



Werkstattverfahren

Für das Baugebiet Masbeck in
Havixbeck

Oktober 2021

Inhalt

1.	Hintergrund	3
1.1.	Ziele des Werkstattverfahrens	5
1.2.	Programm & Ablauf	5
2.	Einführung & Impulsvorträge	6
2.1.	Städtebau, Freiraum und Identität	7
2.2.	Mobilität.....	12
2.3.	Energie.....	16
3.	Ergebnisse der Thementische	19
3.1.	Städtebau, Freiraum und Identität	20
3.2.	Mobilität.....	21
3.3.	Energie.....	23
4.	Ergebniszusammenfassung	25
5.	Abgleich der Ergebnisse mit der Rahmenplanung	27
6.	Ausblick	34
	Anlagen: Pläne DeZwarteHond	38

1.

Hintergrund

Havixbeck ist eine rund 12 000 Einwohner zählende Gemeinde im Kreis Coesfeld im Norden von Nordrhein-Westfalen (Quelle: IT.NRW, Stand 2019). Die Gemeinde liegt ca. 15 km westlich des Oberzentrums Münster am Nordostrand der Baumberge. Vom Havixbecker Bahnhof aus ist man in etwa 20 Minuten am Hauptbahnhof Münster. Durch eben diese Nähe und gute Anbindung an Münster ist Havixbeck für viele Pendler*innen ein attraktiver Wohnstandort. Entsprechend ist in den letzten Jahren die Anzahl der Einwohner*innen Havixbecks stetig gestiegen.

Abbildung 1: Lage im Raum @OpenStreetMap - Mitwirkende, CC-BY-SA



Ziel der Gemeinde Havixbeck ist es, entsprechend der vorhandenen und auch für die nächsten Jahre prognostizierten Nachfrage, Bauflächen für Ein- und Mehrfamilienhäuser bereitzustellen. Da kaum noch Bauflächen für Ein- oder Mehrfamilienhäuser innerhalb bestehender Wohnviertel oder auf baulich vorgezogenen Arealen vorhanden sind, ist die Bereitstellung von Wohnbauflächen nur durch die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers auf einer bis dato landwirtschaftlich genutzten Fläche möglich. Diese ist rund 20 Hektar groß und befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Havixbeck (s. Abb. 2).

Abbildung 2: Lage des Baugebiets in Havixbeck
© NRW.URBAN



Damit erfüllt die Fläche die Grundvoraussetzung für die Teilnahme an der Landesinitiative "Bauland an der Schiene" des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Bereits im vergangenen Jahr konnte das Planungsbüro "DeZwarteHond" beauftragt werden, einen ersten Rahmenplan-Entwurf zu entwickeln (S. Abb. 3).

Abbildung 3: Rahmenplanung von DeZwarteHond 2020 (siehe auch Anlage)



1.1.

Ziele des Werkstattverfahrens

Um die Wünsche und Ziele der Havixbecker Bevölkerung mit Blick auf die weiteren Planungen berücksichtigen zu können, wurde im Anschluss an die Rahmenplanung eine breite Bürger*innen-Beteiligung durchgeführt. Ziel war sowohl die Information der Bürger*innen über die planerischen Themenschwerpunkte als auch deren aktive Einbindung in die Veranstaltung. Durch den intensiven Dialog mit den Bürger*innen unter Einbezug verschiedener Perspektiven durch Expert*innen, konnten neue Impulse zu den Schwerpunktthemen Städtebau, Identität und Freiflächen, Mobilität sowie Energie gesammelt werden, die im weiteren Verfahren in die Planung einfließen sollten. Da die Themenschwerpunkte Identität und Freiraum inhaltlich eng mit dem Themenschwerpunkt Städtebau verknüpft sind, werden diese im Weiteren zusammengefasst.

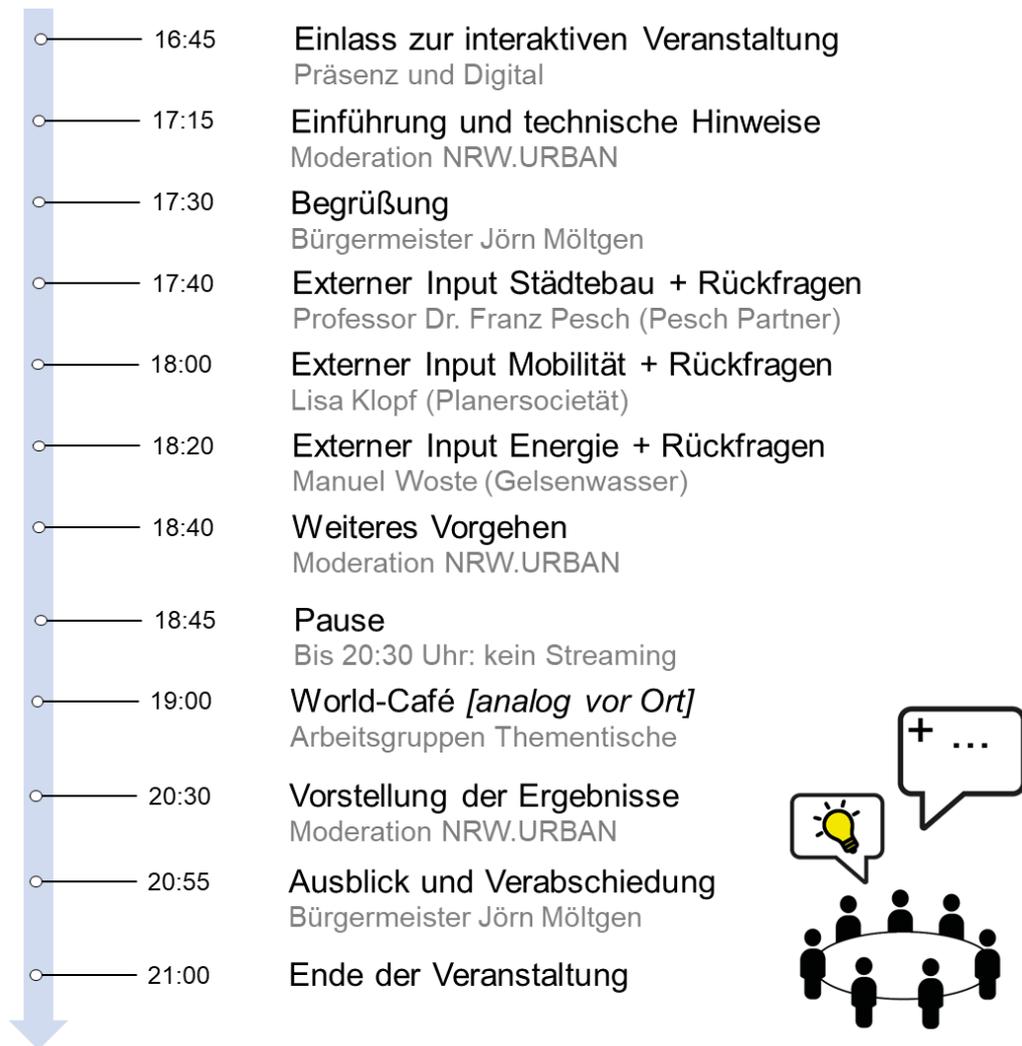
1.2.

Programm & Ablauf

Um möglichst viele Havixbecker*innen zu erreichen wurde die Veranstaltung hybrid durchgeführt (Präsenz in der Anne-Frank Gesamtschule der Gemeinde Havixbeck sowie ortsunabhängige Teilnahme über einen Live-Stream auf der Veranstaltungs-Webseite: <https://mitwirken.nrw-urban.de/>). Im Rahmen der Veranstaltung wurden Impulsvorträge von externen Expert*Innen zu den verschiedenen Schwerpunkten gehalten. Für den interaktiven Part kam u.a. die Havixbecker Bürger-App „Crossiety“ zum Einsatz, um zeitnah nach den Vorträgen Stimmungsbilder der Bürger*innen einzufangen. Dabei konnten sowohl die Teilnehmer*innen vor Ort als auch die online Zugeschalteten an Umfragen teilnehmen und über Forenbeiträge ihre Meinung äußern.

Für die Teilnehmer*innen vor Ort gab es anschließend die Möglichkeit in einem World-Café an so genannten „Thementischen“ zu diskutieren. Die Vorstellung der Ergebnisse fand im Anschluss auch für die Online-Teilnehmer*innen statt. Von insgesamt 236 Teilnehmenden hatten sich 160 – und damit die große Mehrheit - online zugeschaltet.

Abbildung 4: Ablaufschema der Veranstaltung
© NRW.URBAN



2. Einführung & Impulsvorträge

Das Moderationsteam von NRW.URBAN, bestehend aus Geschäftsführer Ludger Kloidt und Co-Moderatorin Jennifer Matthäus, erläuterten zu Beginn der Veranstaltung die Inhalte und technischen Hinweise. Anschließend begrüßte Bürgermeister Jörn Möltgen die Teilnehmer*innen und die externen Inputgeber*innen zu den jeweiligen Themenschwerpunkten.

Zum Thema Städtebau, Freiraum und Identität referierte Prof. Dr. Franz Pesch vom Büro Pesch Partner Architekten und Stadtplaner. Lisa Klopff vom Verkehrsplanungsbüro Planersocietät stellte Ansätze und Konzepte im Mobilitätsbereich vor. Abschließend erläuterte Manuel Woste von der Gelsenwasser AG die Möglichkeiten der Energie- und Wärmeversorgung in neuen Stadtquartieren.

2.1.

Städtebau, Freiraum und Identität

Prof. Dr. Franz Pesch, Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

Lokaler Handlungsbedarf

- In Havixbeck besteht Handlungsbedarf im Hinblick auf das Thema Wohnraumversorgung
- Nicht nur die Gemeinde, sondern das gesamte Münsterland prosperiert und wächst
- Eine Weiterentwicklung der Gemeinde im Sinne einer neuen, nachhaltigen und klimagerechten Bebauung trägt zur Zukunftsfähigkeit Havixbecks bei

Städtebauliche Dichte

Zentrales Element einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Bauweise ist die Erhöhung der städtebaulichen Dichte. Dabei gilt es sich mit Dichte-Typologien und Möglichkeiten, die über reine Einfamilienhaussiedlungen hinausgehen, auseinanderzusetzen. Der Diskurs zur Fragestellung „Wie wollen wir wohnen?“ ist für ein Umdenken zum Thema „Dichte in ländlichen Räumen“ mitentscheidend. Verschiedene Aspekte können dabei zu einer höheren Dichte beitragen:

- Mischung von Bebauungsstrukturen und Gebäudetypologien (Mehrfamilienhäuser und Einfamilienhäuser)
- Veränderungen von Grundstückszuschnitten und -größen
- Umverteilung von öffentlichen und privaten Flächen (evtl. zugunsten großer gemeinschaftlicher Gärten anstelle kleinerer privater Gärten)
- Umverteilung von Parkraum (u.a. dezentral in Quartiersgaragen)
- Umdenken von privaten und öffentlichen Nutzungen (Sharing-Angebote)

Abbildung 5: Auszug aus der Präsentation Städtebau / Beispiel von Pesch Partner



Wohnformen und Gebäude

In Bezug auf die Befriedigung verschiedenster Anforderungen und Bedürfnisse an Wohnraum müssen unterschiedliche Angebote für zahlreiche Lebensentwürfe und Lebensphasen geschaffen werden:

- Seniorengerechtes und barrierefreies Wohnen in Wohngruppen oder Wohngemeinschaften
- Generationsübergreifendes Wohnen
- Individuelles Wohnen in Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern
- Wohnraum für Alleinstehende oder Studierende

Eine Mischung verschiedenster Angebote und insbesondere auch das gemeinschaftliche Wohnen leisten einen wichtigen Beitrag zur Schaffung einer Nachbarschaft im Quartier.

Klimagerecht Bauen & resilientes Wohnumfeld

Um die Auswirkungen des Klimawandels abzufangen und zu mildern ist eine nachhaltige und resiliente Bebauung von hoher Bedeutung. Diese beinhaltet gleichermaßen die vorsorgende Planung für Hochwasser und Starkregenereignisse sowie den Umgang mit Hitzeperioden und punktuellen Hitzeinseln. Folgende Aspekte müssen daher von Anfang an im Rahmen der Planung Berücksichtigung finden:

- Entwicklung einer blaugrünen Infrastruktur
- geringe Versiegelung und kurze Wege
- hohe Begrünungsrate
- Sicherstellung der Frischluftzufuhr

In Bezug auf das nachhaltige Bauen spielt die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien eine bedeutende Rolle. Der Baustoff Holz kann eine Alternative zu klassischen Baumaterialien darstellen. Darüber hinaus ist die energetische Versorgung von Quartieren ein zentraler Punkt des klimagerechten, resilienten Bauens.

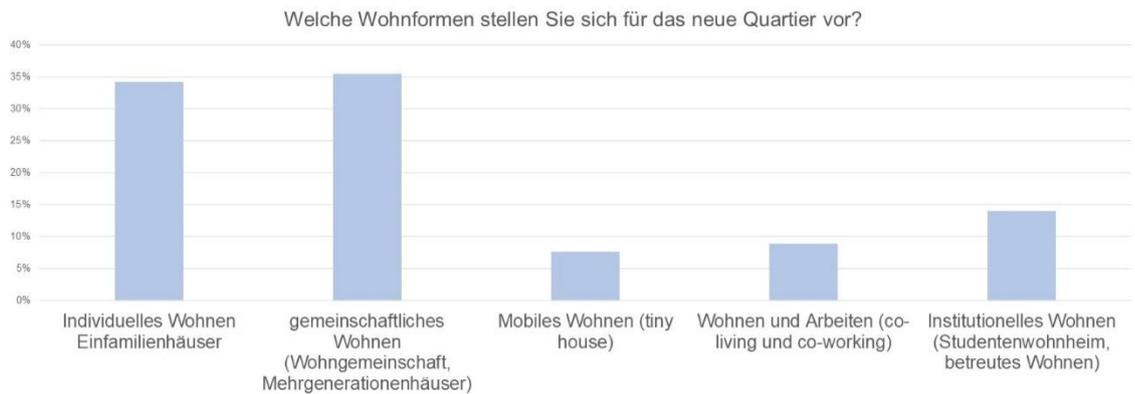
Fazit

Das Baugebiet Masbeck bietet viele Chancen und Möglichkeiten für die Gemeinde. Dazu zählen:

- Förderung der Generationengemeinschaft
- Verbindung verschiedener Bau- und Wohnformen
- Schaffung neuer Wohnumfeldqualitäten
- Mehrwert des öffentlichen Raums
- Gemeinsame und kompakte Nachbarschaftsplanung
- Nachhaltige Bebauung und nachhaltiges Bauen
- Offensiver Einsatz blaugrüner Infrastruktur

Crossiety-Meinungsbild zum Thema Städtebau

Abbildung 6:
Crossiety Umfrage
Städtebau 1
© NRW.URBAN



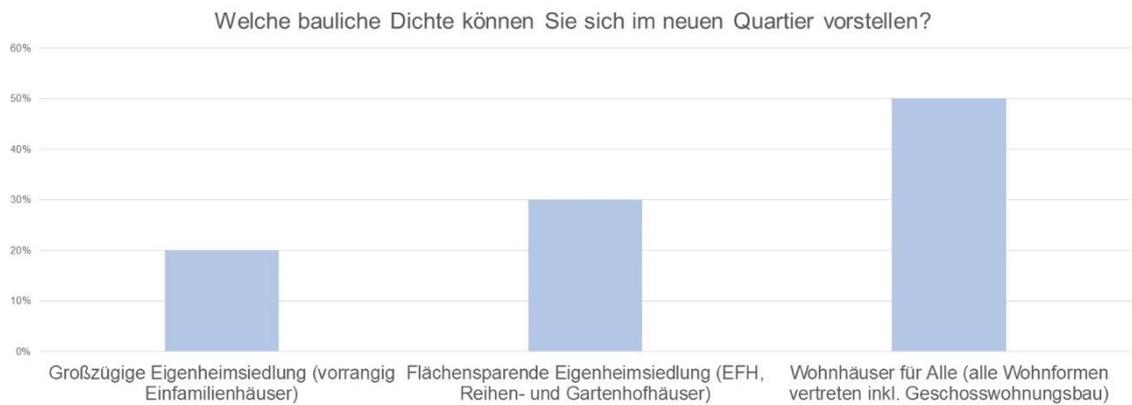
Bei den Wohnformen liegt das gemeinschaftliche Wohnen knapp vor dem individuellen Wohnen (in Ein- und Mehrfamilienhäusern). Diese beiden Wohnformen machen zusammen mit knapp 70% den größten Teil der Wünsche der Bürger*innen aus. Mit knapp 15% gibt es zusätzlich eine Nachfrage im Bereich des studentischen Wohnens. Mit jeweils um die 8% werden die Tiny houses und das Co-living bzw. Co-Working im Quartier nachgefragt. Insgesamt zeigt dieses Voting, dass die Nachfrage für verschiedenste Wohnformen vorhanden ist und ein darauf ausgerichtetes Angebot angenommen würde.

Abbildung 7:
Crossiety Umfrage
Städtebau 2
© NRW.URBAN



Die Funktionswünsche für Grün- und Freiflächen in Quartieren sind relativ heterogen. Hier zeigt sich, dass ein möglichst breitgefächertes, vielfältiges Angebot geschaffen werden sollte. Angeführt werden die Umfrageergebnisse von der klassischen Begrünung (27%) und der Regenrückhaltefunktion (21%). Spielflächen für Kinder werden mit 16% nachgefragt und urbanes Gärtnern mit 13%. Darüber hinaus bestehen auch kleinere Bedarfe an Sport-, Erholungs- und Freizeitflächen.

Abbildung 8:
Crossiety Umfrage
Städtebau 2
© NRW.URBAN



Bei der Frage nach der Städtebaulichen Dichte können sich die Hälfte der Teilnehmer*innen einen Dichtetyp „Wohnhäuser für Alle“ mit einer Dichtetypologie von 35-60 WE/ha (nach dem Dichtemodell der Bezirksregierung Düsseldorf) vorstellen. Der Dichte-Typ „flächensparende Eigenheimsiedlung“ mit einer Dichte-Typologie von 35-25 WE/ha wird mit 30% nachgefragt. Eine aufgelockerte Bebauungsstruktur in Form einer „großzügigen Eigenheimsiedlung“ mit 15-25 WE/ha wird mit 20% gevotet. Das Ergebnis zeigt, dass eine gute Durchmischung von Dichte-Typen nachgefragt wird. Mit verschiedenen Bebauungstypologien könnten punktuell unterschiedliche Dichten erzielt werden.

Beiträge im Forum (Crossiety App)

- „Ich wünsche mir ein Wohnprojekt (Wohngemeinschaft, Hausgemeinschaft) in Form von zu vermietenden Wohnungen mit Terrasse oder kleinem Garten für ältere Menschen, die noch fit sind, jedoch für gegenseitige Unterstützung in allen Bereichen des Lebens (z.B. Geselligkeit, Hilfe beim Blumengießen o.ä.) dankbar sind.“
- „Ich finde das Konzept der „Beginen“ total interessant und fände es einen Meilenstein, so etwas in dieser Gemeinde vorzufinden.“
- „Auch mir gefällt das Konzept der Beginenhöfe, nicht nur für ältere, alleinstehende Menschen, sondern als Grundkonzept des nachbarschaftlichen Zusammenlebens. Es können auch Reihenhäuser sein - um Innenhöfe gruppiert, das schafft Grün- und Freiflächen für Nachbarschaften, die nach Bedarf mit Spielflächen, Kommunikationsinseln etc. ausgestattet werden können.“
- „Auch die alte Siedlung in Münster "Zum grünen Grund" aus der Gründerzeit, die orientiert sich an dem englischen Vorbild der Gartenstadt, statt einzelner Gärten für jede Wohneinheit gibt es einen breiten gemeinschaftlichen Grüngürtel zwischen zwei Häuserreihen.“
- „Ich wünsche mir kleine „Pättken“ für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, kurze beschauliche Wege, welche beispielsweise an einem Wasserlauf entlangführen und bei denen naturbelassenes Grün den Fußweg flankiert.“
- „Ich wünsche mir Bäume und Hecken, welche das Straßenbild prägen an Stelle von Parkplätzen und Autos im öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum soll als

Gemeinschaftsfläche verstanden werden, die Platz für nachbarschaftliches Aufeinandertreffen bietet. Die Autos könnten in einem Parkhaus mit Ladesäulen untergebracht werden.“

- „Ich wünsche mir artenreiche, grüne Vorgärten und keine Steingärten vor den Häusern.“
- „Ich wünsche mir bezahlbare Wohnungen, die auch in architektonisch hochwertigen Mehrfamilienhäusern geschaffen werden können.“

Nachfragen zum Inputvortrag

- „Wo sollen die zukünftigen Bewohner*innen des Gebietes einkaufen gehen und wie wird die infrastrukturelle Situation sein?“

Die Infrastruktur muss in jedem Fall mit geplant werden. Wenn große Bauprojekte geplant werden, wird sich die entsprechende Infrastruktur mit entwickeln. (Prof. Dr. Pesch)

- „In Havixbeck gibt es viel Pendlerverkehr mit dem MIV, da ÖPNV und SPNV nicht optimal sind. Dementsprechend gibt es derzeit schon teilweise mangelnden Parkraum. Wie soll dieses Problem angegangen werden, wenn bei der Entwicklung eines neuen Baugebietes die Bevölkerung und die Anzahl der PKWs in Havixbeck wächst?“

Die Verkehrsinfrastruktur muss insgesamt verbessert werden. Vor allem auch die Radwegeverbindungen, denn so kann die Anzahl der PKWs sinken. Auch Car-Sharing ist eine Möglichkeit, die Notwendigkeit eines Zweifahrzugs zu minimieren. Auch der Bahnanschluss und die SPNV-Anbindung ist gegeben. Die Voraussetzungen für Alternativen zum MIV sind dementsprechend vorhanden. In Bezug auf die überregionale Mobilität müssen für alle Wegestrecken Angebote geschaffen werden und Vernetzungsmöglichkeiten bestehen. (Prof. Dr. Pesch)

- „Wie wird die Nahversorgung für das neue Quartier organisiert, ohne dass eine Konkurrenz zum Ortszentrum entsteht und hier Geschäfte ihre Kunden verlieren?“

Oberste Priorität muss immer die Erhaltung des Ortskerns und die Versorgung dort haben. Wie viel Infrastruktur und Nahversorgung letztendlich dezentral also im neuen Quartier realisiert wird, das ist eine Gemeindeentwicklungsaufgabe. (Prof. Dr. Pesch)

2.2.

Mobilität

Lisa Klopff, Planersocietät Mobilität.Stadt.Dialog

Aktuelle Trends der Mobilität

- Schienenausbau und Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Radinfrastrukturausbau
- Shared Mobility & on Demand
- Elektromobilität
- Vernetzung
- Straßen(räume) für Menschen

Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität

Eine nachhaltige Mobilität basiert auf unterschiedlichen Komponenten. Zum einen sollte der nicht-motorisierte Verkehr einen hohen Anteil aufweisen. Zum anderen spielt der energie- und ressourceneffiziente, postfossile Ausbau des ÖPNV eine wichtige Rolle. Insgesamt sollte der Einsatz von E-Fahrzeugen, Wasserstoff- und Hybridfahrzeugen sowie inter- und multimodale Mobilitätsformen gestärkt werden.

Der aktuelle Modal Split macht deutlich, dass nach wie vor der Großteil aller Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wird. Eine Verschiebung zum ÖPNV, Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Rad- und Fußverkehr ist notwendig, um eine langfristig nachhaltige Mobilität zu erreichen.

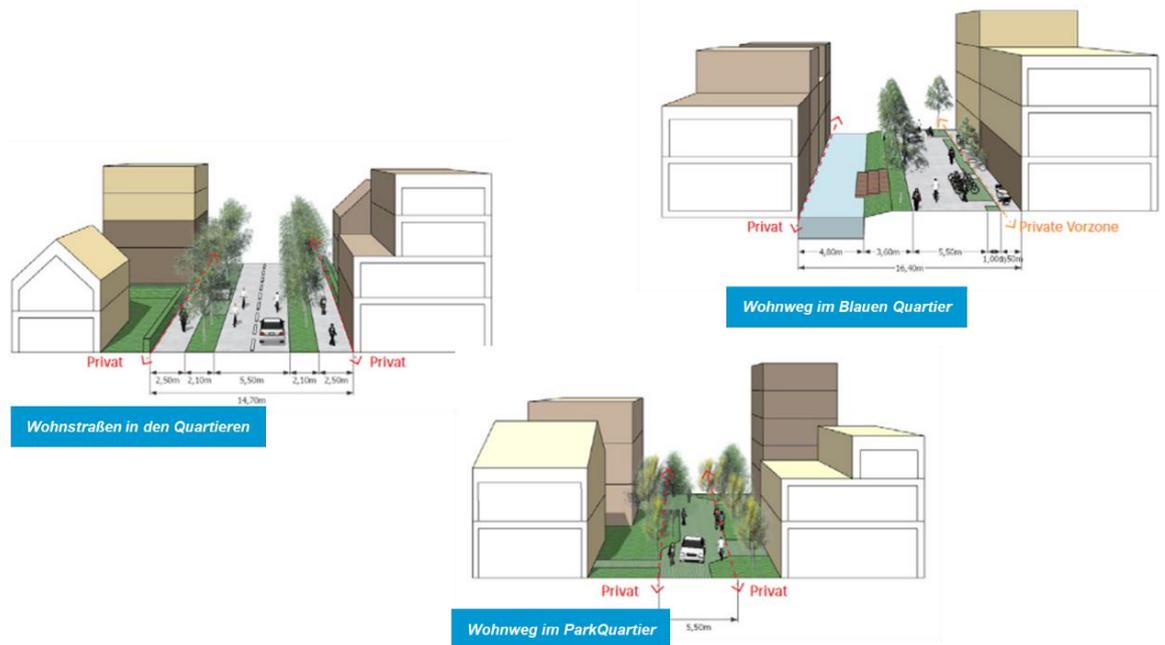
Planungsprozesse

Bei der Mobilitätsplanung von neuen Quartieren müssen die Strukturen und Gegebenheiten vor Ort geprüft und einbezogen werden. Nur so kann ein standortbezogenes Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

Dabei ist es wichtig, dass sich das neue Quartier mit den vorhandenen Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturen vernetzt. Insgesamt spielt dabei die innere sowie äußere Erschließung eine wichtige Rolle. Einzelne Verkehrsangebote dürfen nicht autark und nur im Quartier stattfinden. Das Quartier wird für die neuen Bewohner*innen sowie für die vorhandenen Bevölkerungsgruppen geplant. Dementsprechend werden verschiedene Ansprüche an Mobilität geprüft, um das neue Quartier zielgruppengerecht zu gestalten.

Ein solches standortbezogenes Mobilitätskonzept wird insbesondere bei Neubauprojekten eingesetzt, um die Mobilitätskultur eines Quartiers zu steuern. Es hat die Förderung des Umweltverbundes und die gezielte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der zukünftigen Bewohner*innen zum Ziel. Bestandteile können zum Beispiel die Reduktion der PKW-Dichte bzw. des MIV-Anteils umfassen. Aber auch die Bereitstellung und Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen vor Ort sowie die Stärkung der Nahmobilität und Qualität des öffentlichen Raumes können Maßnahmen eines solchen Konzeptes sein.

Abbildung 9: Auszug aus der Präsentation *Mobilität / Beispiel IBA Hamburg GmbH*

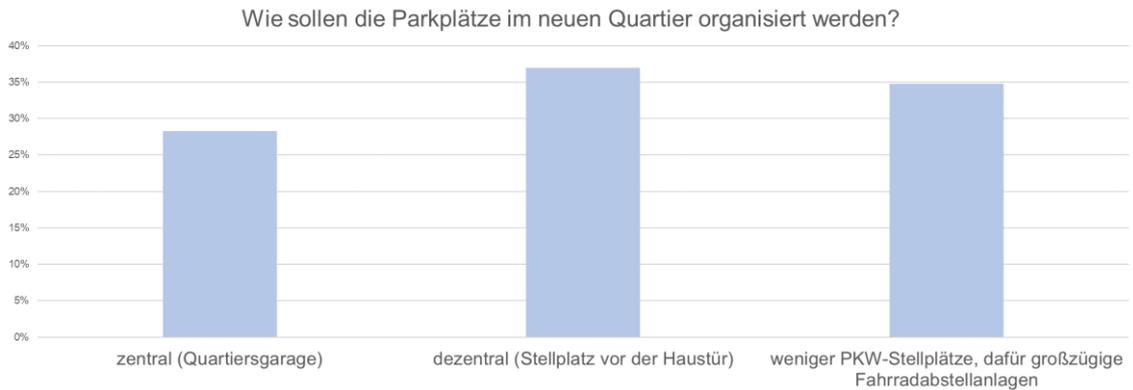


Praxisbeispiele

- **Quartiersgaragen** helfen, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr freizuhalten, indem Stellplätze gebündelt werden und somit aus dem Straßenbild verschwinden. Das Parkraummanagement hat dabei maßgeblich Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen.
- **Straßenquerschnitte:** Werden die Funktionen eines klassischen Straßenquerschnitts (Gehweg, Radweg, Grünstreifen, Seitenstreifen/Parkflächen und Fahrbahn) anders gewichtet oder anders angeordnet, so ergibt sich eine wesentliche Erhöhung der Straßenraumqualität. Andere Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr können so gezielt gefördert werden.
- **Fahrradparken** am Bahnhof und im Quartier: Gebündelte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erhöhen die Sicherheit vor Diebstählen und fördern so die Nutzung. Darüber hinaus tragen sie dazu bei, geregelte „Abstellflächen“ zu etablieren und Ordnung im Straßenraum zu fördern.
- **E-Mobilität im Quartier:** Es gibt eine Vielzahl an Möglichkeiten die Elektromobilität in einem Quartier zu etablieren. Dazu zählen Ladesäulen für E-Autos, aber auch für Pedelecs, E-Scooter und E-Bikes. Ladestationen können dabei intelligent mit erneuerbaren Energien verknüpft und betrieben werden (z.B. mit Photovoltaik-Anlagen).
- **Mobilitätsstationen – Bündelung und Verknüpfung:** Mobilitätsstationen sind ein zentraler Bestandteil der Strategie, Menschen zum Umdenken ihres eigenen Mobilitätsverhaltens zu bewegen. Denn nur, wenn gute Alternativen zum MIV vorliegen werden diese auch in Betracht gezogen. Dazu ist es wichtig, dass ein Weg vollständig und nicht nur in Teilen mit alternativen Fortbewegungsmitteln zurückgelegt werden kann. Die Verknüpfung verschiedener Angebote ist relevant, um Zeitersparnisse zu ermöglichen und die Kosten zu senken.

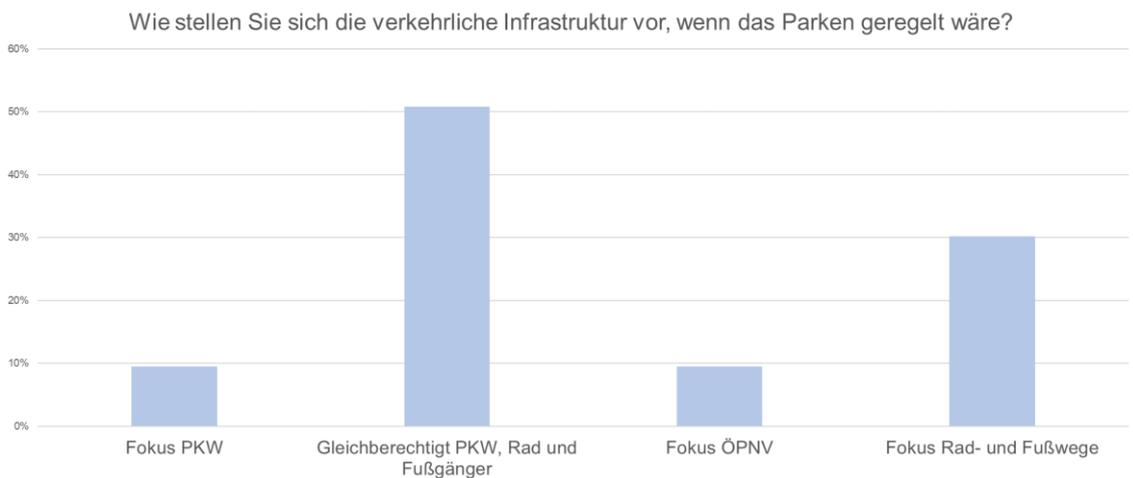
Crossiety-Meinungsbild zum Thema Mobilität

Abbildung 10:
Crossiety Umfrage
Mobilität 1
© NRW.URBAN



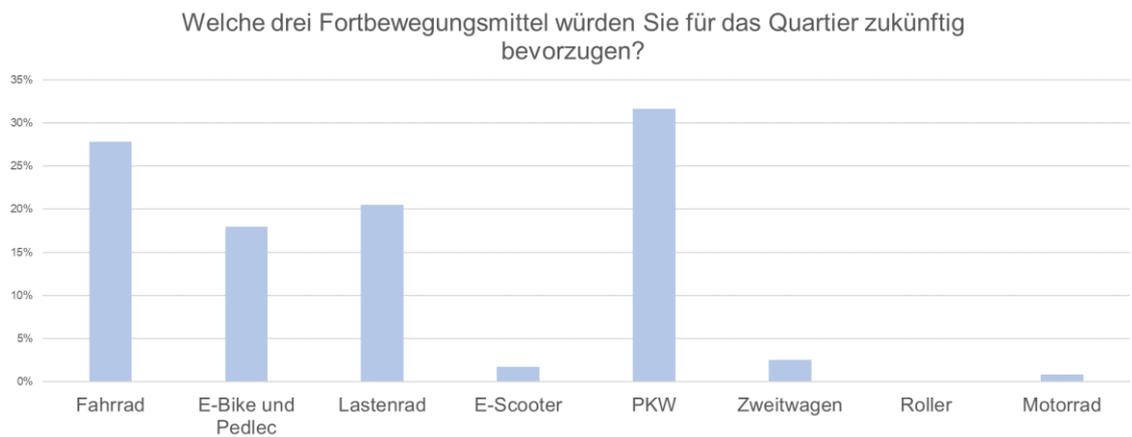
In Bezug auf die Parkmöglichkeiten in einem neuen Quartier bleibt der eigene Stellplatz vor der Tür mit knapp 36% weiterhin relevant. Fast genauso wichtig für das neue Quartier ist den Teilnehmenden aber auch die Anlage von großzügigen Fahrradabstellanlagen bei gleichzeitiger Reduktion von PKW-Stellplätzen. Fast 30% der Teilnehmenden können sich zudem eine zentrale Parkraumlösung in einer Quartiersgarage vorstellen.

Abbildung 11:
Crossiety Umfrage
Mobilität 2
© NRW.URBAN



Bei der sonstigen verkehrlichen Infrastruktur wünschen sich 50% der Bürger*innen eine Gleichberechtigung zwischen verschiedenen Fortbewegungsmitteln (PKW, Fahrrad und Fußgänger*innen). An zweiter Stelle mit knapp 30% wünschen sich die Teilnehmenden, dass der Fokus auf Rad- und Fußwege gelegt wird. Nur jeweils knapp 10% können sich vorstellen, dass der PKW oder der ÖPNV im Fokus der Verkehrsinfrastruktur des neuen Quartiers stehen.

Abbildung 12:
Crossiety Umfrage
Mobilität 3
© NRW.URBAN



Bei der Frage nach den drei bevorzugten Verkehrsmitteln landet der PKW mit 32% auf dem ersten Rang. Das Fahrrad mit knapp 25% und das Lastenrad (21%) belegen Platz zwei und drei. Knapp 18% der Beteiligten würden gerne ein E-Bike oder Pedelec nutzen. Weniger relevant sind hingegen E-Scooter, Zweitwagen sowie Roller oder Motorrad.

Beiträge im Forum (Crossiety App)

- „Lastenräder sind sicherlich eine gute Option. Viel flexibler jedoch finde ich persönlich Fahrradanhänger. Unsere Familie transportiert damit seit Jahren den meisten alltäglichen Bedarf einer 6köpfigen Familie. Was damit nicht geht, leistet jetzt ein Elektroauto. Und der Strombedarf des Elektroautos wird - im Frühjahr und Sommer - von unserem eigenen Sonnenstrom gedeckt.“

Nachfragen zum Inputvortrag

- „Welche Konzepte zur Finanzierung neuer Mobilitätsformen gibt es?“

Für Quartiersgaragen und Sharing-Angebote gibt es verschiedene Betreibermodelle von externen Dienstleistern. Bei den Quartiersgaragen gibt es zum Beispiel die Möglichkeit, den Stellplatz zu mieten (wie in einem Parkhaus) oder zu kaufen. Dies kann unter Umständen sogar weniger kosten als die Anlage eines eigenen Stellplatzes bzw. die Anschaffung eines eigenen PKWs. (Lisa Klopff)

Der Bau eines Tiefgaragenplatzes kostet in der Regel 35.000€. Dieses Geld kann eingespart und in andere Mobilitätsangebote investiert werden. (Prof. Dr. Pesch)

- „Sharing Angebote und die vermehrte Nutzung von ÖPNV und SPNV sind für Personen, die beispielsweise im Schichtdienst oder nachts arbeiten, keine Alternativen. Denn häufig bestehen keine passenden Verbindungen oder die Taktung ist zu gering. So sind viele auf den eigenen PKW angewiesen.“

*Es ist nicht das Ziel, dass Bürger*innen ihren PKW abschaffen. Es geht darum, Möglichkeiten zu finden, wie der ruhende Verkehr aus dem Straßenraum ferngehalten werden kann, um dort andere (Aufenthalts-)Qualitäten zu schaffen. Der ruhende Verkehr könnte dazu in Quartiersgaragen gebündelt werden. So kann langfristig vielleicht ein Wandel von der MIV-Nutzung hin zur Multimodalität erreicht werden. (Lisa Klopff)*

- „Wie kann eine neue Parkraumgestaltung aussehen? Und wie kann dabei erreicht werden, dass die Wege nicht zu weit sind? Insbesondere bei größeren Einkäufen oder für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig, kurze Wege zum Auto zu haben.“

Jedes Quartier erhält ein eigenes Konzept. Dafür muss vorab ermittelt werden, wie groß der Stellplatzbedarf ist. Die Konzepte sehen dabei häufig verschiedene Zonen mit unterschiedlichen Nutzungen vor. So können Bereiche geschaffen werden, welche zum Beispiel auf die individuellen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen ausgerichtet sind. Dort werden entsprechende Haltebereiche für den MIV eingeplant. (Lisa Klopff)

- „Um die Mobilitätsangebote für das neue Quartier zu planen, wäre es wichtig, ein übergreifendes Mobilitätskonzept für die Gemeinde und die Region zu erarbeiten.“

Ein integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde wird im nächsten Jahr entwickelt. (Jörg Möltgen)

2.3.

Energie

Manuel Woste, Gelsenwasser AG

Quartiersentwicklung

Bei der Entwicklung von Neubaugebieten gibt es ein Spannungsfeld zwischen Wohnraumbedarf, Mobilität und Klimaschutz. Die Wahl einer entsprechenden Energieversorgung ist dabei ein entscheidender Hebel für eine kommunale Energiewende. Bei jeder neuen Quartiersentwicklung ist es möglich, maßgeschneiderte Lösungen für Konzepte, Bau, Planung und Betrieb von Energieversorgung zu etablieren. Dabei gilt es, verschiedene Herausforderungen zu bewältigen. Dazu zählen vor allem:

- Wirtschaftlichkeit
- Versorgungssicherheit
- Akzeptanz
- Ökologie
- Flächenverbrauch
- Kundenkomfort

Ebenfalls relevant für die kommunale Energiewende ist der Energiestandard der geplanten Neubauten im Quartier. Dieser legt fest, wie hoch der Energiebedarf pro Quadratmeter Energiebezugsfläche und Jahr sein darf. Generell wird ein bestimmter Energiestandard durch bauliche Maßnahmen und Haustechnik erreicht. Intelligente Energieversorgungskonzepte im Quartier beziehen eine Vielzahl an Energieerzeugern und Verteilungsmöglichkeiten mit ein und vernetzen diese. Dazu zählen zum Beispiel:

- Dezentrale Photovoltaikanlagen
- Dezentrale Solarthermie
- Geothermie

- Zentrale Brennheizkraftwerke
- Zentrale Wärmespeicher
- Zentrale Quartiersspeicher
- Ladesäulen

Quartierslösungen – Wärmeversorgung

Die Wärmeversorgung eines Quartiers muss individuell konzeptioniert werden. Eine frühzeitige Bedarfserfassung und -ermittlung ist dafür essentiell, da es keine universelle Lösung für ein Quartier gibt. Meist kommen mehrere klimafreundliche, zentral oder dezentral organisierte Wärmeversorgungsmöglichkeiten in Betracht. Dazu zählen sowohl die Wärmepumpe und die Brennstoffzelle als auch die Anbindung an kalte Nahwärznetze (mit jeweils unterschiedlichen Wärmequellen: Erdwärmekollektor, Erdwärmesonde, Grundwasser, Eisspeicherwärme, Kanalisations- Energiezaun oder Luftabsorber, Abwärme, Umweltwärme/Solarthermie).

Abbildung 13: Auszug aus der Präsentation zum Thema Energie



Die kalte Nahwärme bietet den Vorteil eines nahezu verlustfreien Wärmetransports und geringen Primärenergieverbrauchs. Dadurch können KfW55 Standards relativ einfach und ohne zusätzliche Maßnahmen erreicht werden. Dies bietet für Bauträger*innen und Bauherr*innen erhebliche Kostenvorteile. Weitere Vorteile sind die Zukunftssicherheit dieser Heiztechnik, der Ausschluss von Geräuschemissionen und die finanzielle Förderung der Konzepte durch den Bund.

Mobilität im Quartier

Mobilitätsstationen ergänzen die individuelle Mobilität im Quartier. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektromobilität (Elektroautos und E-Bikes) wird die mobilitätsbezogene Ladeinfrastruktur zunehmend wichtiger und sollte bei größeren Projekten bereits von Anfang an mitgedacht werden. In diesem Bereich gibt es vor allem für Kommunen eine Vielzahl an Förderprogrammen und Möglichkeiten.

Für die Verteilung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur müssen frühzeitig Konzepte entwickelt werden, um öffentliches, halböffentliches und privates Laden zusammenzubringen. Auch verschiedene Betreibermodelle von Ladesäulen und ihre jeweiligen Vor- und Nachteile sollten frühzeitig diskutiert werden.

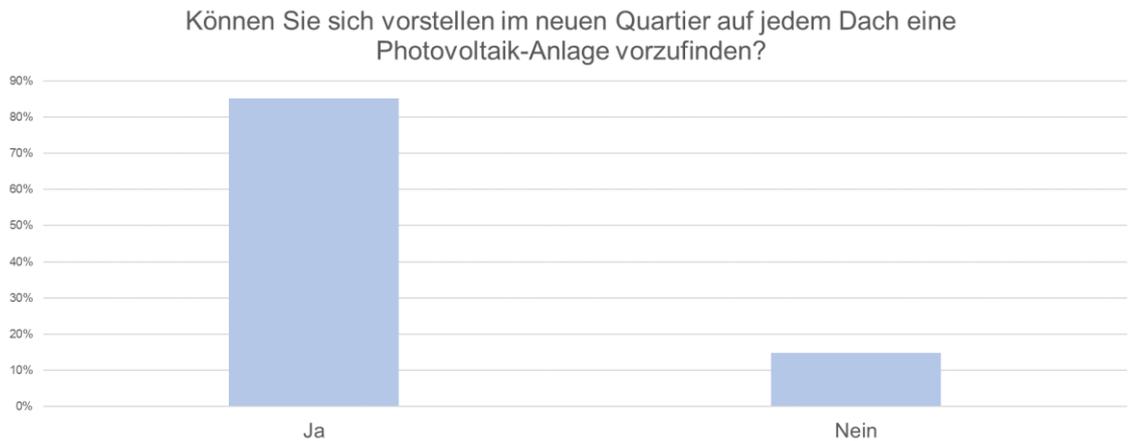
Crossiety-Meinungsbild zum Thema Energie

Abbildung 14:
Crossiety Umfrage
Energie 1
© NRW.URBAN



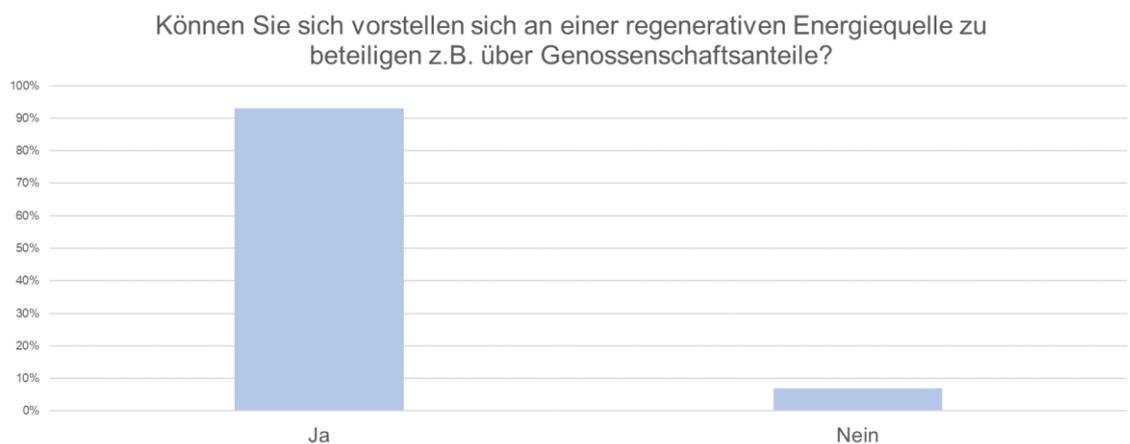
80 % der Bürger*innen können sich einen überwiegenden Anteil von Stellplätzen mit Ladesäulen vorstellen.

Abbildung 15:
Crossiety Umfrage
Energie 2
© NRW.URBAN



In Bezug auf die Etablierung von Photovoltaik-Anlagen können sich 85% der Teilnehmenden vorstellen, dass auf allen Gebäuden des neuen Quartiers entsprechende Anlagen installiert werden.

Abbildung 16:
Crossiety Umfrage
Energie 3
© NRW.URBAN



Mit 93% kann sich die Mehrheit der Teilnehmenden eine Beteiligung an regenerativen Energieformen, z.B. durch den Erwerb von Genossenschaftsanteilen, vorstellen.

Beiträge im Forum (Crossiety App)

- „Wenn sich Havixbeck und seine Bürger energieautark mit Strom versorgen möchten, muss auf jedem dafür ausgelagerten Dach eine PV Anlage installiert werden. Wer die Investition scheut, kann seine Dachflächen einer Bürgerenergiegenossenschaft zur Verfügung stellen, womit eine indirekte Partizipation möglich wäre. Es muss also über das neue Baugebiet hinaus gedacht werden, um das Ziel der Sicherstellung einer autonomen Stromversorgung zu erreichen.“
- „Ob die autonome Energieversorgung so wichtig ist, sei dahingestellt, aber ökologisch wie ökonomisch ist das eine zukunftsweisende Projektidee. 100% pro Genossenschaft!“

Nachfragen zum Inputvortrag

- „Wann ändert sich das EEG, so dass der selbst erzeugte Strom (durch Photovoltaik), der ins Netz eingespeist wird, auch zu einem annehmbaren Preis für den Privatnutzer wieder verfügbar ist?“

Eigenverbrauchslösungen müssen definitiv geschaffen werden. Nach der Änderung des EEG zu Beginn des Jahres 2021 sind derzeit aber noch keine weiteren Änderungen geplant. (Manuel Woste)

3.

Ergebnisse der Thementische

In drei verschiedenen Arbeitsgruppen wurden zeitgleich jeweils die drei Inputthemen Städtebau (mit Freiraum und Identität), Mobilität und Energie diskutiert. Als Einstieg wurden zunächst mögliche Diskussionsstichpunkte durch die Moderation von NRW.URBAN in die Gruppen gegeben. Im Laufe der Diskussionsrunden wurden wichtige Argumente, Themenaspekte und Ergebnisse gesammelt und auf den Pinnwänden geclustert. Begleitend zur Moderation waren jeweils ein/e kommunale Mitarbeiter*in sowie der/die jeweilige Inputgeber*in in den jeweiligen Arbeitsgruppen vertreten.

3.1.

Städtebau, Freiraum und Identität

Ausgangslage in Havixbeck

Zur Identifikation der Ausgangslage in Havixbeck wurden zunächst identitätsstiftende Stichpunkte gesammelt:

- Baumberge
- Schloss Havixbeck
- Schlautbach, Hemkerbach
- Nähe zu Münster
- Nähe des Plangebiets zum Bahnhof
- Dörflicher Charakter / dörfliche Bebauung

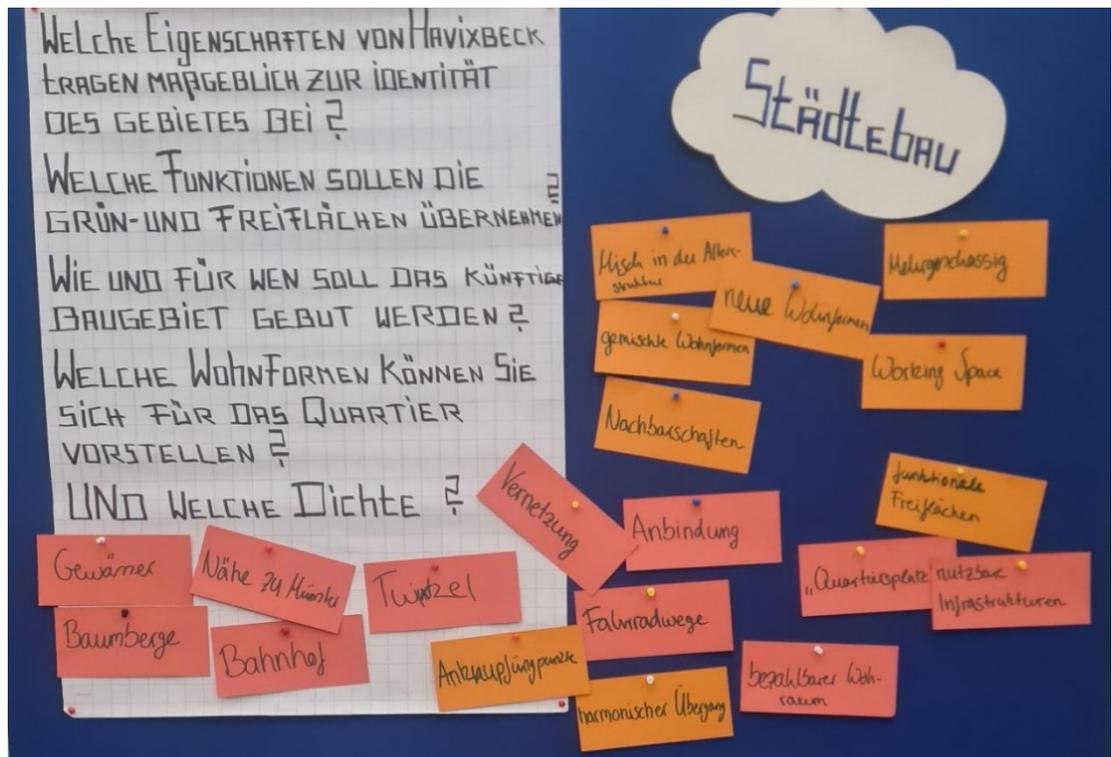
Bedürfnisse und Wünsche

- **Orte des Aufeinandertreffens** / Nachbarschaften / Gemeinschaftsflächen / soziale Treffpunkte
- **Grünflächen** zwischen den Bebauungen (funktionale Freiflächen)
- **Retentionsflächen** ohne baulichen Charakter
- Einbeziehung der unterschiedlichen **Höhen im Plangebiet**
- **Wege in die Natur**
- **Fahrradwegeverbindungen** zum Bahnhof
- Einbindung der **neuen Infrastruktur** in das bestehende Umfeld
- **Vernetzung vorhandener Wegeführung** mit den neuen Verkehrswegen im Gebiet
- Etablierung einer kleinen **Nahversorgung im Quartier** (kein Konkurrenzangebot zum Ortszentrum)
- **Barrierefreiheit**
- **Mischung unterschiedlicher Wohnformen** und Bebauungsstrukturen
- Service- oder Gemeinschaftswohnungen (auch neue Bebauungsstrukturen wie z. B. Kettenhäuser)
- Mehrgenerationenhäuser
- Altersgerechte Wohnungen
- Gemischte Nutzungen
- Workingspace in Kleinformat
- Bezahlbare Wohnungen (für Familien, aber auch für Studenten)
- Erhaltung der Attraktivität im Bestand

Befürchtungen und Ängste

- Verlust des dörflichen Charakters von Havixbeck
- Pflege der öffentlichen Flächen / Finanzierung der Pflegemaßnahmen
- Isoliertes Gebiet, das nicht an den Bestand angebunden ist

Abbildung 17: Fragen und Ergebnisse des Thementischs Städtebau
© NRW.URBAN



3.2.

Mobilität

Ausgangslage in Havixbeck

- **unzureichende Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsangeboten** → Für ein zukunftsorientiertes Quartier mit neuen Mobilitätsformen wäre dies eine wichtige Voraussetzung.
- **Fehlende regelmäßige Taktung** → Der Verzicht auf ein Auto/Zweitauto ist für viele nicht möglich, weil beispielsweise für Arbeitnehmer*innen im Schichtdienst insbesondere nachts nur ein unzureichendes ÖPNV-Angebot vorhanden ist.
- **Unzureichender Ausbau von E-Mobilität** → Abschaffung des Zweitwagens (insbesondere Verbrennungsmotor) dementsprechend schwierig umzusetzen → derzeit eher höherer Bedarf an PKW-Stellplätzen

Bedürfnisse und Wünsche

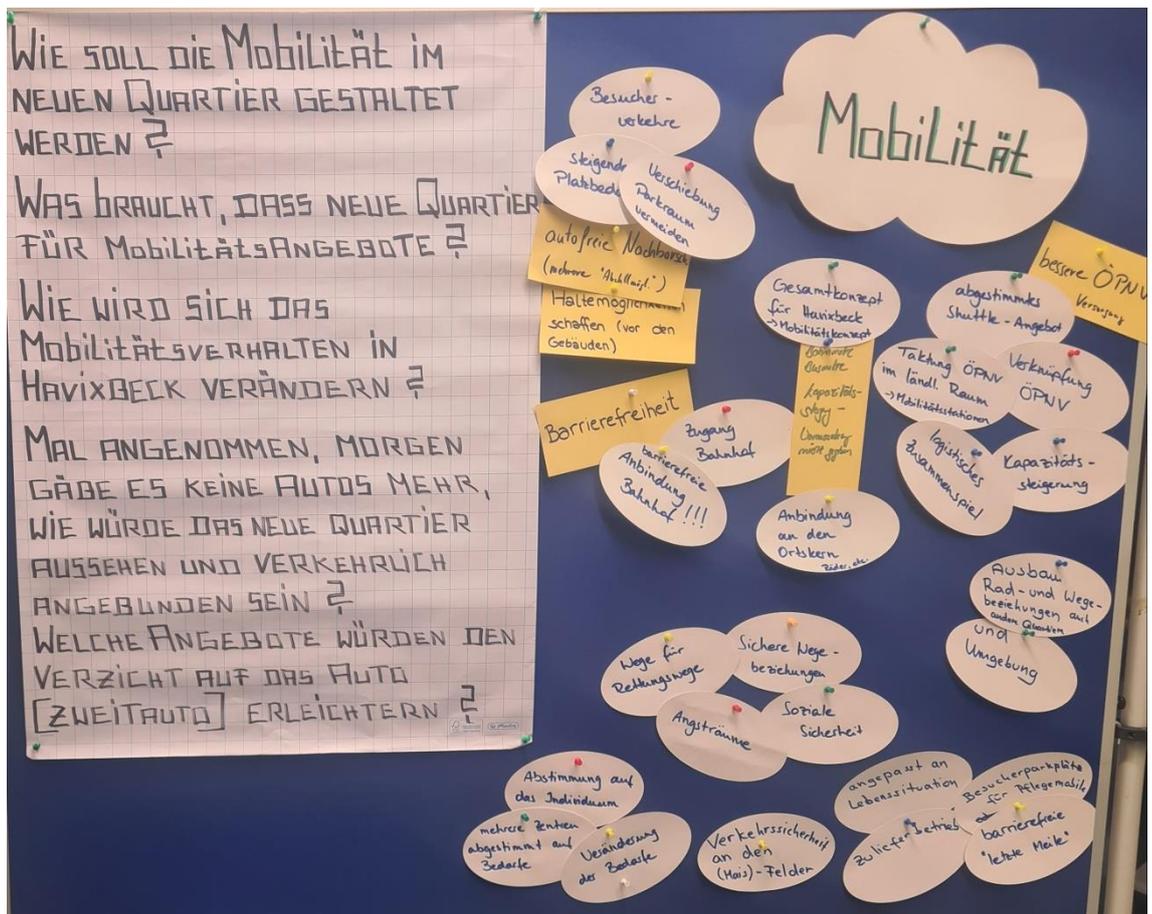
- **gesamtstädtisches Mobilitätskonzept** für Havixbeck
- Ausbau der **Verkehrsanbindung an den Bahnhof (Wegebeziehungen mit dem Fahrrad und zu Fuß)** → Wichtig für die Entwicklung des neuen Quartiers und auch für umliegende Quartiere ist der **Bahnanschluss**
- **Barrierefreie Querung der Landstraße (L550)** zur Anbindung des Bahnhofs
- Erhöhung der **Kapazitäten und Taktung** des ÖPNV
- **Verbesserung der Verkehrsanbindung an den Ortskern** insbesondere für Rollatoren, Fahrradfahrer*innen (inkl. Lastenräder) und Fußgänger*innen
- Mindest-Standard (Notwendigkeit): ein Auto
- **Sicherheit im öffentlichen Raum und Schaffung sicherer Wegebeziehungen** insbesondere bei Planungen von zentralen Quartiersgaragen
- **Angsträume vermeiden** → Notwendigkeit von kurzen Wegen

- **Besucherverkehr und Besucherparkplätze** mitdenken und Möglichkeiten für Partizipation an Mobilitätsangeboten im Quartier für Anwohner*innen und Externe schaffen
- Planungen blockweise denken und **Mischung aus zentralen und dezentralen Parkmöglichkeiten** schaffen (je Wohnblock)
- Schaffung von **sicheren Fahrradabstellanlagen** (inkl. ausreichendem Platz für Lastenräder)
- Seniorengerechtes Wohnen: insbesondere Pflegedienste benötigen Parkmöglichkeiten in der Nähe ihrer Kunden (Schaffung **kurzzeitiger Haltemöglichkeiten vor Gebäuden**)
- Einbindung von **E-Ladesäulen** im öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Raum
- **autoarmes Quartier** mit räumlichen Abstufungen für bestimmte Bereiche (z.B. Seniorenwohnungen und barrierefreie Wohnungen im Randbereich des Quartiers mit besseren Verkehrs- und Autoanbindungen)
- **Quartier für viele Lebenssituationen und individuellen Lebensentwürfe**
- Einplanung von **Zulieferverkehren**
- **Zielgruppengerechte Planung**: Schaffung von Mobilitätsangeboten für alle
- Einbindung **individueller Bedarfe** (Unterbringung von z.B. Wohnmobilen oder Oldtimern)

Befürchtungen und Ängste

- Verschiebung des **ruhenden und fließenden Verkehrs** in umgebende Gebiete
- **Unzureichende Rettungswege** in autoarmen Quartieren
- Mobilität für Senioren und Mobilitätseingeschränkte (Wo können **Halteflächen** geschaffen werden?)
- **Digitalisierung und Sharing-Angebote** könnten für bestimmte Bevölkerungsgruppen schwieriger in der Handhabung sein
- **Befürchtung von Landwirten**, dass neue Verkehrsanbindungen direkt an ihren Feldern vorbeiläuft (z.B. Radwege) bzw. Verkehrsströme den landwirtschaftlichen Betrieb beeinträchtigen könnten

Abbildung 17: Fragen und Ergebnisse des Thementischs Mobilität
© NRW.URBAN



3.3.

Energie

Ausgangslage in Havixbeck

- neues Baugebiet bietet die Chance, von Anfang an neue Energieformen im Quartier zu ermöglichen

Bedürfnisse und Wünsche

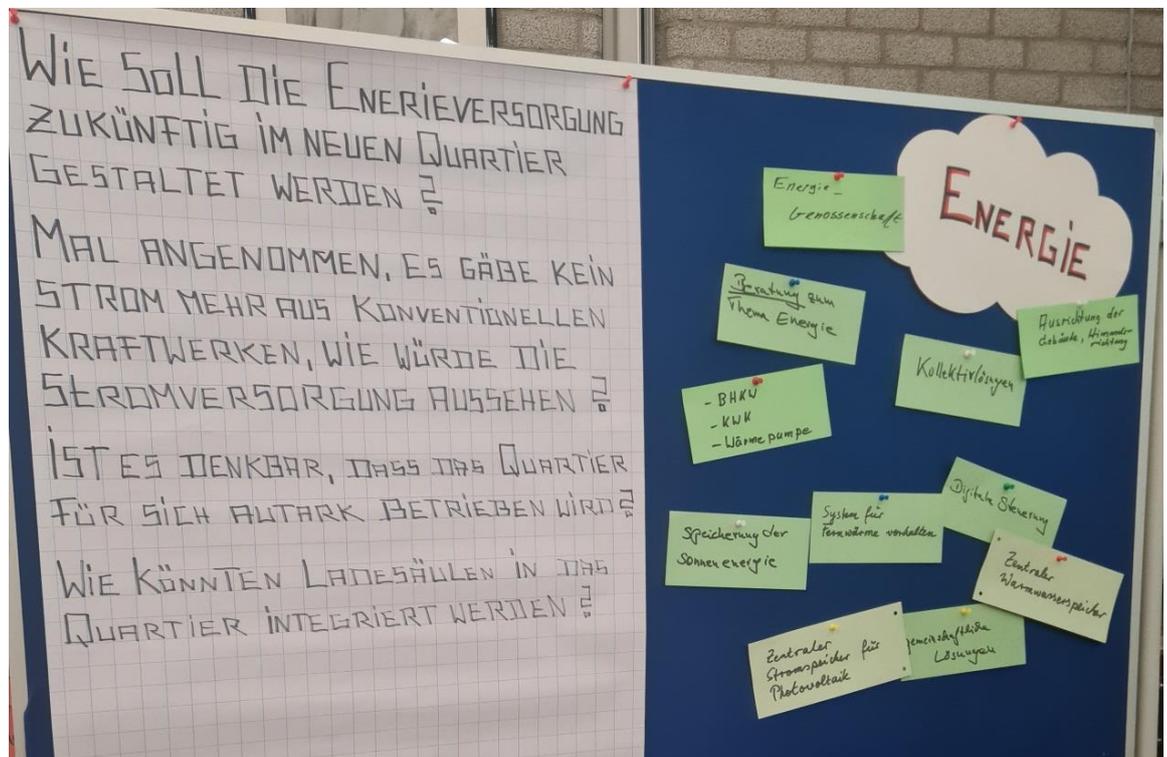
- **Ausrichtung der Wohnhäuser:** wichtig für eine optimale Nutzung von Photovoltaikanlagen auf den Hausdächern
- **Klimaneutrales Quartier** mit einer Versorgung durch erneuerbare Energien, einer alternativen Wärmeversorgung und einem kompletten Verzicht von Erdgas
- **Kollektivlösungen:** Schaffung von Gesamtkonzepten innerhalb einzelner Baugruppen im Quartier
- **Etablierung Energie-Genossenschaft**, um Anreize für die Bewohner*innen zu schaffen
- **Speicherung der Sonnenenergie** für ein möglichst autarkes Quartier, z.B. über eine **zentrale Speicherung** (überschüssige Energie kann gespeichert und erst bei Bedarf genutzt werden)
- **Digitale Steuerung** intelligenter Elektrogeräte für einen effizienten Energieverbrauch
- **Gemeinschaftslösungen** beruhen auf Freiwilligkeit, eine hohe Anschlussquote soll durch Überzeugungsarbeit erreicht werden

- **Effiziente Bauweise** durch bspw. Gebäudedämmung, um den Energieverbrauch zu reduzieren
- **Schaffung einer grünen Infrastruktur** im Quartier für eine natürliche Kühlung (Reduzierung von Klimaanlagen) → Hinweis: Kalt-Wärme-Systeme können bepflanzt werden
- **E-Mobilität:** Laden des eigenen Elektroautos soll sowohl in einer Quartiersgarage als auch am eigenen Haus möglich sein
- **Beratung der Kommune sowie der zukünftigen Bewohner*innen** durch Experten*innen

Befürchtungen und Ängste

- **Wirtschaftlichkeit:** Die Energiekosten müssen bezahlbar bleiben - um Kosten zu senken, wird eine Gemeinschaftslösung angestrebt
- **Anschluss- und Benutzerzwang:** es wird befürchtet, dass individuelle Lösungen zur Energieversorgung nicht möglich sind

Abbildung 18: Fragen und Ergebnisse des Thementischs Energie
© NRW.URBAN



4.

Ergebniszusammenfassung

Das Ziel der Veranstaltung bestand darin, gemeinsam mit den Bürger*innen mögliche Entwicklungsperspektiven für das Plangebiet Masbeck auszuloten. Dazu sollten konkrete Wünsche und Hinweise aus der Bevölkerung zur Planung des Gebietes aufgenommen und diskutiert werden. Im Laufe der Veranstaltung hat sich gezeigt, dass das neue Baugebiet von den Beteiligten vor Ort als Chance für Havixbeck wahrgenommen wird, neue Wege in der Stadtentwicklung einzuschlagen und ein Quartier zu entwickeln, das sich von bereits bestehenden Strukturen unterscheidet.

Die Havixbecker*innen wünschen sich ein zukunftsfähiges, nachhaltiges und lebenswertes Quartier, das die Identität der Gemeinde bewahrt und einen Mehrwert für alle Bürger*innen bietet.

Städtebau, Freiraum und Identität

Das Baugebiet Masbeck soll der Bevölkerungsentwicklung mit Blick auf die kommenden Jahre gerecht werden. Es soll den bestehenden Ortskern erweitern, eine Verbindung zum Bahnhof schaffen und einen Beitrag zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Gemeinde leisten. Die identitätsstiftenden Merkmale Havixbecks sollen gestärkt und in das neue Quartier implementiert werden.

Aktuelle Trends der nachhaltigen Stadt- und Siedlungsentwicklung, insbesondere die Anpassung an den Klimawandel, das resiliente Bauen und die sozialgerechte Wohnraumentwicklung sollen im Rahmen der Planung Berücksichtigung finden.

Gleichzeitig soll mit der Entwicklung des neuen Quartiers neben der bestehenden Nachfrage an Wohnraum eine Vielzahl von unterschiedlichen Wohnangeboten und Bebauungsstrukturen für alle Bevölkerungsgruppen geschaffen werden. Dies beinhaltet sowohl barrierefreies, behindertengerechtes, bezahlbares bzw. öffentlich gefördertes Wohnen als auch ein Angebot an senioren-, familien- und studierendengerechten Wohnungen.

Insgesamt sind gemischte Bebauungsstrukturen aus Einfamilien-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern, durchaus mit Überschreitung der ortstypischen Durchschnittsdichte, denkbar.

Ein Großteil der Bürger*innen wünscht sich Räume der Begegnung und des sozialen Aufeinandertreffens. Dazu soll eine entsprechende multifunktionale Freiraumgestaltung beitragen.

Mobilität

Die Integration neuer Mobilitätsformen zur Unterstützung der Verkehrswende und als Beitrag zur CO₂-neutralen Mobilität wird größtenteils akzeptiert und gewünscht. Entsprechend muss der MIV nicht zwangsläufig die höchste Priorität in der Planung erhalten, auch andere Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Systeme sollen in einem quartiersübergreifenden Mobilitätskonzept mitgedacht werden.

Durch die Neuorganisation von Parkraum und Verkehrsflächen können autofreie/autoarme Bereiche geschaffen werden, die wiederum die Qualität des öffentlichen Freiraums für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und andere Nutzungen erheblich erhöhen können. Durch verschiedene Parkraumzonen für unterschiedliche Nutzungen können u.a. kurzfristige Haltemöglichkeiten für beispielsweise Pflegedienste und Zuliefererverkehre innerhalb sinnvoller Bereiche geschaffen werden. Durch sichere Fahrradabstellanlagen mit ausreichend Platz auch für Lastenräder könnte die Nutzungsquote dieses Verkehrsmittels gesteigert werden.

Eine Bereitstellung und Mischung verschiedener Angebote in Verbindung mit einer guten Anbindung an den ÖPNV und SPNV vereinfacht so langfristig einen Wechsel hin zur Multimodalität.

Für ein gelungenes Mobilitätskonzept ist es wichtig, die Anbindung an die überregionalen Verkehrsinfrastrukturen zu verbessern. Insbesondere die Anbindung an den Bahnhof gilt es zu optimieren. Dazu zählt die Einrichtung einer barrierefreien Querung der Landesstraße (L550) sowie die Schaffung von attraktiven Wegebeziehungen für den Fahrrad- und Fußverkehr. Wenn dieser Grundstein gelegt ist, bietet sich die Chance für weitere Mobilitätsangebote und -formen im Quartier.

Energie

Den Havixbecker*innen ist es wichtig, eine möglichst nachhaltige CO₂-neutrale Energie- und Wärmeversorgung zu realisieren um einen Beitrag zur Energiewende zu leisten.

Dazu sollen Konzepte entwickelt werden, die sowohl individuelle Möglichkeiten der Energieversorgung für Grundstückseigentümer*innen bieten als auch Kollektivlösungen für einzelne Baugruppen im Quartier erlauben. Möglichkeiten für gemeinschaftliche Anlagen im Rahmen der Gründung von Energie-Genossenschaften wären dabei durchaus denkbar.

Unabhängig von allen Bereichen gilt, dass bzgl. der zukünftig angemessenen baulichen Ausnutzung bzw. angestrebten Bebauungsdichte innerhalb des neuen Quartiers im Rahmen des Planungsprozesses Konsens hergestellt werden sollte.

5.

Abgleich der Ergebnisse mit der Rahmenplanung

Im Rahmen der Landesinitiative "Bauland an der Schiene" des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen konnte im vergangenen Jahr das Planungsbüro "DeZwarteHond" beauftragt werden, einen ersten Rahmenplan-Entwurf für das Baugebiet (s. Anlage 1 und 2) zu erarbeiten. Es galt zu überprüfen, ob die Rahmenplanung von "DeZwarteHond" den Interessen und Bedürfnissen der Havixbecker*innen entspricht. Dazu wurden die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren in einem plakativen Ampelsystem bewertet. Ziel war es, Empfehlungen für die weitere Bearbeitung des städtebaulichen Entwurfs und die Vorgehensweise abzuleiten.

Die im Folgenden abgebildete Matrix (s. Abb. 19) zeigt die Ergebnisse der durchgeführten Bewertung. Als Grundlage für die Prüfung wurden zunächst alle Aspekte, die von den Bürger*innen Havixbecks im Rahmen der Beteiligung vorgebracht wurden, stichwortartig aufgelistet (mittlere Spalte). Für eine bessere Übersichtlichkeit erfolgte eine thematische Gruppierung der Einzelaspekte zu prägnanten Unterthemen (linke Spalte). Beim Schwerpunkt Städtebau, Freiraum und Identität finden sich entsprechend der differenzierten Diskussion insgesamt sechs Unterthemen, während den Schwerpunkten Mobilität und Energie jeweils vier Unterthemen zugeordnet sind.

Auf dieser Grundlage wurden zunächst die gelisteten Einzelaspekte bewertet. Die Anwendung des Ampelsystems ermöglicht eine gezielte und strukturierte dreistufige Bewertung, die durch die entsprechende farbige Darstellung (grün – gelb – rot) erfassbar ist (rechte Spalte). Die Bewertung der Einzelaspekte fand in einer gemeinsamen Abwägung statt, in der kritische Punkte diskutiert und überprüft wurden. Um die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Bewertung zu erhöhen, wurden die wesentlichen Argumente in Form kurzer Einleitungstexte zu den Unterthemen in die Matrix mit aufgenommen (mittlere Spalte). Der Durchschnitt der zugeordneten Einzelbewertungen ergibt die Gesamtbewertung des Unterthemas. Anhand dieser übergeordneten Bewertung lassen sich leicht die spezifischen Stärken und Schwächen der Rahmenplanung, gemessen an den Ergebnissen der Beteiligung, ablesen. Da sich zum Thema Energie wenige direkte Aussagen im Rahmenplan finden, werden diese in der Matrix rein argumentativ bewertet. Die textliche Erläuterung ist hier entsprechend ausführlicher. Im letzten Schritt wurde für die Gesamtbewertung der Durchschnitt aller Unterthemen errechnet.

Abbildung 19: Bewertungsmatrix

		Anmerkungen	+ o -
1 Städtebau, Freiraum und Identität			
1.1	Anbindung an die Umgebung	<p>Der Entwurf sieht gespiegelt zum Bestand im Übergangsbereich eine Bebauung mit EFH und DHH vor. Entlang der Hauptstraße sind MFH geplant, die nur in kurzen Abschnitten EFH gegenüberstehen. Anknüpfungspunkte werden aufgenommen, wobei die Anbindung des Bahnhofs, der nahegelegenen Baumberge und des Haus Havixbeck unklar bleibt. Der Schlaubach wird in einen Grünzug eingebunden, die Wegeverbindungen bleiben hier unklar.</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich ein modernes, zukunfts-fähiges Baugebiet, das gleichzeitig zu den vorhandenen Strukturen von Havixbeck passt und identitätsstiftende Merkmale aufnimmt.</i></p>	<p style="text-align: right;">□ □ □</p>
	<p>harmonischer Übergang zur Bestandsbebauung</p> <p>Aufnahme bestehender Anknüpfungspunkte (z.B. Kreuzungsbereiche)</p> <p>Einbindung des Bahnhofs</p> <p>Einbindung des Schlaubaches</p> <p>Einbindung der nahegelegenen Baumberge</p> <p>Einbindung Haus Havixbeck</p>		
1.2	Gebäudetypologien, Geschossigkeit und Dichte	<p>Der Entwurf sieht unterschiedliche Bautypologien vor, wobei diese nicht miteinander kombiniert, sondern voneinander getrennt angeordnet werden. Hofstrukturen sind ausschließlich bei den MFH angedacht. Kettenhäuser sind nicht vorgesehen. Auf die Geschossigkeit geht der Rahmenplan nur bei den MFH ein (3 Geschosse). Die städtebauliche Dichte liegt über der ortsüblichen Dichte, jedoch unter dem favorisierten Dichtetyp "Wohnhäuser für Alle".</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich einen Mix aus unterschiedlichen Gebäudetypologien. Die städtebauliche Dichte darf höher sein als in den klassischen Einfamilienhausgebieten in Havixbeck, sollte jedoch an die Umgebung angepasst sein (≤ 3 Geschosse)</i></p>	<p style="text-align: right;">□ □ □</p>
	<p>Ein- und Zweifamilienhäuser</p> <p>Mehrfamilienhäuser</p> <p>Reihenhäuser</p> <p>Kettenhäuser</p> <p>Durchmischung der Haustypen</p> <p>Hofstrukturen</p> <p>überwiegende 3-Geschossigkeit</p> <p>städtebauliche Dichte</p>		
1.3	Wohnformen	<p>Der Rahmenplamentwurf geht nicht näher auf die Wohnformen ein. Aufgrund der Verortung der einzelnen Bautypologien sind alle gewünschten Wohnformen grundsätzlich umsetzbar.</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich eine gesunde Mischung aus unterschiedlichen Wohnformen, um vielen Havixbecker*innen gerecht zu werden.</i></p>	<p style="text-align: right;">■ □ □</p>
	<p>individuelles Wohnen (Ein- und Zweifamilienhäuser)</p> <p>gemeinschaftliches Wohnen (Wohngemeinschaften, Mehrgenerationenhäuser)</p> <p>altersgerechte, barrierefreie Wohnungen</p> <p>Wohnungen im geförderten Segment</p> <p>Wohnungen für Studierende</p>		
1.4	Nachbarschaft	<p>Aufgrund der großen Baufelder und langen Straßenachsen entstehen keine Nachbarschaftseinheiten. Nachbarschafts- und Quartiersplätze sind nicht vorgesehen. Durch den hohen Anteil von Straßengrün ist die Aufenthaltsqualität im Straßenraum dennoch gegeben. Die Funktionen der vorgesehenen Freiflächen bleiben unklar.</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich eine gelebte Nachbarschaft. Dazu tragen Begegnungsräume und multifunktionale Freiräume bei.</i></p>	<p style="text-align: right;">□ □ ■</p>
	<p>Nachbarschaftseinheiten</p> <p>halb öffentliche Nachbarschaftsplätze</p> <p>öffentliche Quartiersplätze</p> <p>Spielplätze</p> <p>Sport-, Freizeit- und Erholungsangebote</p> <p>Urbane Gärten</p> <p>gemeinschaftliche Gärten</p> <p>hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum</p>		

		Anmerkungen	+ o -
1 Städtebau, Freiraum und Identität			
<p>1.5 Freiflächen</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich multifunktional nutzbare Freiräume, die die unterschiedlichen Bereiche verbinden und für ein gesundes Klima sorgen. Diese sollen für alle Bürger*innen zugänglich sein.</i></p>	<p>Der Entwurf sieht drei großflächige Grünbereiche vor, die multifunktional genutzt werden können. Als verbindendes Element ist lediglich der Straßenraum vorgesehen.</p> <p>verbindende Grünelemente nutzbare Infrastrukturen / keine Bauwerke Rad- und Fußwegeverbindungen im Grünraum geringe Versiegelung öffentlicher Bereiche begrünte Straßenräume Barrierefreier Zugang</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	
<p>1.6 Klimaschutz</p> <p><i>Den Teilnehmenden ist die Vorsorge vor Wetterereignissen wichtig. Das neue Baugebiet soll daher resilient gegen Starkregenereignisse und Hitzeperioden sein.</i></p>	<p>Der Entwurf sieht im gesamten Plangebiet Satteldächer vor, eine Dachbegrünung ist nicht möglich. Der Straßenraum ist durchgehend begrünt und wird über offene Mulden entwässert.</p> <p>Dachbegrünung begrünte Straßenräume Rigolensysteme, Mulden o.Ä. Regenrückhalteflächen Frischlufschneisen</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	
2 Mobilität			
<p>2.1 überregionale Infrastruktur</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept.</i></p>	<p>Die Anbindung an den Bahnhof sowie überregionale Fahrradwege wird angedeutet, ist jedoch nicht ausformuliert. Es gibt keine reine Rad- und Fußwegeverbindung durch das Quartier zum Bahnhof bzw. zum Ortskern.</p> <p>Barrierefreie Querung der Landesstraße (L550) zur Anbindung an den Bahnhof Attraktive Rad- und Fußwegeverbindung zum Bahnhof Attraktive Rad- und Fußwegeverbindung zum Ortskern Verknüpfung überregionaler Fahrradwege an das Quartier</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	
<p>2.2 ruhender Verkehr</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich ein Parkraumkonzept mit einer räumlichen Differenzierung; angepasst an die unterschiedlichen Bedürfnisse.</i></p>	<p>Der Entwurf sieht keine Alternativen zum Parken auf dem privaten Grundstück vor, Besucherparken ist nur im Straßenraum möglich. Es werden keine autoarmen Bereiche ausgewiesen. Flächen für öffentliche Fahrradabstellanlagen werden nicht benannt und können nur im Straßenraum untergebracht werden.</p> <p>Mischung aus zentralen und dezentralen Parkmöglichkeiten Zonen für unterschiedliche Mobilitätsansprüche kurzfristige Haltebereiche für Pflegedienste und Zulieferverkehre Fahrradabstellanlagen (inkl. Abstellflächen für Lastenräder) Quartiersgaragen / Mobilitätsscheune Besucherparkplätze</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	
<p>2.3 Mobilitätsangebote</p> <p><i>Die Teilnehmenden wünschen sich ein vielfältiges Mobilitätsangebot, in einem autoärmeren Quartier für mehr (Aufenthalts-)Qualität.</i></p>	<p>Der Entwurf sieht im gesamten Plangebiet Mischverkehrsflächen vor. Aufgrund der Länge und Gradlinigkeit der Straßen, ist die gleichberechtigte Nutzung fraglich. Flächen für alternative Mobilitätsangebote sind nicht vorgesehen. Zusätzliche Haltestellen werden nicht integriert.</p> <p>Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Straßenquerschnitt: Rad, Fußgänger*in, PKW) Einbindung Shuttle-Angebote Einbindung ÖPNV-Haltestellen attraktive Bus- und Bahntaktung Einbindung E-Ladesäulen Einbindung Sharing-Systeme autoarme Zonen</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	

Städtebau

Beim Schwerpunktthema Städtebau, Freiraum und Identität zeigt die Bewertung ein differenziertes Bild. Hier sind zwei der Unterthemen mit grün, drei mit gelb und eines mit rot bewertet.

Abgesehen von der guten Gestaltung der Übergänge und Anknüpfungspunkte zum baulichen Bestand, bestehen starke Defizite im Themenfeld *Anbindung an die Umgebung* (1.1). Der Rahmenplan trifft wenige Aussagen zur räumlichen Verknüpfung mit den für Havixbeck prägenden Strukturen (z.B. Haus Havixeck), die auch für das neue Quartier identitätsstiftend wirken könnten. Auch die Anbindung des nahegelegenen Bahnhofes über die (im zweiten Plan) vorgesehene Wegeverbindung mit einem einzelnen Anknüpfungspunkt an das Quartier, wird als unzureichend eingestuft. Eine barrierefreie, sichere und attraktive Anbindung wird im Sinne einer nachhaltigen Quartiersentwicklung als wesentliche Grundvoraussetzung angesehen.

Beim Themenbereich *Gebäudetypologien, Geschossigkeit und Dichte* (1.2) ergibt sich eine differenzierte Bewertung. Der Entwurf sieht bis auf Kettenhäuser alle gewünschten Gebäudetypologien im Quartier vor. Durch die überwiegend getrennte Anordnung der Typologien entlang der langen Straßenfluchten entsteht bereichsweise ein Nebeneinander der Typen, jedoch wird aufgrund fehlender räumlicher und funktionaler Verflechtungen nur eine geringe bauliche (und hierdurch auch soziale) Mischung erreicht. Die städtebauliche Dichte ist in der Rahmenplanung sehr reduziert gewählt. Gemessen am Stimmungsbild (s. 10) lässt die Akzeptanz der Bürger*innen hier eine höhere Dichte zu, die im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung auch umgesetzt werden sollte. Im höheren Dichtetyp „Wohnhäuser für Alle“ lässt sich zudem durch geeignete städtebauliche Lösungen ein dörflicher Charakter, wie ihn sich die Havixbecker*innen wünschen, umsetzen.

Im Bereich der *Wohnformen* (1.3) kann der Rahmenplan als gut bewertet werden, da die vorgesehenen Baustrukturen vielfältige Möglichkeiten zur Unterbringung unterschiedlicher Nutzungsansprüche bieten. Es bliebe ggf. weiter zu evaluieren, ob das Verhältnis von Ein- und Mehrfamilienhausstrukturen für den Standort angemessen ist und dem Wunsch nach einer Vielfältigkeit der Wohnformen ausreichenden gerecht wird.

Dem Thema *Nachbarschaft* (1.4), dem in der Beteiligung ein wesentlicher Stellenwert beigemessen wurde, wird der Rahmenplanentwurf in weiten Teilen nicht gerecht. So wird das Bilden kleiner, intimer Nachbarschaftseinheiten durch die langen Straßenachsen und die ausschließliche Orientierung der Gebäude zum öffentlichen Straßenraum stark erschwert. Auch soziale Austauschorte in Form öffentlicher und halböffentlicher Quartiers- und Nachbarschaftsplätze sind im Plan nicht integriert. Die beiden verzeichneten Platzstrukturen (die versiegelten Flächen vor der Kita und am südöstlichen Rand des Plangebietes) bieten aufgrund ihrer Lage und Ausgestaltung (Form, bauliche Fassung, Adressbildung/Bespielung) wenig Potenzial als attraktive und belebte Treffpunkte. Auch die Eignung der Blockinnenhöfe für nachbarschaftliche Nutzungen wie etwa geteilte Gärten wird insbesondere in den EFH-geprägten Baufeldern durch die rückwärtige Anordnung der Garagen beeinträchtigt. Jedoch bieten die Grünflächen potenziell eine hohe Aufenthaltsqualität und Raum für gemeinschaftsfördernde Freiraumfunktionen.

Im Bereich der *Freiflächen* (1.5) und Grüngestaltung zeigt der Entwurf deutliche Stärken. So werden mit den zentralen Grünflächen sowie der Freiraumstruktur entlang des Schlaubaches großzügige Grünstrukturen im Quartier vorgesehen, die entsprechend ihrer Lage und (ökologischen) Funktion unterschiedliche Qualitäten und Nutzungsmöglichkeiten bieten. Ergänzt werden diese durch eine intensive Straßenbegrünung, welche die Attraktivität des Straßenraumes erhöht.

Auch im Themenbereich *Klimaschutz* (1.6) erfüllen die begrünten Straßenräume mit integrierten Lösungen für die Regenwasserbewirtschaftung aufgrund des positiven Einflusses auf die mikroklimatischen Verhältnisse die Wünsche der Havixbecker Bürger*innen. Frischluftschneisen und Dachbegrünungen als weitere Aspekte einer natürlichen Kühlung sind in der Ausgestaltung der räumlichen Strukturen dagegen nicht berücksichtigt, wodurch die Gesamtbewertung nur im mittleren Bereich liegt.

Mobilität

Das Schwerpunktthema Mobilität schneidet in der Bewertung überwiegend unzureichend ab. Drei der vier Unterthemen sind mit rot und eines mit gelb bewertet. Grund dafür sind im Wesentlichen fehlende Ideen zu attraktiven Mobilitätslösungen abseits des MIV für die äußere und innere Erschließung des Plangebietes. Hierdurch wird die Chance vertan, die grundsätzliche Offenheit der Havixbecker Bürger*innen bezüglich einer klimafreundlichen Mobilität zu nutzen und durch die Integration vielfältiger, bedarfsangepasster Angebote, langfristig die Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft weiter zu erhöhen.

Wie bereits im Themenfeld 1.1 aufgegriffen, fehlen im Rahmenplan überwiegend Aussagen zu Wegestrukturen, die das Quartier und auch seine Teilbereiche über die Gebietsgrenze hinaus attraktiv anbinden. Hierdurch werden die spezifischen Potenziale des Standortes zur Einbindung in die *überregionale Infrastruktur* (2.1) (z.B. der nahe gelegene Bahnhof und das überregionale Radwegenetz) kaum aufgenommen.

Im Bereich des *ruhenden Verkehrs* (2.2) wird deutlich, dass entsprechend der Bedürfnisse der Bürger*innen vielfältigere Lösungsansätze in der Planung für Masbeck berücksichtigt werden müssen. So bietet die Größe des Plangebietes grundsätzlich gute Möglichkeiten, Zonen für unterschiedliche Mobilitätsansprüche wie etwa autoarmes Wohnen auszubilden. Der Rahmenplan sieht jedoch in allen Bereichen das „klassische“ Parken auf dem privaten Grundstück mit (mindestens) einem Stellplatz pro Wohneinheit vor. In der Beteiligung zeigten sich die Bürger*innen durchaus offen für alternative Angebote wie beispielsweise Quartiersgaragen.

Auch im Themenfeld *Mobilitätsangebote* (2.3) bietet der Planentwurf wenig Inhalte im Sinne der angestrebten Multimodalität. So werden keine erweiterten ÖPNV-Angebote wie eine verbesserte Bus- und Bahnanbindung oder auf die Bedarfe kleinerer Kommunen zugeschnittene Shuttle-Angebote vorgesehen. Auch Konzepte zur verträglicheren Organisation des MIV wie Car-Sharing und E-Ladeinfrastrukturen bleiben unberücksichtigt.

In Bezug auf die *Sicherheit* (2.4) im Plangebiet sind die straßenbegleitenden Wege aufgrund der Begrünung und Belebung als positiv zu bewerten. Darüber hinaus fehlen jedoch reine Fuß- und Radwegeverbindungen, die abseits des befahrenen Straßenraums, die teils sehr langen Baufelder queren, Wege abkürzen und ein individuelles Erkunden des Quartiers ermöglichen. Auch die Orientierung innerhalb des Plangebiets ist durch die langen, gleichförmig gestalteten Straßen und offenen Sichtachsen eingeschränkt.

Energie

Beim Schwerpunktthema Energie sind zwei der bewertbaren Unterthemen grün und eines rot bewertet. Nicht nur die Wirtschaftlichkeit (3.4), sondern auch andere Umsetzungsdetails wie zum Beispiel KfW-Standards, sind üblicherweise nicht Bestandteil einer Rahmenplanung und werden daher nicht in die Bewertung mit einbezogen.

In Bezug auf die *Gebäudeausrichtung* (3.1) bietet der Entwurf durch die Straßenführung und die hierdurch bestimmte Gebäudestellung gute Voraussetzungen zur Installation von Photovoltaikanlagen auf den individuellen Dachflächen. Bei der Dachgestaltung wird im Plan ausschließlich auf Satteldächer gesetzt und damit die ortsübliche Bauweise aufgegriffen. Im Sinne einer optimalen Photovoltaiknutzung sollte in der weiteren Planung auch die Integration von Flachdächern in Erwägung gezogen werden.

Durch die konsequente Umsetzung einer *blau-grünen Infrastruktur* (3.2) mit straßenbegleitenden Muldensystemen und großflächigen Retentionsflächen stellt der Entwurf ein positives Planungsbeispiel in diesem Bereich dar. Zusätzliche Potenziale könnten durch die Definition weiterer Nutzungsmöglichkeiten der Flächen im Sinne einer Multicodierung entstehen.

Abgesehen von der Möglichkeit individueller Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen (3.1) bietet der Entwurf wenige Ansatzpunkte in Bezug auf die Umsetzung einer CO₂-neutralen Energie- und Wärmeversorgung. Insbesondere für Kollektivlösungen als Ergänzung zu Individuallösungen scheint, auch im Sinne der Wirtschaftlichkeit (3.4), in der Bevölkerung Interesse zu bestehen. Hier mangelt es an Flächen im öffentlichen und halböffentlich Raum, die für gemeinschaftliche Anlagen genutzt werden könnten.

Fazit

Insgesamt lässt sich festhalten, dass der betrachtete städtebauliche Rahmenplan eine erste Idee für das Plangebiet darstellt. Der Abgleich mit den Interessen und Bedürfnissen der Bürger*innen hat ergeben, dass es noch weitere Lösungsansätze in der Planung bedarf. Die Bandbreite an Themenschwerpunkten, die der Bevölkerung wichtig ist, sollte sich in Gänze in einem Entwurf für das Plangebiet wiederfinden bzw. miteinander abgewogen werden.

6.

Ausblick

Die Beteiligung hat aufgezeigt, welche Interessen und Bedürfnisse die Bürger*innen der Gemeinde Havixbeck für das neue Quartier verfolgen. Ziel sollte es sein, die neuen Erkenntnisse abzuwägen und entsprechende Lösungen im Plan darzustellen. Um adäquat auf die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung im Plan einzugehen wird empfohlen, den vorhandenen Entwurf, basierend auf den neuen Erkenntnissen, anzupassen.

Dafür stehen vier alternative Herangehensweisen zur Verfügung:

1. Verhandlungsvergabe mit oder ohne Teilnahmewettbewerb gemäß § 12 UVgO
2. Vergabe von freiberuflichen Dienstleistungen, Sonderregelung gemäß § 50 UVgO
3. Mehrfachbeauftragung gemäß HOAI
4. Städtebaulicher Wettbewerb gemäß Richtlinie für Planungswettbewerbe 2013 (RPW 2013)

Die unterschiedlichen Vergabearten bieten jeweils Vor- und Nachteile die im Folgenden aufgelistet werden:

Verhandlungsvergabe mit oder ohne Teilnahmewettbewerb gemäß § 12 UVgO

Der derzeitige Schwellenwert von 214.000 Euro netto Gesamthonorar wird nicht überschritten. Das bedeutet, dass die Unterschwellen-Vergabeverordnung anzuwenden ist. Für die Vergabe von freiberuflichen Dienstleistungen ist das Regelverfahren die Verhandlungsvergabe mit oder ohne Teilnahmewettbewerb. Das Verfahren ist elektronisch über den Vergabemarktplatz durchzuführen.

Vorteil

- Kürze des Verfahrens (mit Teilnahmewettbewerb: ca. 10 Wochen / ohne Teilnahmewettbewerb: ca. 6 Wochen zzgl. Bearbeitungszeit für die Planerstellung)
- Geringe Kosten, da nur ein Entwurfshonorar vergütet werden muss
- Kein komplexes Vergabeverfahren notwendig

Nachteil

- Nur ein Lösungsansatz für das Quartier
- Es liegt nur ein Angebot vor, noch keine Planung; die Bearbeitungszeit für die Planerstellung beginnt nach Auftragserteilung

Vergabe von freiberuflichen Dienstleistungen, Sonderregelung gemäß § 50 UVgO

Für die Vergabe von freiberuflichen Dienstleistungen im Unterschwellenbereich steht öffentlichen Auftraggebern ein Sonderweg zur Verfügung. Öffentliche Aufträge über Leistungen, die im Rahmen einer freiberuflichen Tätigkeit erbracht oder im Wettbewerb mit freiberuflich Tätigen angeboten werden, sind grundsätzlich im Wettbewerb zu vergeben. Dabei ist so viel Wettbewerb zu schaffen, wie dies nach der Natur des Geschäfts oder nach den besonderen Umständen möglich ist. Das Verfahren ist mit einer formlosen Angebotseinholung per E-Mail gleichzusetzen.

Vorteil

- Kürze des Verfahrens (ca. 3 Wochen zzgl. Bearbeitungszeit für die Planerstellung)
- Geringe Kosten, da nur ein Entwurfshonorar vergütet werden muss
- Kein komplexes Vergabeverfahren notwendig

Nachteil

- Nur ein Lösungsansatz für das Quartier
- Eignung liegt im Ermessen des Auftraggebers
- Es liegt nur ein Angebot vor, noch keine Planung; die Bearbeitungszeit für die Planerstellung beginnt nach Auftragserteilung

Mehrfachbeauftragung gemäß HOAI

Im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung erhalten alle teilnehmenden Büros einen Auftrag zur Erarbeitung der Entwurfsaufgabe und ggf. zur Erstellung weiterer erforderlicher Unterlagen (z.B. Renderings, Lupen). Der Siegerentwurf wird durch eine Auswahlkommission ermittelt. Über die Zusammensetzung der Auswahlkommission kann die Gemeinde Havixbeck frei entscheiden. Aus der Praxis wird empfohlen, die Auswahlkommission auch mit unabhängigen Mitgliedern zu besetzen. Für das Verfahren wird die Beauftragung von mindestens drei Teilnehmenden vorausgesetzt.

Vorteil

- Vielfalt an Lösungsansätzen für das Quartier
- Unabhängig von den Regelungen und Vorgaben der RPW
- Weiterbeauftragung des Siegers zur Erarbeitung der Bauleitplanung (die Gemeinde ist an die Empfehlung der Auswahlkommission nicht gebunden)
- Einflussnahme der lokalen Bevölkerung möglich
- Kollaboratives Arbeiten ist möglich

Nachteil

- Länge des Verfahrens (Durchführung ca. 6 - 8 Monate)
 - Hoher, monetärer Aufwand, da jeder Entwurf vergütet werden muss
- Anmerkung: Die Kosten für einen städtebaulichen Entwurf berechnen sich auf Basis des Merkblatts Nr. 51 „Empfehlung zum städtebaulichen Entwurf als besondere Leistung in der Flächenplanung“ der Architektenkammer Baden-Württemberg. Die bei der Mehrfachbeauftragung geforderten Leistungen entsprechen*

weitgehend dem Leistungsbild des Vorentwurfs zum städtebaulichen Entwurf. Es bietet sich deshalb – mit Bezug auf die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW in der aktuellen Fassung) – an, für die Ermittlung der Summe der Bearbeitungsgelder dieses Leistungsbild zugrunde zu legen. Für die Kalkulation können 70 Prozent des für die Leistungsphasen 1 und 2 erfahrungsgemäß aufzubringenden Zeitaufwands in Personen-Stunden angesetzt werden. Dies entspricht einem monetären Aufwand von rund 25.000 bis 30.000,00 € pro Beauftragung. Zusätzliche Kosten entstehen für die Beratung, Vorbereitung der Planunterlagen, Bewertungsgremium etc.

Städtebaulicher Wettbewerb gemäß RPW

Städtebauliche Wettbewerbe bieten die größtmögliche Lösungsvielfalt an. Sie werden gemäß RPW ausgeschrieben und die Architektenkammer ist mit einzubeziehen. Die Ausloberin entscheidet dabei, wie viele Büros am Wettbewerbsverfahren beteiligt werden sollen. Teilnehmende können gesetzt und gelost werden. Die Preisträger werden in einer Preisgerichtssitzung ermittelt. An die Zusammensetzung des Preisgerichts stellt die Architektenkammer bestimmte Anforderungen, die eingehalten werden müssen. Die Höhe des ausgeschütteten Preisgeldes orientiert sich am Merkblatt Nr. 51 „Empfehlung zum städtebaulichen Entwurf als besondere Leistung in der Flächenplanung“. Die Summe des Preisgeldes wird bei städtebaulichen Wettbewerben regelmäßig erhöht, damit die Attraktivität für teilnehmende Büros gesteigert wird. Hierfür erhält die Gemeinde jedoch eine selbst festgelegte Anzahl an Lösungsvorschlägen.

Vorteil

- Größtmögliche Lösungsvielfalt (Je mehr Teilnehmende, desto mehr Ideen)
- Hohes Qualitätsniveau
- Neue Ideen, frischer Wind: auch junge Büros können beteiligt werden
- Öffentlichkeitswirksame Arbeit und Partizipation möglich
- Vergütung: lediglich ein Vorplanungshonorar für X Entwürfe

Nachteil

- Großer Zeitaufwand (Durchführung ca. 1. Jahr)
- Komplexe Verfahrensschritte, Durchführung von Fachpersonal notwendig
- Verfahrenskosten zzgl. ca. 1,5-Faches Vorplanungshonorar
- Koordination von vielen Personen notwendig
- Komplexes und dynamisches Vergaberecht

Aufgrund der Größe und der Bedeutung der Fläche als letzte große Entwicklungsfläche für die Gemeinde Havixbeck erscheint es als zielführend, diverse Lösungsansätze für das neue Quartier erarbeiten zu lassen. Denn trotz der genauen Formulierung der Vorstellungen und Wünsche der Bürger*innen und der Stärken und Schwächen des vorliegenden Entwurfes, gibt es viele Optionen, die Fläche zu strukturieren und zu gestalten. Durch eine Auswahl verschiedener Varianten, kann die bestmögliche Planung für das neue Quartier in Havixbeck erreicht werden.

Impressum

im Auftrag von



Gemeinde Havixbeck
Willi-Richter-Platz 1
48329 Havixbeck

Bearbeitet von:



NRW.URBAN GmbH & Co KG
Fritz-Vomfelde-Str. 10
40547 Düsseldorf

Tel. 0211 54238-0
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

Dortmund / Essen, den 28.10.2021

Anlagen: Pläne DeZwarteHond

NO. 1	NO. 2	NO. 3	NO. 4	NO. 5	NO. 6	NO. 7	NO. 8	NO. 9	NO. 10	NO. 11	NO. 12	NO. 13	NO. 14	NO. 15	NO. 16	NO. 17	NO. 18	NO. 19	NO. 20	NO. 21	NO. 22	NO. 23	NO. 24	NO. 25	NO. 26	NO. 27	NO. 28	NO. 29	NO. 30	NO. 31	NO. 32	NO. 33	NO. 34	NO. 35	NO. 36	NO. 37	NO. 38	NO. 39	NO. 40	NO. 41	NO. 42	NO. 43	NO. 44	NO. 45	NO. 46	NO. 47	NO. 48	NO. 49	NO. 50	NO. 51	NO. 52	NO. 53	NO. 54	NO. 55	NO. 56	NO. 57	NO. 58	NO. 59	NO. 60	NO. 61	NO. 62	NO. 63	NO. 64	NO. 65	NO. 66	NO. 67	NO. 68	NO. 69	NO. 70	NO. 71	NO. 72	NO. 73	NO. 74	NO. 75	NO. 76	NO. 77	NO. 78	NO. 79	NO. 80	NO. 81	NO. 82	NO. 83	NO. 84	NO. 85	NO. 86	NO. 87	NO. 88	NO. 89	NO. 90	NO. 91	NO. 92	NO. 93	NO. 94	NO. 95	NO. 96	NO. 97	NO. 98	NO. 99	NO. 100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------





NO. 1	NO. 2	NO. 3	NO. 4	NO. 5	NO. 6	NO. 7	NO. 8	NO. 9	NO. 10	NO. 11	NO. 12	NO. 13	NO. 14	NO. 15	NO. 16	NO. 17	NO. 18	NO. 19	NO. 20	NO. 21	NO. 22	NO. 23	NO. 24	NO. 25	NO. 26	NO. 27	NO. 28	NO. 29	NO. 30	NO. 31	NO. 32	NO. 33	NO. 34	NO. 35	NO. 36	NO. 37	NO. 38	NO. 39	NO. 40	NO. 41	NO. 42	NO. 43	NO. 44	NO. 45	NO. 46	NO. 47	NO. 48	NO. 49	NO. 50	NO. 51	NO. 52	NO. 53	NO. 54	NO. 55	NO. 56	NO. 57	NO. 58	NO. 59	NO. 60	NO. 61	NO. 62	NO. 63	NO. 64	NO. 65	NO. 66	NO. 67	NO. 68	NO. 69	NO. 70	NO. 71	NO. 72	NO. 73	NO. 74	NO. 75	NO. 76	NO. 77	NO. 78	NO. 79	NO. 80	NO. 81	NO. 82	NO. 83	NO. 84	NO. 85	NO. 86	NO. 87	NO. 88	NO. 89	NO. 90	NO. 91	NO. 92	NO. 93	NO. 94	NO. 95	NO. 96	NO. 97	NO. 98	NO. 99	NO. 100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------

NO. 101
NO. 102
NO. 103
NO. 104
NO. 105
NO. 106
NO. 107
NO. 108
NO. 109
NO. 110
NO. 111
NO. 112
NO. 113
NO. 114
NO. 115
NO. 116
NO. 117
NO. 118
NO. 119
NO. 120
NO. 121
NO. 122
NO. 123
NO. 124
NO. 125
NO. 126
NO. 127
NO. 128
NO. 129
NO. 130
NO. 131
NO. 132
NO. 133
NO. 134
NO. 135
NO. 136
NO. 137
NO. 138
NO. 139
NO. 140
NO. 141
NO. 142
NO. 143
NO. 144
NO. 145
NO. 146
NO. 147
NO. 148
NO. 149
NO. 150
NO. 151
NO. 152
NO. 153
NO. 154
NO. 155
NO. 156
NO. 157
NO. 158
NO. 159
NO. 160
NO. 161
NO. 162
NO. 163
NO. 164
NO. 165
NO. 166
NO. 167
NO. 168
NO. 169
NO. 170
NO. 171
NO. 172
NO. 173
NO. 174
NO. 175
NO. 176
NO. 177
NO. 178
NO. 179
NO. 180
NO. 181
NO. 182
NO. 183
NO. 184
NO. 185
NO. 186
NO. 187
NO. 188
NO. 189
NO. 190
NO. 191
NO. 192
NO. 193
NO. 194
NO. 195
NO. 196
NO. 197
NO. 198
NO. 199
NO. 200

1

NO. 1	NO. 2	NO. 3	NO. 4	NO. 5	NO. 6	NO. 7	NO. 8	NO. 9	NO. 10	NO. 11	NO. 12	NO. 13	NO. 14	NO. 15	NO. 16	NO. 17	NO. 18	NO. 19	NO. 20	NO. 21	NO. 22	NO. 23	NO. 24	NO. 25	NO. 26	NO. 27	NO. 28	NO. 29	NO. 30	NO. 31	NO. 32	NO. 33	NO. 34	NO. 35	NO. 36	NO. 37	NO. 38	NO. 39	NO. 40	NO. 41	NO. 42	NO. 43	NO. 44	NO. 45	NO. 46	NO. 47	NO. 48	NO. 49	NO. 50	NO. 51	NO. 52	NO. 53	NO. 54	NO. 55	NO. 56	NO. 57	NO. 58	NO. 59	NO. 60	NO. 61	NO. 62	NO. 63	NO. 64	NO. 65	NO. 66	NO. 67	NO. 68	NO. 69	NO. 70	NO. 71	NO. 72	NO. 73	NO. 74	NO. 75	NO. 76	NO. 77	NO. 78	NO. 79	NO. 80	NO. 81	NO. 82	NO. 83	NO. 84	NO. 85	NO. 86	NO. 87	NO. 88	NO. 89	NO. 90	NO. 91	NO. 92	NO. 93	NO. 94	NO. 95	NO. 96	NO. 97	NO. 98	NO. 99	NO. 100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------

