

Neubaugelbiet Bahnhofshügel

Klassische Einfamilienhausgebiet waren gestern.
Altenberge schafft ein zeitgemäßes und qualitativ
hochwertiges Wohngebiet mit attraktiver ÖPNV-Anbindung





Neue Grundschule Altenberge

*Zentralisierung zweier Grundschulstandorte zu
einer gemeinsamen Grundschule für den Ort
Altenberge (Schulstart August 2025)*

Neues Bürgerrathaus Altenberge

(Fertigstellung 2026/27)

Win-Win-Situation:

**Städtebauliche Aufwertung der Ortsmitte und
Schaffung zeitgemäßer Arbeitsbedingungen im Zeitalter des Fachkräftemangels**



Marktplatz Altenberge

Gute Stube im neuen Gewand – Umgestaltung führt zu deutlich mehr Aufenthaltsqualität





**Familienbündnis
Altenberge e.V.**

EHRENAMT wird in Altenberge groß geschrieben

Viele Vereine setzen sich mit
Unterstützung der Kommune für die
örtliche Gemeinschaft ein.

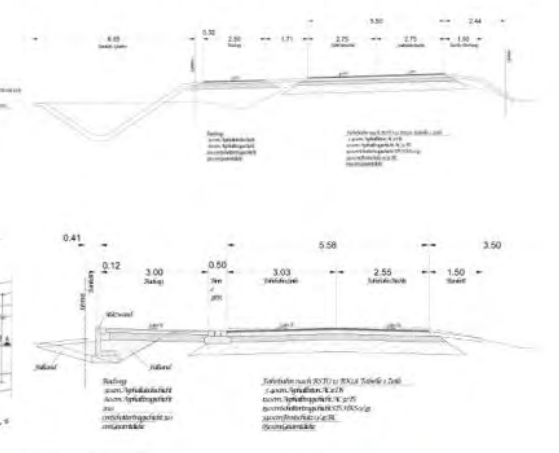
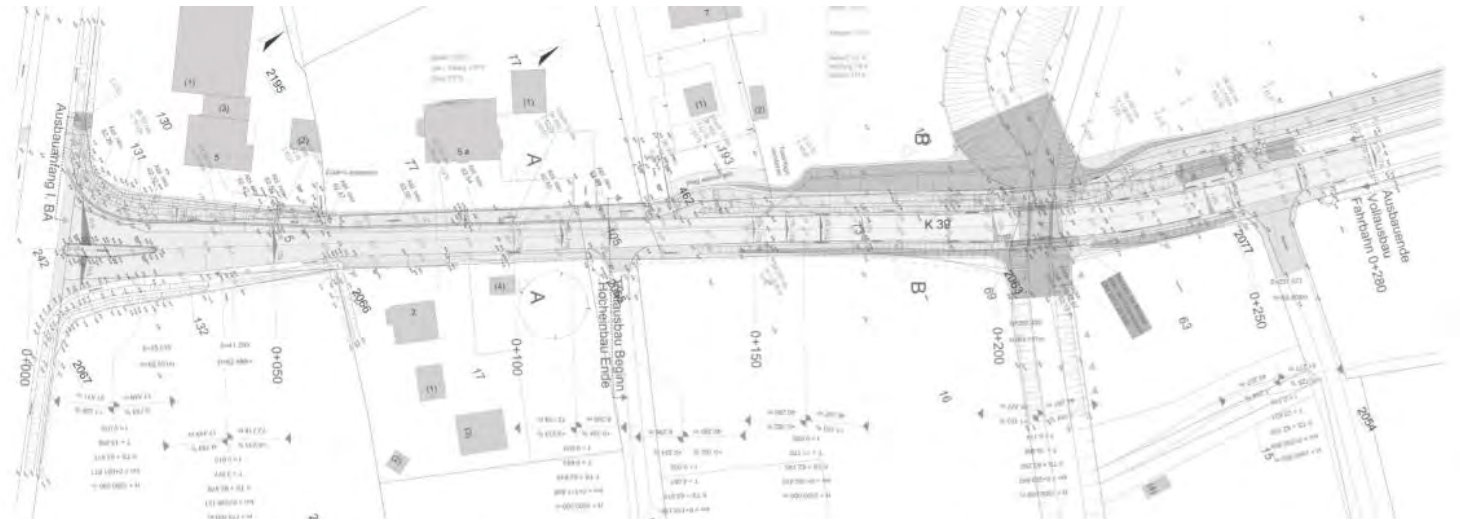


Fertig, klar, schön - und schnell:



VELOROUTE ASCHEBERG MÜNSTER

Die Markierung der Veloroute stellt einen wichtigen Baustein im stadtregionalen Mobilitätsnetz dar und führt zu einer besseren Orientierung. Dies steigert die Attraktivität und damit die Frequentierung der Velorouten. In Ascheberg wurde die Markierung erstmalig für die Stadtregion aufgebracht.



Entlang der K39 über die BAB A1

Entlang der L844 Ascheberg | Davensberg

Eine neue Schule (nicht nur für Ascheberg)



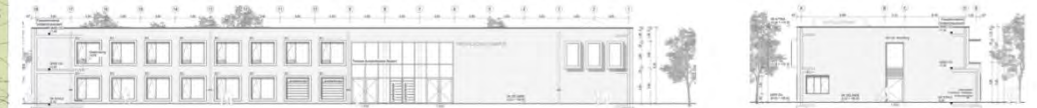
Der Profilschulcampus ist finanziell betrachtet das größte Projekt, dass die Gemeinde je gestemmt hat. Es handelt sich dabei um die Bündelung von bisher zwei Schulstandorten an einem zentralen Campus und den wesentlichen Neubau der Schullandschaft im Bereich der weiterführenden Schulen. Dies ist auch stadtreional von großer Bedeutung.



PROFILSCHULCAMPUS ASCHEBERG



Lageplan | Freianlagen



Ansicht Nord | Haus B

Ansicht West | Haus B



Ansicht Süd | Haus B

Ansicht Ost | Haus B



Grundriss EG Haus B

Grundriss OG Haus B



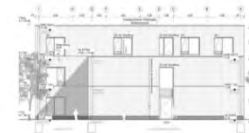
Ansicht West | Haus C



Ansicht Nord | Haus C



Ansicht Ost | Haus C



Ansicht Süd | Haus C



Grundriss EG Haus C

Schön, hell und wandelbar: Eine neue Kita für Drensteinfurt





Fotos: Matthias Ibeler

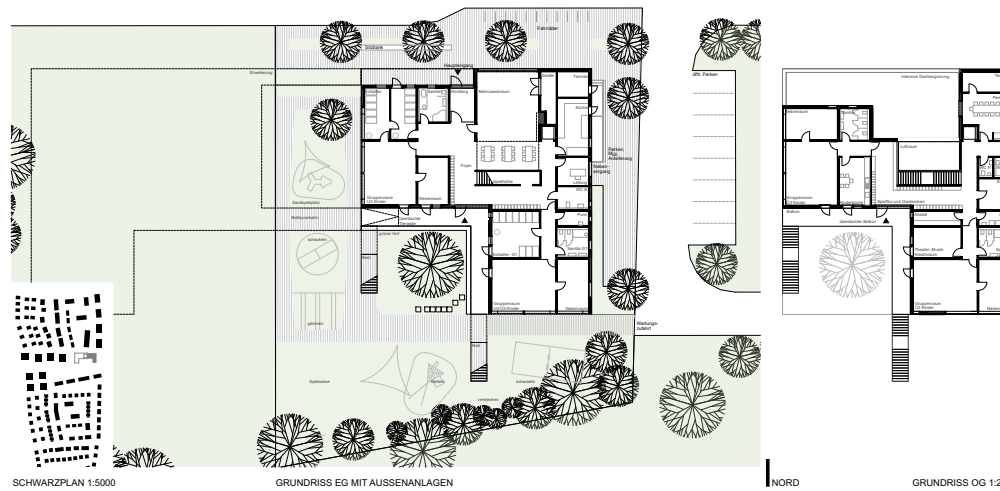
Auszeichnung beim Architekturpreis Münster-Münsterland 2023 des BDA: „Gelegen in einem Neubaugebiet am Ortsrand von Drensteinfurt bildet der Kindergarten einen deutlichen, klar lesbaren städtebaulichen Akzent. Die gewählte Formensprache macht ihn als öffentliches Gebäude kenntlich, ungeachtet dessen ist er nahbar.“



Die der Siedlung zugewandte Fassade formuliert eine einladende Geste, zum kleinen Grünzug öffnen sich Loggien und Terrassen. Diese freundliche, einladende und zugewandte Haltung setzt sich im Inneren fort. Raumfolgen, Wegführung und vertikales Volumen als Verbindung zum Obergeschoß sind klug kombiniert. Die jeweiligen Gruppencluster bilden die Ziele dieser inneren Welt, Obergadenfenster öffnen sie zum Tageslicht.

- Vier KiTa-Gruppen
- auf zwei Ebenen
- insgesamt 850 m²
- Bauzeit: 10 Monate
- Baukosten: 3,7 Mio. €
- Gesamtkosten: 4,2 Mio. €

Außentreppen führen von den einzelnen Gruppenbereichen im Obergeschoss direkt in den Freiraum. Die nachhaltige Materialwahl der Holztafelbauweise stärkt durch Haptik und Geruch diese warme und helle Atmosphäre im Inneren. Ein sympathisch unprätentiöses, fein ausformuliertes Haus für Kinder und Erwachsene.“



SCHWARZPLAN 1:5000 GRUNDRISS EG MIT AUSSENANLAGEN GRUNDRISS OG 1:200

K I T A A M M O N D S C H E I N W E G

IN DRENSTEINFURT

Im Südwesten der Kleinstadt Drensteinfurt entsteht das Neubaugebiet Mondscheiweg. Zwei Neubauten sollen zukünftig den Bedarf an Kitaplätzen an dieser Stelle abdecken. Die ringförmige Zufahrtsstraße senkt den Blick dreifach zur einladenden Eingangsfasade, die Einstrahlung erfolgt vollständig von besonnten öffentlichen Parkplätzen. Entwickelt wurde ein Baukörper für 4 Gruppen, der in einem zweiten Bauabschnitt auf dem Nachbargrundstück gegliedert wird. Gegenüber einer gruppenweisen Erweiterung hat dies den Vorteil einer jeweils kindgemäßen Größe der Einrichtung, keinerlei Einschränkungen beim Erweiterungsbau während des laufenden Betriebes, unabhängigen Kita-Bereichen und dennoch gemeinsam nutzbarer Synergien. Der Gebäudetyp kann im Sinne einer nachhaltigen Langzeitigkeit bei demografischem Wandel auch einer anderen Nutzung zugeführt werden, z.B. einer Tagesstätte für Senioren oder Clusterwohnungen.

Jeweils zwei Gruppenbereiche ordnen sich um ein zweigeschossiges Foyer, das sich im Erdgeschoss mit dem Mehrzweckraum flächig anreihen lässt. Die Erschließungszone bietet trotz sparsamen Flächenverbrauchs viel Raum für Ankommen, Begegnung, Spiel, Feiern und das tägliche Mittagessen. Die in sich abgeschlossenen Gruppenbereiche sorgen für eine klare Orientierung und Ruhe. Alle Cardenden und die Ausgänge zum Garten sind zentral organisiert. Die größeren Gruppenkinder im Obergeschoss erreichen diesen über einen großzügigen vorgehängten Balkon und zwei Außentreppe, die wie große Spielzeuge an das Gebäude andocken und im Erweiterungstakt mit dem verbindendem Fluchtbalkon da komplett demontierbar wieder versetzt werden können. Eine einflügelige Holzterrasse spannt sich zwischen zwei Vollholzwänden, die ebenso wie die Holzaußendecken mit integrierter Beleuchtung dem Raum eine besondere Atmosphäre verleihen.

Konstruiert wurde das Gebäude in Holzstapelbauweise mit Vollholzdecken und einem sehr hohen Vordachgang im Werk. Während sich die Gebäudeteile mit seinen vorgehängten grauen Fassadenlatten optisch zurückhält, entfaltet sich im unterschrittenen Eingangsbereich und im Innerraum ein fröhlicher Mix aus hellem Nadelholz und Pappelstößen. Auf eine mechanische Lüftung konnte im Sinne von Low Tech verzichtet werden, dafür wurden ausreichend Querschiff-möglichkeiten sowie einstrichliche Klappen zur Nachbauklüftung eingebaut. Dachbegrünung, Photovoltaik und der Einsatz von klimafreundlichen Materialien wie regionale Holzarten und Recyclingbeton für die Sohle, entsprechen der hohen ökologischen Qualität des Neubaus. Analog zum zentralen Foyer bildet ein grüner Innenhof das Herz der Außenanlagen. Die überdachten Fluchtmöbelle bieten zusätzlich Spielraum bei schlechtem Wetter.



FOYER UND BEWEGUNGSRÄUM



GARDEROBEN EG



LUFTTRAIM OBER FOYER



GRUPPENRAUM



BALKON



INGANGSFASSADE



ANSICHT OST 1:200 ANSICHT SÜD 1:200 QUERSCHNITT 1:200 ANSICHT NORD 1:200

Herausforderungen meistern Schritt für Schritt: Die Veloroute Drensteinfurt - MS



Veloroute Nr. 9 – Von Drensteinfurt über Hilstrup
nach Münster
Gesamtlänge: 21,1 km, davon 13 km
auf Drensteinfurter Gebiet

Erste Bauabschnitt: Von der Bahnunterführung
bis zur Kreisstraße 21, ca. 700 m Streckenlänge

Kostenschätzung 1. BA: 545.000 €
Förderung: 490.000 € (85 % Land, 5 %
Bund)



Herausforderungen:

Bahnunterführung Drensteinfurt

- Oberfläche mit Klinkersteinen
- lose Regenablaufgitter
- erhöhte Rutschgefahr bei Nässe
- Piktogramme schlecht sichtbar
- Unzureichende Beleuchtung

180 Grad Kehre nach Unterführung

- geringer Kurvenradius
- geringe Fahrbahnbreite
- Abstellflächen im Wegeverlauf
- steiler Anstieg





Leitbild Verkehrsentwicklung

Die Stadtregion Münster hat im Jahr 2017 ein gemeinsames Leitbild „Mobilität im stadtreionalen Umweltverbund erarbeitet. Zu den Hauptzielen zählen die Realisierung nachhaltiger und sozialverträglicher Mobilitätsangebote. Zu den konkreten Handlungsfeldern zählt die weitere Steigerung des Radverkehrsanteils (Zielwerte: 50 % in der Stadt Münster und 30 % in den Umlandkommunen) als Beitrag zur



Stau-reduzierung auf den Strecken zwischen Münster und den Anliegergemeinden. Weitere Handlungsziele sind die Förderung des ÖPNV und der Elektromobilität, insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr. Durch eine neue leistungsfähige Infrastruktur in Form von Veloroute soll ein qualifiziertes Angebot für Pendler und Alltagsnutzende geschaffen werden, das speziell diese Zeile unterstützt. Dieses Angebot muss für

Wegeführung entlang Park & Ride Anlage:

- Mehrere Parkplatzzufahrten
- Verschwenkung der Fahrbahn
- Hoher Parkplatzsuchverkehr zu Stoßzeiten
- Teilweise fehlender Gehweg

jeden Nutzer erkennbar sein und mit einem Qualitätsversprechen verbunden werden. Diese Qualität soll positiv kommuniziert werden. Mit der Entwicklung einer Wort-Bild-Marke wurde schon ein wichtiger Schritt in diese Richtung unternommen.



DER MAGNUSPLATZ

STADT-GÄRTEN ALS VERDUNSTUNGSBEETE

Als besonderes Highlight und einladende Geste in den Ortskern sind die Zugänge von der Wandorfer Straße und Vitisstraße aus mit üppiger Staudenflor von robusten Mehrjährigen herausgearbeitet. Die Beet- und Heckenflächen erhöhen insgesamt die Verdunstung und Kühlung der Ortskerne.



Unterpflanzung mit Stauden und wandelnden Hecken

Sitzbank, Naturstein, LED-Lichtband

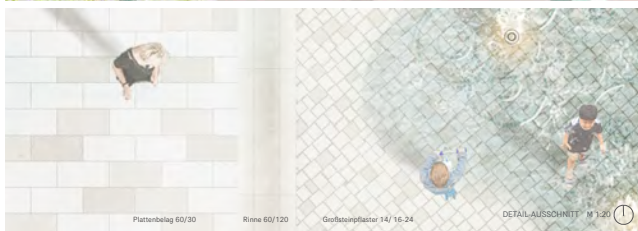
zwei Stufen gliedern zwischen Kirchplatz und Vitisstraße

MOBILAR KIRCHPLATZ

Die starke visuelle und tatsächliche Barriere des Parkplatzes am Südende des Kirchplatzes wird rückgebaut und durch einen sanften Übergang zwischen Kirch- und Vitisstraßeniveau ergänzt. Zwei schmale Stufen gliedern zwischen Platz und Straße und leiten mit natürlichem Schwingen in den nördlichen Bereich des Kirchplatzes und entlang der historischen Häuserzeile. Ein drittes Stück bildet den Abschluss der Treppenanlage und ein beidseitig nutzbares Sitzelement. Großzügige Grünflächen nehmen diverse Baumstandorte auf und verweisen auf den ehemaligen Friedhof bzw. Kirchgarten des Ensembles.

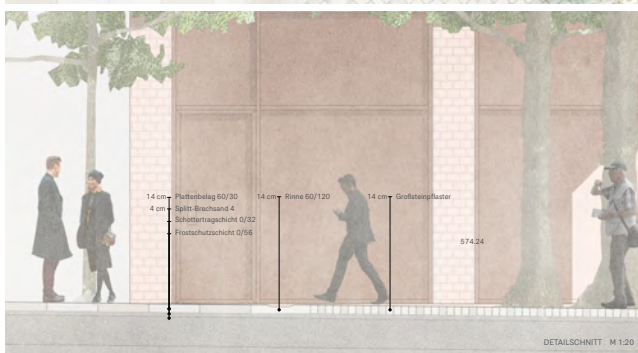


VERTIEFUNGSEBENE 2, MAGNUSPLATZ M 1:200



MATERIALIEN

Die Ortskerne erhält einen einheitlichen Naturstein-Plattenbelag und fasst den Bereich von Magnusplatz vor dem Rathaus, der Querverbindung „Am Magnusplatz“ des zwei Kirchplatzes, sowie dem Verbindungsweg zwischen Kirchplatz und Magnusplatz angemessen hochwertig zusammen. Im Bereich der Ortskernezügige Wandorfer Straße und Vitisstraße tritt der Plattenbelag selbstbewusst nach außen und markiert den Zugang zusammen mit einladend blühenden Staudenpflanzungen



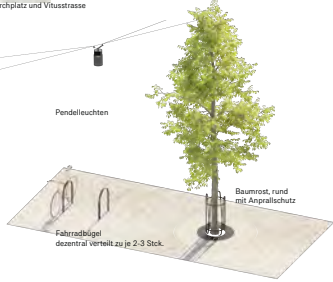
WIEDERVERWENDUNG

Die geplanten wertigen Oberflächennormen auf der Basis von Naturstein haben grundsätzlich eine positive Klimabilanz und sind immer wieder verwendbar. Der Gedanke der Wiederverwendung wird entsprechend für die vorhandene Naturstein-Pflaster von Kirchplatz und Vitisstraße als Potential gesehen. Das Pflaster soll aufgenommen, aufgearbeitet und in das zukünftige Pflaster in diesem Bereich eingemischt werden. Ebenso wird eine Aufarbeitung und Wiederverwendung der Leuchten in diesem Bereich, dann allerdings in der Ortskerne, vorgeschlagen.

DETAILSCHNITT M 1:20

AUSSTATTUNG VITUSSTRASSE

Das auf dem Kirchplatz verwendete Granit-Naturstein-Pflaster im Passe-Verband bildet ebenso die Oberflächen in der Vitisstraße ab. Zwei Dreizähler-Rinnen links und rechts gliedern den Straßenumriss. Die einheitliche Oberfläche vermittelt Großzügigkeit in dem eher knappen Straßenumriss. Baumstüben sind so angelegt, dass der nötige Anfahrtschutz einheitlich gestaltet ist und dabei wenig Raum in Anspruch nimmt. Leuchten sind als stimmigvolle Pendelleuchten, welche auch je nach Saison Dekorelemente wie Herbst- und Weihnachtsmuskeln aufnehmen können, als Hindernis aus dem Wegeraum entnommen.



DER KIRCHPLATZ



LICHTSTIMMUNG

Die Lichtstimmung in Everswinkel stellt atmosphärisch die Architektur und besondere öffentliche Räume heraus. Angenehme Fassaden besonderer Architekturen unterstützen im Zusammenspiel von Mast- und Pendelleuchten die Atmosphäre in Everswinkel.



VERTIEFUNGSEBENE 3, KIRCHPLATZ M 1:200

Neuordnung der Innenstadt:

Ausgangslage:

- Machbarkeitsstudie Rathaus 5.0 - Standortentscheidung neues Rathaus auf dem Rathausplatz

Entwicklungschance:

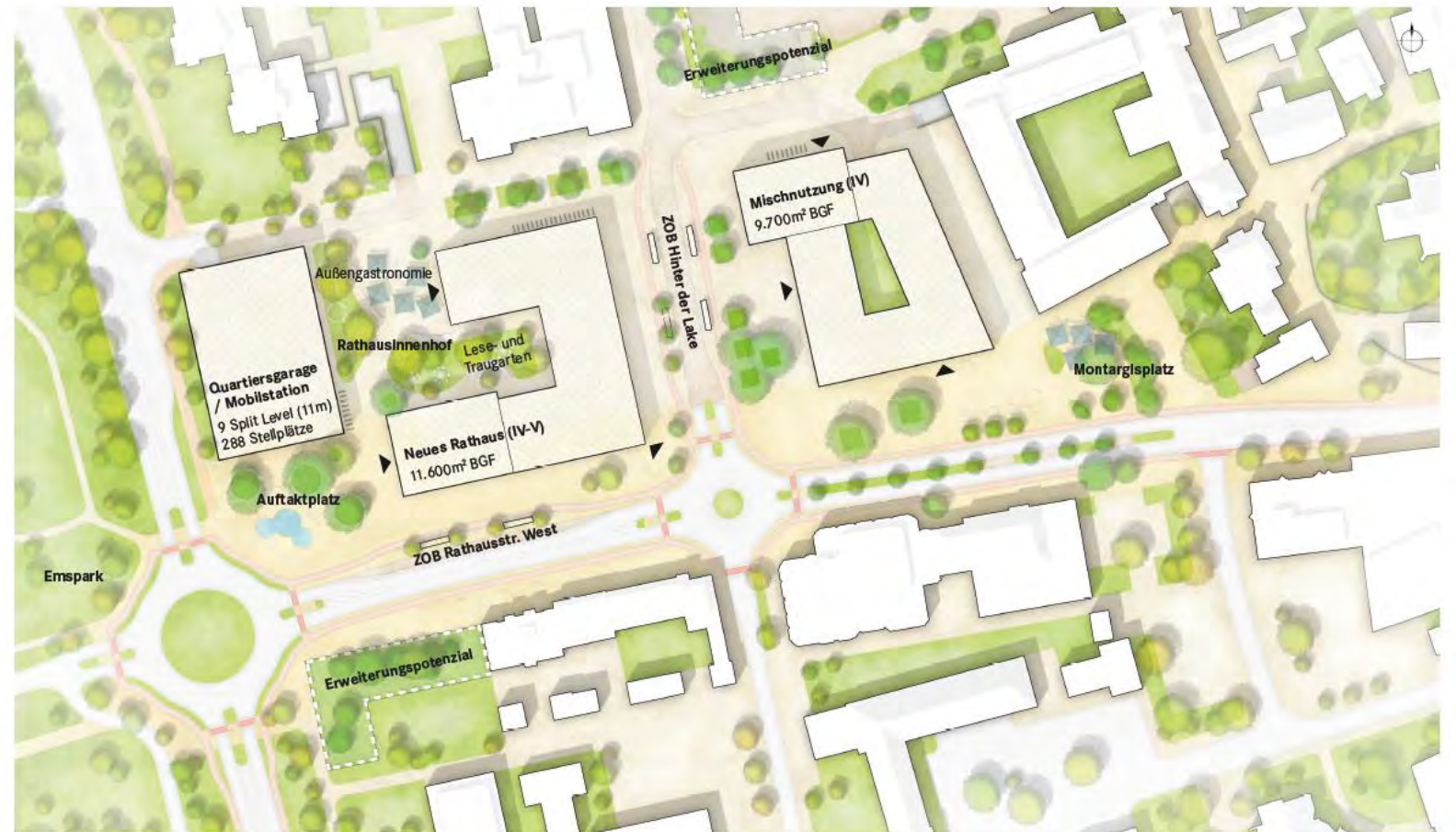
- Neustrukturierung und Qualifizierung Innenstadt
- Weiterentwicklung der Grevener Innenstadt
- Verbindung Freiraum (Ems) und Innenstadt

Prozess:

- ISEK Innenstadt Greven (2023) und Entwicklung Vorzugsvariante Rathausquartier
- Weiterqualifizierung der Vorzugsvariante Rathausquartier zu einer Testplanung und Definition von städtebaulichen Qualitäten (2024)
- Auslobung hochbaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb „Neubau Rathaus“ (09/2024)

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG RATHAUSQUARTIER GREVEN

im Maßstab 1:500 auf DIN A1 / Stand: 11.06.2024



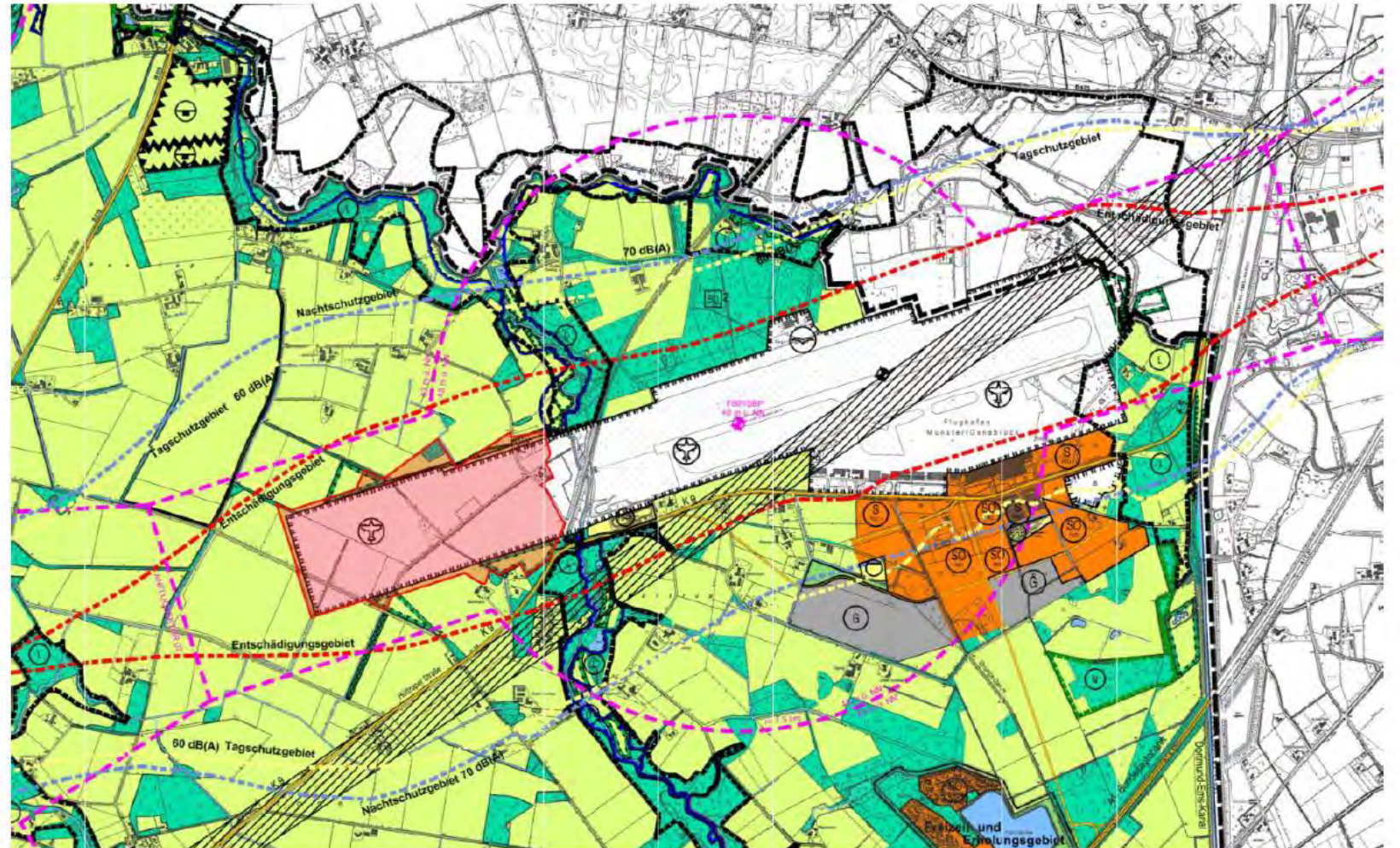
Solarenergie als Agri-PV-Anlage: Der Energiepark Greven am FMO

Ausgangslage:

- Ursprüngliche Idee: Nutzung der Fläche für Landebahnerweiterung – Planung ist mit der Zeit immer unrentabler geworden
- Ziel der FMO Flughafen Münster / Osnabrück GmbH: CO₂-neutraler Betrieb des Flughafens / des Flugbetriebs

Chancen / Vorteile der Anlage:

- Physikalisch keine Blendwirkung für Piloten und Mitarbeiter im Tower möglich
- Flächenversiegelung unter 1 %
→ geringer Flächenverbrauch
- Keine Betonfundamentierung, sondern Rammen der Ramppfähle
- Kein vollständiger Flächenverlust für die Landwirtschaft
- Keine permanente Verschattung des Untergrundes, ökologische Aufwertungsmöglichkeiten
- Ost/West-Ausrichtung ermöglicht primäre Stromproduktion morgens / abends
→ passendes Erzeugungsprofil für Flughäfen





<https://www.country-reiten.de/images/agripvaufmacher.jpg>

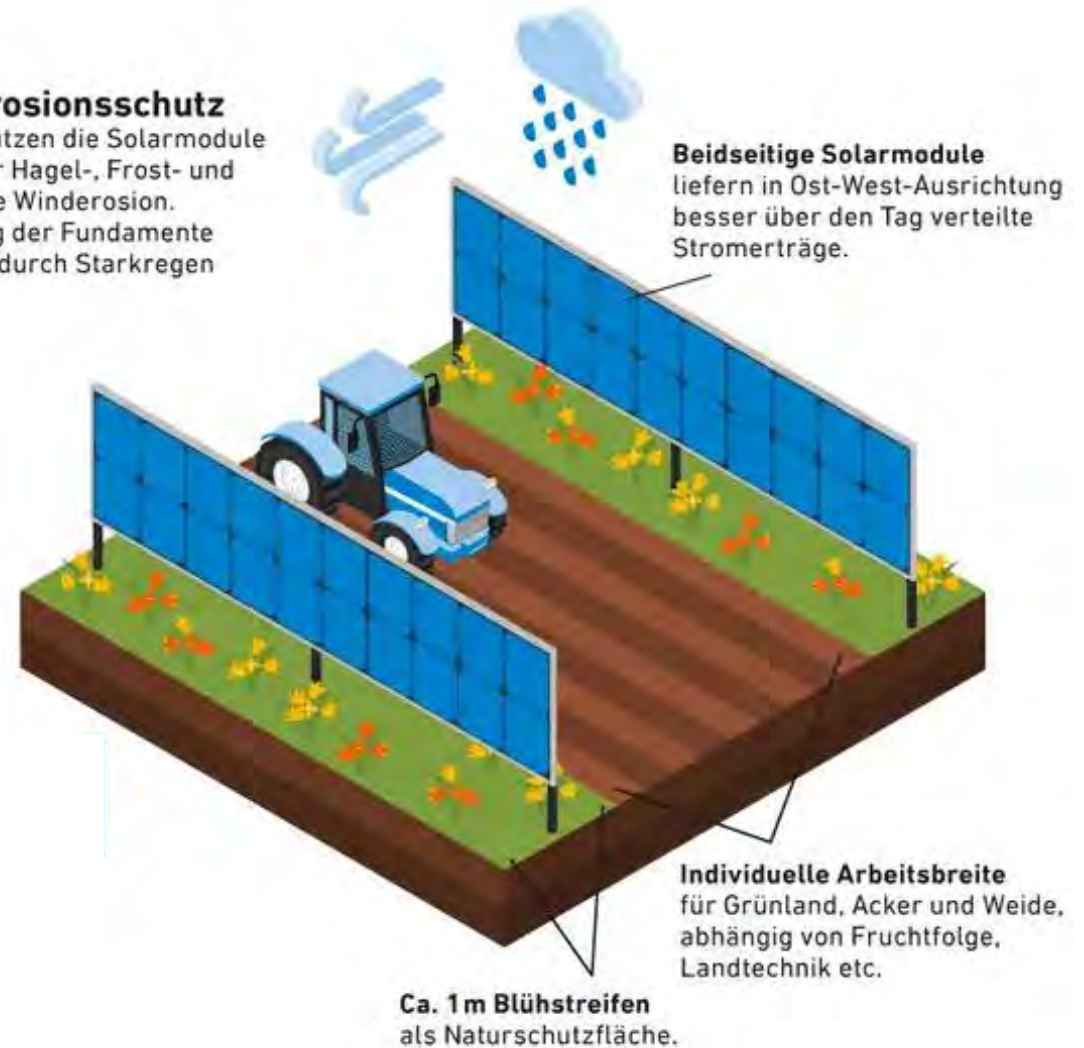


https://www.youtube.com/watch?v=plv-rE_Zavg

Was ist Agri-PV in Form eines Solarzauns?

Wetter- und Erosionsschutz

Je nach Bauart schützen die Solarmodule Böden und Ernte vor Hagel-, Frost- und Dürreschäden sowie Winderosion. Blühstreifen entlang der Fundamente können vor Erosion durch Starkregen schützen.



<https://norddeutsche-solar.de/wp-content/uploads/2024/05/AgriPV3.png>

Nachbarschaft neu und nachhaltig denken: Das Baugebiet Masbeck in Havixbeck



Viel öffentlicher Raum und nachbarschaftlich genutzte Flächen sowie sogenannte Energiescheunen zeichnen den Siegerentwurf aus, der am Samstag im AFG-Forum gekürt wurde. Zu der Vorstellung der finalen Entwürfe der Planungsbüros waren auch viele Bürgerinnen und Bürger gekommen. Grafiken: Pesch Partner Architekten Stadtplaner / Foto: Gemeinde Havixbeck



Entscheidung für städtebauliches Konzept beim Baugebiet Masbeck gefallen

Energie- und Mobilitätsscheunen überzeugen

tit-**HAVIXBECK.** Dem Ergebnis nach zu urteilen, ist die Jury wirklich überzeugt. Nach der finalen und erneut öffentlichen Vorstellung der Entwürfe der vier beteiligten Planungsbüros für das künftige Baugebiet Masbeck fiel die Abstimmung nämlich einstimmig aus: Die Auswahlkommission aus Experten und Vertretern des Rates entschied sich für den Entwurf des Büros Pesch Partner Architekten Stadtplaner.

Der soll nun zur Grundlage der weiteren Planung werden. Die Vorstellung der finalen Entwürfe stieß dabei erneut auf großes Interesse auch in der Bürgerschaft. Denn trotz des ausnehmend guten Wetters kamen am Samstag elliche Havixbeckerinnen und Havixbecker in das Forum der Anne-Frank-Gesamtschule. Vorangegangen waren bereits zwei Workshops, in denen die Grundlagen für die Auslo-

bungsunterlagen erarbeitet worden waren. Ziel war es, das künftige Baugebiet nachhaltiger und sozialer als vorangegangene zu gestalten. Es soll neue (Wohn-)Angebote für Jung und Alt geben und die vorhandene Fläche besser genutzt werden. An dem Entwurf von Pesch Partner überzeugte die Jury die Verbindung von öffentlichen Räumen, Grünraum und Bebauungsstruktur. „Der Entwurf verknüpft

vorbildlich neue und nachhaltige Ansätze mit der bestehenden Siedlungsstruktur und den existierenden Landschaftsräumen. Die fuß- und radläufige Verbindung zum Bahnhof prägt dabei die Freiraumstruktur. Die Dichte und Geschossigkeit der vorgeschlagenen Bebauung verknüpft sinnvoll die Anforderungen einer höheren städtebaulichen Dichte mit den umgebenden Bestandsquartieren“, heißt es in einer Mit-

Baugebiet Masbeck: Interview mit Bürgermeister Möltgen zum Ergebnis des Gutachterverfahrens

„Innovativ und maßgeschneidert“

HAVIXBECK. Mit dem kooperativen Gutachterverfahren für das zukünftige Baugebiet Masbeck hat die Gemeinde Neuland betreten. Im Zuge des Verfahrens präsentierten vier Planungsbüros ihre Ideen. Die Bürger hatten zuvor bereits die Möglichkeit, ihre Meinung kundzutun und Verbesserungen vorzuschlagen. Am Samstag wurde von einer Jury der finale Siegerentwurf gekürt, der vom Büro Pesch Partner Architekten Stadtplaner stammt. Über den Prozess und das Ergebnis äußert sich Bürgermeister Jörn Möltgen (Grüne) im Interview.

Möltgen: Es wird beispielsweise einen deutlich reduzierten Anteil an freistehenden Einfamilienhäusern geben. Stattdessen gibt es einen Mix mit anderen gemischten Wohnkonzepten wie Mehrgenerationswohnen, seniorengerechtes Wohnen oder geförderten Wohnraum, welcher durch kleinere Wohnhöfe umgesteuert wird und auch Nachbarschaftskonzepte anders denkt, als wir das bisher getan haben. Dafür werden in jedem Bauabschnitt extra Quartierstreffpunkte in Form von Plätzen geschaffen und ergänzt durch Grünzug-

ring-Angebote für E-Autos und Lastenräder oder auch mögliche Blockheizkraftwerke. Im Rahmen des nun zu erstellenden Energiekonzeptes prüfen wir auch die geothermische Energienutzung. Hier können private Pkw untergebracht werden, um den öffentlichen Raum – angebotsbasiert – mit immer weniger privaten Autos zu belasten.

Was wird für ältere Menschen getan?

Möltgen: Es wurde immer kritisiert, dass ältere Menschen, die sich gerne kleiner setzen möchten, kein ad-

bestimmtes Altwerden bieten. Eine große Chance für Lebensqualität bis ins hohe Alter.

Können die Plätze und Höfe im Gebiet wirklich funktionieren oder ist das eher ein urbaner Gedanke der Planungsbüros?

Möltgen: Wenn wir nicht nur Einfamilienhäuser planen, sondern auch Geschossbau, dann wollen wir den dort lebenden Menschen auch attraktive Orte der Begegnung bieten. Die Planer nennen das Quartiersplätze beziehungsweise Wohnhöfe. Diese müssen so angelegt sein, dass hier eine neue

Möltgen: Der Entwicklungsprozess war aufwendig, aber dafür auch sehr partizipativ. Die Mitwirkung aus der Bürgerschaft hat selbst die Fachleute überrascht, und die Ergebnisse sind für den ländlichen Raum innovativ und zugleich maßgeschneidert. Es ist gelungen, die Anforderungen, die wir aus den urbanen Räumen kennen, auf Havixbeck passend runter zu skalieren. Das war nicht leicht, hätte ohne die breite Beteiligung und die Expertinnen und Experten aber auch nicht funktioniert. Wir werden auf dieser Grundlage dem Rat den Einstieg in das Bebauungsplanverfahren empfehlen, für das wir jetzt eine tolle Grundlage haben, in dem wir zugleich aber auch noch an verschiedenen Stellen nachbessern können. Ich hoffe, in zirka einem Jahr einen gültigen Bebauungsplan zu haben. Das ist ambitioniert, aber machbar. Ich glaube viele Menschen warten darauf.



Herr Bürgermeister, Sie sind mit dem Ziel gestartet, ein nachhaltiges und modellhaftes Baugebiet zu schaffen. Wie unterscheiden sich Prozess und Ergebnis von bisherigen Baugebieten?

Möltgen: Es gibt einen erkennbar breiten Konsens in der Gesellschaft, dass wir mit unseren Flächen und Baugebieten nachhaltiger umgehen müssen. Das bezieht sich auf Flächenverbrauch, Klimaverträglichkeit, soziale Kriterien und Mobilität. Mit anderen Worten: Es muss sich etwas ändern. Änderungen führen im Detail aber auch immer zu Interessenskonflikten. Deshalb haben wir, und das ist in dieser Form einzigartig gewesen, in einem intensiven Dialog mit der Bürgerschaft die Rahmenbedingungen für das neue Quartier definiert und planerisch in einem Wettbewerbsverfahren umgesetzt lassen. Der ausgewählte Entwurf hat die definierten Kriterien am besten dargestellt.

Was macht den Siegerentwurf aus?

rungen. Selbst gemeinsames Gärtnern wird in Randbereichen denkbar. Ich glaube, hier kann jeder etwas Tolles für sich finden.

Wie werden Mobilitäts- und Energiefragen gelöst?

Möltgen: Hier wollen wir insbesondere für die Wohnhöfe Energie- und Mobilitätsscheunen als gemeinschaftliche Flächen schaffen. Diese bieten Raum für PV-Anlagen und Speicherkapazitäten für Ladesäulen, Sha-

äquates Angebot in Havixbeck finden und daher in ihren großen Häusern mit den großen Gärten wohnen bleiben, obwohl es manchmal eine Last wird. Hier setzen wir an: Es wird gemischte Wohnformen geben, die alle Angebote für ein selbst-

und zugewandte Nachbarschaft entstehen kann. Es gibt gute Beispiele, wie so etwas funktionieren kann. Davon müssen wir uns in der weiteren Planung inspirieren lassen. Ich sehe das nicht als eine Option, sondern als ein Muss – für junge Familien genauso wie für ältere Menschen.

Wie ist der gesamte Prozess bis zur Jurypflicht zu bewerten und wie geht es jetzt weiter?

Möltgen: Das ist sehr zeitintensiv und der Handlungsdruck war dort zu groß. Bei Habichtsbach III haben wir uns an die bisherige Planung angelehnt mit besseren energetischen Auflagen. In Masbeck konnten wir uns die Zeit nehmen, um uns zu fragen, wie wir unser Dorf weiterentwickeln wollen und was uns wichtig ist. So kann ein völlig neuartiges Quartier entstehen. Aus den jetzt gemachten Erfahrungen haben wir eine Menge für die Zukunft gelernt.

BürgerBus Havixbeck



Projektziele

- > Stärkung der innerörtlichen Erschließung
- > Verbesserung der Pünktlichkeit
 - > Integratives ÖPNV-Angebot mit zuverlässigen Umsteigemöglichkeiten
 - > Barrierefreiheit und Teilhabe





08/2023

erste Gespräche mit Kreis
und Verkehrsunternehmen
über ein neues Bürgerbus-Angebot

Q4/2023

Seniorenbeirat übernimmt Federführung
beim Bürgerbus-Projekt.

bis 05/2024

- rund 40 Bürger*innen möchten den
neuen Bürgerbus fahren
- Festlegung auf **on-demand** Betrieb

25.07.2024

Vereinsgründung *BürgerBus Havixbeck*

Aktuell

- Erarbeitung des Bediengebietes
- Fahrzeugbeschaffung
- Gesundheitsprüfungen
- Einholung Fahrerlaubnisse
- Beantragung Konzession

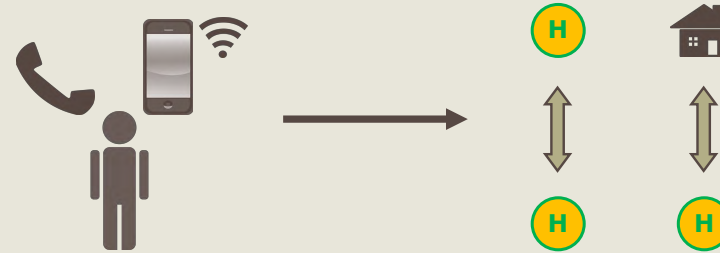
Q1/2025

Aufnahme des Bürgerbus-Betriebs

Bürgerbus *on-demand*



Bürgerbus Lüdinghausen e. V.



Auch von/zu „virtuellen“ Haltestellen

- relativ schnelle Genehmigung
- kostengünstig
- informelles Haltestellenschild möglich
- Verbesserung der Erschließung

Kostenprognose (RVM)

€ 27.225	Fahrzeugbeschaffung (inkl. ÖPNVG-NRW Förderung)
€ 12.600	Einmalige Planungs- und Einrichtungskosten (inkl. € 10.000 Förderung <i>on-demand</i> System)
€ 18.280	Jährliche Betriebskosten (inkl. Fahrkartenverkauf und Sponsoring)

ÖPNVG-NRW Förderung der Bürgerbusverein-Organisationskosten
mit jährlich bis zu € 6500-7500

Umverteilung des Straßenraums in Münster zugunsten des Umweltverbunds

3.000 Fahrradstellplätze -Programm

Mehr Platz für Fahrräder.

Die Münsteraner Bevölkerung legt 47% aller Wege mit dem Fahrrad zurück. Entsprechend groß sind die Bedarfe an sicheren, leicht zugänglichen und benutzerfreundlichen Abstellmöglichkeiten. Insbesondere in den innerstädtischen Bezirken ist der Bedarf sehr hoch.

Daher:

- politischer Grundsatzbeschluss im Jahr 2021 zum „3.000 Fahrradstellplätze-Programm“ – Schaffung von Fahrradabstellplätzen vor allem in den innenstadtnahen Quartieren und den Stadtteilzentren vorrangig durch Wegfall von Kfz-Stellplätzen
- Fortführung des „3.000 Fahrradstellplätze-Programm“ für die Jahre 2023 bis 2027

Der Prozess hinter dem Programm

- Standortvorschläge von Bürgerinnen und Bürgern über ein Online-Formular
- Grundsatzprüfung und Eintragung in der Online-Karte
- Vor-Ort Überprüfung, in der der Bedarf an Abstellmöglichkeiten, Größe der vorhandenen Fläche sowie eine mögliche Dimensionierung der Abstellanlagen geprüft werden
- wenn eine Realisierung umzusetzen ist, wird der Plan erstellt, abgestimmt und bei einer beauftragten Baufirma zur Umsetzung gegeben
- der Bearbeitungsprozess wird in der Online-Karte aktuell gehalten, so kann der Status jederzeit abgerufen werden.

Umsetzung seit Baubeschluss

2.046

Fahradabstellplätze
(inkl. Reihenparker und Lastenradstellplätze)

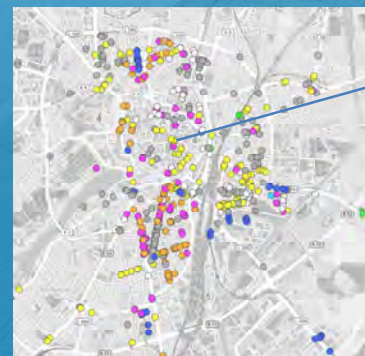
In der **Online-Karte** können Bürgerinnen und Bürger ihre Standortvorschläge einreichen sowie den Bearbeitungsstand ihres Vorschlags einsehen.

Hier ein aktueller Ausschnitt:

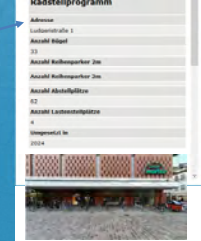
Legende

Radstellstandorte

- Langzeitstandort
- in Prüfung
- Vorschlag nicht umsetzbar
- Vorschlag umsetzbar
- Umsetzbar im Rahmen einer anderen Baumaßnahme
- Umgesetzt/ab im Rahmen einer anderen Baumaßnahme
- Zurückgestellt
- Wartefeld

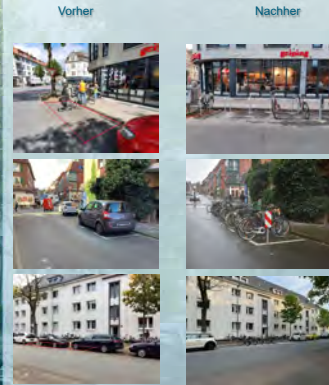


Kadstellprogramm

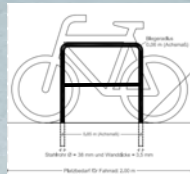


Hier geht's zur öffentlichen Karte:
<https://geo.stadt-muenster.de/webgis/radstellprogramm/>

Viele gute Beispiele!



Maße und Breiten Anlehnbügel



Umverteilung des Straßenraums in Münster zugunsten des Umweltverbunds

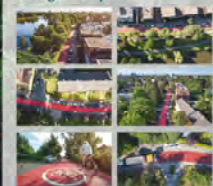
Fahrradstraßen 2.0 in Münster

Sicherer. Schneller. Komfortabler.

Fahrradstraßen bündeln bei wahrnehmbarem Design und konsequentem Netzplanung die Radverkehrsströme. Sie erhöhen die objektive sowie subjektive Sicherheit und sind eine attraktive Alternative abseits der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.

Dies führte dazu, dass Fahrradstraßen nicht als solche wahrgenommen wurden und die geltenden Regeln häufig nicht bekannt waren. So boten die Fahrradstraßen wenig Komfort und riefen sogar gefährliche Situationen hervor. Deshalb hat der Rat der Stadt Münster im Juli 2019 Qualitätsstandards für Fahrradstraßen beschlossen. Das neue Design sowie ergänzende Groß-Plakate, die am Anfang aller Fahrradstraßen und an wichtigen Einmündungen aufgestellt wurden, zeigen nun: Autos sind hier zu Gast und Radfahrer willkommen.

Viele gute Beispiele!



Bislang umgestaltete Fahrradstraßen: 12 (ca. 9.700m)

Kampagne

- Ganz wichtig ist die Kommunikation der Veränderungen in Münster.
- Großflächige Plakate am Beginn der Fahrradstraßen transportieren die klare Botschaft „Autos zu Gast“
- Es wurden Postwurfsendungen verteilt und viele Vor-Ort-Gespräche geführt.



Die neuen Fahrradstraßen in Münster ...

1. ... verdeutlichen den Vorrang für Radfahrende
2. ... ermöglichen kommunikatives Nebeneinanderfahren
3. ... vereinfachen Begegnungs- und Überholverkehre
4. ... erhöhen die Verkehrssicherheit und das individuelle Sicherheitsgefühl
5. ... bieten Radfahrenden mehr Komfort und Platz
6. ... zeigen Wertschätzung gegenüber Radfahrenden
7. ... sind eingebunden in das hierarchische Radverkehrsnetz
8. ... sind integraler Bestandteil der Velorouten in die Umlandgemeinden
9. ... laden zum Radfahren ein!

Baumarktkäse vorher



Hier sind 80 Kfz-Stellplätze entfallen.

Baumarktkäse nachher



Radfahrer zuerst!

- Fahrradstraßen haben Vorrang gegenüber einmündenden Nebenstraßen.
- Einmündungsbereiche werden zur Erhöhung der Aufmerksamkeit markiert zum Beispiel durch gestaltete „Tor-Situationen“ wie Aufplasterungen oder beidseitige Inseln.
- Die Bevorrechtigung ermöglicht durchgängiges flüssiges Radfahren.

Rot steht für „Radfahren“

- Die Fahrgassen werden flächig Rot eingefärbt und mit dem Rad-Icon versehen.
- Münsteraner kennen die Farbe Rot von ihren Radwegen – die Rot eingefärbten Fahrgassen werden dementsprechend mit Fahrradinfrastruktur assoziiert.
- Die Rotinfärbung signalisiert den Vorrang des Radverkehrs und erhöht die Aufmerksamkeit.

Komfort UND Verkehrssicherheit

- durch eine breitere Fahrgasse von 4 – 5 m plus 0,5 – 0,75 m Sicherheitstreifen für parkenden Kfz.
- Parkraum wird deutlich reduziert und entfällt, wenn erforderlich.
- Um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu dämpfen, werden Fahrgassen, die breiter als 5 m sind, durch bauliche Maßnahmen reduziert.
- Das Risiko von Unfällen durch Dooring oder ein- und aussperrende Kfz wird signifikant gemindert.
- Problemloses Nebeneinanderfahren, vereinfachtes Überholen, mehr Fahrkomfort!

Reduzierung bzw. Vermeidung des Kfz-Verkehrs

- Ziel ist es, Kfz-Verkehr auf Fahrradstraßen zu vermeiden.
- Findet er in Ausnahmefällen statt, sind u.a. „Anliegen frei“-Regelungen in Verbindung mit baulichen Maßnahmen wie zum Beispiel Diagonalsperren das Mittel der Wahl. So wird Durchgangsverkehr unterbunden.



AZUBI- UND STUDENTENWOHNEN am Bahnhof Appelhülsen

HINTERGRUND:

2020 setzte sich der Bürgermeister von Nottuln mit lokalen Arbeitgebern zusammen, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Schnell wurde klar, dass fehlender bezahlbarer Wohnraum ein großes Hindernis darstellt, besonders für Azubis und Studierende.

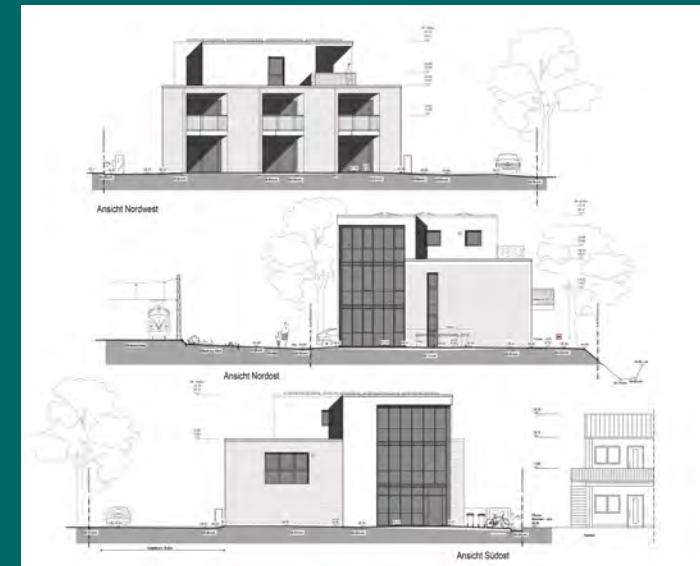
PROJEKT:

Am Bahnhof Appelhülsen soll eine Unterkunft mit ca. 30 Plätzen für Auszubildende und Studierende entstehen. Die hervorragende Anbindung an Bahn und Bus macht den Standort ideal, um Berufsschulen und Ausbildungsbetriebe schnell zu erreichen.

BAUHERR:

Das Projekt wird von einer kommunalen Wohnungsbau Genossenschaft realisiert, bestehend aus der Gemeinde Nottuln und der Pyramis Immobilien Entwicklungs GmbH.

ANSICHT



SCHRÄGLUFTBILD



GRUNDRISS



ORTSTERMIN MIT POLITIK & UNTERNEHMERN



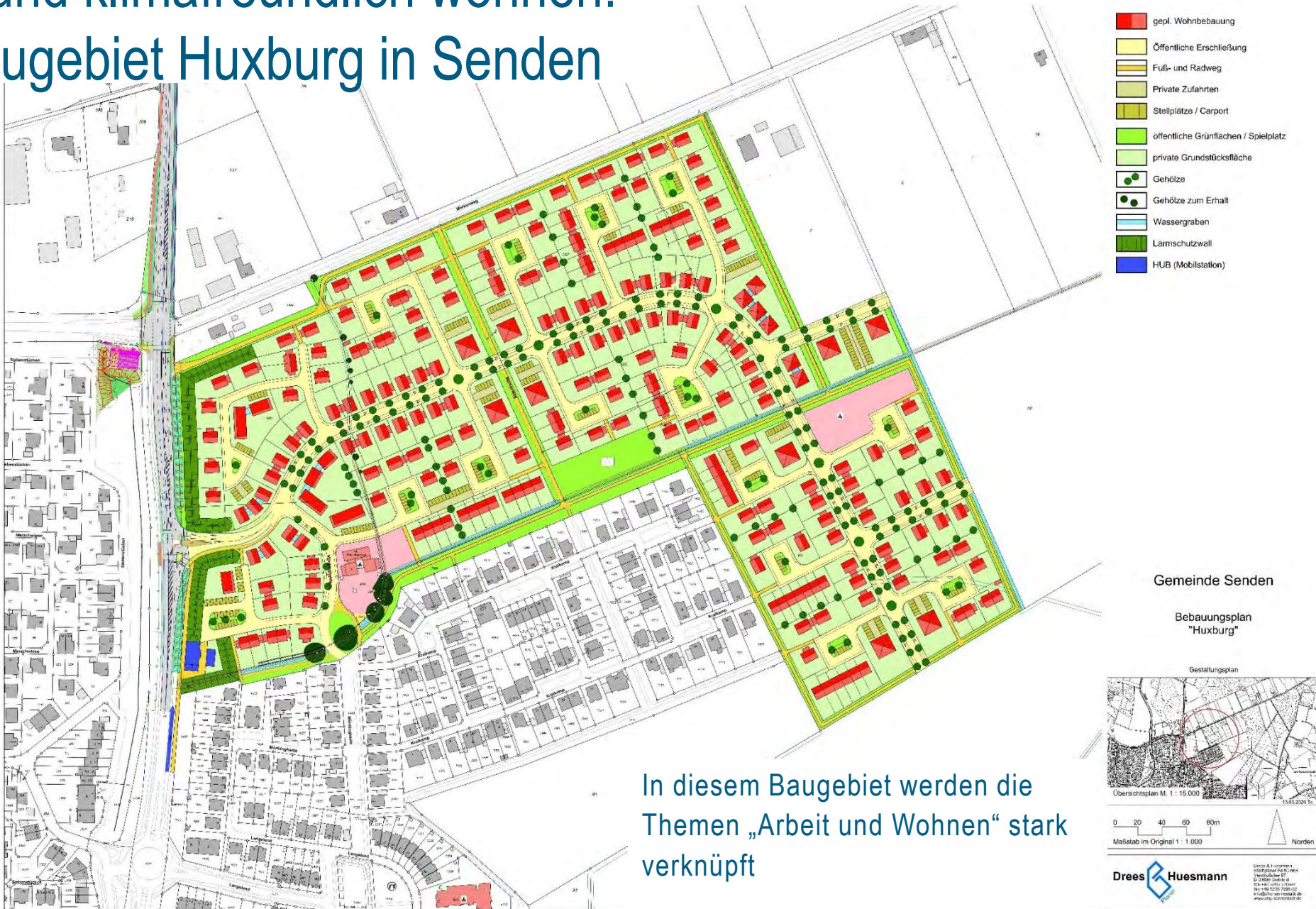
„Die kleinste Fußgängerzone der Welt“: Ortsmitte Ostbevern

Die mit Städtebaufördermitteln aktuell durchgeführte Umgestaltung des Straßenraumes im Bereich der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße soll dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte von Ostbevern zu erhöhen – besonders für die Fußgänger und Radfahrer. Der Ortskern soll nachhaltig als Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsstandort sowie Tourismusziel gesichert, eine erkennbare und erlebbare Ortsmitte geschaffen und die Identifikation der Bewohner und Gewerbetreibenden mit dem Ortskern gestärkt werden. Durch gestalterische Maßnahmen (Pflasterung, Möblierung, etc.) werden verschiedene Platzsituationen mit dem Vorplatz des Rathauses visuell enger miteinander verknüpft und als barrierefreie Orte des Aufenthaltes und der Begegnung etabliert.

Das Projekt „Eine neue Mitte für Ostbevern“ beinhaltet für die Umgestaltung der Hauptstraße/südlichen Bahnhofstraße eine Abbindung der Bahnhofstraße und die Ausweisung einer Fußgängerzone zur weiteren Verkehrsberuhigung. In einem 3-monatigen Verkehrsversuch wurde diese Maßnahme erprobt und die „kleinste Fußgängerzone der Welt“ eingerichtet; flankierend dazu erfolgten verschiedene Aktionen (z.B. Fußabdrücke), um auf die veränderte Situation aufmerksam zu machen.



Sozial und klimafreundlich wohnen: Das Baugebiet Huxburg in Senden



In diesem Baugebiet werden die
Themen „Arbeit und Wohnen“ stark
verknüpft

Baugebiet Huxburg

Nachhaltiges Wohnen und Arbeiten



Quartiersentwicklung eines gemeindlichen Grundstücks durch Konzeptvergabe – Größe ca. 3.300 qm
<https://www.senden-westfalen.de/vergabeb2>



Verdichtetes Bauen im Wohnungsmix
mit integrierter Anbindung an den ÖPNV / Veloroute
-> Oberzentrum MS



Veloroute / Fahrradstraße (Baugebiet liegt direkt an der
B235 – wo auch die Veloroute geplant ist bzw. der
Wirtschaftsweg Huxburg ist als Fahrradstraße ausgewiesen
<https://www.veloregion.de/aktuelles/eroeffnung-der-fahrradstrasse-huxburg-zubringer-zu-den-veloroute-senden-muenster/>



Quartiers-Carsharing (Station direkt an der Mobilstation geplant / in Zusammenhang mit dem Bürgerlabor Münsterland

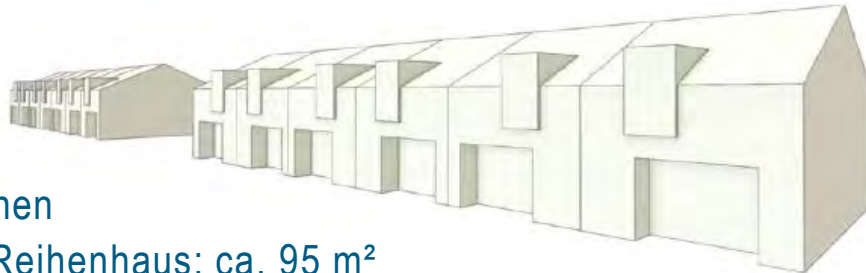
<https://www.muensterland.com/wirtschaft/wohnen/mobilitaet/>



Errichtung einer Mobilstation mit Wartebereich, Fahrradabstellplätzen und Büro für den BürgerBus-Verein Senden.

Die Schnellbuslinien (LH-Senden-Münster) X90/S90 verbinden die Gemeinde mit dem Oberzentrum

Kommunale Wohnungsbaugesellschaft
(öffentlich-geförderter Wohnungsbau) – hier plant
die Gemeinde mit ihren Partnern Wohnbau
Westmünsterland und Sparkasse
Westmünsterland 33 öffentlich geförderte RH auf
drei gemeindlichen Flächen
Baustart soll im Frühjahr 2025 sein
<https://www.senden-westfalen.de/de/rathaus-politik/gemeinde-senden/unsere-gemeinde/aktuelles/aktuelles/aktuelles-detailseite?c7-item=14218091>



Familienwohnen
Wohnfläche Reihenhaus: ca. 95 m²
4 Zimmer, Küche, Nebenräume gemäß Vorgabe
Förderrichtlinie
Öffentliches Wohnen NRW 2024
(FRL öff Wohnen NRW 2024)
Gartenfläche: ca. 90-180 m²

SENDEN

Kommunale Wohnungsbaugesellschaft für Senden

Gründung beim Notar besiegelt

Von Dietrich Harhues

SENDEN. Der Bürgermeister und sein Kämmerer haben am gestrigen Dienstag einen eher angenehmen auswärtigen Termin gehabt. Ihre kleine Dienstreife führte sie zum Notartermin nach Borken. Der Anlass: die Gründung der WohnBau Senden GmbH. Damit wird eine einstimmige politische Entscheidung des Gemeinderates vom 16. Mai flucht umgesetzt. Das kommunale Unternehmen soll „Impulse auf dem Wohnungsmarkt setzen“, lautet das erklärte Ziel. „Das können wir damit auch schaffen“, betonte Sendens Verwaltungschef gegenüber unserer Redaktion.

»Das können wir damit auch schaffen.«

Bürgermeister Sebastian Täger

Denn die Gemeinde begibt sich nicht allein auf unternehmerisches Terrain, sondern – wie berichtet – mit zwei Partnern, die Erfahrung und Expertise mitbringen. Die Gesellschaftsanteile werden gleichmäßig unter allen drei Akteuren gesplittet. Die gemeinsame Wohnungsbaugesellschaft WohnBau Senden GmbH wurde mit der Sparkassen-Immobilien-Holding Westmünsterland GmbH sowie der kommunalen Siedlungs- und Wohnungsbaugesellschaft mbH (KSG), einer Tochter der WohnBau Westmünsterland, gegründet.

Deren Gremien hatten die Pläne schon abgesegnet. Auch die kommunalrechtliche Prüfung ist inzwischen abgeschlossen. Zunächst hatte sie der Kreis übernommen; als in Coesfeld aber realisiert



Diese Reihenhäuser, die schon in Stadtlohn realisiert worden sind, sollen künftig in der Huxburg errichtet werden. Sie weisen eine Wohnfläche von je 95 Quadratmetern auf. Kleines Foto: Die Gründung der WohnBau Senden GmbH wurde am gestrigen Dienstag bei einem Notartermin in Borken vollzogen.

Fotos: WohnBau Westmünsterland GmbH; Gemeinde Senden

wurde, dass dieser selbst an den Partnern der neuen Gesellschaft beteiligt ist, wurde die Bezirksregierung eingeschaltet. Dort bestanden, wie Kämmerer Philip Geißler in Rat sowie Haupt- und Finanzausschuss ausführende, grundsätzlich keine Bedenken. Allerdings wurden Auflagen gemacht, sollte die neue kommunale WohnBau über den sozial geförderten öffentlichen Wohnungsbau hinaus tätig werden. Denkbar Szenarien einer ganzen Quartiersentwicklung, die Wohnen und auch Gewerbe umfassen könnte, müssten dann durch eine Marktanalyse flankiert werden, in die beispielsweise die IHK oder

andere Verbände einbezogen würden. Für den Start der neuen GmbH ist das kein Thema, so Bürgermeister Täger, der aber ergänzt: „Auf Dauer sollte das nicht per se ausgeschlossen sein.“

»Auf Dauer sollte das nicht per se ausgeschlossen sein.«

Bürgermeister Sebastian Täger

Im ersten Schritt geht es aber um die Kernaufgabe einer kommunalen Wohnungsbaugesellschaft: Im Baugebiet Huxburg sollen auf Grundstücken der Gemeinde 33 Reihenhäuser ent-

stehen. Wie sie aussehen, ist bereits klar, denn es gibt Archetypen als Projekt der WohnBau Westmünsterland aus Stadtlohn. Dass die GmbH-Gründung jetzt vollzogen wurde, betrachtet Täger als wichtig, um den abgesteckten Zeitplan einhalten zu können. Denn im Frühjahr kommenden Jahres soll der erste Spatenstich für das erste Projekt der WohnBau Senden GmbH erfolgen. Auf gut 6000 Quadratmetern an der Huxburger Allee (Baufeld C1) sollen 26 Reihenhäuser in vier Hausgruppen gebaut werden, weitere sieben auf einer 1575 Quadratmeter großen Parzelle im Randbereich zur Mönkingheide (C2).

Die Häuser mit je 95 Quadratmetern richten sich an vierköpfige Familien. Wer dort einziehen möchte, braucht einen Wohnberechtigungsschein (WBS), die Miete für öffentlich geförderten Wohnraum liegt derzeit bei 6,50 Euro pro Quadratmeter. Dass das Interesse groß sein wird, davon gehen Gemeindeverwaltung und die politischen Fraktionen im Rat aus.

Der Zweck der neuen WohnBau wird in ihrem Gesellschaftsvertrag glasklar umrissen: die „sichere und sozial verantwortbare Wohnungsverorgung der breiten Schichten der Bevölkerung“.

| Mehr auf wn.de

Komfortabel mit dem ÖPNV: Mobilstationen Sendenhorst/Albersloh

Im Zuge der WLE-Reaktivierung entsteht in Sendenhorst ein zentraler und attraktiver Verknüpfungspunkt zwischen SPNV (Münsterland S-Bahn) und ÖPNV. Auch Albersloh rückt näher an Münster heran.



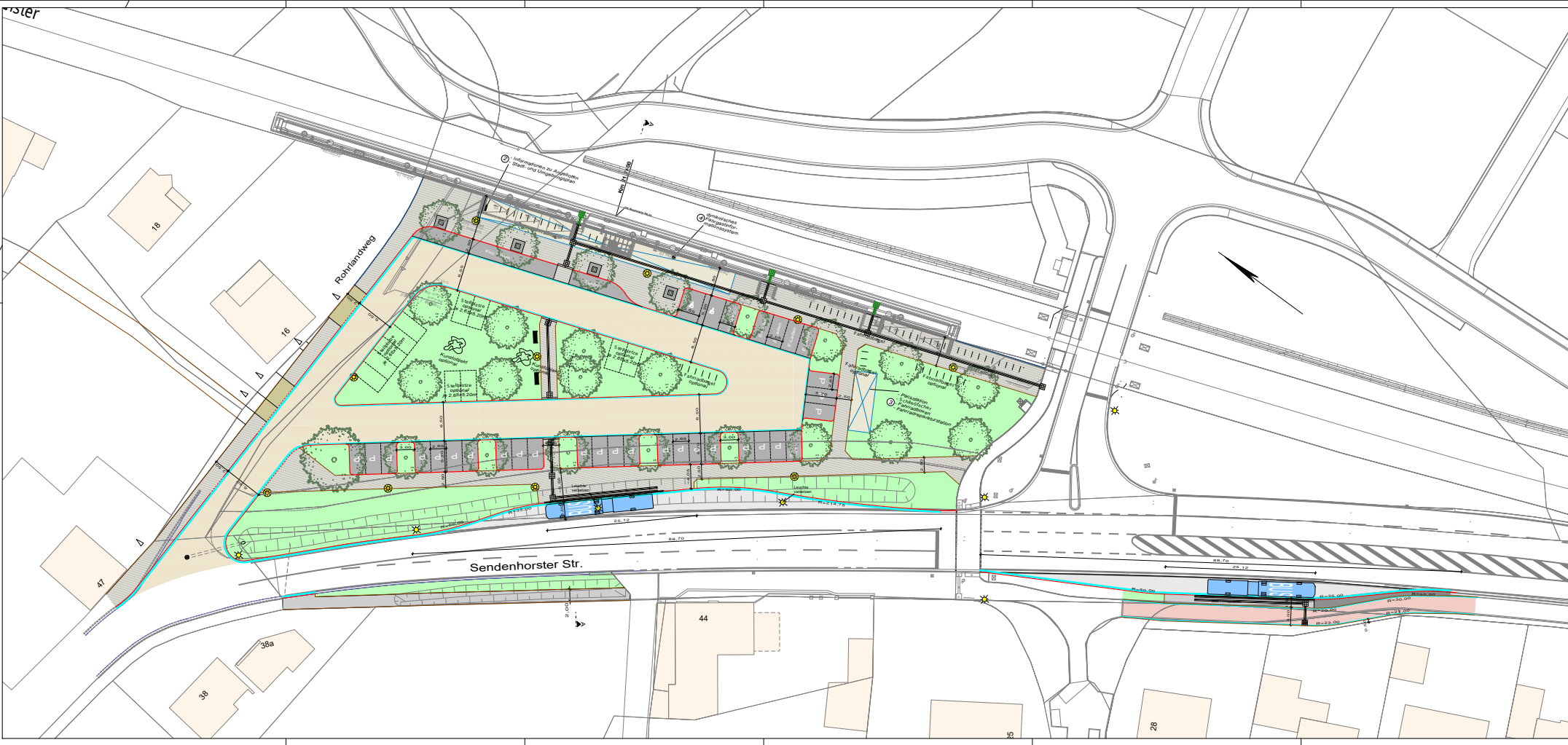
Mobilitätsstation Sendenhorst



Mobilitätsstation Sendenhorst



Mobilitätsstation Albersloh



VORABZUG

Index	Änderungen:	Datum:	Gez:

PLANUNG UND ABWICKLUNG VON VERKEHRSANLAGEN UND INGENIEURBAUWERKEN

Osttor 43
48324 Sendenhorst
Tel: 05526 / 1006
Fax: 05526 / 11025-5
info@gnegel.net
www.gnegel.net

Stadt Sendenhorst			
Dienstbereich 6			
Projekt:	Mobilitätsstation in Albersloh		
Planzeichnung:	Entwurf Lageplan		
Maßstab:	1 : 250	Projektnummer:	20227
Datum:	30.04.2024	Bearbeitung:	
Auftraggeber:		Aufgebot:	
..... 2024	 2024	

die großartige KLEINSTADT TELGTE



Starke Innenstadt durch Vielfalt und Entwicklung

BAHNHOF

- Gestaltungsmaßnahmen zur Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes, begonnen in 2023
- Finanzierung erfolgte maßgeblich durch das „Sofortprogramm zur Stärkung der Innenstädte und Zentren in NRW“
- Nachhaltige Aufwertung des Vorplatzes durch Beete und Wegfall von Parkplätzen



FAHRRADPARKPLÄTZE

- Einrichtung temporärer Fahrradparkplätze im Telgter Altstadtgebiet
- Genutzt wurden angepachtete Flächen bei der „Alten Synagoge“ und eine Freifläche unweit vom Telgter Marktplatz
- Beschilderungen weisen auf die neuen Parkmöglichkeiten für Fahrräder hin



MARKT PLATZ

- Bietet eine Diversität an gastronomischen Angeboten
- Platz mit Aufenthaltsqualität für Tourist*innen und Bürger*innen
- Veranstaltungsort für eine Vielzahl an kulturellen und touristischen Events
- „Mittelpunkt“ der Altstadt



HAGEN

- Bildet einen „grünen Gürtel“ um die Telgter Altstadt
- Verbindet wichtige Anlaufstellen miteinander, wie z. B. das Rathaus, den Bahnhof und das Schulzentrum
- Ermöglicht Rad- und Fußverkehr ohne Umwege durch die Altstadt oder Hauptverkehrsstraßen



KORNBOENNERIE

- Rund um die alte „Kornbrennerei“ in Telgte entsteht ein kleines Wohn- und Gewerbequartier
- Das unter Denkmalschutz stehende Brennergebäude bildet das Kernstück des neuen Areals
- Das Quartier soll künftig bis zu 40 Wohneinheiten, inklusive Tiefgarage, Einzelhandel und Gewerbe beherbergen



BÜRGERHAUS

- Offizielles Kultur- und Tagungszentrum der Stadt Telgte
- Beherbergt jedes Jahr über 35 kulturelle Veranstaltungen, wie z. B. in den Bereichen Kabarett, Comedy, klassische Musik, Theater, etc.
- Im Rahmen der Kulturförderung ist das Veranstaltungsbau zudem ein Zuhause für die Events von Vereinen und Verbänden



MUSEUM RELIGIO

- Kulturgeschichtliches Spezialmuseum seit Gründung im Jahr 1934
- Jährliches Veranstaltungshighlight ist die Krippenausstellung – sie umfasst zeitgenössische Krippen
- Zuhause für das „Telgter Hungerloch“ – eines der bedeutendsten religiösen Kulturposter Westfalens

WALLFAHRTSKAPELLE

- Grundsteinlegung für die barocke Wallfahrtskapelle erfolgte 1654 durch den Fürstbischof von Münster, Christoph Bernhard von Galen
- Der achteckige Zentralbau ist überwölbt von einer Kuppel und wird durch acht Säulen mit korinthischen Kapitellen
- Beherbergt die „Schmerzhaften Mutter Gottes“, auch bekannt als „Telgter Gnadenbild“



TELGTER DREIKLING

- Kapellenstraße bildet das Tor zum Telgter Dreiklang
- Gebildet wird der Dreiklang durch die Wallfahrtskapelle, die St. Clemens Kirche und die Pastoratscheune (welche heute Teil des Museums RELIGIO ist)
- Für ein besonderes Fotomotiv eignet sich die Spiegelung des Dreiklangs in den Fenstern des Museumsgebäudes



KAPELLENSTRASSE

- Bekannt als „touristische Schmuckstraße“
- Verbindet den historischen Marktplatz mit dem Telgter Dreiklang
- Geprägt von Jugendstilfasaden
- Bietet eine Mischung aus Einzelhandel, Gewerbe, Gastronomie sowie Touristeninformation und Stadtbücherei



DÜMMERT-PARK U. PLANWIESE

- Öffentliche Grünflächen für Bürger*innen und Tourist*innen
- Fungiert als Multifunktionsfläche für Picknickevents, den Mariä-Geburts-Markt, Konzerte, Ballonstarts und weitere Open Air Veranstaltungen
- Dümmert-Park wurde in diesem Jahr um ein neues Spielgerät für Kinder erweitert und aufgewertet



HAUS DER MUSIK

- Neubauprojekt erhielt eine 70 % Förderung vom „Förderprogramm zur Städtebau- und Gemeindeförderung in NRW“
- Abbrucharbeiten des Bestandsgebäudes beginnen im September 2024
- Gebaut wird ein multifunktionales „Haus der Musik und Begegnung“

