

Minden – Neues Leben am Kohlenufer

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) –
Rechtes Weserufer



Auftraggeber: Stadt Minden
5.2 Stadtplanung und Umwelt
Kleiner Domhof 17
32423 Minden

Ansprechpartner: Lars Bursian
Beigeordneter für Städtebau und Feuerschutz
fon 0571 89 270
l.bursian@minden.de

Malte Wittbecker
Stadtplanung und Umwelt
m.wittbecker@minden.de

Bérénice Preller
b.preller@minden.de

Auftragnehmer: complan Kommunalberatung GmbH
Voltaireweg 4
14469 Potsdam
fon 0331 20 15 10
info@complangmbh.de

Regionalbüro Bielefeld
Niederwall 32
33602 Bielefeld
fon 0521 3296 10 10

mit
A24 Landschaft
Landschaftsarchitektur GmbH
Köpenicker Straße 154 a
10997 Berlin
fon 030 311 69 64 0
post@a24-landschaft.de

Ansprechpartner
Hathumar Drost
hathumar.drost@complangmbh.de

Caroline Uhlig
caroline.uhlig@complangmbh.de

Alexander Schirrmeister
alexander.schirrmeister@complangmbh.de

Steffan Robel
steffan.robel@a24-landschaft.de

Stand: 10. Oktober 2019 – Beschlussfassung

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	5	
	1.1	Anlass und Ziel	5
	1.2	Vorgehensweise	6
2	Gesamtstädtische Rahmenbedingungen	9	
	2.1	Regionale Einordnung und städtische Lage	9
	2.2	Übergeordnete Planungen	11
	2.3	Stadtentwicklungsplanung	13
	2.4	Historische Siedlungsentwicklung	16
	2.5	Bevölkerungsstruktur	19
3	Gebietsanalyse Rechtes Weserufer	23	
	3.1	Städtebauliche Struktur	23
	3.2	Wohnen	35
	3.3	Freiraum und Umwelt	37
	3.4	Erreichbarkeit, Verkehr und Parken	46
	3.5	Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung und Soziales	54
	3.6	Wirtschaft, Handel und Arbeit	62
4	Zusammenfassende Bewertung	69	
	4.1	Qualitäten und Potenziale	69
	4.2	Mängel und Defizite	70
	4.3	Gesamtbewertung	71
5	Gesamträumlicher Entwicklungsrahmen	73	
6	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept	77	
	6.1	Leitbild	77
	6.2	Entwicklungsziele	78
	6.3	Handlungsfelder	80
	6.4	Maßnahmenübersicht und Entwicklungsplan	88
7	Umsetzungs- und Finanzierungskonzept	93	
	7.1	Umsetzungsstrategie	93
	7.2	Vorschlag zur Gebietsabgrenzung	97
	7.3	Kosten- und Finanzierungsübersicht	99
8	Verzeichnisse und Anhang	105	

1 | Einführung

1.1 Anlass und Ziel

Inmitten der Stadt Minden zwischen Weser und Bahnhof, zwischen Wasserstraßenkreuz und Kanzlers Weide eröffnet sich ein Stadt- raum, der eine Bestimmung sucht. Natürlicher Frei- und Land- schaftsraum, historische und erhaltenswerte Bausubstanz, ge- schlossene Wohnquartiere und ein vielfältiges Portfolio an Nutzun- gen und Akteur*innen im Quartier werfen die Frage auf, warum In- vestitionen auf der rechten Weserseite bisher ausgeblieben sind. Der Stadtbereich am rechten Weserufer, zwischen Kanzlers Weide und Mittellandkanal und den historischen Fort-Anlagen, liegt im Dornröschenschlaf und wartet auf den Weckruf.

Minden ist mit rund 84.000 Bewohner*innen die viertgrößte Stadt in Ostwestfalen-Lippe. Als Zentrum des Kreises Minden-Lübbecke übernimmt die Stadt eine gestaltende Rolle in der Region. Zu Zeiten der Hanse prosperierte die Stadt – prächtige Bauwerke der Weser- renaissance zeugen in der historischen Innenstadt von dieser Zeit.

Mehr als 1.600 Studierende sind am Universitätsklinikum Johannes Wesling und am Campus Minden der Fachhochschule Bielefeld in elf Studiengängen vom Bauwesen über Informatik und Ingenieurs- studiengängen bis zu Gesundheits- und Krankenpflege eingeschrie- ben. Unter anderem mit Melitta, Wago Kontakttechnik, Follmann und Siegfried PharmaChemikalien haben hochspezialisierte und branchenrelevante Unternehmen ihren Standort in Minden.

Die wirtschaftliche Entwicklung Mindens wurde Ende des 19. Jahr- hunderts nahezu vollständig militärischen Belangen untergeordnet. Die Stadt wurde ab 1815 konsequent als Festung ausgebaut und gesichert. Die Mindener Wiege der Industrialisierung steht am rechten Weserufer: in direkter Nähe von Bahnhof und Hafen. Im Untersuchungsraum – vor allem im Umfeld des Bahnhofes – sind diese Spuren deutlich sichtbar. Die Einflüsse des preußischen Mili- tärs zeigen sich in vielfältigen Bauwerken, die zum Teil bereits Nach- nutzungen erfahren haben und zum Teil brachgefallen sind.

Sanierungsbedarfe und Leerstände ehemals industriell-gewerblich genutzter Flächen aber auch historische und erhaltenswerte Bau- substanz prägen den Untersuchungsraum zwischen Weser und Bahnhof. Die Behebung städtebaulicher Missstände, die Sanierung erhaltenswerter und unter Denkmalschutz stehender Gebäude so- wie eine qualitätsvolle Aufwertung öffentlicher Räume sind von ho- her Priorität. Voraussetzung hierfür ist eine ganzheitliche städte- baulich-freiraumplanerische Entwicklungsperspektive, die eine zu- kunftsfähige Entwicklung und Nachnutzung ehemals industriell und

gewerblich genutzter und aktuell untergenutzter Standorte einleitet.

Gleisanlagen durchschneiden das Quartier und stellen eine Barriere dar. Stark frequentierte zum Teil sechsspurig ausgebaute Straßen und Brücken verbinden westliches und östliches Weserufer – das Quartier ist Scharnier und ein Transitraum für alle Verkehrsarten mit wenigen Möglichkeiten und Gründen für einen längeren Aufenthalt. Damit einher geht ein grundlegendes Problem, dass als Risiko einzustufen ist: ein Großteil der Mindener Bevölkerung bewertet das Betrachtungsgebiet aufgrund städtebaulicher, historischer Missstände aber auch aktuell soziokulturell erhöhter Integrationsbedarfe mehrheitlich negativ. Dies prägt Image wie Wahrnehmung. Hinzu kommt, dass die Lagegunst des Gebietes, der höchst attraktive Wasser- und Landschaftsraum aktuell kaum aktiv und abwechslungsreich erlebbar ist. Die Belange des Hochwasserschutzes sind bei allen Überlegungen einer Aufwertung und Belebung der wassernahen Wiesen und Auen von großer Bedeutung. Doch ist eine weitergehend gezielte, aber verträgliche Nutzung der Weserauen für Sport, Freizeit, Erholung sowie aus ökologischer Sicht wichtig und überfällig: Als Potenzialraum verdient diese innerstädtische Landschaft mehr Bedeutung, Wirkung und Verantwortung.

Mit dem vorliegenden Konzept soll eine ganzheitliche Zukunftsperspektive vorgedacht und formuliert werden, die eine Entwicklung von Stadt, Landschaft und Fluss im Einklang mit der Gesamtstadt und dem vorhandenen Charakter des Gebietes möglich macht. Das Miteinander der verschiedenen Einzelquartiere, der vielfältigen Nutzungen und Akteure soll grundlegend erhalten bleiben. Dennoch müssen umfassende Investitionen vorbereitet werden, um das innenstadtnahe und somit zentrumsrelevante Gebiet zu stabilisieren und mit angemessener Dynamik aufblühen zu lassen.

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) dient der Vorbereitung zur Aufnahme in die Städtebauförderung von Bund und Ländern. Die hierfür notwendigen Themen und Voraussetzungen werden ganzheitlich betrachtet und in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht gebündelt dargestellt.

1.2 Vorgehensweise

Die Analyse und Bestandsaufnahme des definierten Untersuchungsraumes wurde in einer klassischen Weise durchgeführt. Vorhandene Konzepte, Pläne, statistische Daten und Prognosen wurden ermittelt und ausgewertet. Damit entstand eine umfassende Material- und Datensammlung zum Untersuchungsraum, die auf den nachfolgenden Seiten ausführlich betrachtet und gewichtet wird.

Von Beginn war es Anliegen der Stadt Minden die Konzeptentwicklung fachübergreifend und interdisziplinär zu begleiten. Neben der fachübergreifend verwaltungsinternen Arbeit wurde großer Wert auf die Einbindung von Schlüsselakteuren im Gebiet gelegt. Daraus entstand ein mehrstufiger Beteiligungsprozess.

Verwaltungsintern ist die Beteiligung der relevanten Fachbereiche und Mitarbeiter*innen über das Planungsteam Rechtes Weserufer sichergestellt. In regelmäßigen Abständen kommen Vertreter*innen der Bereiche Stadtplanung, Denkmalschutz, Verkehr, Umwelt, Grünanlagen, Wirtschaftsförderung, Abwasserwirtschaft, Jugendamt, Kulturbüro sowie der Pressearbeit zusammen, um aktuelle Ergebnisse des ISEK-Prozesses, den Untersuchungsraum tangierende Maßnahmen und die Weichenstellung zur Konzeptumsetzung zu besprechen.

In der Analyse- und Erhebungsphase wurden Schlüsselakteure des Untersuchungsraums bzw. Expert*innen verschiedener Themenfelder anhand leitfadengestützter Interviews befragt. Die elf Interviews beinhalteten Fragen zur Wahrnehmung und Einschätzung des Untersuchungsraums aber auch zu konkreten thematischen Handlungserfordernissen und Maßnahmenvorschlägen.

Auf Basis von Analyse, Bestandsaufnahme und Expert*inneninterviews fanden Fachwerkstätten zu den Themen Wirtschaft, Landschaft, Kultur und Bildung statt. Themenspezifische Analyseergebnisse wurden mit den geladenen Akteuren ebenso reflektiert, wie mögliche Zielstellungen sowie Projekt- und Kooperationsansätze.

Am 24.6.2017 fand unter dem Titel „Stadt – Land – Fluss“ ein Aktionstag im Untersuchungsraum am rechten Weserufer statt. Rund 150 Bürger*innen nahmen die Gelegenheit wahr, sich das Gebiet vor Ort anzusehen, sich zu informieren und mit Vertreter*innen der Stadt Handlungsbedarfe zu diskutieren. Ziel der Veranstaltung war es, eine wirkliche Stadtraum-Erfahrung zu ermöglichen, Defizite gemeinsam zu betrachten und Potenziale zu erkennen. Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer*innen zeigte sich überrascht und inspiriert. Konkrete Maßnahmenvorschläge konnten gesammelt werden, die kurz-, mittel-, und langfristig umsetzbar sind und im Rahmen des Maßnahmenkataloges aufgegriffen werden. (siehe Anhang 2)

Mit Formulierung des Entwicklungsleitbildes und der Entwicklungsziele entstand eine stadträumliche Ideenskizze, die im Verlauf des Projektes weiter konkretisiert werden konnte.

Im ersten Halbjahr 2019 erfolgte anhand der Entwicklungsziele und der daraus abgeleiteten Maßnahmen die Information der Stadtpolitik mit einer Informationsveranstaltung sowie einer Vorstellung des ISEK-Entwurfes im Bauausschuss.

Am 10.7.2019 wurde ein Informationsabend in der Bürgerhalle des Rathauses veranstaltet. Die 100 Teilnehmenden wurden über die Zielstellungen und die nächsten Schritte im Rahmen des ISEK informiert. Zudem wurden anhand von Plakaten die konkreten Maßnahmen vorgestellt und konnten diskutiert werden. Insgesamt zeigte sich eine Zustimmung für eine Entwicklung am Rechten Weserufer und einzelne Ideen und Anmerkungen konnten aufgenommen werden. (siehe Anhang 3)

2 | Gesamtstädtische Rahmenbedingungen

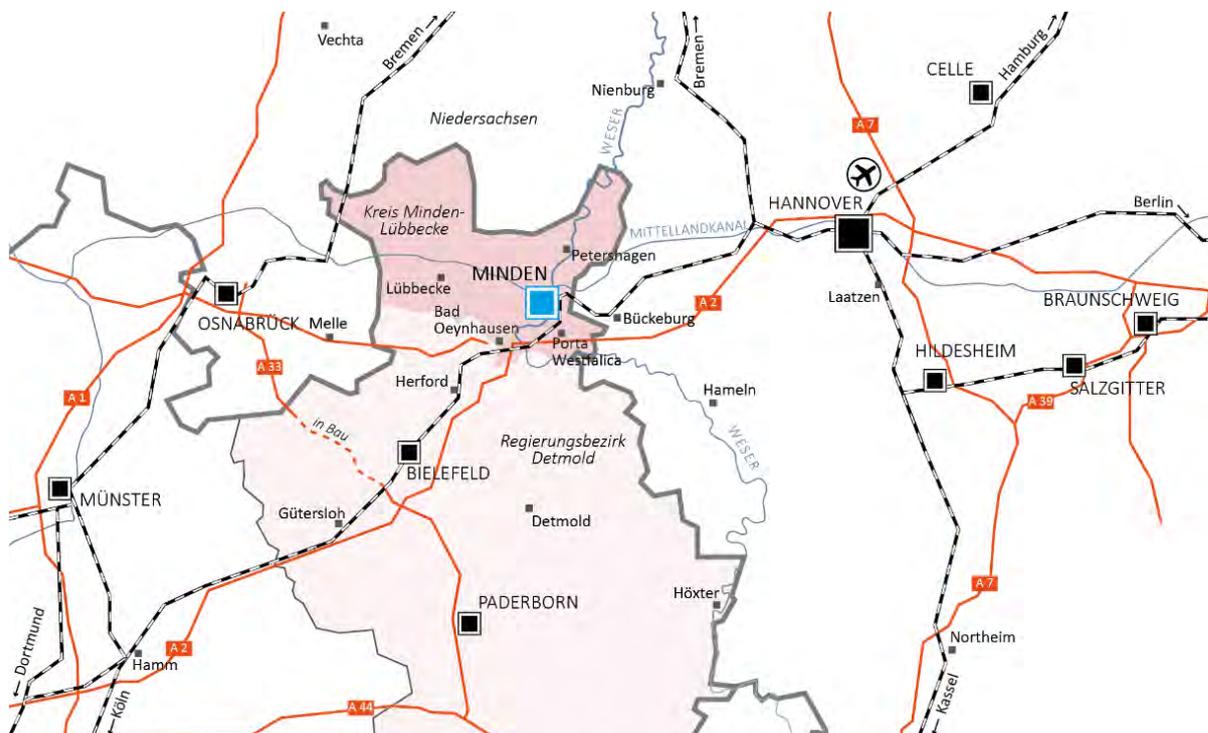
2.1 Regionale Einordnung und städtische Lage

Minden ist mit rund 84.000 Einwohner*innen die viertgrößte Stadt in der Region Ostwestfalen-Lippe und Kreisstadt des Kreises Minden-Lübbecke im Regierungsbezirk Detmold. Die Altstadt von Minden liegt direkt westlich der Weser und entstand vor mehr als 1200 Jahren. Im nördlichen Stadtgebiet bildet der Mittellandkanal mit der Weser eines der wichtigsten Wasserstraßenkreuze in Deutschland.

Im Osten grenzt Minden an das niedersächsische Bückeburg. Im Süden an die Gemeinden Porta Westfalica und Bad Oeynhausen sowie im Westen und Norden an die Gemeinden Hille und Petershagen. Südlich der Stadt verläuft das Weser- und Wiehengebirge, welches das Weserbergland von der norddeutschen Tiefebene abgrenzt.

Minden bildet das historisch-politische Zentrum des Mindener Landes und liegt mit jeweils ca. 55 km zwischen den Großstädten Hannover, Bielefeld und Osnabrück. Über die Bahnstrecke zwischen Hannover und dem Ruhrgebiet sowie den Bundesstraßen B 61, B 65 und B 83 ist die Stadt Minden überregional gut angebunden sowie mit dem ländlichen Umland verknüpft.

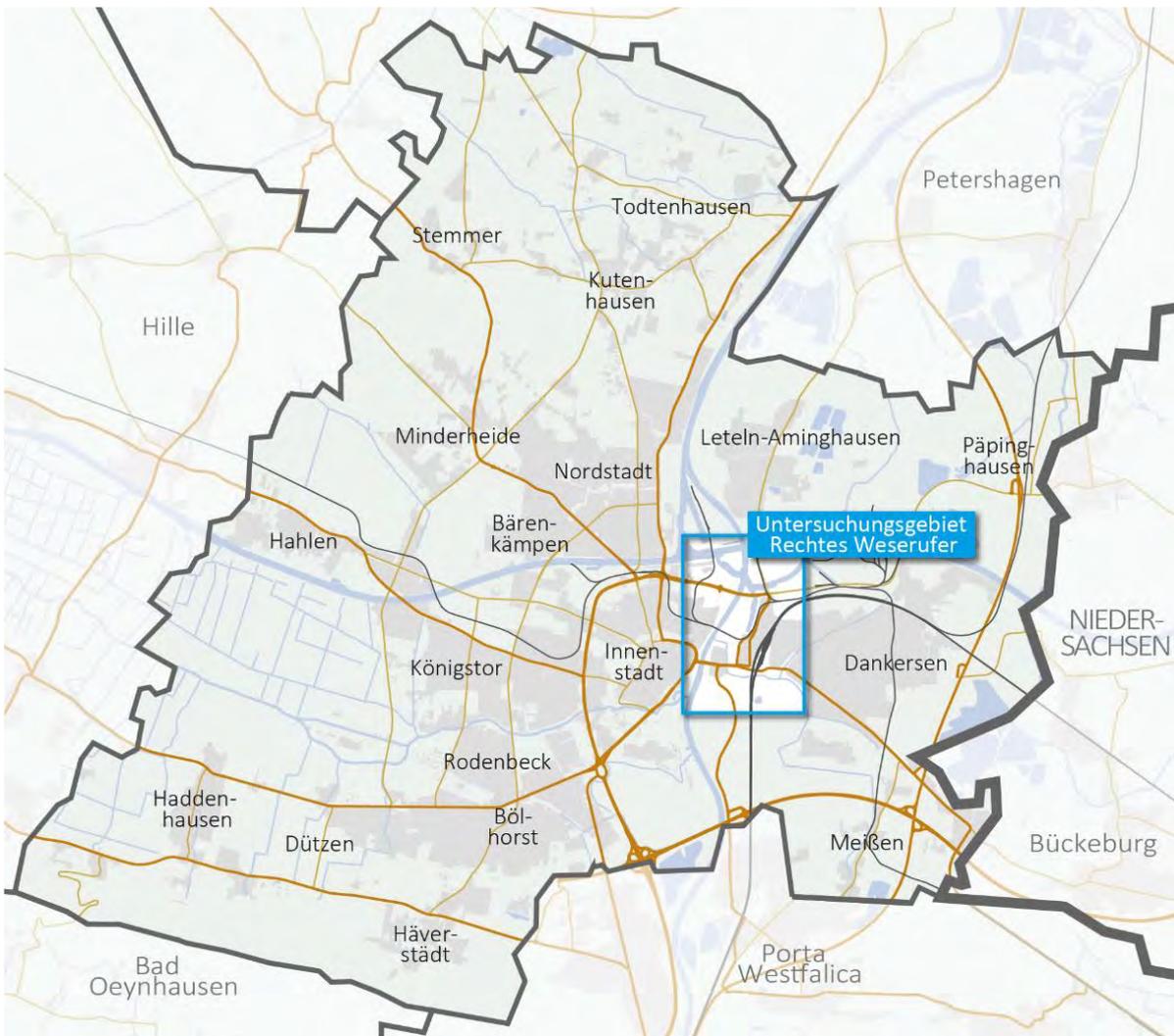
Abb. 1: Minden im regionalen Kontext, complan Kommunalberatung



Die historische Altstadt von Minden stellt auch heute noch den zentralen Innenstadtkern im Siedlungsgebiet dar. Mit dem städtischen Wachstum dehnte sich die Stadt entlang der Bundes- und Landesstraßen westlich der Weser aus. Dadurch wurden weitere historische Dorfkerne in das heutige Siedlungsgefüge eingegliedert.

Heute besteht die Stadt Minden aus 19 Stadtbezirken. Der Untersuchungsraum liegt größtenteils im Stadtbezirk Rechtes Weserufer und erstreckt sich entlang der Weser vom Mittellandkanal im Norden über den Bahnhofsbereich mit angrenzenden Nutzungen zur Kanzlers Weide im Süden. Der Übergang zur historischen Innenstadt und das gegenüberliegende Weserufer werden in die Untersuchungen und städtebaulichen Planungen einbezogen. Östlich grenzt das Wohngebiet Dankersen an, wo wichtige Versorgungsangebote des täglichen Bedarfs angeboten werden. Die Bahnstrecke führt mitten durch den Untersuchungsraum und unterteilt diesen.

Abb. 2: Rechtes Weserufer im städtischen Kontext, complan Kommunalberatung

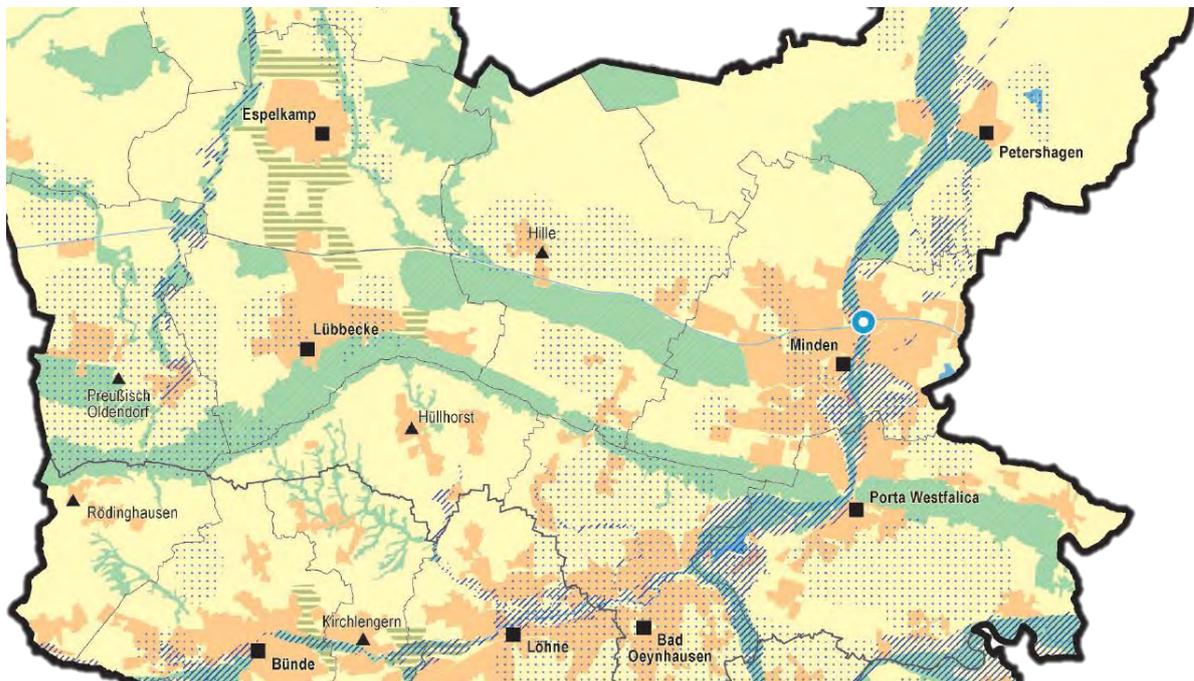


2.2 Übergeordnete Planungen

Landesentwicklungsplan

Der LEP NRW gibt die mittel- und langfristigen strategischen Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes vor und ist in der nachgeordneten Regional-, Bauleit- und Fachplanung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Der aktuelle LEP NRW trat am 14.12.2016 in Kraft. Als ausgewiesenes Mittelzentrum übernimmt Minden wichtige Versorgungs- und Dienstleistungsaufgaben in der Region und ist gut mit weiteren Ober- und Mittelzentren verknüpft.

Abb. 3: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan NRW, 2016



Das Wesertal zwischen Porta Westfalica und Schlüsselfurg wird als landesbedeutsamer Kulturlandschaftsbereich eingeordnet. Hierzu zählt auch die Stadt Minden mit ihrem landschafts-, bau- und industriellen Erbe, welches es zu erhalten gilt. Dies betrifft in vielfältiger Weise auch den Untersuchungsraum Rechtes Weserufer. Die Weserauen sind darüber hinaus als Gebiete zum Schutz der Natur ausgewiesen, die gleichzeitig Überschwemmungsgebiete sind.

Der Mindener Hafen ist als landesbedeutender Hafen eingestuft. An diesem gilt die Standortpotenziale für Wirtschaftsbetriebe zu sichern und ihn als multimodales Güterverkehrszentrum auszubauen. Darüber hinaus bestehen keine räumlichen Festsetzungen für den Bereich des Untersuchungsraums. Den allgemeinen Vorgaben des LEP NRW ist Rechnung zu tragen.

Festlegungen

- Mittelzentren
- ▲ Grundzentren
- ⊙ Landesbedeutsame Häfen
- Gebiete für den Schutz der Natur
- ▨ Überschwemmungsbereiche
- ▤ Gebiete für den Schutz des Wassers

Nachrichtliche Darstellungen

- Siedlungsraum* (inkl. großflächiger Infrastruktureinrichtungen)
- Freiraum
- ▨ Grünzüge*
- Oberflächengewässer
- Landesgrenze
- Regionale Planungsgebiete
- Kreisgrenzen
- Gemeindegrenzen

*entsprechend dem Stand der Regionalplanung am 1.1.2016

Regionalplan

Die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden in den jeweiligen Regionalplänen des Landes Nordrhein-Westfalen weiter konkretisiert. Die Regionalplanung in NRW wird dabei in den zuständigen Bezirksregierungen des Landes geregelt. Maßgeblich für die Stadt Minden ist der Regionalplan Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld aus dem Jahr 2004 der Bezirksregierung Detmold. Eine Neuaufstellung des Regionalplans OWL 2035 ist in Vorbereitung.

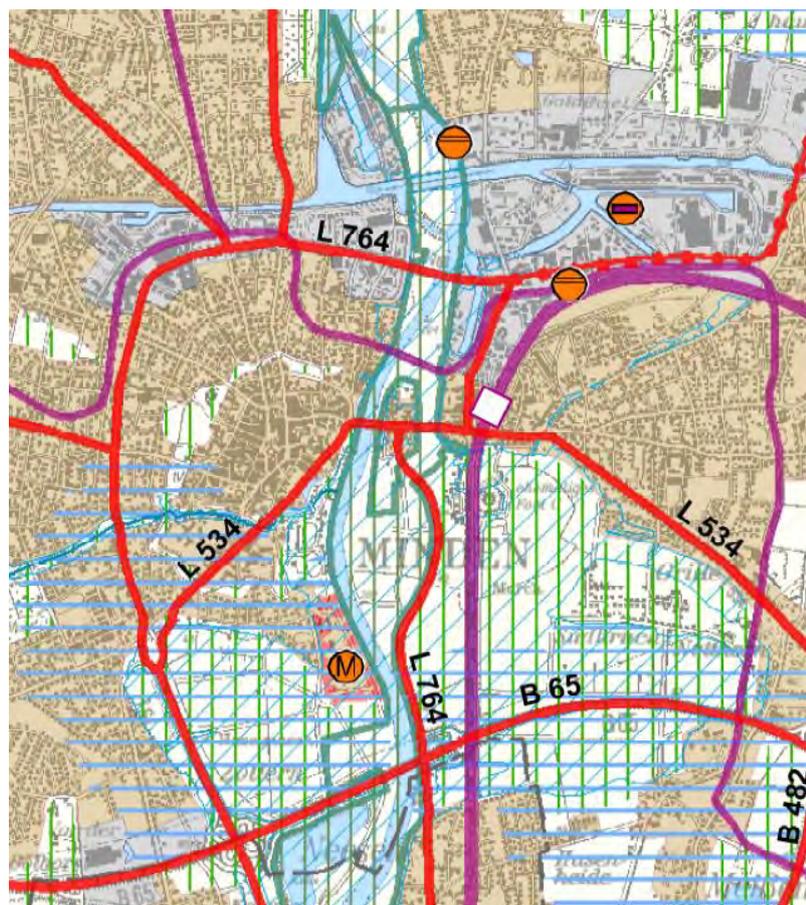


Abb. 4: Ausschnitt aus dem Regionalplan Teil Bezirksregierung Detmold, 2014

Im Regionalplan sind die Weserauen als Bereiche zum Schutz der Natur ausgewiesen. Das Gelände der Alten Weserwerft und das Gebiet nördlich des Bahnhofs sind als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) gekennzeichnet. Die Siedlung Laxburg sowie die Siedlung zwischen Bunte Brücke und Weserbrücke gelten als allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) ebenso wie der gesamte Bereich östlich der Bahnstrecke. Den allgemeinen Vorgaben und Zielen der Regionalplanung ist Rechnung zu tragen.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan Porta Westfalica trat 1992 in Kraft und ist für den südlichen Bereich des Untersuchungsraums rechtsgültig und wurde 2014 aktualisiert. Er trifft Aussagen zu den Entwicklungszielen für die Landschaft und Festsetzungen zu besonders geschützten Teilen von Landschaft und Natur sowie zu Entwicklungs-, Pflege-, und Erschließungsmaßnahmen. Für den nördlichen Bereich des Untersuchungsraums befindet sich der Landschaftsplan derzeit in Erarbeitung. Wesentliche Vorgaben und Ziele des Landschaftsplans sind im Kapitel 3.3 dargestellt.

2.3 Stadtentwicklungsplanung

Leitbild und strategische Zielbereiche der Stadt Minden

Die Stadt Minden verfügt über ein städtisches Leitbild aus dem Jahr 2000, welches den Orientierungsrahmen für alle bildet, „die an der zukünftigen Entwicklung der Stadt arbeiten“.¹ Das Leitbild stellt insgesamt acht Thesen die Vision für die zukünftige gesellschaftliche Entwicklung auf.

Darüber hinaus und auf Grundlage des Leitbildes wurden 2009 mittel- und langfristige strategische Ziele erarbeitet, die als Maßgabe für die zukünftige Entwicklung der Stadt dienen. Mit sechs strategischen Entwicklungszielen verfügt die Stadt Minden über einen eindeutigen Handlungsrahmen zur zukünftigen Entwicklung der Stadt.

Die strategischen Entwicklungsziele der Stadt Minden lauten:

- ≡ Chancengerechtigkeit durch Teilhabe
- ≡ Minden als regionales Zentrum
- ≡ Familienfreundliche Stadt
- ≡ Aktivierte Bürgergesellschaft
- ≡ Nachhaltiger Umgang mit natürlichen Ressourcen
- ≡ Gutes kommunales Management

Den strategischen Entwicklungszielen sind weitere Oberziele zugeordnet.

Bauleitplanung

Im Flächennutzungsplan (FNP) ist die von der Gemeinde beabsichtigte Art der Bodennutzung dargestellt. Der Flächennutzungsplan wurde 1978 aufgestellt und ist seitdem mehrfach geändert worden. Dem Stadtbereich Rechtes Weserufer sind in seiner Vielfalt unterschiedlichste Nutzungen zugewiesen. Geprägt wird der Stadtbereich durch die großflächigen Weserauen welche als Landwirtschaftsflächen und Überschwemmungsgebiete ausgewiesen sind.

¹ Stadt Minden 2000: Leitbild für die Stadt Minden, 5

Der südliche Bereich der Auen liegt in einem Landschaftsschutzgebiet und weist verschiedene geschützte Landschaftsbestandteile auf. Das Gebiet der Alten Weserwerft ist als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Der Bereich am Bahnhof inklusive des ehemaligen Güterbahnhofs ist als Bahnanlage festgelegt. Ein Großteil dieser Bahnanlagen und die angrenzende Sonderbaufläche östlich der Bahn sind als bodenbelastete Flächen gekennzeichnet. Die bebauten Siedlungsflächen sind als Kern- oder Mischgebiet ausgewiesen. Hinzu kommen Flächen für den ruhenden Verkehr und Flächen für besondere Einrichtungen wie Kirchen und öffentliche Einrichtungen. Teile des östlichen Brückenkopfes sowie das Gebiet der Laxburg sind separat im Sanierungsrahmenplan berücksichtigt.

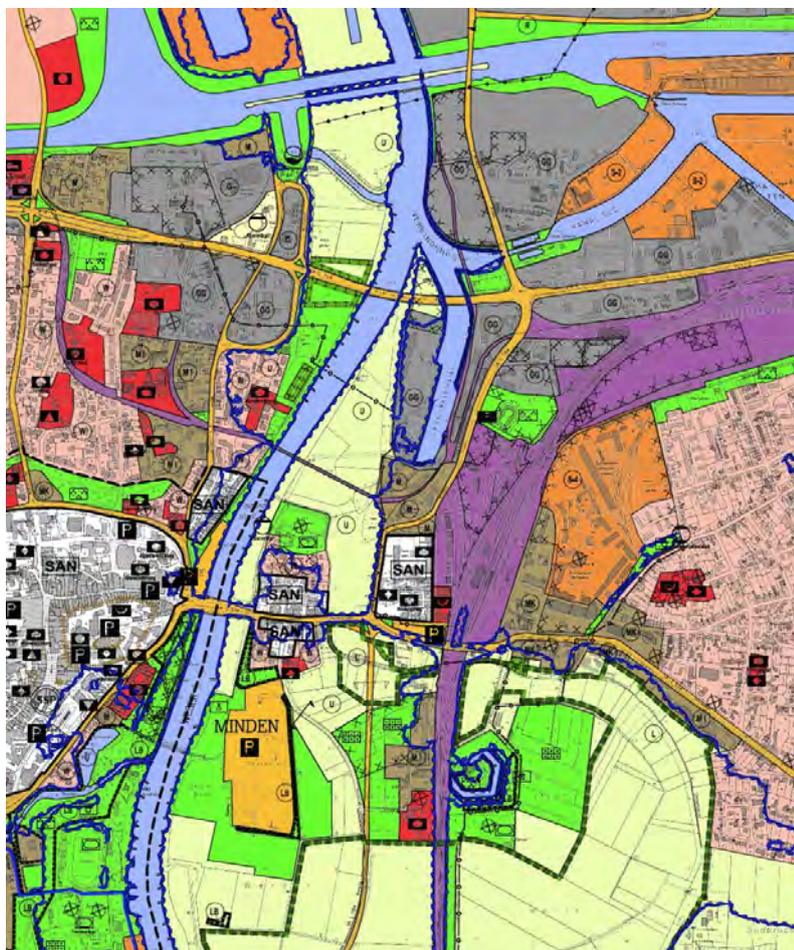


Abb. 5: Ausschnitt des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden, 2016

Für den nördlichen Bereich des Untersuchungsraums bestehen die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 605 bis 609, die die Art und das Maß der baulichen Nutzung bzw. der frei zu haltenden Flächen regeln. Für das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs befindet sich der Bebauungsplan 918, zur Vorbereitung der baulichen Entwicklung des Areals, derzeit in Aufstellung. Unbeplante Bereiche sind bei Bauvorhaben nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilen.

Informelle Planungen

Die Stadt Minden hat bereits eine Vielzahl an Konzepten und Untersuchungen, insbesondere zur Entwicklung der historischen Altstadt, erarbeitet. Auch für verschiedene Bereiche des Untersuchungsraums liegen Entwicklungskonzepte der vergangenen Jahre vor. Zusätzlich bestehen themenbezogene gesamtstädtische Planungen, die bei städtebaulichen Entwicklungen im Stadtbereich Rechtes Weserufer zu berücksichtigen sind.

Gebietsbezogene Planungen

- ≡ Entwicklungsplanung Rechtes Weserufer – Bahnhofsumfeld, Planungsbüro Laukhuf 2002
- ≡ Masterplan Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt, SKT Umbaukultur und Städtebauliche Arbeitsgemeinschaft 2009
- ≡ ISEK Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt, Stadt Minden 2009
- ≡ Städtebauliches Entwicklungskonzept Alter Weserhafen / ehem. Güterbahnhof, NRW.Urban 2011
- ≡ ISEK Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt – Fortschreibung 2016 - 2020, Stadt Minden 2015
- ≡ Entwicklungskonzept Stadtraum Kanzlers Weide, Stadt Minden 2012
- ≡ Multifunktionshalle – Verkehrliche Untersuchungen, SHP Ingenieure 2016
- ≡ Entwicklung eines Bootsanlegers an der Weser in Minden, DEUTSCHE MARINA CONSULT 2017

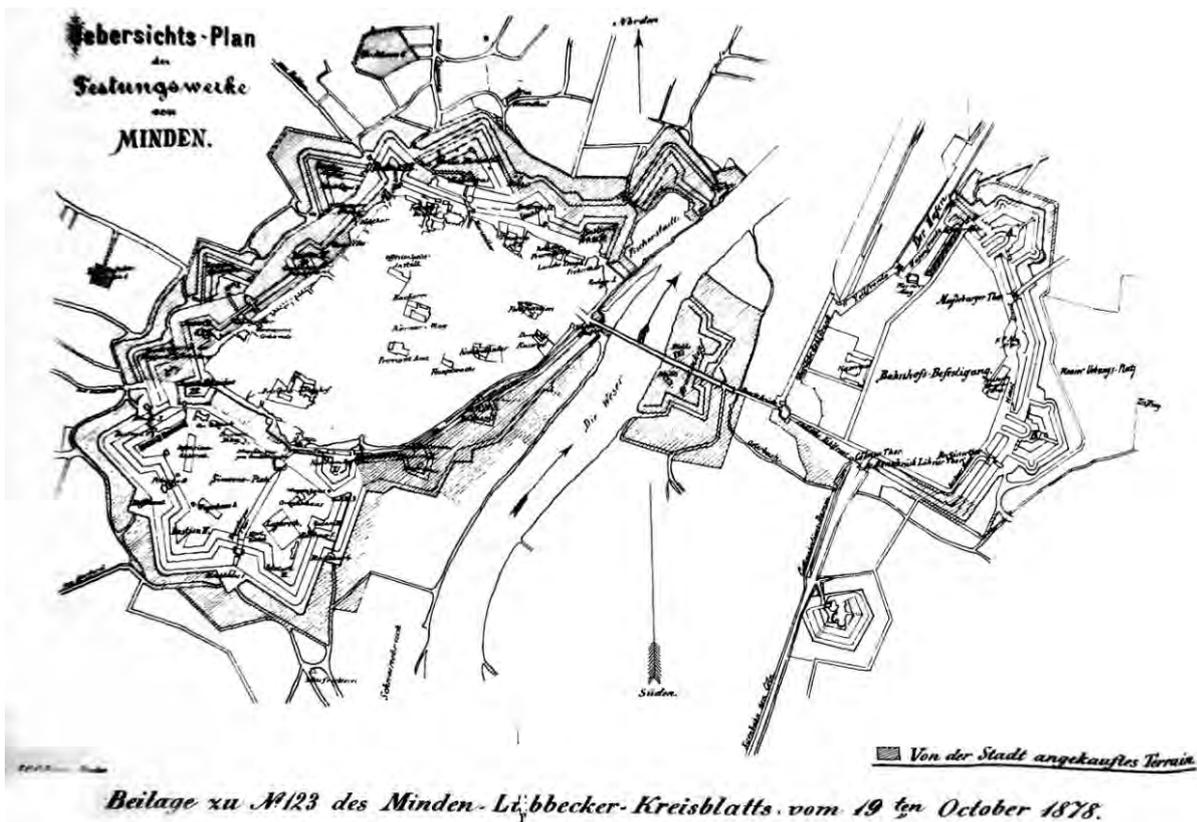
Themenbezogene Planungen

- ≡ Einzelhandelsgutachten für die Stadt Minden, CIMA 2006
- ≡ Radverkehrskonzept der Stadt Minden, Stadt Minden 2010
- ≡ Teilfortschreibung des kommunalen Einzelhandelsgutachtens für die Stadt Minden, CIMA 2013
- ≡ Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Minden, infas und Stadt Minden 2013
- ≡ Mobilitätsuntersuchung 2015, Planersocietät 2015
- ≡ Masterplan nachhaltige Mobilität Minden – Klimaschutz-Teilkonzept Mobilität, LK ARGUS 2016
- ≡ Wirtschaftsförderungskonzept, Stadt Minden 2016

2.4 Historische Siedlungsentwicklung

Mindens Entstehung ist zurückzuführen auf die Existenz einer Furt an dieser Stelle der Weser. Die Besiedlung begann auf der westlichen Uferseite, wo sich die heutige Altstadt befindet. Die erste Bebauung des Ostufers begann mit dem Bau des Klosters Sankt Mauritius im 11. Jahrhundert. Bereits im 13. Jahrhundert wurde die Furt durch eine Brücke ergänzt, sodass Minden ein wichtiger Ort an historisch bedeutsamen Handelsrouten wurde. Um 1230 erstritten die Mindener Bürger*innen das Stadtrecht, in dessen Folge die Handelsbeziehungen aufblühten und die heutige Altstadt entstand. Ebenso trug die Mitgliedschaft im Städteverbund der Hanse zum Aufschwung der Stadt bei. In der Folge wurde die Entwicklung Mindens durch Kriege und Stadtbrände mehrfach beeinflusst. Mit dem Westfälischen Frieden von 1648 verlor Minden seine Selbstständigkeit und kam in den Besitz von Brandenburg-Preußen.

Abb. 6: Übersichtsplan der Festungswerke 1878, aus: Minden – Zeugen und Zeugnisse seiner städtebaulichen Entwicklung 1979



Von 1813 bis 1850 wurde die Festung nach mehrmaliger Zerstörung als Preußische Festung wiederaufgebaut und sollte die preußischen Westprovinzen gegen das Königreich Hannover sichern. In dieser Ausbaustufe wurde das Wesertor am Stadteingang sowie ein vorgelagerter Brückenkopf als Bastionsbauwerk am rechten Weserufer errichtet. Die Stadtmauer verhinderte eine Ausdehnung der Stadt

zur Zeit der Industrialisierung, sodass bis dahin weniger bedeutende Städte Minden wirtschaftlich überholten. Mit der Fertigstellung des Mindener Bahnhofs als Grenzbahnhof im Jahr 1848 wurden die Grenzanlagen wiederum erweitert, um den Bahnhof zu sichern. Der Bahnhof stellte damals die Endpunkte zwischen der Köln-Mindener-Eisenbahn und der Hannoverschen Staatseisenbahn dar, sodass eigene Abfertigungs- und Zollbereiche für beide Unternehmen eingerichtet wurden. Zur Bahnhofsfestung gehören die Forts A, B und C, die den Bahnhof auf drei Seiten umgeben sowie weitere Schutzeinrichtungen wie mehrere Flankenbatterien und die Bahnhofs-kaserne. Nach der Annexion des Königreichs Hannover durch Preußen wurden die Festungsanlagen unnötig und in den 1870er und 1880er Jahren aufgegeben, geschleift und durch ein gemeinsames Bahnbetriebswerk ergänzt. Das Bahnbetriebswerk wurde 1969 abgerissen, seitdem liegt die Fläche brach. Die Rangiergleise wurden durch den ehemaligen Güterbahnhof noch bis 1997 genutzt.

Ende des 19. Jahrhunderts entstand die Mindener Kreisbahn – auch Kleinbahn genannt – die das Umland Mindens mit personellen und wirtschaftlichen Transportleistungen versorgen sollte. Mit dem Ausbau entstand 1898 die heute unter Denkmalschutz stehende und die Weserauen prägende Kleinbahnbrücke, die das Umland links der Weser bis nach Lübbecke an die Staatsbahn anschloss. Im Weltkrieg zerstört und wieder aufgebaut dient die Brücke heute nicht mehr dem regelmäßigen Personenverkehr.

Innerhalb der Bahnhofs-befestigung westlich des Bahnhofs entstand während der militärischen Nutzungsdauer die sogenannte Laxburg, die zuerst Neustadt hieß. Eigentümer der Wohnsiedlung war der Bauunternehmer Franz Eduard Lax, der in der Siedlung Mietshäuser nach modernsten Grundsätzen aufbaute und die Siedlung frühzeitig mit Infrastruktur wie Gaslaternen und fließendem Wasser versorgte. Später folgten Bauten mit Gemeinbedarfsfunktionen zu der auch die Hafenschule gehörte. Durch die verkehrsgünstige Lage am Bahnhof gehörten auch Beherbergungsbetriebe sowie Wohngebäude für höhere Bedienstete der Bahn und der Post zur Siedlung. Infolge zunehmenden Gewerbes verlor die Wohnsiedlung Ende des 19. Jahrhunderts an Attraktivität als bürgerlicher Wohnstandort.²

Südlich und nördlich der Kaiserstraße befindet sich zwischen Weserbrücke und Bunter Brücke der sogenannte Brückenkopf. Diese Siedlung konnte nach Schleifung der militärischen Befestigungsanlagen in den 1870er und 1880er Jahren auf einer alten Weserinsel

² vgl. NRW.Urban 2011: Städtebauliches Entwicklungskonzept Alter Weserhafen/ ehem. Güterbahnhof, 24

entstehen. In dieser Zeit wurden die repräsentativen – heute teilweise unter Denkmalschutz stehenden – Bürgerhäuser entlang der Kaiserstraße erbaut.

Die Kanzlers Weide südlich des Brückenkopfs wurde bereits 1841 für das erste Bürgerschützenfest genutzt und ist seitdem Festplatz der Stadt Minden. Seit 1960 stieg die Anzahl der privaten PKW auch in Minden an, sodass die Kanzlers Weide als Parkplatz ausgebaut wurde. Mitte der 1990er Jahre kam die Nutzung für Wohnmobile sowie die direkte Verbindung zur Altstadt mit der stadtbildprägenden Glacisbrücke hinzu. Heute finden hier regelmäßige Großveranstaltungen statt. Der Strandabschnitt, der in den letzten Jahren entstand, wird heute von vielen Mindener*innen genutzt, um die Weser zu erleben. Bereits 1913 wurde an dieser Stelle eine städtische Badeanstalt eröffnet, die jedoch nicht mehr besteht.

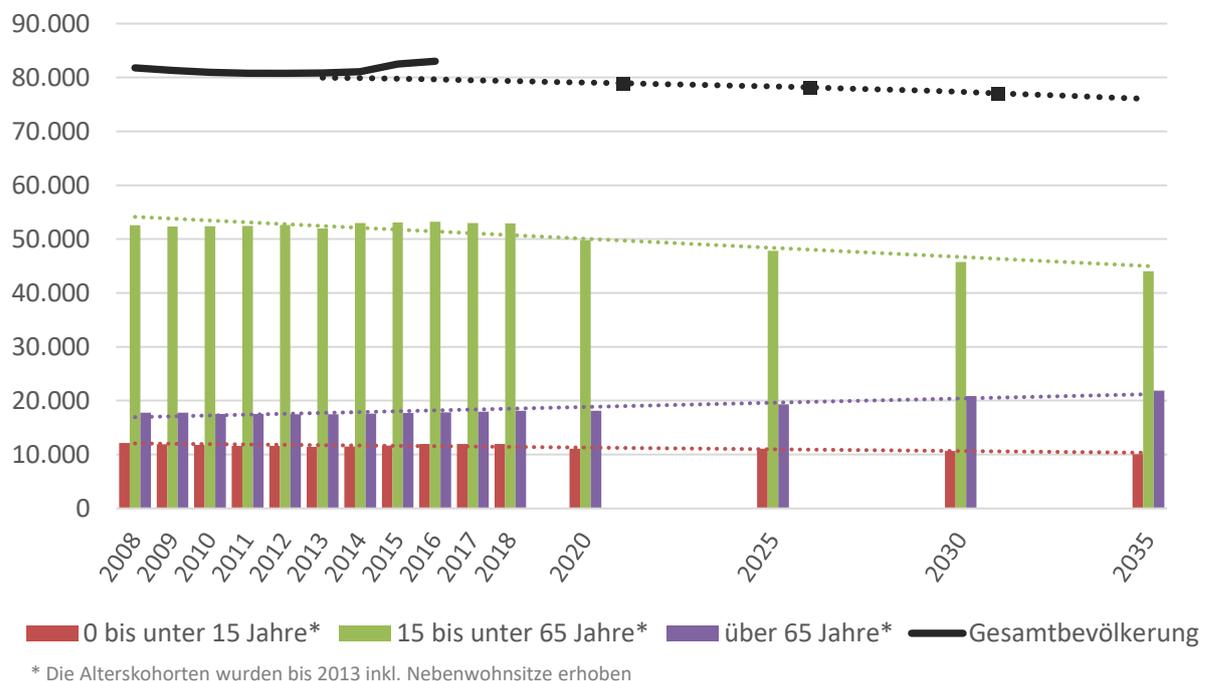
1851 wurde zunächst ein provisorischer Nothafen an der Weser errichtet. Der Ausbau erfolgte in mehreren Schritten. Der Alte Weserhafen wurde 1859 fertiggestellt. Die Bebauung des Geländes erfolgte hingegen erst um 1900.³ Im Jahr 1916 entstand das Wasserstraßenkreuz Minden als Trogbrückenbauwerk mit dem Bau des ersten Abschnitts des Mittellandkanals, der damals noch Rhein-Weser-Kanal hieß. Zu diesem Infrastrukturprojekt gehörten auch der weitere Ausbau von Hafen- und Schleusenanlagen, wodurch das Gebiet bis heute entscheidend geprägt wird. Zwei Jahre später entstand die im Untersuchungsraum liegende Weserwerft. Die Werft mit ihren zugehörigen Gebäuden liegt seit 2004 brach und befindet sich in städtischem Besitz. Das Wasserstraßenkreuz wurde 1998 durch eine zweite Trogbrücke ergänzt, die auch Großmotorschiffen die Durchfahrt ermöglicht.

³ vgl. Stadt Minden 1998: Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen. Band 50. Teil V. Minden außerhalb und innerhalb der Stadtmauern, 1219-1220

2.5 Bevölkerungsstruktur

Gesamtstadt

Am 31.12.2018 sind insgesamt 82.892 Personen mit Hauptwohnsitz in Minden gemeldet. Weitere 981 Personen haben ihren Nebenwohnsitz in Minden. Die Bevölkerungsentwicklung von 2008 bis 2011 war leicht rückläufig, anschließend konstant und hat von 2014 bis 2016 wieder zugenommen. Das Wachstum fällt insbesondere auf das Jahr 2015 und ist vermutlich mit einer verstärkten Aufnahme Geflüchteter zu begründen.



Die Bevölkerungsprognose des Landesbetriebs Information und Technik des Landes Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) prognostiziert ausgehend vom 01.01.2014 einen konstanten Bevölkerungsrückgang für Minden und liegt aufgrund des Wachstums seit 2014 mit ca. 3.700 Einwohner*innen unterhalb der heutigen Entwicklung. Die Prognose errechnet für das Jahr 2035 einen Bevölkerungsrückgang von 5 % gegenüber 2014. Dies entspräche knapp 76.000 Einwohner*innen. Auch der Wegweiser Kommune der Bertelsmann Stiftung prognostiziert einen konstanten Bevölkerungsrückgang mit einer älter werdenden Gesellschaft.

Die demografische Zusammensetzung der Bevölkerung unterlag seit 2008 nur geringfügigen Veränderungen, die jedoch Tendenzen für die zukünftige Entwicklung erkennen lassen. Derzeit befinden sich rd. 64 % der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter zwischen 15 und 65 Jahren. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen (0 bis unter

Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung und -prognose, complan Kommunalberatung
Daten: Stadt Minden, Prognose:
Landesbetrieb Information und Technik des
Landes Nordrhein-Westfalen

15 Jahre) liegt derzeit bei rund 14 % und der Anteil der über 65jährigen bei knapp 22 %. Zukünftig wird der demografische Wandel dieses Verhältnis verändern und der Anteil der über 65jährigen bis 2035 auf mehr als 28 % steigen. Der Anteil der Erwerbsfähigen zwischen 15 und 65 Jahren wird deutlich auf ca. 58 % sinken und der Anteil der Kinder und Jugendlichen wird ebenfalls, wenn auch geringer, rückläufig sein.

Der Anteil ausländischer Personen in Minden lag in den Jahren 2008 bis 2012 mit knapp 5.500 Personen bei ca. 6,5 %. Zuletzt hat dieser Anteil zugenommen, sodass zum 31.12.2018 9.834 ausländische Personen in Minden lebten. Dies entspricht knapp 12 % der Gesamtbevölkerung.

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung, der Saldo zwischen Geburten und Sterbefällen, ist seit 2008 negativ und schwankte zwischen - 334 und - 155 Personen.

Tabelle 1: Entwicklung der Geburten und Sterbefälle in Minden, Daten Stadt Minden

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Geburten	666	631	631	669	773	690	739	768	818	754	743
Sterbefälle	903	942	965	932	941	949	998	935	973	918	965
Saldo	-237	-311	-334	-263	-168	-259	-259	-167	-155	-164	-222

Tabelle 2: Zu- und Wegzüge in Minden, Daten Stadt Minden

Im Gegensatz zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung war der Saldo zwischen Zu- und Wegzügen in den letzten Jahren überwiegend positiv. 2008 lag die Zahl der Wegzüge noch über denen der Zuzüge. Bis zum Jahr 2017 nahm der Saldo dann nahezu kontinuierlich zu und lag zuletzt bei einem positiven Saldo von 532 Personen. Das Jahr 2015 stellt dabei eine Ausnahme dar. Durch die zusätzliche Aufnahme Geflüchteter war der Zuzug deutlich höher als üblich. Im Jahr 2018 war ein deutlich negatives Saldo zu erkennen.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Zuzüge	4.084	4.082	3.957	3.827	3.959	3.937	4.353	5.841	4.581	4.413	4.400
Wegzüge	4.120	3.945	3.951	3.790	3.773	3.620	3.867	4.498	4.049	4.384	4.610
Saldo	-36	137	6	37	186	317	486	1.343	532	29	-210

Stadtbezirk Rechtes Weserufer

Für den Untersuchungsraum stehen keine statistischen Daten zur Verfügung, weshalb auf vorliegende Daten des Stadtbezirks Rechtes Weserufer zurückgegriffen wird. Anhand dieser Daten können annäherungsweise Aussagen zum Untersuchungsraum getroffen werden. Die größeren Wohnbereiche des Stadtbezirks Rechtes Weserufer befinden sich nicht im Untersuchungsraum, sodass die Zahl der Bewohner*innen schätzungsweise 1/3 der Einwohnerzahl des Stadtbezirks umfasst.

Die Einwohnerzahl im Stadtbezirk Rechtes Weserufer beträgt zum 31.12.2018 4.819 Personen. Die Einwohnerentwicklung ist relativ konstant verlaufen und lag 2010 bei rd. 200 Personen weniger als heute. Äquivalent zur Gesamteinwohnerzahl stieg die Einwohnerzahl für das Rechte Weserufer in dem Jahr 2015 deutlich an.

Der Anteil ausländischer Personen im Stadtbezirk lag in den Jahren 2007 bis 2011 bei ca. 15 % und nahm zuletzt zu. Er beträgt zurzeit ca. 26 %, was 1.242 Personen entspricht. Der Anteil ausländischer Personen liegt somit deutlich über dem gesamtstädtischen Wert von knapp 11 %. Hieraus lässt sich ein erhöhter Bedarf an Integrationsangeboten in diesem Stadtbezirk ableiten.

Das Rechte Weserufer gilt nach wie vor als sozial-benachteiligter Stadtteil. Die sanierungsbedürftigen Wohngebäude, die Nähe zur Industrie und die langjährige Nutzung der Bahnhofskaserne als Obdachlosenunterkunft haben das Image eines benachteiligten Stadtbezirks geprägt.

Tabelle 3: Entwicklung der Geburten und Sterbefälle Stadtbezirk Rechtes Weserufer, Daten Stadt Minden

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Geburten	47	50	39	48	77	53	54	53	58	48	44
Sterbefälle	33	29	40	45	38	38	36	50	44	34	37
Saldo	14	21	-1	3	39	15	18	3	14	14	7

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Rechtes Weserufer war in den letzten zehn Jahren fast ausnahmslos positiv und zeichnet somit eine gegenteilige Entwicklung zur Gesamtstadt. Es ist daher anzunehmen, dass im Gebiet verhältnismäßig mehr Kinder wohnen.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Zuzüge	364	337	402	378	484	453	426	692	519	422	359
Wegzüge	384	380	388	295	344	395	376	329	411	413	318
Saldo	-20	-43	14	83	140	58	50	363	108	9	41

Tabelle 4: Entwicklung der Zu- und Wegzüge Stadtbezirk Rechtes Weserufer, Daten Stadt Minden

Die Anzahl der Zu- und Wegzüge ist im Verhältnis zur Einwohnerzahl fast doppelt so hoch wie in der Gesamtstadt. Dies deutet auf eine hohe Fluktuation hin. Die jährliche Anzahl der Zuzüge überwiegt mit wenigen Ausnahmen die Wegzüge.

Der Stadtbezirk Rechtes Weserufer weist in seiner sozio-demographischen Situation deutliche Unterschiede zur Gesamtstadt auf, die folglich auch für den Untersuchungsraum abzuleiten sind. Dies sind ein erhöhter Anteil an ausländischen Bewohner*innen, eine höhere Geburtenzahl pro Einwohner und eine hohe Fluktuation.

3 | Gebietsanalyse Rechtes Weserufer

3.1 Städtebauliche Struktur

Der Untersuchungsraum Rechtes Weserufer besteht aus Teilbereichen mit individuellen Charakteristika und Besonderheiten. Die topografischen und städtebaulichen Strukturen, unterschiedliche Nutzungen und weitläufige Freiräume bilden einen heterogenen und fragmentierten Stadtbereich, der über folgende Zugänge stadträumlich und verkehrlich erschlossen wird:

- ≡ Weserbrücke
- ≡ Friedrich-Wilhelm-Straße
- ≡ Viktoriastraße
- ≡ Hausberger Straße

Von der Innenstadt aus gelangt man über die Weserbrücke zur rechten Weserseite. Hier bildet die Blockrandbebauung entlang der Kaiserstraße den stadträumlichen Eingang. Im Norden erfolgt der Zugang über die Friedrich-Wilhelm-Straße. Von Osten kommend ist die Viktoriastraße die zentrale Querungsmöglichkeit der Eisenbahntrasse und ermöglicht die Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz. Von Süden führt die Hausberger Straße durch landwirtschaftliche Flächen und entlang der Kanzlers Weide zum Brückenkopf. Die Neupostolische Kirche und Stadtvillen mit Vorgärten bilden den Eingang in die Siedlungsstruktur. Darüber hinaus stellen kleinere Wegebeziehungen und der Bahnhof weitere Zugangspunkte dar.

Der Untersuchungsraum wird in erster Linie landschaftlich durch den Verlauf der Weser und den zugehörigen Weserauen in seiner Struktur geprägt.

Die einzelnen Teilräume ergeben sich aus der historischen Entwicklung des Stadtgebietes, den damit verbundenen Nutzungen militärischer und industrieller Art sowie durch vorhandene Barrieren. Die Weser trennt den Bereich stadträumlich vom westlichen Ufer. Im Norden wird der Untersuchungsraum durch den Mittellandkanal und den zugehörigen Industriehafen begrenzt. Die Bahnstrecke stellt mit ihrem Verlauf eine weitere Barriere dar, die nur an der Viktoriastraße sowie der nördlichen Fußgängerbrücke und einer Fußgängerunterführung im südlichen Landschaftsschutzgebiet gequert werden kann. Daraus resultieren eine Reihe fragmentierter Teilräume. Insgesamt ist kein zusammenhängendes Siedlungsgefüge im Untersuchungsraum vorhanden. Die Teilräume sind im Luftbild dargestellt und werden anschließend einzeln charakterisiert.



Abb. 8: Weserbrücke



Abb. 9: Friedrich-Wilhelm-Straße



Abb. 10: Viktoriastraße



Abb. 11: Hausberger Straße



Abb. 12: Luftbild 2014 Untersuchungsraum Rechtes Weserufer Quelle: Stadt Minden

Bahnhof

Der Bahnhof ist seit 1847 zentraler Ankunftsort für Besucher*innen und Bewohner*innen. Das Bahnhofsgebäude liegt zwischen zwei Gleistrassen, woraus sich eine unübersichtliche Erschließung mit drei verschiedenen Zugängen ergibt. Hinter dem Gebäude befindet sich eine Radstation. Im Gebäude sind bahnhofsbezogene Nutzungen wie ein Bäcker, ein DB-Service und ein Zeitschriftenladen untergebracht. Große Teile des Gebäudes stehen jedoch leer. Der Vorplatz weist hinsichtlich der freiraumplanerischen Gestaltung als Ankunftsort und Stadteingang Verbesserungspotenzial auf. Eigentümerin des Bahnhofs und des Vorplatzes ist die Deutsche Bahn AG.



Abb. 13: Bahnhofsvorplatz mit Taxistand

Laxburg

Die sogenannte Laxburg liegt zwischen der ehemaligen Oberpostdirektion im Osten und der Bunten Brücke im Westen und hieß bis 1878 Neustadt. Die heute denkmalgeschützte Wohnsiedlung wurde zwischen 1848 und 1860 nach seinerzeit modernstem Standard erbaut und verfügte als erster Mindener Stadtteil über eine eigene Gas- und Wasserversorgung. Der ursprüngliche Charakter der Siedlung mit den engen Straßen und der kleinteiligen Bebauung ist bis heute erhalten. Die Bausubstanz weist teils jedoch erhebliche Sanierungsbedarfe auf. Die Kanalanschlüsse und damit die Straßen der Siedlung wurden kürzlich denkmalgerecht saniert. Die Laxburg ist in Besitz von Einzeleigentümer*innen.



Abb. 14: Laxburg

Brückenkopf

Der Brückenkopf war zuerst vorgelagertes Bastionsbauwerk vor den Toren der Stadt, auf einer Insel in den Weserauen. Um 1900 entstanden am wichtigen Stadteingang repräsentative Stadtvillen und kleinere Betriebe, die den Bereich bis heute prägen. Eine Vielzahl der Wohn- und Geschäftshäuser ist denkmalgeschützt. Insgesamt weist das Gebiet städtebauliche Sanierungsrückstände auf. Die vorwiegende Wohnraumnutzung wird ergänzt durch Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, eine neuapostolische Kirche, eine Moschee, die Jahnhalle mit Außensportbereich und weitere sozio-kulturelle Einrichtungen (s. hierzu auch Kapitel 3.5).



Abb. 15: Kaiserstr. Richtung Innenstadt

Weserauen

Die Weserauen machen einen großen Teil der Fläche im Stadtbezirk Rechtes Weserufer aus und prägen den Stadtbereich in seiner Struktur. Die Auen erstrecken sich entlang der Weser und umfassen den Siedlungsbereich Brückenkopf. Die ausgeprägten landschaftlichen Qualitäten der weiten Wiesen und die direkte Nähe zu den angrenzenden Gewässern bieten großes Potenzial als Erholungsgebiet. Im Moment sind die Auen schlecht zugänglich, werden zum Teil landwirtschaftlich genutzt und sind kaum in die grüne Infrastruktur der Stadt eingebunden. Die Weserauen sind Überschwemmungsbereich und im Besitz von Einzeleigentümer*innen.



Abb. 16: Blick Richtung Norden

Ehemaliger Güterbahnhof

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs und des ehemaligen Gaswerks liegen nord-westlich des Bahnhofs. Brachliegende Gleise, ehemalige Betriebsgebäude sowie Pioniergehölze prägen das Areal. Das Gelände ist nicht frei zugänglich und aktuell von öffentlicher Nutzung ausgeschlossen. Einzelne Gebäude werden heute durch Vereine und Gewerbe genutzt. Auf dem Gelände wird über die Errichtung einer Multifunktionshalle diskutiert, die dem gesamten Stadtbereich einen städtebaulichen Entwicklungsimpuls geben könnte. Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs sind seit 2017 in städtischem Besitz.



Abb. 17: Blick Richtung Bahnhof

Alte Weserwerft

Die Alte Weserwerft liegt brach und wird nur noch in Teilen genutzt. Alte Industriegebäude prägen das Gelände. Die translozierte ehemalige Flughalle steht unter Denkmalschutz. Das Areal ist durch die langjährige industrielle Nutzung vermutlich mit Altlasten belastet. Eigentümerin der Flächen ist die Stadt Minden. Für künftige Neunutzungen ist zu berücksichtigen, dass die Weserwerft-Flächen als Überschwemmungsbereiche gekennzeichnet sind.



Abb. 18: Brachliegendes Werftgelände

Östliches Bahnhofsumfeld

Der Bereich östlich des Bahnhofs ist durch kleinteiliges Gewerbe und einzelne Wohngebäude geprägt. Im Fort B befinden sich Einrichtungen der DB Systemtechnik, die als großer Arbeitgeber weitere Freiflächen und Gebäude im Umfeld nutzt. Am östlichen Bahnhofsausgang grenzen Parkflächen, ein Taxistand und der Busbahnhof an. Des Weiteren befindet sich hier ein zentraler Versorgungsbereich mit Vollsortimenter, Kleidungsgeschäften und einer Drogerie. Östlich davon beginnt ein Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern.



Abb. 19: Fort B in der Pionierstraße

Schwarzer Weg

Der Schwarze Weg liegt westlich der Bahngleise und südlich der Viktoriastraße. Gewerbebetriebe und Dienstleistungsunternehmen sind hier angesiedelt. Mit dem Fach-Werk e.V. hat eine soziokulturelle Einrichtung ihren Hauptsitz im ehemaligen Fabrikgebäude Lange und vermietet einzelne Flächen vorwiegend an Kreative und Künstler*innen. Westlich des Geländes befindet sich die Kleingartenanlage Bunte Brücke e.V.. Im südlichen Teilbereich ist die Diakonie Stiftung Salem Eigentümerin einer Schreinerei und des Rudolf-Winzer-Hauses.



Abb. 20: Schwarzer Weg mit ehem. Fabrik Lange

Kanzlers Weide

Die Kanzlers Weide, südlich des Brückenkopfes, ist ein städtischer Veranstaltungs- und Messeplatz und dient auch als innenstadtnaher Großparkplatz. Verschiedene Veranstaltungen wie Messen, Kirmes, Ausstellungen u.v.m. finden auf der Fläche statt. Wenn keine Veranstaltungen stattfinden, sind 2.000 kostenfreie Stellplätze verfügbar. Über die Glacisbrücke ist die Innenstadt Fuß oder per Fahrrad schnell zu erreichen. Camping und Wohnmobilstellplätze sind dauerhaft vorhanden. Der Weserstrand, direkt an der Kanzlers Weide, ist im Sommer ein beliebter Treffpunkt. Die Kanzlers Weide befindet sich in städtischem Besitz.



Abb. 21: Eingang Kanzlers Weide

Westliches Weserufer

Das westliche Weserufer ist im Vergleich zum rechten Weserufer städtisch geprägt. Das Wesertor bildet den Eingang zur Innenstadt und ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt. Die Fischerstadt mit der vorgelagerten historischen Befestigungsmauer prägt das Stadtbild nördlich der Weserbrücke und bildet ein beeindruckendes Panorama. Die Weserpromenade mit dem überregionalen Weserradweg erschließt das Ufer auf dieser Seite. Im Rahmen der Ausführung des ISEK Innenstadt ist in den nächsten Jahren eine Neugestaltung der Promenade über ein Wettbewerbsverfahren vorgesehen.



Abb. 22: Fischerglaxis am westlichen Stadtufer

Industrie

Das Areal zwischen Fort A, Bahngleisen und Südabstieg wird größtenteils durch Industrie und gewerbliche Nutzungen dominiert. Verschiedene Werkstätten, Handwerksbetriebe und eine Tankstelle sind hier vorhanden. Im Norden schließt der Bereich mit dem Verbindungskanal Süd ab. Die Gebäude- und Eigentumsstrukturen sind aufgrund der verschiedenen Nutzungen in diesem Areal unterschiedlich. Verschiedene Flächen im Gebiet sind nicht beziehungsweise mindergenutzt.



Abb. 23: Friedrich-Wilhelm-Straße

Nördliches Industrie- und Wohngebiet

Das nördliche Industrie- und Wohngebiet wird durch den Mittellandkanal, die Weser und den Verbindungskanal auf drei Seiten mit Gewässern umschlossen. Eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Kleingartenanlagen prägt das Areal. Am Weserufer liegen die ehemalige Gerresheimer Glashütte und eine ehemalige Kistenfabrik. Beide Areale werden zurzeit als Lagerstätten genutzt. Aufgrund der langjährigen industriellen Nutzung ist das Gelände vermutlich durch Altlasten beeinträchtigt. Zudem sind gemäß Seveso-III-Richtlinie Nutzungseinschränkungen durch die Nähe zum Gelände der Siegfried PharmaChemikalien zu beachten.



Abb. 24: Gewerbe und Industrie zwischen Mittellandkanal und Südabstieg

Denkmalschutz

Aufgrund der Entwicklungsgeschichte des Stadtraums sind noch heute zahlreiche Bauwerke mit historischer Bausubstanz vorhanden, die Stadtbild, Charakter und Identität des Stadtbereichs prägen.

Ein Großteil der ehemaligen Befestigungsanlage zur Sicherung des Bahnhofs ist noch vorhanden und steht heute unter Denkmalschutz. Zur gesamten Anlage gehören das Bahnhofsgebäude, die Bahnhofskaserne, die Bahnhofsbefestigung inkl. Alter Weserhafen, die Flankenbastion, der zweizügige Lokschuppen II, das ehemalige Zollamt, die Oberpostdirektion und die den Untersuchungsraum abgrenzenden Forts A, B und C. Im Zuge der weiteren Entwicklung entstanden eine Vielzahl an Wohn- und Geschäftshäusern in unterschiedlichen Baustilen. Zum einen die Arbeiter- und Beamtenwohnungen durch den Bauherrn Friedrich Lax und zum anderen repräsentative und städtebaulich prägende Stadtvillen aus der Jahrtausendwende am Brückenkopf.

In der historischen Altstadt sind eine Vielzahl weitere – für ihre Entstehungszeit – prägende Bauwerke unter Schutz gestellt. Die folgende Karte stellt alle Bau- und Bodendenkmäler dar. Die im Anschluss aufgeführten Steckbriefe zeigen exemplarisch den vielfältigen Bestand am Rechten Weserufer.

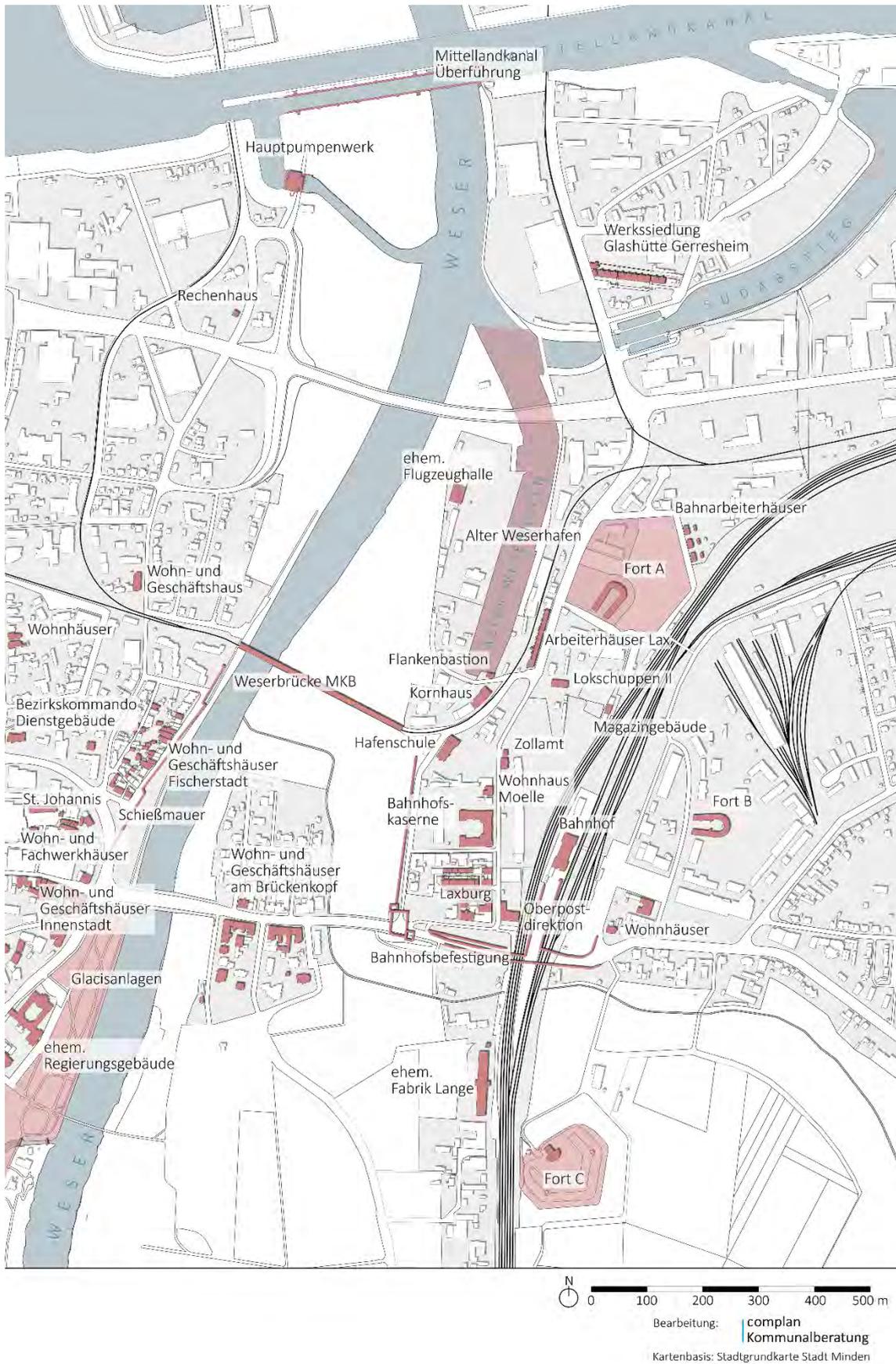


Abb. 25: Bau- und Bodendenkmale, complan Kommunalberatung

Bahnhofskaserne

Die Kaserne ist im Jahr 1869 als dreiflügeliger Backsteinbau auf drei Stockwerken mit viergeschossigen Ecktürmen erbaut worden. Die Fassade ist stringent und klar gegliedert. Die Bahnhofskaserne diente den durchreisenden Soldaten als Unterkunft und Herberge in Bahnhofsnähe. Insgesamt konnten hier bis zu 600 Soldaten aufgenommen werden. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Kaserne durch die Stadt zivil, während des 2. Weltkriegs erneut militärisch genutzt. Anschließend wurde die Bahnhofskaserne lange Zeit überwiegend als Obdachlosenunterkunft genutzt. 2016 ersteigerte ein Investor die mit rund 20.000 m² Nutzfläche große Bahnhofskaserne. Seit 1991 ist die Bahnhofskaserne eingetragenes Denkmal.



Abb. 26: Bahnhofskaserne

Fort A

Das Fort A wurde 1849 erbaut und diente gemeinsam mit der weiteren Befestigung sowie den Forts B und C der Sicherung des Mindener Bahnhofs und der Eisenbahnlinie Köln-Minden. Heute besteht lediglich das Reduit, welches ca. ein Fünftel des ursprünglichen Bauwerks umfasst. Bis 1918 fungierte es als Lazarett und ab den 1930er Jahren vorwiegend als Lagerplatz. 1988 erwarb die Stadt das Fort A und führte eine Altlastensanierung durch. Seit 2008 ist hier der Tucholsky Bühne e.V. aktiv und veranstaltet regelmäßig Aufführungen. Weitere Nutzende sind ein Bogenschützen- und Mittelalterverein.



Abb. 27: Fort A mit Tucholsky Bühne

Arbeiterhäuser Lax

Die denkmalgeschützte Häuserzeile der Arbeiterhäuser Lax wurde in den Jahren 1897-1899 durch den Bauherrn Franz Lax erbaut. Die Gebäude dienten als Wohngebäude für die Arbeiter des Kohlenufers und werden häufig als „Langer Jammer“ bezeichnet. Die Häuser wurden im Jahr 1991 unter Denkmalschutz gestellt. Die zweigeschossigen Häuser mit Satteldach verfügen jeweils über zwei kleine Wohnungen. Die Wohnungen im Obergeschoss sind jeweils über einen separaten Eingang zu erreichen.



Abb. 28: Gebäudezeile Arbeiterhäuser Lax

Kornhaus

Das ehem. Kornhaus in Minden ist ein dreigeschossiges Backsteingebäude mit Flachdach im Stil des norddeutschen Expressionismus und liegt südlich des Alten Weserhafens. Das Gebäude wurde mit seinen Nebenanlagen 1925 erbaut. Bis 1995 war das Gebäude von einer bäuerlichen Bezugs- und Absatzgenossenschaft in Betrieb.⁴ Seit 1991 ist das Kornhaus eingetragenes Denkmal der Stadt Minden. Heute wird das Gebäude durch den Fach-Werk e.V. genutzt. Der Verein zur Förderung der beruflichen und allgemeinen Bildung hat hier einen von drei Standorten im Untersuchungsraum.



Abb. 29: Ehemaliges Kornhaus

Eigentumssituation

Die Stadt Minden hat in den letzten Jahren die großflächigen Areale der Alten Weserwerft und des ehemaligen Güterbahnhofs erworben. Diese Flächen bieten große Potenziale für neue Entwicklungsoptionen und können entscheidende Impulse für eine nachhaltige, tragfähige und zukunftsfähige Stadtentwicklung setzen.

Darüber hinaus ist die Stadt in Besitz weiterer Flächen, Grundstücke und Gebäude im Untersuchungsraum:

- ≡ Fort A und C
- ≡ Kanzlers Weide
- ≡ Schlagde

⁴ vgl. NRW.Urban 2011: Städtebauliches Entwicklungskonzept Alter Weserhafen/ ehem. Güterbahnhof, 32

- ≡ Teichwiesen (zwischen Osterbach, Bunte Brücke und Gleisanlagen)
- ≡ Weserglaxis
- ≡ Hafenschule

Die stadtbildprägende Bahnhofskaserne wurde im Herbst 2016 durch einen privaten Investor erworben. Dieser plant das Gebäude zu sanieren und prüft derzeit neue Nutzungsoptionen. Das Fort B und zugehörige Flächen befinden sich im Besitz der DB Systemtechnik.

In der Übersicht der Stärken-Schwächen und Chancen-Risiken Analyse zur städtebaulichen Struktur wird deutlich, dass eine zentrale Lage und historische Bausubstanz mit vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten, den Schwächen eines fragmentierten Stadtraums gegenüberstehen, der von zukünftigen Investitionen abhängig ist.

SWOT-Analyse Städtebauliche Struktur	
+ Stärken	– Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Lage zentrale im Stadtgebiet mit wichtigen Anbindungen ≡ innenstadtnaher Wohnstandort ≡ hoher Anteil an historischer Bausubstanz mit identitätsstiftenden Gebäuden ≡ naturnaher Erholungsraum mit Weser und Weserauen ≡ Kanzlers Weide als multifunktionaler Veranstaltungsort 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ fragmentierter Stadtraum mit zahlreichen Barrieren ≡ hoher Sanierungsbedarf der Wohngebäude und Denkmale ≡ unübersichtlicher Stadtraum rund um den Bahnhofsbereich ≡ hoher Anteil an Industrieflächen mit einfacher Bausubstanz ≡ Knotenpunkt Wesertor ohne städtebauliche Gestaltung ≡ schlecht integrierte Landschaft
↗ Chancen	↘ Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ≡ neue Impulse durch zukunftsweisende Nutzungen ≡ großflächig brachliegende Entwicklungsflächen u.a. der Alten Weserwerft und des ehemaligen Güterbahnhofs ≡ Möglichkeitsräume für neue Urbanität ≡ Verknüpfung von Stadt und Landschaft ≡ Freiraum als Verbindung der Fragmente 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ drohender Verfall denkmalgeschützter und erhaltenswerter Gebäude ≡ fehlende Entwicklungsimpulse durch ausbleibende Investitionen ≡ Abhängigkeit von privaten Investitionen für identitätsstiftende Projekte

3.2 Wohnen

Im Stadtbereich Rechtes Weserufer befinden sich die Wohngebäude fast ausschließlich am Brückenkopf, in der Laxburg sowie der Friedrich-Wilhelm-Straße. In der Laxburg und Friedrich-Wilhelm-Straße sind vorwiegend ehemalige Arbeiter- und Angestelltenwohnungen in Mehrfamilienhäusern vorhanden. Am Brückenkopf besteht der Wohnungsbestand hauptsächlich aus gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäusern, Stadtvillen sowie vereinzelt Mehrfamilienhäusern der 1960er/70er Jahre.

Das Wohnen auf dem rechten Weserufer entwickelte sich Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Laxburg, die zwischen Militär- und Bahnanlagen im Industriegebiet am Kohlenufer entstand.⁵ Die Siedlung war seinerzeit eine der modernsten Wohnsiedlungen in Minden und besteht bis heute aus dicht aneinander gereihten zwei- bis dreigeschossigen Häusern mit engen Straßen. In der unter Denkmalschutz stehenden Siedlung besteht erheblicher Sanierungsbedarf, die Bausubstanz ist marode und einzelne Wohneinheiten stehen leer. Die Stadt Minden investierte 2016 umfassend in die Erneuerung der teilweise über 100 Jahre alten Kanäle. Das Quartier erfährt durch diese Maßnahme eine erste Instandsetzung.

Die Kaiserstraße, im Abschnitt Brückenkopf, weist ebenfalls Wohnungsleerstände auf. Die stadtbildprägenden Wohn- und Geschäftshäuser sind zum Teil deutlich sanierungsbedürftig und werden durch die hohe Verkehrsbelastung in ihrer Wohnqualität gemindert. Um die Attraktivität des Wohnens zu steigern, sind ebenfalls Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum notwendig.

Der aktuelle Mietspiegel liegt je nach Baualter und Wohnungsgröße zwischen 4,5 € und 8,5 € pro m². Die zukünftigen Generationenwechsel der Haushalte sind gering. Nach Analysen des Handlungskonzeptes Wohnen, leben in lediglich 13 % aller Haushalte im Stadtgebiet Personen über 70 Jahren. Gleichwohl ist eine altersgerechte Anpassung und Schaffung alternativer Wohnformen notwendig. Zudem sollte neuer Wohnraum bereitgestellt werden.⁶

Im 2011 von NRW.Urban erstellten Entwicklungskonzept für das Areal der Alten Weserwerft wird die Einschätzung getroffen, dass „Wohnungsneubau nur in untergeordnetem Umfang und mit Alleinstellungsmerkmal tragfähig sein kann.“⁷ Nach aktueller Einschätzung durch Immobilienfachleute ließe sich der Standort am Alten Weserhafen jedoch für eine Neubebauung nutzen und vermarkten. Die Nachfrage für Neubebauung an einem Standort mit

⁵ vgl. Stadt Minden 1998: Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen. Band 50. Teil V. Minden außerhalb und innerhalb der Stadtmauern, 1219-1220.

⁶ vgl. Schulten Stadt- und Raumentwicklung 2016: Handlungskonzept Wohnen.

⁷ vgl. NRW.Urban 2011: Städtebauliches Entwicklungskonzept Alter Weserhafen/ ehem. Güterbahnhof, 47

herausragenden Qualitäten sei gegeben. Zudem bestehe durch Führungskräfte in den ansässigen Wirtschaftsunternehmen der Stadt eine gezielte Nachfrage nach qualitativ hochwertigem Wohnraum.⁸ Wohnformen jeglicher Art sind im Untersuchungsraum und im Besonderen im Bereich der Alten Weserwerft gut vorstellbar. Geschosswohnungsbauten erfreuen sich laut dem 2016 erstellten „Handlungskonzept Wohnen“ in zentralen, innenstadtnahen Lagen einer hohen Nachfrage. Auf Grund des negativen Images des Stadtbereichs ist die Nachfrage in diesem Wohnungssegment jedoch aktuell nur bedingt vorhanden.⁹ Die Wohnungsneubauten zwischen 1993 und 2008 beschränkten sich daher vorwiegend auf die Gebäudetypologien der Ein- und Zweifamilienhäuser.¹⁰

Die Übersicht der Stärken-Schwächen und Chancen-Risiken Analyse zum Wohnen zeigt, dass die Konversionsflächen attraktive Entwicklungschancen im Neubau bieten, die jedoch die Einschränkungen durch den Hochwasserschutz berücksichtigen müssen.

SWOT-Analyse Wohnen	
+ Stärken	– Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ≡ historische Wohnstandorte in Laxburg und Brückenkopf ≡ innenstadtnah und gut angebunden 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ negatives Image ≡ sanierungsbedürftige Wohnhäuser
↗ Chancen	↘ Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Alter Weserhafen als Potenzialstandort für eine Neubebauung ≡ Möglichkeiten für vielfältige und innovative Wohnformen ≡ bei geeigneten Investitionen Aufwertung des Stadtbereichs 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Hochwassergefahrenlage

⁸ vgl. Experteninterviews 2017

⁹ vgl. Schulten Stadt- und Raumentwicklung 2016: Handlungskonzept Wohnen, 13

¹⁰ vgl. NRW.Urban 2011: Städtebauliches Entwicklungskonzept Alter Weserhafen/ ehem. Güterbahnhof, 46

3.3 Freiraum und Umwelt

Der Stadtbereich Rechtes Weserufer wird in seinem Charakter durch die Weser und die grüne, weitläufige Auenlandschaft geprägt. Die Weite der Wiesen am rechten Weserufer und das Wasser als faszinierende Kulisse bilden einen außergewöhnlichen Freiraum und damit einen höchst attraktiven Standort. Dennoch ist die ortsspezifische, natürliche Schönheit wegen fehlender Zugänglichkeit und Nutzungsmöglichkeiten zum größten Teil nicht erlebbar. Die landschaftlichen Qualitäten bieten aber vielfältige gestalterische Optionen für den Freiraum.

Urbanes Grün

Die innerstädtische Weserlandschaft erstreckt sich von der B 65 im Süden bis zum Südadstieg/Alter Weserhafen im Norden. Der südliche Bereich wird in Teilen landwirtschaftlich genutzt. Als Entwicklungsziel im **Landschaftsplan** ist für das Grünland die „Anreicherung einer im Ganzen erhaltenswürdigen Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und gliedernden und belebenden Elementen“¹¹ formuliert. Ein Großteil der Weserauen, der sich nach Süden erstreckt ist zudem als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Zusätzlich befinden sich vereinzelt Gehölzstrukturen aus Großbäumen und Sträuchern in den Weserauen, die die Auen gliedern und überwiegend als Landschaftsbestandteile geschützt sind. Dazu gehören lineare Großgehölze an der Kanzlers Weide, Bestandsbäume an der Uferstraße und Bestandsbäume am Fort C. Des Weiteren ist der Verlauf des Osterbachs als „Landschaftsschutzgebiet mit Verbot der Grünlandumwandlung und Verbot der weitergehenden Entwässerung“ sowie als „Anlage zur Wiederherstellung oder Pflege naturnaher Lebensräume“ festgesetzt.

Darüber hinaus befinden sich weitere erhaltens- und schützenswerte Gehölzstrukturen sowie einzelne prägende Baumbestände im Untersuchungsraum. Im südlichen Bereich der Hafestraße ist ein älterer Baumbestand vorhanden. In der Friedrich-Wilhelm-Straße besteht ein jüngerer Bestand an Straßenbäumen. Einzelne Bäume befinden sich auf bzw. an bestehenden Parkplätzen und weisen je nach Bauzeit ein unterschiedliches Alter auf. Entlang der Hausberger Straße, der Bahnstrecke sowie stellenweise an Wirtschaftswegen in der Feldflur im südlichen Untersuchungsraum bestehen unterschiedliche Gehölze und Einzelbäume. Weitere zusammenhängende Gehölzstrukturen finden sich am Übergang zwischen Altem Weserhafen und Weserauen, am Ufer auf dem Gelände der ehemaligen Gerresheimer Glashütte, am ehemaligen Sportplatz Jahn, südlich des Fort C sowie zwischen Osterbach und

¹¹ Landschaftsplan Porta Westfalica – Entwicklungskarte 1993

Viktoriastraße. Der Osterbach selbst weist über weite Strecken keine nennenswerten Ufergehölze auf. Spontanvegetation in Form von Pionierpflanzen ist insbesondere auf Brachflächen und nicht genutzten Industriearealen zu finden. Der prägende Baumbestand wurde durch die Städtischen Betriebe Minden kartiert. (siehe Anhang 4)

Die Stadt Minden hat eine landschaftsökologische Zielkonzeption für gesetzliche Kompensationsmaßnahmen im **Freiraumkonzept** von 2008 festgehalten. Im Ergebnis liegen zur Grünzug- und Gewässerentwicklung Suchbereiche vor, in denen gesetzliche Kompensationsmaßnahmen bevorzugt umgesetzt werden sollen. Die Suchbereiche befinden sich am linken Weserufer zwischen Weserstadion und Pumpwerkkanal, am Ufer der rechten Weserseite zwischen Brückenkopf und Verbindungskanal Süd sowie im Umfeld des Osterbachs. Diese Bereiche können zur Gebiets- und Freiraumentwicklung durch Kompensationsmaßnahmen genutzt werden.

Mehrere **Kleingartenanlagen** liegen im Stadtbereich. Der Kleingärtnerverein Am Fort C e.V. ist Mindens größte Anlage. Sie besteht aus rd. 130 Gärten mit Parzellen zwischen 300 und 450 m² und hat eine Gesamtfläche von mehr als 48.000 m². Zwischen der Hausberger Straße und dem Schwarzen Weg befindet sich der Kleingartenverein Bunte Brücke mit ca. 65 Parzellen. Weitere Kleingartenanlagen mit deutlich weniger Parzellen befinden sich an der Hafestraße, der Steinbreite, der Bruchstraße, der Kleinen Dombrede und der Blücherstraße. Diese Kleingartenflächen sind nicht im Flächennutzungsplan ausgewiesen.

Die Kleingartenanlagen haben keine klaren Durchwegungen, weshalb ihre Qualitäten gegenwärtig nur von wenigen Menschen erlebt werden können. Diese abgeschlossene Situation könnte geändert werden, indem die Sackgassen geöffnet und in das Gesamtwegenetz eingebunden werden.

Freizeitnutzungen und Erschließung

Das Weserglaciis sowie die Weserpromenade am linken Ufer der Weser sind Teil des Grünzugs der das gesamte Stadtzentrum umgibt und somit wichtiger Bestandteil im städtischen Freiraum- und Erholungsnetz. Derzeit ist das **Stadtufer** jedoch durch Verkehr und Parkflächen geprägt und kehrt dem Wasser den Rücken zu. Für das Jahr 2020 ist ein Wettbewerbsverfahren zur Umgestaltung der Weserpromenade am innerstädtischen Weserufer vorgesehen, um die Attraktivität und Erlebbarkeit zu verbessern.

Am rechten Weserufer, dem **Landschaftsufer**, sind die Auen nicht erlebbar und weisen über große Teile keine Nutzung und Erschließung auf. An der Kanzlers Weide befinden sich der Weserstrand und der Start eines Disc-Golf Parcours. Weitere Freizeitangebote

sind hier nicht vorhanden. Die Weserwiesen haben durch ihre freiräumlichen Qualitäten großes Potenzial für weitere Freizeitnutzungen. Jedoch sind die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen. Die Weserwiesen dienen als Überschwemmungsbereich und müssen zwingend weiterhin freigehalten werden, um im Hochwasserfall den Abfluss zu gewährleisten.

Die **Wegeverbindungen** zwischen den verschiedenen Teilräumen sind derzeit mangelhaft und unklar. Die Auen sind vom Siedlungsgebiet schlecht erreichbar, und trotz ihres Potenzials als Erholungsraum nicht mit einem Fahrrad- oder Fußwegenetz erschlossen. Der Grünraum, der heute eher als Barriere wirkt, könnte zukünftig als Mitte zwischen den Teilräumen funktionieren.

Die Übergänge zwischen Bebauung und Landschaft sind heterogen und unklar; sie erscheinen als Rückseite. Eine klare Definition des Erscheinungsbildes der Siedlungskante und klare Verbindungen zwischen den Siedlungen und der Umgebung bestehen derzeit nicht.

Weitere öffentlich gestaltete Grünflächen am rechten Weserufer bestehen an der Hafenschule und der Bachstraße. Kleinere Grünflächen am Straßenrand sind aufgrund mangelnder Pflege und Aufenthaltsmöglichkeiten unattraktiv.

Das **Bahnhofsumfeld** weist gestalterische und funktionale Defizite auf. Die Zugänglichkeit und Einbindung im Netz des öffentlichen Raums kann verbessert werden.

Der teilweise brachliegende **Alte Weserhafen** und das Hafenbecken bieten vielfältiges Potenzial für Erlebnisräume am Wasser im urbanen Raum. Neue Freizeitangebote könnten den besonderen industriellen Charakter des Ortes aufgreifen und weiterentwickeln.

Am rechten Weserufer ist insgesamt ein Defizit an erlebbaren Freiräumen zu erkennen. Dabei bieten Wiesen und Wasser einen hohen Freizeitwert und Potenzial als zentrale grüne Infrastruktur. Eine große Rolle kommt hierbei den weitläufigen Weserauen und der Wasserkante zu, die Entwicklungschancen als wohnortnaher Freiraum mit punktuellen Spiel-, Sport- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie einer Einbindung ins Wegenetz bieten.

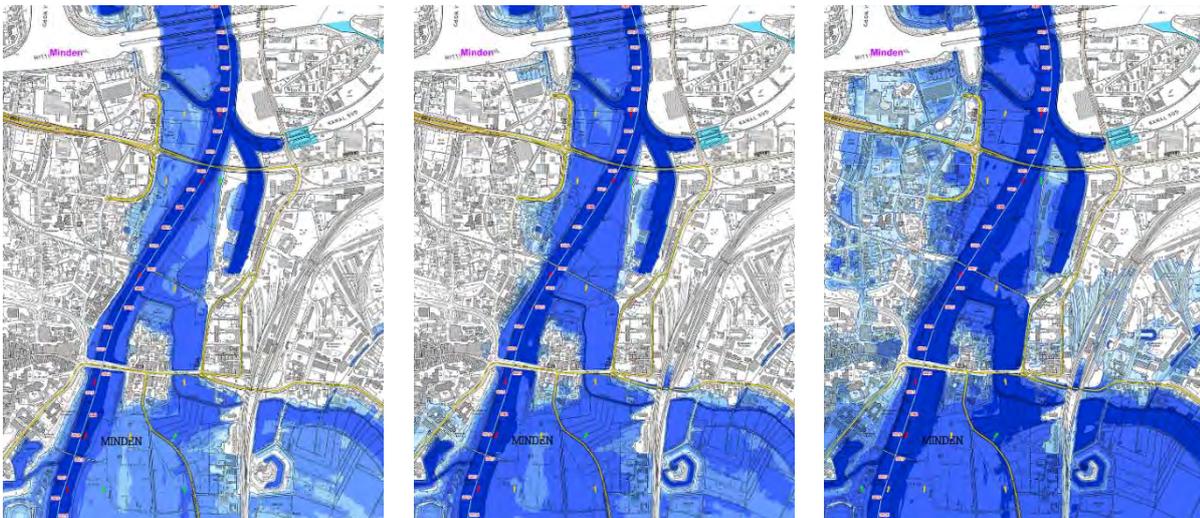
Die Entwicklung einer zusammenfassenden Vision für den Freiraum als vielfältig nutzbare Landschaft kann als kraftvolles Bild einer zukünftigen Entwicklung dienen. Indem unbebaute Flächen bewahrt und im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung gestaltet, aufgewertet und miteinander vernetzt werden, kann der Landschaftsraum der Befriedigung verschiedenster Bedürfnisse der Bevölkerung dienen.

Gewässer

Die Weser sowie das Wasserstraßenkreuz Minden bestimmen den Charakter des Stadtbereichs entscheidend. Der Weserstrand – initiiert durch den Verein Weserfreunde e.V. – an der Kanzlers Weide bietet die Möglichkeit zum Schwimmen und Baden in der Weser. Dennoch ist die Erlebbarkeit der Weser als innenstädtischer Naturraum wegen ihrer eingeschränkten Erreichbarkeit in den restlichen Bereichen des Untersuchungsraumes derzeit nur bedingt möglich.

Die Weser tritt in regelmäßigen Abständen über die Ufer, sodass weite Bereiche des Untersuchungsraums als **Überschwemmungsgebiete** festgesetzt sind und somit bestimmten Schutzvorschriften unterliegen. In Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten sind die gefährdeten Bereiche und Schutzgüter bei häufigen (25-jähriges), 100-jährigen und extremen Hochwassern gekennzeichnet. Der wirksame Abflussquerschnitt verengt und teilt sich im Bereich des Brückenkopfes auf zwei Abflussbereiche. Entsprechend sind bei Veränderungen im gesamten Bereich der Überschwemmungsgebiete der Erhalt- bzw. die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Abflusses zu berücksichtigen. Hier sind insbesondere die

Abb. 30: Hochwassergefahrenkarten v.l.n.r.: Szenarien HQ25, HQ100, HQextrem
Bezirksregierung Detmold,
Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2013



umfangreichen jährlichen Auflandungen im Bereich der Auen zu betrachten, sowie ob durch Abgrabungen mehr Raum für den Abfluss und somit kleinräumige Verbesserungen für den Hochwasserschutz erreicht werden können. Meistens überfluten die Hochwasser lediglich die Auen und die niedrigen Uferbereiche ohne größere Gefahren. Bei extremen Hochwassern liegen insbesondere Gebäude am Brückenkopf, der Laxburg, am Schwarzen Weg und dem westlichen Ufer im Risikobereich.

Das **Wasserstraßenkreuz** Minden ist bedeutend für die Stadt und umfasst eine Vielzahl an Infrastrukturbauten. Zum Wasserstraßen-

kreuz gehören die alte und die neue Fahrt, die das Wesertal mit einer Gesamtlänge von mehr als 370 m überspannen. Nördlich des Mittellandkanals befindet sich die Schachtschleuse für Schiffe bis 85 m. Kürzlich wurde eine neue Weserschleuse gebaut, die Großmotorgüterschiffen (bis 110 m) den Übergang zwischen Weser und Mittellandkanal ermöglicht. Dort befindet sich auch der Abstiegs-hafen. Südlich des Mittellandkanals befindet sich links der Weser das Hauptpumpwerk, welches den Wasserstand im Mittellandkanal in diesem Bereich reguliert. Des Weiteren gehört der Südabstieg – östlich der Weser – mit einer Oberen und Unteren Schleuse zur Gesamtanlage. Zwischen den beiden Schleusen liegen die Industriehäfen I und II, die aufgrund der Schleusengrößen nicht von Großmotorgüterschiffen erreicht werden können. Mit dem Neubauprojekt des RegioPort Weser östlich der Stadt Minden entsteht ein moderner Hafen am Mittellandkanal, der die technischen Anforderungen an Großmotorgüterschiffe erfüllt.

Der **Osterbach** mündet nördlich des Brückenkopfes in die Weser. Der Bach durchläuft den Untersuchungsraum in Ost-West-Richtung in einem begrabigten Graben. Um der Entwicklung von Flora und Fauna einen natürlichen Raum zu bieten, ist mit Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen eine Renaturierung des Osterbachs vorgesehen. Im Landschaftsplan ist der Bereich entlang des Osterbachs mit dem Entwicklungsziel Erhaltung gekennzeichnet und als „Landschaftsschutzgebiet mit Verbot der Grünlandumwandlung und Verbot der weitergehenden Entwässerung“ festgesetzt.

Die Gewässer haben großes Potenzial als Verbindungselemente. Mit der Entwicklung eines differenzierten Mobilitäts-, Erschließungs- und Freiraumnetzes kann der Stadtbereich mit der umgebenden Stadt verknüpft werden.

3 | Gebietsanalyse Rechtes Weserufer

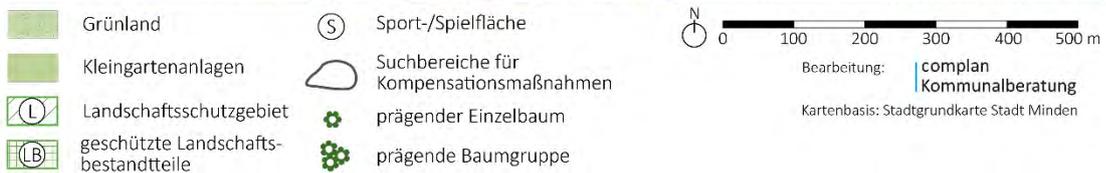
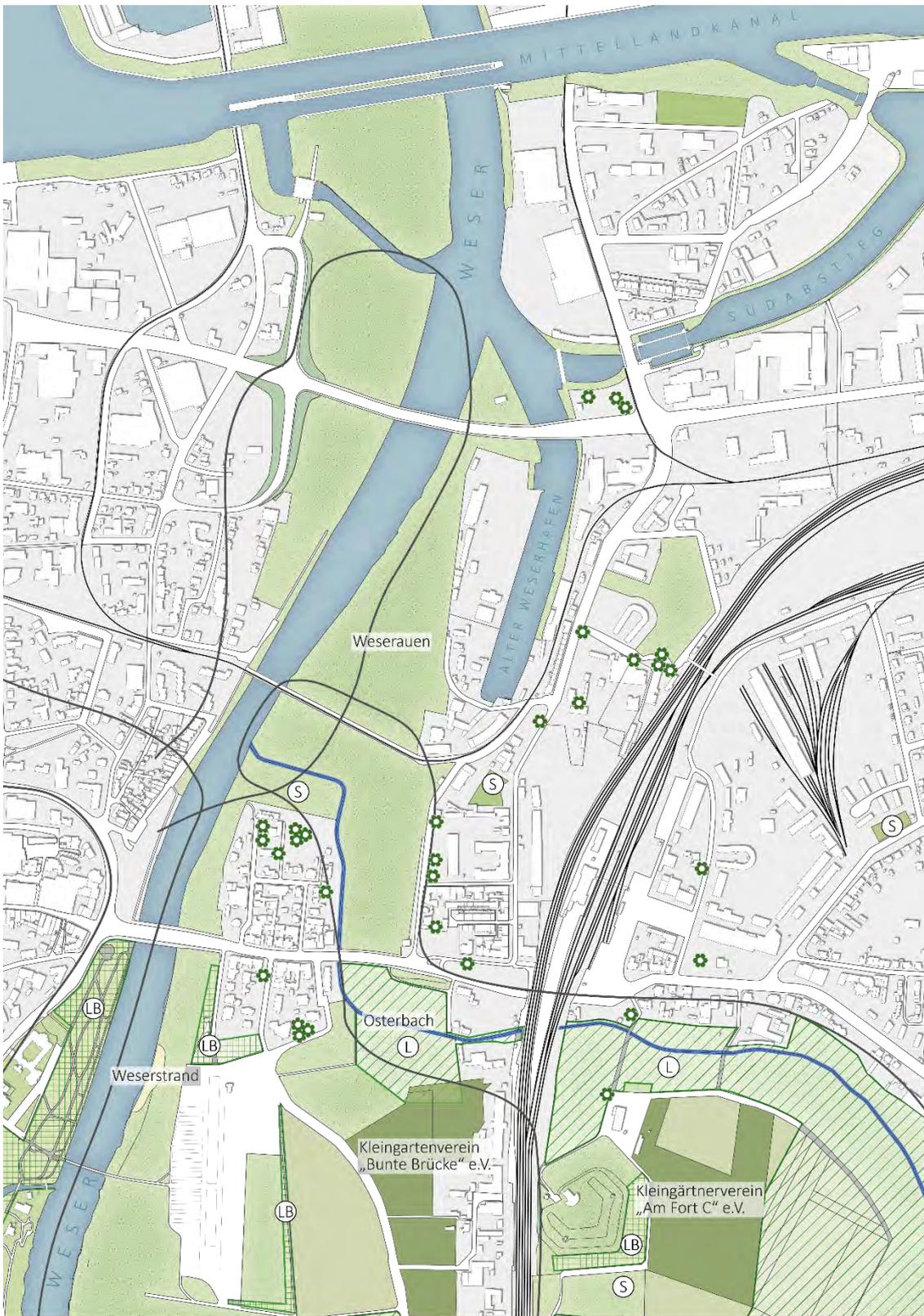


Abb. 31: Grünbestand und Landschaftsschutz Rechtes Weserufer – complan Kommunalberatung

Am **Standort ehemaliger Güterbahnhof** wurde in der historischen Untersuchung¹² die detaillierte und objektbezogene Nutzungsgeschichte betrachtet und daraus eine Einstufung in Risikokategorien vorgenommen. Dabei werden 14 Flächen und Objekte in die Kategorie hohes Kontaminationsrisiko eingestuft. Weitere 40 Objekte in die Kategorie mittleres Kontaminationsrisiko. Die restlichen Objekte werden einem geringen bzw. keinem Kontaminationsrisiko zugeordnet. Im Anschluss an die historische Erkundung folgt eine orientierte Untersuchung.

Der **Standort des ehemaligen Gaswerks** wurde ebenfalls in einem Gutachten¹³ detailliert historisch untersucht. Hier wurden 12 Flächen/Objekte einem hohen Kontaminationsrisiko zugeordnet. 7 Objekte weisen ein mittleres Kontaminationsrisiko auf und 13 Objekte lediglich ein geringes bzw. kein Kontaminationsrisiko. Im Anschluss an die historische Erkundung wird eine orientierte Untersuchung durchgeführt.

Weitere Altlastenstandorte im Untersuchungsraum sind ehemalige und aktive Tankstellenstandorte sowie die Industrieflächen der ehemaligen Kistenfabrik Fa. Gebr. Busch, der ehemaligen Glasfabrik in der Friedrich-Wilhelm-Straße und der ehemalige Containerstandort Festungsstraße 7a. Zudem sind Altablagerungen im Bereich der Kleingartenanlage Bunte Brücke und der Jahnstraße bekannt. Die Bahnanlage östlich des Bahnhofs ist aufgrund der militärischen Nutzung großflächig als Rüstungsaltlastenfläche gekennzeichnet.

Auf den Flächen der Dachpappenfabrik Westermann und des Fort A sind die Sanierungsmaßnahmen bereits abgeschlossen.

¹² vgl. MSP GmbH 2016: Gutachten - Historische Erkundung „Bahnwerkstätten und Güterbahnhof Minden“

¹³ vgl. MSP GmbH 2016: Gutachten - Historische Erkundung „Gaswerk Minden“

Die Übersicht der Stärken-Schwächen und Chancen-Risiken Analyse zum Freiraum und zur Umwelt zeigt deutlich, dass der innerstädtische Stadtbereich außerordentliche Qualitäten als ökologischer Freiraum aufweist, der derzeit jedoch nicht für die Bevölkerung als Erholungsgebiet nutz- und erlebbar ist.

SWOT-Analyse Freiraum und Umwelt	
+ <i>Stärken</i>	– <i>Schwächen</i>
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Weser und Weserauen als stadtnaher Natur- und Landschaftsraum ≡ geschützte Landschaftsbestandteile ≡ Freiraumkonzeption zur Regelung von E-A-Maßnahmen ≡ Weserstrand als begehbare Naturraum 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ wenige nutz- und erlebbare Freiräume am rechten Weserufer ≡ Altlastenstandorte und -verdachtsflächen ≡ Weser als Trennung der Stadtteile ≡ Unzugänglichkeit der Gewässer
↗ <i>Chancen</i>	↘ <i>Risiken</i>
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Landschaftsraum verknüpfen und Wege schaffen ≡ Erlebbarkeit der Weser- und Weserauen ≡ urbaner, gemeinschaftlich genutzter Freiraum ≡ Verbesserung natürlicher Lebensräume für Tiere und Pflanzen (Blänke, Renaturierung Osterbach) ≡ Verbesserung des Hochwasserabflusses und dauerhafter Erhalt und Gestaltung von Überschwemmungsbereichen ≡ Weser als verbindendes Element der Stadtbereiche ≡ Landschaftsraum mit Ausstrahlung in die ganze Stadt und die Region 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Verlust natürlicher Lebensräume ≡ Kfz-Verkehr statt Fahrradfahren und Zufußgehen am Wasser

3.4 Erreichbarkeit, Verkehr und Parken

Der Stadtbereich wird durch den Verkehr entscheidend geprägt, da sich hier die innerstädtischen Querungen – für das Kfz, das Fahrrad und zu Fuß – über und entlang der Weser befinden. Der Bahnhof sichert die Anbindung an den schienengebundenen Verkehr, verschiedene Häfen und Anlegestellen die Anbindung an den Schiffsverkehr.

Überregionale Erschließung und Erreichbarkeit

Der Bahnhof Minden (Westf) liegt zentral im Untersuchungsraum und sichert die Erreichbarkeit Mindens im **Schieneverkehr**. Die Bahnstrecke bildet die Verbindung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet und ist von internationaler Bedeutung für den Fernverkehr. Minden profitiert somit durch regelmäßige Verbindungen im IC-Zugverkehr. Einzelne ICE-Linien halten unregelmäßig am Bahnhof. Über die Linie S1 besteht ein stündlicher Anschluss an den Großraum Hannover. Die Zuglinien im Regionalverkehr werden durch die Deutsche Bahn (RE 6, RE 78 und RB 76) und die Westfalen-Bahn (RE 60 und RE 70) bedient und bieten eine regelmäßige und gute Anbindung in Richtung Ruhrgebiet, den Großraum Hannover/Braunschweig sowie nach Osnabrück und Bielefeld.

Die **Landesstraßen** L 534 und L 764 sind die einzigen Querungsmöglichkeiten über die Weser für Kfz in diesem Bereich. Zudem stellen sie als städtische Zufahrtstraßen die Anbindung an die Bundesfernstraßen her.

Von April bis Oktober besteht ein touristisches Angebot an Rund-, Linien- und Erlebnisfahrten der Mindener **Fahrgastschiffahrt**, die an der Schachtschleuse beginnen. Anlegestellen für private Boote befinden sich in geringer Anzahl im Alten Weserhafen. Der Wassertourismus spielt für Minden eine wichtige Rolle.

Der **Weserradweg** hat ebenfalls vorwiegend eine touristische Bedeutung in der überregionalen Erreichbarkeit. Jedoch bietet er auch für Pendler*innen aus naheliegenden Gemeinden (Petersshagen, Porta Westfalica, Bad Oeynhausen) eine gute Anbindung an die Stadt Minden.



Abb. 33: Verkehr und Erreichbarkeit – complan Kommunalberatung

Verkehrsmittelwahl

Mit der Mobilitätsuntersuchung 2015¹⁴ liegt eine Studie zur Verkehrsmittelwahl der Mindener Bevölkerung vor.

Im Durchschnitt werden 3,5 Wege pro Werktag zurückgelegt und dabei durchschnittlich 67 Minuten pro Tag im Verkehr verbracht. Die durchschnittliche Wegelänge liegt bei 7 km, sodass eine Tagesdistanz von ca. 22 km erreicht wird. Die folgende Darstellung zeigt, dass 50 % der Wege als Autofahrer*in zurückgelegt werden. 9 % der Wege entfallen auf Mitfahrer*innen im Pkw. Der Umweltverbund wird zu 42 % genutzt, wobei das Fahrrad mit 23 % das meistgenutzte Verkehrsmittel im Umweltverbund ist. 13 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt und lediglich 6 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

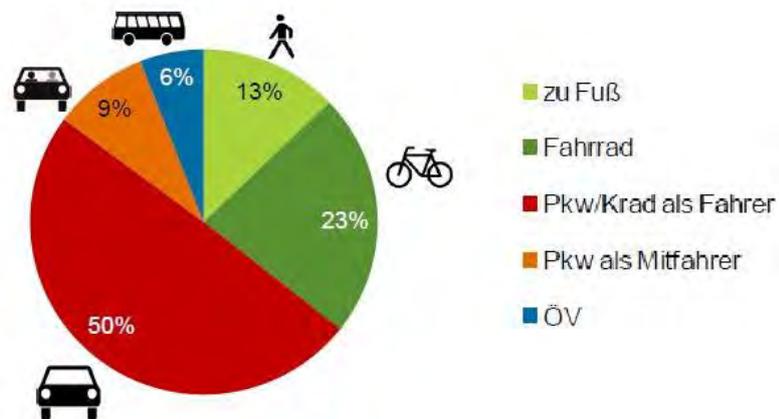


Abb. 34: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Minden, Quelle: Mobilitätsuntersuchung 2015, Planersocietät

Die Mobilitätsuntersuchung zeigt, dass insbesondere der ÖPNV in Minden Verbesserungspotenziale aufweist. Die Bedingungen für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie die Autosituation wurden durch die Befragten als vergleichsweise gut bewertet.¹⁵ Die Studie sieht Möglichkeiten zur weiteren Förderung des Öffentlichen Verkehrs und Potenziale in der Radverkehrsförderung zur Stärkung des Umweltverbundes.

Fuß- und Radverkehr

Die Verkehrsmittelwahl zeigt, dass dem Fuß- und Radverkehr in Minden eine große Bedeutung zukommt. Minden ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) und seit 1996 fahrradfreundliche Stadt in NRW. Mit dem Radverkehrskonzept (2010) und dem Masterplan nachhaltige Mobilität (2016) liegen bereits detaillierte Grundlagen und allgemeine Hinweise für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Planung vor.

¹⁴ Planersocietät 2015: Stadt Minden - Mobilitätsuntersuchung 2015

¹⁵ vgl. ebd. 60

Das **Fußwegenetz** im Untersuchungsraum weist dennoch einige Missstände und fehlende Verbindungen auf. Der Masterplan nachhaltige Mobilität listet auf der Alltagswegeverbindung vom Bahnhof zur Innenstadt Defizite, wie eine eingeschränkte Barrierefreiheit, verbesserungswürdige Querungsstellen, Konflikte mit dem Radverkehr und Abschnitte mit sozialem Unsicherheitsempfinden auf.¹⁶ Der Stadteingang am Wesertor ist derzeit nicht auf die Bedürfnisse von zu Fuß gehenden ausgerichtet und soll durch eine Knotenpunktneugestaltung verbessert werden. Die nördlichen Weserauen und das Weserufer zwischen Brückenkopf und Gustav-Heinemann-Brücke sind trotz ihres landschaftlichen Potenzials nur über Trampelpfade erreichbar. Ein als ‚Leinpfad‘ bzw. ‚Letelner Kirchweg‘ bekannter Uferweg war am rechten Weserufer einmal vorhanden und führte zwischen Südabstieg und Weserkreuz zum Ortsteil Leteln. Die Erreichbarkeit der Weserauen könnte durch einen Uferweg, die Begehbarmachung der Mindener Kreisbahn-Brücke (MKB-Brücke) und der stillgelegten Eisenbahnbrücke über den Südabstieg verbessert werden. Bei der zukünftigen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes mit der geplanten Multifunktionshalle ist eine direkte Verbindung zum Bahnhof herzustellen.

Das **Radwegenetz** bildet sich aus den Radrouten des Landes und den ausgewiesenen Hauptrouten der Stadt Minden. Im Stadtbereich sind vorwiegend getrennte Fuß- und Radwege vorhanden bzw. verlaufen die Wege entlang landwirtschaftlicher oder separater Rad-/Fußwege. Aufgrund der verschiedenen Wegeführungen und unterschiedlicher Ausstattung sind einige Defizite erkennbar. Im Radverkehrskonzept sind folgende Ausbaubedarfe benannt:

- ≡ Viktoriastraße im Bereich der Bahnunterführung
- ≡ Karlstraße von der Friedrich-Wilhelm-Straße bis zur Zufahrt Containerterminal
- ≡ Verbindung Letelner Kirchweg – Alter Weserhafen mit der alten Bahnbrücke über den Südabstieg

Die Bunte Brücke und die Hausberger Straße konnten bereits im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ausgebaut werden.

Darüber hinaus besteht Verbesserungsbedarf am Wesertor und dem Übergang von der Viktoriastraße zum Bahnhof¹⁷ und es wird bemängelt, dass das Befahren des Übergangs am Wasserstraßenkreuz für den Radverkehr nicht gestattet ist.¹⁸

¹⁶ vgl. LK Argus Kassel GmbH 2016: Masterplan nachhaltige Mobilität Minden, 28

¹⁷ vgl. ebd. 50

¹⁸ vgl. ebd. 48

Die Radwege im Abschnitt des Brückenkopfes sind nicht entsprechend ihrer Bedeutung ausgebaut, weshalb es hier zu Konflikten mit zu Fuß gehenden kommt.

Um den Radverkehr zu fördern sind ergänzende Maßnahmen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern, insbesondere an öffentlichen Einrichtungen und Mobilitätsknotenpunkten, notwendig. Mit der Radstation Minden stehen am Bahnhof bereits über 400 bewachte Abstellplätze zur Verfügung. Die Radstation bietet zusätzlich einen umfassenden Reparatur- und Leihservice an. Kostenfreie Abstellanlagen bestehen auf dem Bahnhofsvorplatz. Die Anzahl der vorhandenen Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld ist oftmals nicht ausreichend.

Öffentliches Nahverkehrsangebot

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Minden wird durch die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (mhv) organisiert und betrieben. Die Stadtbusse verkehren mit 12 Linien im **Regelnetz** (Montag bis Freitag jeweils bis 18 Uhr) und mit 6 Linien im **Freizeitnetz** (Montag bis Freitag nach 18 Uhr und an Samstagen, Sonntagen sowie Feiertagen). Ergänzt wird der Stadtverkehr durch 15 Linien im **Regionalbusnetz**.

Im Untersuchungsraum ist insbesondere die Anbindung des Bahnhofs von Bedeutung. Am östlichen Zugang befindet sich der Umsteigepunkt der Buslinien mit direktem Zugang zu den Gleisen. Im Regelnetz besteht eine Anbindung im 30-Minutentakt mit den Linien 6 und 10. Im Freizeitnetz fahren die Linien 25 und 26 stündlich zur selben Zeit zum Bahnhof und werden durch vier Regionalbuslinien ergänzt. Die Linie 7 bedient die Haltestellen Friedrich-Wilhelm-Straße/Bahnhof und Hafenstraße westlich vom Bahnhof. Alle Stadtteile auf der linken Weserseite sind nur mit Umsteigen am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) erreichbar. Zudem wird die Fahrzeit durch insgesamt sieben Lichtsignalanlagen zwischen Bahnhof und ZOB verlängert. Der Bahnhof ist insgesamt unzureichend durch den ÖPNV erreichbar und nicht auf die Taktung des Zugverkehrs ausgerichtet. In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll das Defizit der unattraktiven Erreichbarkeit des Bahnhofs durch eine neue Organisation verbessert werden.

Die intermodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger in Form einer Mobilitätsstation ist derzeit nicht ausgebaut. Der Bahnhof bietet als regionaler Verknüpfungspunkt Potenzial als intermodale Mobilitätsstation, die vielfältige Verkehrsträger, unterschiedliche Antriebstechnologien sowie die zentrale Rolle digitaler Angebote des zukünftigen Mobilitätsverständnisses berücksichtigt. Aktuell ist das Angebot eines Car-Sharing-Dienstleisters vorhanden.

Motorisierter Verkehr

Die Verbindungen für den motorisierten Verkehr beziehen sich im Wesentlichen auf die übergeordneten Verbindungen (siehe S. 46). Die L 534 ist mit knapp 14.000 Kfz/Tag im Abschnitt Viktoriastraße und mit 22.500 Kfz/Tag im Abschnitt Kaiserstraße belastet.¹⁹ Dies wirkt sich negativ aus, behindert die Entwicklung des Einzelhandels und mindert die Wohnqualität. Die Straße hat für die Erschließung der östlichen Stadtbezirke und als zentrale Zufahrt zur Innenstadt jedoch eine wichtige Bedeutung im Verkehrsnetz. Die Verkehrsbelastung auf der L 764/Gustav-Heinemann-Brücke beträgt mehr als 16.000 Kfz/Tag. Der städtische Eingangsbereich Wesertor und Brückenkopf wird in seiner stadträumlichen Qualität durch raumgreifende Verkehrsanlagen und die hohe Verkehrsbelastung deutlich beeinträchtigt. Eine Optimierung der Verkehrsführung zur fuß- und radverkehrsfreundlichen Gestaltung sowie einer zusätzlichen Bushaltestelle ist in Vorbereitung. Der Nord-Süd-Abschnitt der L 764 mit Friedrich-Wilhelm-Straße, Hafenstraße und Hausberger Straße ist mit ca. 11.000 Kfz/Tag belastet und stellt im Süden den Anschluss zur B 65 und im Weiteren zur A 2 her. Die Hafenstraße und die Friedrich-Wilhelm-Straße sind im Einrichtungsverkehr organisiert, somit entspricht die Verkehrsbelastung jeweils ca. 5.500 Kfz/Tag. Hier besteht Optimierungsbedarf in der Übersichtlichkeit der südlichen Zufahrt in die Friedrich-Wilhelm-Straße, und an der Hafenschule, wo die aktuelle Verkehrsführung einen Gefahrenpunkt, insbesondere bei einer weiteren Nutzung durch Kinder, darstellt.²⁰

Parken

Die 2.000 Stellplätze auf der Kanzlers Weide werden insbesondere bei großen Veranstaltungen und Stadtfesten voll ausgenutzt und stehen kostenfrei zur Verfügung. Über die Glacisbrücke ist ein direkter Überweg zur Innenstadt vorhanden.

Im Bahnhofsumfeld wird die Parksituation derzeit als angespannt eingeschätzt. Die bestehenden 440 Stellplätze²¹ sind zum Teil kostenpflichtig und werden tagsüber durch Pendler*innen genutzt. Der hohe Parkdruck in den Morgenstunden führt zu ungeordnetem parken in den angrenzenden Straßenräumen. Im Zuge der Planungen für die Multifunktionshalle auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs wurden Möglichkeiten zur Erweiterung der Park-and-Ride-Flächen geprüft. Die notwendigen Stellplätze für Veranstaltungen in der Multifunktionshalle würden vorwiegend am Wochenende und abends benötigt, weshalb sich eine Synergienutzung

¹⁹ LK Argus Kassel GmbH 2016: Masterplan nachhaltige Mobilität Minden, 71

²⁰ NRW.Urban 2011: Städtebauliches Entwicklungskonzept Alter Weserhafen/ ehem. Güterbahnhof, 35

²¹ LK Argus Kassel GmbH 2016: Masterplan nachhaltige Mobilität Minden, 74

für Park-and-Ride anbieten würde. Erste Untersuchungen zeigen, dass bis zu 365 Stellplätze in einem Parkhaus mit direktem Zugang zum Bahnhof und zusätzlich ca. 290 Stellplätze ebenerdig errichtet werden können. Das Stellplatzangebot im Bahnhofsumfeld würde somit mehr als verdoppelt, wodurch eine Entlastung der aktuell angespannten Situation erwartet werden kann.

Lärm

In der Lärmaktionsplanung wurde entlang der L 534 eine punktuelle Betroffenheit mit erhöhter Lärmbelastung festgestellt. Diese betrifft die Wohnbebauung an der Kaiserstr. im Abschnitt Brückenkopf und an der Viktoriastraße gegenüber der Einfahrt zur Friedrich-Wilhelm-Straße. Hier werden die festgelegten Auslöswerte von 70/60 dB(A) tags/nachts überschritten.

Entlang der Schienentrasse ist die Wohnbebauung in den Stadtbezirken Rechtes Weserufer und Dankersen von den Lärmemissionen betroffen. Bei der Betrachtung des Nachtwertes über 60 dB(A) werden Auslöswerte, die bis ca. 500 m in Wohngebiete hineinreichen, erreicht.²² Im Untersuchungsraum beschränkt sich die Betroffenheit unmittelbar auf die Randbereiche der Bebauung.²³

Zur Reduzierung des vom Verkehr verursachten Lärms sind u.a. folgende, auch auf den Untersuchungsraum zutreffende, Maßnahmen im Lärmaktionsplan festgeschrieben:²⁴

- ≡ Steigerung des Anteils des Fahrradverkehrs am Modal Split auf 25 %
- ≡ weitestgehend Vermeidung von Bauflächen und Baugebietsausweisungen mit schutzbedürftigen Nutzungen in lärmbelasteten Bereichen im Rahmen von Bauleitplanverfahren
- ≡ Ausweisung von Baugebieten mit geringerem Schutzanspruch hinsichtlich Verkehrslärm entlang der Hauptverkehrsstraßen als Schutz für dahinterliegende Wohnbebauung (Festsetzung von erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren)
- ≡ Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauleitplanverfahren

²² Vgl. Stadt Minden 2011: Lärmaktionsplan für Minden

²³ Vgl. Stadt Minden 2011: Lärmaktionsplan für Minden

²⁴ Vgl. Stadt Minden 2015: Bericht über die Lärmaktionsplanung

Die Stärken-Schwächen und Chancen-Risiken Analyse zu Erreichbarkeit, Verkehr und Parken verdeutlicht die zentrale Rolle des Bahnhofs und seine Bedeutung für eine zukünftige Entwicklung.

SWOT-Analyse Erreichbarkeit, Verkehr und Parken	
<p>+ Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Bahnhof mit überregionalem Anschluss ≡ Weitestgehend gut ausgebaute Radwege ≡ Radstation am Bahnhof ≡ Leistungsstarkes Straßennetz ≡ Ausreichendes Stellplatzangebot 	<p>– Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Hohe Belastung durch den Kfz- und Schienenverkehr (Lärm, Emissionen) ≡ Schlechte ÖPNV-Verknüpfung des Bahnhofs ≡ Schlechte fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs (Angsträume) ≡ Unübersichtliche Verkehrsführung (Kfz/Rad/zu Fuß) Kreuzung Hafenstr./Kaiserstraße
<p>↗ Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Durchwegung der Weserauen und des Alten Weserhafens ≡ Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität 	<p>↘ Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Steigende Belastung durch zunehmenden Kfz-Verkehr

3.5 Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung und Soziales

Die kulturelle Nutzungsstruktur im Stadtbereich ist vielfältig und wird durch soziale Einrichtungen, Sportstätten, Bildungsträger, Kulturvereine und ansässige Künstler getragen. Die Ansiedlung der Kultur- und Kunstszene im Stadtbereich wurde und wird begünstigt durch brachliegende industrielle Flächen und Gebäude und damit einhergehend günstigen Mieten. In diesem Möglichkeitsraum konnte sich eine miteinander gut vernetzte kreative Szene entfalten, die mit unterschiedlichen Angeboten im Bereich der Bildenden und Darstellenden Kunst sowie der soziokulturellen Bildung das städtische Leben bereichert.

Bildungs-, Sozial- und Kultureinrichtungen

Die **Kita Weserhafen** der evangelischen Kirchengemeinde St. Matthäus befindet sich derzeit im Erdgeschoss in der ehemaligen Hafenschule. In dem denkmalgeschützten Gebäude ist Platz für zwei Gruppen mit bis zu 42 Kindern. Im rückwärtigen Bereich befindet sich ein Spielhof mit Turn- und Spielgeräten. In der Hafenschule befindet sich außerdem noch eine Turnhalle, die von der Kita genutzt wird.

Der **Fach-Werk – Verein zur Förderung der allgemeinen und beruflichen Bildung e.V.** ist seit 1986 in der Betreuung, Beratung, Qualifizierung und Berufsorientierung junger Menschen tätig. Der Hauptsitz befindet sich in der ehemalige Fabrik Lange am Schwarzen Weg. Dem Fach-Werk e.V. stehen im Gebäude Werk- und Ausbildungsstätten mit einer Fläche von rund 4.000 m² zur Verfügung. Weitere Räume werden an Kunstschaffende und Kreative vermietet. Mieter sind u.a. der Verein Freie Kunst und Kultur e.V., der Verein für Angewandte Kunst, weitere Musik- und Künstlergruppen sowie Kreative im Kunstgewerbe. Neben dem Hauptstandort am Schwarzen Weg gehören dem Fach-Werk weitere Räume im alten Postgebäude, im Kornhaus und im Alten Loksuppen II. Somit ist das Fach-Werk im Untersuchungsraum sehr präsent und ein wichtiger Partner für einen Entwicklungsprozess. Der Verein ist bereits in der Quartiersentwicklung vor Ort aktiv. In Kooperation mit dem Kreis Minden-Lübbecke läuft mit jungen Erwachsenen ein Beschäftigungsprogramm zur Quartiersverschönerung. Für die Säuberung und Gestaltung öffentlicher Plätze und Stadträume werden zehn Arbeitskräfte im Programm beschäftigt. Zur Quartiersarbeit gehören ebenfalls Seniorenbegleitdienste und die Unterstützung bei Einkäufen, Arztterminen usw. Der Verein ist gut vernetzt und unterhält Kooperationen mit verschiedenen städtischen Ämtern, Beratungsstellen und Schulen.

In der Hausberger Straße ist eine private **Sprachenschule** ansässig, die Fort- und Weiterbildungskurse anbietet.

Die **Diakonie Stiftung Salem** ist mit neun Diakonischen Werkstätten für Behinderte in Minden vertreten. Wovon ein Standort in der Friedrich-Wilhelm-Straße und ein weiterer am Schwarzen Weg liegen. Die Werkstatt für Behinderte (WfB) bietet Menschen mit Handicap die Möglichkeit einer Teilhabe am gesellschaftlichen und beruflichen Leben. Die Diakonie ist stadtweit Arbeitgeber von rund 400 Menschen.²⁵ Neben der Beschäftigung in den Werkstätten erfolgt eine soziale und persönliche Begleitung der benachteiligten Menschen. Darüber hinaus stellt die Stiftung 140 - 150 Wohnungen für Menschen mit Behinderung in Minden zur Verfügung. Der Bedarf an weiterem Wohnraum ist vorhanden und wird im Stadtgebiet Minden bevorzugt gesucht. Die Diakonischen Werkstätten sind im gesamten Mindener Stadtgebiet tätig und kooperieren gut vernetzt mit rund 50 Firmen der heimischen Wirtschaft. Die Stiftung hat in ihrer Unternehmensstrategie festgelegt, eine aktive Beteiligung und Mitwirkung in der sozialräumlichen Quartiersentwicklung anzustreben. Am Schwarzen Weg betreut die Stiftung rund 60 Obdachlose im Rudolf-Winzer-Haus.

Im Stadtteil Meißen liegt das **Jugendhaus Alte Schmiede** direkt an der Schnittstelle zu den Stadtteilbezirken Rechtes Weserufer und Dankersen. Die soziale Einrichtung besteht seit 2003 und bildet einen zentralen Begegnungsort, der durch drei Hauptamtliche und zahlreichen Ehrenamtliche pädagogisch begleitet und unterstützt wird.²⁶ Das Team betreut Kinder und Jugendliche aus den umliegenden Stadtbezirken und stellt das einzige Angebot dieser Art auf der rechten Weserseite. Die Kinder- und Jugendlichen der Alten Schmiede haben überwiegend einen Migrationshintergrund und kommen oft aus sozial benachteiligten Familien. Die angebotenen Veranstaltungen sind vielfältig und umfassen Feste, Aktivitäten und Freizeiten. Die Einrichtung wird durch städtische Finanzierung, einen Förderverein sowie Sponsoren finanziell getragen.

Das Jugendhaus Alte Schmiede bildet mit allen auf der rechten Weserseite ansässigen Institutionen und Vereinen das **Jugendforum Rechte Weserseite**. Bei gemeinsamen Veranstaltungen wie dem Kinder- und Jugendtag sind mehr als 15 Vereine aktiv beteiligt und in den Planungen engagiert. Eine gute Vernetzung und Zusammenarbeit ist Grundlage für die Mitwirkungsbereitschaft. Das Jugendhaus und das Jugendforum Rechte Weserseite sind zudem in der Quartiersentwicklung tätig. Im Ergebnis einer Zukunftswerkstatt

²⁵ vgl. Diakonie Stiftung Salem (o.J.): Angebote für Menschen mit Behinderungen. Aufgerufen unter: <https://www.diakonie-stiftung-salem.de/index.php/diakonische-werkstaetten/beschaeftigung-und-teilhabe> am: 14.08.2017

²⁶ vgl. Alte Schmiede 7 (o.J.): Förderverein Jugendhaus Alte Schmiede. Aufgerufen unter: <https://www.alte-schmiede7.de/> am: 20.04.2017

wurde ein Jugendstadtplan konzipiert und produziert, der Sportplatz am Fort C umgestaltet sowie die Idee eines Begegnungszentrums für Jung und Alt entwickelt.

Bis 2016 war der **Papagei am Beat e.V.** – ein Tanz- und Nachtclub – in der Kaiserstraße ansässig. Der Verein sucht derzeit neue Räumlichkeiten am Rechten Weserufer, um weiterhin Künstler*innen und Bands eine Plattform zu geben und das kulturelle Angebot in Minden zu ergänzen.

1996 gründete sich ein Theater-Ensemble, das 2001 in den **Tucholsky Bühne e.V.** mündete. Seit 2008 hat der Verein eine feste Bühne im Reduit des Fort A. Die Verantwortlichen und Darsteller*innen sind ehrenamtlich aktiv. Der Verein finanziert sich ausschließlich über Eintrittsgelder, Mitgliedsbeiträge und gelegentliche Spenden. Die Vereinsmitglieder bringen jährlich in kompletter Eigenregie – inklusive Bühnenbild, Kostümen, Technik – Theaterstücke unterschiedlicher Genres auf die Bühne. Inzwischen hat der Verein über 300 Mitglieder und prägt das kulturelle Leben auf der rechten Weserseite. Das Netzwerk der Tucholsky Bühne e.V. ist weit gestreut. Kooperationen bestehen mit der Volkshochschule, dem Kulturzentrum BÜZ und der Musikschule Belcantolino. Diese und weitere Institutionen nutzen das historische Fort A als Veranstaltungsstätte für Konzerte und Aufführungen.

Die **freie Künstlergruppe „der regenbogen“** ist seit 1974 aktiv. 2006 gründeten Mitglieder der Künstlergruppe den „KULT ART Minden e.V.“ und erwarben das „Alte Wagenhaus“ in der Uferstraße um es „der regenbogen“ dauerhaft zur Verfügung zu stellen. Somit konnte sich eine dauerhafte Kunst- und Kulturszene auf der rechten Weserseite etablieren.²⁷ „der regenbogen“ führt im Mindener Stadtgebiet und deutschlandweit öffentliche Ausstellungen durch.

Auch im **Turm am Alten Weserhafen** ist künstlerisch-kulturelles Leben eingezogen. Ein Künstlerpaar hat den alten Speicher entrümpelt und zu Atelier und Showroom umfunktioniert. Die Räume sind flexibel nutzbar und stehen auch anderen Kunstschaffenden zur Verfügung. Das Künstlerpaar kann sich eine künstlerische Begegnungsstätte im Turm vorstellen. Durch eine Vernetzung der Vereine und Künstlergruppen in der Kunst- und Kulturszene können Diskursmöglichkeiten gefördert und Synergieeffekte geschaffen werden.²⁸

Der **DITIB – Türkisch Islamische Gemeinde zu Minden e.V.** besteht seit 1989 und bietet neben religiöser Bildungsarbeit auch soziale, kulturelle und sportliche Angebote an. Die Gemeinde besteht aus rd. 200 Mitgliedern. Im Gemeindehaus, der Minden Barbaros Zentral Moschee, in der Kaiserstraße können diverse Freizeitangebote

²⁷ vgl. KULT ART Minden e.V. (o.J.): Freie Künstlergruppe „der regenbogen“. Aufgerufen unter: <http://www.regenbogen-minden.de/kult-art.html> am: 14.08.2017

²⁸ vgl. Stadt Minden 2015: Kulturkonzept der Stadt Minden 2015.

wie Kicker, Billard, Darts und Tischtennis wahrgenommen werden.²⁹

Im Stadtbereich liegt des Weiteren die **Neuapostolische Kirche** der Gemeinde Minden-Mitte und bietet regelmäßige Gottesdienste und Gemeindefestivals an.

Die **Flüchtlingshilfe Hafenschule Minden - rechtes Weserufer** wird durch die evangelische St. Marienkirchengemeinde intensiv unterstützt. In der ehemaligen Hafenschule werden in regelmäßigen Terminen Räume als Begegnungsstätte und Fahrradwerkstatt genutzt. Seit 2017 hat die Stadt Minden für die Stadtbezirke Rechtes Weserufer, sowie Teilen von Dankersen und Meißen ein **städtisches Quartiersmanagement** eingeführt. Die Arbeit des Quartiersmanagers Rechte Weserseite, zu dessen Einzugsgebiet auch das untersuchte Quartier zählt, wird durch finanzielle Mittel des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützt. Im Mittelpunkt der Arbeiten steht die altersgerechte Stadtteilarbeit. Das Quartiersbüro ist darüber hinaus Anlaufstelle für Bürger*innen des Quartiers und unterstützt Projekte und Aktionen zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und der Nachbarschaftshilfe.

²⁹ vgl. DITIB (o.J): Türkisch Islamische Gemeinde zu Minden. Aufgerufen unter: <http://www.ditibminden.de/> am: 20.04.2017

3 | Gebietsanalyse Rechtes Weserufer

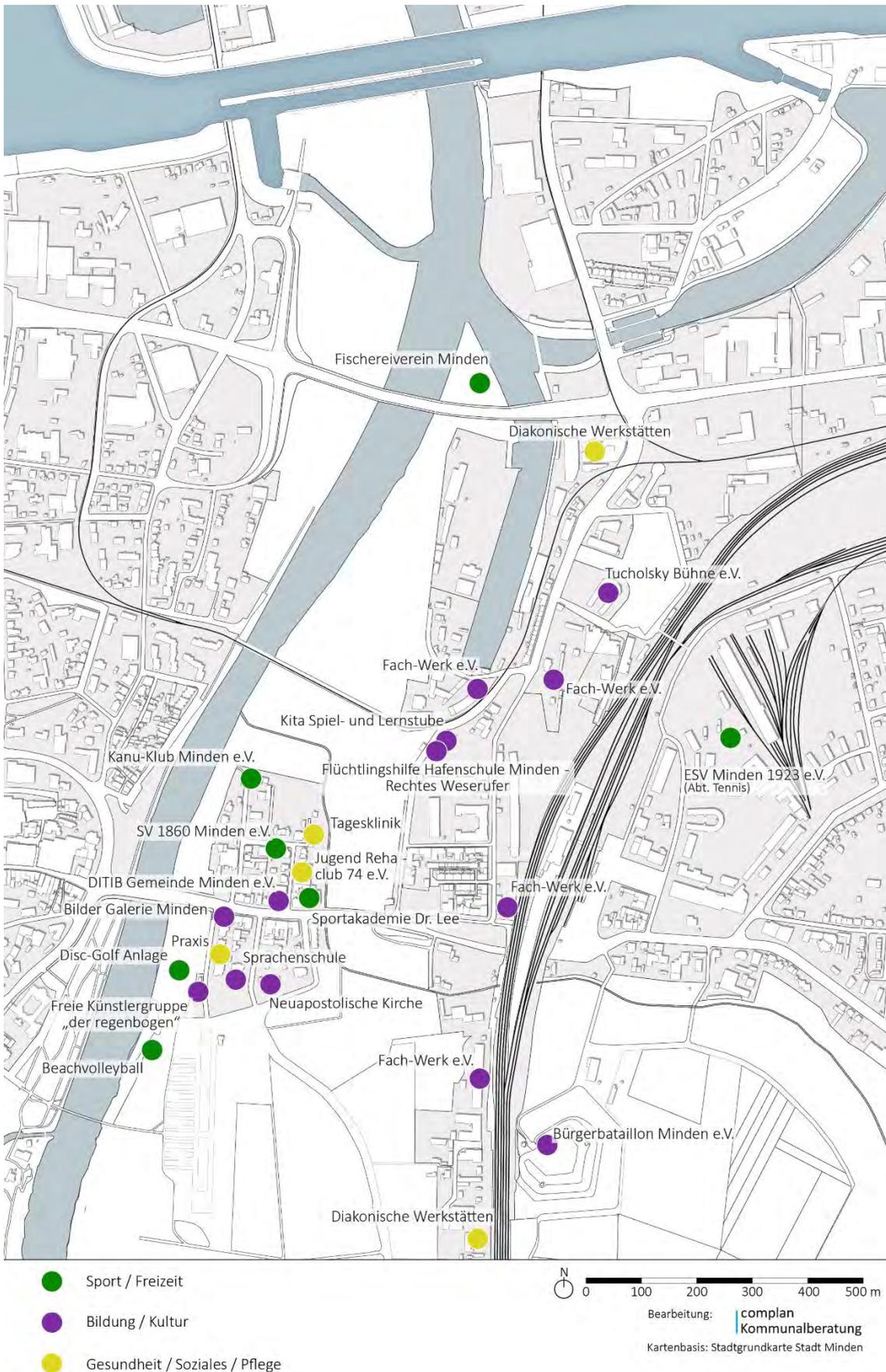


Abb. 35: Nutzungen Rechtes Weserufer – complan Kommunalberatung

Vereine und Einrichtungen für Sport und Freizeit

Im Stadtbezirk Rechtes Weserufer sind einige Einrichtungen und Institutionen für Sport und Freizeit präsent.

Der **SV 1860 Minden e.V.** und der **Kanu-Klub Minden e.V.** sind nördlich des Brückenkopfes ansässig. Zum SV 1860 Minden e.V. gehören eine Turnhalle, ein Vereinsheim, ein Bootshaus und der ehemalige Sportplatz Jahn. Die Vereine decken ein breites Spektrum an Sportarten ab.

Östlich der Bahnschienen in der Pionierstraße hat der **Eisenbahner Sportverein Minden 1923 e.V.** mit 270 Mitgliedern seinen Sitz. Er ist in den Abteilungen Gymnastik, Sportkegeln, Tennis und Tischtennis aktiv.

Entlang der Weser bietet die **Disc-Golf** Anlage des SV 1860 Minden e.V. Möglichkeiten sportlich aktiv zu werden und die Weserauen zu entdecken. Der Parcours ist beschildert und besteht aus Abwurfzonen, Auffangkörben und Hindernissen. Der Verein nutzt zudem die beiden Beachvolleyballfelder am Weserstrand.

Neben den vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten durch die Vereine befinden sich im Stadtbereich zudem **zwei öffentliche Kinderspielplätze**. Diese sind die Außenanlage der Hafenschule und ein Spielplatz in Ecke Bachstraße/Kl. Dombrede.

Die **Weserfreunde e.V.** sind seit 2008 aktiv und setzen sich für die Entwicklung des Naturraums der Weser ein. Ziele der Weserfreunde sind unter anderem die generelle Verschönerung des Stadtbildes, eine natürliche Entwicklung der Weser, Hochwasserschutz und die Erlebbarmachung der Weserauen.

Das **Bürgerbataillon Minden** ist eine der ältesten Institutionen in Minden. Mit sechs Kompanien und einer 325-jährigen Tradition des Freischießens spielt der Verein im gesellschaftlichen Leben eine bedeutsame Rolle. Im Untersuchungsraum pflegt und nutzt das Bürgerbataillon das Fort C und ist für das im zweijährigen Turnus stattfindende Freischießen verantwortlich.

Potenzialräume für neue Nutzungen und Akteur*innen

Die brachgefallenen Areale, Alter Weserhafen und ehemaliger Güterbahnhof, sind zurzeit untergenutzt und bieten hinsichtlich ihrer Entwicklung vielfältiges Potenzial für zukünftige Nutzungen im Bereich Kultur, Freizeit und Sport.

Die geplante Errichtung einer **Multifunktionshalle** auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs hätte eine Impulswirkung für die Entwicklung des Rechten Weserufers. Derzeit wird über die Umsetzung politisch diskutiert. Im Jahr 2016 wurde das Areal durch die Stadt Minden erworben.

Die geplante Multifunktionshalle soll als Spielstätte für den überregional bekannten Handballverein GWD Minden dienen und für

Großveranstaltungen – Sport, Konzerte, Messen – zur Verfügung stehen. Zur Unterstützung der Multifunktionshalle hat sich ein Förderverein gegründet, in dem unter anderem der Kreis Minden-Lübbecke und die Stadt Minden vertreten sind.

Des Weiteren sind in der leerstehenden **Bahnhofskaserne** in der Friedrich-Wilhelm-Straße vielfältige Nutzungen vorstellbar. Die Kaserne befindet sich seit 2016 in privatem Besitz. Der Investor zeigte sich bisher offen für verschiedene Nutzungen und möchte im Zuge der Entwicklungen zur Multifunktionshalle seine Planungen konkretisieren.

Das **Bahnhofsgebäude** steht in den Obergeschossen und großen Teilen des Erdgeschosses leer und könnte mit einer neuen Nutzung ebenfalls Impulse für das Quartier setzen. Hier sind ebenfalls verschiedene Nutzungsszenarien vorstellbar. Das Gebäude gehört zum Bestand der DB AG.

Das **Fort C** bietet Nutzungsoptionen, die nicht ausgeschöpft werden können, da derzeit Probleme im Brandschutz bestehen. Diese werden in absehbarer Zeit gelöst, sodass anschließend Veranstaltungen mit bis zu 1.200 Personen im Innenraum des Reduits stattfinden können.

Die Stärken-Schwächen und Chancen-Risiken Analyse zu Kunst, Kultur, Freizeit, Bildung und Soziales zeigen, dass ein umfangreiches Angebot mit engagierten Akteur*innen bereits heute vorhanden ist und dass vorhandene Potenzialräume weitere Impulse ausstrahlen können.

SWOT-Analyse Kunst, Kultur, Freizeit, Bildung und Soziales	
<p>+ Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ aktive und gut vernetzte Institutionen und Vereine ≡ Kita Weserhafen als Betreuungseinrichtung ≡ breites Sport- und Freizeitangebot ≡ Jugendhaus Alte Schmiede als zentraler Anlaufpunkt für die Kinder- und Jugendlichen ≡ Künstler- und Kreativszene ≡ kulturelle Nischenangebote 	<p>– Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ stadtwweit unterrepräsentierte Angebotsvielfalt
<p>↗ Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Multifunktionshalle als Impulsgeber und Impulsprojekt ≡ Aneignungsraum für kulturell Kreative ≡ Profilbildung des Untersuchungsraumes durch Einbindung und Vernetzung der Initiativen und Vereine 	<p>↘ Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Verlust von Gestaltungs- und Möglichkeitsräumen für Kreative

3.6 Wirtschaft, Handel und Arbeit

Durch die Lage an Weser und Mittellandkanal hebt sich die Stadt Minden in der Region als Wirtschaftsstandort mit landesbedeutendem Hafen hervor. Rund um den Hafen und den Mittellandkanal haben sich vielfältige Industrie- und Gewerbebetriebe angesiedelt, die für die Region und das Land von großer Bedeutung sind.

Das historische Stadtzentrum ist nach wie vor Schwerpunkt für Einzelhandel und Dienstleistungen. 2017 waren Rd. 39.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Minden tätig. Darunter 53 % im Dienstleistungsbereich, 26 % im produzierenden Gewerbe und 21 % im Bereich „Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei“. Nur 0,1 % der Beschäftigten sind in der Land- und Forstwirtschaft tätig. Im Vergleich zu 2005 (31.925 SvB) ist eine deutlich positive Tendenz erkennbar.³⁰³¹

Die Stadt Minden kann im Jahr 2017 rund 23.000 Einpendler täglich verzeichnen. Dem stehen 13.200 Auspendler gegenüber. Der Pendlerüberschuss von 10.100 Personen ist Indiz für die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Minden.³²

Industrie und Handel

Neben der Kommanditgesellschaft Melitta, die mit einer über 100-jährigen Geschichte im Familienbesitz und ihrem Hauptsitz auf der linken Weserseite tätig ist³³, stellen weitere große Arbeitgeber wie Siegfried PharmaChemikalien, Follmann und Wago Kontakttechnik auf der rechten Weserseite die Säulen der Mindener Wirtschaft dar. Die Mindener Unternehmen sind in den Bereichen der metallverarbeitenden und chemischen Industrie, Papier-, Holz- und Kunststoffindustrie, der Elektrotechnik und Nahrungsmittelindustrie tätig.

Der Standort der Siegfried Gruppe – vormals BASF – in der Karlstraße ist als Zulieferbetrieb für die Pharmaindustrie deutschlandweit tätig und beschäftigt rund 350 Mitarbeiter am Standort.³⁴

Im Mindener Hafen, der nordwestlich an den Untersuchungsraum angrenzt, befinden sich mehrere Gewerbebetriebe, u.a. ein Recyclinghof, ein Verpackungsunternehmen, ein Beratungsunternehmen, chemische Industriebetriebe, Mischfutterhersteller, Frachtpeditionsdienste, Vertriebsdienste und Logistikunternehmen.

³⁰ vgl. Stadt Minden 2016: Wirtschaftsförderungskonzept

³¹ Vgl. Landesdatenbank NRW (2019) S. 15

³² vgl. Landesdatenbank NRW (2019) S. 16

³³ vgl. Melitta (o.J.): Melitta. Aufgerufen unter: <https://www.melitta-group.com/de/Unternehmen-107,216.html> am: 28.04.2017

³⁴ vgl. TÜV Nord 2016: Gutachten zur Verträglichkeit von Störfall-Betriebsbereichen im Stadtgebiet Minden unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie, 7.

Derzeit wird die Mittelweser ausgebaut, sodass Großmotorenschiffe mit einer Länge von bis zu 110 Metern diesen Abschnitt bis zum Wasserstraßenkreuz befahren können und der Anschluss an den zukünftigen RegioPort Weser besteht. Die bisher rd. 3,3 ha große Hafenanlage wird nach Fertigstellung des RegioPort Weser auf insgesamt 14 ha ergänzt.³⁵ Die Inbetriebnahme des neuen Containerumschlagplatzes ist eine neue Chance für Wirtschaft und Handel in der Region.

Darüber hinaus ist die Deutsche Post AG mit einem Auslieferungslager in der Hafenstraße im Untersuchungsraum angesiedelt.

Mit drei Einrichtungen ist das Fach-Werk e.V. ebenso wichtiger Arbeitgeber und Weiterbildungsstandort auf der rechten Weserseite wie die Diakonischen Werkstätten in der Friedrich-Wilhelm-Straße (vgl. S. 54).

Große Potenzialflächen, um Gewerbe und Industrie im Gebiet auszubauen sind nicht vorhanden. Die Fläche der ehemaligen Gerresheimer Glashütte ist die einzige innerstädtisch liegende Gewerbefläche, die aktuell verfügbar ist.³⁶

Gewerbe und Einzelhandel

Im Stadtbezirk Rechtes Weserufer liegt südwestlich ein Nahversorgungszentrum in integrierter Lage. Das Nahversorgungszentrum 1. Ordnung Viktoriastraße/Bachstraße dient neben der Versorgung des Stadtbereichs den angrenzenden Stadtteilen Meißen und Dankersen. Der Schwerpunkt des Versorgungszentrums sind Güter des periodischen Bedarfs. Im näheren Einzugsbereich (500 m Radius) wohnen über 1.000 Einwohner. Die periodischen Güter verteilen sich auf einen REWE Lebensmittelvollsortimenter, TAKKO Fashion, den Drogeriemarkt Rossmann, einen Getränkemarkt, eine Bäckerei, einer Apotheke, einen Kiosk und einen Blumenladen. Darüber hinaus sind das Nahversorgungszentrum 1. Ordnung Grille (Gneisenaustraße) und das Nahversorgungszentrum 2. Ordnung Lahder Straße weitere den Stadtbereich versorgende Zentren.

Die Handelszentralität des Stadtbezirkes Rechtes Weserufer liegt bei 152 Prozent. Dies verdeutlicht, dass Kunden von außerhalb des Einzugsgebietes im Stadtbezirk Standort Rechtes Weserufer einkaufen. Bei einem Nachfragevolumen von 12,9 Mio. € liegt der Umsatz bei 19,6 Mio. €. ³⁷ Der Stadtbezirk Rechtes Weserufer hat demzufolge keine Kaufkraftabflüsse zu kompensieren.

³⁵ vgl. Stadt Minden (o.J.): RegioPort Weser. Aufgerufen unter: http://www.minden.de/stadt_minden/Arbeit,%20Wirtschaft,%20Standort/RegioPort%20Weser/Projekt%20und%20Standort/ am: 14.08.2017

³⁶ vgl. Experteninterview 2017

³⁷ vgl. CIMA 2008: Ergänzendes Einzelhandelsgutachten zu den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Minden

Durch die geplante Multifunktionshalle und einem erweiterten Nutzungs- und Erlebnisangebot besteht die Möglichkeit für die rechte Weserseite eine verstärkte Wirtschaftskraft zu generieren. Mit einem neuen Zentrum und Mittelpunkt mit Strahlkraft sind im Umfeld der Multifunktionshalle mehrere Nutzungen denkbar. Kleinteiliger und nicht Zentren relevanter Einzelhandel oder Erlebnisgastronomie sowie ein Kino sind Szenarien, die eine funktionale Stärkung des Stadtbereichs unterstützen können.

Im Bereich zwischen Bahnstrecke und Weser spielt der Einzelhandel jedoch eine untergeordnete Rolle. Die dort lebenden Menschen versorgen sich in der Regel außerhalb des Stadtbereichs in den beschriebenen Nahversorgungszentren Grille und Lahder Straße.

Entlang der Kaiserstraße im Bereich Brückenkopf sind verschiedene Nutzungen in den straßenseitigen Ladenlokalen angesiedelt. Das städtebaulich prägende Gebäude „Am Brückenkopf 2“ wurde kürzlich saniert – ein Gewerkschaftshaus ist entstanden, in das IG Metall, Verdi, DGB Rechtsschutz und IG Bauen-Agrar-Umwelt eingezogen sind. Die Sanierung des denkmalgeschützten spätklassizistischen Gebäudes, kann als Impulsprojekt weitere Gebäudesanierungen nach sich ziehen.

In den Gewerbeeinheiten der Kaiserstraße besteht derzeit ein beträchtlicher Leerstand. Im weiteren Verlauf der Viktoriastraße sind eine Tankstelle, Versicherungsunternehmen, eine Spielhalle, Friseur, ein Werkzeuggeschäft und weitere handwerkliche Betriebe sowie Gastronomiebetriebe ansässig.

Gründerzentrum

Die Stadt Minden plant bereits seit einiger Zeit mit einem Gründerzentrum jungen und innovativen Unternehmen eine Plattform bereitzustellen. Die Inkubatorfunktion wird verstärkt durch die Vernetzung und den Austausch zu etablierten Unternehmen und Service- und Beratungsdienstleistern. Mit Co-Working-Räumen und Coaching-Angeboten durch „Business-Angels“ werden gezielt junge Gründer*innen angesprochen, die sich im Raum Minden ansiedeln wollen. Das Rechte Weserufer bietet aufgrund seiner verkehrlichen Lage – mit direktem Anschluss nach Bielefeld und Hannover – sowie mit ersten kreativen Ansiedlungen auf industriellen Flächen gute Voraussetzungen für ein solches Gründerzentrum.

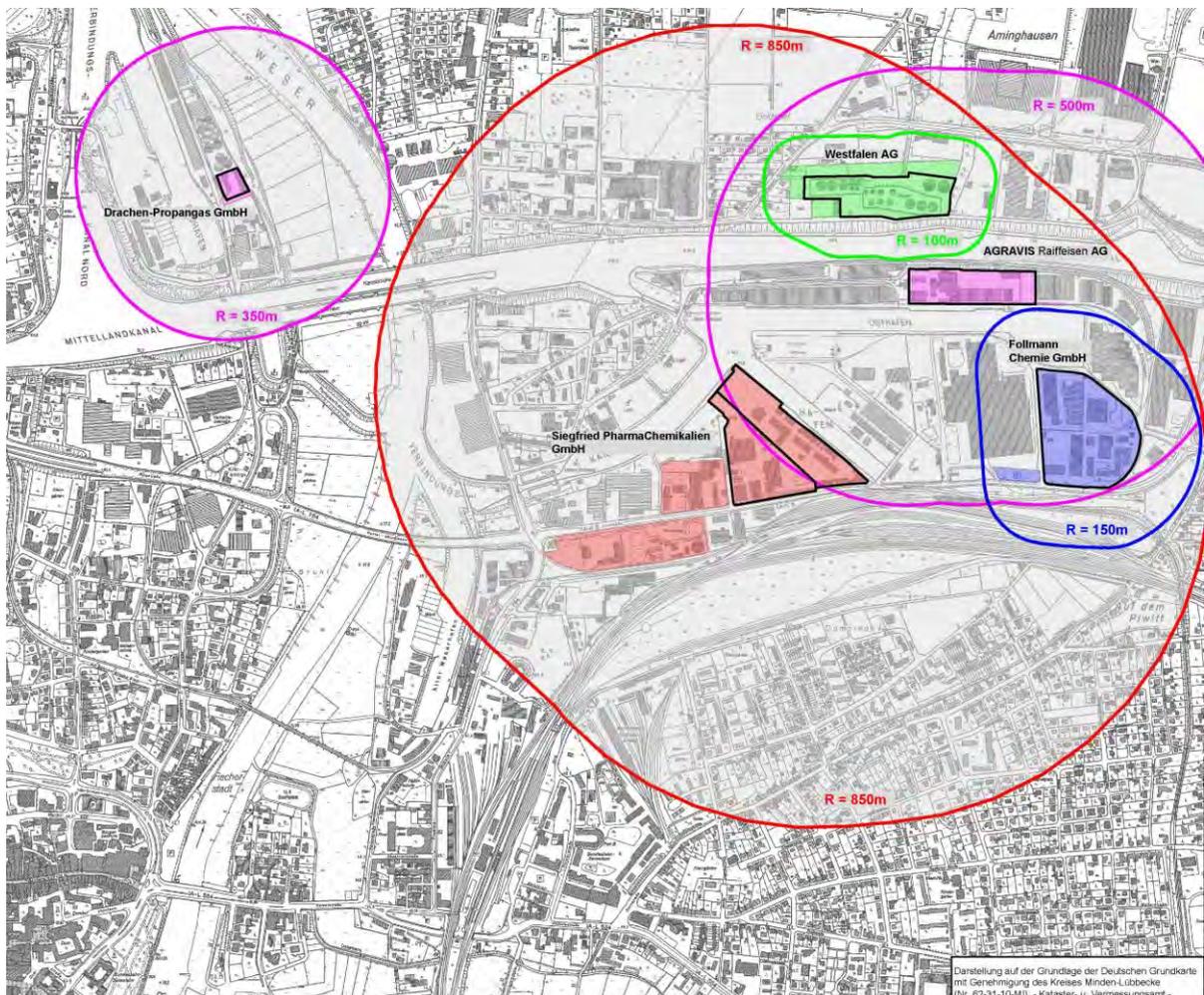
Störfallschutz

In einem Gutachten des TÜV NORD³⁸ im Auftrag der Stadt Minden wurde im September 2016 ein Störfallschutzradius von 850 m um das Betriebsgelände der Siegfried PharmaChemikalien Minden

³⁸ TÜV NORD 2016: Gutachten zur Verträglichkeit von Störfall-Betriebsbereichen im Stadtgebiet Minden unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie

GmbH ermittelt. Dieser Radius umfasst den nördlichen Bereich des Stadtbereichs und betrifft das Industrie- und Wohngebiet zwischen Mittellandkanal und Südabstieg, das Gelände der Alten Weserwerft sowie das Fort A.

Abb. 36: Abstände der Betriebsbereiche nach Störfallverordnung, Stadt Minden nach TÜV Nord Gutachten, Sept. 2016



In Deutschland liegen keine genauen Festlegungen vor, welche Einschränkungen sich für die Bauleitplanung aus der Ermittlung des angemessenen Abstandes ergeben.³⁹ Es ist jedoch von einem Konflikt mit schutzbedürftigen Nutzungen auszugehen. Das Gutachten folgert aus Sicht des Schutzziels „Schutz vor störungsbedingten Stofffreisetzungen“ eine grobe Differenzierung nach möglichen Nutzungen:

- ≡ „Neben Wohngebieten wird von Nutzungen mit starken Publikumsverkehr (...) generell abgeraten. (...) Dies gilt bspw. für Einkaufszentren, größere Fachmärkte etc. Auch Schulen, Kindergärten, Freizeitstätten können wegen der tendenziell empfindlicheren Personengruppen nicht befürwortet werden.“⁴⁰

³⁹ vgl. ebd. 56

⁴⁰ vgl. ebd. 56f

- ≡ Unter ergänzenden Maßnahmen sind Hotels, geschlossene Versammlungsstätten, Büronutzungen mit untergeordnetem Publikumsverkehr und der Nahversorgung dienende Einzelhandelsgeschäfte des täglichen Bedarfs bei Einbindung in die Alarm- und Gefahrenabwehrplanung des Betriebsbereichs und einer nicht wesentlichen Zunahme der Personendichte akzeptabel.
- ≡ Andere Nutzungen können unter bestimmten Voraussetzungen toleriert werden.
- ≡ Aktivitäten im Freien sind generell kritischer zu beurteilen.⁴¹

⁴¹ vgl. ebd. 57

Die Übersicht der Stärken-Schwächen und Chancen-Risiken Analyse zu Wirtschaft, Handel und Arbeit verdeutlicht die Prägung des Stadtbereichs durch industrielle Betriebe, sowie die Nachnutzung ehemaliger gewerblich-industrieller Flächen durch kreative Gewerbe und Künstler*innen.

SWOT-Analyse Wirtschaft, Handel und Arbeit	
+ Stärken	– Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ≡ wirtschaftliche Standortvorteile durch die Lage am Wasserstraßenkreuz ≡ einzig innerstädtisch liegende Gewerbe- und Industriefläche Mindens liegt im Bezirk Rechtes Weserufer ≡ Soziale Träger als Arbeits- und Ausbildungsstätten ≡ Diakonie Stiftung Salem als Quartiersentwicklerin 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ wenig Potenzialflächen für Industrie und großflächiges Gewerbe ≡ Nutzungseinschränkungen und einzuhalten Abstände durch Störfallschutz ≡ leerstehende Ladenlokale und niedrig-preisige Angebote entlang der Kaiserstraße (Trading-down-Effekte) ≡ nur ein Nahversorgungszentrum in direkter Nähe
↗ Chancen	↘ Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Kreativ- und Kunstszene ≡ gute Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Unternehmensgründungen ≡ Möglichkeitsräume durch Brachflächen 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Gefahr steigender Leerstände in der Kaiserstraße

4 | Zusammenfassende Bewertung

4.1 Qualitäten und Potenziale

Das rechte Weserufer liegt zentral im Stadtgebiet und wichtige Straßen- und Wegeverbindungen führen durch den Stadtbereich zur Innenstadt. Der Bahnhof Minden (Westf.) sichert die überregionale Erreichbarkeit mit dem Zug. Eine Vielzahl eigenständiger Bereiche aus Landschaft, Siedlung, Bahn- und Industrieflächen bilden eine fragmentierte Struktur des Stadtbereichs, die durch gezielte Verbindungen miteinander verknüpft werden können.

Der Stadtbereich wird einerseits durch einen großen Anteil historischer Bausubstanz mit vielen Einzeldenkmälern geprägt. Dazu zählen insbesondere die preußischen Bahnhofs- und Befestigungsbauten. Weitere identitätsstiftende und denkmalgeschützte Gebäude sind einzelne Wohn- und Geschäftshäuser, Industriebauten und die Laxburg. Die – verhältnismäßig – junge Entstehungsgeschichte des Stadtbereichs ist durch die erhaltende Bausubstanz gut ablesbar.

Zum anderen prägen die weitläufigen Auen der Weser und der Osterbach das rechte Weserufer als Naturbereich in der Stadt und bieten vielfältige Potenziale zur Erholungs- und Freizeitnutzung. Durch geeignete Wegführungen und die Aktivierung bestehender Brücken für Radfahrende und zu Fußgehende kann der bisher nicht erschlossene Landschaftsbereich als zentrales Element am rechten Weserufer neue Verbindungen schaffen. Der Osterbach und die Auen können durch Renaturierung als natürliche Lebensräume für Tiere und Pflanzen verbessert werden.

Die großen Entwicklungsflächen des ehemaligen Güterbahnhofs, der Alte Weserhafen und die Bahnhofskaserne können entscheidende Impulsgeber für weitere Entwicklungen im Gebiet sein. Mit einer wirtschaftlich tragfähigen Umsetzung neuer Nutzungen auf diesen Flächen wird der Grundstein zur folgenden baulichen und funktionalen Aufwertung von Wohnen, Handel und Gewerbe im Bestand gelegt. Dadurch werden die Rahmenbedingungen zur Aufwertung des Stadtbereichs und zur Ansiedlung von Unternehmensgründungen geschaffen.

Die vorhandene Kreativszene, soziale Träger und vernetzte Vereine sind Ausdruck eines ausgeprägten bürgerschaftlichen Engagements und können durch Pionier- und Zwischennutzungen mit Festen und Aktionen positive Impulse setzen und zur Imageentwicklung am rechten Weserufer beitragen.

4.2 Mängel und Defizite

Die Weser, die Hafenanlagen, die Bahntrasse und brachgefallene Industrie­flächen bilden zahlreiche Barrieren im Stadtbereich, die direkte Wegeverbindungen verhindern und somit lange Umwege notwendig machen. Um das rechte Weserufer besser mit den umgebenden Stadtbezirken und in sich selbst besser zu verknüpfen sind Lösungen für eine Reduzierung der Barrieren und Reaktivierung der Brachflächen zu finden.

Der Landschaftsbereich der Weserauen ist trotz seiner zentralen Lage schlecht in die Landschaft integriert. Eine Durchwegung ist derzeit nicht vorhanden und verhindert die Nutzung als innerstädtischer Natur- und Erholungsraum. Dadurch fehlen öffentlich nutzbare Frei- und Grünräume im Stadtbereich, obwohl weitläufige Flächen mit vielfältigem Potenzial vorhanden sind.

Die historischen Wohnquartiere im Stadtbereich sind identitätsstiftend und zugleich stark sanierungsbedürftig. Die Wohnhäuser in der Laxburg, der „Lange Jammer“ und die Wohn- und Geschäftshäuser im Quartier Brückenkopf sind zum Teil leerstehend und in einem schlechten Zustand. Auch weitere stadtbildprägende Gebäude wie die Bahnhofskaserne stehen derzeit leer und weisen hohe Sanierungsbedarfe auf. Die Sanierung öffentlicher und privater Gebäude kann durch geeignete Steuerung und Anreize für Eigentümer*innen verbessert werden.

Auch öffentliche Straßen und Plätze sind in teilweise schlechtem Zustand. Die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität ist oftmals mangelhaft und wird durch die Verkehrsbelastung zusätzlich gemindert. Die Verkehrsführung weist insbesondere für den Rad- und Fußverkehr Mängel auf. Rund um den Bahnhof sind die Zugänge unübersichtlich, sodass die Erreichbarkeit erschwert wird. Zudem ist die Verbindung des Bahnhofes mit der Innenstadt zu Fuß und mit dem Bus verbesserungswürdig.

Zu beachtende Einschränkungen bzw. Risiken in der Entwicklung ergeben sich durch vorhandene bzw. vermutete Altlasten, Regelungen zum Störfallschutz von naheliegenden Industriebetrieben sowie durch die Lage im Hochwassergefahrengebiet.

Ein zentraler Punkt ist das negative Image des Stadtbereichs. Die mit der industriellen Vergangenheit des „Kohlenufers“ verbundenen Erinnerungsbilder und die derzeitigen Missstände, funktionaler und baulicher Art sind ausschlaggebend für die Einschätzungen der Mindener Stadtbevölkerung.

4.3 Gesamtbewertung

In der Gesamtbetrachtung für das Rechte Weserufer zeigen sich vielfältige Entwicklungspotenziale.

Zuerst liegt eine zentrale Herausforderung in der Verzahnung fragmentierter Bereiche und der **Herstellung von Verbindungen und Verknüpfungen** innerhalb des rechten Weserufers und zu den angrenzenden Stadtbereichen. Mit der Überwindung vorhandener Barrieren, wie der Weser und den Können sowohl der Brückenkopf, die Laxburg, der Güterbahnhof, die Alte Weserwerft als auch die Verknüpfung zur Innenstadt sowie nach Leteln, Dankersen und Meißen hergestellt werden.

Daraufhin bieten sich durch die Aktivierung der **Entwicklungsflächen** Chancen, die dem gesamten Stadtbereich und darüber hinaus entscheidende Impulse für die zukünftige Entwicklung in den Bereichen Freizeit, Kultur, Wirtschaft und Wohnen. Bei der Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs bieten die Aspekte Freizeit, Kultur und Wirtschaft vielfältige Möglichkeiten durch große Flächen und eine zentrale Erreichbarkeit. Der Alte Weserhafen bietet langfristig vielfältige Entwicklungsoptionen, die jedoch mit umfassenden Herausforderungen verbunden sind.

Eine Erschließung der **innerstädtischen Landschaft** mit Weser und Weserauen bietet Potentiale das rechte Weserufer als Erholungs- und Freizeitort zu etablieren. Dadurch kann ein innenstädtischer Bereich neu entdeckt werden und einen Imagewandel des rechten Weserufers einleiten.

Die städtebaulich **wertvolle Bausubstanz** im Stadtbereich und die zentrale Lage im Stadtgebiet sind Voraussetzungen, die eine nachhaltige und belastbare Weiterentwicklung mit der funktionalen Stärkung von Wohnen, Gewerbe und Handel möglich machen. Eine große Bedeutung kommt dabei den untergenutzten Bestandsbauten und Brachflächen zu.

Die Erreichbarkeit des rechten Weserufers und auch des Bahnhofs als Impulsgeber ist verbesserungswürdig und bedarf in Verbindung mit den großen Entwicklungsflächen innovative Konzepte für integrierte und gesamtheitliche **Mobilitätsangebote**.

Die vorhandenen **Akteure** sozialer Träger und aus Vereinen, Wirtschaft, Kunst und Kultur mit ihren Interessen, Ideen und ihrem Engagement sind wichtige Partner*innen für den bevorstehenden Prozess.

Bestehende Einschränkungen, wie Altlasten, Hochwasserschutz und die Abhängigkeit von privaten Investitionen können als Herausforderung angesehen werden, **die innovative und kreative Lösungsansätze** erfordern und hervorrufen können.

SWOT-Analyse Gesamt	
+ <i>Stärken</i>	– <i>Schwächen</i>
<ul style="list-style-type: none"> ≡ zentrale Lage im Stadtgebiet mit wichtigen Anbindungen ≡ Weser und Weserauen als stadtnaher Natur-, Landschafts- und Erholungsraum ≡ hoher Anteil an historischer Bausubstanz mit identitätsstiftenden Gebäuden ≡ innenstadtnaher Wohnstandort ≡ gute Erreichbarkeit und Ausstattung im Schienen-, Kfz- und Radverkehr ≡ Kanzlers Weide als multifunktionaler Veranstaltungsort ≡ aktive und vernetzte Institutionen und Vereine sowie bürgerschaftliches Engagement ≡ Kunst- und Kreativszene ≡ wirtschaftliche Standortvorteile durch die Lage am Wasserstraßenkreuz ≡ Soziale Einrichtungen als Betreuungs-, Arbeits- und Ausbildungsstätten 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ fragmentierter Stadtraum mit zahlreichen Barrieren und vielen Industrieflächen ≡ schlecht integrierte Landschaft und Unzugänglichkeit von Gewässer ≡ hoher Sanierungsbedarf öffentlicher und privater (Wohn-)Gebäude und Denkmale ≡ mangelnde Gestaltung und fehlende Aufenthaltsqualität öffentlicher Straßen und Plätze ≡ hohe Belastung durch den Kfz- und Schienenverkehr (Fläche, Lärm, Emissionen) ≡ schlechte Erreichbarkeit des Bahnhofs zu Fuß und mit dem Bus ≡ negatives Image ≡ wenig Erweiterungsflächen für Industrie und großflächiges Gewerbe ≡ Nutzungseinschränkungen durch Hochwasserschutz, Störfallschutz und Altlasten ≡ eingeschränkte Nahversorgung
↗ <i>Chancen</i>	↘ <i>Risiken</i>
<ul style="list-style-type: none"> ≡ großflächig brachliegende Entwicklungsflächen als Impulsgeber ≡ Verknüpfung von Stadt und Landschaft durch Verbindung der fragmentierten Stadtbereiche ≡ gestalteter und erlebbarer Landschaftsraum mit Ausstrahlung in die ganze Stadt und Region ≡ Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität ≡ Möglichkeiten für vielfältige und innovative Wohnformen ≡ Stärkung von Freizeit, Kultur und Wirtschaft ≡ Ansiedlung von Unternehmensgründungen ≡ Aneignungsraum für Kreative ≡ Profilbildung im Stadtbereich durch Einbindung und Vernetzung der Initiativen und Vereine 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ drohender Verfall denkmalgeschützter und erhaltenswerter Bausubstanz ≡ Abhängigkeit von Investitionsbereitschaft für identitätsstiftende Entwicklungsimpulse ≡ Verlust natürlicher Lebensräume ≡ Steigende Belastung durch zunehmenden Kfz-Verkehr ≡ Verlust von Gestaltungs- und Möglichkeitsräumen für Kreative ≡ Gefahr steigender Leerstände in Ladenlokalen

5 | Gesamträumlicher Entwicklungsrahmen

Aus der detaillierten Analyse des Stadtbereiches am rechten Weserufer entstand zunächst eine Arbeits- und Ideenskizze, die im weiteren Prozess zu einem übergeordneten Entwicklungsrahmen definiert wurde. Der Entwicklungsrahmen übernimmt die Aufgabe eines richtungsweisenden Vision, die alle zentralen Entwicklungsthemen und -aufgaben der Gesamtbewertung zusammenführt, in Beziehung setzt und damit eine stadträumliche, städtebauliche und funktionale Vision für das Stadtgebiet Rechtes Weserufer formuliert.

Der gesamträumliche Entwicklungsrahmen für das Rechte Weserufer zeichnet eine erste Gesamtperspektive für die zukünftige räumliche Entwicklung. Wichtige Impulse für die zukünftige Entwicklung des Rechten Weserufers sind dabei mit den folgenden Entwicklungsthemen und Einzelvorhaben verbunden:

- ≡ Verknüpfung durch stadt- und landschaftsräumliche Verbindungen
- ≡ Zugänglichkeit- und Erlebbarkeit der Weser unter Erhalt der wichtigen Hochwasserfunktion der Auen
- ≡ Erreichbarkeit der Landschaft in der Stadt
- ≡ Ablesbarkeit der quartiereigenen Entstehungsgeschichte
- ≡ Stärkung der denkmalgeschützten und erhaltenswerten Bausubstanz
- ≡ Stadtverträgliche, urbane und zukunftsfähige Mobilität
- ≡ Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs
- ≡ Reaktivierung des Alten Weserhafens für Wohnungsbau
- ≡ Umnutzung der östlichen Seite des Alten Weserhafens für Aktive in kreativen Branchen
- ≡ Quartiersmitte als Verknüpfung der alten und neuen Stadtbe-
reiche
- ≡ Möglichkeitsräume erhalten und nutzen

Stadt- und landschaftsräumliche Verbindungen – in Richtung Nord-Süd und Ost-West – werden verbessert und/oder neu geschaffen und optimieren damit Anbindung und Erreichbarkeit der bisher fragmentierten Stadt- und Landschaftsräume: zu Fuß und auf Rädern, innerorts und regional.

Dabei stellen Durchwegungen zum Alten Weserhafen, die direkte Verbindung zwischen der Glacisbrücke und dem Fort C, die Anbindung Innenstadt-Bahnhof und eine Begehbarmachung der MKB-Brücke für Fußgänger*innen und Radfahrende wichtige Weichen für eine tragfähige, alltagstaugliche wie auch freizeitrelevante Verknüpfung der beiden Weserseiten.

Die Weser ist zentrales Element des Stadtbereiches und zugleich Barriere zwischen beiden Weserseiten. Die **Erlebbarkeit der Landschaft** wird durch eine Aktivierung alter und neuer Wegeführungen am rechten Weserufer verbessert. Der „Letelner Kirchweg“ wird als naturnahe Uferpromenade hergestellt und durch eine Wegführung entlang des Osterbachs ergänzt. Aktivflächen entlang der Rad- und Fußwege bieten vielfältige, naturnahe Freizeit- und Sportmöglichkeiten am Flussufer, die für verschiedene Nutzergruppen zugänglich sind. Das „Grüne Dreieck“ am nördlichsten Punkt der Weserauen bildet einen beliebten Treffpunkt und bietet Blick auf Schleusenanlagen und Wasserstraßenkreuz. Das Ufer der Weser wird als weiches Landschaftsufer mit einem naturnäherem Profil und Raum für die Laufentwicklung gestaltet. Gemeinsam mit einer Renaturierung des Osterbaches wird von diesen sensiblen landschaftlichen Umgestaltungen kleinräumig ein positiver Einfluss auf das Abflussverhalten bei Hochwasser der Weser erwartet.

Die Auen des rechten Weserufers werden damit als wassernaher Grünraum für die Mindener Stadtbevölkerung wie auch für Radtouristen erschlossen und erlebbar. Mit Wegen und Verweilorten werden Sichtachsen neu definiert und akzentuiert – Minden gewinnt beiderseits der Weser an Panorama und Profil.

Zentral im Stadtbereich, im Umfeld von Bahnhof und Brückenkopf, werden Impulse gesetzt, um den Stadtraum einerseits ganzheitlich zu stärken, andererseits notwendige Schlüsselvorhaben für eine innovative und nachhaltige Transformation zu realisieren. Der Erhalt und die **Stärkung der erhaltenswerten Bausubstanz** ist von hoher Bedeutung, um Charakter und Atmosphäre des Stadtbereiches zu sichern, Geschichte und Stadtwerdung lesbar zu machen und andererseits eine Anstoßwirkung für Dritte zu erzielen. In den Wohnbereichen der Laxburg und am Brückenkopf werden bauliche sowie funktionale Missstände durch behutsame Sanierungsmaßnahmen behoben. Wertvolle historische Gebäudesubstanz erstrahlt in neuer Würde und akzentuiert das Stadtentree. Darüber hinaus werden die denkmalgeschützten Forts A, B und C durch spezifische Nutzungen und eine Wegeverbindung als zusammenhängendes und historisch bedeutsames Ensemble wahrnehmbar.

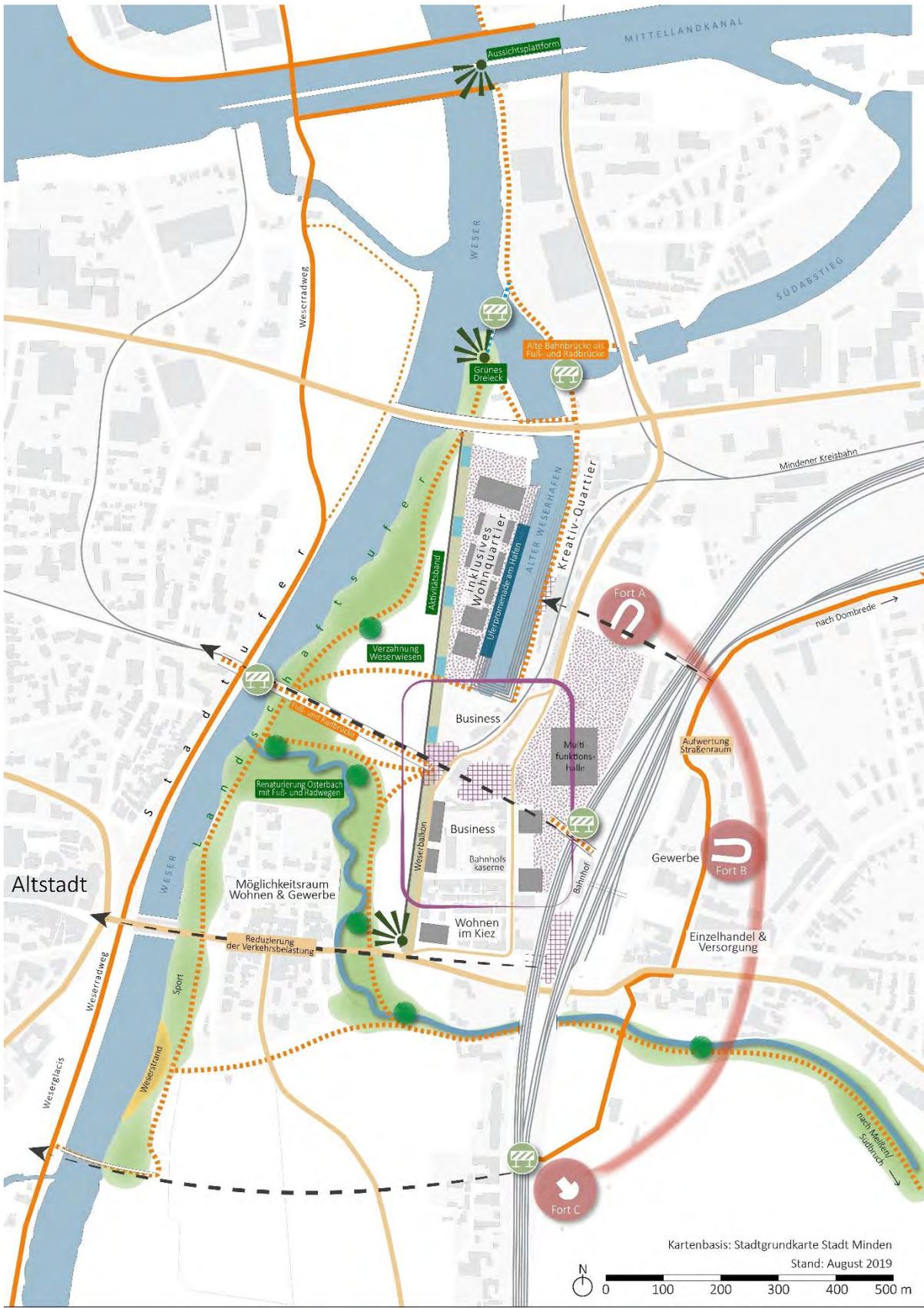
Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Hafen-, Kaiser- und Friedrich-Wilhelm-Straße wird der **Verkehr** verträglich durch das Gebiet geführt, die Aufenthaltsqualität gestärkt. Ergänzende Maßnahmen zur Aufwertung von Straßenräumen, die Attraktivierung von Unterführungen, die Harmonisierung motorisierter und nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer trägt zu Entschleunigung, Sicherheit und Emissionsminderung bei. Bahnhof und Bahnhofsumfeld werden für die weitere Anbindung von Stadt und Region optimiert.

Langjährige Brachflächen und Leerstände werden einer gezielten **Flächenentwicklung und Raumaktivierung** unterzogen. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs entsteht mit einer **Multifunktionshalle** als funktionales, aber baukulturell anspruchsvolles Gebäude, ein überregional relevanter Veranstaltungsort. Die Aktivierung dieser Brachfläche ist Ausgangs- und Angelpunkt der Ausbildung einer Quartiermitte an der Hafestraße, die künftig als räumlicher, funktionaler und soziokultureller Mittelpunkt bestehende und neu entwickelte Bereiche am Rechten Weserufer verknüpft. Eine direkte Verbindung von der neuen Mitte vom bzw. zum Bahnhof wird über eine Brücke hergestellt.

Am Alten Weserhafen entsteht ein **gemischtes Wohnquartier** mit vielfältigen Wohnraumangeboten für unterschiedliche Nutzergruppen. In zentraler Lage, gut erreichbar und urban gemischt reagiert das neue Wohnquartier nicht nur auf lokale Nachfrage. Das Quartier wird regional als Wohnstandort mit Potential wahrgenommen, stärkt die Funktion Mindens als Zentrum im ländlichen Raum. Eine öffentliche Uferpromenade sichert den Zugang zum Alten Hafen und verknüpft das Quartier mit den umliegenden Stadt- und Landschaftsbereichen. Ein Aktivitätsband stellt die Verzahnung zur Weser und den Auen her.

Die östliche Hafenseite behält ihren industriellen Charme und wird zum **Kreativ- und Produktivquartier**. Flächen und Räume zum Ausprobieren, Anfahren und Produzieren wollen von Kunst-, Kultur- und Kreativschaffenden erobert und definiert werden. Als Möglichkeitsort steht das Areal den Akteuren der Kreativ- und Handwerksbranchen des Kreises wie auch der gesamten Region Ostwestfalen-Lippe als Schaffungsort zur Verfügung – neue Ideen, Netzwerke und Produkte inklusive. Diese finden zugleich an der zentralen Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Bahnhof Räume und Flächen, die auf eine Neuausrichtung und Eroberung warten.

Grundprinzip aller Interventionen am Rechten Weserufer ist eine grundlegend bestandsorientierte und identitätsstiftende Entwicklung am Rechten Weserufer. Der Stadt- und Landschaftsraum Rechtes Weserufer soll neben den strategischen Erneuerungs- und Erschließungsmaßnahmen bewusst **Freiraum und Raumpotential** für Pioniere, Enthusiasten, Kreativköpfe und Andersdenkende behalten. Damit wird das Potential einer kooperativen Stadtentwicklung gestärkt und zum dauerhaften Bestandteil der integrierten Entwicklungen definiert.



- | | | |
|--|--------------------------------|---------------------------------------|
| Verknüpfung von Stadträumen | Fuß- und Radweg (Skizze) | Platzgestaltung |
| Verbindung der Forts | Neubaufäche | Aktivfläche für Spiel- und Aufenthalt |
| Wichtige Verkehrsstraße | Städtische Entwicklungsfläche | Barriere überwinden |
| Übergeordneter Fuß- und Radweg (Bestand) | Quartiersmitte als Verknüpfung | Aussichtspunkt |

Abb. 37: Stadträumliche Ideenskizze - complan Kommunalberatung

6 | Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

6.1 Leitbild

Im Fluss und Mittendrin – Rechtes Weserufer

urban : innovativ : echt

Das rechte Weserufer ist Sehnsuchtsort der Mindener Stadtbevölkerung und Mittendrin. In zentraler Lage im Stadtgebiet befindet sich der natürliche Landschaftsraum mit umfassenden Qualitäten. Mittendrin im Alltagsleben bietet das Rechte Weserufer Freizeit-, Sport- und Erholungsmöglichkeiten, die sich verträglich und harmonisch mit dem natürlichen Landschaftsraum der Auen, des Flusses und Ufers verbinden. Der attraktive Landschaftsraum verknüpft die historische Innenstadt, die Stadtquartiere zwischen Fluss und Bahnhof sowie die angrenzenden Stadtbereiche. Die Quartiere sind funktional und gestalterisch aufgewertet – ein urbanes Quartier ist entstanden, das sich beständig weiterentwickelt, Kreativität und Initiative entfalten lassen. Hier leben und arbeiten Menschen aller Herkunft, Branchen und Altersklassen. Hier entstehen Innovationen und neue Ideen aus und auf der Geschichte des Kohlenufers. Das echte und einzigartige der wechsellvollen und ablesbaren Geschichte des Rechten Weserufers sind wichtiger Anker und Orientierungspunkt aller Entwicklung.

6.2 Entwicklungsziele

Bestehendes erhalten.

Historische Bausubstanz sanieren und Möglichkeitsräume stärken.

Die Historie des Stadtraums ist vielfältig ablesbar. Die damit verbundenen Geschichten werden für Stadtgesellschaft und Besucher*innen erfahrbar bleiben, indem behutsam denkmalgerecht saniert wird und erhaltenswerte Bausubstanz ihre quartiersprägende Gestalt behält. Leben, wohnen und arbeiten am rechten Weserufer stehen für Anbindung im Umweltverbund, Stadtnähe und Gestaltungsräume. An vorhandene Qualitäten wird stringent angeschlossen: Landschaftsraum und Wohnquartiere werden ebenso gestärkt wie die freie soziokulturelle Szene.

Naturraum beleben.

Landschaft und Wasser aktiv erleben.

Das rechte Weserufer wird vor allem über seinen Landschaftsraum wahrgenommen. Wasser und Auen strahlen eine große Anziehungskraft auf Stadtbewohner*innen und Besucher*innen aus. Ohne die Qualitäten des natürlichen Freiraumes sowie seine wichtige Wasserrückhaltfunktion und Bedeutung im Rahmen des Hochwasserschutzes zu überschreiben, geben Renaturierungs- und Erschließungsmaßnahmen der Landschaft dem ehemaligen „Kohleufer“ ein neues Gesicht. Freizeitaktivitäten und sportliche Betätigung finden hier Raum und Angebote.

Akzente setzen.

Alte Flächen neu denken und ortsspezifische Qualitäten entfalten.

Die Flächenressourcen zwischen Weser und Bahnhof werden verträglich für Stadtraum und Stadtbevölkerung entwickelt. Mit der Multifunktionshalle und der Bahnhofskaserne entstehen Ankerprojekte, die das Quartier verdichten und beleben und durch ihre Nutzungen Urbanität erzeugen. Attraktive und qualitätsvolle Gebäude geben Raum für Aktivität, Kreativität und Experiment. Die Ansiedlung junger Unternehmen sowie Pionier- und Zwischennutzungen beleben das Gebiet und tragen langfristig zu nachhaltigen Strukturen bei.

Gemeinschaft leben.

Chancengerechtigkeit, Bildung und Teilhabe für Alle.

Das rechte Weserufer bleibt bodenständig und bunt. Das soziale Miteinander im Quartier, das Miteinander verschiedener Ethnien sowie Menschen mit und ohne Handicap wird vorbildlich gelebt. Das rechte Weserufer ermöglicht Inklusion, Bildung und Teilhabe für Alle. Die sozialen Angebote für Kinder, Jugendliche und Menschen mit Migrationsgeschichte werden durch öffentliche Einrichtungen und private Initiativen getragen und zeigen wie Gemeinschaft funktioniert.

Kooperation stärken.

Partner, Träger und Vereine ziehen an einem Strang.

Durch eine starke Zusammenarbeit mit den Aktiven und Engagierten im Gebiet, wird Partizipation als Prozess definiert, der Gestaltungsmöglichkeiten öffnet und Rücksichtnahme gewährleistet. Die vielfältigen Vereine, private Initiativen und Träger bringen sich in den Prozess der Stadtentwicklung ein und sind zentrale Partner bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen. Die unterschiedlichen Interessen werden berücksichtigt und Entscheidungen transparent und aktiv kommuniziert. Die Verwaltung arbeitet im Sinne einer integrierten Planung abteilungsübergreifend.

Verbindungen schaffen.

Räume verknüpfen und Bewegung nachhaltig ermöglichen.

Trotz seiner besonderen Mittellage ist der Bahnhof gut erreichbar. Innovative Mobilitätsangebote und eine verbesserte Infrastruktur bieten die intermodale Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und stärken den Umweltverbund. Wasserwege und Gleisanlagen werden durch die Begeharmachung von historischen Brückenbauwerken und den Neubau von Querungsmöglichkeiten überwunden. Die Anforderungen an eine barrierefreie Fortbewegung werden Schritt für Schritt berücksichtigt.

6.3 Handlungsfelder

Wohnen und Leben am Rechten Weserufer

Das Rechte Weserufer soll in dieser Funktion gestärkt werden und als zeitgemäßer Wohn- und Lebensort zur Attraktivität Mindens beitragen.

Der öffentliche Raum und die Gebäudesubstanz einiger Wohnhäuser weisen in Teilen gestalterische und funktionale Defizite auf. Um die spezifische Wohn- und Lebensqualität im Stadtbereich Rechtes Weserufer zu erhöhen und dabei den einzigartigen Charakter langfristig zu sichern kommt der Sanierung und Instandsetzung des Bestandes eine wichtige Bedeutung zu. Die historische Bausubstanz ist in Teilen denkmalgeschützt und in vielen Fällen erhaltenswert. Neben der Sanierung des Wohnungs- und Gebäudebestands im Bereich der Kaiserstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße kommt der qualitätsvollen Entwicklung von Aufenthaltsorten und Treffpunkten im öffentlichen Raum eine große Bedeutung zu. Diese tragen zu einem belebten Stadtbild bei und werden maßgeblich durch Einrichtungen und Angebote geprägt. Dazu gehört gleichermaßen die gestalterische Aufwertung und bessere Beleuchtung von wichtigen Unterführungen und Fußgängerbrücken.

Großes Potenzial bietet, über den Bestand hinaus, die Neuentwicklung des Geländes am Alten Weserhafen. Auf der teils brachliegenden Fläche soll zukünftig ein neues Quartier zum Wohnen und Arbeiten entstehen – direkt am geplanten Landschaftspark in den Weserauen. Die einzigartige Lage am Hafen und mit Blick auf die Altstadt bieten eine besondere Qualität. Für eine langfristige und nachhaltige Entwicklung ist ein tragfähiges städtebauliches Konzept zu entwickeln, welches die besonderen Qualitäten berücksichtigt, potenzielle Nutzergruppen definiert und im Gesamtkonzept den städtischen Anforderungen gerecht wird. Die Aufgaben der Altstadtsanierung und des Hochwasserschutzes sind dabei umfassend zu berücksichtigen und in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu bearbeiten.

Maßnahmenübersicht für das Handlungsfeld Wohnen und Leben am Rechten Weserufer:

A 1	Aufwertung und Beleuchtung von Brücken und Unterführungen
A 2	Aufwertung Neuplatz in der Laxburg
A 3	Neugestaltung eines Quartiersplatzes an der ehem. Hafenschule
A 4	Städtebauliche Machbarkeitsstudie Wohnen und Arbeiten am Alten Weserhafen (inkl. Hydraulisches Gutachten)
A 5	Planungswettbewerb Städtebaulicher Entwurf - ehem. Weserwerft (inkl. Wettbewerbsmanagement)
A 6	Altlastensanierung Gelände der ehem. Weserwerft
A 7	Verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung des Alten Weserhafens
A 8	Baufeldentwicklung Kreuzung Hafen-/Friedrich-Wilhelm-Straße -Feuerwehrgerätehaus
A 9	Hof- und Fassadenprogramm
A 10	Abriss und Instandsetzung von Schrott-Immobilien
A 11	Neubau 4-gruppige Kita

Entwicklungsimpuls Kreativität und Wirtschaft

Der Güterbahnhof westlich der aktiven Gleisanlage wird nicht mehr als solcher genutzt. Das große Gelände liegt brach und die Bahngelände verfallen. Aufgrund der Lage und Größe der Fläche bietet sich der ehemalige Güterbahnhof für eine neue Nutzung und Bebauung mit überregionaler Bedeutung an, die dem gesamten rechten Weserufer einen Entwicklungsimpuls gibt.

Die Erstellung eines detaillierten städtebaulichen Rahmenplans für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs bestimmt die zukünftige Entwicklung. Die Umsetzung eines großen Vorhabens, wie eine Multifunktionshalle, böte eine ausreichende Tragweite für einen Entwicklungsimpuls für das rechte Weserufer.

Zusätzlich zu einem großen Vorhaben als Entwicklungsimpuls ist die Förderung und Vernetzung bereits bestehender Angebote und Akteure der Wirtschaft und Kreativbranche ein Baustein zur wirtschaftlichen Entwicklung. Mit der Entwicklung attraktiver Angebote für junge Unternehmen, auch aus der Kreativwirtschaft, kann das rechte Weserufer und Minden besonders profitieren. Die denkmalgerechte Sanierung des Reduit am Fort A oder die Translozierung (Versetzung) des denkmalgeschützten Flugzeughangars zum ehemaligen Güterbahnhof sowie der Neubau eines Kommunalarchivs können als Anker für die Entwicklung dienen.

Maßnahmenübersicht für das Handlungsfeld Entwicklungsimpuls Kreativität und Wirtschaft:

B 1	Altlastensanierung Areal ehem. Güterbahnhof und ehem. Gaswerk
B 2	Städtebaulicher Rahmenplan ehem. Güterbahnhof
B 3	Verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung ehem. Güterbahnhof
B 4	Gestaltung eines Auftaktplatzes
B 5	Instandhaltung und Translozierung ehem. Flugzeughangar
B 6	Realisierung Multifunktionshalle
B 7	Denkmalgerechte Sanierung Fort A (Reduit)
B 8	Neubau des Kommunalarchivs mit Museumsdepot
B 9	Begleitprojekt: Rail Campus OWL

Freizeit und Erholung: Erlebnisraum Weserauen

Das Weserufer und die Weserwiesen sind eine bedeutende Qualität des Rechten Weserufer. Neben den wichtigen ökologischen Funktionen dienen sie der Naherholung und bieten Raum für sportliche Aktivitäten. Der Weserstrand stellt bereits jetzt eine attraktive Badestelle, nicht nur für die Mindener Bevölkerung dar. Trotz der Nähe des Naturraums ist er jedoch nicht gut im Viertel integriert und aufgrund fehlender Wegeverbindungen und Nutzungsangebote nicht erlebbar. Im Zuge der Anpassung an den Klimawandel und der damit verbundenen Zunahme an Starkregenereignissen und Hochwasser ist das Schaffen von Retentionsbereichen eine wichtige Maßnahme. Aber auch für die Gesundheit der Bewohnerschaft nimmt die Erreichbarkeit von Grünflächen und Wasser wegen seiner klimaregulierenden Wirkung zu. In Zukunft sollen die ökologischen Funktionen der Weserauen und des Osterbachs erhalten und durch Renaturierungsmaßnahmen sogar gestärkt werden. Trotzdem soll der Naturraum in sensibler Art und Weise für Naherholungszwecke erschlossen werden und mit dem umliegenden Stadtraum verknüpft werden. Die Weserauen sollen zu einem Landschaftspark werden, der um Spaziergehen, Ausruhen und zu sportlicher Aktivität einlädt. Durch kleinteilige Aktivitätsangebote, und ein attraktives Wegesystem soll eine Parkanlage entstehen – immer unter Beachtung des Hochwasserschutzes. Die Übergänge in die Siedlungsbereiche sind herauszuarbeiten und freiraumplanerisch zu definieren. Zur zukünftigen Instandhaltung der Weserwiesen ist die landwirtschaftliche Nutzung weitestgehend zu erhalten. Maßnahmenübersicht für das Handlungsfeld Freizeit und Erholung: Erlebnisraum Weserauen:

C 1	Grunderwerb/Flächentausch Weserauen
C 2	Wettbewerb landschaftsplanerische Rahmenplanung für einen Landschaftspark Weserauen (inkl. Wettbewerbsmanagement)
C 3	Gestaltung und Bau Landschaftspark Weserauen
C 4	Neubau Funktionsgebäude am Weserstrand
C 5	Renaturierung Osterbach im Weserauenpark
C 6	Begleitprojekt: Revitalisierung Sportplatz SV 1860 Minden e. V. mit Öffnung für multifunktionale Nutzung

Erreichbarkeit und Mobilität: Verbindungen schaffen

Aktuell ist das Rechte Weserufer nicht ausreichend mit seiner Umgebung verknüpft. Dies liegt zum einen an den natürlichen Barrieren durch Wasserwege und Flutwiesen aber auch Barrieren, durch vorhandene Infrastrukturen. Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtbereichs kann durch verschiedene Ansätze erreicht werden. Die Begehbarmachung der wenig genutzten MKB-Brücke und der brachgefallenen Eisenbahnbrücke über den Südstieg bieten die Möglichkeit für kürzere und direktere Wege, die mit der neuen Entwicklung des Landschaftsparks neue Rundwege schaffen können. Zusätzliche Querungen der Bahngleise bspw. direkt vom Bahnhof zum ehemaligen Güterbahnhof binden den Bahnhof direkt an den neuen Entwicklungsimpuls an und ermöglichen die verbesserte Verknüpfung im Park-and-Ride Angebot.

Der Bahnhof der Stadt Minden liegt zentral im Stadtbereich Rechtes Weserufer und ist täglicher An- und Abreiseort für viele Menschen in der Stadt und der Region. Aktuell ist er jedoch nicht optimal mit den verschiedenen Verkehrsmitteln oder aus der Innenstadt erreichbar. Die Aufwertung des Bahnhofsgebäudes sowie eine Umgestaltung des Vorplatzes und der Eingänge, die Schaffung einer multimodalen Mobilitätsstation können im Gesamtkonzept den Bahnhof als Ort des Ankommens und Aushängeschild der Stadt stärken.

Maßnahmenübersicht für das Handlungsfeld Erreichbarkeit und Mobilität: Verbindungen schaffen:

D 1	Multimodales Mobilitätskonzept für das Quartier
D 2	Bau einer Verbindung von Bahnhof und ehem. Güterbahnhof
D 3	Umbau MKB-Brücke zur Öffnung für Fußgänger*innen
D 4	Instandsetzung der Brücke über den Verbindungskanal Süd für Fußgänger/innen
D 5	Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindung Bahnunterführung Viktoriastraße
D 6	Aufwertung Zuwege und Eingänge im Bahnhofsumfeld
D 7	Aufwertung Bahnhofsvorplatz
D 8	Aufbau einer multimodalen Mobilitätsstation
D 9	Nutzungs- und Betreiberkonzept Bahnhofsgebäude
D 10	Kauf und Sanierung Bahnhofsgebäude
D 11	Neugestaltung und Knotenpunktoptimierung Wesertor

Organisation, Kommunikation und Beteiligung

Schon im Entstehungsprozess des ISEKs wurden lokale Akteure und Anwohner*innen des Rechten Weseruferes und darüber hinaus beteiligt. Das Interesse an den Planungen und Entwicklungen im Quartier teilzuhaben ist stark ausgeprägt und soll in Zukunft noch stärker gefördert werden. Dies soll durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit von Seiten der Stadt und Möglichkeiten der Beteiligung unterstützt werden. Die Einrichtung eines Verfügungsfonds unterstützt Anwohner*innen, Gewerbetreibende und Vereine kleine Projekte im Stadtbereich umzusetzen. Um eine feste Anlaufstelle für die Menschen vor Ort zu etablieren, soll während der Umsetzung ein Stadumbaubüro eingerichtet werden. Ein Beirat Rechtes Weserufer ermöglicht lokalen Akteuren darüber hinaus die kontinuierliche Beteiligung und Information. Durch das Schaffen von Angeboten der Beteiligung, einer umfassenden Kommunikation und der Aufbau von Kooperationen und Partnerschaften wird die Identifikation mit dem Stadtbereich Rechtes Weserufer gestärkt.

Maßnahmenübersicht für das Handlungsfeld Organisation, Kommunikation und Beteiligung:

E 1	ISEK Rechtes Weserufer
E 2	Leerstandsmanagement
E 3	Stadumbaubüro
E 4	Beirat Rechtes Weserufer
E 5	Kommunikation, Beteiligung und Kooperationen
E 6	Verfügungsfonds

6.4 Maßnahmenübersicht und Entwicklungsplan

Die Maßnahmenübersicht stellt alle zur Umsetzung geplanten Maßnahmen der Handlungsfelder gebündelt dar. Eine **ausführliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmen ist in Anlage 1** ausgeführt.

Maßnahmenübersicht	
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für den Stadtbereich Rechtes Weserufer	
<p>Wohnen und Leben am Rechten Weserufer</p> <ul style="list-style-type: none"> A.1 Aufwertung und Beleuchtung von Brücken und Unterführungen A.2 Aufwertung Neuplatz in der Laxburg A.3 Neugestaltung eines Quartiersplatzes an der ehem. Hafenschule A.4 Städtebauliche Machbarkeitsstudie Wohnen und Arbeiten am Alten Weserhafen (inkl. Hydraulisches Gutachten) A.5 Planung wettbewerb Städtebaulicher Entwurf - ehem. Weserwerft A.6 Altlastensanierung Gelände der ehem. Weserwerft A.7 Verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung des Alten Weserhafens A.8 Baufeldentwicklung Kreuzung Hafen-/Friedrich-Wilhelm-Straße – (ehem. Feuerwehrgerätehaus) A.9 Hof- und Fassadenprogramm° A.10 Abriss und Instandsetzung von Schrott-Immobilien° A.11 Neubau einer 4-gruppigen Kita° <p>Entwicklungsimpuls Kreativität und Wirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> W.1 Altlastensanierung Areal ehem. Güterbahnhof und ehem. Gaswerk W.2 Städtebaulicher Rahmenplan ehem. Güterbahnhof W.3 Verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung ehem. Güterbahnhof W.4 Gestaltung eines Auftaktplatzes° W.5 Instandhaltung und Translozierung ehem. Flugzeughangar° W.6 Realisierung Multifunktionshalle W.7 Denkmalgerechte Sanierung Fort A (Redit) W.8 Neubau des Kommunalarchivs mit Museumsdepot° W.9 Begleitprojekt: Rail Campus OWL 	<p>Freizeit und Erholung: Erlebnisraum Weserauen</p> <ul style="list-style-type: none"> E.1 Grunderwerb/Flächentausch Weserauen° E.2 Wettbewerb landschaftsplanerische Rahmenplanung für einen Landschaftspark Weserauen (inkl. Wettbewerbsmanagement) E.3 Gestaltung und Bau Landschaftspark Weserauen E.4 Neubau Funktionsgebäude am Weserstrand E.5 Renaturierung Osterbach im Weserauenpark E.6 Begleitprojekt: Revitalisierung Sportplatz SV 1860 Minden e. V. mit Öffnung für multifunktionale Nutzung <p>Erreichbarkeit und Mobilität: Verbindungen schaffen</p> <ul style="list-style-type: none"> M.1 Mobilitätskonzept für das Quartier° M.2 Bau einer Verbindung von Bahnhof und ehem. Güterbahnhof M.3 Umbau MKB-Brücke zur Öffnung für Fußgänger*innen M.4 Instandsetzung der Brücke über den Verbindungskanal Süd für Fußgänger*innen M.5 Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindung Bahnunterführung Viktoriastraße M.6 Aufwertung Zuwege und Eingänge im Bahnhofsumfeld M.7 Aufwertung Bahnhofsvorplatz M.8 Aufbau einer multimodalen Mobilitätsstation° M.9 Nutzungs- und Betreiberkonzept Bahnhofsgebäude M.10 Kauf und Sanierung Bahnhofsgebäude M.11 Neugestaltung und Knotenpunktoptimierung Wesertor <p>Organisation und Beteiligung</p> <ul style="list-style-type: none"> O.1 ISEK Rechtes Weserufer° O.2 Leerstandsmanagement° O.3 Stadtumbaubüro° O.4 Beirat Rechtes Weserufer° O.5 Kommunikation, Beteiligung und Kooperationen° O.6 Verfügungsfonds Rechte Weserseite°
<p>° Maßnahme nicht im Plan verortet</p>	

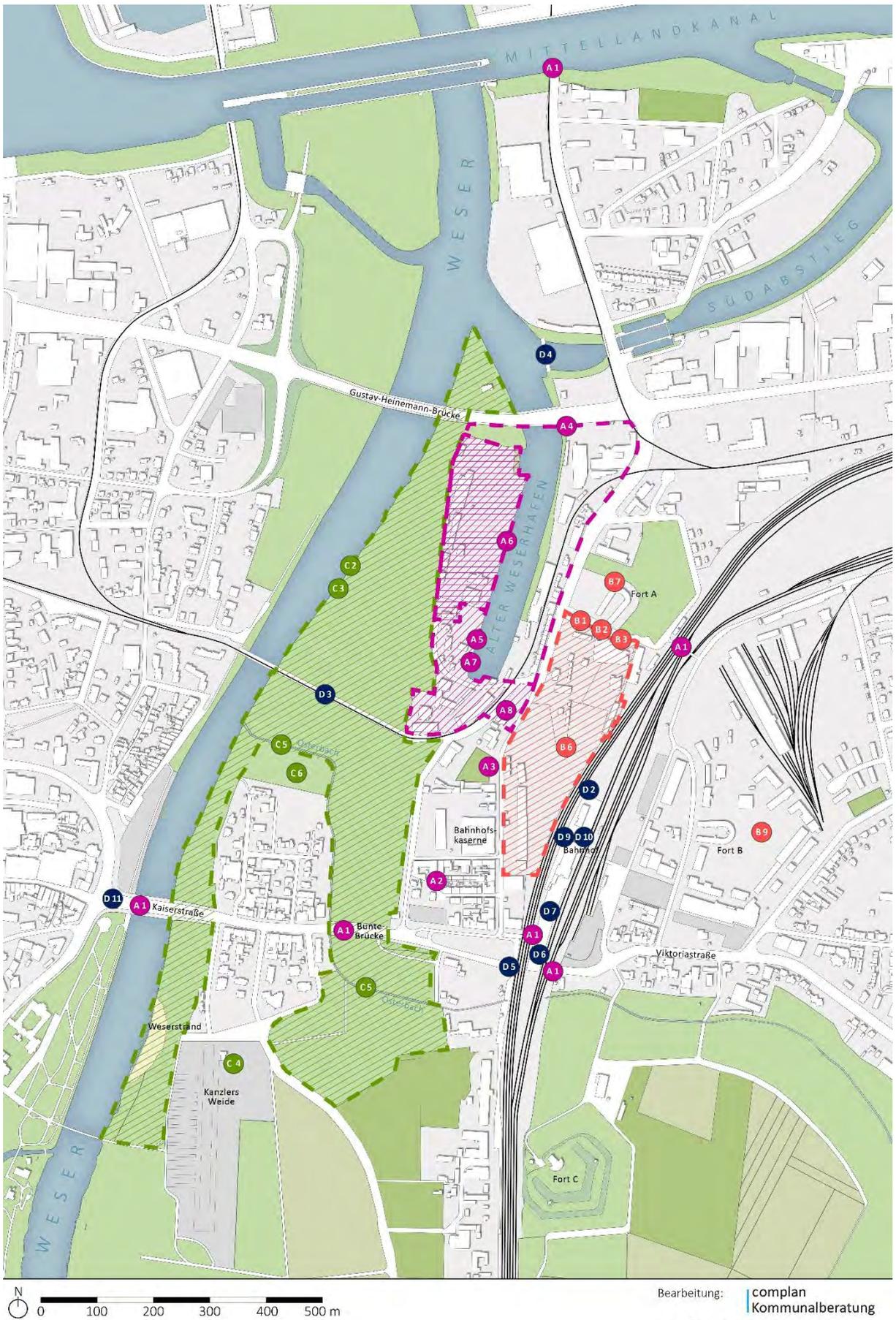


Abb. 38: Maßnahmenübersicht

Entwicklungsplan

Der Entwicklungsplan zeigt eine mögliche städtebauliche und landschaftsplanerische Zielplanung auf. Der Entwicklungsplan dient der visuellen Konkretisierung der im Leitbild, den Entwicklungszielen und den Handlungsfeldern beschriebenen Entwicklungen für das Rechte Weserufer und den daraus resultierenden Maßnahmen. Er ist als erste räumliche Idee zu verstehen.



Abb. 39: Entwicklungsplan für das Rechte Weserufer

7 | Umsetzungs- und Finanzierungskonzept

7.1 Umsetzungsstrategie

Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept stellt die Grundlage für einen mehrjährigen Stadtumbauprozess dar. Die Strategie umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen, die fünf definierten Handlungsfeldern zugeordnet sind. Der Umsetzungszeitraum richtet sich dabei vor allem nach der Umfänglichkeit und Komplexität der Maßnahmen.

Die Umsetzung erfordert umfassende finanzielle und personelle städtische Mittel, weshalb eine schrittweise Umsetzung der Handlungsfelder erfolgen muss. Im Jahr 2020 soll mit den ersten Maßnahmen im Handlungsfeld *Wohnen und Leben am Rechten Weserufer* und *Erreichbarkeit und Mobilität: Verbindungen schaffen* begonnen werden. Im Weiteren folgt beginnt die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs mit vorbereitenden Maßnahmen und der konkreten Umsetzung. Die Entwicklung zum Erlebnisraum Weserlandschaft bringt ein großes Potenzial als Imagewandler mit sich und soll daher parallel zur Entwicklung des Güterbahnhofs erfolgen. Die bauliche Umsetzung des neuen Wohnquartiers am Alten Weserhafen kann nach einer vorangeschrittenen Entwicklung am Güterbahnhof beginnen. Die hierzu notwendigen Vorbereitungen, Konzeptionen und Planungen erfordern eine langfristige Zeitplanung

Die organisatorische und fachliche Federführung des ISEK-Umsetzungsprozesses liegt beim Bereich Stadtplanung und Umwelt der Stadt Minden. Sowohl bei der Umsetzung der Gesamtmaßnahme ISEK, als auch bei der Realisierung von Teilmaßnahmen ist eine fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit im Sinne der integrierten Stadtentwicklung erstrebenswert. Für eine erfolgreiche Umsetzung und Akzeptanz ist eine prozessbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation umzusetzen.

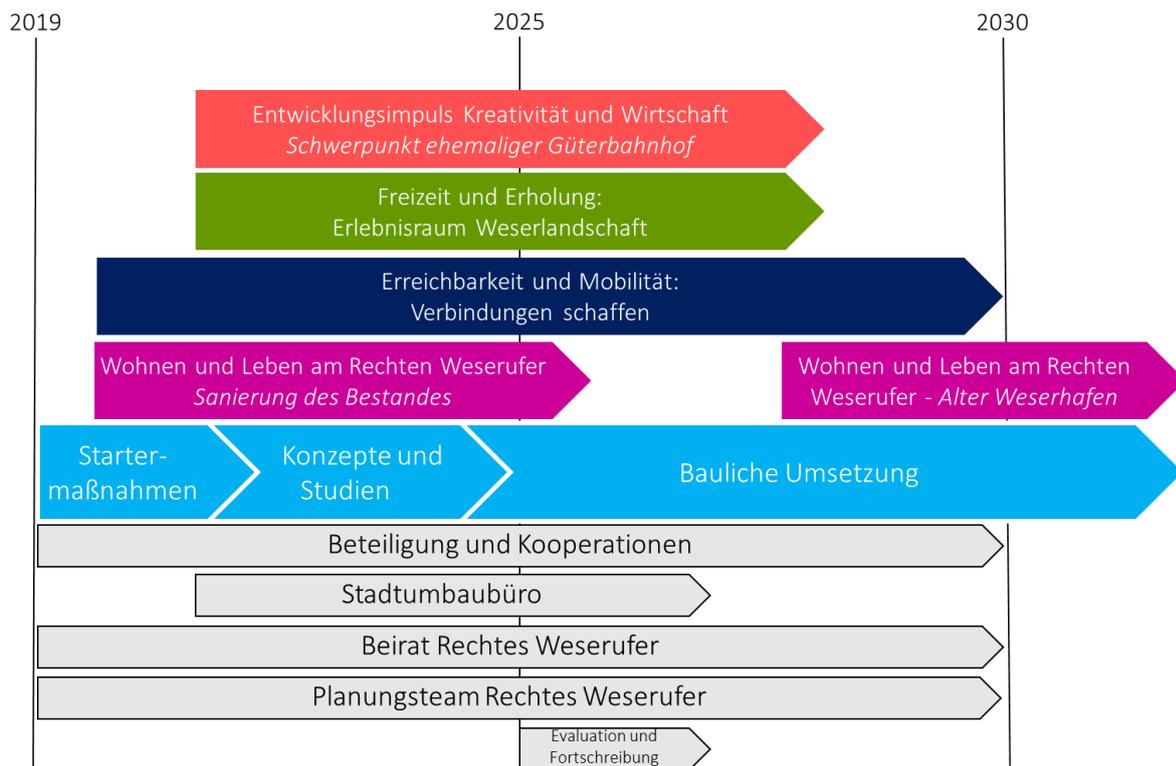


Abb. 40: Schema Umsetzungsstrategie

Folgende begleitende Formate werden für den Umsetzungsprozess empfohlen:

Planungsteam Rechtes Weserufer

Der integrierte Ansatz des ISEK erfordert über die konzeptionelle Erarbeitung hinaus eine fachübergreifende Bearbeitung in der Umsetzung. Das Planungsteam Rechtes Weserufer besteht aus Vertreter*innen unterschiedlicher Fachbereiche der Verwaltung, die thematisch vom ISEK Rechtes Weserufer betroffen sind. Das Planungsteam kann projekt- und bedarfsbezogen ergänzt werden. Im Zeitraum der ISEK-Erstellung fanden sechs Treffen des Planungsteams statt. Diese wurden genutzt um über aktuelle Entwicklungen und Fragestellungen zu informieren, fachliche Themen zu diskutieren und Handlungsbedarfe aus Sicht der jeweiligen Abteilungen zu kommunizieren.

Stadtumbaubüro

Das Stadtumbaubüro soll einen festen Anlaufpunkt für Bewohner*innen im Rechten Weserufer bieten. Die personelle Ausstattung des Büros soll über die Maßnahme E3 für einen Zeitraum von sechs Jahren finanziert werden. Dabei sollte das Stadtumbaubüro lokal im Quartier angesiedelt und organisatorisch an den Bereich Stadtplanung und Umwelt angegliedert sein, um die Umsetzung der Maßnahmen unterstützen zu können.

Das Stadtumbaubüro bildet die Schnittstelle zwischen der Verwaltung und der Bewohnerschaft. Bürger*innen können sich bzgl. des Umsetzungsstandes informieren sowie Anregungen und Hinweise einbringen. Zusätzlich soll sich das Stadtumbaubüro als Vernetzungsplattform zwischen Verwaltung, ehrenamtlichen Akteuren, Unternehmen, Vereinen und Anwohner*innen etablieren.

Beirat Rechtes Weserufer

Die Stadt Minden hat in verschiedenen Stadtbereichen bereits umfassende Erfahrungen mit Quartiersbeiräten gesammelt. Auch für die Begleitung der Umsetzung wird die Berufung eines Beirats Rechtes Weserufer empfohlen. Der Beirat dient als regelmäßiges beratendes Gremium und sichert den Austausch mit den vor Ort tätigen Akteuren. Im Beirat vertreten sein sollen Bürger*innen, Eigentümer*innen, Gewerbetreibende, ehrenamtlich Engagierte, Jugendliche, Vertreter*innen der Vereine und Vertreter der Lokalpolitik.

Als Gremium dient der Beirat auch zur Beratung und Abstimmung über die Verteilung von Mitteln aus dem Verfügungsfonds. Dabei wird der Beirat stets zum aktuellen Umsetzungsprozess informiert und dient als Multiplikator und Vermittler in die Bürgerschaft. Darüber hinaus werden auch Themen der Bürgerbeteiligung und -information im Beirat diskutiert.

Eine Anlehnung des Beirates an die bestehende Beiratsstruktur ist zu prüfen, um Doppelstrukturen und Unklarheiten zu vermeiden.

Kommunikation, Beteiligung und Kooperationen

Schon das vorliegende Konzept wurde unter Beteiligung der Mindener Bevölkerung erstellt. Beim Aktionstag hatten Anwohner*innen und Interessierte die Möglichkeit Handlungsbedarfe zu nennen und Maßnahmenideen zu entwickeln. In einer öffentlichen Abschlussveranstaltung gab es wiederum die Möglichkeit zu den konkreten Zielen und Maßnahmen Vorschläge zu machen. Des Weiteren wurde mit den Fachveranstaltungen, zu denen themenbezogenen Schlüsselakteure aus dem Gebiet eingeladen waren, ein weiteres Format zur kooperativen Zusammenarbeit durchgeführt. Auch im Umsetzungsprozess des ISEK-Maßnahmenpakets ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit und Informationspolitik seitens der Verwaltung wichtig. Dies schafft Transparenz und Akzeptanz bezüglich des langjährigen Stadtumbauprozesses am Rechten Weserufer.

Startermaßnahmen

Der Umsetzungszeitraum für das gesamte Maßnahmenkonzept umfasst eine Zeitspanne von zehn Jahren. Durch die Zuteilung von Umsetzungszeiträumen zu den jeweiligen Maßnahmen sind zeitliche Prioritäten gesetzt. Entsprechend der personellen und finanziellen Ressourcen der Stadtverwaltung wird eine Auswahl an geeignete Auswahl an Startermaßnahmen empfohlen. Durch deren Umsetzung werden schnelle Erfolge des Umbauprozesses sichtbar. Folgende Maßnahmen eignen sich zur schnellen Umsetzung zu Beginn des Prozesses:

A 1: Aufwertung und Beleuchtung von Brücken und Unterführungen

A 4: Städtebauliche Machbarkeitsstudie Wohnen und Arbeiten am Alten Weserhafen (inkl. Hydraulisches Gutachten)

A 9: Hof- und Fassadenprogramm

D 1: Mobilitätskonzept für das Quartier

D 5: Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindung Bahnunterführung Viktoriastraße

E 4: Beirat Rechtes Weserufer

E 5: Kommunikation, Beteiligung und Kooperationen

E 6: Verfügungsfonds

Evaluierung und ISEK-Fortschreibung

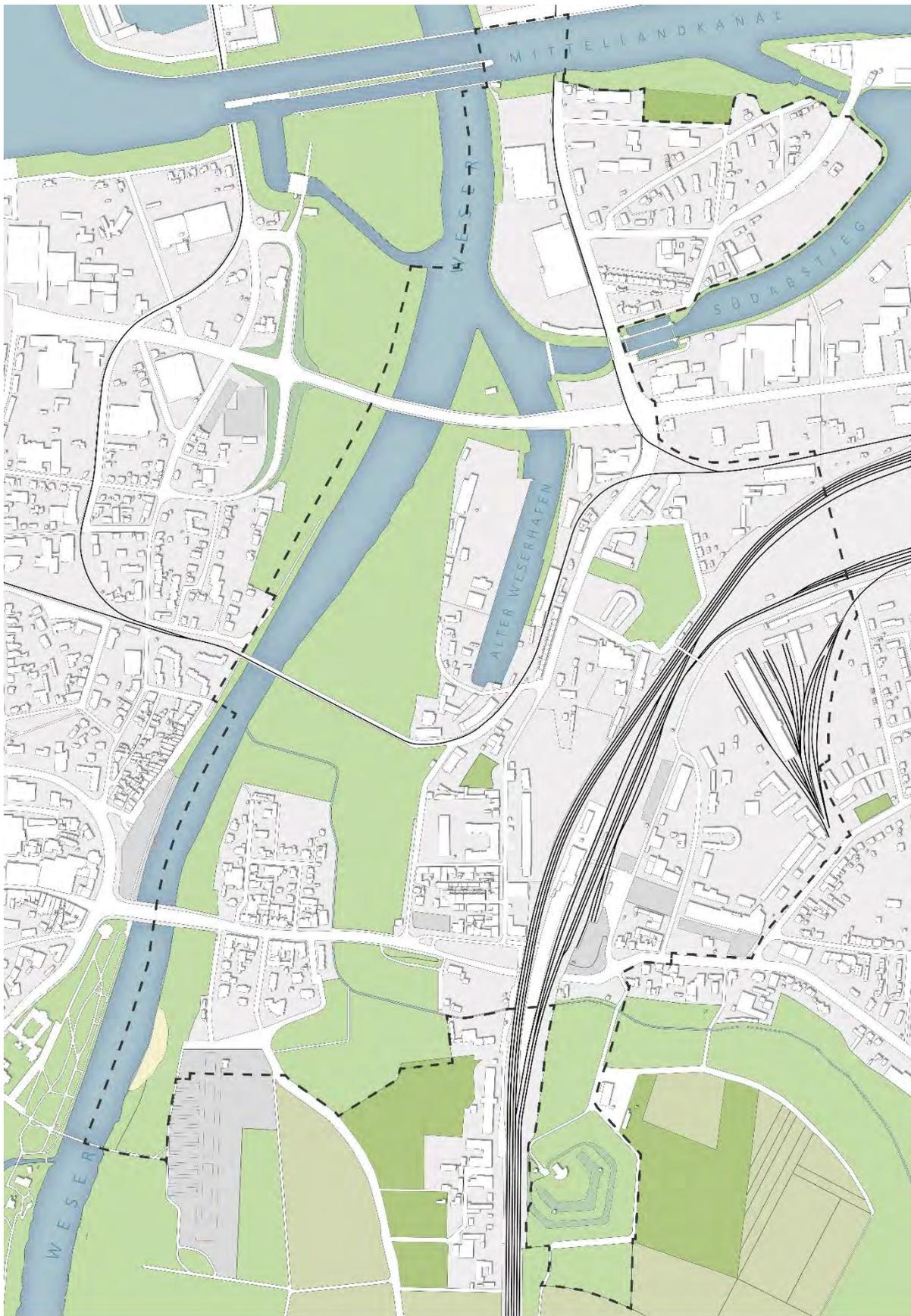
Eine Evaluierung und Fortschreibung des ISEKs wird bei veränderten Rahmenbedingungen erforderlich. Dadurch besteht die Möglichkeit im Umsetzungsprozess Probleme und Hindernisse zu identifizieren und einzelne Maßnahmen oder Zielstellungen zu korrigieren und zu präzisieren. Dies umfasst die fortlaufende Anpassung von Prioritäten, Umsetzungszeitplänen und der Kosten- und Finanzierungsplanung. Zur Überprüfung der Maßnahmenumsetzung und Handlungsbedarfen ist eine ISEK-Fortschreibung zu Mitte des Umsetzungszeitraumes ratsam.

7.2 Vorschlag zur Gebietsabgrenzung

Zur Aufnahme in die Städtebauförderung ist nach die Ausweisung eines Sanierungsgebietes nach § 142 BauGB oder eines Stadtumbaugebietes nach § 171b BauGB erforderlich.

Für die Umsetzung und Erreichung der Ziele eignet sich die Ausweisung eines Stadtumbaugebietes nach §171b BauGB. Die Ausweisung erfolgt durch Beschluss und auf der Grundlage des aufgestellten Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts.

Für die zweckmäßige Durchführung der im Konzept beschriebenen Ziele und Maßnahmen wird folgende Abgrenzung vorgeschlagen. Im Norden wird das Gebiet durch den Mittellandkanal begrenzt welcher als deutliche Barriere die nördlich angrenzenden Bereiche abtrennt. Im Osten wird das Gebiet zum einem im nördlichen Verlauf der Friedrich-Wilhelm-Straße und im weiteren durch den Verlauf entlang des Fort A und der Pionierstraße gebildet. Im Süden bilden zum einen das Fort C und der nördliche Bereich der Kanzlers Weide die Begrenzung. Die westliche Begrenzung bildet im Wesentlichen die Weser.



- - - Abgrenzung Stadtumbaugebiet (Entwurf)

N
0 100 200 300 400 500 m

Abb. 41: Vorschlag zur Gebietsabgrenzung

Bearbeitung: **complan**
Kommunalberatung

Kartenbasis: Stadtgrundkarte Stadt Minden
Stand: August 2019

7.3 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Stadt Minden**Maßnahmen und Zeitplan ISEK Minden - Rechtes Weserufer**

zur Beantragung von Zuwendungen gemäß Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008

Stand: 10.10.2019

Nr.	Maßnahmen	Maßnahmenträger	Förderprogramm-orientierung	Fördersatz	Umsetzungszeitraum	Kostenrahmen Gesamt in Euro	kommunaler Anteil	Zuwendung FRL 2008	andere Fördermittel	Investitionen Dritter
A - Wohnen und Leben am Rechten Weserufer										
A1	Aufwertung und Beleuchtung von Brücken und Unterführungen	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2021-2025	380.000,00 EUR	76.000,00 EUR	304.000,00 EUR		
A2	Aufwertung Neuplatz i.d. Laxburg	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2024	50.000,00 EUR	10.000,00 EUR	40.000,00 EUR		
A3	Neugestaltung eines Quartiersplatzes an der ehem. Hafenschule	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2026-2027	150.000,00 EUR	30.000,00 EUR	120.000,00 EUR		
A4	Städtebauliche Machbarkeitsstudie Wohnen und Arbeiten am Alten Weserhafen (inkl. Hydraulisches Gutachten)	MEW (Mindener Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH)/ Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2020	80.000,00 EUR	16.000,00 EUR	64.000,00 EUR		
A5	Planungswettbewerb Städtebaulicher Entwurf - ehem. Weserwerft (inkl. Wettbewerbsmanagement)	Stadt Minden/ MEW	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2024	150.000,00 EUR	30.000,00 EUR	120.000,00 EUR		
A6	Altlastensanierung Gelände der ehem. Weserwerft	AAV (Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierungen)/ Stadt Minden	AAV (Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung)	80%	2026-2027	2.260.000,00 EUR	452.000,00 EUR		1.808.000,00 EUR	
A7	Verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung des Alten Weserhafens	Stadt Minden/ Privat	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4 bzw. Förderung Nahmobilität (bei Quartiers- und/oder Verbindungsfunktionen)		2029-2030	6.000.000,00 EUR	6.000.000,00 EUR	- EUR		
A8	Baufeldentwicklung (Kreuzung Hafen-/Friedrich-Wilhelm-Straße - ehem. Feuerwehrstandort)	MEW/ Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.3		2024	30.000,00 EUR	30.000,00 EUR	- EUR		
A9	Hof- und Fassadenprogramm	Privat	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 11.2	80%	2021-2030	440.000,00 EUR	44.000,00 EUR	352.000,00 EUR		44.000,00 EUR
A10	Abriss und Instandsetzung von Schrott-Immobilien	Stadt Minden/ Privat	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 21.1 u. 21.2	80%	2021-2030	1.500.000,00 EUR	300.000,00 EUR	1.200.000,00 EUR		
A11	Neubau 4-gruppige Kita	Stadt Minden	LWL Förderung von Kindertagesbetreuung		2027	2.330.000,00 EUR	80.000,00 EUR	- EUR	2.250.000,00 EUR	
SUMME Wohnen und Leben am Rechten Weserufer						13.370.000,00 EUR	7.068.000,00 EUR	2.200.000,00 EUR	4.058.000,00 EUR	44.000,00 EUR

Nr.	Maßnahmen	Maßnahmenträger	Förderprogramm-orientierung	Fördersatz	Umsetzungs-zeitraum	Kostenrahmen Gesamt in Euro	kommunaler Anteil	Zuwendung FRL 2008	andere Fördermittel	Investitionen Dritter
B - Entwicklungsimpuls Kreativität und Wirtschaft										
B1	Alllastensanierung Areal ehem. Güterbahnhof und ehem. Gaswerk	AAV/ Stadt Minden	AAV (Verband für Flächenrecycling und Alllastensanierung)	80%	2022-2023	4.000.000,00 EUR	800.000,00 EUR		3.200.000,00 EUR	
B2	Städtebaulicher Rahmenplan ehem. Güterbahnhof	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2020	80.000,00 EUR	16.000,00 EUR	64.000,00 EUR		
B3	Verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung ehem. Güterbahnhof	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4 bzw. Förderung Nahmobilität (bei Quartiers- und/oder Verbindungsfunktionen)		2024-2025	2.500.000,00 EUR	2.500.000,00 EUR	- EUR		
B4	Auftaktplatz zur Multifunktionshalle	Stadt Minden Kreis Minden-Lübbecke	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2024	750.000,00 EUR	150.000,00 EUR	600.000,00 EUR		
B5	Instandhaltung und Translozierung ehem. Flugzeughangar	Stadt Minden	Denkmalschutz für Instandhaltung ggf. FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 11.3 FRL für die Wiedereinsetzung	30%	2023-2025	870.000,00 EUR	609.000,00 EUR		261.000,00 EUR	
B6	Realisierung Multifunktionshalle	Stadt Minden / Kreis Minden-Lübbecke / privat			2024-2025	34.500.000,00 EUR		- EUR		
B7	Denkmalgerechte Sanierung Fort A	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 11.3	80%	2025-2026	1.000.000,00 EUR	200.000,00 EUR	800.000,00 EUR		
B8	Museumsdepot Kommunalarchiv	Stadt Minden / Kreis Minden Lübbecke	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 11.3 für Museumsdepot	80%	2029-2030	2.050.000,00 EUR	410.000,00 EUR	1.640.000,00 EUR		
	Neubau Kommunalarchiv				2029-2030	18.450.000,00 EUR				
B9	Planungskosten - Begleitprojekt Rail Campus OWL	DB Cargo AG, DB Systemtechnik GmbH, FH Bielefeld, TH OWL, Uni Bielefeld, Uni Paderborn	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2022	35.000,00 EUR	7.000,00 EUR	28.000,00 EUR		
SUMME Entwicklungsimpuls Kreativität und Wirtschaft						64.235.000,00 EUR	4.692.000,00 EUR	3.132.000,00 EUR	3.461.000,00 EUR	0,00 EUR
C - Freizeit und Erholung: Erlebnisraum Weserauen										
C1	Grunderwerb/Flächentausch Weserauen	Stadt Minden/privat	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.1	80%	2020-2022	247.000,00 EUR	49.400,00 EUR	197.600,00 EUR		
C2	Wettbewerb landschaftsplanerische Rahmenplanung für einen Landschaftspark Weserauen (inkl. Wettbewerbsmanagement)	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2021	150.000,00 EUR	30.000,00 EUR	120.000,00 EUR		
C3	Gestaltung und Bau Landschaftspark Weserauen	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2023-2026	1.600.000,00 EUR	320.000,00 EUR	1.280.000,00 EUR		
C4	Modernisierung Funktionsgebäude Weserstrand	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2024	500.000,00 EUR	100.000,00 EUR	400.000,00 EUR		
C5	Renaturierung Osterbach im Weserauenpark	SBM	FRL Umsetzung Wasserrahmenrichtlinie 2017 Nr. 2.2.3	70%	2022-2023	700.000,00 EUR	210.000,00 EUR		490.000,00 EUR	
C6	Begleitprojekt: Revitalisierung Sportplatz SV 1860 Minden e. V. mit Öffnung für multifunktionale Nutzung	SV 1860 Minden e.V.	Sportstättenförderprogramm „Moderne Sportstätte 2022“	80%	2020-2022	500.000,00 EUR			400.000,00 EUR	100.000,00 EUR
SUMME Freizeit und Erholung: Erlebnisraum Weserauen						3.697.000,00 EUR	709.400,00 EUR	1.997.600,00 EUR	890.000,00 EUR	100.000,00 EUR

Nr.	Maßnahmen	Maßnahmenträger	Förderprogramm-orientierung	Fördersatz	Umsetzungs-zeitraum	Kostenrahmen Gesamt in Euro	kommunaler Anteil	Zuwendung FRL 2008	andere Fördermittel	Investitionen Dritter
D - Erreichbarkeit und Mobilität: Verbindungen schaffen										
D1	Multimodales Mobilitätskonzept für das Quartier mit Vertiefungen: - Verbindung Güterbhf - Bhf - Öffnung MKB Brücke u. Verbindungskanal Süd - Autonome Bus Verbindung Bhf - Innenstadt	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2021-2022	114.400,00 EUR	22.880,00 EUR	91.520,00 EUR		
D2	Bau der Verbindung von Bahnhof und ehem. Güterbahnhof	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2025	1.800.000,00 EUR	360.000,00 EUR	1.440.000,00 EUR		
D3	Umbau MKB-Brücke zur Öffnung für Fußgänger*innen	Stadt Minden/ MKB	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2024	500.000,00 EUR	100.000,00 EUR	400.000,00 EUR		
D4	Sanierung und Umbau für Fußgänger*innen Brücke über Verbindungskanal Süd	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 10.4	80%	2024	400.000,00 EUR	80.000,00 EUR	320.000,00 EUR		
D5	Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindung Bahnunterführung/Viktoriastraße	Stadt Minden	Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRI-kom-Stra)	80%	2021-2022	1.200.000,00 EUR	240.000,00 EUR		960.000,00 EUR	
D6	Aufwertung Zuwege und Eingänge im Bahnhofsumfeld	Stadt Minden	NWL bzw. VV OWL	80%	2023-2024	110.000,00 EUR	22.000,00 EUR		88.000,00 EUR	
D7	Aufwertung Bahnhofsvorplatz	Stadt Minden/ Deutsche Bahn AG	NWL bzw. VV OWL	80%	2028	400.000,00 EUR	80.000,00 EUR		320.000,00 EUR	
D8	Aufbau einer multimodalen Mobilitätsstation	Stadt Minden/ mhv	FRL Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRI-MM)	3%	2027	500.000,00 EUR	485.000,00 EUR		15.000,00 EUR	
D9	Nutzungs- und Betreiberkonzept Bahnhofgebäude	Bahnentwicklungsgesellschaft (BEG)/ Stadt Minden	Über BEG finanziert falls BhfKauf	0%	2021	30.000,00 EUR	- EUR			30.000,00 EUR
D10	Kauf und Sanierung Bahnhofsgebäude	Bahnentwicklungsgesellschaft (BEG)/ Stadt Minden	Förderrichtlinien Denkmalpflege	30%	2022-2028	10.100.000,00 EUR	7.070.000,00 EUR		3.030.000,00 EUR	
D11	Neugestaltung und Knotenpunktoptimierung Wesertor	Stadt Minden	Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRI-kom-Stra)	80%		2.800.000,00 EUR	560.000,00 EUR		2.240.000,00 EUR	
SUMME Erreichbarkeit und Mobilität: Verbindungen schaffen						17.954.400,00 EUR	9.019.880,00 EUR	2.251.520,00 EUR	6.653.000,00 EUR	30.000,00 EUR
E - Organisation, Kommunikation und Beteiligung										
E1	ISEK-Studie Rechtes Weserufer	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 20	80%	2016-2019	95.000,00 EUR	19.000,00 EUR	76.000,00 EUR		
E2	Aktivierung von Ladenleerständen	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2021-2025	50.000,00 EUR	10.000,00 EUR	40.000,00 EUR		
E3	Stadtumbaubüro	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 12	80%	2021-2026	390.000,00 EUR	78.000,00 EUR	312.000,00 EUR		
E4	Beirat „Rechtes Weserufer“	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 12	80%	2021-2030	50.000,00 EUR	10.000,00 EUR	40.000,00 EUR		
E5	Kommunikation u. Beteiligung/ Kooperationen	Stadt Minden	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 9	80%	2020-2030	140.000,00 EUR	28.000,00 EUR	112.000,00 EUR		
E6	Verfügungsfonds Rechte Weserseite	privat	FRL Stadterneuerung 2008 Nr. 14	50%	2021-2030	90.000,00 EUR	9.000,00 EUR	45.000,00 EUR		36.000,00 EUR
SUMME Organisation, Kommunikation und Beteiligung						815.000,00 EUR	154.000,00 EUR	625.000,00 EUR	- EUR	36.000,00 EUR
Gesamtsumme Investitionen						100.071.400,00 EUR	21.643.280,00 EUR	10.206.120,00 EUR	15.062.000,00 EUR	210.000,00 EUR
Gesamtsumme ISEK-Investitionen ohne Einzelvorhaben (Einzelvorhaben grau markiert)						23.231.400,00 EUR				
Eigenanteil ISEK-Investitionen ohne Einzelvorhaben							12.231.280,00 EUR			
Summe Zuwendung Städtebauförderung FRL 2008								10.206.120,00 EUR		
Summe Zuwendung andere Fördermittel									684.000,00 EUR	
Summe Investition Dritter										110.000,00 EUR
Gesamtsumme Investitionen zuwendungsfähig nach FRL Stadterneuerung 2008						22.191.400,00 EUR				

8 | Verzeichnisse und Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Minden im regionalen Kontext, complan Kommunalberatung	9
Abb. 2: Rechtes Weserufer im städtischen Kontext, complan Kommunalberatung	10
Abb. 3: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan NRW, 2016	11
Abb. 4: Ausschnitt aus dem Regionalplan Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, Bezirksregierung Detmold, 2014	12
Abb. 5: Ausschnitt des Flächennutzungsplanes der Stadt Minden, 2016	14
Abb. 6: Übersichtsplan der Festungswerke 1878, aus: Minden – Zeugen und Zeugnisse seiner städtebaulichen Entwicklung 1979	16
Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung und -prognose, complan Kommunalberatung	19
Abb. 8: Weserbrücke	23
Abb. 9: Friedrich-Wilhelm-Straße	23
Abb. 11: Viktoriastraße	23
Abb. 12: Hausberger Straße	23
Abb. 12: Luftbild 2014 Untersuchungsraum Rechtes Weserufer Quelle: Stadt Minden	24
Abb. 13: Bahnhofsvorplatz mit Taxistand	25
Abb. 14: Laxburg	25
Abb. 15: Kaiserstr. Richtung Innenstadt	26
Abb. 16: Blick Richtung Norden	26
Abb. 17: Blick Richtung Bahnhof	27
Abb. 18: Brachliegendes Werftgelände	27
Abb. 19: Fort B in der Pionierstraße	27
Abb. 20: Schwarzer Weg mit ehem. Fabrik Lange	28
Abb. 21: Eingang Kanzlers Weide	28
Abb. 22: Fischerglaciis am westlichen Stadtufer	29
Abb. 23: Friedrich-Wilhelm-Straße	29
Abb. 24: Gewerbe und Industrie zwischen Mittellandkanal und Südabstieg	29
Abb. 25: Bau- und Bodendenkmale, complan Kommunalberatung	31
Abb. 26: Bahnhofskaserne	32
Abb. 27: Fort A mit Tucholsky Bühne	32
Abb. 28: Gebäudezeile Arbeiterhäuser Lax	33
Abb. 29: Ehemaliges Kornhaus	33
Abb. 30: Hochwassergefahrenkarten v.l.n.r.: Szenarien HQ25, HQ100, HQextrem	40
Abb. 31: Grünbestand und Landschaftsschutz Rechtes Weserufer – complan Kommunalberatung	42
Abb. 32: Altlasten, Abgrabungen und Bodendenkmale	43
Abb. 33: Verkehr und Erreichbarkeit – complan Kommunalberatung	47
Abb. 34: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Minden,	48
Abb. 35: Nutzungen Rechtes Weserufer – complan Kommunalberatung	58
Abb. 36: Abstände der Betriebsbereiche nach Störfallverordnung, Stadt Minden nach TÜV Nord Gutachten, Sept. 2016	65

Abb. 37: Stadträumliche Ideenskizze - complan Kommunalberatung	76
Abb. 38: Maßnahmenübersicht	89
Abb. 39: Entwicklungsplan für das Rechte Weserufer	91
Abb. 40: Schema Umsetzungsstrategie	94
Abb. 41: Vorschlag zur Gebietsabgrenzung	98

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung der Geburten und Sterbefälle in Minden	20
Tabelle 2: Zu- und Wegzüge in Minden	20
Tabelle 3: Entwicklung der Geburten und Sterbefälle Stadtbezirk Rechtes Weserufer	21
Tabelle 4: Entwicklung der Zu- und Wegzüge Stadtbezirk Rechtes Weserufer, Daten Stadt Minden	22

Anhang**Anlage 1: Maßnahmenblätter****Anhang 2: Dokumentation Aktionstag 24.6.2017****Anhang 3: Dokumentation Informationsveranstaltung 10.7.2019****Anhang 4: Übersicht prägender Baumbestand:**

1	Alter Eichenwald + diverser Altbaumbestand, sehr Prägend in dem Bereich
2	Pappel, H: 25 m, StD: 75 cm, sticht durch Ihre Höhe heraus
3	Platane, H: 20 m, StD: 80 cm, Privatbaum, Zufahrt zum Fort C
4	Altbaumbestand, Privat
5	Altbaumbestand, Privat
6	Altbaumbestand
7	Lindenallee, Teils stattliche Linden dabei, teils nachgepflanzt
8	Kastanie, H: 18 m, StD: 65 cm, Blickfang an der Kreuzung
9	Berg-Ahorn, H: 18 m, StD: 60 cm, Privatbaum, Ortsbildprägend
10	Berg-Ahorn, H: 18 m, StD: 60 cm, Privatbaum, Ortsbildprägend
11	Esche, H: 20 m, StD: 70 cm, Privatbaum, Eschen selten in der Größe
12	Altbaumbestand
13	Privatbaum, vermutlich Ahorn, sehr Hoch, Blickfang von der Bunten Brücke
14	Kastanie, H: 18 m, StD: 70 cm, Teil einer alten Reihe
15	Kastanie, H: 18 m, StD: 80 cm, Teil einer alten Reihe
16	Kastanie, H: 18 m, StD: 80 cm, Teil einer alten Reihe
17	Linde, H: 20 m, StD: 70 cm, Privatbaum, Auffällig am Parkplatz
18	Kastanie, H: 18 m, StD: 65 cm, Blickfang am Anfang der Straße
19	Kastanie, H: 20 m, StD: 65 cm, Solitär auf Freigelände, Privatbaum
20	Kastanie, H: 18 m, StD: 60 cm, Teil einer alten Allee
21	Platane, H: 18 m, StD: 70 cm, Prägender Straßenbaum
22	Platane, H: 25 m, StD: 110 cm, Prägender Großbaum
23	Kastanie, H: 18 m, StD: 95 cm, Prägender Straßenbaum
24	Kastanie, H 16 m, StD: 80 cm, Auffällig am Standort
25	Eiche, H: 20 m, StD: 85, Großbaum am Bahnübergang
26	Eiche, H: 20 m, StD: 90, Großbaum am Bahnübergang
27	Eiche, H: 22 m, StD: 100, Großbaum am Bahnübergang
28	Buche, H: 22, StD: 65 cm, Großbaum direkt auf der Ecke
29	Pappel, H: 28 m, StD: 100 cm, sticht durch Ihre Höhe heraus
30	Pappel, H: 28 m, StD: 110 cm, sticht durch Ihre Höhe heraus

Städtische Betriebe Minden 2017, ohne Gewähr auf Vollständigkeit