nahe zum Bahnhof Kiss and Ride-Stellplätze (K+R) anzuordnen sowie kompakte Fahrradabstellanlagen für rd. 100 B+R-Stellplätze zu integrieren. Radabstellmöglichkeiten für Mitarbeitende und Besucher des Behördenzentrums sollten an den Zugängen oder auf dem Grundstück bzw. im Gebäude selbst im ausreichenden Maß geschaffen werden. Weitere B+R-Angebote können zudem westlich des ZOB integriert werden. Diese wären v. a. für den Umstieg Fahrrad-Bus-Fahrrad sinnvoll. Die Gestaltung des öffentlichen Raums im Umfeld des ZOB bzw. des Behördenzentrums ist ebenfalls in weiterführenden Planungsschritten vertiefend zu untersuchen.

Der Rahmenplan bildet die übergeordnete Grundlage für die Erstellung und die Festsetzungen des Bebauungsplans.

## 1.2 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet ist durch eine heterogene Nutzungsstruktur gekennzeichnet. Wohngebäude, Gewerbebetriebe und der Verwaltungsstandort der Agentur für Arbeit werden durch großzügige Verkehrsanlagen ergänzt. Prägend ist hier der Zentrale Omnibusbahnhof, welcher zentral im Plangebiet liegt.

Zur Sicherung und Weiterentwicklung der vorhandenen Nutzungsstruktur werden urbane Gebiete gemäß § 6a BauNVO festgesetzt. Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Besonderheit des urbanen Gebietes ist es, dass die Nutzungsmischung nicht gleichgewichtig sein muss.

Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sind allgemein zulässig.

### **Textliche Festsetzung 1.1:**

*Innerhalb der urbanen Gebiete sind die in § 6a Abs. 1 BauNVO genannten Nutzungen allgemein zulässig.*

*(Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 6a BauNVO)*

Vergnügungsstätten werden ausgeschlossen. Ziel ist hierbei, dass damit eine Beeinträchtigung der sich aus der vorhandenen Nutzung ergebenden städtebaulichen Funktion des Gebiets, insbesondere durch eine städtebaulich nachteilige Häufung von Vergnügungsstätten verhindert werden soll. Weiterhin soll damit einer Beeinträchtigung der Wohnnutzung entgegengewirkt werden.

Tankstellen werden aufgrund ihrer störenden Wirkung ausgeschlossen. Zudem befinden sich in der näheren Umgebung mehrere Tankstellen (bspw. Aral Tankstelle an der B 96 in 650 m Entfernung), sodass ein weiterer Bedarf nicht erkennbar ist.

### **Textliche Festsetzung 1.2:**

*Innerhalb der urbanen Gebiete sind die Ausnahmen nach § 6a Abs. 3 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplans.*

*(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. §§ 6a und 1 (6) Nr. 1 BauNVO)*

## 1.3 Maß der baulichen Nutzung

Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB dienen zur Bestimmung der Dichte. Gleichzeitig wird damit Einfluss auf die Auswirkungen der Planung genommen, bspw. auf die Auswirkungen der Wohn- und Arbeitsverhältnisse, auf die Umwelt oder das Orts- und Landschaftsbild.

### 1.3.1 Zulässige Grundfläche

Die zulässige Grundfläche gemäß § 19 BauNVO gibt an, wie viel Quadratmeter eines Baugrundstücks überbaut werden dürfen. Die zulässige Grundfläche wird als Grundflächenzahl (GRZ) festgesetzt.

Die zulässige Grundfläche in den urbanen Gebieten innerhalb des Plangebietes soll eine GRZ von 0,8 festsetzen. Damit soll eine städtebauliche Qualifizierung und Strukturierung sowie eine Erweiterung des vorhandenen Bestandes ermöglicht werden, welches einem Entrée in die Stadt gerecht wird.

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO sind bei der Ermittlung der Grundflächen auch die Grundflächen von Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unter der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, mitzurechnen. Dabei darf eine Grundfläche von 0,8 nicht oder nur im Einzelfall überschritten werden. Eine GRZ von 0,8 wird für die Unterbringung von Hauptgebäuden und dafür erforderlichen Nebenflächen als ausreichend erachtet.

Für den geplanten Verwaltungsbau wird keine Grundflächenzahl oder Grundfläche festgesetzt. Die zulässige Grundfläche ergibt sich hier aus der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche. Die Größe des Baufeldes liegt bei 2.620 m<sup>2</sup>. Für den geplanten Verwaltungsbau ergibt sich aus der überbaubaren Grundstücksfläche eine Grundfläche von 2.620 m<sup>2</sup> auf einem Baugrundstück im urbanen Gebiet von 3.051 m<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich eine rechnerische GRZ von 0,86. Hinzu können noch erforderliche Nebenflächen, wie Zuwegungen.

### **Textliche Festsetzung 2.1:**

*Soweit eine Grundflächenzahl oder eine zulässige Grundfläche nicht festgesetzt ist, ergibt sich die zulässige Grundfläche im urbanen Gebiet MU 4.1 aus den durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen.*

*(Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 1 BauGB i. V. m. §§ 16 und 19 BauNVO)*

### **Orientierungswerte nach § 17 BauNVO**

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die in § 17 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in den unterschiedlichen Baugebietstypen zu beachten. Grundstückseigentümer oder Nachbarn können daraus jedoch keine Rechte ableiten.

Für urbane Gebiete wird ein Orientierungswert der GRZ von 0,8 angegeben. Die Festsetzungen für den Bebauungsplan entsprechen dem Orientierungswert des § 17 BauNVO. Die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) oder Baumassezahl (BMZ) wird nicht für erforderlich erachtet, da mit der Festsetzung der GRZ, den Baugrenzen, der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse und der Höhe baulicher Anlagen das Maß der baulichen Nutzung zu genüge bestimmt ist.

Das geplante Behördenzentrum liegt mit seiner rechnerischen GRZ von 0,86 über dem Orientierungswert des § 17 BauNVO. Die Überschreitung ist aus städtebaulichen Gründen gerechtfertigt. Das Behördenzentrum soll an zentraler Stelle im Bahnhofsquartier errichtet werden. im Zusammenspiel mit dem Bahnhofsgebäude soll hier ein repräsentativer Eingang in die Stadt geschaffen werden. die geplante Nutzung als Verwaltungsstandort zweier Behörden bedarf einer angemessenen Grund- und Geschossfläche. Mit der Bündelung kann eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung unter Einbeziehung der sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BauGB erreicht werden. Durch die Einhaltung von Abstandsflächen (Vgl. Kapitel II – 1.3.3 – Höhe baulicher Anlagen) werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt.

### **1.3.2 Anzahl der Vollgeschosse**

In den urbanen Gebieten sollen jeweils drei Geschosse zulässig sein.

Die Bahnhofstraße ist eine der zentralen Straßen in der Stadt, welche direkt zum alten Stadtkern führt. Der überwiegende Teil der Gebäude entlang der Bahnhofsstraße weist drei Vollgeschosse auf. Zur Fassung eines geordneten Straßenbildes soll daher durch den Bebauungsplan eine Erhöhung der städtebaulichen Dichte durch die Zulässigkeit von bis zu drei Vollgeschossen ermöglicht werden.

Die vorhandenen Gebäude im Bahnhofsumfeld weisen ebenfalls vorrangig drei Vollgeschosse auf, wobei das oberste Geschoss ein ausgebautes Dachgeschoss ist. Zur Sicherung des baulichen Bestandes und zur städtebaulichen Einfügung zum Bahnhofsgebäude sollen daher auch weiterhin drei Vollgeschosse zulässig sein.

Abweichend von der übrigen Bebauung soll für das geplante Verwaltungsgebäude in Teilen eine höhere Zahl an Vollgeschossen ermöglicht werden. Hintergrund ist hierbei, dass aufgrund der geplanten Nutzung eine höhere Geschossfläche erforderlich ist. Da die Grundfläche für den Verwaltungsbau begrenzt ist, soll die benötigte Fläche daher über die zulässigen Vollgeschosse gesichert werden.

Der Bahnhof stellt ein stadtbildprägendes Element dar, welcher durch die Eingangsfunktion in die Stadt noch an Bedeutung gewinnt. Die Unterschutzstellung als Denkmal unterstreicht dies. Die Aufwertung des umgebenden Areals muss daher unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange erfolgen. Um keine Überformung des Baudenkmals zu schaffen, erfolgt eine Staffelung der Geschosse des geplanten Verwaltungsgebäudes von Norden nach Süden. Gegenüber des Bahnhofs sind drei Vollgeschosse zulässig. Der zentrale Teil des Verwaltungsgebäudes soll über vier Geschosse und der südliche Teil am Amtsweg über fünf Vollgeschosse verfügen. Die jeweils obersten zulässigen Vollgeschosse sollen als Staffelgeschosse, welche allseitig vom darunterliegenden Geschoss zurückgesetzt sind, ausgebildet werden. Dazu erfolgt eine entsprechende Festsetzung (Vgl. Kapitel 1.7 – Gestaltungsfestsetzungen).

### 1.3.3 Höhe baulicher Anlagen

Die Festsetzung einer zulässigen Zahl von Vollgeschossen regelt nicht die tatsächliche Gebäudehöhe, weshalb zur Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und zur Einfügung in die Umgebung für den geplanten Verwaltungsbau im urbanen Gebiet MU 4.1 auch eine zulässige Oberkante baulicher Anlagen festgesetzt wird.

Die Maßgaben zur Höhe der Hauptbaukörper erfolgt durch Festsetzungen der maximalen Oberkante (OK). Die Angabe der OK als Höchstmaß erfolgt in Metern zur Bezugsebene Normalhöhennull (NHN-Höhen) im Deutschen Haupthöhennetz 2016 (DHHN 2016). Die Höhen der Geländeoberfläche wurden bei den Festsetzungen berücksichtigt.

Für den nördlichen Bereich, in dem drei Vollgeschosse zulässig sind, wird eine Oberkante von 114,5 m über NHN festgesetzt, was eine maximale Gebäudehöhe von 12 m zulässt. Die Tabelle 1 gibt einen Überblick über die daraus resultierende tatsächlich zulässige Gebäudehöhe. Durch die textliche Festsetzung 4.1 (Vgl. Kapitel 1.7 – Gestaltungsfestsetzungen) wird sichergestellt, dass das oberste zulässige Geschoss von der Baugrenze zurückgesetzt wird. Damit wird dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude in seiner stadtbildprägenden Wirkung Rechnung getragen.

Die Anzahl der Geschosse des geplanten Verwaltungsbaus in Richtung Amtsweg mit vier bzw. fünf Vollgeschossen ist aufgrund der geplanten Nutzung etwas höher als in der Umgebung. Die östliche Baugrenze liegt 6 m vom Nachbargrundstück entfernt. Damit die nach Brandenburger Bauordnung vorgegebene Abstandsfläche zwischen Außenwänden eingehalten und der geplante Verwaltungsbau eine dafür maximale Höhe ausbilden kann, wird für das 4. Vollgeschoss eine Oberkante Gebäude von 117,5 m ü NHN festgesetzt. Daraus ergibt sich aus der mittleren Geländehöhe von 102,5 m über NHN eine zulässige Gebäudehöhe von 15 m (Vgl. Tabelle 1). Damit kann die erforderliche Abstandsfläche mit einer Tiefe von 0,4 H, welches 6 m entspricht, eingehalten werden.

Das im südlichen Bereich zulässige 5. Vollgeschoss ist gemäß der textlichen Festsetzung 4.1 (Vgl. Kapitel 1.7 – Gestaltungsfestsetzungen) 2 m von der Baugrenze abzurücken. Damit kann die Einhaltung der Abstandsfläche nach Brandenburger Bauordnung zum Nachbargrundstück unter Berücksichtigung der zulässigen Oberkante baulicher Anlagen von 122,5 m über NHN (Gebäudehöhe 20,0 m) von 8 m eingehalten werden.

| Durchschnittliche Geländehöhe | Zulässiges Vollgeschoss | Zulässige OK in m über NHN | Zulässige Gebäudehöhe (ohne technische Aufbauten) |
|-------------------------------|-------------------------|----------------------------|---|
| 102,50 m über NHN             | III                     | 114,5                      | 12 m  |
|                               | IV                      | 117,5                      | 15 m  |
|                               | V                       | 122,5                      | 20 m  |

Tabelle 1: Übersicht über die zulässigen Geschosse, die zulässige OK baulicher Anlagen und die daraus resultierende zulässige Gebäudehöhe, Quelle: eigene Darstellung.

Anlagen für den technischen Betrieb des Gebäudes, bspw. Aufzugsüberfahrten oder Lüftungsanlagen sind von der Höhe ausgenommen. Dies gilt ebenso für Solaranlagen. Hier wird auf § 32a der brandenburgischen Bauordnung verwiesen. Demnach sind bei der Errichtung von Gebäuden mit Dachflächen größer als 50 m<sup>2</sup> Photovoltaikanlagen auf mindestens 50 % der Dachfläche unterzubringen.

### **Textliche Festsetzung 2.2:**

*Die festgesetzte Oberkante baulicher Anlagen im urbanen Gebiet MU 4.1 gilt nicht für technische Aufbauten, wie Schornsteine, Lüftungsanlagen und Solaranlagen.*

*(Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 1 BauGB i. V. m. §§ 16 und 18 BauNVO)*

## **1.4 überbaubare Grundstücksflächen**

Die überbaubare Grundstücksfläche ist der Teil der Baugrundstücke, auf dem das zulässige Maß der baulichen Nutzung realisiert werden darf. Außerhalb dieser Fläche dürfen lediglich Garagen und Stellplätze sowie Nebenanlagen oder bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, errichtet werden. innerhalb der Baugrenze ist also das jeweilige Hauptgebäude unterzubringen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden in den urbanen Gebieten mittels Baugrenzen festsetzt und bilden dabei bis auf den geplanten Verwaltungsbau Baufenster aus. Dadurch werden Möglichkeiten zur baulichen Verdichtung und zur Anpassung bestehender baulicher Anlagen gewährleistet. Bei der Festlegung der jeweiligen Baufenster wurde die vorhandene Bebauung, Mindestabstände von 3 m zur Grundstücksgrenze, Abstände zum Bahndamm, vorhandene Gehölzstrukturen und Entwicklungsspielräume berücksichtigt.

Die vorhandene Bebauung liegt in vielen Bereichen des Plangebietes (bspw. Bahnhofstraße, nördliche Güterbahnhofstraße) direkt auf der Flurstücksgrenze bzw. an der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit Geh- und Radwegen. Zur Sicherung der Straßenfluchten werden hier die Baugrenzen auf die Baugebietsgrenze gelegt.

Für den geplanten Verwaltungsbau erfolgt aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit sowie aufgrund der Sicherung einer städtebaulichen Figur eine Baukörperfestsetzung mittels Baugrenzen. Weiterhin erfolgt eine innere Gliederung des Baufensters aufgrund der geplanten Gebäudestaffelung.

## **1.5 Verkehrsflächen**

### **1.5.1 Öffentliche Straßenverkehrsfläche**

Das Plangebiet ist durch die Bahnhofstraße und die Sedlitzer Straße an das öffentliche Straßennetz angebunden. Die Straßen sind bis zur Straßenmitte in den Geltungsbereich aufgenommen worden, um die gesicherte Erschließung darzustellen.

Innerhalb des Plangebietes liegen die Güterbahnhofstraße sowie der Amtsweg, welche als Anliegerstraßen der inneren Erschließung dienen. Zwischen beiden Straßen soll eine neue Verbindung (Planstraße) geschaffen werden, um die Erreichbarkeit der bestehenden Pkw-

Stellplätze und der Agentur für Arbeit und die Erschließung des Gebäudes Roßkaupe 6 zu sichern.

Diese Straßen werden als öffentliche Verkehrsfläche mit einer Straßenbegrenzungslinie zeichnerisch festgesetzt. Eine Einteilung der Straßenverkehrsfläche erfolgt nicht.

### **1.5.2 Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

Der Bahnhofsvorplatz vor dem Eingang des Bahnhofsgebäudes und der Bereich des Busbahnhofs werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gemäß ihrer Funktion zeichnerisch festgesetzt. Aneinandergrenzende öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden mittels einer Knotenlinie voneinander abgegrenzt.

Der Bahnhofsvorplatz soll künftig KFZ-frei gestaltet werden. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen entlang der Bahntrasse sollen durch modernere Anlagen ersetzt werden. Um eine Belebung des Areals zu ermöglichen, sollen Freibereiche gastronomischer Nutzungen zugelassen werden.

#### **Textliche Festsetzung 3.1:**

*Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bahnhofsvorplatz“ und „Fußgängerbereich“ sind Fahrradabstellanlagen sowie gastronomische Freibereiche zulässig.*

*(Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB)*

Der bestehende ZOB ist nicht mehr zeitgemäß und soll daher einer Neugestaltung unterliegen. Eine möglichst querungsarme und eine barrierefreie Nutzung steht dabei im Vordergrund. Ziel ist die Schaffung von acht Haltestellen für den Stadt- und Regionalverkehr, für den Schienenersatzverkehr und für Überlieger und Pausen. Um einen flexiblen und möglichst störungsfreien Ablauf zu gewährleisten, soll der ZOB von der Bahnhofstraße, der Güterbahnhofstraße und der Sedlitzer Straße aus angefahren werden können. Mittels straßenrechtlicher Regelungen soll eine Durchfahrt hier für den MIV ausgeschlossen werden.

Die Neugestaltung des Bahnhofsareals und des ZOB soll dazu beitragen, die Verkehrsführung zu verbessern. Dies gilt nicht nur für den MIV und den ÖPNV, sondern auch für Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Wegeverbindung in Richtung Neue Bühne Senftenberg und Innenstadt soll gestärkt werden. Zur Unterstützung dieser Zielsetzung wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt.

Im Bahnhofsumfeld gibt es derzeit nur wenige Pkw-Stellplätze. Erforderliche Stellplatzangebote sowohl für P+R als auch für die Mitarbeiter und Besucher des geplanten Behördenzentrums sind, bis auf wenige Ausnahmen (v. a. Behindertenstellplätze), im direkten Bahnhofsumfeld platzmäßig nicht realisierbar. Die Stadt hat daher östlich entlang der Güterbahnhofstraße Grundstücke erworben, um Stellplatzflächen zu ermöglichen. Zur Stärkung des ÖPNV und zur Schaffung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten werden Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „öffentliche Parkfläche“ festgesetzt.

Für Kurzzeitparkende, die Bahnreisende bringen oder abholen, sollen ebenfalls Stellplatzflächen geschaffen werden. Diese sollen in der Nähe des Bahnhofsgebäudes und nördlich des geplanten Verwaltungsbaus entstehen. Hierfür wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Kiss and Ride“ festgesetzt. Zusätzlich sollen hier weitere Fahrradabstellflächen ermöglicht werden, die mit einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „B+R“ (Bike and Ride) gesichert werden sollen.

Zwischen den unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird eine sogenannte Knotenlinie zur Abgrenzung der unterschiedlichen Zweckbestimmung eingefügt.

## **1.6 Versorgungsflächen**

Nördlich der Güterbahnhofstraße und östlich des Wasserturms liegen ein Stromverteilerkasten und eine Trafostation, die in ihrem Bestand als Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ gesichert werden.

## **1.7 Gestaltungsfestsetzungen**

Die jeweils oberen Geschosse sollen von den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt werden (sog. Staffelgeschoss). Das Gebäude soll damit in seiner Wirkung gegenüber der umgebenden Bebauung zurücktreten. Das Zurücktreten wird über die nachfolgende Festsetzung gesichert.

### **Textliche Festsetzung 4.1:**

Im Urbanen Gebiet MU 4.1 ist das oberste zulässige Vollgeschoss wie folgt auszubilden:

- als Staffelgeschoss, dessen Außenwände allseitig um jeweils mindestens 2 m hinter die Außenwandflächen des darunter liegenden Vollgeschosses zurücktreten.

*(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 i. V. m. § 87 BbgBO)*

## **1.8 Nachrichtliche Übernahmen**

### **1.8.1 Baudenkmal**

Der Bahnhof Senftenberg, bestehend aus dem Abfertigungs- und Empfangsgebäude mit Bahnsteigtunnel, dem Fahrdienstleiterstellwerk „B 1“, dem Wasserturm und dem Güterboden mit Kopframpe und Prellbock, ist ein Baudenkmal (Nr. 09120627). Die Bestandteile des Denkmals, welche im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen, werden nachrichtlich übernommen. Dazu zählen das Abfertigungs- und Empfangsgebäude und der Wasserturm.

### **1.8.2 Bahnanlage**

Das Grundstück, auf dem das Bahnhofsgebäude steht, ist Teil einer planfestgestellten Fläche, die auch die angrenzenden Bahngleise und Bahnanlagen umfasst. Der Bebauungsplan soll die Planfeststellung nicht ersetzen, daher erfolgt eine nachrichtliche Übernahme der planfestgestellten Fläche „Bahnanlage“.

## **1.9 Hinweise**

### **1.9.1 Stellplatzsatzung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung der Stadt Senftenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung) vom 27.10.2004, bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 1, Jg. 7 vom 22.12.2004.

### **1.9.2 Niederschlagswasserbeseitigungssatzung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung der Stadt Senftenberg über die Entsorgung von Niederschlagswasser (Niederschlagswasserentsorgungssatzung) vom 15.06.2005, bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 6, Jg. 8 vom 04.11.2005.

### **1.9.3 Kampfmittel**

Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel gefunden werden, wird darauf hingewiesen, dass es nach § 3 Abs. 1 der Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Abwehr von Gefahren durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg - KampfmV) vom 09.11.2018, veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 82 vom 19.11.2018, verboten ist entdeckte Kampfmittel zu berühren und deren Lage zu verändern. Jede Person, die Kampfmittel entdeckt oder in Besitz hat, ist verpflichtet diese Fundstelle gemäß § 2 der genannten Verordnung unverzüglich der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder der Polizei anzuzeigen.

### **1.9.4 Geologie**

Für geplante Bohrungen oder geophysikalische Untersuchungen ist die bestehende Anzeige- und Übermittlungspflicht gemäß §§ 8ff. des Gesetzes zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (Geologiedatengesetz - GeolDG) vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1387) zu berücksichtigen.

### **1.9.5 Bodendenkmale**

Im Planungsbereich bedürfen alle Veränderungen von Bodennutzungen, wie z. B. eine Flächenentsiegelung, eine Tiefenenttrümmerung nach Abbruch vorhandener Bebauung, die Errichtung von neuen baulichen Anlagen, die Anlage und/oder Befestigung von Wegen, Verlegung von Leitungen, umfangreiche Hecken- und Baumpflanzungen mit Pflanzgruben größer als 50 x 50 x 50 cm usw. einer Erlaubnis (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BbgDSchG). Diese ist bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Oberspreewald-Lausitz zu beantragen (§ 9 Abs. 3 und 4 BbgDSchG) und wird im Benehmen mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischem Landesmuseum erteilt (§ 19 Abs. 3 BbgDSchG).

Ferner sind diese Maßnahmen in der Regel dokumentationspflichtig (§ 9 Abs. 3 und 4 BbgDSchG); die Erdeingriffe müssen archäologisch begleitet und entdeckte Bodendenkmale fachgerecht untersucht werden. Für die hier erforderlichen Dokumentationsarbeiten, zu denen die denkmalrechtliche Erlaubnis der Unteren Denkmalschutzbehörde jeweils näheres festlegen wird, ist ein Archäologe bzw. eine archäologische Fachfirma zu gewinnen, deren Auswahl das brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum zustimmen muss.

Die Kosten für die archäologischen Maßnahmen sind nach § 7 Abs. 3 und 4 BbgDSchG vom Veranlasser der Erdeingriffe im Rahmen des Zumutbaren zu tragen. Die durch archäologische Baubegleitungen, Ausgrabungen o. ä. entstehenden Mehrkosten und Bauverzögerungen, sind einzukalkulieren, wenn Bodendenkmalbereiche beplant werden.

Bei Erdarbeiten darüber hinaus unvermutet entdeckte Bodendenkmale (Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdverfärbungen, Holzpfähle oder -bohlen, Tonscherben, Metallsachen, Münzen, Knochen u. a.) sind unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Oberspreewald-Lausitz oder dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum (Außenstelle Cottbus) anzuzeigen (§ 11 Abs. 1 u. 2

BbgDSchG). Die aufgefundenen Bodendenkmale und die Entdeckungsstätte sind für mindestens fünf Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise vor Gefahren für die Erhaltung zu schützen (§ 11 Abs. 3 BbgDSchG).

Funde sind dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum zu übergeben (§ 11 Abs. 4 und § 12 BbgDSchG).

## 2. Flächenverteilung

| Fläche  | Fläche in m <sup>2</sup> | Davon anteilig in m <sup>2</sup> | Davon anteilig in % |
|---|--------------------------|----------------------------------|---------------------|
| Urbanes Gebiet (MU)<br>(MU 1, MU 2, MU 3, MU 4 und MU 5)  | 24.165,8                 |                                  | 47,9                |
| öffentliche Straßenverkehrsfläche<br>(Straßenverkehrsflächen im Bestand,<br>öffentliche Planstraße) | 11.673,4                 |                                  | 23,14               |
| Öffentliche Verkehrsflächen besonderer<br>Zweckbestimmung   | 12.046,7                 |                                  | 23,88               |
| <i>Bahnhofsvorplatz</i>   |                          | 1.024,2                          |                     |
| <i>Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)</i>   |                          | 4.418,2                          |                     |
| <i>Fußgängerbereich</i>   |                          | 2.297,2                          |                     |
| <i>Öffentliche Parkflächen</i>  |                          | 3.745,8                          |                     |
| <i>Fahrradstellplätze</i>   |                          | 289,2                            |                     |
| <i>Kiss and Ride Zone</i>   |                          | 272,1                            |                     |
| Flächen für Versorgungsanlagen<br>(Elektrizität)  | 124,1                    |                                  | 0,25                |
| Bahnanlage ( <i>planfestgestellt</i> )  | 2.439,8                  |                                  | 4,83                |
| <b>Gesamtfläche</b>   | <b>50.449,9</b>          |                                  | <b>100%</b>         |

### **III AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG**

#### **1. Auswirkungen auf die städtebauliche Ordnung**

Mit dem Bebauungsplan Nr. 59 wird zum einen die Umgestaltung des bestehenden Busbahnhofs sowie die Schaffung eines neuen Verwaltungsstandortes planungsrechtlich vorbereitet. Zum anderen werden bestehende städtebauliche Strukturen erstmals planungsrechtlich gesichert. Im Ergebnis wird so eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfeldes gewährleistet.

#### **2. Auswirkungen auf Natur und Landschaft**

Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden umfassend im Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan betrachtet - Vgl. Kapitel III.

#### **3. Auswirkungen auf den Verkehr**

Durch den geplanten neuen Verwaltungsstandort ist mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Aufgrund der geplanten Neuordnung des Verkehrs mit einer Neustrukturierung des vorhandenen Busbahnhofs kann davon ausgegangen werden, dass die bestehenden Straßen den Mehrverkehr aufnehmen können. Weiterhin wird durch den Bebauungsplan die Schaffung mehrerer Flächen für den ruhenden Verkehr planungsrechtlich vorbereitet. Die Stellplätze dienen dem Bahnhof sowie dem geplanten Verwaltungsstandort.

### **IV VERFAHREN**

#### **1. Aufstellungsbeschluss**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Senftenberg hat in ihrer Sitzung am 09.09.2020 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 59 „Bahnhofsquartier“ beschlossen. Der Beschluss wurde im Amtsblatt der Stadt Senftenberg vom 02.10.2020 (Jahrgang 23/Nr. 4) bekannt gemacht.

#### **2. Planungsanzeige**

*Wird im weiteren Verfahren ergänzt.*

#### **3. Beschluss zur Änderung des Geltungsbereiches**

Die derzeitige Abgrenzung des Geltungsbereiches weicht von dem Geltungsbereich aus dem Aufstellungsbeschluss aus 2020 ab. Der Beschluss über die Anpassung des Geltungsbereiches ist für die Fortführung des Verfahrens erforderlich.

*Wird im weiteren Verfahren ergänzt.*

#### **4. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit**

*Wird im weiteren Verfahren ergänzt.*

**5. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

*Wird im weiteren Verfahren ergänzt.*

**6. Veröffentlichung**

*Wird im weiteren Verfahren ergänzt.*

**7. Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

*Wird im weiteren Verfahren ergänzt.*

## V RECHTSGRUNDLAGEN

**Baugesetzbuch** (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257)

**Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke** (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176)

**Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts** (Planzeichenverordnung 1990 - PlanZV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I S. 189)

**Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege** (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist

**Brandenburgische Bauordnung (BbgBO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 2018 (GVBl. I/18, [Nr. 39]), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. September 2023 (GVBl. I/23, [Nr. 18])

**Brandenburgische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz** (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz - BbgNatSchAG) vom 21. Januar 2013 (GVBl. I/13, [Nr. 21.]) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2025 (GVBl. I/25, [Nr. 17])