

Tamara Dautzenberg

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 19. März 2026 15:47
An: Tamara Dautzenberg
Betreff: Antrag nach der Gemeindeordnung &24 NRW

[Vorsicht Internetmail]:

Diese Mail haben Sie über das Internet erhalten. Bitte Anlagen und Links nur öffnen, wenn keine Anhaltspunkte für Viren vorliegen. Weitere Informationen finden Sie auch in der FAQ Outlook<<https://intranet-ms.stadt-muenster.de/citeq/anwendungen/microsoft-office/outlook/haeufige-fragen-faq>>

Antrag nach der Gemeindeordnung & 24 NRW An den Rat der Stadt Münster, und seiner Mitglieder/in ,

hier mit möchte ich den Rat und deren Mitglieder/in dort Ersuchen das die Stelle des Koch/ Sozialarbeiter für ein weiters Jahr gesichert und gefördert wird.

Begründung:

Im Treffpunkt an der Clemenskirche der seit über 40.Jahre besteht ist die Zahl dortiger Personen aus Armut und Einsamkeit gestiegen besonders der Menschen mit Obdachlosigkeit dort.Täglich kommen dort 35-70 Personen dort an um um Hilfe in allen Bereichen hier Anfragen um Unterstützung ob Speisen,Kleidung,Beratung usw.. dort.Von 9.00 - 15.00 Uhr ist der Treffpunkt geöffnet und wird von über 30 Ehrenamtlichen dort von Montags bis Samstag begleitet.Bisher hat der Treffpunkt nie in all den Jahren um eine Unterstützung bei der Stadt/Sozialamt dort Anträge gestellt.Für das Jahr 2025 hatten wir einen Antrag gestellt der bewilligt wurde und auch jetzt mit der Bitte für 2026 noch einmal einen Zuschuss erbeten.Eine Doppelstruktur gibt es hier was der Treffpunkt hier angeht und vom Sozialamt/Stadt unterstellt wird dort.

Gerade nach der Corona Zeit sind fast alle Anlaufstellen für Bedürftige nicht mehr da und auch viele aus Altersgründen im Ruhestand gegangen sind und viele Einrichtungen geschlossen sind für immer.

Ich wäre hier für die Unterstützung an die Bedürftigen sehr Dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Ehrenamtlicher im Treffpunkt Clemenskirche Von meinem iPad gesendet



Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

Ihre Kontaktdaten

Name [REDACTED]		Vorname [REDACTED]	
PLZ [REDACTED]	Ort [REDACTED]		
Straße [REDACTED]			Hausnummer [REDACTED]
Telefon [REDACTED]		E-Mail [REDACTED]	

Bitte wählen Sie einen Adressaten aus

Adressat1 gewaehlte Option Rat der Stadt Münster
Adressat2 gewaehlte Option Bezirksvertretung Münster-West

Ihre Anregung

Thema Einstellung des Schülerspezialverkehrs
Anregung Ablehnung der Maßnahme zur Einstellung des Schülerspezialverkehrs
Begründung Sehr geehrte Damen und Herren, Ich bin betroffener Elternteil eines Schulkindes, für welches durch die Einstellung des Schülerspezialverkehrs negative Folgen entstehen. Wir brauchen einen sicheren und zuverlässigen Transport zur Schule und den Heimweg für unser Kind, da wir dies als Arbeitnehmer nicht selbst organisieren können. Wir sind darauf angewiesen. Es ist uns weder möglich unser Kind selber zu bringen, noch kann es den Weg alleine mit dem Rad zurücklegen. Wir möchten sie bitten den Schülerspezialverkehr für die Kinder aus Nienberge Häger weiterhin aufrecht zu erhalten. Mit freundlichen Grüßen, [REDACTED]

ID=KFAS_00330010
frQZDe7W
21.03.26 20:44



Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

Ihre Kontaktdaten

Name [REDACTED]		Vorname [REDACTED]	
PLZ [REDACTED]	Ort [REDACTED]		
Straße [REDACTED]			Hausnummer [REDACTED]
Telefon [REDACTED]		E-Mail [REDACTED]	

Bitte wählen Sie einen Adressaten aus

Adressat1 gewaehlte Option Rat der Stadt Münster

Ihre Anregung

Thema Schülerspezialverkehr
Anregung Erhalt des Schülerspezialverkehrs für Nienberge
Begründung Eine Abschaffung würde bedeuten: deutlich mehr Verkehrsaufkommen an der Schule durch „Elterntaxen“u deutlich höheres Gefahrenpotenzial für die Schülerschaft. Ökonomische u ökologische Belastung; Chancenungleichheit für die ländliche Bevölkerung (Kinder und Familien); deutlich erschwerte Vereinbarkeit von Familie und Beruf; höherer Zeitaufwand; Nachteil für die Arbeitszeit; vor allem für berufstätige Mütter, die eh oft schon benachteiligt sind durch Teilzeitbeschäftigung; privat würde es die Anschaffung eines zusätzlichen PKWs bedeuten, da die Grundschule aus Häger nicht anders zu erreichen wäre. Auch der Aspekt der Belastung für die Umwelt(mehr Autos, mehr Abgase) sollte nicht außer Acht gelassen werden.

ID=KFAS_00330010
 Ad9GApAS
 22.03.26 15:06



Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

Ihre Kontaktdaten

Name [REDACTED]		Vorname [REDACTED]	
PLZ [REDACTED]	Ort [REDACTED]		
Straße [REDACTED]		Hausnummer [REDACTED]	
Telefon [REDACTED]		E-Mail [REDACTED]	

Bitte wählen Sie einen Adressaten aus

Adressat1 gewaehlte Option Rat der Stadt Münster
Adressat2 gewaehlte Option Bezirksvertretung Münster-West

Ihre Anregung

Thema Einstellung des Schülerspezialverkehrs
Anregung Ablehnung der Maßnahme zur Einstellung des Schülerspezialverkehrs
Begründung Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin betroffener Elternteil eines Schulkindes, welches durch die Einstellung des Schülerspezialverkehrs negative Folgen entstehen. Wir brauchen einen sicheren und zuverlässigen Transport zur Schule und den Heimweg für unser Kind, da wir dies als Arbeitnehmer nicht selbst organisieren können. Wir sind darauf angewiesen. Es ist uns weder möglich unser Kind selbst zu bringen, noch kann es den Weg alleine mit dem Rad zurück legen. Wir möchten Sie bitten den Schülerspezialverkehr für Nienberge weiterhin aufrecht zu erhalten. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]

ID=KFAS_00330010
u9sBRHqQ
22.03.26 16:59



Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

Ihre Kontaktdaten

Name [REDACTED]		Vorname [REDACTED]	
PLZ [REDACTED]	Ort [REDACTED]		
Straße [REDACTED]			Hausnummer [REDACTED]
Telefon [REDACTED]		E-Mail [REDACTED]	

Bitte wählen Sie einen Adressaten aus

Adressat1 gewaehlte Option Rat der Stadt Münster
Adressat2 gewaehlte Option Bezirksvertretung Münster-West

Ihre Anregung

Thema Einstellung des Schülerspezialverkehrs
Anregung Ablehnung der Maßnahme zur Einstellung des Schülerspezialverkehrs
Begründung Sehr geehrte Damen und Herren, als Eltern eines zukünftigen Schulkindes aus Nienberge Häger sprechen wir uns ganz klar gegen die Einstellung des Schülerspezialverkehrs aus. Als Arbeitnehmer in Vollzeit ist es uns beiden nicht möglich den Transport zur Schule und zurück selber zu organisieren, sodass wir auf einen sicheren und zuverlässigen Transport unseres Kindes absolut angewiesen sind. Wir möchten Sie daher inständig bitten den Schülerspezialverkehr für die Kinder aus Nienberge Häger weiterhin zu ermöglichen.
Mit freundlichen Grüßen, [REDACTED]

ID=KFAS_00330010
TZj8D56e
22.03.26 20:47



Stadt Münster
Der Oberbürgermeister
- Z. Hd. Tilman Fuchs & Christine Zeller -
Klemensstraße 10
48143 Münster

03.03.2026

Förderanträge

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Fuchs,
sehr geehrte Frau Kämmerin & Stadtdirektorin Zeller,

mit diesem Schreiben darf ich Ihnen drei Förderanträge der Handorfer Kaufmannsgilde e.V. zukommen lassen sowie – der Umwelt zur Liebe in einem Umschlag – einen Förderantrag des One World Cycling Club e.V. überreichen.

Ich bitte Sie die Anträge jeweils wohlwollend zu prüfen und stehe Ihnen für Rückfragen und Gespräche zu den jeweiligen Anträgen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße aus Münster-Handorf,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Hansen', with a stylized flourish at the end.

Marc Hansen

Handorfer Kaufmannsgilde e.V.

c/o Schulze Leusing & Schröder Immobilien GmbH
Sudmühlenstraße 167
48157 Münster
E-Mail: hkg@sls-immobilien.de
Internet: www.handorfer-kaufmannsgilde.de



Stadt Münster
Der Oberbürgermeister
Klemensstraße 10
48143 Münster

03.03.2026

Antrag auf Gewährung von Fördermitteln

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Fuchs,
sehr geehrte Frau Kämmerin & Stadtdirektorin Zeller,

hiermit beantragt die Handorfer Kaufmannsgilde e.V. (HKG) eine institutionelle jährliche Förderung für den

„Handorfer Herbst“,

das große Stadtteilstadt in Münsters Osten, welches regelmäßig am letzten Sonntag im September stattfindet, zunächst einmal für die Jahre 2026 bis 2031.

A. Antragshintergrund & Antragsumfang

Leider konnte der „Handorfer Herbst“ und auch eine kleinere Ersatzveranstaltung im vergangenen Jahr aufgrund massiv gestiegener sicherheitstechnischer Anforderungen und damit verbundener Kosten nicht stattfinden.

Konkret waren nach den schrecklichen Anschlägen von Solingen, Mannheim, Magdeburg, Aschaffenburg und München zertifizierte Antiterrorsperrern zum Schutz von Überfahrtaten zu errichten, Personenzählungen an den Ein- und Ausgängen vorzunehmen und Maßnahmen zum Schutz vor Gefahren, die von Messern, Schusswaffen und Sprengstoffen ausgehen zu ergreifen. Außerdem musste erstmalig das von der vorherigen Bundesregierung auf den Weg gebrachte KonsumCannabisGesetzes (KCanG) umgesetzt werden. Insbesondere über die neuen Anforderungen im Zusammenhang mit dem KCanG wurden wir erst rund 3 Wochen vor der geplanten Veranstaltung informiert, was eine Absage schlussendlich auch unausweichlich gemacht hat.

Veranstalterseitig haben wir in den vergangenen Monaten neue Gebührenstrukturen erarbeitet und neue Einnahmequellen erschlossen, die den mit der Erfüllung aller Anforderungen verbundenen Gesamtaufwand jedoch kaum decken werden können. Wir beabsichtigen daher uns hier vor allem auf die massiv gestiegenen sicherheitstechnischen Anforderungen bezüglich etwaiger Anschlagsszenarien zu konzentrieren, da ein entsprechender Förderantrag mit Blick auf den damals bereits deutlich erhöhten sicherheitstechnischen Aufwand schon 2023 als nicht förderfähig durch die Stadt Münster abgelehnt worden ist.

Das führt unweigerlich dazu, dass uns absehbar zentrale finanzielle Möglichkeiten bei der inhaltlichen Ausgestaltung des „Handorfer Herbsts“ fehlen werden, bspw. bei Fragen von Inklusion & Integration, bei Angeboten für Kinder, Jugendliche und Familien sowie bei Angeboten im Bereich Kunst und Kultur. Dabei müsste der „Handorfer Herbst“ inhaltlich – um neue Gebührenstrukturen bei den Ausstellerinnen und Ausstellern langfristig erfolgreich etablieren zu können, aber auch nach seiner bedauerlichen Absage im vergangenen Jahr und der daraus resultierenden großen Enttäuschung und Verärgerung in weiten Teilen der Handorfer Bevölkerung sowie der Vereinslandschaft in Handorf – eigentlich umso stärker zurückkommen. Wir müssten gerade mit Blick auf diese wichtigen Themen, genauso aber auch bei der Implementierung neuer physischer wie digitaler Inhalte und Ansätze, nicht weniger, sondern deutlich mehr tun und werden diesbzgl. auf Ihre Unterstützung angewiesen sein.

Konkret beantragen wir daher hiermit – zunächst einmal für die Jahre 2026 bis 2031 – in den folgenden Bereichen jährliche Fördermittel in den nachgenannten Höhen, die – je nach der inhaltlichen Ausgestaltungsperspektive – sowohl kumulativ, als auch alternativ verstanden werden können:

- 1) Inklusive/Integrative Angebote: **10.000,00 €** pro Jahr
- 2) Angebote für Kinder, Jugendliche und Familien: **15.000,00 €** pro Jahr
- 3) Angebote im Bereich Kunst und Kultur: **15.000,00 €** pro Jahr
- 4) Neuer Programmpunkt „Jobmesse“: **15.000,00 €** pro Jahr
- 5) Digitalisierungs- und Marketingaufwendungen: **10.000,00 €** pro Jahr
- 6) Umsetzung des KonsumCannabisGesetzes (KCanG): **35.000,00 €** pro Jahr
- 7) Personalkostenzuschuss für erhöhten Bearbeitungs- & Koordinierungsaufwand: **20.000,00 €** pro Jahr

B. Die „Handorfer Kaufmannsgilde“ und der „Handorfer Herbst“

Bevor wir eine Einordnung der beantragten Förderpositionen in städtische Handlungsfelder vornehmen, Wirkungsziele beschreiben und die Bedeutung des „Handorfer Herbsts“ als solchen sowie die Bedeutung der beantragten Förderpositionen für den „Handorfer Herbst“ herausstellen, möchte wir uns als Kaufmannsgilde und den „Handorfer Herbst“ als auf vielfältige Weise äußerst bedeutsame Großveranstaltung in der Region einmal vorstellen.

1) Die Handorfer Kaufmannsgilde:

Die Handorfer Kaufmannsgilde e.V. (HKG) wurde 1990 gegründet und ist ein Zusammenschluss von derzeit 59 engagierten Einzelhändlerinnen und -händlern, Handwerksunternehmerinnen und -unternehmern sowie anderen Gewerbetreibenden und Dienstleistenden aus Münster-Handorf.

Seit vielen Jahren setzt sich der Verein für die **Stärkung des Stadtteils als lebendigem Einkaufs- und Begegnungsort** ein. Neben der Organisation des „Handorfer Herbsts“, in dessen Rahmen sich Handorf mit der damals „Längsten Kaffeetafel der Welt“ im Jahr 1995 sogar in das Guinness-Buch der Rekorde eintragen konnte, gehören aber auch **Maßnahmen zur Belebung der Ortsmitte, zur Förderung des lokalen Einzelhandels, zur Pflege der traditionellen Stadtkultur** sowie zur **Förderung des gesellschaftlichen Zusammenlebens** der Menschen in Handorf zu unseren Aufgaben.

So sind wir etwa Mitveranstalter des jährlich stattfindenden Maibaumfests der Handorfer Vereine am

Samstag vor dem 1. Mai, schmücken Handorf während der Adventszeit weihnachtlich oder arbeiten derzeit an der Einrichtung eines „Handorf Gutscheins“.

2) Der „Handorfer Herbst“:

Der „**Handorfer Herbst**“ ist eines der größten und traditionsreichsten Stadtteilfeste Münsters. Am letzten Samstag im September verwandelt sich der Ortskern von Münster-Handorf in eine lebendige Festmeile, die zehntausende Besucherinnen und Besucher anzieht. Das Fest hat sich von einem lokalen Ereignis zu einem Format mit **überregionaler Bedeutung** entwickelt und gilt heute als einer der wichtigsten kulturellen und gesellschaftlichen Treffpunkte im Münsterland.

Mehrere hundert Stände aus den Bereichen Handel, Handwerk und Gastronomie prägen das vielfältige Erscheinungsbild des „Handorfer Herbsts“, welches durch kulturelle Angebote auf 3 Bühnen sowie die Teilnahme vieler gemeinnütziger Vereine abgerundet wird. Neben zahlreichen Angeboten aus Handorf, Münster und dem Münsterland beteiligen sich auch Gastronomen, gewerbliche Aussteller und Vereine aus weiten Teilen Deutschlands. Diese Mischung schafft einen **Austausch zwischen regionaler Identität und bundesweiter Vielfalt** und macht den „Handorfer Herbst“ zu einem Schaufenster lokaler Leistungsfähigkeit.

Das Fest leistet einen wichtigen Beitrag zur **Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts**. Es ermöglicht Begegnung über Generationen und soziale Milieus hinweg, fördert **bürgerschaftliches Engagement** und bietet Vereinen, Initiativen und gemeinnützigen Projekten eine **sichtbare Plattform**. Familienfreundliche Angebote, kulturelle Programmpunkte und niederschwellige Mitmachaktionen unterstützen die **Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen**. Wirtschaftlich besitzt der „Handorfer Herbst“ eine hohe Relevanz. Einzelhandel, Gastronomie und Beherbergungsbetriebe profitieren vom starken Besucheraufkommen. **Lokale wie regionale Wertschöpfungsketten** werden aktiviert, örtliche **Arbeitsplätze gestärkt**. Für viele kleine und mittlere Unternehmen ist das Fest ein zentrales Instrument der Kundenbindung und Präsentation. Sie tätigen vor Ort relevante Umsätze oder beraumen einen großen Teil ihres Jahresumsatzes – teilweise im hohen zweistelligen Prozentbereich – auf dem „Handorfer Herbst“ an. Damit verbunden wird auch ein nicht zu unterschätzendes **Steueraufkommen** generiert, welches sich über verschiedene Steuerarten erstreckt. Ergänzend zu diesen wichtigen Auswirkungen möchten wir auf dem „Handorfer Herbst“ im Rahmen der **Fachkräftegewinnung** künftig gezielt die Möglichkeit bieten – je nach Perspektive – einen (neuen) Job zu finden bzw. eine offene Stelle zu besetzen.

Die Organisation erfolgt in mehreren tausend Stunden Arbeit pro Jahr durch die **Handorfer Kaufmannsgilde**, unterstützt durch viele **freiwillige Helferinnen und Helfer**, die mit dem „Handorfer Herbst“ weniger eigene wirtschaftliche Ziele verfolgt, als viel mehr aus **unternehmerischer Verantwortung** heraus ein großes **Gemeinschaftsereignis** des gesellschaftlichen Zusammenhalts für die Menschen im Stadtteil Handorf, im Stadtbezirk Münster-Ost, in der Stadt Münster und in der Region Münsterland veranstaltet. Bester Beleg für die **identitätsstiftende Wirkung und überregionale Strahlkraft** des „Handorfer Herbsts“ sind die vielen Menschen, die hier aufgewachsen sind und nunmehr in der gesamten Bundesrepublik verteilt wohnen, aber den „Handorfer Herbst“ jedes Jahr zum Anlass für einen Besuch der alten Heimat nehmen. Damit steht der „Handorfer Herbst“ beispielhaft für **bürgerschaftliche Selbstorganisation, kulturelle Vielfalt, nachhaltige Stadt(teil)entwicklung und sozialen Zusammenhalt**. Er verbindet Tradition mit Zukunft und trägt maßgeblich zur positiven Wahrnehmung Handorfs, Münster-Osts, Münsters und des Münsterlandes bei.

B. Einordnung in städtische Handlungsfelder, Wirkungsziele & Bedeutung des „Handorfer Herbsts“

1) Inklusive/Integrative Angebote:

Der „Handorfer Herbst“ versteht sich als **Fest für alle Menschen** – unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen oder individuellen Einschränkungen. Mit der beantragten Förderung sollen barrierearme

Zugänge sowie Angebote für Menschen mit Behinderungen und interkulturelle Begegnungsformate als integrative/inklusive Programmpunkte realisiert werden.

Dazu zählt nicht nur die Vorhaltung entspr. Toilettenanlagen, sondern bspw. auch die Bereitstellung von vergünstigter Ausstellungsfläche für inklusive/integrative Angebote. Letztes Jahr haben wir in dem Rahmen bspw. erstmalig den Integrationsrat der Stadt Münster eingeladen seine wichtige Arbeit auf dem „Handorfer Herbst“ vorzustellen und die Angebote des „Handorfer Herbsts“ mit dem „Kamishibai Theater“ wertvoll zu ergänzen. Leider hätte der Integrationsrat unserer Einladung zwar nicht folgen können, wenn der „Handorfer Herbst“ vergangenes Jahr stattgefunden hätte, was die Notwendigkeit zur Schaffung entsprechender Angebote jedoch nur noch einmal unterstreicht.

Damit wird ein zentraler kommunaler Auftrag unterstützt: Die Stadt Münster verfolgt das Ziel, **Teilhabechancen zu verbessern** und **soziale Ausgrenzung zu vermeiden**. Das Fest bietet hierfür eine niederschwellige Plattform, die Menschen erreicht, die von klassischen Kulturangeboten häufig nicht erfasst werden. Der „Handorfer Herbst“ wirkt somit als **praktisches Instrument** kommunaler Inklusions- und Integrationspolitik.

2) Angebote für Kinder, Jugendliche und Familien:

Familien bilden den **Kern der Besucherschaft**. Kostenfreie Spiel- und Mitmachangebote, pädagogisch begleitete Aktionen, Bewegungs- und Kreativformate sowie sichere Aufenthaltsbereiche für Kinder und Jugendliche sind unverzichtbar, verursachen jedoch erhebliche Kosten.

Die Stadt Münster misst familienfreundlichen Strukturen und präventiver Kinder- und Jugendarbeit hohe Bedeutung bei. Der „Handorfer Herbst“ ergänzt diese Zielsetzung, indem er einen öffentlichen Raum schafft, in dem Kinder **unabhängig vom Einkommen ihrer Eltern kulturelle und soziale Teilhabe** erfahren können. Das beantragte Budget dient der Umsetzung qualifizierter, nicht kommerzieller Familienangebote.

Wesentliches Element wird in dem Rahmen auch sein, die Gebühren für die Stände des äußerst beliebten **Kinder- und Familienflohmarkts**, der weit über die Grenzen Handorfs hinaus populär ist, über die Erhebung eines Sicherheitszuschlag hinaus nicht weiter erhöhen zu müssen und hier Kinder, Jugendliche und Familien zu entlasten.

3) Angebote im Bereich Kunst und Kultur:

Auf den Bühnen des „Handorfer Herbstes“ sollen künftig vor allem **Bands, Orchester, Chöre und Ensembles von Münsteraner Schulen** auftreten. Schülerinnen und Schüler erhalten damit eine öffentlich sichtbare Plattform, auf der sie ihre musikalische und kulturelle Arbeit außerhalb des schulischen Rahmens präsentieren können. Diese Ausrichtung macht das Fest zu einem **Lern- und Erfahrungsraum** für junge Menschen und stärkt zugleich die Verbindung zwischen Stadtteil, Stadt, Schulen und Bürgerschaft.

Die **Einbindung der Schullandschaft** schafft vielfältige Mehrwerte: Sie fördert kulturelle Bildung, Teamfähigkeit und Motivation der Schülerinnen und Schüler, unterstützt Lehrkräfte bei der praktischen Vermittlung musikalischer Kompetenzen und macht das Engagement der Schulen für eine breite Öffentlichkeit erlebbar. Für die Stadt Münster entsteht ein zusätzliches **Schaufenster ihrer leistungsfähigen Bildungs- und Kulturlandschaft**, das Identifikation stiftet und Nachwuchs für das kulturelle Leben gewinnt.

Die Förderung lokaler Kultur ist ein Kernbereich kommunaler Aufgaben. Der „Handorfer Herbst“ ergänzt schulische Bildungsangebote um eine reale Auftritts- und Begegnungssituation, stärkt das kulturelle Profil Münsters als familien- und bildungsfreundliche Stadt und trägt zur kulturellen Grundversorgung im Stadtbezirk Münster-Ost bei. Auch wenn die Bands, Orchester, Chöre und Ensembles unserer Schulen **nicht kommerziell** tätig sind, muss ihr Engagement dennoch vernünftig honoriert werden. Das beantragte Budget sichert Honorare für schulische Bands, Orchester, Chöre und Ensembles und deren Leitungen, notwendige

Bühnen- und Tontechnik, pädagogisch begleitete Probenformate sowie die **nachhaltige Nachwuchsförderung**.

4) Neuer Programmpunkt „Jobmesse“:

Der neue Programmpunkt „Jobmesse“ soll den „Handorfer Herbst“ künftig gezielt um eine **arbeitsmarkt- und bildungspolitische Dimension** erweitern. Zahlreiche Betriebe aus Handorf, Münster und dem Münsterland berichten von wachsenden Herausforderungen bei der **Fachkräftegewinnung**. Gleichzeitig suchen viele Jugendliche, Studierende und berufserfahrene Menschen nach niedrigschwelligen Möglichkeiten, regionale Arbeitgeber kennenzulernen. Der neue Programmpunkt „Jobmesse“ schafft hierfür einen Begegnungsraum mitten im Stadtteilstadt.

Geplant ist ein **integriertes Forum** in dessen Rahmen Handelsgeschäfte, Handwerksbetriebe, Industrieunternehmen, soziale Träger und öffentliche Einrichtungen ihre Ausbildungs-, Praktikums- und Beschäftigungsmöglichkeiten vorstellen. In **Kooperation** mit Münsteraner Schulen, der Agentur für Arbeit, Kammern und Bildungsträgern können überdies Beratungsangebote zu Berufsorientierung, dualer Ausbildung und Quereinstieg eingebunden werden.

Die Mehrwerte für die Stadt Münster liegen auf der Hand: Die **kommunale Fachkräftestrategie** wird unterstützt und der **Wirtschaftsstandort Münster** gestärkt. Es erfolgt eine Verbesserung der Übergänge von Schule und Beruf, was die Gewinnung lokaler Auszubildender erleichtert. Die Sichtbarkeit auch kleiner und mittelständischer Betriebe erhöht sich exponentiell. Soziale Teilhabe wird durch wohnortnahe Beschäftigungschancen gefördert.

Die beantragten Mittel dienen der Ausstattung des Messeangebots, der Moderation, der Erstellung von Informationsmaterialien sowie eines digitalen Leitsystems sowie der Einbindung von Schulen und Beratungsinstitutionen. Der **Programmpunkt verbindet Wirtschaftsförderung, Jugendpolitik und Stadtteil- sowie Stadtentwicklung** in einem innovativen Format.

5) Digitalisierungs- und Marketingaufwendungen:

Die Organisation eines Festes mit mehreren zehntausend Gästen erfordert **professionelle digitale Strukturen**. Dazu gehören mitunter eine digitale Ausstellerverwaltung, digitale Besucherlenkungen, Informationssysteme, Social Media-Kommunikation und barrierefreie Webangebote.

Diese Maßnahmen entsprechen den städtischen Zielen zur **digitalen Transformation** und zur **modernen Bürgerkommunikation**. Sie erhöhen die **Reichweite inhaltlicher Angebote** in den Bereichen Inklusion & Integration, Kinder, Jugendliche & Familien sowie Kunst & Kultur. Gleichzeitig tragen sie zur **Transparenz** bei, erhöhen die **Sicherheit** von Besucherinnen und Besuchern sowie Ausstellerinnen und Ausstellern, verbessern Erreichbarkeiten, stärken den Tourismusstandort Münster und ermöglichen insbesondere kleineren Vereinen, Organisationen und Betrieben eine zeitgemäße Präsentation.

6) Umsetzung des KonsumCannabisgesetzes (KCanG):

Mit Inkrafttreten des KCanG sind Veranstalter verpflichtet Schutzkonzepte, Aufklärungsmaßnahmen, Alterskontrollen, Beschilderungen und Präventionsangebote um- und sich daraus ergebende Verbote durchzusetzen. Diese **Aufgaben liegen im öffentlichen Interesse** und dienen dem **Jugendschutz** sowie der **Gefahrenabwehr**.

Die mit dem KCanG verbundenen Kosten können nicht auf Ehrenamt oder Standgebühren abgewälzt werden. Die beantragten Mittel ermöglichen eine weitgehend rechtssichere Umsetzung des KCanG, erlauben Präventionsarbeit sowie die Kooperation mit Beratungsstellen und Ordnungsbehörden. Damit

wird über die bloße Umsetzung des KCanG hinaus ein wichtiger **Beitrag zur öffentlichen Sicherheit und Gesundheit** geleistet.

Trotz einer umfassend vorgesehenen Bestreifung des gesamten Veranstaltungsgeländes durch Kräfte des Veranstalters, wird es hier eine enge **Kooperation mit dem städtischen Ordnungsamt und der Polizei** geben müssen, die mit Personal vor Ort sein müssen.

Alternativ zu einer Mittelbereitstellung im o.g. Rahmen wäre an dieser Stelle mglw. auch denkbar, dass die Stadt Münster die Handorfer Kaufmannsgilde hier von den sich aus dem KCanG ergebenden Verantwortlichkeiten freistellt, die damit verbundenen Haftungsrisiken übernimmt und die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung des KCanG durch den Einsatz eigener Kräfte erbringt.

7) Personalkostenzuschuss für erhöhten Bearbeitungs- & Koordinierungsaufwand:

Die Organisation erfolgt bislang weitgehend ehrenamtlich in mehreren tausend Stunden jährlich. Die **gestiegenen Anforderungen** in den Bereichen Sicherheit, Genehmigungen, Vertragsmanagement und Haftungsfragen übersteigen jedoch das leistbare Ehrenamt um ein Vielfaches.

Ein moderater Personalkostenzuschuss an dieser Stelle dient der professionellen Koordination, der Einbindung von Vereinen, der Abstimmung mit städtischen Stellen und anderen Behörden sowie der Einhaltung rechtlicher Vorgaben. Damit wird die Leistungsfähigkeit bürgerschaftlicher Selbstorganisation gesichert – ein Ziel, das die Stadt Münster ausdrücklich fördert.

D. Zusammenfassende Gesamtwürdigung

Die Einzelpositionen 1 - 7 bilden ein ausgewogenes integriertes Maßnahmenpaket, das

- Inklusion & Integration fördert,
- Kinder, Jugendliche und Familien fördert,
- künstlerische & kulturelle Teilhabe ermöglicht,
- die lokale Wirtschaft und den Tourismus unterstützt,
- Digitalisierung voranbringt,
- neue gesetzliche Sicherheitsanforderungen erfüllt,
- den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärkt,
- in hohem Maße identitätsstiftend wirkt und
- die Attraktivität und Leistungsfähigkeit Münsters und seiner Stadtteile weit über die Grenzen des Münsterlands hinaus deutlich macht.

Der „Handorfer Herbst“ ist damit **nicht in erster Linie ein kommerzielles Event, sondern** eine Leistung aus **unternehmerischer Verantwortung** heraus und Teil der kommunalen Infrastruktur. Der „Handorfer Herbst“ ist gelebte **Stadt(teil)entwicklung**.

Die beantragte Förderung stellt sicher, dass **ein für Handorf, Münster und das Münsterland identitätsstiftendes Format** auch unter veränderten Rahmenbedingungen **zukunftsfähig** bleibt und die Ziele der Stadt in den Bereichen Inklusion & Integration, Kunst & Kultur, Kinder, Jugendliche & Familien, Soziales & Teilhabe, ehrenamtliches Engagement und Wirtschaft durch dieses Traditionsevent weiterhin wirksam unterstützt werden können.

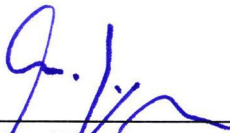
Die in diesem Antrag dargestellten Maßnahmen unterstützen, wie dargelegt, unmittelbar die strategischen Ziele der Stadt Münster in den Inklusion & Integration, Kunst & Kultur, Kinder, Jugendliche & Familien, Soziales & Teilhabe, ehrenamtliches Engagement und Wirtschaft sowie öffentliche Sicherheit.

Ohne eine umfassende kommunale Beteiligung könnten wesentliche gemeinwohlorientierte Angebote des „Handorfer Herbsts“ nicht mehr im erforderlichen Umfang und in der gewohnten Qualität angeboten und schon lange nicht ausgebaut werden.

Wir bitten Sie daher um eine wohlwollende Prüfung der beantragten Förderpositionen und stehen Ihnen für Rückfragen sowie einen weiterführenden fachlichen Austausch gerne zur Verfügung.

Lassen Sie uns den „Handorfer Herbst“ gemeinsam als zeitgemäßes, sicheres und zukunftsorientiertes Fest neu gestalten – als eines der großen identitätsstiftenden Events unserer Stadt und als Ort der Begegnung für Menschen aus Handorf, Münster-Ost, Münster, dem Münsterland und darüber hinaus.

Mit freundlichen Grüßen aus Handorf,



Marc Hansen
(1. Vorsitzender)



Hermann Schulze Leusing
(Geschäftsführer)

Handorfer Kaufmannsgilde e.V.

c/o Schulze Leusing & Schröder Immobilien GmbH
Sudmühlenstraße 167
48157 Münster
E-Mail: hkg@sls-immobilien.de
Internet: www.handorfer-kaufmannsgilde.de



Stadt Münster
Der Oberbürgermeister
Klemensstraße 10
48143 Münster

03.03.2026

Antrag auf Gewährung von Fördermitteln

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Fuchs,
sehr geehrte Frau Kämmerin & Stadtdirektorin Zeller,

hiermit beantragt die Handorfer Kaufmannsgilde e.V. (HKG) eine institutionelle jährliche Förderung für ihr neues Projekt

„Handorf Gutscheine“,

welches noch Frühjahr umgesetzt werden soll, zunächst einmal für die Jahre 2026 bis 2031.

A. Antragshintergrund & Antragsumfang

Die Handorfer Kaufmannsgilde e.V. (HKG) wurde 1990 gegründet und ist ein Zusammenschluss von derzeit 59 engagierten Einzelhändlerinnen und -händlern, Handwerksunternehmerinnen und -unternehmern sowie anderen Gewerbetreibenden und Dienstleistenden aus Münster-Handorf.

Seit vielen Jahren setzt sich der Verein für die **Stärkung des Stadtteils als lebendigem Einkaufs- und Begegnungsort** ein. Neben der Organisation des „Handorfer Herbsts“, in dessen Rahmen sich Handorf mit der damals „Längsten Kaffeetafel der Welt“ im Jahr 1995 sogar in das Guinness-Buch der Rekorde eintragen konnte, gehören aber auch **Maßnahmen zur Belebung der Ortsmitte**, zur **Förderung des lokalen Einzelhandels**, zur **Pflege der traditionellen Stadteilkultur** sowie zur **Förderung des gesellschaftlichen Zusammenlebens** der Menschen in Handorf zu unseren Aufgaben.

So sind wir etwa Mitveranstalter des jährlich stattfindenden Maibaumfests der Handorfer Vereine am Samstag vor dem 1. Mai, schmücken Handorf während der Adventszeit weihnachtlich oder arbeiten derzeit

an der Einrichtung eines „Handorf Gutscheins“.

Bei Letzterem möchten wir Sie um Ihre Unterstützung bitten und beantragen daher hiermit – zunächst einmal für die Jahre 2026 bis 2031 – jährliche Fördermittel in den nachgenannten Höhen:

1. Personalkostenzuschuss zur Koordinierung und Projektumsetzung: **10.000,00 €** pro Jahr
2. Betriebskostenzuschuss für System-, Transaktions- und Marketingkosten, etc.: **10.000,00 €** pro Jahr

B. Begründung, Einordnung in städtische Handlungsfelder, Wirkungsziele & Gesamtwürdigung

In Zeiten tiefgreifender **geopolitischer Veränderungen** ist das **Konsumverhalten** der Bevölkerung stark eingeschränkt. Das wirkt sich auch auf die Wirtschaft in Deutschland aus, wo sich insbesondere der **stationäre Handel** seit Jahren schon großen Herausforderungen im Internet gegenübersteht. Die zunehmende **Verlagerung von Kaufkraft in den Onlinehandel** führt auch in Münster-Handorf zu spürbaren Umsatzverlusten, sinkender Frequenz und einer Schwächung der lokalen Versorgungsstrukturen. Auch die **Gastronomie** leidet unter einer mit geopolitischen Veränderungen verbundenen Ängsten und Sorgen einhergehender Konsumzurückhaltung deutlich.

Jeder Euro, der im Internet ausgegeben wird, stehen dem Stadtteil und damit auch der Stadt nicht mehr für den Erhalt von bestehenden und/oder die Schaffung von neuen Arbeits- und Ausbildungsplätzen zur Verfügung. Auch kommt ein Euro, der im Internet ausgegeben wurde dem Vereinsleben und anderen sozialen wie kulturellen Infrastrukturen in Handorf und Münster nicht mehr zugute. Damit einher geht oftmals auch der Verlust von etwaigen Gewerbesteuererträgen für die Stadt. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Handorfer Kaufmannsgilde die Einführung eines **lokalen Gutscheinsystems** unter dem Titel „Handorf Gutschein“.

Der „Handorf Gutschein“ soll als **stadtteilbezogenes Zahlungsmittel** bei möglichst vielen Betrieben, Dienstleistern, Gastronomien und kulturellen Einrichtungen einlösbar sein. Ziel ist es, **Kaufkraft gezielt im Stadtteil** sowie bei Betrieben/Einrichtungen im näheren Umfeld mit Stadtteilbezug zu binden, **lokale Wertschöpfungsketten** zu stärken und Bürgerinnen und Bürger zu motivieren, ihre täglichen Bedarfe vor Ort zu decken. Der Gutschein verbindet damit **Wirtschaftsförderung, Stadtteilentwicklung und Identitätsstiftung** in einem praxisnahen Instrument.

Die Einführung eines solchen Systems erfordert jedoch erhebliche **konzeptionelle, organisatorische und kommunikative Leistungen**. Dazu gehören der Aufbau einer Trägerstruktur, die Gewinnung teilnehmender Betriebe, die Einrichtung eines digitalen Abrechnungssystems, Softwarekosten und Transaktionsgebühren, Marketingmaßnahmen sowie die laufende Betreuung von Nutzenden und Akzeptanzstellen. Ökologisch nachhaltig wäre auch die **perspektivische Umstellung auf eine digitale Gutscheinvariante**, die auf der Entwicklung einer App basieren könnte und Ressourcen in Form von Papier und/oder Kunststoffen schonen würde. Diese Aufgaben können nicht allein ehrenamtlich bewältigt werden.

Mit den beantragten Mitteln sollen insbesondere die folgenden Leistungen finanziert werden:

- Projektkoordination und Betreuung der teilnehmenden Betriebe
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen zur Bekanntmachung
- Kooperation mit Unternehmen, Vereinen und Institutionen
- Aufbau und Pflege eines digitalen Gutscheinsystems
- Evaluation der wirtschaftlichen Effekte

Der „Handorf Gutschein“ ist aus Sicht der Handorfer Kaufmannsgilde eine klassische Maßnahme der kommunalen Wirtschaftsförderung. Er stärkt den **stationären Handel und die Gastronomie**, sichert **wohnortnahe Arbeits- und Ausbildungsplätze**, **reduziert Verkehrswege** und damit ggf. verbundenen **CO₂-**

Ausstoß, fördert **regionale Kreisläufe** und erhöht die **Attraktivität Münsters** als polyzentrischer Stadt mit starken Stadtteilen.

Der Gutschein könnte sich für **Arbeitgeber, Vereine und soziale Einrichtungen** als Geschenk- bzw. Anerkennungsinstrument eignen. Insgesamt wird der Verkauf von mehreren tausend Gutscheinen pro Jahr mit einem substanziellen Umsatzvolumen angestrebt. Vergleichbare Projekte in anderen Kommunen zeigen, dass lokale Gutscheinsysteme nachweislich **Umsätze im Ort halten und zusätzliche Nachfrage erzeugen**.

Mit dem Projekt übernimmt die Handorfer Kaufmannsgilde Verantwortung für die **Zukunftsfähigkeit des Stadtteils** und unterstützt die Ziele der Stadt Münster in den Bereichen **Wirtschaft, Stadtteilentwicklung und Nachhaltigkeit** und ergänzt die Ziele der Wirtschaftsförderung Münster zur **Stärkung der Stadtteilzentren** und zur **Sicherung wohnortnaher Versorgung**. Ohne eine kommunale Begleitung wäre die Umsetzung jedoch kaum bis nicht möglich.

Wir bitten Sie daher um eine wohlwollende Prüfung der beantragten Förderpositionen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus Handorf,



Marc Hansen
(1. Vorsitzender)



Hermann Schulze Leusing
(Geschäftsführer)

Handorfer Kaufmannsgilde e.V.

c/o Schulze Leusing & Schröder Immobilien GmbH
Sudmühlenstraße 167
48157 Münster
E-Mail: hkg@sls-immobilien.de
Internet: www.handorfer-kaufmannsgilde.de



Stadt Münster
Der Oberbürgermeister
Klemensstraße 10
48143 Münster

Zur Kenntnis und weiteren Veranlassung
Christoph Kattentidt
24.03.2026, 15:06:47

03.03.2026

Antrag auf Gewährung von Fördermitteln

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Fuchs,
sehr geehrte Frau Kämmerin & Stadtdirektorin Zeller,

hiermit beantragt die Handorfer Kaufmannsgilde e.V. (HKG) eine einmalige investive sowie eine institutionelle jährliche Förderung für die

Weihnachtsbeleuchtung

im Stadtteil Handorf, zunächst einmal für die Jahre 2026 bis 2031.

A. Antragshintergrund & Antragsumfang

Die Handorfer Kaufmannsgilde e.V. (HKG) wurde 1990 gegründet und ist ein Zusammenschluss von derzeit 59 engagierten Einzelhändlerinnen und -händlern, Handwerksunternehmerinnen und -unternehmern sowie anderen Gewerbetreibenden und Dienstleistenden aus Münster-Handorf.

Seit vielen Jahren setzt sich der Verein für die **Stärkung des Stadtteils als lebendigem Einkaufs- und Begegnungsort** ein. Neben der Organisation des „Handorfer Herbsts“, in dessen Rahmen sich Handorf mit der damals „Längsten Kaffeetafel der Welt“ im Jahr 1995 sogar in das Guinness-Buch der Rekorde eintragen konnte, gehören aber auch **Maßnahmen zur Belebung der Ortsmitte**, zur **Förderung des lokalen Einzelhandels**, zur **Pflege der traditionellen Stadtteilkultur** sowie zur **Förderung des gesellschaftlichen Zusammenlebens** der Menschen in Handorf zu unseren Aufgaben.

So sind wir etwa Mitveranstalter des jährlich stattfindenden Maibaumfests der Handorfer Vereine am Samstag vor dem 1. Mai oder arbeiten derzeit an der Einrichtung eines „Handorf Gutscheins“.

Vor allem schmückt die Handorfer Kaufmannsgilde den Ortskern unseres Stadtteils während der **Advents- und Weihnachtszeit** aber auch mit dem **großen Weihnachtsbaum auf dem Petronillaplatz** und den **LED-Sternen an den Straßenlaternen** der Handorfer Straße, der Sudmühlenstraße und der Dorbaumstraße weihnachtlich. Damit sorgen wir in dieser wichtigen Zeit des Jahres für eine einladende Atmosphäre, stärken die Aufenthaltsqualität, unterstützen den örtlichen Handel und leisten einen wichtigen Beitrag zur Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Stadtteil.

Da damit für den Verein gleichzeitig aber eine erhebliche finanzielle Belastung verbunden ist, beantragen wir eine kommunale Unterstützung für folgende Maßnahmen:

1. Einmalige Kostenbeteiligung an der **Erweiterung der bestehenden Weihnachtsbeleuchtung** in Höhe von **3.500,00 €** auf Basis des beigefügten Angebots über 6.907,95 € der Firma Ebeling Licht GmbH
2. Einmalige Beteiligung an den Kosten für die **Instandsetzung der Bestandsbeleuchtung** mit einem Förderbetrag i.H.v. **1.000,00 €**.
3. **Langfristige Beteiligung an den jährlichen Betriebskosten** der Weihnachtsbeleuchtung – zunächst einmal für die Jahre 2026 bis 2031 – in einer Höhe von **2.500,00 €** pro Jahr.

B. Begründung

1. Erweiterung der bestehenden Weihnachtsbeleuchtung:

Geplant ist die Erweiterung der vorhandenen Mastbeleuchtung um 10 zusätzliche LED-Sterne, mit dem Ziel ein **einheitliches und attraktives Erscheinungsbild im Ortskern** zu erreichen.

Die Maßnahme dient der **Aufwertung des öffentlichen Raums**, der **Stärkung des stationären Handels** und der **Förderung des vorweihnachtlichen Gemeinschaftslebens** aller Menschen in Handorf. Selbstredend soll die Maßnahme auch die Attraktivität Handorfs bei Gästen unseres Stadtteils erhöhen.

2. Instandsetzung der Bestandsbeleuchtung:

In den vergangenen Jahren wurden die Leuchtmittel und die Befestigungen der Bestandsbeleuchtung in Mitleidenschaft gezogen und müssen überholt werden, um sie **künftig weiter sicher und wirkungsvoll nutzen** zu können.

3. Langfristige Beteiligung an den jährlichen Betriebskosten:

Der laufende Betrieb der Weihnachtsbeleuchtung verursacht **jährlich wiederkehrende Kosten** für die Montage, die Demontage, die Lagerung, den Strom, die erforderlichen Genehmigungen sowie die technischen Prüfungen. Diese Aufwendungen können von der Handorfer Kaufmannsgilde allein nicht dauerhaft getragen werden. Eine **verlässliche kommunale Beteiligung** (Förderposition 3) würde die **langfristige Sicherung dieses wichtigen Projekts** ermöglichen.

C. Einordnung in städtische Handlungsfelder, Wirkungsziele & Gesamtwürdigung

Die Weihnachtsbeleuchtung ist **kein kommerzielles Projekt**, sondern eine **Leistung für die Allgemeinheit**. Sie erhöht die **Attraktivität Handorfs** als Wohn- und Einkaufsstandort, unterstützt lokale Betriebe und trägt zur **Lebensqualität** im Stadtbezirk Münster-Ost bei. Zahlreiche Rückmeldungen aus der Bürgerschaft, von Vereinen und Einrichtungen, aber auch von Gästen bestätigen den **hohen ideellen und identitätsstiftenden Wert** dieser Maßnahme.

Die Weihnachtsbeleuchtung wird vollständig in moderner **LED-Technik** betrieben. Gegenüber herkömmlichen Leuchtmitteln reduziert dies den Stromverbrauch um bis zu **80 %**, senkt CO₂-Emissionen und entspricht den **Klimaschutzzielen der Stadt Münster**. Durch den Einsatz langlebiger, reparaturfähiger Systeme werden Ressourcen geschont, so wird die erste Überholung der Bestandsbeleuchtung erstmalig nach nunmehr 8 Jahren im Einsatz nötig.

Die geplante Erweiterung in den Straßenzügen Handorfer Straße, Sudmühlenstraße und Dorbaumstraße erfolgt ebenfalls konsequent nach diesen energieeffizienten Standards. Damit verbindet das Projekt **stimmungsvolle Stadt(teil)gestaltung** mit zeitgemäßer **Verantwortung für Umwelt und Energie**.

Wir bitten Sie daher um eine wohlwollende Prüfung der beantragten Förderpositionen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus Handorf,



Marc Hansen
(1. Vorsitzender)



Hermann Schulze Leusing
(Geschäftsführer)



One World Cycling Club e.V.

Gildenstraße 24a

48157 Münster

mail@one-world-cycling-club.org

Stadt Münster

Der Oberbürgermeister

Klemensstraße 10

48143 Münster

03.03.2026

Antrag auf Gewährung von Fördermitteln

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Fuchs,
sehr geehrte Frau Kämmerin & Stadtdirektorin Zeller,

hiermit beantragt der One World Cycling Club e.V. (OWCC) eine einmalige investive AnscCubeförderung sowie eine zunächst auf die Jahre 2026 bis 2031 befristete institutionelle Förderung bei einer Ergebnisevaluation Ende 2028 für das Projekt

„Cycling Cube an der B51 – Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster“

auf dem Gelände der 2 Rad Hansen GmbH an der Warendorfer Straße (B51) in Münster-Ost.

A. Projektbeschreibung

Auf der Freifläche neben dem Unternehmensparkplatz der 2 Rad Hansen GmbH in Münster-Handorf soll in modularer Containerbauweise (voraussichtlich drei 40 Fuß-Container; zu einem späteren Zeitpunkt ggf. erweiterbar auf fünf Container) das Headquarter des gemeinnützigen Projekts „The Bike Aid Project“ entstehen, welches der One World Cycling Club in der Fahrradhauptstadt Münster ansiedelt. Gleichzeitig sollen hier ein Radsportleistungszentrum und ein Cycling Café des OWCC entstehen.

Das Gebäude wird an das Strom-, Wasser- und Abwassernetz angeschlossen und umfasst einen Küchenbereich sowie Sanitäranlagen (inklusive Duschen). Die Gestaltung der Außenanlagen soll einladend sein und zusätzlichen Raum für Begegnungen und Miteinander schaffen.

Der Standort liegt unmittelbar an der B51, nahe der Stadtgrenze Münster/Warendorf und besitzt eine hohe Sichtbarkeit für Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Fahrrad, dem Auto oder dem Zug aus dem östlichen Münsterland kommen.

Das Projekt – in dessen Mittelpunkt neben den radsportlichen Themen vor allem die *quartiersbezogene soziale Mobilitätsinfrastruktur* steht – wird als sichtbares Willkommenssymbol die Rolle Münsters als Fahrradhauptstadt unterstreichen und prägnantes Beispiel dafür sein, wie man umweltbewusst mit dem Fahrrad lebt und möchte – gerade an seinem besonderen Standort – zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad motivieren.

Das Vorhaben umfasst mithin vier inhaltliche Säulen:

1. Den Bereich „Gebrauchträder“ des „The Bike Aid Project“:

- Sammlung und Instandsetzung gespendeter Fahrräder
- Ausgabe der überholten Fahrräder an Menschen in/aus einkommensschwachen Haushalten
- *Verkehrssicherheitsprüfung und Einweisung in die sichere Nutzung der Fahrräder*
- Ermöglichung alltagsrelevanter Mobilität (Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungswege, etc.)
- Kooperation mit Fachhändlern/Fachwerkstätten, sozialen Trägern, kommunalen Einrichtungen, Integrationsstellen und Bildungseinrichtungen, etc.
- Qualifizierungs- und Integrationsangebote im Bereich des Handwerks
- Beitrag zur Kreislaufwirtschaft und Reduktion von Ressourcenverbrauch
- Substitution motorisierter Kurzstrecken im urbanen Raum

2. Den Bereich „Rikschas“ des „The Bike Aid Project“:

- Anschaffung von E-Rikschas
- *Beschäftigung, Schulung, Qualifizierung und Einsatzkoordination von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern (ggf. mit der Option eigene finanzielle Möglichkeiten durch den Erhalt von Aufwandsentschädigungen im Rahmen der Ehrenamts- und/oder Übungsleiterpauschale i.R.d. gesetzl. Bestimmungen aufzustocken)*
- Sicherstellung von Wartung, Versicherungsschutz und verkehrssicherem Betrieb der eingesetzten Fahrzeuge
- Fahrten für Seniorinnen und Senioren, Demenzbetroffene und mobilitätseingeschränkte Menschen (konzipiert als Ausflüge, Be-/Versorgungsfahrten und/oder therapeutische Angebote)
- Förderung sozialer Teilhabe und Reduktion von Isolation im Alter
- Ermöglichung von Aufhalten im öffentlichen Raum für mobilitätseingeschränkte Menschen
- *Entlastung von Pflegeeinrichtungen und pflegenden Angehörigen*
- Aufbau eines sozialen und ökologisch nachhaltigen Mobilitätsnetzwerks im dezentralen Stadtquartiersmodell

3. Ein Radsportleistungszentrum des OWCC:

- Aufbau eines Radsport-Stützpunkts
- Breitensport (Bewegungsangebote, Ausdauertraining, Gesundheitsprävention)
- Nachwuchs- und Talentförderung im Jugendbereich
- Trainingsangebote für Radsportlerinnen und Radsportler
- Niederschwellige Bikefitting- und Leistungsdiagnostikangebote
- *Qualifizierung und Stärkung ehrenamtlicher Trainerinnen und Trainer*
- Kooperationen mit Schulen, Vereinen und Ganztageeinrichtungen

- Förderung nachhaltiger, nicht-motorisierter Mobilitätskultur

4. Cycling Café & Begegnungsort:

- Servicepunkt für Pendlerinnen und Pendler
- Vernetzung regionaler wie überregionaler Fahrradrouen
- Sozialer Treffpunkt in Münster-Ost für Menschen unterschiedlichster Generationen aus Handorf, Münster-Ost, Münster, dem Münsterland und darüber hinaus
- Ort der Ehrenamtsgewinnung und -koordination
- Veranstaltungsraum für Informations- und Bildungsangebote rund um nachhaltige Mobilität
- Beitrag zur teilweisen Eigenfinanzierung des Gesamtprojekts
- Profilbildung und Identitätsstiftung

B. Projektaufbau

Das Projekt ist in zunächst einmal in drei unterschiedliche Phasen gegliedert.

Die erste Phase ist die **Pilotphase**. In der Pilotphase sollen die baulichen Voraussetzungen geschaffen und der Betrieb sukzessive aufgenommen werden. Die modulare Containerbauweise bietet dabei an dem speziellen Standort der B51 den besonderen Vorteil auf zukünftige infrastrukturelle Entwicklungen reagieren zu können. Zwar soll das Projekt auf bestimmten Wegstrecken konkret zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad motivieren und damit auch dazu beitragen, dass perspektivisch weniger Raum für den motorisierten Individualverkehr benötigt wird, aber die B51 soll nach heutigem Stand genau dort, wo „**Cycling Cube an der B51 – Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster**“ entstehen soll, vierspurig ausgebaut werden. Ein Gebäude, welches überwiegend aus Containern besteht, könnte – sollte dieses im Zuge eines Bundesstraßenbaus irgendwann nötig werden – verhältnismäßig einfach versetzt werden. Im Rahmen der bis zu einem Jahr andauernden Pilotphase sollen mindestens 100 bis 150 Fahrräder instandgesetzt und wieder in Verkehr gebracht werden. Parallel dazu sollen 3 bis 5 E-Rikschas angeschafft werden, mit denen 500 bis 750 Rikschafahrten (bei 5 Fahrzeugen) in Münster-Ost stattfinden sollen. Gleichzeitig sollen erste Radsportangebote (Ausfahrten, Bikefitting, Trainingsangebote) realisiert und das Cycling Café eröffnet werden.

An die Pilotphase schließt sich mit der zweiten Phase die **Münster-Phase** an, in deren Rahmen die Angebote auf die gesamte Stadt Münster ausgeweitet werden sollen. Im Rahmen der Münster-Phase, die mit Abschluss der Pilotphase nach einer erfolgreichen Zwischen-Evaluation beginnt und spätestens mit Ende des 2. Jahres abgeschlossen sein soll, soll die Zahl der überholten und wieder in Verkehr gebrachten Gebrauchträder gemeinsam mit unseren Partnerinnen und Partnern im Handwerk, aber auch im Bildungssektor auf mindestens 400 bis 600 pro Jahr steigen. Der E-Rikscha-Bestand soll auf 15 bis 20 Fahrzeuge erhöht werden, mit denen mindestens 2.000 bis 3.000 Rikschafahrten (bei 20 Fahrzeugen) pro Jahr in Münster durchgeführt werden sollen. Im Bereich des Radsports wird es eine strukturelle Erweiterung um leistungsdiagnostische Angebote geben. Der Betrieb des Cycling Cafés beginnt in dieser Phase zur Deckung der Projektkosten beizutragen.

Perspektivisch soll die Auslastung der E-Rikschas, die in dieser Phase dezentral in ganz Münster quartiernahe stationiert werden und vornehmlich nur noch für Service- und Wartungsarbeiten nach Handorf kommen sollen, mit einer steigenden Zahl an ehrenamtlichen Unterstützerinnen und Unterstützern schrittweise erhöht werden, so dass Pflegefachkräfte und pflegende Angehörige in Münster jährlich um mehrere tausend Stunden entlastet werden können.

Nach erfolgreicher Evaluation der Münster-Phase wird ein Übergang in die **Münsterland-Phase** (für

die mit diesem Antrag keine Fördermittel beantragt werden) geprüft, in deren Rahmen die Angebote schrittweise auf das gesamte Münsterland ausgeweitet werden sollen.

Verläuft auch die Münsterland-Phase erfolgreich, sollen die in Münster entwickelten Standards im **weiteren Projektverlauf** über Kooperationen auch in andere Regionen transferiert werden. Auf diese Weise kann ein Münsteraner Projekt als *konzeptionelles Muster/übertragbares Modell für soziale und inklusive quartiersbezogene Mobilitätsangebote* auf der anderen Seite und für Ansätze erfolgreicher regionaler Vernetzungen im Rahmen der Mobilitätswende auf der anderen Seite stehen.

Daraus ergibt sich zusammenfassend folgender zeitlicher Planungsverlauf:

Q1/2026	Planung/Genehmigung
Q2/2026	Bau/Anschlüsse
Ab Q3/2026	Start des Pilotbetriebs
Ab Q4/2026	Start der Münster-Phase
Ab Q3/2027	Start der Münsterland-Phase
Ende 2028	Evaluation des Projektverlaufs
Ab 2028/2029	Regelbetrieb in Münster und im Münsterland
Ab 2029	Projekt-Transfer

C. Zielbeschreibung

Mit dem Projekt „**Cycling Cube an der B51 – Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster**“ entsteht am östlichen Stadteingang der Fahrradhauptstadt Münster ein Leuchtturmprojekt für soziale Teilhabe, sportliche Aktivitäten, ehrenamtliches Engagement, Miteinander und nachhaltige Mobilität – quartierbezogen wie regional.

Ziel ist es,

- Mobilität sozial gerechter zu gestalten und alltagsrelevante Fahrradnutzung für einkommensschwache Haushalte zu ermöglichen,
- Seniorinnen und Senioren, Demenzbetroffene sowie mobilitätseingeschränkte Menschen durch quartiersnahe Rikscha-Angebote soziale Teilhabe zu ermöglichen/zu sichern,
- Pflegefachkräfte und pflegende Angehörige zu entlasten,
- Ehrenamtliches Engagement zu fördern und zu stärken,
- Fahrradfahren, Radsport und Gesundheitsförderung zu stärken,
- Stadtquartiere durch dezentrale Mobilitätsangebote zu stärken,
- die Verkehrswende durch konkrete und lokal umsetzbare Maßnahmen im Fahrradbereich sichtbar zu machen,
- zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad im Kurzstreckenbereich und für Pendelfahrten (allen voran aus dem Kreis Warendorf in die Stadt Münster herein und umgekehrt) zu motivieren,
- als Leuchtturmprojekt in Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen (Veränderung von Ampelschaltungen für den motorisierten Individualverkehr, Errichtung von Kreisverkehren, Umgestaltung von Abbiegespuren, Bau von Fahrradüber- bzw. -unterführungen, Ausbau des lokalen und regionalen Bus- und Bahnangebots, Modifizierungen im Bereich der Vorgaben für Pedelecs und S-Pedelecs) Alternativen zu Ausbauvorhaben von Straßen aufzuzeigen,
- Handorf und Münster-Ost als Außenstadtteil bzw. Außenstadtbezirk aufzuwerten und
- ein sichtbares Einfahrtstor zur Fahrradhauptstadt Münster zu sein, welches Modellcharakter besitzt und die Fahrradversiertheit Münsters für alle in Münster, im Münsterland, in Nordrhein-

Westfalen, in Deutschland und in Europa sicht- und erlebbar macht.

D. Strategische Einordnung in städtische Handlungsfelder

Strategisch lassen sich die oben genannten und unter dem Dach „**Cycling Cube an der B51 – Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster**“ zusammengefassten Teilprojekte in folgende städtische Handlungsfelder einordnen.

1. Mobilität & Verkehrswende:

Das Projekt unterstützt die kommunale Verkehrswende und die Ziele des Masterplans Mobilität Münster 2035+ durch/als:

- Die Förderung der Verlagerung von Kurzstrecken vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad (Modal Shift) durch die Ausgabe gesammelter und instandgesetzter Gebrauchträder an einkommensschwache Haushalte sowie die Schaffung niedrigschwelliger Service- und Informationsangebote
- Quartierbezogenes, dezentrales Mobilitätsangebot (E-Rikschas) im gesamten Stadtgebiet (Innenstadt und Außenstadtbezirke) für Seniorinnen und Senioren, Demenzbetroffene sowie mobilitätseingeschränkte Menschen
- Sichtbarer Service-, Anlauf- und Begegnungspunkt entlang einer wichtigen Pendlerachse (B51) für Radfahrerinnen und Radfahrer und andere Menschen
- Vernetzung städtischer und regionaler Velo-Routen (Fahrradwege, Fahrradstraßen und Umlandverbindungen)
- Zielgrößen im Regelbetrieb: Mind. 400 – 600 gesammelte und wieder in Verkehr gebrachte Gebrauchträder/Jahr, mind. 2.000 – 3.000 E-Rikscha-Fahrten/Jahr

Zwecks Steuerung und im Sinne der Transparenz werden zentrale Leistungskennzahlen (z.B. Anzahl ausgegebener Gebrauchträder, dokumentierte Rikscha-Fahrten, aktive Ehrenamtliche) sowie ein Monitoring ersetzter Pkw-Kilometer jährlich ausgewiesen. Auf die Weise stärkt das Projekt Münsters Profil als Fahrradhauptstadt Deutschlands nicht nur sozial und kulturell, sondern wird auch zu einem umsetzungsorientierten infrastrukturellen Alltagsbaustein der Verkehrswende.

2. Soziales & Teilhabe:

Auch soziale Aspekte der Mobilitätsgerechtigkeit und Teilhabefragen werden durch das Projekt in mehreren Handlungsfeldern adressiert:

- Die Eröffnung von alltagsrelevanten Mobilitätsperspektiven für einkommensschwache Haushalte durch die Zugänglichmachung instandgesetzter Fahrräder (Bereich: Gebrauchträder)
- Abbau von Mobilitätsbarrieren im Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungsbereich, etc.
- Beitrag zur Reduktion von Mobilitätsarmut im Stadtgebiet
- Quartiersbezogene Rikscha-Angebote für Seniorinnen und Senioren, Demenzbetroffene sowie mobilitätseingeschränkte Menschen
- Förderung von sozialer Teilhabe und Begegnungen im öffentlichen Raum
- Entlastung von Pflegeeinrichtungen und pflegenden Angehörigen
- Beitrag zur Prävention vor Isolation und Einsamkeit
- Eine Zusammenarbeit mit Handwerksbetrieben, Schulen und anderen Einrichtungen ermöglicht die Vermittlung handwerklicher Kompetenzen und verschafft dem Handwerk als solchem mehr Sichtbarkeit
- Qualifizierungsmöglichkeiten im Bereich Zweiradmechanik/-mechatronik (Fachrichtung Fahrradtechnik) auf dem 1. und 2. Arbeitsmarkt

- Möglichkeit des Bezugs von Aufwandsentschädigungen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen (Ehrenamts- und/oder Übungsleiterpauschale) für ehrenamtlich Engagierte (was insbesondere Personen mit geringem Einkommen zusätzliche Engagementmöglichkeiten eröffnet)
- Aufbau eines funktionierenden Ehrenamtsnetzwerks im Mobilitätssektor
- *Stärkung bürgerschaftlichen Engagements in der Quartiersarbeit und auf städtischer Ebene*
- Sozialer Treffpunkt in Münster-Ost
- Zielgrößen im Regelbetrieb: Mind. 40 – 60 ehrenamtlich Engagierte; mind. 2.500 Entlastungsstunden für Pflegefachkräfte und pflegende Angehörige/Jahr

Das Projekt trägt durch die Verbindung von Mobilität, Ehrenamt, Qualifizierung und Teilhabe zum sozialen Gleichgewicht in der Stadt und zu einer Stärkung der Stadtquartiere bei.

3. Klima & Nachhaltigkeit:

Das Projekt ist klimaorientiert und nachhaltig. Es leistet einen konkreten Beitrag zum Klimaschutz und zur Ressourcenschonung im Verkehrssektor und wirkt insbesondere wie folgt:

- Fachgerechte Instandsetzung und Weiterverwendung von gebrauchten Fahrrädern
- Ressourcenschonung durch Reparaturen statt Neuproduktion
- Förderung emissionsfreier und elektrisch unterstützter Mobilität
- Förderung nachhaltiger Lebens- und Fortbewegungsstile, allen voran im Bereich der Alltagsmobilität im Kurzstreckenbereich und für Pendelfahrten

Das Vorhaben unterstützt durch seinen Einsatz für nachhaltige Mobilitätsformen die kommunalen Klimaziele.

Vor dem Hintergrund der Diskussion um die Erreichung der städtischen Klimaziele bis 2031 leistet das Projekt einen konkreten und lokal steuerbaren Beitrag im Verkehrssektor. Es ersetzt motorisierte Kurzstrecken durch Fahrradnutzung bzw. motiviert dazu, reduziert Mobilitätsbarrieren und stärkt die Nutzung des Fahrrads im Alltag in sozial relevanten Zielgruppen.

Das Projekt versteht sich dabei nicht als singuläre Lösung, sondern als lokal umsetzbarer, steuerbarer und messbarer Baustein innerhalb eines Maßnahmenmixes zur Emissionsreduktion im urbanen Verkehr und auf Pendelstrecken. Es bietet jedoch eine besondere Chance, da strukturelle Änderungen im Sinne der Mobilitätswende bei Alltagsmobilität beginnen müssen, damit sie nachvollziehbar sind und nicht abstrakt bleiben.

Urbane Autofahrten finden meistens auf Kurzstrecken statt, wo Fahrradförderung am stärksten wirken kann. Zur Reduktion von motorisierten Pendelfahrten bieten Pedelects, S-Pedelects und E-Bikes sowie sportliche Fahrräder entsprechende Möglichkeiten. Beide Themen spricht das Projekt in Handorf, Münster-Ost und Münster sowie der B51 an. Mit seiner Zweiradorientiertheit setzt es auf ein in Münster anerkanntes Thema und verfolgt einen mithin erfolgsversprechenden Ansatz. Es ist in der Lage einen nachweisbaren Beitrag zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen im lokalen/regionalen Kontext zu erbringen.

Wenn im Verkehrssektor für einen durchschnittlichen PKW ein Emissionswert von rund 150 g CO₂ pro Kilometer zugrunde gelegt wird, beträgt jeder durch das Projekt ersetzte PKW-Kilometer rechnerisch etwa bis zu 0,15 kg vermiedenem CO₂-Ausstoß. Die Klimawirkung ist mithin direkt proportional zur Anzahl tatsächlich verlagelter Kurzstrecken und Pendelfahrten. Bereits bei einer jährlichen Reduktion von beispielsweise 100.000 PKW-Kilometern ergäbe sich eine Emissionsminderung von rund 15 Tonnen CO₂. Die genannten Werte dienen einer übersichtlichen Orientierung und stellen keine verbindliche Zielgröße dar, sondern verdeutlichen die Skalierbarkeit

des Projekts innerhalb der kommunalen Klimaschutzstrategie. Die Ermittlung tatsächlich verlagert Kilometer kann über standardisierte Erhebungen erfolgen.

Das Projekt vermag somit Klimaschutz mit handwerklichem Knowhow, sozialer Teilhabe und Gesundheitsförderung zu verbinden und trägt auf diese Weise zu einer nachhaltigen und lebenswerten Stadtentwicklung bei.

4. Sport & Gesundheitsförderung:

Die sozialen und mobilitätsbezogenen Bestandteile des Projekts werden durch sport- und gesundheitsfördernde Angebote ergänzt. Insbesondere umfassen diese:

- Aufbau eines quaternahen Radsportstützpunkts
- Trainingsangebote für unterschiedliche Leistungs- und Altersgruppen
- Bikefitting-Angebote sowie leistungsdiagnostische Möglichkeiten
- Nachwuchs-/Talent- sowie Breitensportförderung
- Gesundheitsprävention durch Bewegungsangebote und Ausdauertraining
- Zielgröße im Regelbetrieb: Mind. 100 – 250 Teilnehmende/Jahr im Nachwuchs- und Breitensportbereich

Durch die Verbindung von Alltagsmobilität und Radsport und Gesundheitsförderung stärkt das Projekt aktive Lebensstile und leistet an dieser Stelle einen präventiven Beitrag. Auf diese Weise wird Münster nicht nur als Fahrradhauptstadt, sondern auch als Stadt mit nachhaltigen und gesundheitsorientierten Sportangeboten weiterentwickelt.

5. Ehrenamt & bürgerschaftliches Engagement:

Das Projekt baut ein strukturstarke und auf Dauer angelegtes Ehrenamtsnetzwerk im Bereich nachhaltiger Mobilität auf. Es umfasst insbesondere:

- Gewinnung, Qualifizierung und kontinuierliche Begleitung ehrenamtlich Engagierter
- Anfallende Tätigkeiten (Auszug): Einsatzkoordination im Bereich der Rikschas, Durchführung des „Fahrdienstes“, Werkstattunterstützung und Veranstaltungsorganisation
- Generationenübergreifende Begegnungen im Café sowie im Rahmen gemeinsamer Mobilitäts- und Freizeitangebote
- Stärkung bürgerschaftlicher Verantwortung im Stadtquartier
- Möglichkeit des Bezugs von Aufwandsentschädigungen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen (Ehrenamts- und/oder Übungsleiterpauschale)
- Zielgröße im Regelbetrieb: Mind. 40 – 60 ehrenamtlich Engagierte

Durch die Einbindung von ehrenamtlich Engagierten wird nicht nur praktische Unterstützung geleistet, sondern auch die soziale Verantwortung im Stadtteil gestärkt. Das Projekt fördert aktive Teilhabe und unterstützt eine lebendige und solidarische Stadtgesellschaft.

6. Standortprofil & Stadtentwicklung:

Das Projekt trägt zur Profilbildung Münsters als Fahrradhauptstadt bei und stärkt die Sichtbarkeit nachhaltiger Mobilitätsangebote im östlichen Stadtgebiet. Es wirkt insbes. durch:

- Weiterentwicklung Münsters als Fahrradhauptstadt im regionalen und überregionalen Kontext (Profilschärfung und Imagegewinn)
- Verbindung von ökologisch nachhaltiger Mobilität, sozialer Teilhabe, Sport, Gesundheitsförderung und Ehrenamt an einem öffentlich wahrnehmbaren Ort (Leuchtturmprojekt)

- Funktionale Stärkung des Außenstadtteils Handorf sowie des gesamten Stadtbezirks Münster-Ost als Standort sozialer und ökologisch nachhaltiger Mobilitätsinfrastruktur (Quartierbezogener Modellansatz mit übertragbaren Elementen)

Das Projekt trägt auf diese Weise zur positiven Weiterentwicklung des Stadtprofils Münsters bei. Die Standortwirkung ergibt sich aus der konkreten sozialen, ökologischen, sportlichen, gesundheitsfördernden und mobilitätsbezogenen Funktion sowie durch die sich dadurch begründenden Mehrwerte des Projekts.

E. Konkretisierung der Wirkungsziele in/für Münster (ab dem 3. Betriebsjahr):

Die Wirkungsziele des Projekts lassen sich ab dem 3. Betriebsjahr wie folgt konkretisieren:

- In Münster sollen mindestens 400 bis 600 Fahrräder pro Jahr aufbereitet und ausgegeben werden
- In Münster sollen mindestens 2.000 bis 3.000 Rikscha-Fahrten pro Jahr angeboten werden
- In Münster sollen mindestens 40 bis 60 ehrenamtlich Aktive mitwirken
- In Münster sollen 5 bis 10 Beschäftigungsplätze (Teilzeit / 1. & 2. Arbeitsmarkt) entstehen
- In Münster soll es zu einer vermehrten Fahrradnutzung auf kurzen und mittleren Strecken kommen, die CO₂-Einsparungen durch eine entsprechende Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs begründen
- In Münster soll es zu einer spürbaren Entlastung von Pflegefachkräften und pflegenden Angehörigen kommen (mind. 2.500 Entlastungstunden)
- In Münster sollen die Strukturen in den Stadtquartieren ausgebaut/gestärkt werden
- Das Gesamtprojekt sowie seine einzelnen Bestandteile möchten einen wertvollen Beitrag zur Wahrnehmung Münsters als Fahrradhauptstadt Deutschlands im In- und Ausland leisten

Die Zielerreichung wird jährlich überprüft und im Rahmen einer Evaluation bis Ende 2028 bewertet.

Erweiternde/Ergänzende Hinweise zum Monitoring:

Die klimabezogenen Auswirkungen des Projekts werden im Interesse des Klimastadt-Vertrags der Stadt Münster in einem standardisierten Verfahren im Rahmen eines Monitorings, welches durch das Projekt ersetzte Autokilometer erfasst, dargestellt. Bei der Ausgabe von Gebrauchträdern wird dazu mittels Kurzfragebogen die voraussichtliche Nutzung (Fahrtenhäufigkeit, Streckenlänge, ersetztes Verkehrsmittel) erhoben. Für Rikschafahrten werden Streckenlängen und Fahrdauern dokumentiert. Eine CO₂-Einsparungszuordnung erfolgt nur, sofern Einrichtungen/Angehörige bestätigen, dass andernfalls Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen angefallen wären. Die CO₂-Einsparungen könnten im Ergebnis konservativ anhand standardisierter Emissionsfaktoren je PKW-Kilometer berechnet und jährlich in einem Wirkungsbericht ausgewiesen werden.

Vor dem Hintergrund der Proportionalität der Klimawirkung des Projekts zur Anzahl tatsächlich verlagelter Kurzstrecken und Pendelfahrten vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad, könnte im Interesse der Erreichbarkeit einer breiten Öffentlichkeit eine Zusammenarbeit mit dem Amt für Kommunikation der Stadt Münster und Programmen wie „Stadtradeln“ oder „RadBonus“ sinnvoll sein. Für die Erstellung und Weiterentwicklung der Wirkungsanalyse könnte die Möglichkeit einer Kooperation mit der Universität Münster und/oder der Fachhochschule Münster geprüft werden.

Gleiches gilt auch für die Ermittlung von real entstandenen Entlastungstunden für Pflegefachkräfte sowie pflegende Angehörige durch das Projekt, die im Rahmen von partnerschaftlichen Kooperationen dokumentiert und ausgewiesen werden können.

F. Investitionskosten (Münster)

Nachfolgend werden die voraussichtlichen einmaligen Investitionskosten für ein Projektangebot im Stadtgebiet Münster dargestellt.

<u>Position</u>	<u>Betrag</u>
3 x 40-Fuß-Container inkl. Umbau	210.000,00 €
Fundament, Erdarbeiten, Statik	50.000,00 €
Strom-, Wasser-, Abwasseranschlüsse	35.000,00 €
Sanitäranlagen inkl. Duschen	35.000,00 €
Küche	35.000,00 €
Einrichtung	50.000,00 €
Planungen & Genehmigungen	25.000,00 €
Außenanlagen	30.000,00 €
Anschaffungskosten f. 20 E-Rikschas (Gestaffelter Abruf des Postens mit Fahrzeugbestellungen)	150.000,00 €
<u>PV-Anlage & Ladeinfrastruktur</u>	<u>50.000,00 €</u>
Gesamt	670.000,00 €

G. Jährl. Betriebskosten (Münster)

Nachfolgend werden die voraussichtlichen jährlichen Betriebskosten als institutionelle Kosten für ein Projektangebot im Stadtgebiet Münster dargestellt.

<u>Position</u>	<u>Betrag</u>
Projektkoordination	60.000,00 €
Cycling Café-Service	40.000,00 €
Minijobs (Werkstatt, Logistik, Café)	50.000,00 €
Ehrenamts-/Übungsleiterpauschalen (Gewährung ausschließl. nach tats. Einsatzzeit)	50.000,00 €
Unterhalt & Versicherungen	25.000,00 €
Marketing/Öffentlichkeitsarbeit	30.000,00 €
<u>Betriebsnebenkosten</u>	<u>30.000,00 €</u>
Gesamt	275.000,00 €

H. Finanzierungsplan (Münster)

Investitionskosten: Beantragter Zuschuss bei der Stadt Münster: **500.000 €**
(Auszahlung in 2 Teilen: 1. Teil im März 2026, 2. Teil im Januar 2027)
Eigenmittel & Spenden: **80.000 €**
Sponsoring/Partner: **90.000 €**

Jährl. Betriebskosten: Beantragter Zuschuss bei der Stadt Münster: **150.000 € pro Jahr**
Café-Einnahmen: **30.000 € pro Jahr**
Eigenmittel/Vereine: **40.000 € pro Jahr**
Sponsoring/Partner: **55.000 € pro Jahr**

Die beantragten Zuschüsse dienen der AnscCubefinanzierung. Ziel ist eine sukzessive Erhöhung der Eigenfinanzierungsquote durch Café-Einnahmen, Sponsoring und Drittmittelakquise. Ab 2032 soll die Eigenwirtschaftlichkeit des Cycling Café bis hin zur Vollrentabilität steigen, was bei gleichzeitig stärkerer Drittmittelfinanzierung ab diesem Zeitpunkt die sukzessive Neudefinition etwaiger

Förderbedarfe erlaubt.

I. Bedeutung als Leuchtturmprojekt

„Cycling Cube an der B51 – Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster“ bündelt soziale, sportliche mobilitätsbezogene und ehrenamtliche Ansätze an einem zentralen Standort in Münster-Ost.

Das Projekt steht für:

- quartiersbezogene soziale Mobilitätsinfrastruktur
- konkrete und messbare Beiträge zur Verkehrswende im Kurzstreckenbereich und auf Pendlerstrecken,
- die Stärkung bürgerschaftlichen Engagements
- Gesundheitsförderung, Nachwuchsentwicklung und Talentförderung
- Nachhaltige Ressourcennutzung durch Reparatur und Weiterverwendung
- sichtbares Eingangstor zur Fahrradhauptstadt Münster

Es verbindet nicht nur Münster mit dem Münsterland, sondern vor allem auch soziale Teilhabe, Sport, Gesundheitsförderung, Klimaschutz, Ehrenamt und Stadtteil- wie Stadtentwicklung in einem integrierten Ansatz und versteht sich als lokal umsetzbarer, wirtschaftlich verantwortbarer Baustein innerhalb der kommunalen Gesamtstrategie.

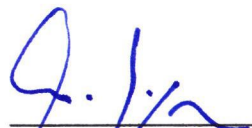
Während große Infrastrukturmaßnahmen oft außerhalb kommunaler Zuständigkeit liegen oder längere Planungszeiträume benötigen, ist das vorliegende Projekt kurzfristig umsetzbar, lokal steuerbar und unmittelbar wirksam.

Das Projekt schafft einen konkret erfahrbaren Ort nachhaltiger Mobilität und sozialer Teilhabe und leistet damit einen strukturellen Beitrag zur Weiterentwicklung Münsters als fahrradorientierte, lebenswerte Stadt.

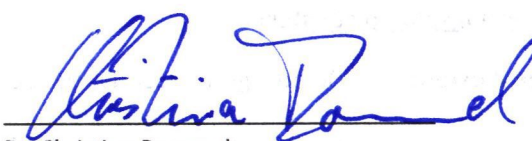
Die modulare Bauweise sowie die klar definierten Wirkungsziele gewährleisten dabei eine flexible Umsetzung und eine transparente Evaluation.

Wir bitten Sie daher um eine wohlwollende Prüfung der beantragten Förderpositionen und stehen Ihnen für Rückfragen und Gespräche gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus Handorf,



Marc Hansen
(Vorsitzender)



Dr. Christina Rommel
(Erste stv. Vorsitzende)

Anlagen:

Projektskizze - „Cycling Cube an der B51 – Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster“

Projektskizze - The Bike Aid Projekt (Bereich: Gebrauchträder)

Projektskizze - The Bike Aid Projekt (Bereich: Rikschas)



Cycling Cube an der B51

Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster

- Projektskizze -

Headquarter für „The Bike Aid Project“ in Münster-Handorf

Der One World Cycling Club e.V. (OWCC) plant auf dem Gelände der 2 Rad Hansen GmbH an der Warendorfer Straße (B51) die Errichtung eines neuen Headquartiers für das gemeinnützige Vorhaben „The Bike Aid Project“. Gleichzeitig sollen hier ein **Radsporthaus** und ein **Cycling Café** des OWCC entstehen.

In modularer Containerbauweise soll auf der Freifläche neben dem Unternehmensparkplatz so ein multifunktionaler Standort rund um das Thema „Fahrrad“ entstehen, der soziale Teilhabe, nachhaltige Mobilität, Radsport und Gesundheitsförderung, bürgerschaftliches Engagement und regionale Identität miteinander vereint.

Vorgesehen ist die Errichtung von Räumlichkeiten, die aus voraussichtlich drei 40-Fuß-Containern (zu einem späteren Zeitpunkt ggf. erweiterbar auf fünf Container) bestehen sollen, an das Strom-, Wasser- und Abwassernetz angeschlossen werden und über eine Küche sowie sanitäre Einrichtungen einschließlich Duschen verfügen.

Ein Ort mit Signalwirkung

Die Lage unmittelbar an der B51, nahe der Stadtgrenze zwischen Münster und Warendorf, verleiht dem Projekt eine besondere **städtebauliche und symbolische Bedeutung**. Für Menschen, die aus dem östlichen Münsterland, aus Warendorf oder Gütersloh in die Stadt kommen – ganz gleich ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Kraftfahrzeug oder mit der Bahn – kann das Gebäude zu einem weithin **sichtbaren Willkommenszeichen** werden: **Hier beginnt die Fahrradhauptstadt Münster.**

Der Standort verbindet Stadt und Region und macht die **gewachsene Fahrradkultur** des Münsterlandes und allen voran Münsters konkret erlebbar. Für Radfahrende auf der Pendlerachse Münster-Warendorf entsteht ein neuer **Service- und Begegnungspunkt**, der zu einer weiteren **Zunahme des Radverkehrs** – nicht nur auf dieser Achse – beitragen und möchte und viele weitere Möglichkeiten bietet.

Vier Säulen: Gebrauchträder, Rikschas, Radsporthaus, Cycling Café

Kern des Vorhabens bilden „The Bike Aid Project“ mit den beiden Bereichen **Gebrauchträder** und **Rikschas** sowie der **One World Cycling Club e.V.** mit einem **Radsporthaus** und einem **Cycling Café**.

1. Der **Bereich der Gebrauchträder** bildet die erste Säule des Projekts. „The Bike Aid Project“ sammelt gespendete Fahrräder, setzt sie fachgerecht instand und gibt sie an Menschen in/aus einkommensschwachen Haushalten weiter, um alltagsrelevante Mobilität zu sichern. Damit ermöglicht das Projekt **gesellschaftliche Teilhabe** in allen Lebensbereichen durch **Mobilität**, fördert im Sinne von **Nachhaltigkeit** eine Kultur des Reparierens und Weiternutzens und leistet so *einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung*. Gleichzeitig eröffnet der Reparatur- bzw. Werkstattbetrieb **Qualifizierungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten** auf dem ersten sowie zweiten Arbeitsmarktes – mit 2 Rad Hansen als Partner haben wir an dieser Stelle Schnittstellen zum Handwerk und Einzelhandel sowie Post-/Paketdienstleistungen – und schafft sinnstiftende Tätigkeitsfelder für Menschen, die sich **ehrenamtlich** engagieren möchten. Im Regelbetrieb sollen mindestens 400 – 600 gebrauchte Fahrräder pro Jahr in Münster gesammelt und an ihre späteren Fahrerinnen und Fahrer übergeben werden.

2. Die zweite Säule bildet der **Bereich der Rikschas**. Durch die Anschaffung von E-Rikschas und den strukturierten Aufbau eines Pools ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer werden **Fahrten für Seniorinnen und Senioren, Demenzbetroffene und mobilitätseingeschränkte Menschen** aus Pflegeheimen, Residenzen und anderen Einrichtungen ermöglicht. Über eine **quartiersorientierte Ausrichtung** des Projekts sollen diese aber genauso auch in häuslichen Pflegeumfeldern realisiert werden können. Angeboten werden sollen Ausflüge und Be-/Versorgungsfahrten, genauso sollen aber auch therapeutische Angebote eingerichtet werden. Die dezentrale Stationierung der Rikschas zur Sicherstellung kurzer Anfahrtswege für Ehrenamtliche vermehrt dabei die Möglichkeiten in der Quartiersarbeit im Sinne einer bedarfsgerechten Versorgung im Sozialraum signifikant. Dieses Angebot stärkt **Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe** älterer Menschen und kann **Pflegefachkräfte und pflegende Angehörige temporär entlasten**. Im Regelbetrieb wird beabsichtigt mit mindestens 40 – 60 ehrenamtlich Engagierten mindestens 2.500 Entlastungsstunden für Pflegefachkräfte und pflegende Angehörige pro Jahr in Münster zu erbringen, eine Zahl die proportional im Verhältnis zu den tatsächlich Engagierten steigern lässt. Die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sollen die Möglichkeit des Bezugs von Aufwandsentschädigungen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen erhalten (**Ehrenamts- und/oder Übungsleiterpauschale**), was insbesondere Personen mit geringem Einkommen zusätzliche Engagementmöglichkeiten eröffnet.

Zwecks **Steuerung** und im Sinne der **Transparenz** werden zentrale Leistungskennzahlen (z.B. Anzahl ausgegebener Gebrauchträder, dokumentierte Rikscha-Fahrten, aktive Ehrenamtliche) sowie ein **Monitoring** ersetzter Pkw-Kilometer durch Radfahrten und das daraus herleitbare CO₂-Einsparvolumen sowie Entlastungsstunden von Pflegefachpersonal und pflegenden Angehörigen jährlich ausgewiesen.

3. Neben dem Headquarter von „The Bike Aid Project“ wird in das Gebäude ein **Radsportleistungszentrum des OWCC** einziehen. In enger Kooperation mit der fachlichen Expertise der 2 Rad Hansen GmbH sollen dort **Bikefitting, leistungsdiagnostische Angebote und Trainingsangebote** für **Radsportlerinnen und Radsportler** in unterschiedlichen Leistungs- und Altersgruppen etabliert werden. Einen besonderen Schwerpunkt sollen hier die **Nachwuchsförderung** im Jugendbereich und der **Breitensport** mit Blick auf gesundheitspräventive Maßnahmen durch Bewegungsangebote und Ausdauertraining einnehmen. Im Regelbetrieb sollen mindestens 100 – 250 Teilnehmende pro Jahr in Münster angesprochen werden. Damit entsteht ein Kompetenzzentrum, der Münsters Ruf als **Sport- und Fahrradhauptstadt** weiter stärkt.

4. Ein **Cycling Café des OWCC** ergänzt das Angebot als **niederschwelliger Service-, Informations- und Treffpunkt**. Es dient Radsportlerinnen und -sportlern, Radpendlerinnen und -pendlern, Radlerinnen und Radlern auf regionalen und überregionalen Velorouten sowie auf Pättkestouren, nicht aber zuletzt aber auch Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils, des Stadtbezirks und der Stadt als **Ort der Begegnung**. Ein solcher Ort schafft u.a. einen Veranstaltungsraum für

Informations- und Bildungsangebote rund um nachhaltige Mobilität an einer Ort, wo sich Fahrräder, Kraft- und Schienenfahrzeuge treffen. Vor allem bietet ein Cycling Café aber auch eine besondere Möglichkeit für die Kommunikation der dort beheimateten Projekte sowie für die Gewinnung neuer Ehrenamtlerinnen und Ehrenamtler sowie die Ehrenamtskoordination. Es verbindet **Alltagsmobilität, Radsport, Soziales, Ehrenamt und Stadtgesellschaft** und soll *perspektivisch einen Beitrag zur teilweisen Eigenfinanzierung des Projekts leisten.*

Regionale Verwurzelung

Das Projekt ist bewusst lokal und regional verankert. Es knüpft an die **Fahrradtradition Münsters und des Münsterlandes** an, vernetzt örtliche, **regionale und überregionale Radstrecken** und schafft Kooperationen mit **Handwerksbetrieben, Pflegeeinrichtungen, Vereinen und Schulen im Stadtquartier sowie mit Kommunen** des Umlands. Die Nähe zur Grenze zwischen Münster und Kreis Warendorf macht den Standort zu einer **Brücke zwischen Stadt und Region**. Eine Einbindung der **Münsterland Stiftung e.V.** als Projektpartner kann diese regionale Ausrichtung zusätzlich stärken.

Mehrwerte für Münster

„**Cycling Cube an der B51 – Das Tor zur Fahrradhauptstadt Münster**“ bietet der Stadt Münster vielfältige Vorteile.

Die Stadt Münster verfolgt ambitionierte **Klima- und Mobilitätsziele**. Der Verkehrssektor trägt wesentlich zu den städtischen CO₂-Emissionen bei. Das Projekt „Cycling Cube an der B51“ verbindet **Klimaschutz, soziale Mobilität, Ehrenamt und Sport** an einem zentral sichtbaren Standort im Osten Münsters. Ökologisch steht es für **Wiederverwendung, Ressourcenschutz und grüne Mobilität**. Es versteht sich als lokal steuerbarer, **messbarer und wirtschaftlich verantwortbarer Baustein der kommunalen Mobilitäts- und Klimastrategie**.

Gleichzeitig stehen soziale Teilhabe, Gesundheitsförderung und Quartiersentwicklung im Fokus kommunaler Politik. Auch hier gibt das Projekt Antworten, in dem **Teilhabe, Integration und Inklusion durch Mobilität** ermöglicht werden.

Für den **Außenstadtteil Handorf/Münster-Ost** bedeutet es eine deutliche **Aufwertung** und die Entstehung eines neuen **gesellschaftlichen Mittelpunktes**.

Als bildstarke Landmarke unterstützt es ferner das **Stadt- und Tourismusmarketing** und unterstreicht Münsters Anspruch **Fahrradhauptstadt Deutschlands** zu sein. Das Vorhaben leistet einen konkreten Beitrag zur **Verkehrswende**, indem es den Umstieg aufs Fahrrad attraktiv macht und einen Servicepunkt an einer zentralen Pendlerroute schafft.

Das Projekt stärkt Münster somit als Fahrradhauptstadt mit **sozialen und ökologisch nachhaltigen Mobilitätsangeboten**, entwickelt Münster aber auch als Stadt mit **gesundheitsorientierten Sportangeboten** weiter.

Ein Leuchtturmprojekt

Über die funktionalen Angebote hinaus versteht sich das Vorhaben als **identitätsstiftendes Leuchtturmprojekt**. Es spricht Gefühle an: Aufbruch statt Rückbau, Begegnung statt Vereinzelung, gemeinsames Tun statt Gegeneinander. Generationen kommen miteinander in Kontakt, Ehrenamt wird sichtbar, Demokratie im Alltag gelebt. Das Projekt macht deutlich, dass Fahrradkultur in Münster mehr ist als **Mobilität und Infrastruktur** – sie ist **Ausdruck von Solidarität, Nachhaltigkeit und Lebensqualität**.



Bereich: Gebrauchträder

Mobilität ermöglichen. Ressourcen bewahren. Teilhabe stärken

- Projektskizze -

Mobilität ist weit mehr als Fortbewegung.

Sie bedeutet Selbstständigkeit, eröffnet Freiheit, bietet Teilhabe und Chancengleichheit.

Wer mobil ist, kann Schule, Ausbildung, Arbeit, soziale Angebote und medizinische Versorgung eigenständig erreichen. Hier setzt der Gebrauchtrad-Bereich von **The Bike Aid Project (TBAP)** an. Wir möchten nachhaltige und sozial gerechte Mobilität zu fördern.

Im Projektbereich **Gebrauchträder** steht die Wieder- bzw. Weiterverwendung von instandgesetzten gespendeten Fahrrädern im Mittelpunkt.

Das Projekt verbindet ökologische und soziale Verantwortung.

Die Idee

Mobilität ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Für viele Menschen mit geringem Einkommen stellt ein eigenes Fahrrad jedoch eine kaum bis nicht überwindbare finanzielle Hürde dar.

Gleichzeitig stehen in Kellern, Garagen und Abstellräumen, an Bahnhöfen und auf Plätzen, etc. zahlreiche ungenutzte Fahrräder, obwohl sie verkehrssicher sind oder aber mit überschaubarem Aufwand wieder verkehrssicher gemacht werden könnten.

Hier setzt der Gebrauchtrad-Bereich von „The Bike Aid Project“ an: Er bringt vorhandene Ressourcen wieder in Bewegung.

Das Konzept

Gespendete Fahrräder werden:

- gesammelt,
- fachgerecht überprüft und
- verkehrssicher instandgesetzt.

Anschließend werden sie an Menschen aus einkommensschwachen Haushalten ausgegeben.

Das Projekt arbeitet hierbei in Kooperation mit:

- Fachhändler bzw. Fahrradwerkstätten
- Bildungseinrichtungen, Arbeitsgemeinschaften an Schulen

- Jugendzentren und Jugendhilfeeinrichtungen
- Integrative Werkstätten und andere sozialen Einrichtungen
- der öffentlichen Hand

So entsteht ein tragfähiges regional vernetztes Sammel-, Reparatur- und Verteilungsmodell.

Soziale Wirkung

Die Ausgabe instandgesetzter Fahrräder ermöglicht ihren neuen Eigentümerinnen und Eigentümern:

- Wege zur Schule, Ausbildungs- und Arbeitsstätte
- Weg zur Kinderbetreuung
- Wege zur medizinischen Versorgung
- Gesellschaftliche Teilhabe im Alltag

Das Projekt trägt auf diese Weise zur Reduktion von Mobilitätsarmut bei. Mobilität darf kein Luxus sein bzw. bleiben, sondern muss als Grundvoraussetzung für Selbstständigkeit, Freiheit, Teilhabe und Chancengleichheit bei.

Qualifizierung & Integration

Der Gebrauchtrad-Bereich des TBAP bietet außerdem

- Praktische Lernfelder im Bereich der Fahrradtechnik
- Kooperationen mit Schulen und Bildungsträgern
- Einblicke in handwerkliche Berufsfelder (hier: Zweiradmechanik/Zweiradmechatronik – Fachrichtung Fahrradtechnik)
- Integrationsmöglichkeiten im Rahmen des 1. und 2. Arbeitsmarkts

Mit dem Reparaturbetrieb von TBAP gehen also unmittelbar Kompetenzvermittlung und Kompetenzerwerb einher.

Klima & Nachhaltigkeit

Die Wiederverwendung von Fahrrädern ist unter dem Motto „**Aus ungenutzt wird unverzichtbar**“ gelebte Kreislaufwirtschaft.

Jedes instandgesetzte Fahrrad bedeutet:

- Verlängerung von Produktlebenszyklen
- Vermeidung von Neuproduktion
- Ressourcenschonung

Wenn für einen durchschnittlichen PKW rund 150 g CO₂-Ausstoß pro Kilometer angesetzt werden können, vermeidet jeder ersetzte PKW-Kilometer etwa 0,15 kg CO₂-Ausstoß.

Die Klimawirkung des Projekts ist skalierbar mit der Anzahl der Fahrten bzw. der gefahrenen Kilometer und wird über ein Monitoring ersetzter PKW-Kilometer transparent dokumentiert.

Das Projekt versteht sich insoweit auch als sozial eingebetteter Baustein der Verkehrswende.

Regionale & überregionale Perspektive

Beginnend in Münster und im Münsterland ist das Gebrauchtrad-Modell von The Bike Aid Project übertragbar.

Das Projekt kann:

- In weiteren Kommunen implementiert
- Mit bestehenden Initiativen vernetzt
- bundesweit wie international ausgeweitet

werden, so dass perspektivisch ein umfassendes sozial-ökologisches Mobilitätsprojekt entstehen kann.

Unser Leitgedanke

Ein Fahrrad ist mehr als ein Fortbewegungsmittel.

Es ist ein Schlüssel zu Selbstständigkeit, Freiheit, Teilhabe und Chancengleichheit in einem nachhaltigen Alltag.

Mit dem Bereich Gebrauchträder verbindet The Bike Aid Project:

- soziale Verantwortung
- handwerkliche Kompetenzen
- ökologische Nachhaltigkeit
- bürgerschaftliches Engagement

Mobilität wird wieder möglich gemacht – nachhaltig und gemeinschaftlich.



Bereich: Rikschas

Mobilität, die verbindet.

- Projektskizze -

Mobilität bedeutet mehr als von A nach B zu kommen.
Mobilität bedeutet Teilhabe, Begegnung und Lebensqualität.

Mit dem Rikscha-Bereich von **The Bike Aid Project (TBAP)** schaffen wir ein quartiersnahes, soziales Mobilitätsangebot für Menschen, die selbst nicht oder nur eingeschränkt mobil sein können.

Die Idee

In vielen Städten leben Seniorinnen und Senioren, Demenzbetroffene oder mobilitätseingeschränkte Menschen zunehmend isoliert. Spaziergänge, kleine Ausflüge, Arztbesuche, alltägliche Besorgungen oder einfach auch nur das Erleben des öffentlichen Raums sind für viele Menschen keine Selbstverständlichkeit.

Gleichzeitig stehen Pflegeeinrichtungen und pflegende Angehörige unter deutlich zunehmendem Druck.

Unsere Lösung: **Elektrisch unterstützte Rikschas**, gefahren von geschulten ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern.

So entstehen gemeinsame Erlebnisse, neue Begegnungen, Gespräche zwischen Generationen sowie Entlastungen für Pflegefachpersonal und pflegende Angehörige. Auch kann das Projekt ein Beitrag zur CO₂-Reduktion erbringen.

Das Konzept

Durch die Anschaffung von E-Rikschas und den strukturierten Aufbau eines Netzwerks ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer werden quartierbezogene Fahrangebote bzw. Mobilitätsnetzwerke etabliert.

Der Rikscha-Bereich von TBAP ist mithin bewusst **dezentral organisiert**. Die quartiernahe Stationierung der Fahrzeuge erfolgt, damit Ehrenamtliche kurze Anfahrtswege haben und verfügbare Zeit bestmöglich genutzt wird, Pflegeeinrichtungen, Residenzen und ambulante Strukturen verlässliche Ansprechpartner vor Ort haben, regelmäßige Touren möglich sind und soziale wie wirtschaftliche Strukturen im Stadtteil gezielt gestärkt werden.

Lediglich für Service- und Wartungsarbeiten sollen die eingesetzten Fahrzeuge regelmäßig in einen Hub kommen.

Wirkung im Sozialraum

Das Projekt verfolgt mehrere konkrete Zielsetzungen:

- Förderung sozialer Teilhabe für Seniorinnen und Senioren
- Unterstützung von Menschen mit Demenz
- Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Menschen
- Ausflugsfahrten, Be-/Versorgungsfahrten, therapeutische Angebote
- Entlastung von Pflegefachkräften und pflegender Angehöriger
- Stärkung generationenübergreifender Begegnungen
- Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements
- Verlagerung von Kurzstrecken vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad

Rikscha-Fahrten sind mehr als Transport. Sie sind gemeinsame Zeit – sozial und ökologisch nachhaltig. Mobilität hat einen Nutzwert, ist aber auch ein erfahrbares Erlebnis an sich.

Ehrenamt im Mittelpunkt

Das Projekt baut ein strukturiertes Ehrenamtsnetzwerk auf, wobei der Fokus auf folgende Bausteine gelegt wird:

- Gewinnung, Qualifizierung und Einweisung der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer in Themen die Fahrzeugführung, die Verkehrssicherheit und den Umgang mit Fahrgästen
- Einsatzkoordination
- Möglichkeit des Bezugs von Aufwandsentschädigungen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen (Ehrenamts- und/oder Übungsleiterpauschale) für ehrenamtlich Engagierte (was insbesondere Personen mit geringem Einkommen zusätzliche Engagementmöglichkeiten eröffnet)
- Feste Kooperationspartner im Quartier
- Kontinuierliche Begleitung und lebendiger Austausch

So entsteht eine nachhaltige, verlässliche und quartierbasierte Engagementstruktur im Bereich der sozialen Mobilität.

Klima & Nachhaltigkeit

Rikscha-Fahrten ersetzen in vielen Fällen kurze motorisierte Fahrten, so etwa Einkaufsfahrten oder Fahrten zum Arzt oder zur Apotheke.

Wenn für einen durchschnittlichen PKW rund 150 g CO₂-Ausstoß pro Kilometer angesetzt werden können, vermeidet jeder ersetzte PKW-Kilometer etwa 0,15 kg CO₂-Ausstoß.

Die Klimawirkung des Projekts ist skalierbar mit der Anzahl der Fahrten bzw. der gefahrenen Kilometer und wird über ein Monitoring ersetzter PKW-Kilometer transparent dokumentiert.

Das Projekt versteht sich insoweit auch als sozial eingebetteter Baustein der Verkehrswende.

Regionale & überregionale Perspektive

Beginnend in Münster und im Münsterland soll der Rikscha-Bereich von The Bike Aid Project schrittweise ausgebaut werden.

Das Modell ist:

- übertragbar
- quartierbezogen
- sozial orientiert
- klimarelevant
- bundesweit wie international anschlussfähig

Langfristig kann auf diese Weise also ein Netzwerk sozialer Rikscha-Initiativen entstehen – lokal verwurzelt, weltweit verbunden.

Unser Leitgedanke

Mobilität ist ein Grundpfeiler gesellschaftlicher Teilhabe.

Mit dem Rikscha-Bereich von The Bike Aid Project verbinden wir

- soziale Verantwortung
- nachhaltige Mobilität
- Ehrenamt
- Generationen
- Stadt und Stadtquartier

miteinander und bringen Menschen nicht nur in ökologisch nachhaltig in Bewegung, sondern vor allem auch näher zusammen.