

Ortsteilprofil Sendenhorst

Sendenhorst

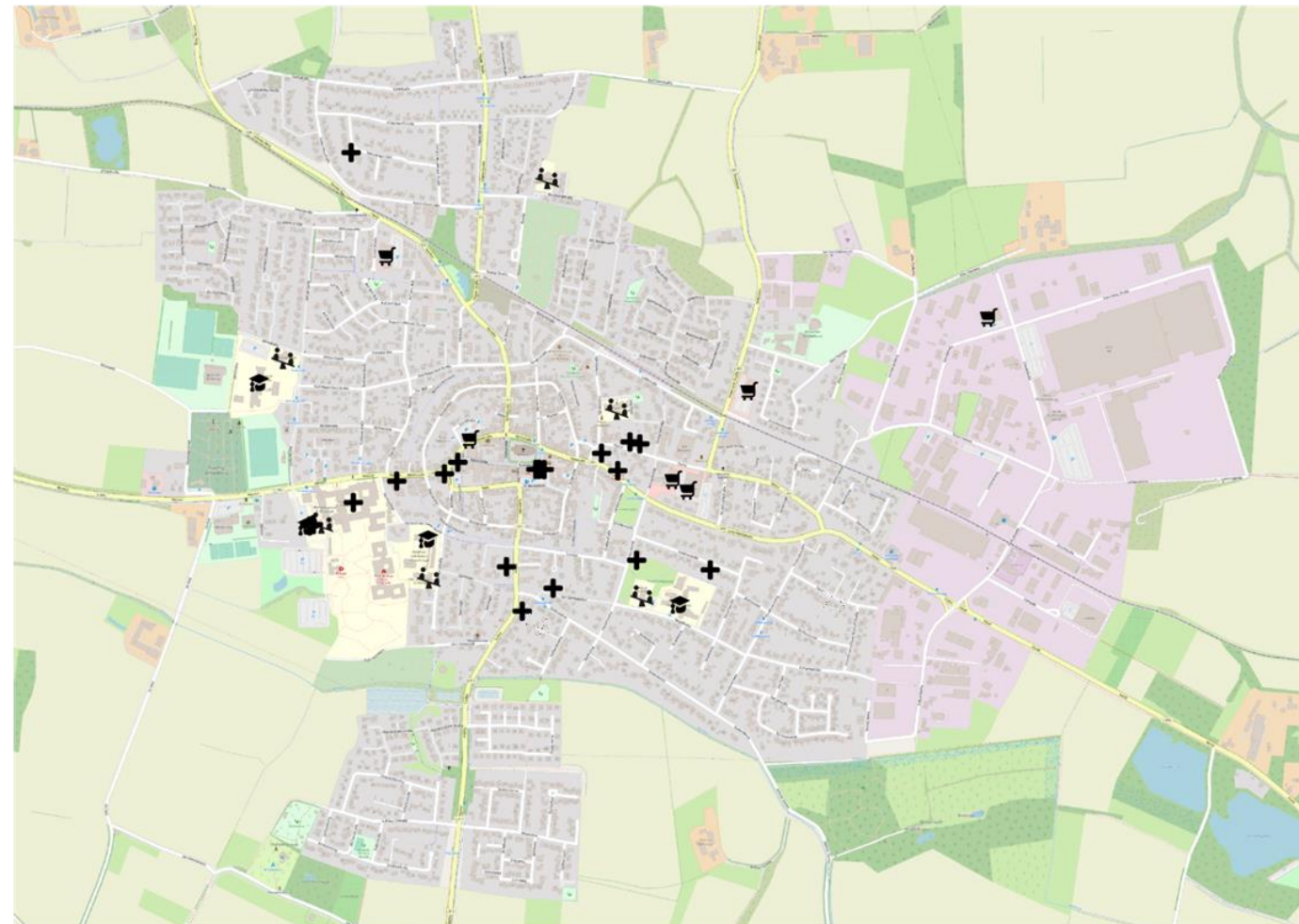


Einw. 9.137
Einw./qkm: 137

Einpendler: 3.701
Auspendler: 4.338
Saldo: -637
Quelle: NRW-IT



- Kitas & Schulen
- Sportanlagen
- Medizinische Praxen
- Erholungs-/ Freizeitareale
- Nahversorgung
- Gastronomie
- Wander-/Radwege



Sendenhorst
Integriertes Mobilitätskonzept



Reisezeit (Min.) -
Oberzentrum -
Münster:

34	ÖPNV
88	Fahrrad
26	Pkw

Reisezeit (Min.) -
Grundzentrum -
Albersloh:

11	ÖPNV
31	Fahrrad
8	Pkw

Reisezeit (Min.) -
Mittelzentrum -
Drensteinfurt:

19	ÖPNV
37	Fahrrad
12	Pkw

Sendenhorst - Allgemeines

Sendenhorst liegt im Kreis Warendorf und gehört dem Regierungsbezirk Münster an. Die Gebietskörperschaft besteht aus den Ortsteilen Sendenhorst und Albersloh sowie 15 Bauerschaften. Insgesamt verfügt Sendenhorst über 13.279 Einwohnerinnen und Einwohnern (2021). Davon leben etwa 9.000 im Ortsteil Sendenhorst, ca. 4.000 in Albersloh und ein kleiner Teil in den 15 Bauerschaften. Die Einwohnerdichte in Sendenhorst liegt bei 137 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Quadratkilometer und damit unter der Einwohnerdichte von Nordrhein-Westfalen. Insgesamt umfasst die Gebietskörperschaft eine Fläche von ca. 97 km².

Münster lässt sich mit 22 km Entfernung als nächstgelegenes Oberzentrum ausweisen. Im Norden grenzt die Gemarkung Sendenhorsts an das Stadtgebiet Münsters. Weitere funktionalräumliche Verflechtungen gibt es zu den nah gelegenen Mittelzentren Ahlen, Beckum und zur Kreisstadt Warendorf. Nachbargemeinden sind Münster, Everswinkel, Warendorf, Ennigerloh, Ahlen und Drensteinfurt.

Daseinsgrundfunktionen – Raumstrukturelle Einordnung

In Sendenhorst existieren mehrere Kitas, sowie eine Grundschule und weiterführende Schulen. Ebenfalls sind allgemeinmedizinische und fachärztliche Praxen, Sportanlagen und Erholungs- und Freizeitareale in der Stadt lokalisiert. Darüber hinaus befinden sich Discounter (Lidl, Aldi, Edeka) in der Stadt, sodass Sendenhorst, über eine gute Nahversorgung verfügt. Zusätzlich sind auch Gastronomien, Wander- und Radwege in Sendenhorst auffindbar.

Durch die räumliche Nähe zum Oberzentrum Münster besteht ein starker raumfunktionaler Bezug, d.h. vor allem Pendlerverkehre und Versorgungsverkehre

konzentrieren sich auf Münster. Dies wird durch die Betrachtung der Reisezeiten mittels Pkw und ÖPNV untermauert.

Mobilität

Motorisierte Individualverkehre (MIV)

Sendenhorst wird von der L586 durchlaufen, welche die Anbindung an Albersloh und Münster darstellt.

Die Anbindung an das Oberzentrum Münster erfolgt zusätzlich zunächst durch die L520 und im Anschluss über die L585n. Mit dem Auto ist die Wegstrecke innerhalb von 26 Fahrminuten zu überwinden. Die Verbindung an das Mittelzentrum Drensteinfurt verläuft zunächst über die L586, dann über die L851 und im Anschluss über die L585. Hierfür ist mit rund 12 Minuten Fahrtzeit zu rechnen.

Aktuell ist Sendenhorst durch starke Durchgangsverkehre geprägt. Diese führen, in Kombination mit Schwerlastverkehren, an neuralgischen Kreuzungen und Engstellen zu prekären Verkehrssituationen. Dieser Umstand wird mittelfristig durch die geplante Umgehungsstraße verbessert.

ÖPNV

Es existieren 13 Bushaltestellen in Sendenhorst selbst und 5 Haltestellen auf der Strecke Richtung Albersloh. Einige Haltestellen sind verbesserungswürdig. Das Oberzentrum Münster lässt sich mit dem ÖPNV innerhalb von 34 Minuten erreichen. Die Verbindung Richtung Drensteinfurt ist innerhalb von 19 und nach Albersloh innerhalb von 11 Minuten mit dem Bus zu bewältigen.

Schieneverkehr

Die Reaktivierung der Verbindung der WLE-Strecke Münster-Sendenhorst wird vom Land gefördert. Dafür wird der Bahnhof ausgestaltet und es soll eine Mobilstation errichtet werden, an der Bahn, Bus, PKW und Rad verknüpft werden können.

Radverkehr

Hinsichtlich des Radverkehrs gibt es vorrangig Potentiale für innerörtliche Wegstrecken. Auf Grund der Existenz von Daseinsgrundfunktionen sind dementsprechende Ziele vorhanden (Nahversorgung, Einzelhandel, Arbeitsstellen in den Industrie- und Gewerbegebieten, Erholungs-/ Freizeitareale). Die Umgebung rund um das Hallenbad Westtor weist eine mangelhafte Radverkehrsführung auf. Generell stellt sich die Situation auf den Hauptverkehrsachsen, die den Ortskern durchschneiden, problematisch dar. Die limitierten Straßenquerschnitte räumen aktuell dem Radverkehr nicht genügend Platz ein, sodass Radfahrende hier im Mischverkehr unterwegs sind. Darüber hinaus sind diese Achsen stark durch Pkw- und Lkw-Verkehre frequentiert. Um die umliegenden Zentren Drensteinfurt oder Albersloh mit dem Rad zu erreichen, sind mit Fahrzeiten von 37 und 31 Minuten zu rechnen. Münster erreicht man mit dem Fahrrad in rund 88 Minuten.

Fußverkehr

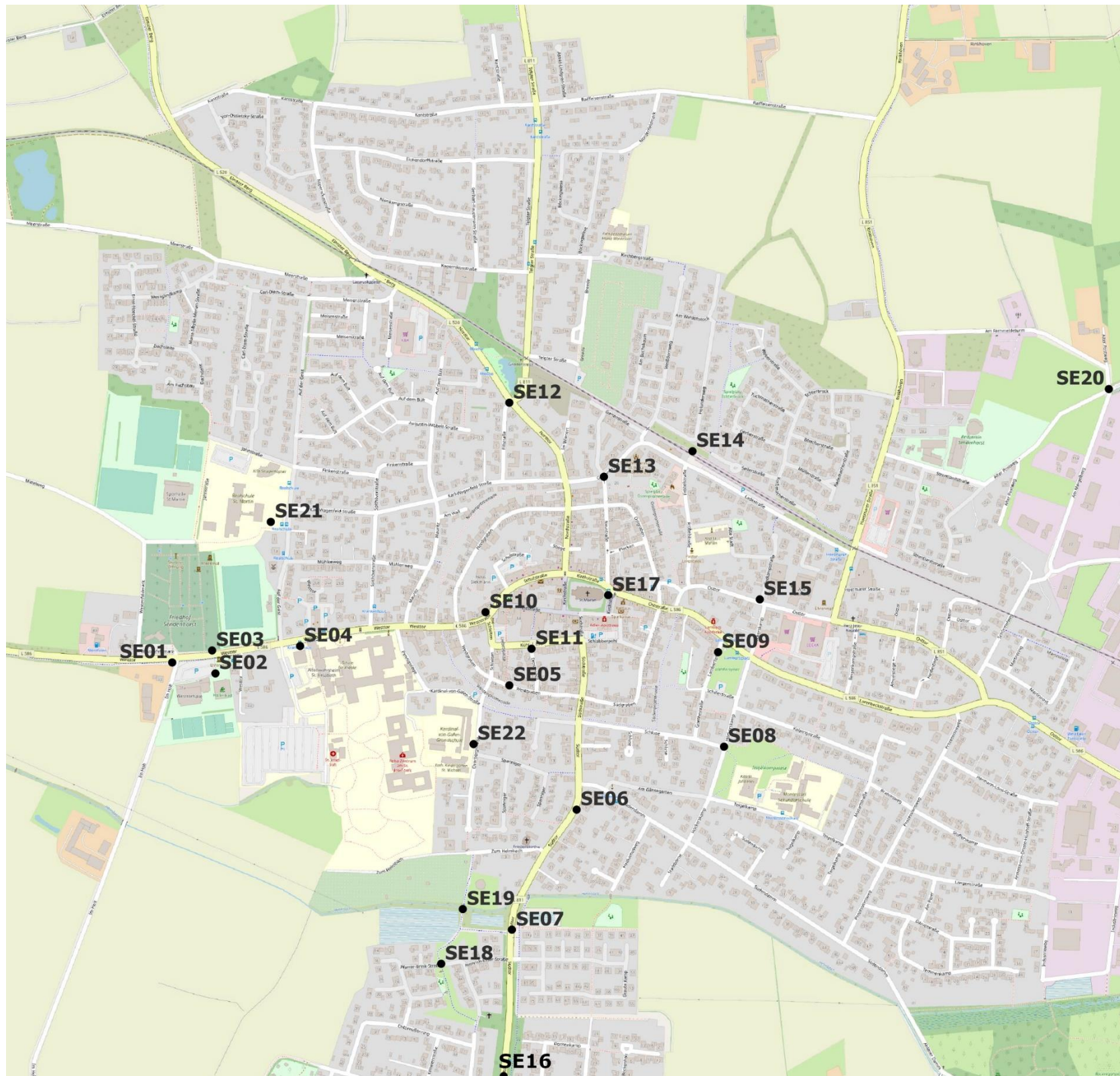
Im Zeitraum der Erarbeitung des IMK wurde ein Fußverkehrscheck durchgeführt, welche eine detaillierte Bestandsaufnahme der Beschaffenheit und Qualität der Fußwegeinfrastrukturen in Sendenhorst darstellen und entsprechende Maßnahmen auf der Detailebene vorschlagen. Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Beobachtungen der Ortsbegehung im Rahmen des IMKs.

Es existieren mehrere Querungsmöglichkeiten, die nicht ideal für den Fußverkehr sind. Die Querung an der Heinrich-Esser-Straße/GrauteKamp ist besonders problematisch, da dort der Schulweg vieler Kinder verläuft. Die Anbringung eines Zebrastreifens oder einer Lichtsignalanlage wären von großem Nutzen und würden mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bieten. Die Liebesgasse stellt eine wichtige Fußverkehrsverbindung dar. Eine Sanierung der Wegeverbindung steht bevor. Des Weiteren soll zukünftig der Promenadenring, der um den inneren Siedlungskern verläuft, prominenter in Szene gesetzt werden, sodass an den Querungen der Hauptverkehrsachsen ersichtlich ist, dass hier eine Fußverkehrsverbindung verläuft.

Ortsbegehung

Im Zuge der Ortsbegehungen im Januar 2022 wurden unterschiedliche Mikrostandorte und Problemstellungen der Ortsgemeinde begutachtet und besprochen. Die kartographische Auflistung ist der Abbildung 1 zu entnehmen.

Abbildung 1: Dokumentation der Beobachtungen und Gespräche im Rahmen der Ortsbegehung



Dokumentation Ortsbegehung

Sendenhorst

- Problemstellen






Kartengrundlage:
© GeoBasis-DE / BKG 2022
© OMS 2023
Bearbeitet durch:

























Maßstab: 1:10.000




0 250 500 750 m



Kennung	Beobachtung	Bild
SE01	<ul style="list-style-type: none"> • Ortseingang Westtor: Radverkehrsführung unklar (stadteinwärts) 	
SE02	<ul style="list-style-type: none"> • Westtorhalle / Hallenbad / Friedhof → Funktionsbündelung • Fahrradabstellanlagen Westtorhalle qualitative Mängel • Quantitativ ausreichend 	
SE03	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Haltestelle Friedhof nur Ausstieg, Linie R32 	
SE04	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit prüfen 	
SE05	<ul style="list-style-type: none"> • Liebesgasse: Querung Fußwegeverbindung • Optische Kennzeichnung notwendig • Evtl. Durchpflasterung 	

SE06	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenraumgestaltung problematisch • Radverkehrsführung mangelhaft (Stadteinwärts) 			
SE07	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerquerung erforderlich • Schüler kreuzen dort • LSA / Zebrastreifen prüfen • Bessere Beleuchtung 			
SE08	<ul style="list-style-type: none"> • Schluse: Potential für shared space • Straße wird in naher Zukunft wegen Kanalarbeiten bearbeitet • Durchpflasterung Querung Hörkerskamp (Schulweg) 			
SE09	<ul style="list-style-type: none"> • Lambertiplatz → NWL Mobilstation • Abstellanlage für Fahrräder attraktiv gestalten • Generelle Überarbeitung der Mobilstation (Rückkopplung NWL-Planungen) 			
SE10	<ul style="list-style-type: none"> • Problematische Kreuzung • Radverkehr vs. MIV (Durchgangsverkehre) • Tempo und Blickachsen 			
SE11	<ul style="list-style-type: none"> • Querung Drostenhof / Kühl Verlängerung der Wegverbindung in die Innenstadt • Analog zu Liebesgasse optische Kennzeichnung für Querung notwendig 			

SE12	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzung Nordtor / Telgter Str. • Kreisverkehr als Alternative prüfen 			
SE13	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzung Neustraße / Gartenstraße problematisch • Kreisverkehr als Alternative prüfen 			
SE14	<ul style="list-style-type: none"> • Zukünftiger Haltepunkt WLE-Reaktivierung • Radverkehr Mobilstation • Multi-Modalität gewährleisten • Rad- und Fußverkehrsanbindung 			
SE15	<ul style="list-style-type: none"> • Markierung Radweg • Oberfläche • Radverkehrsführung 			
SE16	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerquerungen • MIV → Geschwindigkeit • Straßenverlauf gradlinig 			
SE17	<ul style="list-style-type: none"> • RVM-Haltestelle • Wartehäuschen auf der Südseite wird versetzt • Radabstellanlage → Platzproblem 			

SE18	<ul style="list-style-type: none"> • Querung Radweg / Fußweg problematisch 	
SE19	<ul style="list-style-type: none"> • Potenzielle Tangentialverbindung Radverkehr • Liegenschaften teilweise im Besitz der Stadt 	
SE20	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzung problematisch • 100-Schlösser-Route 	<p>Kein Bild vorhanden</p>
SE21	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradabstellanlagen Realschule St. Martin • Quantitative und qualitative Aufwertung 	

Implikationen für das IMK

Die Handlungsbedarfe im Kontext einer weiteren, integrierten Mobilitätsplanung in Sendenhorst sind vielfältig und tangieren alle Verkehrsträger.

Analog zu Albersloh steht auch für Sendenhorst die Realisierung einer Ortsumgehung aus. Diese würde auf kommunaler Ebene den Ortskern entlasten, auf regionaler Ebene würde die Attraktivität für den MIV steigen, da die Reisezeiten für Durchgangsverkehre schrumpfen würden und in Folge dessen komparative Vorteile gegenüber den ÖV ausgebaut werden würden.

Die innerörtliche Situation für Fuß- und Radverkehr stellt sich ambivalent dar. Einerseits existieren viele direkte Wegeverbindungen durch eine solide Durchlässigkeit des Siedlungskörpers. Dennoch bestehen an einigen Stellen Netzlücken bspw. für den Radverkehr an denen die Radverkehrsführung irreführend ist und bzw. oder der Radverkehr im Mischverkehr abgewickelt wird. Mit Blick auf die bereits thematisierten und stark frequentierten MIV-Achsen, die den Ortsteil Sendenhorst durchqueren leiden so die Rahmenbedingungen für Fuß- und Radverkehr. Hier müssen, unabhängig von der Realisierung der Ortsumfahrt, Lösungen aufgezeigt werden, wie die Rahmenbedingungen auf den Ortsdurchfahrten sowie in den Quartieren verbessert werden können. Konkret bestehen auf politischer Ebene bereits Anträge bzgl. der Etablierung von Fahrradstraßen. Hier wird das IMK aufzeigen, wie und mit welchen Konsequenzen die Implementierung eines Fahrradstraßensystems einhergeht. Dabei müssen ebenso die Auswirkungen auf die ruhenden Verkehre, Ver- und Entsorgungsverkehre und den Fußverkehr aufgezeigt werden. Letztendlich werden auch Diskussionen über eine Neuverteilung des Straßenraumes geführt werden müssen, hierfür soll das IMK einen fundierten argumentativen Unterbau liefern.

Im Kontext des Fußverkehrs steht die Aufwertung des Promenadenrings an. Dieser soll als qualitativ hochwertige Fußverkehrsverbindung bzw. Ringverbindung sichtbar werden. In diesem Kontext müssen die innerörtlichen Wegebeziehungen, die durch den Fußverkehr bewältigt werden können, mitgedacht werden. Insbesondere die Querungsstellen mit den Landesstraßen gilt es fußgängerfreundlich zu gestalten. Ein singulär ausgebauter Promenadenring ist nicht zielführend. An dieser Stelle müssen Verbindungen aus den Quartieren an den Ring und weiter in den Ortskern identifiziert und entsprechend ertüchtigt werden.

Aktuell wird über eine Verlegung der Pennigstiege im Zuge der Erweiterung des Stift-Areals nachgedacht. Hierzu hat raumkom in einem separaten Dokument Stellung genommen. Daran anknüpfend stellt das Quartier zwischen West- und Nordtor einen Problembereich dar. Durch die dort gelegene Realschule konzentrieren sich dort Schülerverkehre. Dies umfasst den Fuß- und Radverkehr, Busverkehre sowie Pkw-Verkehre. Des Weiteren wird der Bereich als Umfahrung des Ortskerns genutzt, sodass die verkehrlichen Belastungen zu den Stoßzeiten enorm sind. Der Umgang mit dieser Problemlage muss ganzheitlich betrachtet werden. Das IMK soll hierfür Lösungen skizzieren.

Im Zuge der WLE-Reaktivierung wird an der Stelle des ehemaligen Haltepunktes auch der neue entstehen. Dieser wird, wie auch in Albersloh, als Mobilstation ausgebaut werden. Federführend für das Gesamtprojekt ist die NWL. Die Planung der Mobilstation wird von der Stadt Sendenhorst übernommen. Die Anforderung einer multimodalen Mobilität müssen hierbei berücksichtigt werden, sodass die Rahmenbedingungen für den Umweltverbund verbessert und so Multimodalität ermöglicht und gefördert wird.

Insbesondere die Existenz der zwei großen Arbeitgeberschwerpunkte im Ortsteil Sendenhorst, die VEKA AG und das St. Josefs-Stift, sollten durch entsprechende

Wegeverbindungen für den Radverkehr angebunden sein, um so die existierenden Potentiale ausschöpfen zu können. In diesem Kontext ist auch ein Angebot von bedarfsorientierten ÖV in der Funktion als Zubringer durchaus denkbar. Die Möglichkeiten und Potentiale hierfür soll das IMK eruieren.

Wie auch für Albersloh, gilt es das Thema Mobilität bzw. Mobilitätsplanung nicht isoliert zu betrachten. Vielmehr müssen die Belange und Notwendigkeiten einer zukunftsfähigen Mobilität auch in der Stadtentwicklung und Planung berücksichtigt werden. Dementsprechend ist bei weiteren Ausweisungen von Wohn- und Gewerbegebieten darauf zu achten, dass Fuß- und Radverkehrsverbindungen entsprechende Räume zugewiesen werden und eine adäquate Verbindung an bestehende Netzstrukturen erfolgt. Hier kann die Stadt Sendenhorst durch die Bauleitplanung ihren Einfluss geltend machen.