

Ibbenbüren, Stadt

von Markus Lütke Lordemann und Alois Mayr



I. Lage und Entwicklung

Ibbenbüren, die zweitgrößte Stadt des Kreises Steinfurt, hat Anteil an sehr verschiedenartigen Naturräumen: Das Stadtgebiet reicht vom Ostmünsterland im südlichsten Ortsteil Dörenthe über den anschließenden Schichtkamm des Teutoburger Waldes (Osning-Überschiebung) und die zentrale, von der Ibbenbürener Aa durchzogene Ibbenbürener Talung bis hinauf auf die im Norden liegende Schafbergplatte und deren vorgelagerte Bergfüße. Das Ostmünsterland ist Bestandteil der Westfälischen Bucht, während die übrigen naturräumlichen Einheiten der Bruchfallenregion des Tecklenburg-Osnabrücker Berg- und Hügellandes angehören.

Den geologisch ältesten Teilraum bildet die ca. 55 qkm große Karbonscholle des Schafbergs bzw. der Ibbenbürener Bergplatte, die als weitentfernte Fortsetzung des Ruhrkarbons horstartig emporgehoben wurde und das kleinste und nörd-

lichste deutsche Steinkohlenrevier darstellt. Mit 174 m ü. NN ist der deutlich über sein Umland aufragende Schafberg die höchste natürliche Erhebung des Stadtgebietes; er wird durch den annähernd Süd-Nord verlaufenden Bockradener Graben in einen höheren östlichen und einen niedrigeren westlichen Teil gegliedert (geneigte Platte, ca. 120-170 m ü. NN). Nicht minder markant ist der im Süden des Stadtgebiets Nordwest-Südost verlaufende, in der Oberkreide entstandene Teutoburger Wald mit dem niedrigeren südlichen Kalkstein-Osning zwischen Riesenbeck und Brochterbeck und dem höheren Dörenther Sandstein-Osning; der im Verlauf dieses bewaldeten Gebirgszuges liegende Abschnitt mit seinen Schichtrippen, darunter insbesondere den Dörenther Klippen, bildet mit 166 m die zweithöchste Erhebung der Stadt.

Die ca. 50 - 80 m hohe Ibbenbürener Talung bildet einen von (spät-)eiszeitlichen Ablagerungen bedeckten Ausraum zwischen Schafberg und

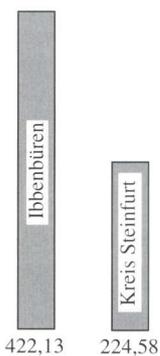
Blick von Süden auf Ibbenbüren

Mittelzentrum in einer ländlichen Zone mit 50 000 bis 100 000 E. im Mittelbereich

Einwohner: 45 750

Fläche: 108,38 km²

Einwohner je km²:



(Stand: 31.12.92)

Einwohner in Stadtteilen:

Bockraden	3 637
Dickenberg	3 224
Dörenthe	1 255
Laggenbeck/ Osterledde	7 293
Püsselbüren	4 092
Schafberg/ Alstedde	2 187
Schierloh/Lehen	1 232
Uffeln	814

(Stand: 25.05.87)

Gebäude- u. Freiflächen:

14,75 km ² (13,6 %)
davon
57,8 % Wohnbaufläche
10,4 % Gewerbefläche
5,5 % Mischnutzung

(Stand: 1989)

Osning; sie stellt den zentralen Siedlungsraum dar mit der Ibbenbürener Aa als Hauptvorfluter. Die südlich des Osning liegende, zum Ostmünsterland gehörende Gemarkungsfläche ist ein Bestandteil der feuchten Floetheniederung, einer flachen, überwiegend von Sandplatten bestimmten Niederungszone.

Ibbenbüren verfügt über eine recht gute überregionale Verkehrsanbindung. Die Stadt liegt an der bedeutenden, 1856 eröffneten Eisenbahnstrecke (Amsterdam-) Rheine-Osnabrück (-Berlin) und verfügt über einen gut bedienten zentral gelegenen Bahnhof sowie zwei weitere Haltepunkte in Laggenbeck östlich sowie in Püsselbüren (Hp. Esch) westlich der Kernstadt. Die seit 1901 existierende private Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) Ibbenbüren-Lengerich-Gütersloh-Hövelhof wird lediglich noch im Güterverkehr sowie für planmäßige Personenbeförderung in historischen Dampfzügen im Sommer genutzt (Ibbenbüren-Aasee-Gütersloh). Das nordwestliche Stadtgebiet wird von der gleichfalls privaten, 1902 eröffneten und dem Güterverkehr vorbehaltenen Tecklenburger Nordbahn Rheine-Osnabrück insbesondere im Industrie- und Gewerbegebiet Hörstel/Ibbenbüren bedient.

An der seit 1987 fertiggestellten Autobahn A 30 (Bad Bentheim-Rheine-Osnabrück-Bad Oeynhaus), die die Kernstadt südlich tangiert, gibt es innerhalb des Stadtgebietes die Anschlußstellen Ibbenbüren und Ibbenbüren-Laggenbeck sowie knapp außerhalb westlich die Auf- bzw. Abfahrt Hörstel; über eine weitere Anschlußstelle im Bereich Schierloh wird diskutiert. 15 km östlich von Ibbenbüren verläuft die über das Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück zu erreichende bedeutende Autobahn A 1 Hansalinie (Köln-Ruhrgebiet-Bremen-Hamburg).

Im nördlichen Stadtgebiet verläuft parallel zur A 30 die ehemalige Bundesstraße B 65 (Rheine-Osnabrück), die 1990 wegen der autobahnparallelen Streckenführung zur Landesstraße 501 zurückgestuft wurde. Sie ist in Ibbenbüren verknüpft mit der nach Greven und Münster führenden B 219. Der unmittelbar am Bundesbahnhof gelegene Ibbenbürener Busbahnhof ist Verknüpfungspunkt von 5 Stadtbus- und 20 Regionalbusstrecken, die ganz überwiegend von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) und ergänzend von der Westfalen Bus GmbH der Deutschen Bahn AG betrieben werden. Endpunkte sind die weiter entfernt liegenden Städte Münster, Osnabrück, Emsdetten und Bad Iburg sowie im Nahbereich Bevergern, Dreierwalde, Schale,

Bad Steinbeck, Mettingen, Westerkappeln und Tecklenburg.

Ibbenbüren liegt schließlich an zwei Wasserstraßen: am 1899 eröffneten Dortmund-Ems-Kanal mit dem privaten Hafen Dörenthe (3, *kur-sive Ziffern siehe Karte I bzw. Karte II*) sowie am seit 1914 westlich der Stadt am "nassen Dreieck" abzweigenden Mittellandkanal mit dem ebenfalls privaten Hafen im Industriegebiet Uffeln (beide Fa. Bergschneider) (4). Eine elektrifizierte Werksbahn der Preussag Anthrazit GmbH ("Zechenbahn") führt vom Schafberg zur Bundesbahnstrecke Rheine-Osnabrück und zum Hafen Uffeln, der auch über die Tecklenburger Nordbahn angeschlossen ist; der Hafen Dörenthe hat einen TWE-Gleisanschluß ab Brochterbeck.

Als Ausgangspunkt der ältesten Besiedlung wird eine um 800 errichtete Missionskirche angenommen, deren Standort vermutlich identisch mit dem der heutigen evangelischen Christuskirche war. Als Hauptort eines Kirchspiels wurde Ibbenbüren im Laufe der Zeit Mittelpunkt von 11 Bauerschaften - es sind die heutigen Ortsteile Alstedde, Bockraden, Dickenberg, Dörenthe, Laggenbeck, Lehen, Osterledde, Püsselbüren, Schafberg, Schierloh und Uffeln - sowie darüber hinaus der drei Kirchspiele Brochterbeck, Mettingen und Recke. Erstmals 1146 in einer Urkunde des Bischofs von Osnabrück als "Hibenburen" erwähnt, entwickelte sich der Ort, ausgehend von der Missionskirche und einem Haupthof aus karolingischer Zeit, zu einer Handwerker- und Kaufmannssiedlung. Diese erweiterte sich bis 1300 am jetzigen Unteren Markt und wurde 1560 in ein Ober- und Unterdorf mit je einem Marktplatz aufgeteilt (Oberer, Unterer Markt). Um 1485 haben vermutlich ca. 200 Einwohner im Dorf Ibbenbüren gewohnt - zusammen mit den umliegenden Bauerschaften ca. 1.000 - 1.200 Einwohner.

Ein wichtiger Impuls für die weitere Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung waren die oberflächennah anstehenden Lagerstätten am Schafberg, am Dickenberg und Teutoburger Wald (Steinkohle, Sand- und Kalkstein, Tone). Bereits ab 1490 bezogen Bürger und Schmiede aus Osnabrück Steinkohle vom Schafberg; ab 1550 sind Kohlengruben in Uffeln belegt.

Administrativ gehörte das Kirchspiel Ibbenbüren bis 1548 zur Grafschaft Tecklenburg und wurde danach Bestandteil des Amtes (Herrschaft) und später der Grafschaft Lingen als Hauptort der sog. Obergrafschaft. Zusammen mit

diesem Territorium wurde Ibbenbüren 1702 preußisch und verwaltungsmäßig mit der 1707 von Preußen durch Kauf erworbenen Grafschaft Tecklenburg in einem Landratsamt vereinigt (Sitz Tecklenburg). 1723 wurden dem wirtschaftlich aufblühenden Ibbenbüren durch Friedrich Wilhelm I. König in Preußen Stadtrechte verliehen, die 1724 im Zusammenhang mit der Einführung der Akzise (einer Art Verbrauchssteuer) wirksam wurden. 1743 wurde der erste Magistrat der Stadt Ibbenbüren berufen. Die Vogtei, später Amt Ibbenbüren, gliederte sich in die Stadtgemeinde mit einem Bürgermeister an der Spitze und das sog. platte Land (Landgemein(d)e) unter der Verwaltung des Vogtes. In dem 1843 gebildeten kommunalen Amt Ibbenbüren wurden Stadt- und Landgemeinde zusammengeführt und von einem Amtmann, nach 1935 Amtsbürgermeister und nach 1948 Amtsdirektor, verwaltet. Im Rahmen der Gebietsreform wurden beide Gemeinden und das Amt Ibbenbüren ab 1975 zur Stadt Ibbenbüren zusammengeschlossen und dem neuen Kreis Steinfurt zugeordnet.

Das Siedlungsgefüge des Ortskerns erweiterte sich über den angerförmigen Kirchplatz zwischen dem Unteren Markt mit der Christuskirche (1523) (1) und dem Oberen Markt hinaus zu einem in Nord-Süd-Richtung gestreckten und sich unregelmäßig verzweigenden Grundriß mit einer Abfolge von Straßen und Plätzen; 1829/33 entstand am nordwestlichen Siedlungsrand anstelle eines abgebrochenen Vorgängers von 1722 die heutige katholische St. Mauritiuskirche (2). Zudem erfolgte ein lockerer Ausbau nach Osten auf eine übergeordnete, dem Steinkohlenabsatz dienende Straßenverbindung hin, die von Münster über Saerbeck durch den Paß von Dörenthe (Teutoburger Wald) auf das Schafbergplateau führte und dort mit einer alten "Kohlenstraße" von Rheine nach Osnabrück verknüpft wurde (spätere Einmündung der B 219 in die B 65).

1723 lebten in der Stadt Ibbenbüren 581 Einwohner. Die Einwohnerzahl der Vogtei (Kirchspiel) Ibbenbüren betrug im Jahre 1764 insgesamt 2.423 Personen. 1810 lebten in Ibbenbüren insgesamt 4.889 Einwohner, davon entfielen auf die Stadtgemeinde 1.317 und auf die Landgemeinde 3.572 Personen. Die Wirtschaftsentwicklung wurde bis ca. 1850 vor allem durch die Landwirtschaft, seit dem 17. Jahrhundert durch Leinenweberei in Heimarbeit (zeitweilig eigene Legge) sowie durch frühindustrielle Leinen- und Baumwollweberei geprägt. Der Abbau von Steinkohle - um 1820 mit rund 200 Bergleuten - erfolgte bis ca. 1850 zumeist nebegewerblich, relativ planlos und im Tagebau; im Raum Bockra-

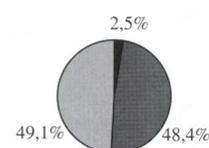
den und nordöstlich der Kernstadt wurden auch Eisenerze gewonnen und bis 1921 verhüttet. Außer bedeutsamen Steinbruchbetrieben und Kalkwerken entstanden im 19. Jahrhundert ferner Ziegeleien, zwei Glashütten, eine Weizenstärkefabrik 1858, Brotfabriken sowie holz- und eisenverarbeitende Unternehmen.

Anfang des 18. Jahrhunderts übernahm die preußische Staatsadministration die Verwaltung des Bergbaus. Ihren eigentlichen Aufschwung verdankt die Stadt dem Übergang zum Steinkohlen-Tieftagebau (Glücksburger Hauptschacht, 1833, Pommer-Esche-Schacht) sowie der Eröffnung der erwähnten Eisenbahn- und Kanalverbindungen. Die neuen Verkehrsmittel waren die Voraussetzung für einen wachsenden Kohle-Abatz, insbesondere in die Niederlande, sowie für den Versand von Sandsteinen, Kalksteinen, Kies und Ton. Um 1860 waren im Steinkohlenbergbau rund 650 Beschäftigte tätig; die Förderung betrug knapp 80.000 t. In den Steinbrüchen waren um 1890 sogar ca. 1.000 Arbeiter beschäftigt, im Bergbau 1899 ca. 550 und um 1910 bereits ca. 1.000. Zu einer dem Ruhr- und Saargebiet vergleichbaren Entwicklung eines Industrieviers kam es in Ibbenbüren nicht, weil die niederflüchtige oder Anthrazitkohle für die Verkokung nicht geeignet war, demzufolge - mit Ausnahme der Ansätze in Bockraden - eine eisenverarbeitende Industrie nicht entstand und die Kohle überwiegend nach auswärts versandt wurde.

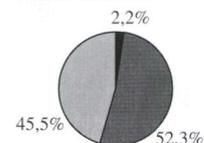
Bis 1900 wuchs die Bevölkerung - bedingt durch natürliches Wachstum und Zuwanderung aus dem Umland infolge der Industrialisierung - auf 11.008 Einwohner an. 1910 zählte die Gemeinde Ibbenbüren-Land, in der nahezu sämtliche Industriebetriebe liegen, 8.577, Ibbenbüren-Stadt 8.054, das Amt insgesamt also 16.631 Einwohner.

Der Staatsbergbau wurde 1924 von der Preußischen Bergwerks- und Hütten AG (Preussag) übernommen, die seither um einen systematischen und umfassenden Ausbau der Grubenanlagen bemüht war. Die Zahl der Beschäftigten stieg zwischen 1920 und 1930 von ca. 1.800 auf ca. 2.200, die Förderung im gleichen Zeitraum von 250.000 auf 700.000 t, 1938 gar auf 1,8 Mio. t. Zu berücksichtigen ist aber auch der davon abgetrennte Kohlenbergbau in zeitweise auf der ganzen Bergplatte rd. 100 "Pachtgruben" mit einer maximalen Förderung von ca. 400.000 t (1922 und 1923) bei einer Belegschaft bis zu annähernd 1.700 Personen (1922). Nach einem weltkriegsbedingten Rückgang wurde 1958 mit 8.055 Mitarbeitern die höchste Beschäftigtenan-

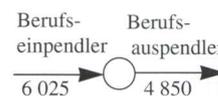
Erwerbstätige: 16 963



Erwerbstätige am Arbeitsort: 17 447



(Stand: 25.5.87)



(Stand: 25.05.87)

zahl im Ibbenbürener Steinkohlenbergbau erreicht. Seit diesem Zeitpunkt ging in allen deutschen Bergbaurevieren - so auch in Ibbenbüren - die Beschäftigtenzahl zurück.

Die Preussag AG-Kohle gliederte sich bis 1979 in eine Betriebsdirektion Ostfeld mit insgesamt 7 Schächten (Schächte Oeynhaus 1- 3 mit Oeynhaus 3 als Hauptförderschacht, außerdem Theodor, Morgenstern, Nordschacht und Bockradener Schacht), eine Betriebsdirektion Westfeld mit 3 Schächten (Marianne als Hauptförderschacht, außerdem Rudolf und Wilhelm) sowie weitere Betriebsdirektionen, die einerseits für Aufbereitungsanlagen (Sieberei, Kohlenwäsche) und eine Brikettfabrik sowie für Energiebetriebe zuständig waren. Dazu zählten ein Kraftwerk (mit drei Ausbaustufen, 1951 - 1967) und ein Wasserwerk. Bei Kohlegewinnung aus 2 bzw. 5 Flözen betrug 1965 die mittlere Gewinnungstiefe im Westfeld 235 m, im Ostfeld 460 m. 1971 wurde mit 2,77 Mio. t die höchste Jahresförderung in Ibbenbüren erbracht.

Aus Wirtschaftlichkeitsgründen wurde im Gefolge der "Ölkrise" von 1973 das kleinere Westfeld 1979 stillgelegt und der weitere Ausbau auf das Ostfeld konzentriert, wo mit dem 1.500 m tiefen Nordschacht (südlich von Mettingen) mittlerweile der tiefste Steinkohlenbergbau-Schacht der Welt existiert. Die Oeynhaus-Schächte als zentrale Anlage der 1989 nach einer Konzern-Neustrukturierung entstandenen Preussag Anthrazit GmbH (5) in Ibbenbüren haben derzeit eine Teufe von 880 m. Während die Beschäftigtenzahl auf rund 4.000 zurückgegangen ist, beträgt die Förderung nach beträchtlichen Anpassungsmaßnahmen noch rund 2,1 Mio. t.

Voraussetzung für dieses Fördervolumen, die Sicherung des Kohleabbaus für wohl weitere 50 Jahre und damit die wirtschaftliche Basis der Stadt war allerdings der Bau eines großen steinkohlegefeuerten Kraftwerks mit einer installierten Leistung von 770 MW in den Jahren 1981 - 1985 durch die Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG, Essen, und die Preussag Kraftwerks-AG, Hannover, östlich der bestehenden Kraftwerksanlagen der Preussag (6). Dieser auf dem Schafberg errichtete, weithin sichtbare Kraftwerkskomplex mit dem Block B (Kühlturm 126, Schornstein 275 m hoch), dem 1985 - 1988 noch eine Rauchgasentschwefelungsanlage und eine Entstickungsanlage angeschlossen wurden, ist heute das markante Wahrzeichen der Ibbenbürener Industrielandschaft. Das ältere Kraftwerk (Block A) mit einer Gesamtleistung von 242 MW

wurde 1987 außer Betrieb genommen und inzwischen abgebrochen.

Die Einwohnerzahl des Amtes Ibbenbüren, die 1939 bei 20.730 gelegen hatte, nahm nach 1945 - u.a. bedingt durch Zuwanderung von Heimatvertriebenen und Flüchtlingen sowie die Errichtung weiterer Arbeitsstätten - ganz beträchtlich zu und zählte 1950 30.643, 1961 35.774 und 1970 40.562 Einwohner (Landgemeinde 23.111, Stadtgemeinde 17.451). Beim kommunalen Zusammenschluß wohnten in der neuen Stadt Ibbenbüren 42.117, bei der Volkszählung 1987 43.243 Einwohner. Ursache des seit etwa 1970 nur langsamen Wachstums ist vor allem der - wenn auch geringe - Geburtenüberschuß, während gleichzeitig ein leichter Wanderungsverlust vor allem in die Umlandgemeinden zu verzeichnen ist. In jüngster Zeit ist durch Zuwanderung von Aus- und Übersiedlern auch in Ibbenbüren die Einwohnerzahl stärker auf 45.750 (31.12.1992) angewachsen.

Die Wirtschaft Ibbenbürens wird wesentlich durch Steinkohlenbergbau und Energiewirtschaft geprägt. 1987 waren noch immer 23,7 % aller Beschäftigten in der Wirtschaftsabteilung Bergbau, Energie- und Wasserversorgung tätig. Die Preussag Anthrazit GmbH hat rd. 3.600 (1992) Beschäftigte (ohne 400 Mitarbeiter von Fremdunternehmen für zeitlich begrenzte Spezialaufgaben), das Kraftwerk Ibbenbüren 160 Mitarbeiter. Von den Bergbau-Beschäftigten sind rd. 45 % Pendler aus Mettingen, Westerkappeln, Hopsten, Recke, Hörstel und anderen Gemeinden. Diese Zahlen verdeutlichen die enorme Abhängigkeit der Region von der Zukunft des größten Arbeitgebers in Ibbenbüren.

Die Betriebsgrößen der übrigen Unternehmen Ibbenbürens sind sehr unregelmäßig verteilt und gehören verschiedenartigen Branchen an. Zweitgrößter Betrieb ist die Maschinenbaufabrik Keller (8) im Ortsteil Laggenbeck (680 Beschäftigte), die sich auf Apparate für Automatisierungs- und Meßtechnik spezialisiert hat; von Bedeutung sind ferner einige chemische Unternehmen im Industriegebiet Uffeln (10), z.B. die deutsch-niederländische Elektro-Chemie Ibbenbüren (seit 1960), eine Weizenstärke-, eine Schlauchfabrik und eine Druckerei, sodann einige Natursteinwerke auf der Grundlage des Ibbenbürener Karbonsandsteins. Auffällig ist, daß das verarbeitende Gewerbe relativ schwach vertreten ist; es lag mit 17,1 % 1987 deutlich unter dem Durchschnitt des Kreises Steinfurt. Dieser Sachverhalt - wenn auch weniger ausgeprägt - gilt auch für den tertiären Wirtschaftssektor, der nach dem Zweiten

Weltkrieg beträchtlich angewachsen ist und sich bis 1987 mit insgesamt 50,3 % zum größten aller Sektoren entwickelt hat (Kreis Steinfurt: 56,3 %).

Bedeutende Arbeitgeber in diesem Bereich sind nicht nur verschiedene Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung (davon Stadtverwaltung Ibbenbüren mit rd. 600 Beschäftigten), zwei Krankenhäuser und Schulen, sondern auch ein mittelgroßes Warenhaus (Magnus), ein großer Verbrauchermarkt (Marktkauf) und Kreditinstitute.

II. Gefüge und Ausstattung

Die durch beträchtliche Reliefunterschiede geprägte Gemeindefläche der Stadt Ibbenbüren weist ungewöhnlich verteilte unterschiedliche Nutzungsbereiche auf.

Die relativ offene Bebauung der Kernstadt ist längst über die Grenzen der ehemaligen Stadtgemeinde insbesondere nach Norden und Osten hinausgewachsen. Ibbenbüren ist - auch von seinem Gebäudebestand her - eine junge Stadt, die nie befestigt war und demzufolge auch keinen klar abgrenzbaren Stadtkern hat. Mit 13,6 % Gebäude- und Freifläche (1989) weist die Gemarkung den höchsten "Flächennutzungsgrad" unter allen Gemeinden des Kreises Steinfurt auf. Dieser Sachverhalt ist vor allem durch die von mehreren eigenständig gewachsenen Ortsteilen geprägte Streusiedlung zu erklären, die auf die naturräumlichen Gegebenheiten, die raumprägenden Wirkungen des inselhaft entstandenen Steinkohlenbergbaus und die Bodenständigkeit der Ibbenbürener Bergarbeiterschaft zurückgeht. Neben der Kernstadt, in der auf nur rd. 11,5 qkm rd. 21.200 Einwohner leben, d.h. 45,7 % der Gesamtbevölkerung, gibt es 8 statistische Bezirke mit den 11 Ortsteilen der früheren Landgemeinde, von denen Laggenbeck mit Osterledde im Osten mit rd. 7.800 und Püsselbüren-Dickenberg im Westen mit rd. 7.700 Einwohnern die größten sind. Sie werden durch dörfliche Kerne sowie Bergarbeitersiedlungen in unregelmäßig verdichteter Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhausbebauung geprägt. Die übrigen Ortsteile schwanken zwischen ca. 800 (Uffeln) und 3.750 Einwohnern (Bockraden). Eine Folge dieser Zersiedlung ist, daß Ibbenbüren ein extrem langes Straßennetz und mit über 400 km Länge ein Abwasserkanalnetz unterhalten muß, das dem einer Großstadt entspricht. Schon der Ende der 60er Jahre erstellte gemeinsame Flächennutzungsplan von Ibben-

büren-Stadt und -Land betonte die Notwendigkeit, diese Streusiedlung zu begrenzen und in Anlehnung an die drei vorhandenen Bahnhöfe das Hauptzentrum auszubauen sowie zwei Stadtteilzentren als Siedlungsschwerpunkte zu entwickeln.

Unter den weiteren baulich genutzten Flächen kommt den Industrie- und Gewerbegebieten als Standorten größerer Arbeitsstätten eine besondere Bedeutung zu. Flächengrößtes kernnahes Areal ist der nordöstlich des Hauptzentrums an der L 501 gelegene Bergwerks- und Kraftwerkskomplex der Preussag Anthrazit GmbH und der RWE AG (5/6); ein älterer ehemaliger Kraftwerkskomplex mit Umspannwerk (heute) liegt unmittelbar nordöstlich des Bahnhofs (Nike/RWE). Nach Osten hin ist seit Mitte der 70er Jahre das nahezu aufgefüllte Gewerbegebiet Laggenbecker Straße (7) mit rund 50 Betrieben und 1.500 Arbeitsplätzen entstanden. Am westlichen Ortsrand von Laggenbeck wurde in nächster Nähe zum Autobahnanschluß das 20 ha große Gewerbegebiet "Auf der Lau" eingerichtet (9). 8 km nordwestlich des Stadtzentrums liegt beiderseits des Mittellandkanals das 150 ha große Industrie- und Gewerbegebiet Uffeln (10), das von Ibbenbüren und der Gemeinde Hörstel gemeinsam geplant worden ist. Drei ab ca. 1960 entstandene chemische Betriebe sowie ein 1992 eröffnetes, westlich des Kanals überwiegend auf Hörsteler Gebiet liegendes 13,5 ha großes Warendienstleistungszentrum der bundesweit operierenden Grevener Speditions- und Logistikgruppe Fiege sind die herausragenden Unternehmen in diesem größten Industriegebiet am Westrand der Stadt, das über Kanal-, Gleis- und Autobahnanschluß verfügt. Weitere Gewerbegebiete liegen entlang der nach Rheine führenden Eisenbahnstrecke, werden südlich der Kernstadt erschlossen (Ibbenbüren-Süd, 30 ha groß, mit Autobahnanschluß) (11) oder im Südwesten der Stadt weiterentwickelt (Gewerbegebiet Schierloh) (12).

Raumwirksame Folgen der Industrie der Steine und Erden sowie des Steinkohlenbergbaus stellen verschiedene Sandsteinbrüche und Tongruben (1986 noch 15 Abgrabungsstätten) insbesondere in den Ortsteilen Dickenberg, Uffeln und Bockraden dar, vor allem aber zwei von der Preussag Anthrazit GmbH angelegte große Bergedehalden. Die rd. 45 ha große zentrale Bergedehalden Buchholz (13) am früheren Rudolfschacht (westlich der L 603) ist seit 1986 nicht mehr in Betrieb und weitestgehend begrünt; bei einer Schütthöhe von 60 m erreicht sie 175 m ü. NN

und ist damit der höchste Punkt Ibbenbürens. Eine an der Hopstener Straße (L 504) 1960 - 1978 betriebene, vollständig bepflanzte Halde (14) erhielt Mitte der 60er Jahre in südwestlicher Richtung eine 52 ha große Anschlußfläche und soll bis 100 m über Flur überkippt werden.

Auch zahlreiche Einzelgebäude und Nutzflächen als Zeugen des früheren Steinkohlen- wie auch Eisenerzbergbaus sind noch vorhanden, z.B. der Morgenstern-Schacht (15) an der östlichen Stadtgrenze (Osnabrücker Straße), der Wilhelm-Schacht (16) am Dickenberg, die ehemalige Kohlenwäsche (17, weitestgehend abgerissen) am Bahnhof Esch (Püsselbüren) oder die frühere Eisenerz- und Kohlenzeche Perm (18) östlich von Laggenbeck.

Die weitaus meisten Flächen der Stadt Ibbenbüren entfallen auf land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen (1989: 57,0 % bzw. 18,0 %). Innerhalb der Agrarflächen dominieren Wiesen und Weiden; der Anbau ist vor allem auf Getreidebau ausgerichtet und wurde schon lange auf einigen Flächen besonders intensiv betrieben (vgl. Flurnamen Püsselbürener und Bärtels Esch nördlich von Püsselbüren). Die relativ kleinparzellierten Waldflächen auf dem Teutoburger Wald, dem Dickenberg und weiteren Standorten bestehen zu 55 % aus Nadel- und zu 45 % aus Laubgehölzen; Kiefern, Eichen und Buchen sind besonders verbreitet. Die Waldareale und ausgewählte andere Freiflächen sind für Freizeitnutzung und Naherholung von besonderer Bedeutung.

Angesichts der landschaftlichen Ausstattung spielen Fremdenverkehr und Naherholung für das Stadtgebiet Ibbenbüren eine bedeutsame Rolle. Der Höhenzug des Teutoburger Waldes mit seinem Wanderwegenetz ist ein wichtiger Er-

holungsbereich und gehört zum Naturpark Nördlicher Teutoburger Wald-Wiehengebirge; Hauptattraktionen sind die Dörenther Klippen mit dem Naturdenkmal Hockendes Weib (19), der nördlich anschließende, schon 1926 eröffnete und kontinuierlich vergrößerte private Freizeitpark "Sommerrodelbahn" mit Märchenwald und Automuseum (20) sowie ein privater Botanischer Garten in Dörenthe. Gemäß Landesentwicklungsplan III (1987) stellen die Dörenther Klippen einen Freizeit- und Erholungsschwerpunkt von überregionaler Bedeutung dar. Nach dem Gebietsentwicklungsplan für den Reg.-Bez. Münster, Teilabschnitt Zentrales Münsterland (1986), bilden die Dörenther Klippen und der 1974 nördlich davon angelegte Ibbenbürener Aasee einen zweipoligen Freizeit- und Erholungsschwerpunkt mit Tages- und Wochenenderholungsanlagen. Die 16 ha große, dem Wassersport dienende Aasee-Fläche mit anschließendem Rundwanderweg wird ergänzt durch ein Wellenhallen- und -freibad (21) mit Wasserrutsche ("Aaseebad" mit jährlich über 300.000 Besuchern), einen angrenzenden Sportpark mit Sporthalle und Tennisanlagen, den Freizeithof Bögel-Windmeyer und ein Ausstellungsgelände. Weitere Erholungsbereiche und Ausflugsziele sind das Schafbergplateau im nördlichen Stadtgebiet, ein privates Motorradmuseum (22) in Autobahnnähe an der ins Bocketal führenden Lengericher Straße, ein Ballonstartplatz in Uffeln sowie knapp außerhalb der Stadtgrenzen der Herthasee und das ehemalige Kloster Gravenhorst (beide in Hörstel). Insgesamt 28 Beherbergungsbetriebe sowie je ein Campingplatz im Dörenther Feld und an den Dörenther Klippen stehen für Übernachtungen zur Verfügung; sie betrug 1991 rd. 31.000 in den Beherbergungsbetrieben und über 70.000 auf den beiden Campingplätzen. Eine große Zahl der Gäste kommt aus den Niederlanden.

Nach dem Landesentwicklungsprogramm (1989) und dem Landesentwicklungsplan I/II (1979) ist die Stadt Ibbenbüren ein zentraler Ort mittlerer Stufe und zugleich Entwicklungsschwerpunkt mit 50.000 - 100.000 Einwohnern im Mittelbereich; als Marktpotential wird eine Versorgungsbevölkerung von ca. 86.000 Einwohnern angenommen (1987). Von den zentralen Einrichtungen liegen im Bereich der südlichen Innenstadt das Rathaus (Stadtverwaltung), ein Arbeits- und Finanzamt, ein Amtsgericht und das Kulturhaus mit Volkshochschule und Musikschule in gemeinsamer Trägerschaft mit drei Nach-

Die evangelische
Christuskirche



bargemeinden. Zwei in kirchlicher Trägerschaft stehende Krankenhäuser nordwestlich des Stadtkerns mit abgestimmter Spezialisierung und Zusammenarbeit verfügen nach beträchtlichem Ausbau über die wichtigsten Fachabteilungen und insgesamt 552 Betten. In der Nachbarschaft von Bahnhof und Postamt sind eines der beiden Gymnasien, ein gewerbliches und kaufmännisches Berufsschulzentrum sowie ein Bürgerhaus (1974, Saal mit 802 Plätzen) lokalisiert, nördlich der Bahnlinie ergänzt durch spezielle Sporteinrichtungen (Kreissporthalle, Hallenbad).

Entlang den östlichen Ausfallstraßen, westlich der Kernstadt sowie in den größeren Ortsteilen liegen verschiedene weitere Schulen, darunter das zweite Gymnasium, zwei Real-, fünf Haupt-, neun Grund- und zwei Sonderschulen, auf dem Preussag-Gelände eine Bergbau-Berufsschule. Die Kernstadt ist Standort eines differenzierten Einzelhandels, darunter eines kleineren Warenhauses (Magnus), sowie von zahlreichen Arzt- und Rechtsanwaltspraxen, einigen Kreditinstituten und Versicherungen. Nicht unproblematisch für die Attraktivität des Stadtkerns als Versorgungszentrum ist die Existenz eines randlich gelegenen größeren Verbrauchermarktes (Marktkauf) und benachbarter Fachmärkte, davon zwei Baumärkte, im Gewerbegebiet Laggenbecker Straße und an der Münsterstraße mit zusammen rd. 20.400 qm bzw. 22,4 % der gesamten Verkaufsfläche Ibbenbürens (1987).

Zum Mittelbereich Ibbenbürens gehören - insbesondere bezogen auf Einkaufsverflechtungen und die Inanspruchnahme ausgewählter Dienstleistungen - die Grundzentren Mettingen, Recke, Hopsten und Hörstel, teilweise auch Westerkappeln und Tecklenburg (Ortsteil Brochterbeck); der Landesentwicklungsplan I/II unterstellt eine Zuordnung der Stadt Ibbenbüren zum Oberzentrum Münster, während aufgrund jüngerer empirischer Untersuchungen das tatsächliche Einkaufsverhalten beim Erwerb mittel- und langfristig nachgefragter Güter und weitere Versorgungsbeziehungen überwiegend auf Osnabrück ausgerichtet sind (bessere Eisenbahnverbindung, Fertigstellung der Autobahn 30).

Städtebauliche Mißstände, der Attraktivitätsverlust der Kernstadt, die stagnierende Bevölkerungszahl und das stark gestiegene Verkehrsaufkommen mit seinen Folgen waren die Ursachen für eine umfassende, 1966 - 1985 in drei Abschnitten durchgeführte Innenstadtsanierung. Als Sanierungsteilziele sollten der fließende sowie

der ruhende Verkehr neu geordnet, Fußgänger- und verkehrsberuhigte Bereiche angelegt und die vorhandene Gebäudesubstanz gesichert werden.

Zur Konzentration des Durchgangsverkehrs auf wenige Straßen wurde um das Stadtzentrum herum ein Tangentenviereck angelegt, bestehend aus Bahnhof- und Oststraße, Weberstraße, Weststraße sowie Große Straße und Heldermannstraße. Den Ansatzpunkt bildete die Beseitigung der niveaugleichen Kreuzung von Bundesbahnlinie und B 219 westlich des Bahnhofs, wo wegen der häufig geschlossenen Bahnschranken ein Nadelöhr für den Verkehr bestand. Dieser Engpaß wurde durch eine vierspurige Straßenerweiterung, die Erreichbarkeit des Bahnhofs durch eine Fußgängerbrücke in der Verlängerung der Breiten Straße gelöst. Bereits 1971 wurde im ersten Sanierungsabschnitt parallel zu einer Bahnhofsumgestaltung ein neuer Busbahnhof angelegt. Für den ruhenden Verkehr wurden innerhalb des Tangentenvierecks rückwärtige Andienungsstraßen ausgebaut sowie Parkflächen eingerichtet, darunter vor allem die zentral gelegene Tiefgarage unter dem auch als Wochenmarkt dienenden Neumarkt (560 Stellplätze), Parkhäuser am St. Elisabeth-Krankenhaus (Große Straße) und am Rathaus sowie eine nach oben geöffnete Parkplatzanlage am sog. Alten Posthof nordöstlich des Arbeitsamtes.

Um die Lebens- und Erlebnisqualität der Innenstadt zu steigern und gleichzeitig die Funktion als Einkaufs- und Versorgungsstandort zu stärken, wurde die Innenstadt - beginnend mit der Großen Straße 1975 - stufenweise in Fußgänger- und verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt. Besonders wichtig waren dabei der Umbau der Bahnhofstraße, Neumarktstraße, des Oberen Marktes und der Marktstraße (Hauptgeschäftsbereich) zu Fußgängerzonen mit Radverkehr sowie der Poststraße, des Unteren Marktes, der Bach-, Alten Münster- und Neustraße zu verkehrsberuhigten Straßenzügen mit Einbahnverkehr.

In mehreren Fällen kam es zur Renovierung und Modernisierung alter, für das Stadtbild charakteristischer Bausubstanz durch Fassadenerneuerung und inneren Umbau, daneben aber auch zum Abriß von auf den heutigen Tangenten stehenden oder nicht erhaltenswürdigen Gebäuden mit teilweiser Neubebauung sowie zur Schließung kleinerer Baulücken innerhalb des Tangentenvierecks. Um den Neumarkt herum und im Gebiet des Alten Posthofs wurden im Zuge des zweiten und dritten Sanierungsab-

schnitts außer den Parkmöglichkeiten neue kombinierte Geschäfts- und Wohnbereiche geschaffen. Am Posthof wurde durch eine Flächensanierung ferner eine alte Fabrik (Bundeswehr-Depot) abgerissen und als attraktiver Ansatzpunkt ein neues Sparkassengebäude im damals wenig belebten Süden des Stadtzentrums errichtet.

Nach Umfragen unter der Ibbenbürener Bevölkerung und bei auswärtigen Konsumenten wird die Sanierung teils als gelungen, teils aber auch als überdimensioniert bewertet. Die Gestaltung der Fußgängerzonen und der verkehrberuhigten Bereiche hat jedoch deutlich zur Attraktivitätssteigerung und damit Stärkung Ibbenbürens als Mittelzentrum beigetragen.

III. Perspektiven und Planung

Seit Beginn der Kohlenkrise (1957) und verstärkt nochmals Anfang der 70er Jahre ist die Abhängigkeit der Ibbenbürener Stadtentwicklung vom Steinkohlenbergbau und der mit ihr verbundenen Energiewirtschaft überdeutlich geworden. Der auf ca. 30 ha Fläche errichtete neue Kraftwerkskomplex - als Maßnahme eines flächenintensiven Großvorhabens, das für die Wirtschaftsstruktur des Landes von besonderer Bedeutung ist (Landesentwicklungsplan VI) - hat den Bergbau im Ibbenbürener Revier bis auf weiteres gesichert. Nach dem sog. Jahrhundertvertrag zunächst bis 1995 beschlossen, konnte trotz beträchtlicher Absenkung der deutschen und damit auch anteilig der Ibbenbürener Förderung nach dem 1991 mit der Bundesregierung und der Europäischen Gemeinschaft vereinbarten "Kohlekonzept 2005" eine Fortführung des subventionierten Bergbaus erreicht werden. Es wird erwartet, daß nach der weiteren Reduzierung der Belegschaft auf 3.700 das Kraftwerk von der noch 2 Mio. t betragenden Förderung ca. 0,8 - 1,0 Mio. t/Jahr an Anthrazit-Feinkohlen verstromt und daß die Nußkohlenprodukte im nicht subventionierten Wärmemarkt vor allem in den neuen Bundesländern und bei den westlichen EG-Nachbarn abgesetzt werden können. Die erkundeten Vorräte ermöglichen noch eine Lebensdauer des nach dem neuesten Stand der Berg- und Sicherheitstechnik ausgerüsteten Ibbenbürener Bergbaus von rd. 50 Jahren. Ein Ende des Bergbaus zum jetzigen Zeitpunkt würde eine Arbeitslosigkeit von rd. 30 % aller Erwerbstätigen nach sich ziehen, weshalb die Beseitigung der Monostruktur durch Diversifizierung des Arbeitsplatzangebotes von höchster Bedeutung ist.

Programmatische Schwerpunkte der kommunalen Wirtschaftsförderung sind Bestandspflege vorhandener Unternehmen sowie die Förderung von Neuansiedlungen und Betriebsgründungen. Die Gewerbeflächenpolitik wird deshalb besonders intensiv verfolgt (mit den erwähnten vier großen Industrie- und Gewerbegebieten) und parallel eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur angestrebt. So soll das neue Gewerbegebiet Schierloh über eine zusätzliche Erschließungsstraße eine dritte Autobahnanschlußstelle auf Ibbenbürener Stadtgebiet erhalten und das erwähnte Warendistributionszentrum im Hafengebiet Uffeln imagesteigernd wirken und weitere Arbeitsplätze im Logistikbereich sowie weitere zukunftsträchtige Branchen nach sich ziehen. Als Schwerpunktort der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) können bis zu 25 % der Investitionskosten für Neugründungen, Erweiterungen und Verlagerungen von Gewerbebetrieben gefördert werden. Die günstige Lage an der durch die Wiedervereinigung bedeutsamer gewordenen West-Ost-Achse Niederlande-Osnabrück-Hannover-Berlin (gemäß Landesentwicklungsplan I/III in Nordrhein-Westfalen Entwicklungsachse 1. Ordnung) soll stärker als Standortvorteil eingebracht werden, die weniger günstigen Nord-Süd-Verbindungen im Stadtgebiet sollen mit der Entwicklungsachse 3. Ordnung Ibbenbüren-Münster weiterentwickelt (Ausbau der B 219) sowie der öffentliche Personennahverkehr im Stadt- und Regionalverkehr stärker gefördert werden.

Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung gilt nach dem Umbau des Stadtzentrums das besondere Augenmerk nunmehr einerseits der Ausweitung der Kernstadt nach Nordwesten (Westvorstadt mit Rahmenplan seit 1989/90), andererseits der städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung der größeren Ortsteile. Für Laggenbeck, Püsselbüren-Dickenberg und Bockraden wurden Rahmenpläne erstellt, um vor allem Wohn- und Geschäftsflächen zu ermöglichen. Dabei besteht der Siedlungsschwerpunkt Püsselbüren-Dickenberg (geplantes Stadtteilzentrum West) de facto noch aus zwei Ortsteilen, die durch einen Bergrücken, die ehemalige Bundesstraße 65 und die Eisenbahn voneinander getrennt sind. Das wohnungsnahe Versorgungsangebot von Laggenbeck (Stadtteilzentrum Ost) und Püsselbüren-Dickenberg ist noch unzureichend und soll gefördert werden. In Laggenbeck wurde der große freie Platz vor dem Freibad als Dorfmittelpunkt aufwendig neugestaltet. In

Dickenberg bot sich das Gebiet um die Schule als neue Ortsmitte an; dort wurden u.a. bereits ein Dorfgemeinschaftshaus, ein Lebensmittelgeschäft, eine Apotheke und ein Bürohaus angesiedelt. Zugleich soll durch die Bauleitplanung die weitere Errichtung von großflächigen Verbraucher- und Fachmärkten an den Ausfallstraßen verhindert werden, um die Attraktivität der Innenstadt zu sichern. Zu diesem Zweck ist am Alten Posthof ein größerer Lebensmittel-Fachmarkt errichtet worden (2.000 qm). Gegen einen durch firmeninterne Auslagerung aus dem Verbrauchermarkt Marktkauf heraus vorgesehenen neuen Baumarkt nahe der Autobahnauffahrt Laggenbeck mit ca. 10.000 qm Verkaufsfläche bestehen seitens der Stadt Bedenken; ein Einzelhandelsstrukturgutachten soll Planungsentscheidungen vorbereiten.

In Ibbenbüren existieren drei städtische Kläranlagen in Püsselbüren, Schierloh und Bockraden, die z.T. der Erweiterung bedürfen (1986 noch 30 % der Haushalte, meist in den Streusiedlungen, ohne Kanalanschluß), eine Müll-Zentraldeponie in Uffeln und darüber hinaus spezielle Deponien. Eine weitere zentrale Mülldeponie wird an einem Standort südlich von Laggenbeck in Erwägung gezogen, ist dort aber unerwünscht. Bei 19 Altlastenstandorten im Stadtgebiet handelt es sich überwiegend um ehemalige städtische Müllkippen. Gegen die mögliche Errichtung einer Müllverbrennungsanlage auf dem Preussag-Gelände, und zwar auf dem Standort des ehemaligen Kraftwerks (Block A), gibt es erheblichen Widerstand; in einem laufenden Bebauungsplanverfahren werden Gegenschritte verfolgt.

Zukünftige Aufgaben der Landschaftspflege ergeben sich in besonderem Maße aus der Rekultivierung von Steinbrüchen und Ziegeleigruben sowie der Sicherung und Weiterentwicklung des Naturraumpotentials. Ein zu diesem Zweck durch das Westfälische Amt für Landespflege erarbeiteter, vom Kreistag des Kreises Steinfurt im Oktober 1990 als Satzung beschlossener "Landschaftsplan Schafbergplatte" (im Mai 1991 mit Auflagen genehmigt) umfaßt nicht nur Flächen in Ibbenbüren, sondern auch in Mettingen, Recke, Westerkappeln und Lotte (insgesamt 86,65 qkm). Er regelt für diesen Landschaftsraum mit seinem hohen Konfliktpotential - Flächenansprüche der Landwirtschaft, Rohstoffvorkommen und ihre Nutzung, vorhandene Siedlungsstruktur und technische Infrastruktur - den Schutz, die Pflege und die Entwicklung der Landschaft. Dabei werden u.a. neue Naturschutzgebiete (sämtlich in

den Nachbargemeinden), zahlreiche Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile ausgewiesen, kleinere Brachflächen und forstliche Nutzungen sowie unterschiedlichste Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen festgesetzt.

Als Wasserschutzgebiete existieren - abgesehen von firmeneigenen Versorgungen - Wassergewinnungsanlagen in Dörenthe und Lehen südlich des Teutoburger Waldes. Die Hauptversorgung der Stadt Ibbenbüren mit Trinkwasser erfolgt über die Wassergewinnungsanlage Dörenthe durch den Wasserversorgungsverband Tecklenburger Land; zur Versorgung des Kraftwerks Ibbenbüren mit Kühlwasser wurde eine 40 km lange Fernwasserleitung angelegt, über die Wasser aus dem Dortmund-Ems-Kanal südlich der Schleuse Münster entnommen und über einen Höhenunterschied von 110 m gepumpt wird. Wasser aus dem nördlich angrenzenden Abschnitt des Dortmund-Ems-Kanals sowie aus dem Mittellandkanal ist wegen eines zu hohen Salzgehaltes für die Kühlung nicht geeignet.

Für die Stadt Ibbenbüren wird es insgesamt darauf ankommen, angesichts der im nächsten Jahrhundert wohl wahrscheinlichen Schließung des Bergwerks, einen erfolgreichen gewerblichen Strukturwandel zu realisieren und ihren Rang als Industriestadt und Dienstleistungszentrum mit hohem Freizeitwert zu sichern. Bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze ist Wert auf eine umfassende Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu legen. Das wertvolle Naturraumpotential des Stadtgebietes macht eine restriktive und haushälterische Flächennutzungs politik notwendig, die die Anlage örtlicher und überörtlicher Gemeinbedarfseinrichtungen zwar ermöglichen, aber nur unter ausgewogener Abwägung aller konkurrierenden Raumansprüche gestatten sollte.

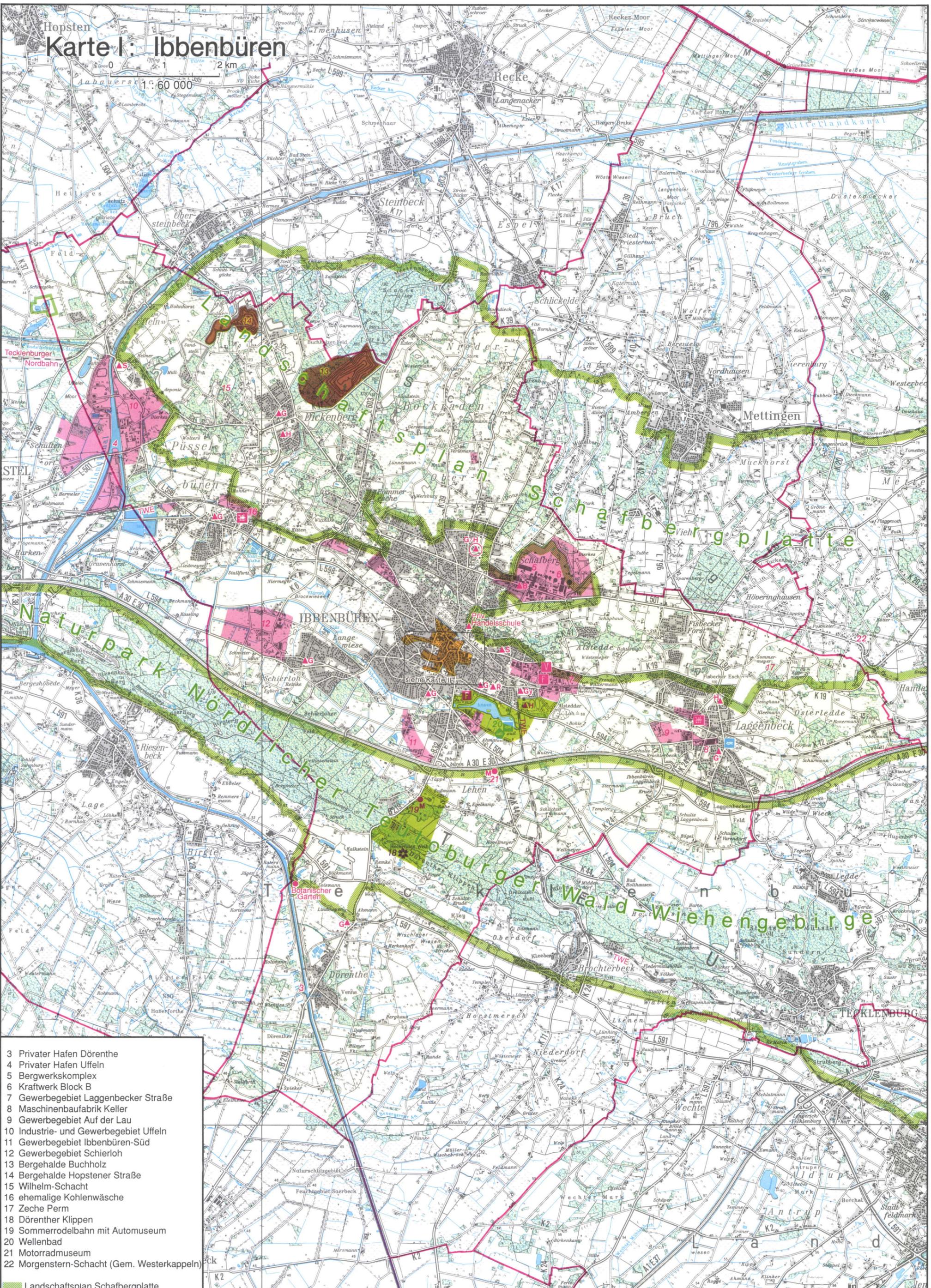
Literatur

- Hunsche, F.E.** (1974): Ibbenbüren. Vom ländlichen Kirchspiel zur modernen Stadt. Ibbenbüren
- Institut für Landes- und Städtenwicklungsforschung** (Hg.) (1975): Städtebau in mittleren und kleinen Gemeinden Nordrhein-Westfalens. Dortmund
- Institut für Raumforschung in der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung** (1966): Gutachten zu raumordnungspolitischen Problemen im Raum Ibbenbüren. Bad Godesberg
- Institut für Stadt-, Standort-, Handelsforschung und -Beratung H. Danneberg und Partner GmbH** (1987): Stadt Ibbenbüren: Einzelhandel, Zentrenplanung und Städtebau. Standort-, Markt- und Imageuntersuchung der Stadt und ihrer Zentren. Düsseldorf
- Keyser, E.** (Hg.) (1954): Westfälisches Städtebuch (darin: Schrader, G. u. A. Rosen: Ibbenbüren. S. 200-202). Stuttgart (= Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte, Band III: Nordwest-Deutschland, II: Westfalen)

Karte I: Ibbenbüren

1:60 000

2 km



- 3 Privater Hafen Dörenthe
 - 4 Privater Hafen Uffeln
 - 5 Bergwerkskomplex
 - 6 Kraftwerk Block B
 - 7 Gewerbegebiet Laggenbecker Straße
 - 8 Maschinenbaufabrik Keller
 - 9 Gewerbegebiet Auf der Lau
 - 10 Industrie- und Gewerbegebiet Uffeln
 - 11 Gewerbegebiet Ibbenbüren-Süd
 - 12 Gewerbegebiet Schierloh
 - 13 Bergehalde Buchholz
 - 14 Bergehalde Hopstener Straße
 - 15 Wilhelm-Schacht
 - 16 ehemalige Kohlenwäsche
 - 17 Zeche Perm
 - 18 Dörenther Klippen
 - 19 Sommerodelbahn mit Automuseum
 - 20 Wellenbad
 - 21 Motorradmuseum
 - 22 Morgenstern-Schacht (Gem. Westerkappeln)
- Landschaftsplan Schafbergplatte

Kartengrundlage: Kreiskarte 1: 50 000 Kreis Steinfurt, 4. Auflage 1992 (Verkleinerung)

- Kraftwerk Ibbenbüren Betriebsgesellschaft mbH** (Hg.) (1989): Steinkohlen-Kraftwerk Ibbenbüren Block B. Ibbenbüren
- Kreft-Kettermann, H.** (1988): Eisenbahnen - Netzentwicklung und Personenverkehr. Münster (= Geographische Kommission für Westfalen (Hg.): Geographisch-landeskundlicher Atlas von Westfalen, Themenbereich VIII, Verkehr, Lieferung 4, Doppelblatt 4)
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW** (Hg.) (1989): Die Gemeinden Nordrhein-Westfalens. Informationen aus der amtlichen Statistik. Ausgabe 1989. Düsseldorf
- dass.** (Hg.) (1991): Kreis Steinfurt. Statistische Rundschau für die Kreise Nordrhein-Westfalens. Düsseldorf
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Amt für Landschaftspflege** (1990): Landschaftsplan "Schafbergplatte" des Kreises Steinfurt. Textliche Darstellungen und Festsetzungen mit Erläuterungsbericht. Münster
- Lucas, O.** (1965): Planungsgrundlagen für den Landkreis Tecklenburg. Natur, Bevölkerung und Wirtschaft in Karten, Bildern und Zahlen. Tecklenburg - Münster
- Müller-Wille, W. u. E. Bertelsmeier** (1965): Ibbenbüren. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, 34, 2. Bad Godesberg, S. 193-194
- Oechtering, J.** (1983): Die Stadt Ibbenbüren. Eine wirtschaftsgeographische Bestandsaufnahme unter Berücksichtigung landes- und regionalplanerischer Zielvorstellungen. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Münster (Inst. f. Geogr. d. Westf. Wilhelms-Univ.)
- Regierungspräsident Münster** (1986): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster. Teilabschnitt Zentrales Münsterland. Münster
- Rickelmann, H. u. H. Röhrs** (1987): Der Ibbenbürener Steinkohlenbergbau von den Anfängen bis zur Gegenwart. 2. Aufl., Paderborn
- Römhild, G.** (1974): Die Forst- und Industrielandschaft des Dickenberger Bergbaubezirks bei Ibbenbüren - Wandel und räumliche Differenzierung unter besonderer Berücksichtigung berg- und steinwirtschaftlicher Zustände sowie raumordnerischer Maßnahmen. Diss. Münster
- ders.** (1976): Der Ibbenbürener Steinkohlenbezirk. Industriegeographische Lokalisationsvorgänge im Wandel. In: Geogr. Rundschau, 28, 11, S. 445-453
- ders.** (1991): Der Schafberg im Tecklenburger Land. Bilder, Spuren und Denkmale einer westfälischen Bergbaulandschaft. Anleitungen zur Landschaftserkundung und Spurensuche. Hg.: Historischer Verein Ibbenbüren. Ibbenbüren
- Sedlacek, P.** (Hg.) (1991): Strukturwandel und Standortentwicklung in Ibbenbüren. 3 Teile. Münster (= Arbeitsgemeinschaft angewandte Geographie: Arbeitsberichte 16-18)
- Stadt Ibbenbüren** (Hg.) (1976): Stadtplan 1: 15.000. Dortmund
- dies.** (Hg.) (1988): Stadtplan 1: 200.000. Dortmund
- dies.** (1977): Flächennutzungsplan mit Erläuterungsbericht. Ibbenbüren
- dies.** (Hg.) (1986): Umweltbericht 1986. Ibbenbüren
- dies.** (Hg.) (1992): Ibbenbüren - Standort erfolgreicher Unternehmen. Kissing
- Theiss, K.A. u. H. Schleuning** (Hg.) (1989): Der Kreis Steinfurt. Stuttgart u. Aalen
- Timmer, M.** (1983): Der Steinkohlenbergbau im Raum Ibbenbüren - Entwicklung, siedlungs- und sozialgeographische Auswirkungen und räumliche Verflechtungen des Ibbenbürener Bergbaus. Unveröffentlichte Hausarbeit zur Ersten Staatsprüfung für die Sekundarstufe II. Münster (Inst. f. Geogr. d. Westf. Wilhelms-Univ.)
- Wellmann, M.** (1986): Die Sanierung der Ibbenbürener Innenstadt - Voraussetzungen, Durchführung und Folgemaßnahmen, Bewertung. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Münster (Inst. f. Geogr. d. Westf. Wilhelms-Univ.)
- Widder, E.** (1993): Ibbenbüren. In: **Ehbrecht, W.** (Hg.): Westfälischer Städteatlas, Lfg. IV, Nr. 1. Altenbeken
- Mündliche Auskünfte und Informationsmaterialien der Stadt Ibbenbüren, der Preussag Anthrazit GmbH, des Verkehrsvereins Ibbenbüren u.a. (1993)