

Von der Hindenburgkaserne zur autofreien Siedlung Weißenburg

Planungs- und Entwicklungsgeschichte

In aller Kürze

Dieser Überblick beleuchtet die Umwandlung der ehemaligen Hindenburgkaserne in die heute bundesweit beachtete autofreie Gartensiedlung Weißenburg in Münster. Es wird die Planungs- und Entwicklungsgeschichte dieses Projekts nachgezeichnet – von der ersten Vision in den frühen 1990er Jahren über Wettbewerbe, Herausforderungen und innovative Konzepte bis hin zur Realisierung der Siedlung und zum heutigen Modellcharakter für nachhaltige Stadtentwicklung und zukunftsweisendes Wohnen.



Meilensteine



Mobilitätskonzept



Kein Privatwagenbesitz

Wer eine Wohnung in der Siedlung beziehen möchte, soll auf ein eigenes Auto verzichten



Fahrrad als Hauptverkehrsmittel

Die Siedlung ist ideal für Radfahrer: Die Innenstadt ist in nur zehn Minuten erreichbar



Car-Sharing

Car-Sharing Option für Anwohner durch eine Kooperation mit *Stadtteilauto Münster*



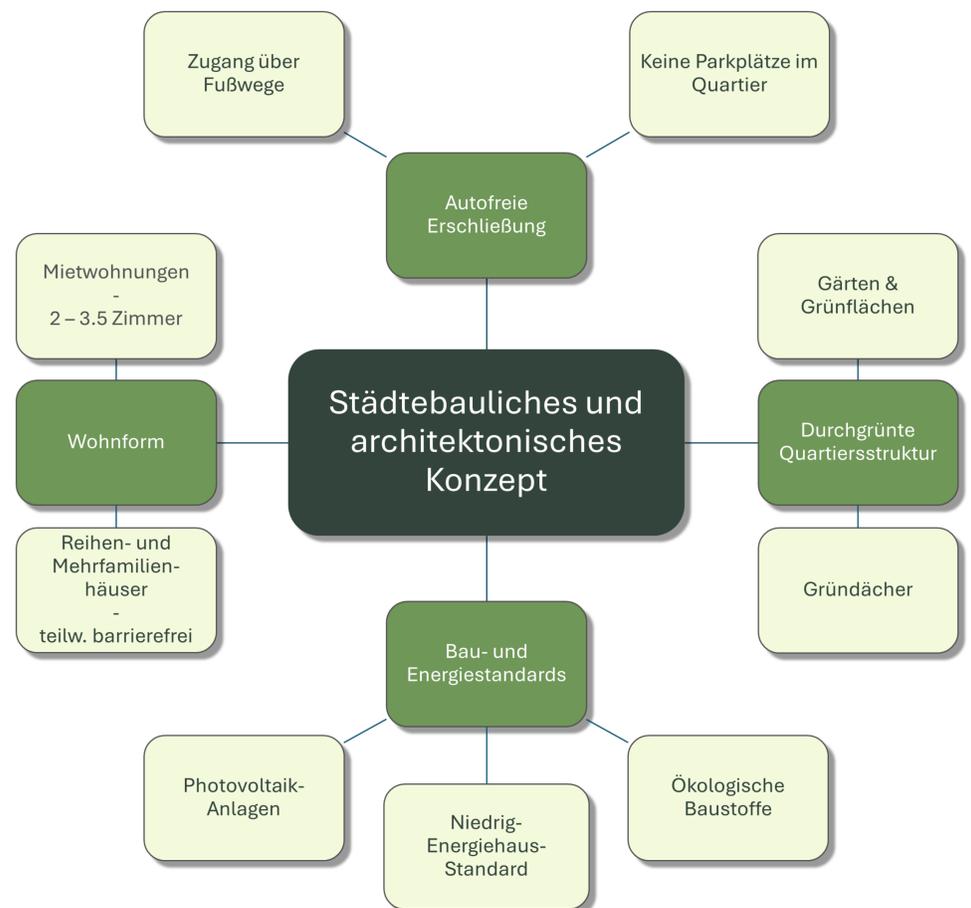
ÖPNV-Anbindung

Die Siedlung verfügt über eine sehr gute Anbindung an das Bus-Netz



Fußläufig erreichbar

Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Supermärkte & Bäcker sind zu Fuß erreichbar



Literaturverzeichnis

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG NRW (1998): Wohnen ohne eigenes Auto. Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1997/98. Dortmund. S. 11-37
 LEG WOHNEN NRW (o.J.): Wohnen in Münster. Ohne Auto, citynah, für jedes Alter. Münster
 UMWELTFORUM MÜNSTER E.V. (o.J.): Chronologie. Autofreie Siedlung Weißenburg. Münster
 WIEMERS, W. (2004): Leitartikel. Gartensiedlung Weißenburg – Münsters autofreie Siedlung. In: Carfree Times 36. S.4-9

Von der Hindenburgkaserne zur autofreien Siedlung Weißenburg

Akteure, Hürden, Herausforderungen

In aller Kürze

Selten verläuft die Umsetzung ambitionierter und innovativer Projekte geradlinig. Ziele sind häufig nur beschwerlich erreichbar. Während die Weißenburgsiedlung aus heutiger Sicht als Erfolgsgeschichte betrachtet werden kann, war der Weg dorthin von zahlreichen Konflikten und Widerständen geprägt. Dieser Überblick dokumentiert den steinigen Weg von der Vision zur Realität und analysiert die gegensätzlichen Interessen, die das Projekt von Anfang an begleiteten und bis heute herausfordern.

Akteure in der Entwicklungsgeschichte der Siedlung

Akteur	Rolle
Land NRW	Initiator des Projektvorhabens und Landeswettbewerbs um eine autofreie Siedlung
Stadt Münster	Planungsbehörde: Bewerbung und Teilnahme am Landeswettbewerb
Institut für Landes- und Entwicklungsforschung NRW (ILS)	Wissenschaftliche Begleitung des Projekts
Wohnungsgesellschaft Münsterland (WGM) / Landesentwicklungsgesellschaft (LEG)*	Projektträgerin, heutige Eigentümerin der Siedlung & Vermieterin der Wohnungen
Politische Landschaft (Stadtrat)	Phase 1 (1994-1999): SPD / Grüne Phase 2 (1999-2004): CDU
Johanniter-Unfall-Hilfe (JUH)	Ursprüngliche Eigentümerin und Projektträgerin des ehemaligen Kasernengeländes
Bewohnende	<ul style="list-style-type: none"> Bewohnen öffentlich geförderte Wohnungen des 1. u. 2. Bauabschnitts nach Kriterien des Wohnberechtigungsscheins Bewohnen freifinanzierte Wohnungen des 3. Bauabschnitts
Autofreie Siedlung Weißenburg e.V.	<ul style="list-style-type: none"> Mitglieder: Bewohnende der Siedlung Organisator von Gemeinschaftsveranstaltungen Interessensvertreter von Anliegen der Bewohnenden



Die Struktur der Weißenburgsiedlung in ihrem heutigen Bestand.

- 3. Bauabschnitt im Westen (freifinanziert): Hausnummern 40, 50, 60, 62.
- Die Bauabschnitte 1. und 2. (öffentlich gefördert): Sämtliche übrigen Gebäude.



Die WGM war ursprünglich eine kommunale Wohnungsbaugesellschaft in Münster. Die LEG entstand 1970 durch das Zusammenführen mehrerer gemeinnütziger und regionaler Träger, darunter auch die WGM, wodurch ihre Selbstständigkeit endete. 2008 wurde die LEG privatisiert, agiert seit 2013 als börsennotiertes Unternehmen und seit 2020 als LEG Immobilien SE (europäische AG) mit einem deutschlandweiten Bestand von ca. 167.000 Wohnungen.

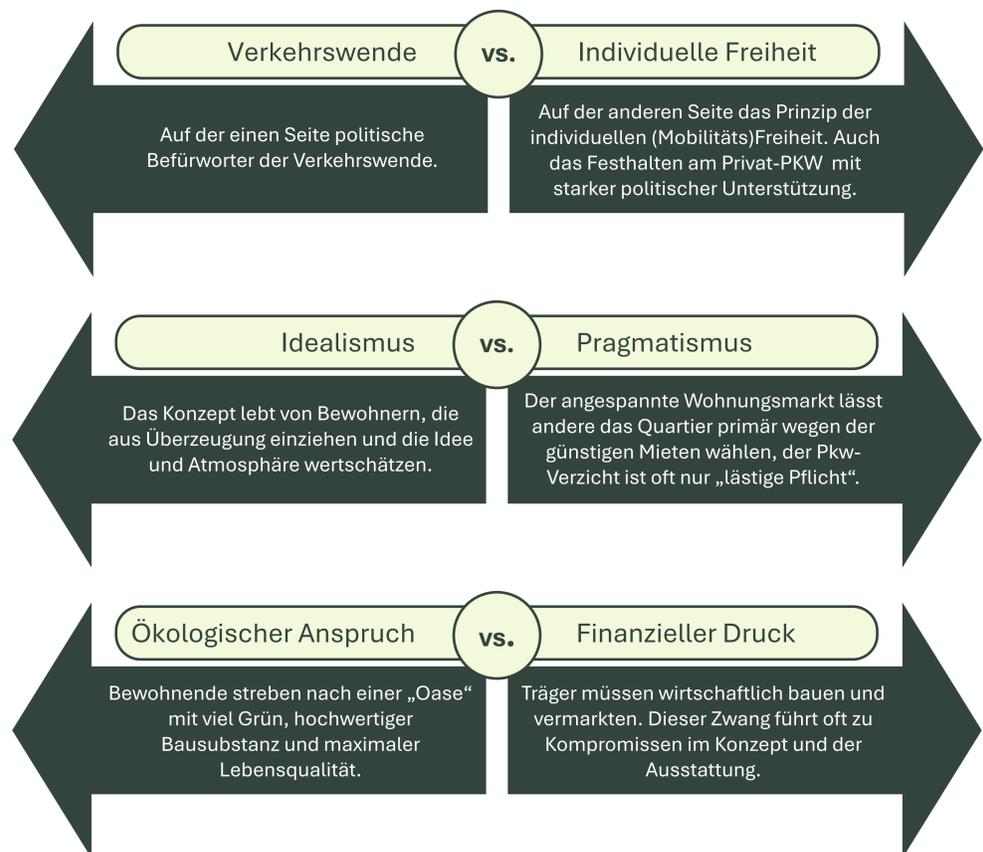
Ein steiniger Weg

Hürden vor, während und nach der Realisierung



Im Spannungsfeld der Interessen

Das Quartier zwischen Theorie und Praxis



Literaturverzeichnis

BAUMEISTER, K. (2008): Heimliche Autofahrer in der Weißenburg-Siedlung? In: Westfälische Nachrichten. Online-Artikel vom 10.09.2008. Online unter: <https://www.wn.de/muenster/heimliche-autofahrer-in-der-weissenburg-siedlung-2207642> (abgerufen am 28.06.2025)

BAUMEISTER, K. (2015): Bewährungsprobe. In: Westfälische Nachrichten. Online-Artikel vom 22.10.2015. Online unter: <https://www.wn.de/muenster/bewaerungsprobe-1783464> (abgerufen am 28.06.2025)

DOMIN, J. (2008): Wohnen ohne eigenes Auto in der Gartensiedlung Weißenburg. Eine sozialgeographische Untersuchung der Konversionsfläche Hindenburgkaserne. Münster. (Examensarbeit am IfG Münster), S.76, 88

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG NRW (ILS) (Hrsg.) (1998): Wohnen ohne eigenes Auto. Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1997/98. Dortmund. S. 17

OBERVERWALTUNGSGERICHT NRW (2002): Bebauungsplan "Weißenburgstraße" der Stadt Münster für unwirksam erklärt. Pressemitteilung vom 14. Januar 2002. Münster

WIEMERS, W. (2004): Gartensiedlung Weißenburg - Münsters autofreie Siedlung. In: Carfree Times 36. S. 4-9

WYCISK, A. M. (2019): Autofreie Wohnquartiere als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Wohnzufriedenheit und Alltagspraktiken von Bewohnerinnen und Bewohnern der Gartensiedlung Weißenburg in Münster. Münster. (=Masterarbeit am IfG Münster). S. 28, 71, 80

In aller Kürze

Jenseits von Plänen und politischen Konflikten zählt die gelebte Realität. Der wahre Charakter eines Quartiers zeigt sich erst im Alltag der Menschen, die es mit Leben füllen. Dieses Plakat rückt daher ihre Perspektive in den Mittelpunkt: Es beleuchtet, wie das Konzept des autofreien Wohnens im Alltag ankommt und welche besondere Lebensqualität aus den anfänglichen Herausforderungen erwachsen ist.

Stimmen aus dem Quartier

Die heutige Perspektive

Nach dem Leben in der Weißenburgsiedlung gefragt, stellen die Bewohnenden immer wieder die Themen Sicherheit, Kinderfreundlichkeit, die besondere Ruhe und das nachbarschaftliche Miteinander ins Zentrum. Die folgenden Zitate geben einen persönlichen Eindruck:

„Die Wohnqualität hat sich deutlich verbessert.“

Herr Heinrichs, zit. nach Wycisk (2019)

„Man kann die Kinder einfach rauslassen, ohne Angst vor Autos zu haben.“

Frau Hänsel, zit. nach Wycisk (2019)

„Wir brauchen mehr Raum für Begegnung – innen wie außen.“

Herr Thiel, zit. nach Wycisk (2019)

Rückblick – Stimmen zur Anfangsphase

Die Anfangsphase war aus Sicht der Bewohnenden von zahlreichen, sehr konkreten Problemen geprägt. Ein Gefühl des „Alleingelassen seins“ wurde nach dem Rückzug der JUH empfunden. Auch das Leben auf der lange andauernden Großbaustelle war für viele eine Belastung. Außerdem sah man sich mit erbitterter Kritik von Nachbarn aus der Umgebung konfrontiert. Ein Anwohner kritisiert, dass die WGM das Projekt nicht selbstbewusster und positiver beworben hat:

„Ich denke, die WGM hätte im Vorfeld mehr Tamtam machen müssen und [die Autofreiheit und Ökologie in der Siedlung] **mehr an die große Glocke hängen müssen**. Man hätte mehr mit dem **ökologischen Aspekt werben müssen**. Ich denke, dann hätte man die **Autofreiheit** nicht so sehr als Verbot, sondern **vielmehr als Leistung gesehen**.“

Interviewer Nr. 4, zit. nach Domin (2008)

Fakten auf einen Blick



Eine Siedlung für alle

In der Siedlung leben heute über 500 Menschen unterschiedlichster sozialer Milieus.



Außergewöhnlich jung

Das Durchschnittsalter der Menschen in der Siedlung liegt bei etwa 27 Jahren, deutlich unter dem Münsters. Fast 40% sind Kinder und Jugendliche.



Autofrei aus Überzeugung

Über 65% der Bewohnenden besaßen bereits vor ihrem Einzug kein eigenes Auto.



Hohe Zufriedenheit

Trotz aller Herausforderungen bewerten über 85% der Bewohnenden ihre Wohnsituation als gut oder sehr gut und loben die hohe Lebensqualität.

Begegnungsräume

Neben den Grünanlagen und einem Spielplatz als Treffpunkt für Kinder und Familien bietet das siedlungseigene *Café Geistreich* jeden Sonntag die Möglichkeit, Nachbarn zu treffen.



Der Gemeinschaftsgarten *Paradeiser* im Herzen der Siedlung als grüne Oase



Stärken und Schwächen im Überblick

Das wird besonders geschätzt	Hier gibt es Verbesserungspotential
Ruhe & Sicherheit: Die autofreie Umgebung schafft eine ruhige und für Kinder sichere Atmosphäre.	Praktische Mängel: Schlechte Fahrradkeller (enge, steile Treppen) und marode Fassaden schmälern die Wohnqualität.
Gute Nachbarschaft: Es gibt ein starkes Gefühl von Gemeinschaft, gegenseitige Hilfe und soziale Begegnungen, v.a. im "Café Geistreich".	Soziale Konflikte: Das Ideal der Autofreiheit wird nicht von allen gelebt. "Schwarze Schafe" und wahrgenommene Intoleranz führen zu Spannungen.
Viel Grün & Freiraum: Die Gestaltung mit Grünflächen und Spielräumen wird als große Qualität empfunden.	Fehlendes Engagement: Einige Bewohner bemängeln mangelnde Investitionen und fehlenden Kontakt seitens der Eigentümer (LEG).
Die perfekte Lage: Die Nähe zur Innenstadt bei gleichzeitig ruhiger, grüner Umgebung ist ein unschlagbarer Vorteil.	Verbesserungswünsche: mehr Mülltonnen und etwas besser gepflegte Grünflächen.

Literaturverzeichnis

DOMIN, J. (2008): Wohnen ohne eigenes Auto in der Gartensiedlung Weißenburg. Eine sozialgeographische Untersuchung der Konversionsfläche Hindenburgkaserne. Münster. (= Examensarbeit am IfG Münster). S. 88

WIEMERS, W. (2004): Gartensiedlung Weißenburg - Münsters autofreie Siedlung. In: Carfree Times 36. S. 8

WYCISK, A. M. (2019): Autofreie Wohnquartiere als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Wohnzufriedenheit und Alltagspraktiken von Bewohnerinnen und Bewohnern der Gartensiedlung Weißenburg in Münster. Münster. (= Masterarbeit am IfG Münster). S. 41-42, 55, 62, 65, 69-71

Autofreies Wohnen in Deutschland & Europa

Begriffe, Konzepte, Bestandsaufnahme

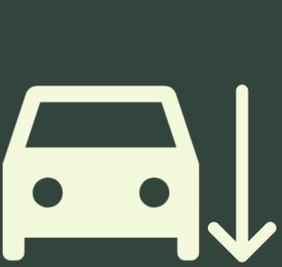
In aller Kürze

Autofreies und autoarmes Wohnen gewinnt angesichts urbaner Herausforderungen, wie dem stetig wachsenden Flächenverbrauch, steigenden CO₂-Emissionen oder auch der erforderlichen Verkehrswende sowie des Wunsches nach mehr Lebensqualität stetig an Bedeutung. Dieser Überblick definiert zentrale Begriffe, präsentiert Konzepte aus Deutschland und Europa und zeigt anhand einer Bestandsaufnahme erfolgreiche Umsetzungen von autofreien und -armen Quartieren für eine nachhaltige Stadtentwicklung auf.



Autofrei

Autofreies Wohnen verbietet den motorisierten Individualverkehr und verzichtet konsequent auf private Pkw-Stellplätze im Quartier. Ausgenommen davon sind lediglich notwendige Zufahrten für Notfälle.



Autoarm / Autoreduziert

Autoarme Konzepte reduzieren die Anzahl der Stellplätze auf ein Minimum, um die Pkw-Nutzung stark einzuschränken. Dadurch wird der individuelle Autoverkehr verringert und Flächen für gemeinschaftliche Zwecke gewonnen.



Verkehrsberuhigt

Durch reduzierte Geschwindigkeit und die Umgestaltung der Straße zu einem sicheren Aufenthaltsraum werden Lärmbelastung gesenkt und die Lebensqualität für Anwohner erhöht.

Stellplatzschlüssel autofreier Siedlungen



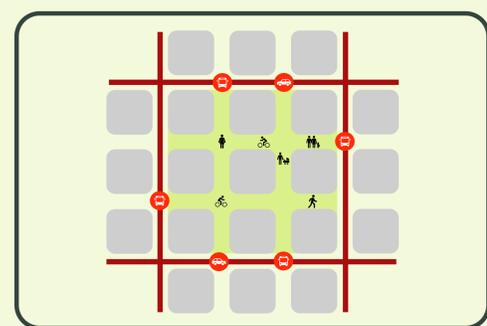
Autofreies Wohnen ist ein Konzept für Haushalte, die ihre Mobilität alternativ per Fahrrad, ÖPNV oder Carsharing organisieren. Der so gewonnene Raum wird zum Leben genutzt, anstatt Autos abzustellen. Die Anzahl der Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit ist drastisch reduziert und meist am Rand des Quartiers gebündelt. Dies spart Baukosten für Tiefgaragen und schafft mehr Lebensqualität.

Blick nach Europa – Vorbild Barcelona

Ein europaweit beachtetes Vorbild kommt aus Spanien: Barcelona wandelt mit seinen „Superblocks“ ganze Nachbarschaften um. Das Konzept: ein Mischsystem. Jeweils neun Häuserblöcke werden zu einer größeren Einheit zusammengefasst. Der motorisierte Durchgangsverkehr wird konsequent auf die Hauptstraßen um diesen Superblock herumgeleitet. Im Innern entsteht auf diese Weise ein verkehrsberuhigter Bereich. Ehemalige Kreuzungen werden zu Plätzen umgenutzt. Für den Anliegerverkehr gilt ein Tempolimit von 10 km/h. Fußgänger und Radfahrer haben stets Vorrang.



Typische Kreuzung innerhalb eines Superblocks



Das Konzept mit verkehrsberuhigter Zone im Innern des Blocks

Literaturverzeichnis

AUTOFREI LEBEN E.V. (o.J.): Vorteile autofreier Wohngebiete. Online unter: <https://www.autofrei.de/in-dex.php/so-geht-autofrei/autofrei-wohnen/vorteile-autofreier-wohngebiete>
 BLECHSCHMIDT, A. (2016). Wohnen ohne Auto – Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Frankfurt am Main. (= Arbeitspapier zur Mobilitätsforschung, Nr. 10.)

LEG WOHNEN NRW (o.J.): Wohnen in Münster. Ohne Auto, citynah, für jedes Alter. Münster
 LOOSE, W., CHRIST, W. u. C. HÜBNER (2001): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Freiburg
 MARQUART, H. et al. (2021): Mobilität in Stadtquartieren. Maßnahmen, Perspektiven und Potentiale autofreier Konzepte am Beispiel Berlin.

Nachhaltige Stadtentwicklung & haushälterisches Bodenmanagement

Das Beispiel Weißenburgsiedlung

In aller Kürze

Konzepte der nachhaltigen Stadtentwicklung und eines haushälterischen Bodenmanagements sind angesichts von Ressourcenknappheit und Klimawandel unumgänglich. Am Beispiel der Autofreien Siedlung Weißenburg werden zentrale Ziele und Voraussetzungen dieser Ansätze definiert, konkrete Umsetzungsstrategien mit ihren vielfältigen Potenzialen vorgestellt und die dabei entstehenden Zielkonflikte beleuchtet.

Haushälterisches Bodenmanagement

Hiermit ist **der bewusste, sparsame Umgang mit Boden** gemeint, mit dem Ziel, Versiegelung und Flächenverbrauch zu minimieren, Bodenfunktionen zu erhalten, Böden fachgerecht zu behandeln und Flächen zu recyceln sowie zu renaturieren.



Flächenkonversion am Beispiel Weißenburgsiedlung

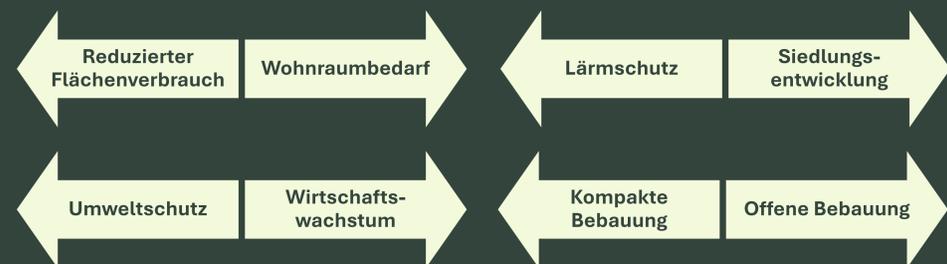


Im Fall der Weißenburgsiedlung beinhaltet das Bodenmanagement mehrere Aspekte. Dazu gehört das Flächenrecycling, durch welches die Siedlung auf dem Gelände einer ehemaligen Kaserne realisiert wurde.

Ein zentrales Prinzip ist dabei die **Innenentwicklung vor Außenentwicklung**, was die **Nutzung vorhandener Flächenpotenziale** im Stadtgebiet vorsieht, bevor neue Flächen am Stadtrand durch Neuversiegelung beansprucht werden. **Außerdem reduziert das Prinzip der autofreien Siedlung den Flächenbedarf für Verkehr** und schafft Grünflächen. Ergänzend dazu trägt ein Gemeinschaftsgarten zur **ökologischen Vielfalt** bei.

Bodenmanagement im Spannungsfeld

Beispiele für Zielkonflikte



Literaturverzeichnis

KOCH, F. u. K. KRELLBERG (2021): Nachhaltige Stadtentwicklung. Die Umsetzung der Sustainable Development Goals auf kommunaler Ebene. Wiesbaden
 LANGE, F. et al. (2017): Bodenmanagement in der Praxis. Vorsorgender und nachsorgender Bodenschutz – Baubegleitung – Bodenschutzrecht. Wiesbaden
 NEUMANN, T., ZIESLER, U. u. T. TEICH (HRSG.) (2020): Kooperation und Innovation für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Forschung mit innovativen Kommunen. Wiesbaden
 SCHMEING, A. (HRSG.) (2023): Zukunftsorientierte nachhaltige Stadtentwicklung. Wiesbaden
 TOBIAS, S., DOBLER, K. u. H. MAYER (2015): Zielkonflikte und Interessensabwägung zwischen der Raumplanung und anderen Politikbereichen. Bern

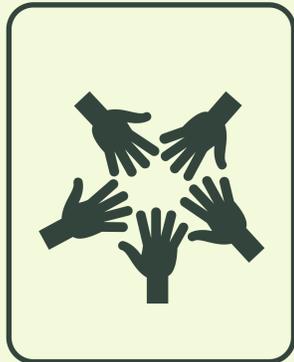
Nachhaltige Stadtentwicklung

Nachhaltige Stadtentwicklung zielt auf die **ausgewogene, langfristige Verwirklichung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Ziele** ab. Dies erfordert Bedürfnisse zu befriedigen, ohne die Ressourcen- und Chancengerechtigkeit künftiger Generationen zu gefährden.



Partizipation als Grundvoraussetzung

Bürgerliches Engagement und Partizipation sind essenziell für eine zielführende, nachhaltige Stadtentwicklung. Sie integrieren vielfältige Perspektiven, Bedürfnisse und lokales Wissen aktiv in Planungsprozesse, was nicht nur zu passgenaueren und breiter akzeptierten, tragfähigen Lösungen führt, sondern auch die frühzeitige Erkennung von Zielkonflikten und deren konstruktive Bearbeitung ermöglicht.



Umsetzungsformen der Nachhaltigkeit

Starke Nachhaltigkeit

erfordert einen grundlegenden Wandel im Lebensstil und Konsumverhalten, um den **Ressourcenverbrauch signifikant zu reduzieren**. Dies äußert sich beispielsweise im Verzicht auf das Auto und in der konsequenten Vermeidung der Übernutzung natürlicher Ressourcen wie Strom, Wasser und Boden.

Schwache Nachhaltigkeit

setzt auf **Effizienzsteigerungen und technologische Innovationen**, um wirtschaftliches Wachstum und Nachhaltigkeitsaspekte zu vereinen. Beispiele sind Dachbegrünungen, die Stärkung des ÖPNV und eine gute Anbindung an den Radverkehr. Auch der Ausbau regenerativer Energien wie Photovoltaik gehört dazu.



Fahrradgaragen statt PKW vor den Häusern der Siedlung



PV-Anlagen auf den Dächern der Siedlung

Drei Ebenen der Nachhaltigkeit Am Beispiel der Weißenburgsiedlung

Maßnahme	Ökologisch	Sozial	Ökonomisch
Flächensparendes Bauen; Stellplatzschlüssel 0,2 Pkw pro Wohnung	Erhalt der Grünflächen für die Biodiversität und das Mikroklima	Raum für soziale Infrastruktur; Sicheres und kinderfreundliches Umfeld	Senkung der Bau- und Unterhaltskosten (durch Verzicht auf private Garagen etc.)
Verzicht auf das eigene Auto und Carsharing-Angebote	Senkung des CO ₂ -Ausstoßes pro Kopf	Carsharing als billigere Lösung für einkommensschwächere Haushalte oder Haushalte ohne täglichen Bedarf für ein Pkw	

Neue Stadtquartiere in Münster durch Konversion militärischer Liegenschaften

In aller Kürze

Seit Mitte der 1990er Jahre widmet sich Münster der Konversion ehemaliger militärischer Liegenschaften. Seit der damaligen Teilnahme am Bundes-Modellvorhaben „Städte der Zukunft“ (ExWoSt) verfolgt die Stadt das Nachhaltigkeitsprinzip als oberstes Leitbild der Stadtentwicklung. Neben der Weißenburgsiedlung wurden durch Flächenrecycling von innerstädtischen Konversionsflächen seitdem neue Stadtquartiere mit einheitlichem städtebaulichen Grundkonzept im Innenbereich entwickelt.

Konversion

Dies meint die Neu- bzw. Umnutzung ehemals militärischer Liegenschaften, d.h. Wiedernutzbarmachung von Flächen und Gebäuden durch zivile Nutzungen.

- Durch den Abzug verbündeter oder nationaler Streitkräfte existiert seit den 1990er Jahren die Möglichkeit, **(Brach-)Flächen im Bestand zu aktivieren** und umzunutzen.
- Konversion ist somit Instrument und **Strategie einer nachhaltigen Stadtentwicklung**.
- Chance, in innenstadtnaher und integrierter Lage neue Quartiere zum Wohnen, Arbeiten und Leben zu entwickeln.
- Durch eine **gezielte planerische Koordination** kann auf diese Weise die Gesamtentwicklung von Stadtteilen gefördert werden.

Konversion in Münster



- Seit dem **Rückzug der britischen Streitkräfte** ist die Konversion militärischer Liegenschaften in **Münster** eine zentrale Strategie nachhaltiger Stadtentwicklung.
- Anfang der 1990er waren ca. 1.000 ha (**ca. 3,3 % des Stadtgebietes**) militärisch genutzt und planungsrechtlich ausgeklammert.
- Über 300 ha (**ca. 30 %**) mit über 40 Liegenschaften wurden seitdem freigegeben.
- Die Umnutzung **innenstadtnaher**, ehemaliger Kasernen **ermöglicht** die Deckung des Wohnbau- und Gewerbeflächenbedarfs, den Ausbau von Hochschulstandorten und die Schaffung ergänzender Zentren.

Literaturverzeichnis

KRAJEWSKI, C. u. J. WERRING (2010): Neue Stadtquartiere in Münster durch Konversion militärischer Liegenschaften. In: HEINEBERG, H., WIENECKE, M. u. P. WITTKAMPF (Hrsg.) (2010): WESTFALEN REGIONAL. Band 2. Münster. (= Siedlung und Landschaft in Westfalen, Band 37), S. 104-105

STADT MÜNSTER (2025): Stadtplanung - Konversion. Online unter: stadt-muenster.de/stadtplanung/konversion

Die zehn bedeutendsten Konversionsareale in Münster



Heutiger Name	Ehem. Name	Fläche in ha	Art der Neunutzung	Bestand / Bestandsveränderung	Realisierung
Gewerbepark Loddenheide	Buller-, Waterloo-, Swinton-Kaserne	ca. 88	Gewerbe / Industrie	Abbruch der ehem. Bebauung, Neubebauung	1998 - 2026
Speicherstadt	Winterbourne-Kaserne	ca. 17	Gewerbe	Sanierung und Umnutzung der Speichergebäude	2000 - 2011
Wohnquartier Meerwiese	Portsmouth-Kaserne	ca. 15	Wohnen	Umnutzung der erhaltenswerten Gebäude, ergänzende Neubauten	1998 - 2010
Solarsiedlung Gasselstiege	Nelson-Kaserne	ca. 8	Wohnen	Abbruch der ehem. Bebauung, Neubebauung	seit 2007
Leonardo-Campus	Von-Einem-Kaserne	ca. 8	Universität / Fachhochschule	Teilweise Baudenkmäler, Umnutzung, Neubauten	seit 1998
Lincoln-Quartier	Lincoln-Kaserne	ca. 7	Wohnen	Überwiegend Baudenkmäler, Umnutzung, ergänzende Neubauten	1997 - 2004
Wohnsiedlung Hoher Heckenweg	Sportplatz Portsmouth-Kaserne	ca. 3,6	Wohnen	nicht vorhanden, Neubau	seit 2007
Garten-siedlung Weißenburg	Hindenburg-Kaserne	ca. 2,7	Autofreies Wohnen	Weitgehender Abbruch und Neubebauung	2000 - 2018
York-Quartier	York-Kaserne	ca. 56	Wohnen & Zentrenfunktion	Neubauten und Umnutzung erhaltenswerter Gebäude	seit 2020
Oxford-Quartier	Oxford-Kaserne	ca. 26	v.a. Wohnen	Neubauten und Umnutzung erhaltenswerter Gebäude	seit 2020

Leitbild Nachhaltige Stadtentwicklung

Nachhaltige Entwicklung

Meilenstein 1992: Die UN-Konferenz für nachhaltige Entwicklung in Rio de Janeiro beschließt die Agenda 21

Nachhaltige Stadtentwicklung

Seit den 1990er Jahren Ordnungsprinzipien in der BRD: Dichte, Nutzungsmischung, Polyzentralität
→ *Kompakte Stadt der kurzen Wege / Innen- vor Außenentwicklung*
Meilenstein 2025: Ziel 11 der Sustainable Development Goals der UN, *Nachhaltige Städte und Gemeinden* zu schaffen

Zentrale Handlungsfelder

Haushälterisches Bodenmanagement	Umwelt- und Klimaschutz	Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung	Soziale Wohnraumversorgung	Standortsichernde Wirtschaftsförderung
<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme u. Bodenversiegelung • Wiedernutzung städtebaulicher Brachen u. Leerstände • Optimale Nutzung städtebaulicher Dichte 	<ul style="list-style-type: none"> • Energieeinsparung u. Ausbau des Anteils regenerativer Energien • Minderung der Luftschadstoffe u. Treibhausgase • Erhalt, Schutz u. Pflege von klimawirksamen Freiflächen und Wasservorkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung von Wohngebieten u. Arbeitsstätten an ÖPNV • Reduzierung des Flächenbedarfs von PKW/LKW • Ausbau u. Qualifizierung von Fuß- u. Radwegenetzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ressourcenschonender, kostenreduzierter (sozialer) Wohnungsbau • Förderung nachbarschaftlicher Selbsthilfe • Sicherung wohnungsnaher Grundversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung wohngebietsverträglicher Arbeitsplätze • Sicherung innerstädtischer Wirtschaftsstandorte • Stärkung und Entwicklung innerstädtischer Zentren

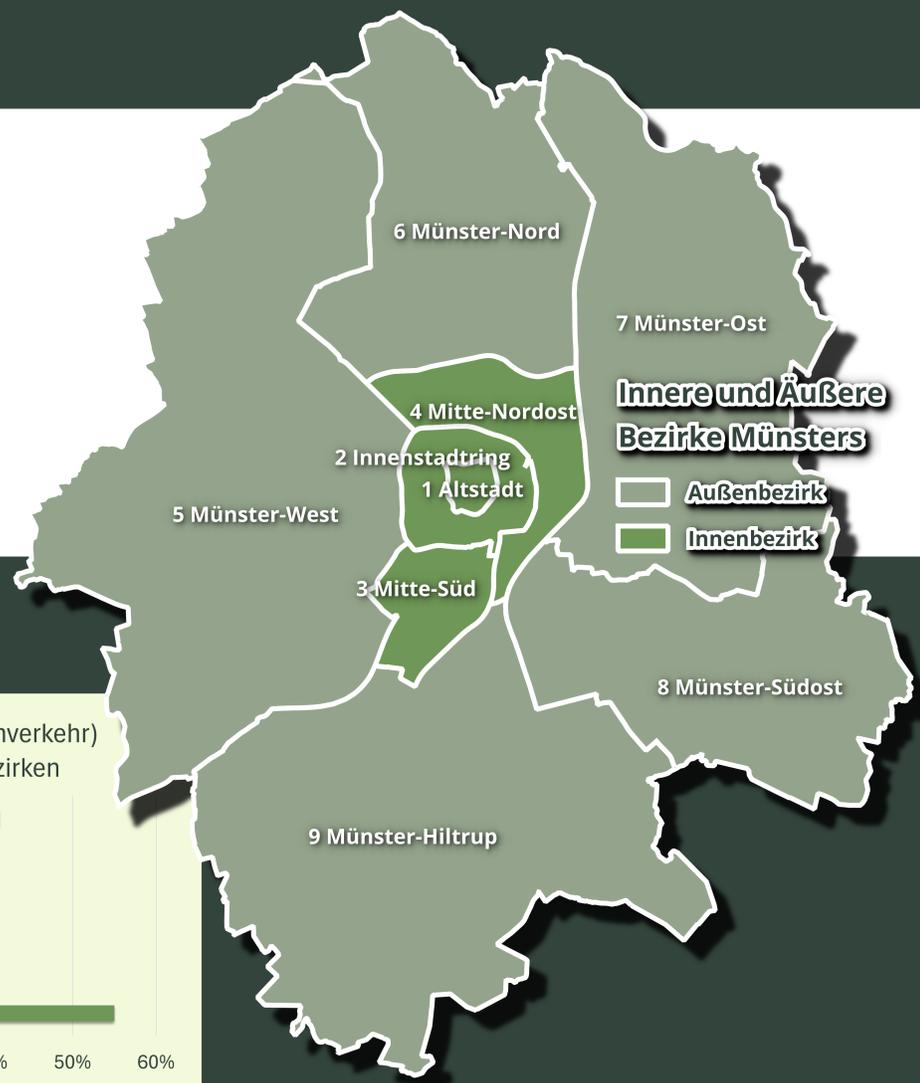


Die Mobilitäts- und Verkehrswende in Münster

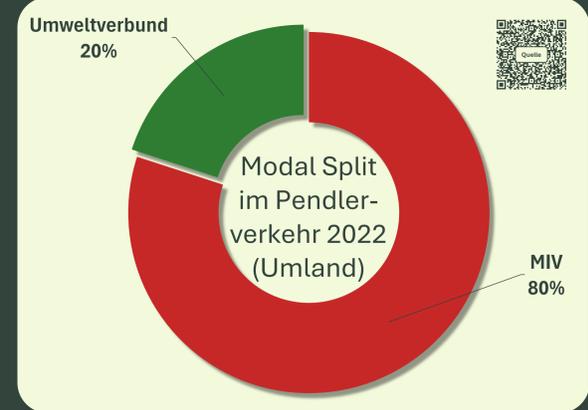
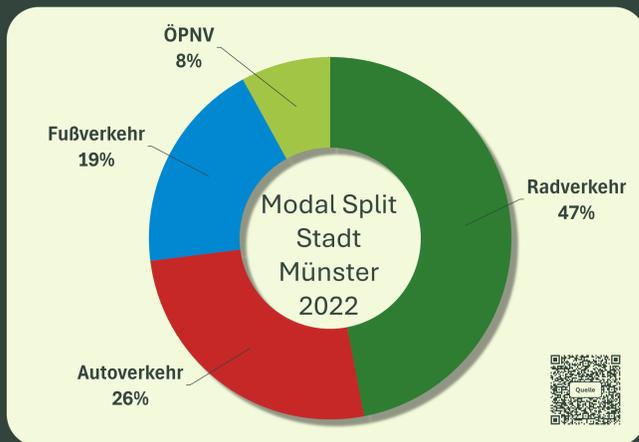
Die Rolle autoreduzierter Konzepte

In aller Kürze

Münster, als Deutschlands Fahrradhauptstadt 2025, besitzt eine solide Basis für die Verkehrswende. Doch um Klimaziele zu erreichen und die Lebensqualität weiter zu steigern, bedarf es mehr als nur starkem Radverkehr. Um der Dominanz des Autos entgegenzuwirken, besonders im Pendlerverkehr und den Außenbereichen, bedarf es innovativer Konzepte.



Münster: Rad-Champion, und nun?



- Ideale Rad-Bedingungen: Flache Topographie
- Starke Fahrradkultur: 440.000 Fahrräder auf 300.000 Einwohner
- Sehr gut ausgebautes Radverkehrsnetz
- Positive Entwicklungstendenz: Der Anteil am Umweltverbund steigt kontinuierlich

- Münster in der Fläche fast so groß wie München: Lange Wege sind ein Fakt
- In den Äußeren Bezirken dominiert der MIV
- Pendlerverkehr: 4 von 5 Menschen kommen aus dem Umland mit dem Auto
- Der ÖPNV spielt nur eine untergeordnete Rolle

Wege zur Wende

- Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um die Verkehrswende weiter voranzutreiben?
- Welche Rolle spielen autofreie Konzepte hierbei und was kann man aus ihnen lernen?



Stärkung des Umweltverbunds über die Innenstadt hinaus

- ÖPNV-Offensive: Massiver Ausbau von Angebot und Qualität
- Reaktivierung der Schiene: Besonders Umland und Außenbezirke müssen besser an die Innenstadt angebunden sein
- Lückenschluss im Radnetz, Qualifizierung: Fahrradstraße 2.0
- Priorisierung des Fußverkehrs: Barrierefreie und attraktive Gehwege



Alternativen Fördern

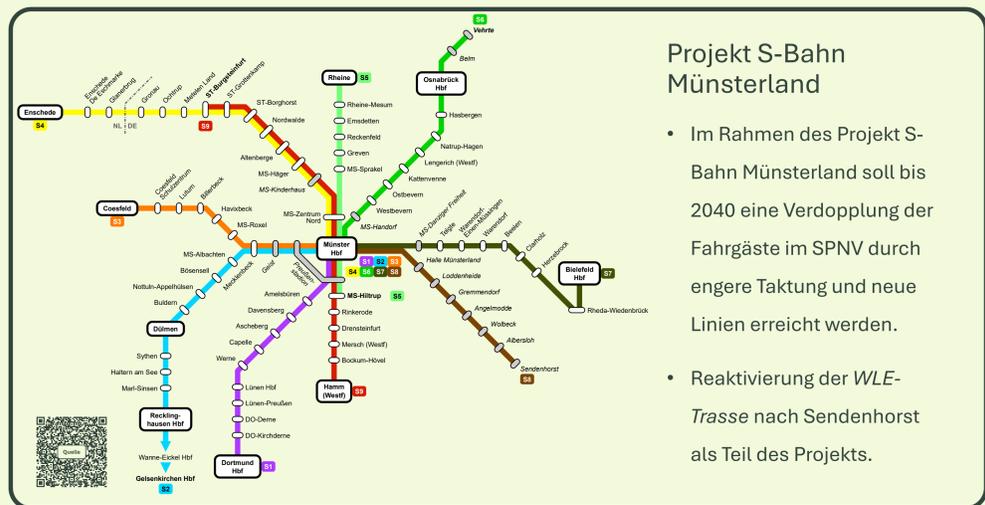
- Ausbau von Sharing-Angeboten
- Förderung von Mobilitätsstationen: Einfacher Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Stärkung neuer Mobilitätsformen: Lastenräder, E-Bikes, On-Demand-Verkehre



Flächengerechtigkeit & Umdenken im MIV

- Parkraummanagement neu denken: Quartiersparken, Parkhaus vor Straßenraumparken
- Stellplatzschlüssel anpassen: Rahmenbedingungen schaffen, die autoreduzierte Bauweisen erleichtern
- Bewusstseinswandel unterstützen: Aufklärung und Anreize für verändertes Mobilitätsverhalten, insbesondere für Pendler

Münster macht mobil: Projekte auf dem Weg



Projekt S-Bahn Münsterland

- Im Rahmen des Projekt S-Bahn Münsterland soll bis 2040 eine Verdopplung der Fahrgäste im SPNV durch engere Taktung und neue Linien erreicht werden.
- Reaktivierung der WLE-Trasse nach Sendenhorst als Teil des Projekts.

Intermodalität und Radinfrastruktur

- 14 neue Velorouten sind geplant, davon eine bereits fertiggestellt (Münster – Handorf – Telgte)
- 3.000 neue Fahrradstellplätze durch Umwandlung von Kfz-Stellplätzen
- 146 neue Mobilstationen sollen entstehen u.v.m.



Literaturverzeichnis

STADT MÜNSTER (HRSG.) (2022): Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+
STADT MÜNSTER (HRSG.) (2024): Masterplan Mobilität Münster 2035+

In aller Kürze

Autofreies Wohnen gilt als wichtiger Baustein nachhaltiger Stadtentwicklung. **Doch wie sozial gerecht und inklusiv sind solche Konzepte?** Am Beispiel der Gartensiedlung Weißenburg in Münster beleuchtet dieses Plakat zentrale Fragen: Schafft das autofreie Wohnen **zugänglichen und bezahlbaren Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen?** Wer profitiert und **welche Herausforderungen ergeben sich für die Teilhabe?**



Gebäudestruktur in der Siedlung



→ Das Ziel war es, nachhaltigen und zugänglichen Wohnraum für Menschen mit unterschiedlichen Lebensstagen – etwa Familien, Senioren oder Einkommensschwache – zu bieten.

Standards der Barrierefreiheit

Bereich	Anforderung nach DIN-Norm 18040
Türbreiten	Mindestens 90 cm (für Rollstuhlnutzung)
Bewegungsflächen	Mindestens 120 x 120 cm (Rollstuhlwenderadius)
Bodenbeläge	Rutschhemmend, keine Schwellen über 2 cm
Badezimmer	Bodengleiche Duschen & Haltegriffe
Kontraste	Visuelle Orientierungshilfen für Sehbehinderte
Leitsysteme	Tastbare Bodenindikatoren & akustische Signale

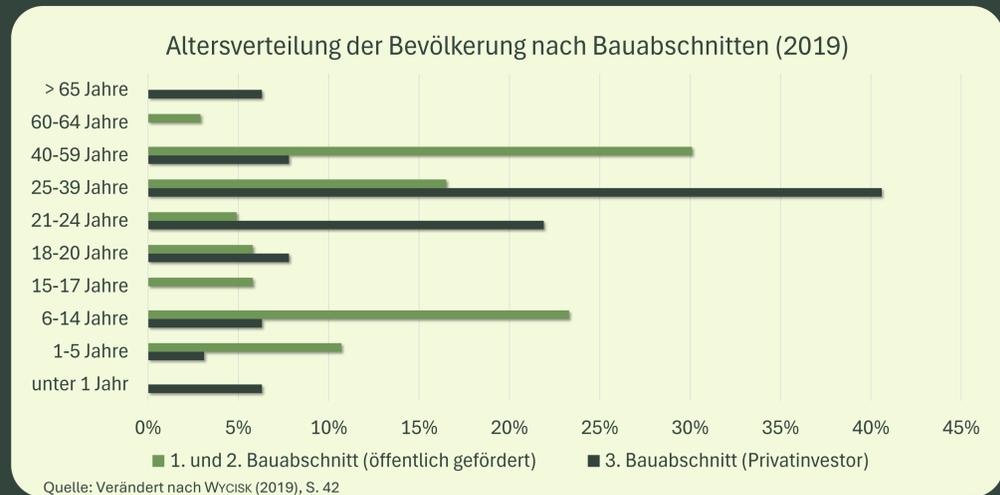
Literaturverzeichnis

- Everding, D., Sieger, V. u. S. Meyer (2015): Handbuch barrierefreies Bauen. Leitfaden zur DIN 18040 Teil 1 bis 3. Köln.
- GANS, S. u. S. LIEBIG (2023): Soziale Gerechtigkeit. Bonn (= Themenblätter im Unterricht | 134)
- LEG WOHNEN NRW (o.J.): Wohnen in Münster. Ohne Auto, citynah, für jedes Alter. Münster
- WYCISK, A. M. (2019): Autofreie Wohnquartiere als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Wohnzufriedenheit und Alltagspraktiken von Bewohnerinnen und Bewohnern der Gartensiedlung Weißenburg in Münster. Münster. (= Masterarbeit am IFG Münster)

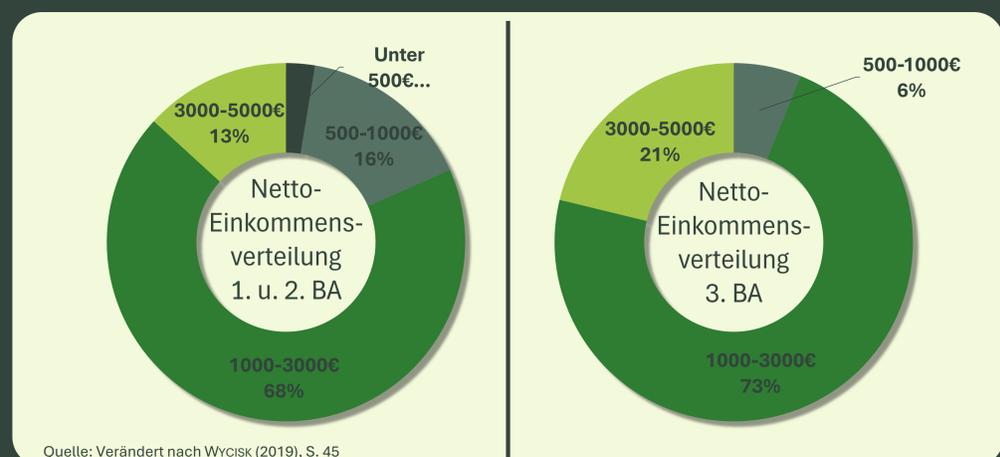
„Der Begriff der **sozialen Gerechtigkeit** bezieht sich auf die gesellschaftliche **Leitidee**, dass die **Güter und Lasten in einer Gesellschaft** zwischen Personen und gesellschaftlichen Gruppen **möglichst gerecht verteilt sein sollten**. Dabei geht es auch um die Zugangschancen zu gesellschaftlichen Gütern und Positionen [...].“

Prof. Dr. Stefan Liebig
Institut für Soziologie, FU Berlin

Bevölkerungsstruktur



Ein Vergleich der Bevölkerungsstruktur in den Bauabschnitten zeigt: Die öffentlich geförderten 1. und 2. Abschnitte sind maßgeblich von jungen Familien und Paaren geprägt. Diese fördern soziale Gerechtigkeit durch bezahlbaren Wohnraum. Der freifinanzierte 3. Abschnitt zieht primär jüngere Erwachsene an, die sich den Mietpreis als Paarhaushalte mit zwei Einkommen eher leisten kann. Die Siedlung spricht zwar unterschiedliche Altersgruppen an und fördert Vielfalt, doch wirft dieser Unterschied die Frage auf, ob sie ein integriertes Miteinander über alle Einkommensschichten ermöglicht oder ob sich innerhalb des Quartiers unterschiedliche soziale Milieus herausbilden.



Attraktivität autoarmer Städte

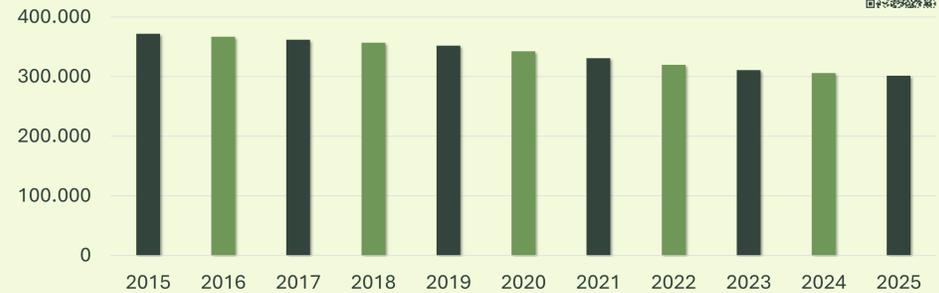
Chancen und Herausforderungen für den Einzelhandel

In aller Kürze

Parkplätze vor der Tür – Garant für Umsatz? Die traditionelle Sicht des Einzelhandels setzt auf die Erreichbarkeit per Auto. Doch die Verkehrswende rückt eine neue Perspektive in den Mittelpunkt: Autofreies Einkaufen verspricht mehr Aufenthaltsqualität und eine veränderte Wirtschafts- und Lebenskultur. Für das lokale Gewerbe bedeutet dies Herausforderung und Chance zugleich. Dieser Wandel birgt neue Potenziale – aber auch neue Risiken?

Ladensterben in deutschen Innenstädten

Anzahl der Geschäfte des Einzelhandels in Deutschland sinkt 2015 bis 2025



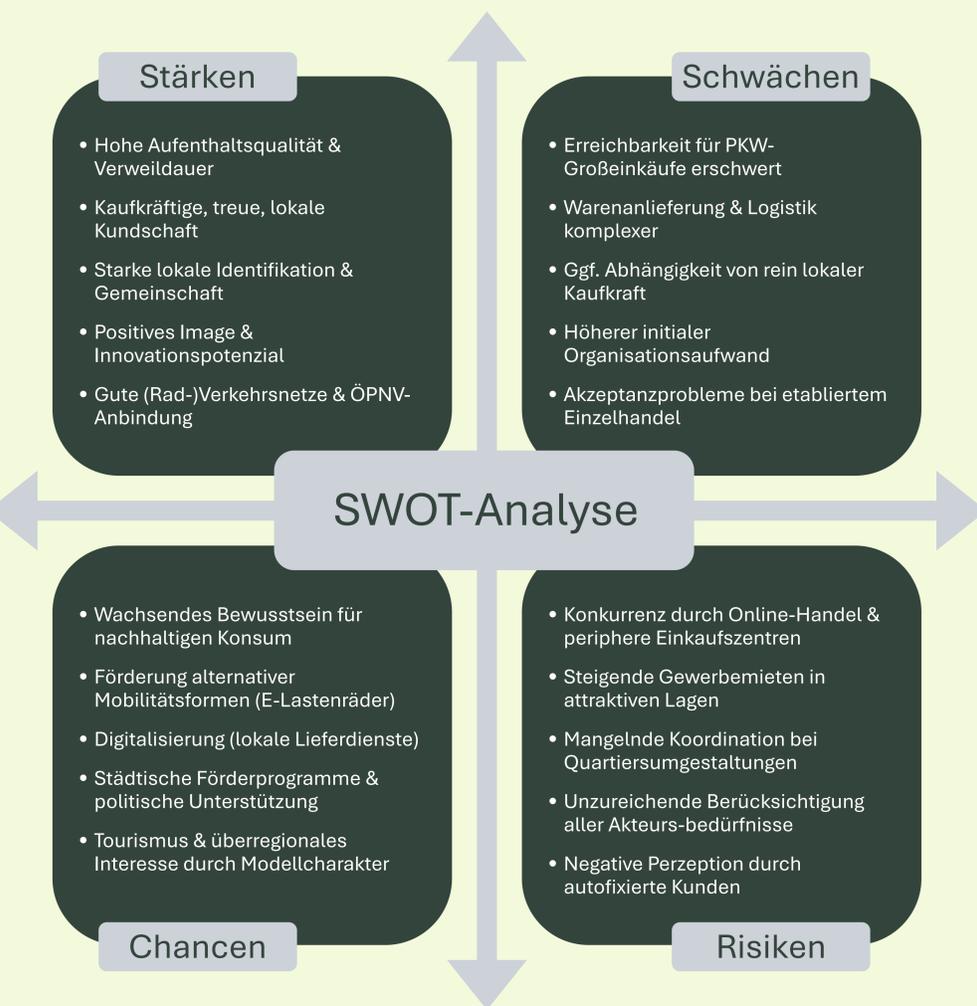
Umsatz im Online- und Versandhandel in Deutschland 2014 bis 2024



Der lokale Einzelhandel steht vor massiven Herausforderungen: Online-Riesen und Einkaufszentren auf der grünen Wiese verändern seit Jahren das Kundenverhalten und verschärfen den Wettbewerb. Viele Innenstädte kämpfen mit Leerstand und rückläufiger Einzelhandelsversorgung.

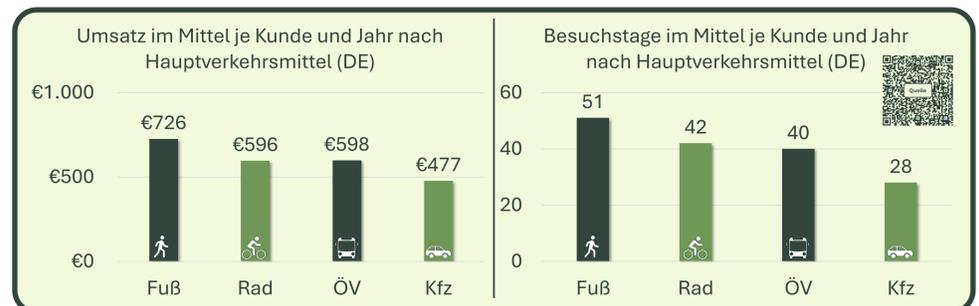
- Wie kann man dem Innenstadt- und Einzelhandelssterben entgegenzutreten?
- Wie werden deutsche Innenstädte wieder attraktivere Aufenthaltsorte?
 - Welche Rolle spielen Verkehr und Mobilität hierbei?
- Wie bleibt der Einzelhandel (logistisch) konkurrenzfähig zu Onlineversand und Großhandel?

Lösungsvorschlag Autofreies Einkaufen: Ein Zukunftsmodell?



Belebte Straßen, volle Kassen

Es zeigt sich: Das Konzept geht auf. Einige Städte haben den Schritt gewagt und den Autoverkehr in den Zentren reduziert. Die Bilanz ist äußerst positiv.



Neben einer Attraktivierung der Innenstädte profitiert auch der Einzelhandel. Denn Kunden ohne Auto kaufen in der Regel zwar weniger, aber häufiger ein. Tatsächlich sind sie hierdurch kaufkräftiger und lassen den Umsatz in Einzelhandel als auch Gastronomie steigen.

Hürden meistern, Potentiale entfalten

- Wie lassen sich Schwächen und Risiken autofreier Bereiche für den Einzelhandel minimieren?



Intelligente Logistik

- Hybride Lösungen für Lieferverkehr: Zeitfenster für die Anlieferung (z.B. bis 11:00 Uhr wie in Münster)
- Click & Collect-Angebote verbinden Online Präsenz und stationäres Geschäft



Einkaufserlebnis

- Aufenthaltsqualität als Wirtschaftsfaktor: Atmosphäre, Servicequalität und kuratiertes Sortiment schaffen einen Mehrwert, den der Online-Handel nicht bieten kann



Kooperation

- Gemeinsam statt einsam: Händlerkooperationen für gemeinsames Marketing und geteilte Dienste stärken die Position.
- Frühzeitige Einbindung des Handels in städtische Planungsprozesse

Literaturverzeichnis

- BLECHSCHMIDT, A. (2016): Wohnen ohne Auto – Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. In: Arbeitspapier zur Mobilitätsforschung, Nr. 10. Frankfurt am Main. S. 77ff.
- CANZLER, W. (2023): Der lokale Einzelhandel und die Verkehrswende. BeNaMo Hintergrundpapier zum Policy Paper 1. Berlin
- HAUPT, W. (2020): Interkommunales Lernen: Definition, Bedeutung und Potenzial für die lokale Klimawandelanpassung. S. 193-194. In: NEUMANN, T., U. ZIESLER, U. T. TEICH (HRSG.) (2020): Kooperation und Innovation für eine nachhaltige Stadtentwicklung: Forschung mit innovativen Kommunen. Wiesbaden. S. 189-203

Politische Rahmenbedingungen und rechtliche Voraussetzungen für autofreie Quartiere

Wir haben gelernt...

Autofreie Wohnquartiere stehen für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Sie verbinden umweltfreundliche Mobilität mit lebenswerten, gemeinschaftlich nutzbaren Wohnumfeldern. Ein Beispiel dafür ist die **Gartensiedlung Weißenburg in Münster** – eines der wenigen Quartiere in Deutschland, in dem autofreies Wohnen konsequent umgesetzt wurde, mit Verkehrsberuhigung, Carsharing-Modellen und großzügigen Freiflächen.

Trotz der nachweislichen Vorteile für Klima, Gesundheit und Nachbarschaft bleiben solche Quartiere bislang die Ausnahme. **Warum ist das so – und was muss sich strukturell ändern, damit mehr autofreie Räume entstehen?**

Rechtliche Rahmenbedingungen

Gesetze und Verordnungen	Vorgaben
Stellplatzpflichten in den Landesbauordnungen	<ul style="list-style-type: none">gesetzliche Vorgaben, wie viele Kfz-Stellplätze pro Wohneinheit geschaffen werden müssenPflicht gilt auch, wenn ein autofreies Konzept vorliegt
Baugesetzbuch (BauGB)	<ul style="list-style-type: none">Es gibt keinen expliziten Rechtsanspruch auf AutofreiheitPlanungsinstrumente oft zu unflexibel für innovative Mobilitätskonzepte
Straßenverkehrsrecht (StVG, StVO)	<ul style="list-style-type: none">Verkehrsberuhigte oder autofreie Straßenflächen müssen als Sondernutzung genehmigt werden

Blockierende Rahmenbedingungen

- Baurecht priorisierte Stellplätze (Stellplatzverordnung)
- Eigentumsverhältnisse erschweren Umgestaltung
- Kurzfristige Planungshorizonte der Politik
- Mangel an kommunalen Handlungsspielraum
- Fehlende oder mangelnde Finanzierung oder direkte Förderinstrumente

Nötige strukturelle Änderungen

- Anpassung der Stellplatzverordnung
- Einführung von Mobilitätskonzepten in Bebauungsplänen
- Städtebauliche Verträge mit autofreien Standards
- Langfristige Zielvorgaben auf Landes- / Bundesebene
- Förderprogramme für autofreie Mobilitätsinfrastruktur
- Partizipative Stadtentwicklung

Weißenburgsiedlung als Vorbild?

Perspektiven für neue Modellquartiere in Münster

Die autofreie Gartensiedlung Weißenburg gilt heute als eines der wenigen realisierten Beispiele für autoreduziertes Wohnen in Münster. Ihre langfristige Entwicklung zeigt, dass innovative Mobilitäts- und Wohnkonzepte auch auf städtischer Ebene erfolgreich umgesetzt werden können – trotz rechtlicher Hürden und unterschiedlicher politischer Vorstellungen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit die Weißenburgsiedlung als Modell für neue autoreduzierte Quartiere in Münster dienen kann – zum Beispiel für die geplanten urbanen Modell-Quartiere im Nordwesten, z.B. Steinfurter Straße, und im Südosten am Dortmund-Ems-Kanal.

Erfahrungen aus der Gartensiedlung

- Erfolgsfaktoren waren u.a.:
- Frühe Einbindung der Bewohnerschaft
 - Klare Mobilitätskonzepte
 - Sozialverträgliches Wohnen
 - Gestaltung mit Aufenthaltsqualität

Perspektiven für neue Modellquartiere

- Innovative Mobilitätskonzepte ohne Stellplatzpflicht
- Zeitgemäße Beteiligungsprozesse
- Guter Umgang mit Zielkonflikten (z.B. Wohnraum vs. Verkehrsfläche)

Fazit zur Leitfrage

Autofreie Räume brauchen Mut zur Umverteilung – von Raum, Macht und Prioritäten. Damit solche Quartiere Realität werden, müssen Politik, Planung und Gesetzgebung gemeinsam umdenken. Entscheidend sind klare rechtliche Grundlagen, politische Verlässlichkeit und langfristige Planung und die Vision einer Stadt, die Menschen in den Mittelpunkt stellt.

„Viel zu lange haben wir Städte geplant, als wollten wir Autos glücklich machen. Dabei sollen Städte doch Menschen glücklich machen.“
Jan Gehl,
Architekt und Stadtplaner



Literaturverzeichnis

- BAEHLER, D. (2019): In einer autofreien Siedlung leben. Motivationen und Mobilitätspraktiken der Bewohner*innen neun autofreier Wohnsiedlungen in der Schweiz und Deutschland. Deutschsprachige Kurzfassung. Lausanne
- BLECHSCHMIDT, A. (2016). Wohnen ohne Auto -Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Frankfurt am Main (= Arbeitspapier zur Mobilitätsforschung, Nr. 10.)
- DOMIN, J. (2008): Wohnen ohne eigenes Auto in der Gartensiedlung Weißenburg. Eine sozialgeographische Untersuchung der Konversionsfläche Hindenburgkaserne. Münster. (Examensarbeit am IfG Münster)
- MANTAU, F. (2010): Autofreie Stadtviertel – Planung, Finanzierung und Realisierung aus der Perspektive der Bewohner, Investoren und Stadtplaner. Aachen
- Müller & Romann (1999): Autofreie Haushalte: Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Bern (= Programme national de recherche 'Transport et Environnement: Interactions - Suisse - Europe', Ed. Programmleitung NFP 41)
- WYCISK, A. M. (2019): Autofreie Wohnquartiere als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Wohnzufriedenheit und Alltagspraktiken von Bewohnerinnen und Bewohnern der Gartensiedlung Weißenburg in Münster. Münster. (Masterarbeit am IfG Münster)

Öffentlicher Diskurs über autofreies Wohnen in Münster

Bilanzen, Urteile, Zukunftsaussichten

Bilanz

Die Weißenburgsiedlung in Münster steht exemplarisch für ein innovatives Wohnkonzept. Seit ihrer Entstehung sorgt sie für öffentliche Debatten – zwischen politischer Ablehnung und zivilgesellschaftlicher Unterstützung. Trotz anfänglicher Widerstände überzeugt die Siedlung heute durch hohe Lebensqualität, ruhige Grünräume, sichere Spielstraßen und ein starkes nachbarschaftliches Miteinander. Der Verzicht auf Pkw-Stellplätze ermöglicht nicht nur kostengünstigeres Wohnen, sondern fördert auch alternative Mobilitätsformen wie Car-Sharing und den Radverkehr. Als Modellprojekt für nachhaltiges Wohnen zeigt die Weißenburgsiedlung, wie urbane Räume zukunftsfähig gestaltet werden können – sozial, ökologisch und gemeinschaftlich.



Zukunftsaussichten

Auch wenn autofreies Wohnen aktuell noch auf rechtliche, politische und gesellschaftliche Hürden stößt, zeigt die Weißenburgsiedlung, dass neue Wege in der Stadtentwicklung möglich sind. Kritische Stimmen aus Politik und Zivilgesellschaft sehen Einschränkungen individueller Mobilität, soziale Selektivität und die begrenzte Übertragbarkeit auf andere Stadtteile. Gleichzeitig lassen sich genau hier Ansatzpunkte für Weiterentwicklungen erkennen: Durch flexiblere Mobilitätsangebote, partizipative Planungsprozesse und gezielte Öffentlichkeitsarbeit kann autofreies Wohnen inklusiver und attraktiver gestaltet werden. Die Abschaffung der Stellplatzpflicht und Projekte wie der Masterplan Mobilität Münster 2035+ deuten bereits politische und planerische Weiterentwicklungen an. Mit wachsendem Bewusstsein für Klimaschutz und Lebensqualität steigt auch die gesellschaftliche Bereitschaft, neue Wohnformen zu erproben. Die Weißenburgsiedlung ist damit kein abgeschlossenes Modell, sondern ein Impulsgeber für weitere Quartiere in Münster und darüber hinaus.



Literaturverzeichnis

BAUMEISTER, K. (2015): Mieter können nicht zu Autoverzicht gezwungen werden. In Westfälische Nachrichten. Online-Artikel vom 22.10.2015. Online unter: <https://www.wn.de/muenster/mieter-können-nicht-zu-autoverzicht-gezwungen-werden-1783490> (abgerufen am 29.06.2025)

Stallmann, S. (2008): Es funktioniert sehr gut. In: Westfälische Nachrichten vom 13.09.2008. Münster

WYCISK, A. M. (2019): Autofreie Wohnquartiere als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Wohnzufriedenheit und Alltagspraktiken von Bewohnerinnen und Bewohnern der Gartensiedlung Weißenburg in Münster. Münster. (Masterarbeit am IfG Münster)