



**Aktives Stadtzentrum
Minden Innenstadt**



SKT UMBAUKULTUR

Thomas-Mann-Straße 41 • 53111 Bonn • Tel.: 0228 /227 236 20 • Fax: 0228 /227 236 29

STÄDTEBAULICHE ARBEITSGEMEINSCHAFT

Dr.-Ing. B. Heckenbücker • Dipl.-Ing. R. Thielecke • Stadtplaner und Beratende Ingenieure
Thomas-Mann-Straße 41 • 53111 Bonn • Tel.: 0228 /227 236 10 • Fax: 0228 /227 236 19

Bearbeitung: Professor em. Thomas Sieverts
Dipl.- Ing. Jens Trautmann
Dipl.- Ing. Ralf Thielecke

Inhalt

TEIL A

Stadtentwicklung in Minden

Ziele, Rahmenbedingungen, Handlungsfelder

1 Einleitung	6
2 Rahmenbedingungen	
2.1 Lage im Raum / Zentralörtliche Funktion	7
2.2 Siedlungsstruktur	9
2.3 Bevölkerungsentwicklung / Demografischer Wandel	11
3 Strategische Ziele der Stadt Minden	
3.1 Strategisches Zielkonzept	15
3.2 Zieltafeln	15
4 Handlungsfelder der Stadtentwicklung	
Entwicklungen, Herausforderungen und Zielsetzungen	
4.1 Raumbezogene Handlungsfelder	19
4.1.1 Räumliches Entwicklungskonzept	19
4.1.2 Flächennutzungen und Wohnen	20
4.1.3 Gewerbe- und Industrieflächen	22
4.1.4 Innenstadt / Einzelhandel	23
4.1.5 Natur und Umwelt	25
4.1.6 Mobilität und Verkehr	27
4.2 Thematische Handlungsfelder	
4.2.1 Wirtschaft und Handel	31
4.2.2 Bildung und Soziales	33
4.2.3 Kultur, Sport und Freizeit	37
5 Ausblick	41

TEIL B

Aktives Stadtzentrum Minden-Innenstadt

Masterplan

0 Vorwort	43
1 Rahmenbedingungen	47
1.1 Globale und nationale Trends	48
1.1.1 Globalisierung	48
1.1.2 Gesellschaftliche Entwicklungen	48
1.1.3 Kommunale Konkurrenz	51
1.1.4 Entwicklung im Einzelhandel	51
1.2 Zentralörtliche Einordnung	53
1.3 Lokale Entwicklungen	53
1.4 Handelsentwicklung	55
2 Leitlinien	57
3 Die Potenziale der Stadt	59
3.1 Räumliche und landschaftliche Potenziale	59
3.2 Historische Potenziale	63
3.3 Wirtschaftliche Potenziale	65
3.4 Städtebauliche Potentiale	67

4 Profilbildung	73
4.1 Profilbereich 1 - Minden „international“	73
4.2 Profilbereich 2 - Minden „kulturhistorisch“	74
4.3 Profilbereich 3 - Minden „typisch“	75
4.4 Profilbereich 4 - Minden „bürgerschaftlich“	76
4.5 Profilbereich 5 - Minden „landschaftlich“	77
4.6 Zusammenwirken der Profilbereiche	79
5 Projekte	81
5.1 Profilbereich 1 - Minden „international“	83
5.2 Profilbereich 2 - Minden „kulturhistorisch“	89
5.3 Profilbereich 3 - Minden „typisch“	99
5.4 Profilbereich 4 - Minden „bürgerschaftlich“	102
5.5 Profilbereich 5 - Minden „landschaftlich“	107
5.6 Ergänzende Handlungsbereiche	121
5.7 Ideen für gesamtstädtische Maßnahmen	138
6 Umsetzung	141
6.1 Städtebauförderung	141
6.2 Förderzeitraum 2008 - 2013	141
6.3 Förderung bürgerschaftlichen Engagements	141
Karten und Maßnahmenvorschläge	142

TEIL C

Umsetzungskonzeption

2009 bis 2017

1 Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren	159
1.1 Sanierungsgebiet 4 „Historische Innenstadt“	159
1.2 Sanierungsgebiet „Historischer Stadtkern“	160
1.3 Sanierungsgebiet 3 „Rathausquartier“	160
2 Umsetzungskonzeption 2009 - 2017	162
3 Zeitplanung	167

1. Einleitung

Stadtentwicklung in Minden befasst sich mit der Steuerung der Gesamtentwicklung der Stadt und umfasst neben der baulich-räumlichen auch die gesellschaftliche, wirtschaftliche, kulturelle und ökologische Entwicklung. Der Stadtentwicklungsprozess verlangt somit eine ganzheitliche, integrierte und zukunftsgerichtete Herangehensweise.

Die Steuerungswirkung von Stadtentwicklung ist auf langfristige Entwicklungen ausgerichtet und bildet dabei gleichzeitig einen Orientierungsrahmen für kurzfristige Maßnahmen und Investitionen. Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung werden Entwicklungsziele für die Stadt formuliert und gewichtet, Maßnahmen eingeordnet, geplant und umgesetzt und die Zielerreichung überprüft. Auf der Grundlage dieses Systems muss der Stadtentwicklungsprozess kontinuierlich fortgeschrieben und überprüft werden.

In der praktischen Umsetzung ist es wegen des ganzheitlichen Ansatzes von Stadtentwicklung eine wesentliche Anforderung an den Stadtentwicklungsprozess, die verschiedenen Entwicklungsprozesse und -planungen der einzelnen Fachdisziplinen zusammenzuführen, zu bündeln und für eine Orientierung gemäß den Entwicklungszielen zu sorgen.

Der Stadtentwicklungsprozess selbst ist eine gemeinsame Aufgabe von Bürgerschaft, Wirtschaft, lokalen Einrichtungen, Stadtpolitik und Stadtverwaltung. Dabei sind die Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger und der lokalen Akteure an der Stadtentwicklung sowie deren Zustimmung hinsichtlich der zukünftig notwendigen Maßnahmen ein elementares Ziel der kommunalen Stadtentwicklungsplanung. Die offene und öffentliche Gestaltung von Planungsprozessen ist eine wesentliche Voraussetzung für Bürgerengagement und private Investitionen, die für eine erfolgreiche Stadtentwicklung unerlässlich sind.

Die aktuelle Situation der Entwicklung der Stadt Minden wird mit einer Darstellung der Rahmenbedingungen, der strategischen Ziele und der Entwicklungen, Herausforderungen und Zielsetzungen in verschiedenen raumbezogenen und thematischen Handlungsfeldern wiedergegeben.

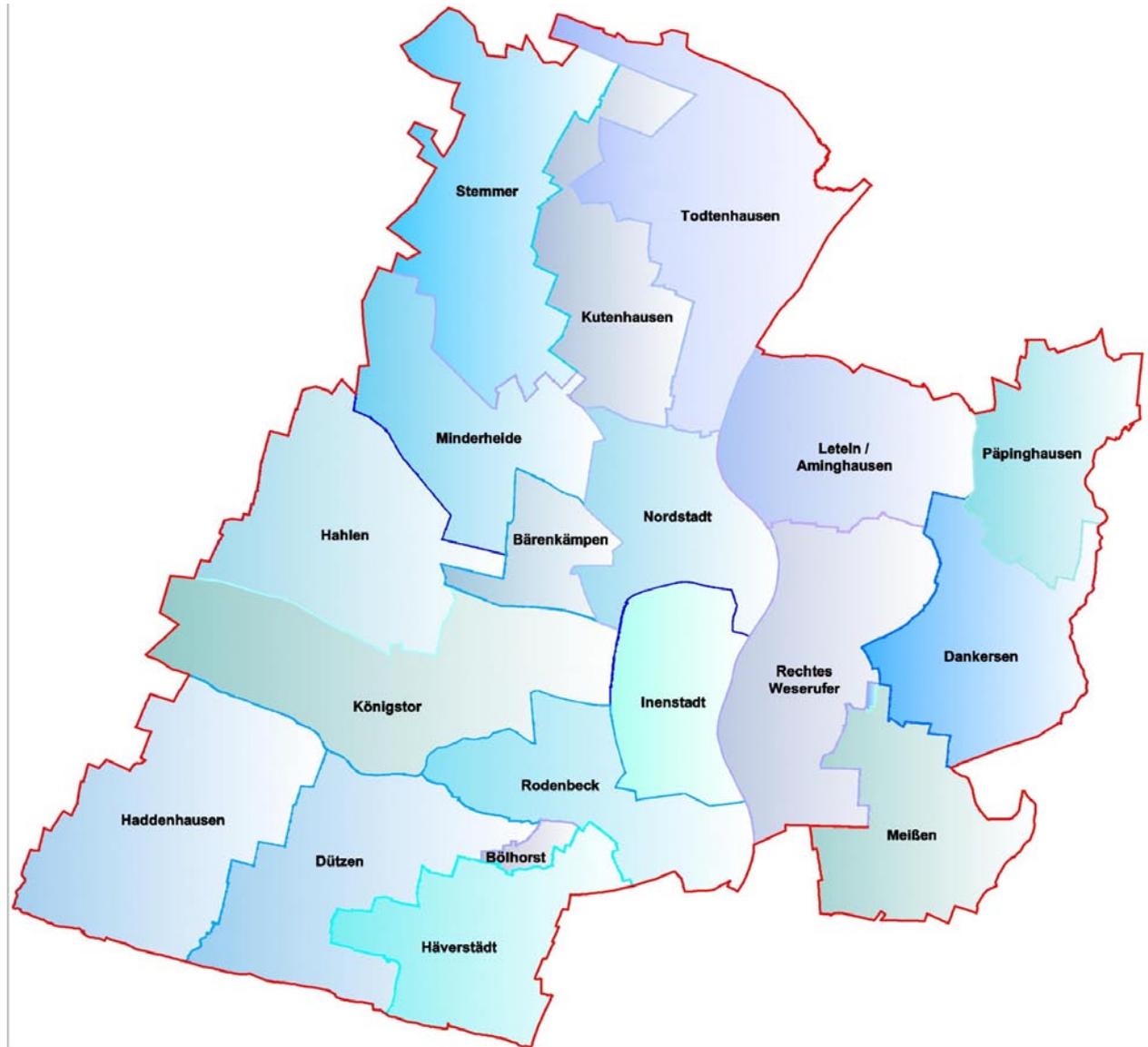
2 Rahmenbedingungen

Die Stadt Minden entwickelt sich nicht als unabhängige Einheit. Vielmehr findet die Entwicklung der Stadt und das Leben und Handeln in ihr unter dem Einfluss oder in Abhängigkeit von verschiedensten Rahmenbedingungen statt. Als wichtigste gesamtgesellschaftliche Veränderungen zu nennen sind hier der soziale und gesellschaftliche Wandel, der Wandel der Arbeitswelt, die Globalisierung, die technologische und mediale Entwicklung sowie der Umgang mit Energie und Ressourcen mit ihren jeweiligen Auswirkungen. Darüber hinaus können als konkrete örtliche Rahmenbedingungen die Lage im Raum, die Siedlungsstruktur und die Bevölkerungsentwicklung bzw. der demografische Wandel beschrieben und analysiert werden.

2.1 Lage im Raum Zentralörtliche Funktion

Die Stadt Minden liegt im nordöstlichen Bereich des Landes Nordrhein-Westfalen und ist mit ca. 83.000 Einwohnern die größte Stadt, kultureller Mittelpunkt und wirtschaftliches Zentrum im eher ländlich strukturierten Kreis Minden-Lübbecke. Sie nimmt laut Regionalplan mit einem umfangreichen Angebot an Gütern des gehobenen und teilweise höheren Bedarfs Versorgungsfunktionen für die ländlichen Räume des Weser- und Wiehengebirges und des angrenzenden Norddeutschen Tieflandes, auch über die Landesgrenze nach Niedersachsen hinaus wahr.

Im regionalen Umfeld befinden sich im Süden, Westen und Norden die übrigen Kommunen des Kreises Minden-Lübbecke, während sich im Osten die Stadt Bückeburg bzw. der Landkreis Schaumburg anschließt. Das Stadtgebiet erstreckt sich vom Wiehengebirge im Süden bis zum Heisterholz im Norden sowie vom Schaumburger und Nammer Wald im Osten bis zum Hiller Moor im Westen. Es ist vor allem durch die Weser und den Mittellandkanal gegliedert. Das Relief ist schwach bewegt und weist außer am Wiehengebirge im Süden des Stadtgebiets keine größeren Höhenunterschiede auf. Natürliche Schranken für die Entwicklung der Stadt Minden bilden vor allem die Niederungsbereiche von Weser und Bastau.



2.2 Siedlungsstruktur

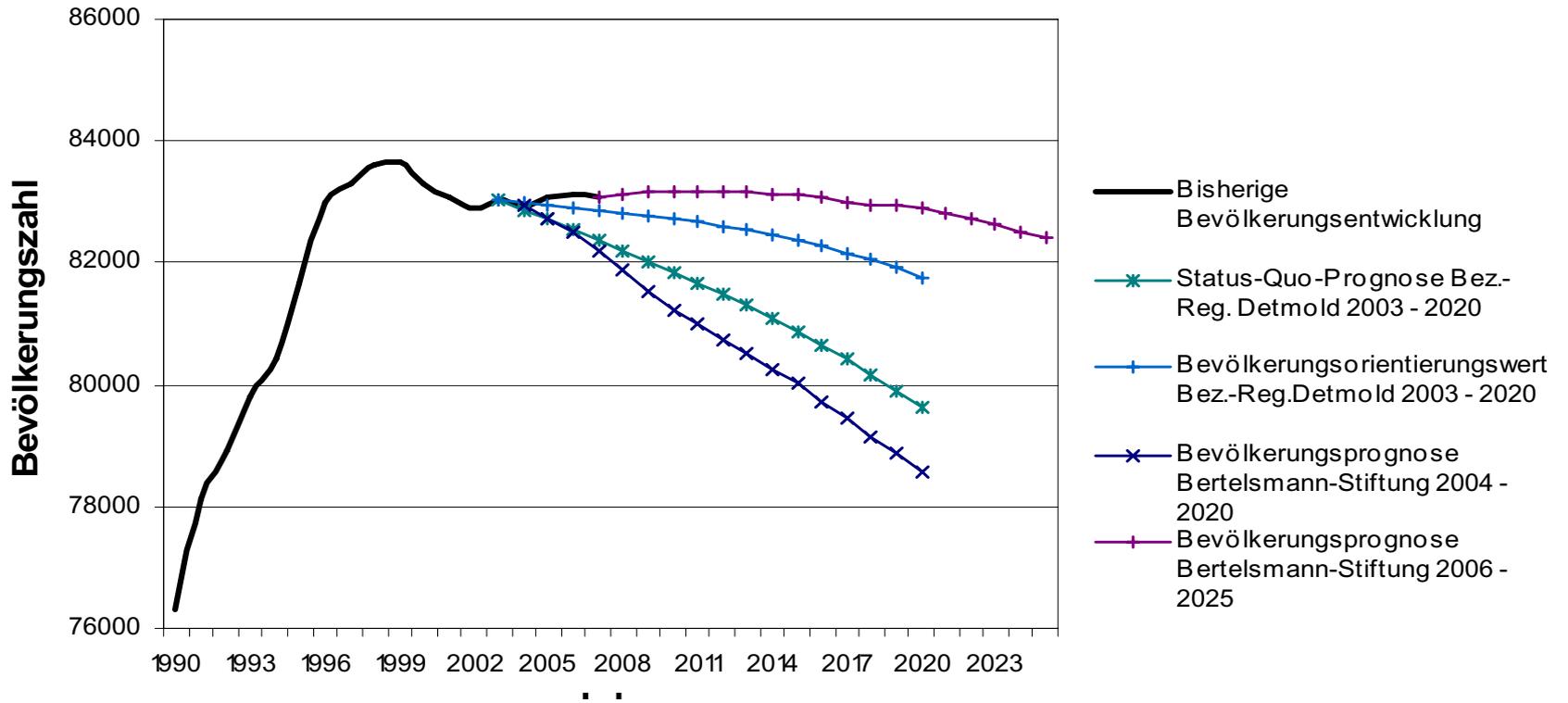
Die Stadt Minden besitzt eine kompakte Siedlungsstruktur und eine für Ostwestfalen überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte (ca. 816 Ew. / km²). Sie ist dadurch in großen Bereichen städtisch geprägt. Die Siedlungsstruktur Mindens ist eindeutig auf das Stadtzentrum, d.h. die historische Altstadt innerhalb des Glacis ausgerichtet. Hier sind der Einzelhandel sowie die öffentlichen und privaten Dienstleistungen konzentriert. Umgeben wird das Stadtzentrum im Bereich bis zur Ringstraße von überwiegend verdichteten Wohn- und Mischgebieten, in dem auch viele Dienstleistungsnutzungen zu finden sind (Stadtbezirk Innenstadt).

Um den Stadtbezirk Innenstadt herum schließt sich ein Ring größtenteils zusammenhängender, innenstadtnaher Wohngebiete mit überwiegend aufgelockerter Bebauung an. Auch dieser Bereich ist städtisch geprägt und umfasst große Teile der Stadtbezirke Dützen, Böhhorst, Rodenbeck, Königstor, Bärenkämpfen, Minderheide und Nordstadt auf der linken Weserseite sowie die Stadtbezirke Rechtes Weserufer und Dankersen am östlichen Weserufer. Diese Gebiete bilden die Hauptwohngebiete der Stadt Minden.

Im Gegensatz zu der städtisch orientierten Zone befinden sich entlang der historischen Landstraßen die eher dörflich bzw. ländlich geprägten Ortskerne der ehemals selbstständigen Dörfer (Häverstädt, Hahlen, Stemmer, Kutenhausen, Todtenhausen, Leteln, Päpinghausen und Meißen). Sie wurden fast alle erst im Jahr 1973 durch die Gebietsreform in die Stadt Minden eingegliedert. Die ehemaligen Dörfer sind größtenteils von

landwirtschaftlichen Nutzflächen oder anderen Freiflächen umgeben, wobei sich entlang der Hauptstraßen immer mehr bandartige Siedlungsstrukturen ausbilden. Nur im Süden der Stadt erreichen die Siedlungsverflechtungen zur Stadt Porta Westfalica (u.a. auch durch den Neubau des Johannes-Wesling-Klinikums) eine Dichte, die eine klare Abgrenzung der Siedlungsräume und anderer Raumfunktionen erschwert. Darüber hinaus sind im nördlichen Stadtgebiet in den Stadtbezirken Minderheide, Stemmer, Kutenhausen und Todtenhausen größere Streusiedlungsbereiche vorhanden. Insgesamt bilden diese von der Einwohnerzahl her kleineren Stadtteile Ergänzungsstandorte zu den städtischen Bereichen. Ihnen kommen vor allem Wohn- und Freizeitfunktionen zu und sie sind Standorte von Land- und Forstwirtschaft.

Die gewerblichen und industriellen Nutzungen in der Stadt Minden konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Bereiche entlang des Mittellandkanals. Hier liegt ein Großteil der städtischen Gewerbe- und Industriegebiete, wobei insbesondere dem Gewerbe- und Industriebereich Minden-Ost zusammen mit dem Gewerbe- und Industriegebiet Päpinghausen regionale Bedeutung zukommt. Besonderes Merkmal dieser Gewerbe- und Industriegebiete ist die Anbindung an die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Darüber hinaus sind jedoch auch in anderen Stadtteilen (z.B. Dützen, Rodenbeck, Hahlen, Minderheide, Kutenhausen und Meißen) noch weitere wichtige Gewerbegebiete vorhanden, die aufgrund geringerer Flächengrößen eher lokale Bedeutung haben.



2.3 Bevölkerungsentwicklung/ Demografischer Wandel

Der demografische Wandel wird immer mit den Schlagworten „weniger, älter und bunter“ beschrieben. Hauptursache für den Bevölkerungsrückgang und den Anstieg des Durchschnittalters ist der Rückgang der Geburtenrate und die steigende Lebenserwartung. Dadurch ist eine Entwicklung vorgezeichnet, die sich auch in Minden niederschlägt.

Bisherige Bevölkerungsentwicklung

In Minden lässt sich die langjährige Bevölkerungsentwicklung seit 1970 grob in drei Phasen unterteilen. Die erste Phase von 1970 bis 1987 ist durch Bevölkerungsverluste von ca. 79.000 Einwohnern auf ca. 75.000 Einwohner gekennzeichnet. Die zweite Phase ist durch starke Zuwanderungen geprägt und umfasst die Zeit von 1987 bis 1998. Während dieser Zeit steigt die Bevölkerungszahl Minden auf ca. 83.600 Einwohner. Seitdem ist die Bevölkerungszahl leicht rückläufig bzw. stagniert.

Die Analyse der Bevölkerungsbewegung seit 1990 zeigt in Minden ein geringes, aber stetiges Geburtendefizit (d.h. dass die Zahl der Sterbefälle höher ist als die der Geburten), das sich negativ in der Bevölkerungsentwicklung niederschlägt. In der Zeit von 1990 bis 1999 wurde dieser Effekt durch größere Wanderungsgewinne überdeckt, so dass in dieser Zeit insgesamt ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen ist. Diese Wanderungsgewinne (insbesondere von 1990 bis 1995) sind hauptsächlich auf Zuwanderungen im Rahmen der deutschen Einheit und von Aussiedlern aus Ländern des ehemaligen Warschauer Paktes und

der Sowjetunion zu erklären. Seit 1999 ist die Wanderungsbilanz jedoch uneinheitlich, so dass die Bevölkerungsentwicklung stagniert. Inwieweit in Zukunft die Wanderungsgewinne das sich verstärkende Geburtendefizit ausgleichen können, hängt stark von der Attraktivität Mindens als Wohn- und Arbeitsplatz ab. Für eine genauere Analyse der Wanderungsbilanz, insbesondere der Nah- und Fernwanderungen stehen keine ausreichenden Daten zur Verfügung.

Bevölkerungsprognose

Die vorliegenden Prognosen der Bevölkerungsentwicklung sagen einen Rückgang bis zu 5.000 Einwohner bis zum Jahr 2020 voraus. So prognostiziert die Bezirksregierung Detmold im Jahr 2003 in einer Fortschreibung des Status-Quo einen Bevölkerungsrückgang um ca. 4 % auf ca. 79.600 Einwohner im Jahr 2020. Gleichzeitig wird in dieser Prognose auch ein Bevölkerungsentwicklungswert errechnet, der eine erhöhte Zuwanderung um 125 Personen pro Jahr vorsieht. Der Bevölkerungsentwicklungswert prognostiziert so eine Bevölkerungsabnahme um ca. 1,5 % auf ca. 81.750 Einwohner. Auch die Bertelsmann-Stiftung prognostizierte im Jahr 2005 für Minden bis zum Jahr 2020 eine abnehmende Bevölkerung. Nach dieser Prognose nimmt die Bevölkerung um ca. 5,3 % auf 78.600 Einwohner ab. Demgegenüber steht die neueste Prognose der Bertelsmann-Stiftung aus dem Jahr 2008, in der bis zum Jahr 2025 nur geringe Bevölkerungsverluste unter 1.000 Einwohnern prognostiziert werden. Weitere Schätzungen bis zum Jahr 2040 besagen, dass die Einwohnerzahl auf ca. 70.000 zurückgehen könnte.

Wie die Bevölkerungsprognosen zeigen, wird sich die Stadt Minden in Zukunft auf eine sinkende Einwohnerzahl einstellen müssen. Dies hat z.B. zur Folge, dass neben verringerten Schlüsselzuweisungen von Bund und Land die Kosten für die technische Infrastruktur oder die Strassen- und Gebäudeunterhaltungskosten auf immer weniger Einwohner umgelegt werden müssen. Der Bevölkerungsrückgang liegt vor allem in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung begründet. So führen die abnehmenden Geburtenzahlen bei gleichbleibenden Sterbefallzahlen zu einer sinkenden Bevölkerungszahl. Diesem Sachverhalt kann langfristig nur mit einer Steigerung der Geburtenquote entgegen gewirkt werden. Die Stadt hat dabei nur mittelbar Einfluss durch die Schaffung guter Rahmenbedingungen für Kinder und Familien. Kurz- oder mittelfristig kann der negative Trend der Bevölkerungsentwicklung nur über Wanderungsgewinne abgeschwächt werden. Dabei ist das (Fern-) Wanderungsverhalten in Deutschland sehr eng mit der Arbeitsplatzentwicklung und der Attraktivität der Wohnstandorte verknüpft. So wird der Arbeitsmarkt bei einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung Zuzüge auslösen. Vermehrte Zuwanderung aus anderen Ländern z.B. aufgrund veränderter politischer Regelungen, politischer und wirtschaftlicher Krisen oder sonstiger bedeutender Veränderungen sind nicht vorhersehbar bzw. prognostizierbar. Um den negativen Trend der Prognosen abzufedern, ist es erforderlich neben kinderfreundlichen Maßnahmen auch Konzepte zu entwickeln, die Attraktivität für Zuwanderer schaffen (z.B. Arbeitsplätze oder günstiges Wohnbaugebiet).

Entwicklung der Alterstruktur und Migration

Auch das Durchschnittsalter der Mindener Bevölkerung wird in den kommenden Jahren stark ansteigen. Waren die Mindenerinnen und Mindener im Jahr 2006 im Schnitt 42,9 Jahre alt, so steigt dieses Alter nach der Prognose der Bertelsmann-Stiftung auf 46,3 Jahre im Jahr 2025. Damit liegt Minden knapp über dem Durchschnitt im Kreis Minden-Lübbecke und des Landes NRW von jeweils 42,6 Jahren im Jahr 2006 und wird auch bis zum Jahr 2025 einen geringfügig höheren Altersschnitt haben als Kreis und Land.

Neben dem Anstieg des Durchschnittsalter wird sich vor allem die Größe der unterschiedlichen Altersgruppen gravierend verändern. Dabei wird vor allem der Anteil der jüngeren Jahrgänge weiter absinken, während die Größe der älteren Altersgruppen weiter ansteigt. So sinkt der Anteil der unter 18-jährigen von 19,1 % auf 15,7 %, während der Anteil der über 50-jährigen von 37,4 % auf 45,3 % ansteigt (siehe Abbildung).

Die unterschiedliche Entwicklung der Altersgruppen führt auf städtischer Ebene schon heute aber besonders zukünftig zu teilweise gravierenden Veränderungen in der Entwicklung der öffentlichen und privaten Infrastruktur z.B. der Daseinsvorsorge, im Gesundheitswesen, den Einrichtungen von Bildung und Wissenschaft, den Kultureinrichtungen, dem Arbeits- und Ausbildungsmarkt und wirkt sich insbesondere auch in den Bereichen Grundstücks- und Wohnungsmarkt, ÖPNV und Bedeutung der Stadt als Einzelhandelsstandort aus.

Für das Schlagwort „bunter“ liegen weniger konkrete Zahlen und Prognosen vor.

Von 83.118 Einwohnern Mindens waren am 31.12.2005 waren 6.693 Einwohner Bürger ohne deutsche Staatsbürgerschaft. Dies entspricht 8,1 % der Einwohner. Damit ist der prozentuale Anteil der Ausländer in Minden höher als im Kreisgebiet (ca. 5,3 %), jedoch niedriger als im Land NRW (ca. 10,9 %). Die Hauptherkunftsländer sind die Türkei, Portugal, Italien und Serbien-Montenegro. Aufgrund der Bevölkerungsprognose der Bezirksregierung Detmold ist zu erwarten, dass der Ausländeranteil bis 2020 auf ca. 13 % ansteigt. Allerdings unterschätzen die genannten Werte wegen staatsbürgerschaftlichen Veränderungen (z.B. Einbürgerungen; Aussiedler) in zunehmender Weise die tatsächlichen Anteile von Personen mit Migrationshintergrund (in Minden zz. ca. 19 %), da diese sich nicht mehr zuverlässig statistisch erfassen lassen. Auf jeden Fall erfordert der Anstieg der Einwohner mit Migrationshintergrund auch in Minden verstärkte Anstrengungen im Bereich Integration.

Bevölkerungsentwicklung in den Stadtbezirken

Die Analyse der Bevölkerungsentwicklung der Jahre 2001 - 2008 in den Stadtbezirken zeigt, dass sich die Bevölkerung einzelner Stadtteile sehr unterschiedlich entwickelt hat. So sind vor allem die Stadtbezirke Bülhorst (- 12,6%), Innenstadt (- 12,4%) und Häverstädt (- 8,8 %) von überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgängen im Vergleich mit der gesamtstädtischen Entwicklung (- 4,0%) betroffen. Hervorzuheben ist hier nochmals die Innenstadt, die mit einem Verlust von ca. 1400 Einwohnern auch absolut den größten Bevölkerungsrückgang zu verkraften hat. Andererseits ist in den Stadtbezirken Haddenhausen (+ 12,2%), Dankersen (+ 1,8%) und Minderheide (+ 0,9%) ein Bevölkerungswachstum festzustellen.

Chancengerechtigkeit durch Teilhabe

Erläuterung

Der Zugang zu Kultur, Sport, Bildung, Ausbildung, Erziehung, Arbeit und Einkommen ist gewährleistet und die Integration der verschiedenen Gruppen der Stadtgesellschaft verbessert.

Strategische Oberziele

- Die kulturelle Grundversorgung für breite Bevölkerungsschichten ist gewährleistet.
- Die Stadt Minden verfügt über eine zukunftsfähige Bildungslandschaft mit attraktiven Schulen, Aus- und Weiterbildungseinrichtungen.
- Benachteiligte und Menschen in Notlagen werden von der Stadt unterstützt.
- Die Grundversorgung für Sport und Bewegung ist für breite Bevölkerungsschichten gewährleistet.
- Zielgruppenspezifische Angebote für Alte, Behinderte, sozial Benachteiligte, Familien, Frauen und Männer, Kinder und Jugendlichen sowie Neubürger sind ausgebaut.
- Die Integration der Migranten in die Stadtgesellschaft ist verbessert.
- Die Gleichstellung von Frauen und Männern ist verbessert.

Minden als regionales Zentrum

Erläuterung

Die Funktion der Stadt Minden als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Region und Sportstadt mit guter Lebensqualität ist gesichert und gestärkt.

Strategische Oberziele

- Die Einwohnerzahl ist auf dem Niveau von 2005 stabilisiert.
- Die (ober-)zentralen (Versorgungs-)Funktionen sind gestärkt.
- Die Stadt Minden verfügt über attraktive Wohngebiete für unterschiedliche Wohnformen.
- Die gesunde Lebensqualität mit gutem Freizeit-, Sport-, Naherholungs- und Gesundheitsangebot ist gesichert.
- Minden entwickelt sich als dynamischer und attraktiver Wirtschaftsstandort mit guten touristischen Angeboten.
- Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit sind gewährleistet.

3. Strategische Ziele der Stadt Minden

3.1 Strategisches Zielkonzept

Vor dem Hintergrund der in Form von Rahmenbedingungen, Entwicklungen und Herausforderungen bestehenden Ausgangslage aber auch unter Beachtung bisheriger Festlegungen von Bürgerschaft, Politik und Verwaltung - die Aufgaben der Verwaltung und die Umsetzung von Prozessen, Planungen und Projekten betreffend - hat die Stadt Minden ein strategisches Zielkonzept entwickelt. Die Zielstruktur orientiert sich an der klassischen, hierarchischen Zielpyramide, die zwischen normativen, strategischen und operativen Zielen unterscheidet. Der Entstehungsprozess ist von dem Versuch gekennzeichnet, die Vorgaben des Leitbildes der Stadt Minden, die Beschlüsse zu Planungen und Maßnahmen und die Interessen der verschiedenen Akteure zusammenzubringen.

Der Steuerungsanspruch der strategischen Ziele und die Vielfalt der Themen- und Aufgabenbereich, in denen sie Steuerungswirkung entfalten sollen, hat dazu geführt, dass hier in der Zielstruktur der Stadt Minden eine Differenzierung vorgenommen wurde. Als stark zusammenfassende und leicht zu kommunizierende Ebene werden zunächst Strategische Zielbereiche benannt und beschrieben. Darunter befindet sich die Ebene der Strategischen Oberziele, die jeweils längerfristige und grundsätzliche Zielsetzungen als abstrakte Vorgaben formulieren. Diese Strategischen Oberziele sollen dann auf der folgenden Ebene der Strategischen Unterziele, die als Sachziele auf eine höhere Handlungsorientierung ausgelegt sind ausdifferenziert werden.

Bisher haben sich Politik und Verwaltung in den Prozess eingebracht, wobei ein recht vielfältiges Bild auf den verschiedenen Zielebenen entstand. Deutlich wurde, dass für eine klare und steuerungsrelevante Ausgestaltung der Ziele zunächst eine Verständigung über die abstrakteren Zielebenen erfolgen muss, bevor diese dann auf den weiteren Ebenen ausgestaltet und präzisiert werden können. Die dargestellten Zielformulierungen bilden deshalb lediglich die Ebenen der strategischen Zielbereiche und der strategischen Oberziele ab. Diese haben allerdings den Anspruch alle Aufgabenbereiche zu umfassen und den vollständigen Rahmen für das städtischen Ziel- und Maßnahmenpaket zu bilden.

3.2 Zieltafeln

Der vorliegende Stand des strategischen Zielkonzeptes ist in allen Fraktionen und in allen Geschäftsbereichen der Verwaltung vorgestellt worden und stellt den gemeinsam Diskussionsstand von Politik und Verwaltung dar, der im Rahmen des Stadtentwicklungsberichtes 2008 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Es ist insbesondere noch mit der Bürgerschaft zu diskutieren und auf die weiteren Zielebenen herunterzubrechen.

Das strategische Zielsystem der Stadt Minden stellt sich demnach wie auf den nebenstehenden und nachfolgenden sechs Zieltafeln dar.

Strategischer Zielbereich

Familienfreundliche Stadt

Erläuterung

Die Stadt ist von Familien-, Kinder- und Jugendfreundlichkeit geprägt.

**Strategische
Oberziele**

- Ein bedarfsgerechtes Angebot zur Kinderbetreuung steht zur Verfügung.
- Die Beratung, Unterstützung und Förderung für Familien ist ausgebaut.
- Die Kinder- und Jugendhilfe ist qualitativ weiterentwickelt.
- Ein bedarfsgerechtes, attraktives Bildungs-, Sport- und Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche ist vorhanden.

Strategischer Zielbereich

Aktivierte Bürgergesellschaft

Erläuterung

Mindens Bürger engagieren sich aktiv und übernehmen Verantwortung für ihre Stadt. Die Kommunalpolitik ist transparent gestaltet und bindet die Bürgerschaft frühzeitig in Planungen und Entscheidungen ein.

**Strategische
Oberziele**

- Das bürgerschaftliche Engagement wird aktiv gefördert.
- Bürgerinnen und Bürger werden frühzeitig in Planungen und Entscheidungen einbezogen.
- Die Entscheidungen der Kommunalpolitik sind transparent und nachvollziehbar.
- Die Außendarstellung der Stadt ist verbessert.

Strategischer Zielbereich

Nachhaltiger Umgang mit natürlichen Ressourcen

Erläuterung

Minden schützt seine natürlichen Lebensgrundlagen.

Strategische Oberziele

- Mit den natürlichen Ressourcen wird schonend umgegangen.
- Der Siedlungsraum wird im Sinne der Stadt der kurzen Weg kompakt entwickelt.
- Der Verkehr wird umweltverträglich abgewickelt.

Strategischer Zielbereich

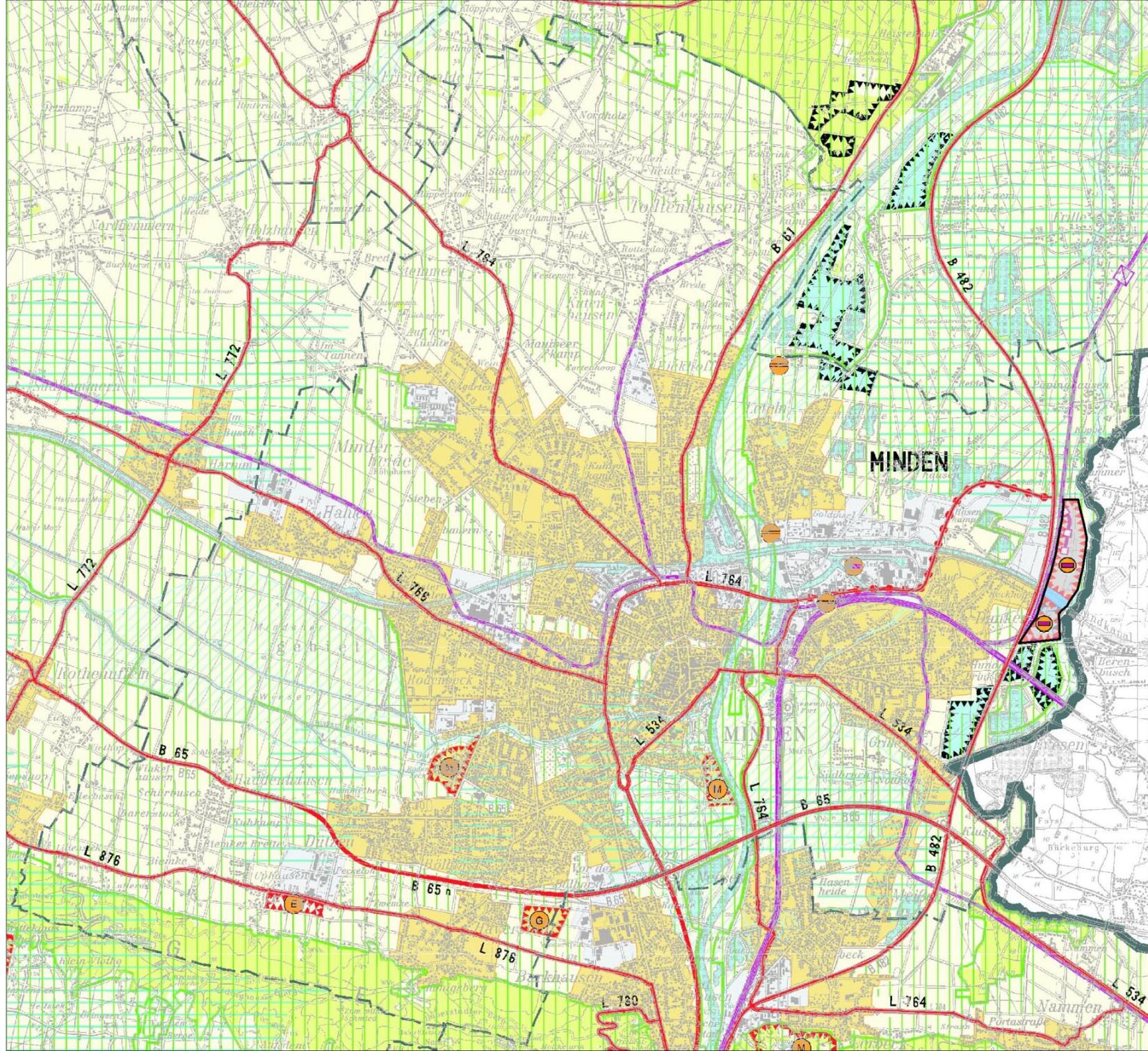
Gutes kommunales Management

Erläuterung

Das Verwaltungshandeln ist durch gutes kommunales Management geprägt.

Strategische Oberziele

- Die Prioritätensetzung ist im Sinne einer Gesamtsteuerung verbessert.
- Das Dienstleistungsangebot der Stadtverwaltung ist optimiert.
- Der Wert- und Substanzerhalt des städtischen Vermögens ist gesichert.
- Die kommunale Infrastruktur ist an die Bedarfe und die finanziellen Ressourcen angepasst.
- Die Qualifikation und die Motivation der Beschäftigten ist verbessert.
- Die fachübergreifende Zusammenarbeit funktioniert.



4. Handlungsfelder der Stadtentwicklung

– Entwicklungen, Herausforderungen und Zielsetzungen

4.1 Raumbezogene Handlungsfelder

4.1.1 Räumliches Entwicklungskonzept

Die Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung der Stadt Minden sind auf der übergeordneten Ebene der Landes- und Regionalplanung vor allem im Regionalplan der Bezirksregierung Detmold aus dem Jahr 2004 und auf städtischer Ebene im Flächennutzungsplan der Stadt Minden aus dem Jahr 1978 festgelegt worden. Der Regionalplan legt den Rahmen für die räumliche Stadtentwicklung fest und definiert die regionalplanerisch relevanten Siedlungsbereiche, die sich eindeutig auf den Siedlungsbereich Minden konzentrieren. Darüber hinaus sind noch einzelne fingerartige Siedlungsstrukturen entlang der Hauptverkehrsstraßen in Leteln, Meißen, Häverstädt Dützen, Hahlen, Minderheide und Todtenhausen und die maßgeblichen Gewerbestandorte dargestellt. Solitäre regionalplanerisch relevante Siedlungsbereiche sind in Minden nicht vorhanden.

Als konkretes Leitbild für die räumliche Stadtentwicklung verfolgt der Flächennutzungsplan das Ziel einer gegliederten Stadtlandschaft. Demnach verlaufen radiale Siedlungsbänder, vom Zentrum ausgehend, entlang der historischen Landstraßen bis zu den Ortskernen der eingemeindeten Ortsteile. Dazwischen liegen größere landwirtschaftlich genutzte Freizonen, die sich in der Stadtmitte über öffentliche Grünzüge bis an den Grün-

zug um das Zentrum (Glacis) erstrecken. Der gewerbliche und industrielle Schwerpunkt liegt im Nordosten der Stadt. Gewerbeflächen mit begrenzter Emissionsbelastung liegen in den radialen Siedlungsbändern. Ein Verkehrsgerüst aus den Tangentialstraßen B 482 und B 61 n sowie den bestehenden Ring- und Radialstraßen verbindet die einzelnen Funktionsbereiche. Die vorhandenen Siedlungs- und Gewerbebereiche sollen unter Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur ergänzt, aufgefüllt und abgerundet werden. Mittlerweile ist das Leitbild für die räumliche Stadtentwicklung durch 30 Jahre städtische Entwicklung, geänderte rechtliche Rahmenbedingungen und veränderte städtische Schwerpunktsetzungen jedoch überarbeitungsbedürftig

4.1.2 Flächennutzungen und Wohnen

Flächennutzungen

Die Flächengrößen der Hauptnutzungsarten in der Stadt Minden (Katasterflächen gemäß Landesdatenbank NRW) haben sich vom 31.12.1993 bis zum 31.12.2008 wie folgt entwickelt:

Nutzungsart	Stadt Minden	
	1993	2008
Siedlungsfläche und Verkehrsfläche	34,5 %	38,8 %
Landwirtschaftsfläche	55,8 %	51,5 %
Waldfläche	4,1 %	4,4 %
Wasserfläche	3,6 %	4,0 %
Flächen anderer Nutzung	1,8 %	1,5 %

Im Flächensegment Siedlungs- und Verkehrsfläche sind in den letzten 15 Jahren die größten Veränderungen festzustellen. So beträgt der absolute Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche vom 31.12.1993 bis 31.12.2008 ca. 438 ha. Der Anteil dieser Flächenkategorie an der Gesamtfläche erhöht sich analog um ca. 4,3 %. Diese Flächeninanspruchnahme ging hauptsächlich zu Lasten der landwirtschaftlichen Fläche. Sie sank von 1993 bis 2008 um ca. 444 ha oder 4,3 % der Gesamtfläche. Im Vergleich mit dem Kreis Minden-Lübbecke und Land NRW verfügt die Stadt Minden über einen sehr hohen Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche. Sie wird durch die hohe Bevölkerungsdichte von rund 848 Einwohnern pro km² verursacht. Auffällig ist weiterhin der im regionalen Vergleich sehr geringe Waldanteil mit nur ca. 4 %.

Wohnsiedlungsflächenentwicklung

Ein Auslöser für den Anstieg der Siedlungsflächen ist vor allem die Inanspruchnahme von neuer Wohnsiedlungsfläche. Diese Flächeninanspruchnahme ist weniger auf die Bevölkerungsentwicklung, sondern vor allem auf den Anstieg Wohnfläche pro Einwohner und der Haushaltszahlen sowie ein Absinken der Haushaltsgröße (Personen pro Haushalt) zurückzuführen. Am signifikantesten sind diese Entwicklungen bei der Wohnfläche pro Einwohner zu erkennen. Sie stieg von 1995 bis 2007 um über 5 m² pro Person. Ein Ende dieser Entwicklung ist bisher noch nicht abzusehen.

Die Inanspruchnahme neuer Wohnsiedlungsflächen zeigt sich auch am Wohnbaulandverbrauch. So wurde im Jahr 2005 noch 10,9 ha Wohnbaufläche neu in Anspruch genommen, während in den Folgejahren der Wohnbaulandverbrauch deutlich niedriger lag. Der hohe Verbrauch in 2005 ist vor allem durch Wegfall der Eigenheimzulage erklärbar, der dazu führte dass Bauwünsche vorgezogen wurden. Durchschnittlich betrug der Baulandverbrauch in den Jahren 2005 bis 2008 ca. 5,7 ha.

Jahr	Wohnbaulandinanspruchnahme
2005	10,9 ha
2006	3,1 ha
2007	4,1 ha
2008	4,7 ha

Die stetige Inanspruchnahme neuen Baulands hat darüber hinaus dazu geführt, dass die freien Flächen für den Wohnungsbau in Minden insgesamt abge-

nommen haben. Dennoch hatten die freien Flächen für den Wohnungsbau Ende des Jahres 2008 immer noch eine Größe von knapp 200 ha, die sich in ca. 120 ha Flächen mit Baurecht und ca. 80 ha Flächen mit Baurecht in der Planung aufteilen. Insgesamt war die Größe der freien Flächen für den Wohnungsbau auch rückläufig (die Reduzierung der freien Flächen für den Wohnungsbau ist nicht identisch mit dem Wohnbaulandverbrauch, da die freien Wohnbauflächen auch durch Flächenumwidmungen reduziert wurden).

Die von der Bevölkerung voraussichtlich beanspruchte zusätzliche Wohnsiedlungsfläche wurde im Jahr 2006 durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS) mittels einer Komponentenmethode bis zum Jahr 2020 auf ca. 140 ha vorausgeschätzt. Aufgrund der demografischen Entwicklung ergibt sich für die Zeit von 2020 bis 2030 ein negativer Bedarf von ca. 17 ha. Da die Stadt Minden im Rahmen eines Flächenmanagements eine nachhaltige Entwicklung anstrebt, wird als Orientierungswert für die Wohnbauflächenausweisung eine Größenordnung von 120 ha bis 2020 angestrebt (Saldo des Bedarfs bis 2030). Der Abgleich der vorhandenen freien Flächen für den Wohnungsbau mit dem prognostizierten Bedarf ergibt in Minden ein rechnerisches Überangebot an freien Wohnbauflächen. Um zukünftig bedarfsgerecht die „am besten“ geeigneten Wohnbauflächen entwickeln zu können, wurden alle vorhandenen und potentiellen Wohnbauflächen in der Stadt Minden einem qualifizierten Bewertungsverfahren unterzogen und in Prioritätsstufen eingeordnet. Diese Bewertung ist mittlerweile ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung über die Realisierung neuer Wohnbauflächen.

Wohnen

Wie durch die Ausweitung der Wohnsiedlungsflächen bereits zu vermuten war, hat sich in Minden seit 1990 der Bestand an Wohnungen um ca. 16 % auf nunmehr rund 38.200 Wohnungen mit einer Wohnfläche von ca. 3,4 Mio. m² (+19,6 %) erhöht. Damit ist die Zahl der Wohnungen im gleichen Zeitraum erheblich stärker als die Bevölkerung angestiegen, was auf eine Erhöhung der Anzahl der Haushalte schließen lässt. Gleichzeitig ist auch die Wohnfläche überdurchschnittlich angestiegen, wodurch die Wohnfläche pro Kopf angestiegen sein dürfte. Bemerkenswert ist weiterhin, dass die Zahl der Gebäude mit 1 – 2 Wohneinheiten im Berichtszeitraum um ca. 2.600 Gebäude (+ 19,6 %) anstieg, während die Zahl der Mehrfamilienhäuser mit mehr als 3 Wohneinheiten nur um 324 Gebäude zunahm (+ 11,8 %). Hier lässt sich eine deutliche Präferenz zum Bau von 1- 2 Familienhäusern erkennen.

Im Gegensatz zu den umliegenden Kommunen verfügt die Stadt Minden damit über einen bedeutenden Bestand an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (zumeist Mietwohnungen) und damit über einen im Vergleich deutlich städtisch geprägten Wohnungsmarkt. Dieser Wohnungsbestand stellt, gerade auch im Hinblick auf zukünftige Anforderungsprofile wie z.B. urbanes Wohnen, eine wichtige Ressource dar, die durch Modernisierung, Anpassungen und Aufwertungen im Umfeld innerstädtisches Wohnen für die Zukunft attraktiv machen kann. Daneben muss jedoch auch der Einfamilienhausbau weiter gefördert werden. Er stellt im ländlichen Raum immer noch die bevorzugte Wohnform dar und ist damit der stärkste Motor am Wohnungsmarkt. Hier konkurriert die Stadt Minden mit den umliegenden Gemeinden um die potentiellen „Häusle-

bauer“. Für die Gegenwart kann in Minden von einem ausgeglichenen Wohnungsmarkt ausgegangen werden, auf dem rein rechnerisch für jeden Haushalt eine Wohnung zur Verfügung steht. Jedoch sind insbesondere in den Stadtbezirken Rodenbeck, Bärenkämpfen und Rechtes Weserufer schon jetzt Leerstände erkennbar, so dass sich diese Problemlagen in Zukunft weiter verschärfen könnten.

4.1.3 Gewerbe- und Industrieflächen

Aufgrund der Funktion als Bevölkerungs- und Wirtschaftszentrums des Kreises Minden-Lübbecke hat die Stadt Minden einen relativ stetigen Bedarf an Gewerbe- und Industrieflächen. Dieser Bedarf setzt sich aus den Bedarfskomponenten wie Ansiedlungsbedarf, Verlagerungsbedarf und Erweiterungsbedarf zusammen. Das Angebot muss deshalb unterschiedlichen Anforderungen genügen. In einer flächenmäßigen Betrachtung verfügt die Stadt Minden derzeit über ausreichend Gewerbe- und Industrieflächen. So sieht der Regionalplan aus dem Jahr 2004 für die Entwicklung von Gewerbe und Industrie ein Flächenpotenzial (Entwicklungsspielraum) bis 2015 von insgesamt ca. 142 ha vor. Viele dieser Flächen sind schon jetzt in den vorhandenen Planungen berücksichtigt. So sind Ende des Jahres 2008 in Minden ca. 70 ha freie Gewerbe- und Industriefläche mit Baurecht vorhanden. Weitere ca. 43 ha sind im Flächennutzungsplan (FNP) gesichert und befinden sich z.T. im bauleitplanerischem Verfahren. In den vergangenen 5 Jahren hat sich insbesondere die Größe der freien Flächen mit Baurecht in der Planung um ca. 25 ha reduziert, was auch zu einer Reduzierung der freien Gesamtfläche in gleicher Größenordnung führte. Insgesamt ist das Flächenpotenzial des

Regionalplans damit weitgehend ausgeschöpft.

Der Schwerpunkt des gewerblichen Flächenangebotes lag in den letzten Jahren im Gewerbe- und Industriegebiet Päpinghausen. Dieses Gewerbe- und Industriegebiet ist von der Erschließung, den Flächenzuschnitten und den zulässigen Störgraden auf produzierende und verarbeitende Gewerbebetriebe und emittierende Industrie ausgelegt. Obwohl schon seit 1992 / 1993 Baurecht vorhanden ist, konnte da Gebiet bisher nicht vollständig vermarktet werden. Wichtigstes Projekt der Wirtschaftsförderung ist es, den vorhandenen Containerhafen aufgrund von Kapazitätsengpässen als RegioPortWeser an einen neuen Standort östlich des bestehenden Gewerbe- und Industriegebietes Päpinghausen zu verlagern. Es handelt sich hierbei um ein länderübergreifendes Entwicklungsprojekt an den die Städten Minden und Bückeburg sowie die Landkreise Minden-Lübbecke und Schaumburg in Form einer interkommunalen Zusammenarbeit beteiligt sind. Der neue Containerhafen soll darüber hinaus durch ein auf hafenauffine Logistik ausgerichtetes Gewerbegebiet ergänzt werden.

Für die Stadtentwicklung von besonderem Interesse sind weiterhin die durch den Strukturwandel brachgefallenen Gewerbe- und Industrieflächen (z.B. ehemaliger Güterbahnhof, Gerresheimer Glashütte, Alter Weserhafen, CO OP, Objecta, Betonwerk Ritter usw.) und die noch nicht vollständig nachgenutzten Konversionsflächen. Diese Bereiche stellen Entwicklungsspielräume dar, die auch unter der Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden durch besondere Anstrengungen vorrangig einer Wiedernutzung zugeführt werden sollen.

4.1.4 Innenstadt / Einzelhandel

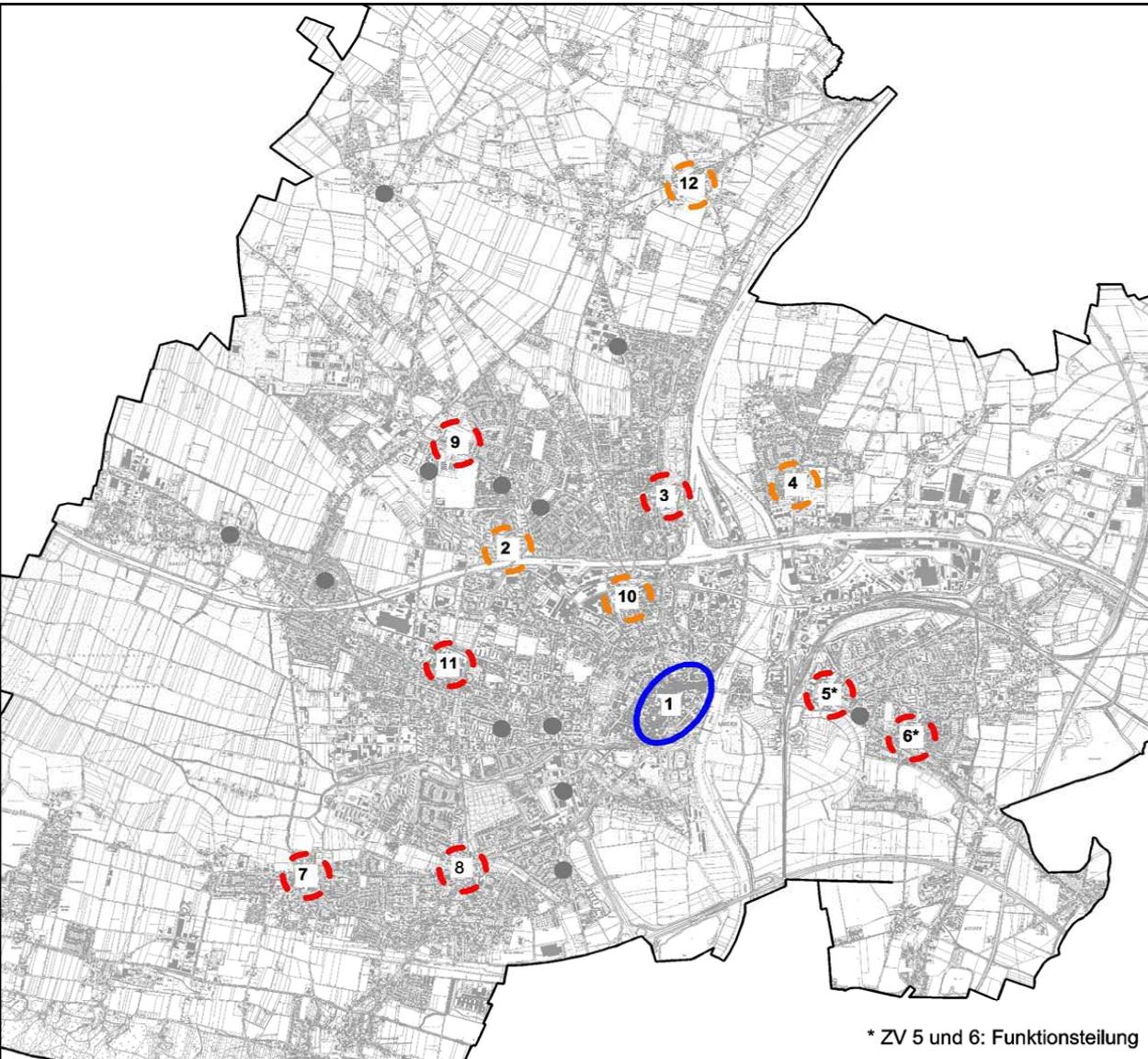
Innenstadt

Die Mindener Innenstadt verfügt über eine vielfältige Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit und Kultur sowie aufgrund des historischen Stadtkerns über besondere städtebauliche und gestalterische Qualitäten. Sie ist der Schwerpunkt des Einzelhandels. Hier liegen rund 36 % der Verkaufsflächen der Gesamtstadt auf denen ca. 62,5 % des gesamtstädtischen Umsatzes erzielt werden. Die Einzelhandelslandschaft der Innenstadt wird vor allem durch die starke Warengruppe Bekleidung / Wäsche geprägt. Sie trägt deshalb neben der attraktiven städtebaulichen Situation dazu bei, dass Minden über ein attraktives Zentrum verfügt. Auf der anderen Seite verhindert die altstädtische Struktur in einigen Bereichen die mögliche Anpassung an einen zeitgemäßen Innenstadthandel. Potenziale für Neuansiedlungen bestehen vor allem in den Warengruppen Elektroartikel / Unterhaltung, die in der Innenstadt fast gar nicht mehr angeboten werden. Bemühungen ein größeres Einkaufszentrum im Bereich des Rathausquartiers anzusiedeln, sind in einem Bürgerentscheid gescheitert. Problematisch ist weiterhin die Versorgung der Bewohner der nördlichen Innenstadt mit Waren des periodischen Bedarfs. Der Rückzug des Lebensmitteleinzelhandels aus der Altstadt beeinträchtigt hier zunehmend die Wohnqualität. Somit ist es geboten, Betriebe mit Waren des täglichen Bedarfs innenstadtnah anzusiedeln, um den Wohnstandort Innenstadt nicht noch weiter zu gefährden. Darüber hinaus sind im Bereich des Rathausinnenhofs und der Obermarktstraße zwei Immobilien- und Standortgemeinschaften aktiv, die zur Belebung des dortigen Einzelhandels beitragen.

Um die Innenstadtentwicklung nach dem Bürgerentscheid wieder auf eine gemeinsame Basis zu stellen, wurde seitens der Stadt ein Innenstadtforum aus Vertretern des Rates, der Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern gegründet, das die Grundlage für die künftigen Projekte und Planungen erarbeitet (Masterplan Innenstadt). Die Schwerpunkte der Arbeit des Innenstadtforums sind die Bereiche „Einkaufen und Einzelhandel“, „Verbesserung der Aufenthaltsqualität“, „Erholungs- und Freizeitstandorte“ sowie „Wohnen in der Innenstadt“.

Nahversorgung / Einzelhandelskonzept

Die wohnungsnah Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs bildet insbesondere für wenig mobile Bevölkerungsgruppen einen wichtigen Bestandteil der kommunalen Daseinsvorsorge. Sie umfasst in erster Linie Nahrungs- und Genussmittel einschließlich des Nahrungsmittelhandwerks und sollte ein möglichst vielfältiges, ausgewogenes Angebot haben. Die Stadt Minden verfügt derzeit über ein relativ dichtes Netz von Nahversorgungsbetrieben (auch in den Ortsteilen). Defizite bestehen z. B. nur in den Bereichen Häverstädt und Haddenhausen, im nördlichen Dankersen und in der nördlichen Innenstadt. Um die wohnortnahe Grundversorgung zu sichern und die Einzelhandelsentwicklung zu steuern, hat die Stadt Minden deshalb ein Einzelhandelskonzept mit einem Gliederungssystem der zentralen Versorgungsbereiche entwickelt. Die Zentrenstruktur umfasst das Hauptzentrum Innenstadt sowie



Zentrale Versorgungsbereiche der Stadt Minden

-  Innenstadt (Hauptzentrum)(1)

-  Nahversorgungszentren 1. Ordnung
 - (3) ZV Marienstraße
 - (5) ZV Viktoriastraße/Bachstraße
Funktionsteilung mit
 - (6) Grille (Gneisenaustraße)
 - (7) ZV Lübbecke Straße/
Dützener Weg
 - (8) ZV Lübbecke Straße/
Schwabering
 - (9) ZV Stiftsallee/ Am Schäferfeld
 - (11) ZV Königstraße/Gesellenweg

-  Nahversorgungszentren 2. Ordnung
 - (2) ZV Hessenring/
In den Bärenkämpen
 - (4) ZV Lahder Straße
 - (10) ZV Ringstraße/Stiftstraße
 - (12) ZV Graßhoffstraße/Spiekerheide

-  Lebensmittelmärkte außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche (ab 400 qm Verkaufsfläche)

* ZV 5 und 6: Funktionsteilung

7 Nahversorgungszentren 1. Ordnung und 4 Nahversorgungszentren 2. Ordnung und ist räumlich und funktional festgelegt. So ist einerseits eine Orientierungs- und Beurteilungsgrundlage für die Bauleitplanung und die Beurteilung von Ansiedlungsvorhaben und andererseits Planungs- und Investitionssicherheit für Einzelhandel, Investoren und Grundstückseigentümer gegeben.

4.1.5 Natur und Umwelt

Natur und Landschaft

Der Schutz von Natur und Landschaft ist in einem gestuften System unterschiedlicher Schutzkategorien mit FFH- und Vogelschutzgebieten, mit Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten geregelt. Als FFH bzw. Vogelschutzgebiet sind in Minden die Bastauwiesen und mehrere Waldgebiete im Wiehengebirge, Nammer Wald und im Heisterholz geschützt, von denen jedoch nur kleinere Teilflächen und der Umgebungsschutz das Mindener Stadtgebiet berühren. Als Naturschutzgebiet sind weiterhin hinaus die westlich gelegenen Freiflächen der ehemaligen Kaserne Minderheide geschützt. Landschaftsschutzgebiete sind in Minden großflächig ausgewiesen, wobei insbesondere die Überprüfung der alten Landschaftsschutzgebiete aus den 1960-er Jahren im nördlichen Bereich des Stadtgebietes sinnvoll wäre.

Darüber hinaus sind schutzwürdige Lebensräume noch als Naturdenkmale bzw. geschützte Landschaftsbestandteile rechtlich gesichert oder im Biotopkataster der Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) und in der (Stadt-)Biotopkartierung im Innenbereich kartiert. Das Biotopkataster der LANUV beinhaltet vor allem Biotope im baulichen Außenbereich, während die Stadtbiotopkartierung nur Biotope im besiedelten Bereich der Stadt Minden erfasst. Landschaftspläne sind in Minden nur in Teilbereichen vorhanden (Landschaftspläne Porta Westfalica, Bad Oeynhausen, Bastauiederung-Wickriede und Heisterholz). Eine flächendeckende Aufstellung von Landschaftsplänen wird angestrebt. Darüber hinaus verfügt die Stadt Minden über ein Freiraumkonzept, das ein detailliertes landschaftsökologisches Zielkonzept für

die örtliche Umsetzung für Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung enthält..

Gewässerschutz

Die Wasserqualität und der ökologische Zustand der wichtigsten Gewässer im Stadtgebiet Mindens (Weser, Mittellandkanal, Bastau, Bastau-Entlaster, Bückeburger Aue, Osterbach und Sandfurtbach) wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) im Jahr 2005 letztmalig näher untersucht. Demnach entspricht der Zustand der Weser der Güteklasse II – III (kritisch belastet), der Zustand der Bastau in Teilbereichen der Güteklassen II – III (kritisch belastet) und in anderen Abschnitten der Güteklasse IV (übermäßig verschmutzt) sowie der Zustand des Osterbachs der Güteklasse IV (übermäßig verschmutzt). Der Regionalplan formuliert als Güteziel für die Gewässersysteme die Güteklasse II (mäßig belastet) und gemäß Wasserrahmenrichtlinie sollen alle Fließgewässer mit einem Einzugsgebiet > 10 km² einen „guten ökologischen und chemischen“ Zustand aufweisen. Die erhobenen Fließgewässer sind daher, insbesondere was deren Struktur betrifft, verbesserungsbedürftig. Weiterhin liegen für eine Vielzahl von Fließgewässern II. Ordnung im Stadtgebiet Gewässerentwicklungskonzepte vor. Die Konzepte beschreiben den früheren und heutigen Zustand der Fließgewässer und ihrer Umländer und zeigen praktische Möglichkeiten für naturnahe Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen an fließenden Gewässern auf.

Durch die Lage an der Weser besteht für die Stadt Minden immer eine latente Gefahr eines großen Hochwasserschadensereignisses, zumal sich auch einige Siedlungsbereiche im Überflutungsbereich eines

potentiellen 100-Jährigen Hochwassers befinden. Der Hochwasserschutz ist durch die Neufestsetzung des Überschwemmungsgebietes der Weser planerisch aktualisiert worden. Darüber hinaus liegt ein Hochwasseraktionsplan für das nordrhein-westfälische Teilgebiet der Weser vor, der auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme eine Einschätzung des Schadenspotentials und Vorschläge für überörtliche und lokale Maßnahmen des Hochwasserschutzes beinhaltet.

Luft, Stadtklima und Klimaschutz

Die lufthygienische und stadtklimatische Situation der Stadt Minden ist zZ. nicht ausreichend einschätzbar, da nur wenige Daten vorliegen. Im Rahmen der FNP-Neuaufstellung werden hier Grundlagenermittlungen erforderlich. Durch die innerstädtischen Grünzüge sowie die Weseraue hat Minden ein jedoch Grundgerüst, das sich auf das städtische Klima günstig auswirkt.

Die Stadt Minden hat ein kommunales Klimaschutzkonzept entwickelt, das die CO₂-Emissionen im Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung um 20 % bis zum Jahr 2020 senken soll. Die Schwerpunktbereiche des Klimaschutzkonzeptes sind Maßnahmen bei den städtischen Betrieben und städtischen Einrichtungen, der Stadtentwicklung, bei der Beschaffung innerhalb der Verwaltung, in der Bauleitplanung, in der Verkehrsentwicklung, bzgl. Kooperationen mit Klimaschutzakteuren sowie Öffentlichkeitsarbeit.

Lärm

Lärm ist ein sehr oft unterschätzter Immissions- und Umweltfaktor, der seitens der Betroffenen zunehmend sensibler gesehen wird. In Minden liegen nur wenige

Daten zur Lärmbelastung vor. Probleme mit z.B. Verkehrslärm wurden in Einzelfalluntersuchungen im Rahmen der Bauleitplanung gelöst. Erst durch die Lärmaktionsplanung wurde durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die Hauptverkehrsstrassen und durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Haupteisenbahnlinien eine Berechnung der Lärmbelastungen vorgenommen. Durch die Kartierung wurde deutlich, dass an den untersuchten Verkehrswegen eine Betroffenheit Mindener Bürger vom Verkehrslärm und damit Handlungsbedarf gegeben ist. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen jedoch Konzepte entwickelt werden, um die Lärmbelastung zu vermindern. Der Schwerpunkt der Lärmvorsorge sind vorbeugende Maßnahmen in der Bauleitplanung und der Verkehrsplanung, wie z.B. Zuordnung von Nutzungen, Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen u.ä.

Bodenschutz / Altlasten

Das Arbeitsfeld Bodenschutz wird besonders durch die Altlastenthematik geprägt. Von Altlastenverdachtsflächen können Gefahren für das gesunde Wohnen und Arbeiten sowie anderer Schutzgüter (hier insbesondere Wasser und Boden) ausgehen. Probleme treten in Minden vor allem in schon lange Zeit gewerblich genutzten Bereichen (z. B. östliches Weserufer / Bahnhofsbereich) und anderen dicht besiedelten Bereichen auf. Die eher ländlich strukturierten Bereiche sind meist gering bzw. nicht betroffen. Die betreffenden Flächen sind zz. nur zum Teil im Altlastenkataster des Kreises Minden-Lübbecke erfasst. Umfassende Gefährdungsabschätzungen sind nur in einigen Fällen vorhanden, so dass im Einzelfall vorher nicht kalkulierbare Kosten

entstehen können.

Die verstärkte Berücksichtigung des Bodenschutzes in der Bauleitplanung erfordert im Rahmen der FNP-Neuaufstellung eine Bestandsaufnahme der unterschiedlichen Bodenfunktionen und der schutzwürdigen Böden im Stadtgebiet. Aufbauend auf dieser Erfassung sind dann Konzeptionen zum vorsorgenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden sowie zum Schutz seltener oder schutzwürdiger Bodentypen und zur nachhaltigen Sicherung bzw. Wiederherstellung der Bodenfunktionen zu entwickeln.

4.1.6 Mobilität und Verkehr

Der Verkehr ist aufgrund seiner Verflechtungen und Auswirkungen ein bedeutendes Element der Stadtentwicklung. Eine übergreifende gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplanung liegt seit dem Jahr 1996 vor. Der Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans ist die stadt- und umweltverträgliche Führung des Kfz-Verkehrs und die Entwicklung von Fördermaßnahmen für den umweltfreundlichen Stadtverkehr (ÖPNV und Rad- bzw. Fußgängerverkehr). Aufgrund seines Entstehungszeitraumes sind die Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und die vorgeschlagenen Maßnahmen zu aktualisieren bzw. zu überarbeiten.

Straßennetz

Insbesondere die Einbindung Mindens an das regionale und überregionale Verkehrsnetz und die verschiedenen Verkehrsträger ist ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschafts- und Stadtentwicklung. Die Anbin-

dung an das Autobahnnetz erfolgt über die B 482 und die B 61 an die ca. 15 km entfernten Autobahnen A 2 bzw. A 30. Insbesondere die Anbindung an die A 30 wird sich durch den Bau der Nordumgehung in Bad Oeynhausen weiter verbessern. Es ist jedoch ein Problem, dass kein direkter Autobahnanschluss vorhanden ist. Die regionale Einbindung in das Straßennetz wird durch drei Bundesstraßen (B 61, B 65 und B 482) und vier Landesstraßen (L 534, L 764, L 766, L 876) gewährleistet. Notwendige Netzergänzungen sind die Verlängerung der B 65n in Richtung Haddenhausen, der Restausbau der K 10 (Kreisel Dützer Weg / B 65) und die so genannte Ostumgehung im Zuge der L 764. Für zusätzliche Netzerweiterungen gibt es z. Zt. keinen erkennbaren Bedarf. Das Kfz-Verkehrsaufkommen auf die Hauptverkehrsstraßen liegt meist zwischen 10.000 und 20.000 Kfz / 24 h und erreicht in Teilabschnitten Belastungen von über 25.000 Kfz / 24 h (südlicher Bereich B 61). Der Schwerverkehr von und zu den Gewerbegebieten belastet ebenfalls überwiegend das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz, wobei die größten Verkehrsmengen mit Belastungen mehr als 2.000 Lkw / 24 h über die B 61 Birne und über die Nordbrücke die Stadt erreichen. Das Parkraumangebot ist mit dem vorhandenen Parkleitsystem und dem in zentraler Lage liegenden, kostenfreien Großparkplatz Kanzlers Weide insgesamt als gut einzuschätzen.

Schienerverkehr

Im Schienenfernverkehr ist Minden Haltepunkt im IC-Netz der Deutschen Bahn AG (IC-Linie 55 Dortmund – Dresden, IC-Linie 77 Amsterdam – Berlin) sowie der ICE-Linie 10 Köln – Berlin (nur ausgewählte Züge). Zur Beschleunigung des Fernverkehrs plant die Deutsche

Bahn AG darüber hinaus die Ertüchtigung der Schienenstrecke Hannover – Bielefeld im Bereich Minden durch einen trassennahen Zubau von 2 Gleisen an die vorhandene Strecke.

Der Schienenregionalverkehr erfolgt in Minden durch die DB-Regio Westfalen. Mit den Regionalexpresszügen: RE 6 (Westfalen-Express), RE 60 (Ems-Leine-Express), RE 70 (Weser-Leine-Express), RE 76 (Weser-Aller-Express) und RE 78 (Porta-Express) sowie der Regionalbahn RB 72 (Ostwestfalenbahn) ist Minden im schienengebundenen Nah- und Regionalverkehr gut angebunden. Darüber hinaus ist Minden Endstation der S-Bahn nach Hannover (S 1). Im Rahmen des „Integralen Taktfahrplans NRW“ ergeben sich so gute Umsteigeverbindungen zum Fernverkehr und ein mindestens halbstündiger Takt auf der Hauptstrecke nach Bielefeld und Hannover. Infrastrukturpotenziale bestehen im Bereich der Mindener Kreisbahnen. Die teilweise als Güterbahn genutzten Bahnstrecken stellen evtl. eine langfristige Option für den Personennahverkehr dar.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr wird in Minden durch ein System von Stadt- und Regionalbuslinien, die von verschiedenen Verkehrsunternehmen betrieben werden sichergestellt. Die Erschließung des Stadtgebietes und der Ortsteile erfolgt durch 13 Buslinien. Durch den Nahverkehrsplan wurde darüber hinaus eine konsequente Vertaktung des ÖPNV-Angebotes mit einer Überlagerung der Stadt- und Regionalbuslinien am ZOB Minden geschaffen (Rendevous-System). Dies ermöglicht ein direktes Umsteigen zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien. Weiterhin sind die Takt-

zeiten so gewählt, dass ein guter Anschluss an den Schienenverkehr am Hauptbahnhof Minden vorhanden ist. Der Bahnhofsvorplatz ist seit dem Umbau neu gestaltet. Jedoch ist der Zustand des Bahnhofsumfeldes nicht einladend. Insbesondere die Verbindung zur Innenstadt bedarf einer Aufwertung.

Fuß- und Fahrradverkehr

Attraktive und sichere Fuß- und Radwegeverbindungen von den Wohngebieten zu den Nahversorgungseinrichtungen, den Naherholungsgebieten und zur Innenstadt sind ein wichtiger Bestandteil für die Lebens- und Wohnqualität in Minden. Der Fahrradverkehr erfährt in Minden durch die Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW eine besondere Förderung. Ziel ist es, einen Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 25 % zu erreichen. Der Radverkehr verfügt insgesamt über ein relativ gut ausgebautes Netz an unterschiedlichen Radverkehrsanlagen, jedoch bestehen punktuelle Defizite bei der Vernetzung der Radwege und der Anzahl der Fahrradabstellanlagen. Ein Radverkehrskonzept zur Förderung des Fahrradverkehrs befindet sich in Aufstellung. Das Fuß- und Wanderwegenetz ist insgesamt qualitativ ausreichend.

Binnenschifffahrt / Flugverkehr

Durch ihre Lage am Mittellandkanal und an der Weser sowie die vorhandenen Hafenanlagen verfügt die Stadt Minden über eine optimale Anbindung an das Wasserstraßennetz in Deutschland. Um die Wasserstraßen gegenüber anderen Verkehrsträgern auch langfristig konkurrenzfähig zu halten, ist in Minden der Neubau der Weserschleuse vorgesehen. Der Aus-

bau dient der Anpassung der Schleusenanlagen an die Anforderungen des Großmotorgüterschiffes. Darüber hinaus ist vorgesehen den an seiner Kapazitätsgrenze angelangten Containerhafen aus dem Industriehafen direkt an den Mittellandkanal zu verlagern.

Die nächstgelegenen internationalen Flughäfen sind der Flughafen Hannover in einer Entfernung von 70 km und der Flughafen Paderborn in einer Entfernung von 80 km.

4.2 Thematische Handlungsfelder

4.2.1 Wirtschaft und Handel

Die Stadt Minden ist ein bedeutendes Wirtschafts-, Handels- und Dienstleistungszentrum für ein Umland mit ca. 450.000 Einwohnern. Die Wirtschaft umfasst vor allem die metallverarbeitende und die chemische Industrie, die Papier-, Holz- und Kunststoffindustrie sowie weltweit agierende Firmen der Elektrotechnik und Nahrungsmittelindustrie. Rund 4.400 Unternehmen und Betriebe haben in Minden ihren Sitz.

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendelt seit dem Jahr 1996 zwischen 32.000 und 34.000. Von diesen rund 34.000 Beschäftigten arbeiten ca. 9.800 im produzierenden Gewerbe (ca. 29 %), ca. 8.300 in Handel, Gastgewerbe und Verkehrswesen (ca. 24 %) sowie ca. 15.700 in sonstigen Dienstleistungsbetrieben (Banken, Kredit- und Versicherungsgewerbe, Grundstückswesen / Vermietung, Dienstleistungen für Unternehmen und öffentliche Verwaltung; ca. 46 %). Während die Beschäftigtenzahlen im verarbeitenden Gewerbe langfristig zurück gehen, steigen sie im Dienstleistungsbereich weiter an. Die Mindener Wirtschaft ist damit eindeutig auf den Dienstleistungssektor ausgerichtet.

Insgesamt beschäftigen die Mindener Unternehmen knapp 32 % der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer im Kreis Minden-Lübbecke. Die Stadt Minden ist somit eindeutiger Arbeitsplatzschwerpunkt der Region. Dies belegt auch der langfristig hohe Pendlerüberschuss von rund 8.000 Einpendlern (d.h. ca. 8.000 Personen mehr pendeln in die Stadt ein, als Bewohner

Mindens in andere Kommunen auspendeln). Damit verfügt Minden über den eindeutig höchsten Pendlerüberschuss im Kreis Minden-Lübbecke.

Im Jahr 2008 liegt die Arbeitslosenquote in Minden zwischen 6 % und 7 %, wobei seit Anfang des Jahres 2009 durch die Wirtschaftskrise ein deutlicher Anstieg festzustellen ist. Langfristig liegen die Arbeitslosenzahlen in Minden über denen des Kreises Minden-Lübbecke jedoch unter dem Landesschnitt.

Handel

Die Stadt Minden ist eine der bedeutendsten Einkaufsstädte in Ostwestfalen mit einem umfangreichen Angebot des gehobenen und höheren Bedarfs. Der direkte Einzugsbereich umfasst vor allem die Kommunen des Altkreises Minden und die angrenzenden niedersächsischen Gemeinden. Das weitere Marktgebiet reicht von Landesbergen bis Kalletal und von Espelkamp bis Stadthagen. Jedoch ist im Verlauf der letzten ca. 15 Jahre ein schleichender Rückgang der Einzelhandelszentralität zu beobachten. Begründet liegt dieser relative Bedeutungsverlust zum einen in Ausbaumaßnahmen der direkten Konkurrenzstandorte Fachmarktzentrum „Porta-Markt“ in Porta Westfalica und ECE-Einkaufszentrum „Werrepark“ in Bad Oeynhausen sowie Ansiedlungen in Bückeburg. Zum anderen aber auch in Attraktivitätssteigerungen des Einzelhandels im weiteren Umfeld. Insgesamt hat Minden zwar immer noch deutliche Kaufkraftzuflüsse, jedoch schwächt sich die

einstmals sehr gute Position ab. Eine genaue Analyse der Einzelhandelsituation Mindens liegt in Form des Einzelhandelsgutachtens für die Stadt Minden der Cima Lübeck aus dem August 2006 vor.

Jahr	Einzelhandelszentralität
1994	140,8
2001	139,3
2002	128,0
2005	124,7
2006	121,3

Quelle:
GfK Konsumforschung

4.2.2 Bildung und Soziales

Bildung

Um die Schulstandorte zukunftsfähig zu machen, d.h. an die veränderten demografischen Bedingungen anzupassen und den vorhandenen Investitionsstau abzubauen, hat die Stadt Minden einen dauerhaften und beteiligungsorientierten Schulentwicklungsprozess initiiert. So gibt es zukünftig im Bereich der Grundschulen statt ehemals 16 nur noch elf Standorte. Die in diesem Zusammenhang notwendigen Sanierungs-, Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen werden in 2009 abgeschlossen.

Im Bereich der weiterführenden Schulen hat das Beselgymnasium mit Beginn des Schuljahrs 2008 / 2009 den Betrieb als NRW-Sportschule aufgenommen. Weiterhin wurde die Kurt-Tucholsky Gesamtschule zum Schuljahr 2008 / 2009 um einen dreizügigen Teilstandort in Dankersen erweitert (als Ersatz für die dortige Hauptschule). Weiteres Ziel im Bereich der Schulen ist die flächendeckende Einführung des Ganztagsbetriebes an den Grundschulen und weiterführenden Schulen. So sind mittlerweile alle Grundschulen offene Ganztagsgrundschulen, wobei ca. 44 % der Grundschulkin-der den offenen Ganzttag besuchen.

Im Bereich der universitären Bildung befindet sich in Minden die Abteilung „Architektur und Bauingenieurwesen“ der Fachhochschule Bielefeld. Derzeit können hier die Bachelor-Studiengängen Architektur, Bauingenieurwesen und Projektmanagement Bau sowie der Masterstudiengang Integrales Bauen studiert werden. Im Rahmen der Landesinitiative „Ausbau der Fachhochschulen“ soll der Fachschulhochstandort nach

Planungen des Landes NRW um 500 Studienplätze der MINT-Fächer (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik) ausgebaut werden. So sollen in den Jahren 2009 / 2010 der Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen, 2010 / 2011 der Studiengang Elektrotechnik, 2011 / 2012 der Studiengang Technische Informatik und 2012 / 2013 der Studiengang Maschinenbau aufgebaut werden, wodurch die Bedeutung der Fachhochschule in Minden weiter gestärkt wird. Schon jetzt gibt die Fachhochschule aufgrund ihrer Praxisorientierung und Praxisprojekte wichtige Anregungen für die Entwicklung der Stadt Minden (z.B. Bebauung Weserhafen; Gestaltung Marktplatz), prägt das kulturelle Leben in der Stadt und in der Region durch ein gewisses studentisches Flair und stellt dadurch einen wichtigen Imagefaktor für die Stadt dar.

Im Bereich der Weiterbildung ist die Stadt Minden Sitz einer Vielzahl von unterschiedlichen Institutionen z.B. 1 Kollegscheule und 1 Kolleg zur Erlangung der Hochschulreife mit Abendgymnasium, öffentlichen und privaten berufsbildenden Schulen, 1 Pharmazeutisch-Technischen Lehranstalt und das Johannes-Wesling-Klinikum als akademisches Lehrkrankenhaus der Westfälischen Wilhelms Universität in Münster. Komplettiert wird das Bildungsangebot durch die Volkshochschule (Erwachsenenbildung), die Musikschule, die Stadtbibliothek und das Kommunalarchiv.

Kinder und Jugendliche

Im Bereich der Kindertagesbetreuung weist die Stadt Minden gute Strukturen auf. So bestehen derzeit 34 Tageseinrichtungen für Kinder, wovon sich vier in städtischer Trägerschaft befinden. Insgesamt stehen 2337 Betreuungsplätze zur Verfügung, davon 2.083 für

Kinder vom vollendeten dritten Lebensjahr bis zum Beginn der Schulpflicht. Dazu kommen 64 Hortplätze für schulpflichtige Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres und 190 Plätze für unter 3-jährige. Die Kindergartenbedarfsplanung für 3 – 6-jährige Kinder umfasst jeweils einen 3-jährigen Zeitraum und wird jährlich überarbeitet. Aktuell geht der Kindergartenbedarfsplan von einer Bedarfsdeckung bei den 3 – 6-jährigen Kindern aus, womit der Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz erfüllt wird. Ein Ausbau des Angebots für unter 3-jährige auf 20 % des maximalen Bedarfs ist bis 2010 vorgesehen. Zu diesem Zweck ist geplant 100 neue Plätze für das Kindergartenjahr 2009 / 2010 und 145 neue Plätze für das Kindergartenjahr 2010 / 2011 zu schaffen. Weitere Betreuungsmöglichkeiten werden durch Tagespflegepersonen („Tagesmütter“) angeboten.

Neben den rein quantitativen Aspekten gilt es bei allen Angeboten die qualitativen Komponenten noch stärker als bisher zu berücksichtigen. Betreuungsangebote sind immer gleichzeitig auch Bildungsangebote. Weiterhin bietet die Stadt Minden durch das Projekt „Frühe Hilfen“ eine Begleitung für die Entwicklung von Kindern von der Schwangerschaft bis zum dritten Lebensjahr.

Die Kinder- und Jugendarbeit wird hauptsächlich in vier städtischen und einem Jugendhaus in freier Trägerschaft geleistet. Dabei liegen die Jugendhäuser mit stadtteilbezogenem Konzept allesamt in sozial besonders belasteten Umfeldern. Die Häuser haben auch eine wichtige Funktion bei der Integration von Kindern und Jugendlichen mit Migrationshintergrund. Die Förderung der Kinder- und Jugendarbeit beinhaltet neben der

Bereitstellung finanzieller und sachlicher Mittel auch die fachliche Beratung und Unterstützung für kommunale Jugendeinrichtungen, Jugendverbände, Jugendgruppen, freie Träger der Jugendarbeit und ehrenamtlich Tätige. Der Freizeitmitarbeiterclub (FMC) als Zusammenschluss der Ehrenamtlichen ist Partner der Jugendarbeit und hat hohen Stellenwert.

Die ambulanten und stationären Hilfen zur Erziehung werden durch den Sozialen Dienst Jugendhilfe umgesetzt, der Beratung und Begleitung für Eltern und Kinder anbietet und an andere Dienste und Einrichtungen weitervermittelt. Dabei wird die Zusammenarbeit mit den freien Trägern der ambulanten Erziehungshilfen und den Einrichtungen der Heimerziehung kontinuierlich verbessert, um passgenaue Angebote entwickeln zu können. Insgesamt ist bei den Hilfen zur Erziehung in den letzten Jahren ein starker Anstieg der Fallzahlen (insbesondere bei Heimunterbringung und Vollzeitpflege) zu verzeichnen, der deutlich steigende finanzielle Aufwendungen erfordert. Förderlich wäre daher ein gut ausgebauten Frühwarnsystem mit niedrighschwelligem Angeboten mit dem möglicherweise spätere Heimerziehungskosten vermieden werden können.

Soziales

Eine Hauptaufgabe der Stadt Minden ist die Gewährleistung einer gesicherten Lebensführung für Personen, die ihren Lebensunterhalt nicht selbst bestreiten können. Insgesamt erhalten etwas mehr als 10 % der Bevölkerung, dass sind mehr als 8.000 Menschen Leistungen nach SGB II. Einen besonderen Stellenwert haben die Hilfen für Erwerbssuchende (ehemals Arbeitslosengeld II), die einen Großteil der Bedürftigen ausmachen. Die Stadt Minden ist dabei für die Beratung und Betreu-

ung der Erwerbssuchenden beim Antrag auf Leistungen für den Lebensunterhalt und den Kosten für die Unterkunft zuständig. Die Vermittlung von Arbeitslosengeldempfängern in Arbeit und Fördermaßnahmen, wie z.B. die Beschäftigungsförderung, präventive Maßnahmen und sonstige Hilfsangebote erfolgt durch die Pro Arbeit GmbH. Dabei wird angestrebt, Beschäftigungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten speziell auch für Arbeitslose Jugendliche zu schaffen.

Eine gute soziale Infrastruktur ist aber auch ein wichtiger „weicher“ Standortfaktor für die wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Entwicklung der Stadt. Die Stadt Minden wird deshalb künftig noch stärker als bisher gefordert sein, ein attraktives Lebensumfeld mit bedarfsgerechten infrastrukturellen Angeboten für alle gesellschaftlichen und sozialen Gruppen zu bieten, wobei besondere Schwerpunkte in den Gruppen der Kinder und Jugendlichen, der Behinderten, der Frauen und deren Gleichstellung, der Familien, der Senioren und der Migranten zu sehen sind. Insbesondere im Behindertenbereich sind durch ein neues Gleichstellungsgesetz veränderte Anforderungen an die Stadt zu erwarten. Die Stadt setzt daher auch auf die gute Kooperation mit und zwischen den Freien Trägern. Von den freien Wohlfahrtsverbänden über soziale Institutionen, Vereine und Initiativen bis hin zu Selbsthilfegruppen werden in Ergänzung der städtischen Leistungen zahlreiche Dienste, Leistungen und Hilfen angeboten, die in ihrer Gesamtheit zu einem dichten sozialen Netz verwoben sind. Dieses Netz umspannt nahezu alle Bevölkerungsgruppen und -schichten und bietet Hilfsangebote für nahezu alle Problemsituationen des täglichen Lebens an. Für Menschen in akuten sozialen und finanziellen Notlagen werden im Rahmen des

Sozialpatenprogramms freiwillige Hilfen von Bürger zu Bürger angeboten. Unter der Devise „Hilfe zur Selbsthilfe“ beraten und begleiten die ehrenamtlich tätigen Sozialpaten die Betroffenen bei ihren Problemen.

Die Stadt Minden ist sich der zentralen Bedeutung und Funktion bewusst, die Familien für das Leben in der Stadt haben, da sie die sozialen Basisleistungen von der Kinderbetreuung bis zur Krankenpflege, von der Erziehung bis zur Freizeitgestaltung, von der Bildung bis zum sozialen Lernen für ihre Mitglieder und die Gemeinschaft erbringen. Daher besteht in Minden ein lokales Bündnis für Familie, dass sich für die Verbesserung der Familienfreundlichkeit einsetzt. Weiterhin wird zur Förderung der Familienfreundlichkeit der Stadt Minden eine Familienkarte angeboten, mit der Vergünstigungen für Familien bei bestimmten Aktivitäten und Dienstleistungen in Anspruch genommen werden können.

Aufgrund des steigenden Anteils der Senioren und insbesondere der Hochaltrigen (über 75 Jahre) an der Bevölkerung kommt der Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse eine steigende Bedeutung mit fachgebietsübergreifendem Charakter zu. Obwohl ältere Menschen keine homogene Gruppe bilden, ergeben sich aufgrund des Alters häufig spezielle Problemlagen und Schwierigkeiten. Es ist Wunsch und Ziel der meisten Menschen, sich auch im Alter eine selbstbestimmte Lebensführung im angestammten Wohnumfeld zu erhalten. Durch die steigende Lebenserwartung nimmt mit zunehmendem Alter jedoch auch die Wahrscheinlichkeit von gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Hilfebedarf, Vereinsamung, Pflegebedarf und Einschränkungen in der Mobilität zu. Aufgrund der sich ändernden Haushalts-

und Familienstrukturen schrumpfen jedoch die Verwandtschaftsnetze der alten Menschen. Es muss daher damit gerechnet werden, dass sie im Bedarfsfall weniger Unterstützungsleistungen aus dem Familienkreis erwarten können und somit häufiger auf außerfamiliäre Einrichtungen und Netzwerke angewiesen sein werden als dies heute der Fall ist. Dies erfordert daher ein ausreichendes Angebot altengerechter Wohnungen und Wohnkonzepte (z.B. betreutes Wohnen, Mehrgenerationshaus, Wohngemeinschaft) sowie die Beratung und Hilfestellung bei Umbaumaßnahmen im Eigentum. Um Defizite in den Bereichen Transparenz, Information, Beratung und Vergleichbarkeit dieser Einrichtungen und ihrer Leistungen auszugleichen, besteht mit dem vom Kreis Minden-Lübbecke bezuschussten Seniorenbüro mit angeschlossenem Infozentrum Pflege eine trägerunabhängige Pflegeberatung in allen Bereichen der Alten- und Behindertenhilfe. Als politische Interessenvertretung der „Älteren“ ist in Minden der Seniorenbeirat etabliert, der als beratendes Mitglied in allen städtischen Ausschüssen vertreten ist und auf die Entscheidungen Einfluss nimmt und Informationsangebote für ältere Menschen macht. Das Seniorenbüro der Stadt Minden unterstützt den Seniorenbeirat bei der Arbeit und bietet Beratung über die Möglichkeiten des ehrenamtlichen Engagements an und unterstützt ehrenamtlich Tätige bei der Arbeit.

Die Interessen der Behinderten BürgerInnen werden durch den Beirat für Menschen mit Behinderungen wahrgenommen. Er versteht sich als Koordinationsstelle zwischen Politik und Selbsthilfegruppen, Vereinen, Wohlfahrtsverbänden etc. und macht die Öffentlichkeit auf Probleme von Menschen mit Behinderungen aufmerksam. Weiterhin berät er den Rat der Stadt Min-

den und seine politischen Ausschüsse, die Verwaltung, Verbände und Träger von Behinderteneinrichtungen. Ziel dieser Arbeit ist vor allem die Berücksichtigung von technischen und bautechnischen Möglichkeiten zur Schaffung eines behindertengerechten Lebensumfelds, die Verbesserung der Teilnahmemöglichkeiten Behinderter am täglichen Leben und die Unterstützung von Selbsthilfeaktivitäten.

Eine wichtige Aufgabe der Daseinsfürsorge ist die Integration des zunehmenden Anteils der Ausländer bzw. der Menschen mit Migrationshintergrund. So ist die wechselseitige Akzeptanz und Toleranz zwischen den Bevölkerungsgruppen, aber auch Chancengleichheit und Gleichberechtigung in allen wichtigen Bereichen von Gesellschaft und Wirtschaft wesentliche Voraussetzung für eine gelungene Integration. Als kontinuierlich weiter zu entwickelnde Aufgabe wird sie durch den städtischen Integrationsbeauftragten verfolgt. Der Absonderung (Segregation) einzelner Bevölkerungsgruppen wird im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten (z.B. Unterbringung von Flüchtlingen während des Asylverfahrens) konsequent entgegengesteuert, um Konflikte in den Stadtteilen zu vermeiden. Die Interessen der AusländerInnen in Minden werden durch den Ausländerbeirat wahrgenommen. Der Ausländerbeirat setzt sich für die Belange der ausländischen EinwohnerInnen ein. Er kann sich mit allen Angelegenheiten der Stadt Minden befassen und wirkt durch entsandte Mitglieder beratend an den Entscheidungen der städtischen Fachausschüsse mit.

4.2.3 Kultur, Sport und Freizeit

Kultur

Die Unverwechselbarkeit Mindens ergibt sich aus 1.200 Jahren wechselvoller Geschichte, die vor allem durch die Funktion als Hansestadt, mittelalterliche Bischofsstadt und als preußische Festungsstadt geprägt wurden. Das geschichtliche und kulturelle Erbe ist insbesondere durch die historische Bausubstanz mit über 500 Bau- und Bodendenkmälern sichtbar, die Minden zu einem Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der historischen Stadt- und Ortskerne in NRW macht. Diese Unverwechselbarkeit spiegelt sich auch in vielfältigen kulturellen Aktivitäten und Angeboten wider und ist Ausdruck des vorhandenen, kulturellen Anspruchs. Attraktive Kulturangebote sind ein bedeutender Standortfaktor und sowohl für die ortansässige Bevölkerung, als auch für die Bewohner des Umlandes von herausragender Bedeutung. Theater, Museen und andere Veranstalter schaffen ein unverwechselbares Profil und dienen darüber hinaus nicht nur dem Standortimage, sondern begünstigen eine vielfältige und hochwertige Gastronomie, die Tourismusentwicklung und unternehmerische Standortentscheidungen. Vielfältige kulturelle Angebote, wie auch die Bewahrung des kulturellen Erbes sind wichtig für die Positionierung im Wettbewerb der Städte und der Funktion in der Region.

Die Kulturangebote umfassen alle Aspekte von der klassischen Kultur bis zur Alltagskultur. Das kulturelle Spektrum reicht von überwiegend städtischen Angeboten im Bereich der kulturellen Bildung und Betätigung (z.B. Grundversorgung durch Bibliothek, Musikschule, Kommunalarchiv und Volkshochschule), die oftmals mit städtischer Beteiligung geförderte Einrichtungen

(z.B. Kulturzentrum „BÜZ“ mit Veranstaltungen im Bereich Kleinkunst, Entertainment, Musik und Stadtkultur), die verschiedenen Museen (Mindener Museum für Geschichte, Landes- und Volkskunde mit Kaffeemuseum, Preußen-Museum NRW und den Domschatz im Haus am Dom) und das regelmäßige qualitativ hochwertige professionelle Kulturangebot (z.B. Stadttheater, Nordwestdeutsche Philharmonie, Kirchenmusik im Dom, Jazz Club), bis hin zu den singulären meist privatwirtschaftlich organisierten und finanzierten Veranstaltungen (z.B. Konzerte auf Kanzler´s Weide, Opernaufführungen am Simeonsplatz / Kleinen Domhof). Daneben begleitet und fördert das Kulturbüro der Stadt die Arbeit vieler Kulturträger der sogenannten „freien Kulturszene“, die als einzelne Gruppen und Akteure das kulturelle Profil Mindens mit bestimmen. In Zeiten knapper Kassen kann eine solche Kulturförderung freilich kaum noch unter finanziellen Aspekten geleistet werden, so dass verstärkt Beratung und Information, Koordination und vielerlei strukturelle Hilfen wie z.B. die Einrichtung eines „Netzwerkes der Kulturschaffenden“ im Vordergrund stehen. Die Unterstützung der „freien Kulturszene“ durch das Kulturbüro ist daher also eher ideell als monetär.

Das zentrale Instrument der Kulturentwicklungsplanung ist das Kulturkonzept der Stadt Minden, das im Jahr 2008 als Ergebnis eines mehrjährigen Entwicklungsprozesses mit Beteiligung der Mindener Kultur- und Bildungseinrichtungen, der freien Kulturschaffenden und kulturinteressierten Bürgerinnen und Bürger fertig gestellt wurde. Das Kulturkonzept zeigt einvernehmlich entwickelte kulturpolitische Perspektiven auf und hat die Förderschwerpunkte „Kulturelle Bildung“, „Kultur als Mittel zur Integration“, „Kultur als

Mittel zur Gestaltung des demographischen und sozialen Wandels“. Kinder- und Jugendliche sind dabei als besondere Zielgruppe ausgewiesen.

Sport und Freizeit

Vielfältige Sport- Freizeit- und Naherholungsangebote im Sinne einer kommunalen Daseinsvorsorge schaffen Lebensqualität, dienen der Stadtentwicklung und stärken damit den Standort Minden als Sportstadt, Zentrum der Region und touristisches Ziel. Wichtig für die Erholung sind vielfältige umweltverträgliche Freizeitangebote insbesondere für die Kurz- und Feierabendholung. Die Stadt Minden verfügt durch die landschaftlich reizvolle Lage an der Weser und dem Wiehengebirge und den daraus resultierenden Angeboten zur naturnahen Freizeitgestaltung über eine besondere Attraktivität für die Naherholung. Darüber hinaus ist mit dem Handballbundesligisten GWD Minden ein herausragendes Angebot des Spitzensports vorhanden, dass wie viele Beispiele und Erfahrungen anderer Städte zeigen, einen enormen Imagegewinn für die Stadt Minden bedeutet. Aber auch andere traditionelle (z.B. Weserspucker-Turnier) oder relativ neue Veranstaltungen (z.B. Porta-Marathon, Drachenbootrennen) sorgen für eine positive Außendarstellung der Stadt Minden.

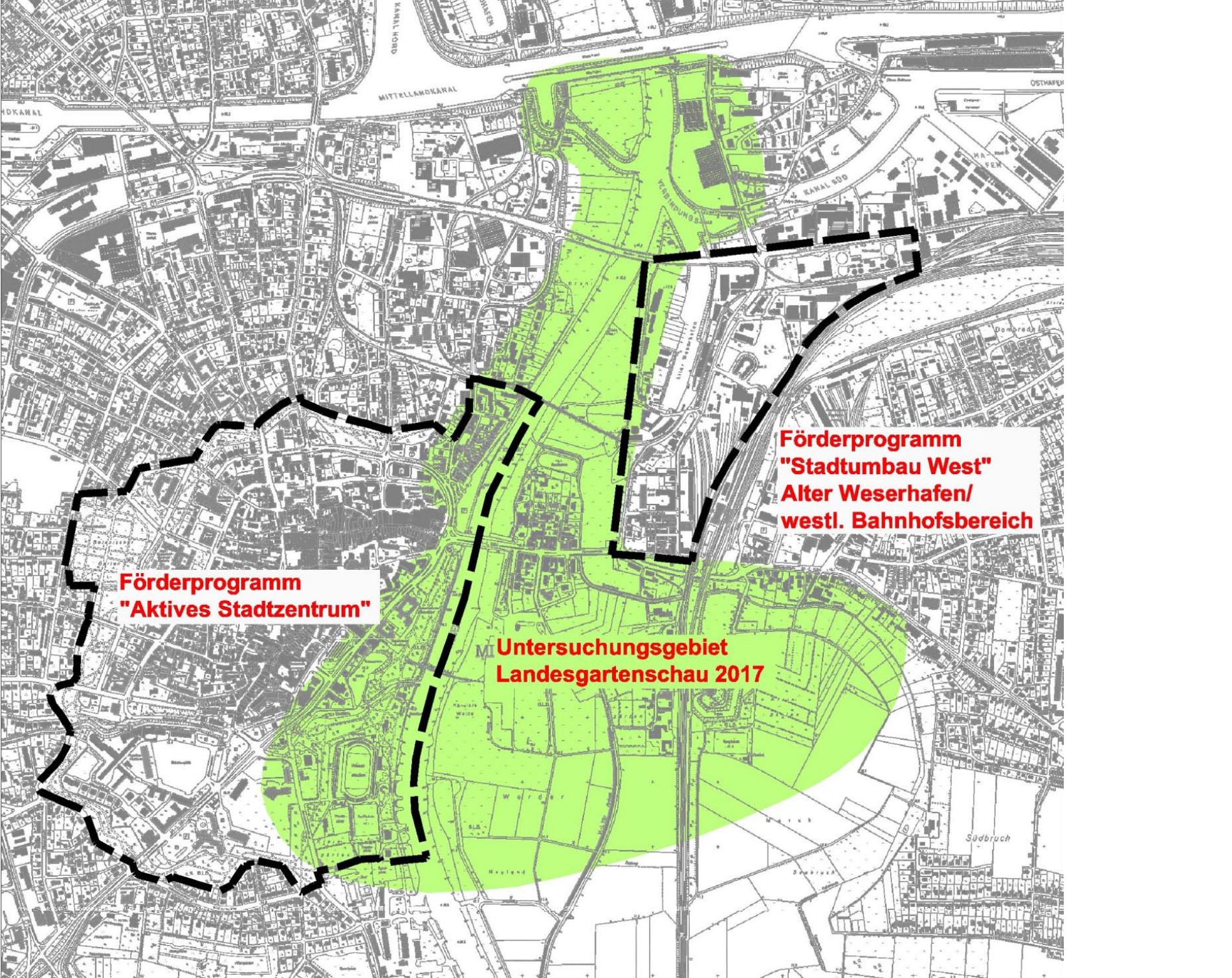
Der Freizeitwert wird auch durch die breite Palette an Angeboten zur sportlichen Freizeitgestaltung bestimmt. Mit den Möglichkeiten des Sports lassen sich mit einem relativ geringen Mitteleinsatz viele Bürger erreichen. (Breiten-)Sport verbindet über gesellschaftliche Grenzen hinaus, fördert die Gesundheitsvorsorge und vermittelt im Sinne eines sozialen Auftrags in hohem Maße Integration und Prävention. Ein bedeutender Anteil

dieses Angebotes wird von Vereinen getragen, die in den Stadtteilen aktiv sind und ein großes Spektrum für sportliche Betätigung anbieten. Das Angebot ist in Minden vielfältig – vom Kanusport über Handball bis hin zu Bogenschießen und Baseball bieten die Vereine und Einrichtungen nahezu die gesamte Palette an Sportarten. Besonders gute Voraussetzungen bestehen aufgrund des flachen Reliefs für das Laufen, Radfahren und Skaten. Zz. sind ca. 26.000 Menschen und davon ca. 7.000 Kinder und Jugendliche in den Mindener Sportvereinen organisiert. Im Rahmen einer beteiligungsorientiert angelegten Sportentwicklungsplanung versucht die Stadt Minden derzeit die Sportstättensituation mit den personellen und finanziellen Rahmenbedingungen und Ergebnissen der Schulentwicklungsplanung in Einklang zu bringen. Denn Sportentwicklungsplanung ist ein wesentlicher Bestandteil der Schulentwicklungsplanung, da viele Sportanlagen Schulsportstätten sind.

Weserstadt **Minden**



seit 798 merk-würdig



**Förderprogramm
"Aktives Stadtzentrum"**

**Förderprogramm
"Stadtumbau West"
Alter Weserhafen/
westl. Bahnhofsbereich**

**Untersuchungsgebiet
Landesgartenschau 2017**

- < Übersichtplan
Stadtumbaugebiet Alter Weserhafen / westl. Bahnhofsumfeld,
Förderkulisse Aktives Stadtzentrum und
Untersuchungsgebiet Landesgartenschau



5. Ausblick

Die durch die strategischen Ziele beschriebene Ausrichtung für die Entwicklung der Stadt ist die Grundlage dafür, die Gesamtentwicklung in den kommenden Jahren durch die daraus abgeleitete Planung von konkreten Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern, deren Umsetzung, die Kontrolle, ob die festgelegten Ziele erreicht werden und einer anschließenden Konkretisierung oder Aktualisierung der Zielvorstellungen kontinuierlich vorantreiben zu können. Dabei nehmen integrierte Konzepte für städtische Teilräume, wie beispielsweise die Innenstadtentwicklung, genauso eine wichtige Rolle ein wie die Fachplanungen wie zum Beispiel die Schulentwicklungsplanung.

Die für die Entwicklung der Stadt Minden in den nächsten Jahren bedeutsamen Planungen und Maßnahmen lassen sich angesichts der Tatsache, dass Stadtentwicklung einem stetem Wandel der Rahmenbedingungen und Anforderungen ausgesetzt ist nur schwer zusammenstellen. Allerdings werden schon begonnene Projekte wie z.B. der RegioPort Weser, der Ausbau der Betreuungsangebote für unter 3-jährige, die Erweiterung der Fachhochschule sowie die Umsetzung der Schulentwicklungsplanung und der Ausbau der Ganztagsangebote weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Gleiches gilt für die Weiterführung und Umsetzung der Planungsprozesse in den Bereichen Kultur und Sport.

An Bedeutung gewinnen wird sicherlich die Innen-

stadtentwicklung mit dem Masterplan Innenstadt, der in konkreten Projekten umgesetzt werden wird. Beispiele für neue bedeutende Projekte sind die Erarbeitung eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts für den Bereich Alter Weserhafen / westliches Bahnhofsumfeld, dass mit Hilfe des Förderprogramms Stadtumbau-West umgesetzt werden soll und die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für die Durchführung der Landesgartenschau 2017.

Für die Gesamtaufgabe Stadtentwicklung in Minden als Zukunftsaufgabe der verschiedenen Akteure der Stadtgesellschaft wird es eine wesentliche Herausforderung sein, einen möglichst ausgeglichenen Mix in sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht zu erlangen. Gerade in der Standortdebatte „Minden als Wohn- und Arbeitsstätte“ gewinnen immer mehr Faktoren wie Wissen, Innovationsfähigkeit, kulturelle Attraktivität und das kreative Potenzial an Bedeutung. Diese können insbesondere wegen finanzieller und politischer Grenzen nicht von der kommunalen öffentlichen Hand allein gesteuert werden. Die Kooperation und eine Entwicklung gemeinsam mit Partnern aus örtlichen Netzwerken und den Unternehmen vor Ort ist hier ein möglicher Lösungsansatz für die weitere Entwicklung



0 Vorwort der Verfasser

Am 9. April 2008 hat der Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr des Rates der Stadt Minden den Grundsatzbeschluss gefasst, für den Bereich der historischen Mindener Innenstadt ein Stadtumbaugebiet festzulegen. Zur räumlichen und inhaltlichen Abgrenzung hat er die Entwicklung eines Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Innenstadt Minden - (Masterplan) beschlossen.

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Minden haben sich dem Wunsch des Rates der Stadt entsprechend zusammengefunden, um die Ausarbeitung des nun vorliegenden Masterplans zu begleiten. In insgesamt 12 intensiven und ausgedehnten Sitzungen des im April 2008 konstituierten Innenstadtforums haben sie ab August 2008 die verschiedenen Aspekte der zukünftigen Innenstadtentwicklung engagiert und kontrovers diskutiert; untereinander und mit uns als den Planenden.

Das nun vorliegende sachliche Ergebnis dieses Prozesses findet in seiner Gesamtheit die überwiegende Zustimmung nahezu aller Forumsmitglieder. In Einzelaspekten und -maßnahmen verbleibende Differenzen müssen und werden Gegenstand nachfolgender Diskussionen und letztlich politischer Entscheidungen sein.

Was will ein Masterplan für die Mindener Innenstadt? Wir meinen, ein solcher Plan muss mindestens drei Aufgaben erfüllen.

Zunächst soll er Leitlinien für die weitere Entwicklung der Innenstadt formulieren. Dann soll er Maßnahmen und Projekte vorgeschlagen, die die Entwicklung der Innenstadt befördern können. Schließlich soll der Plan helfen, Projekte so zu vernetzen, dass sich ihre positiven

Wirkungen für die Innenstadt und damit für die Stadt Minden insgesamt wechselseitig verstärken.

Parallel zur Erstellung des Masterplans und zeitlich wie inhaltlich über diesen Prozess hinaus bringt die Stadt Minden weitere Planungen voran. Die Festlegung der zentralen Versorgungsbereiche nach § 24a Landesentwicklungsprogramm, die Maßnahmen des Stadtumbaus West für den Bereich des Bahnhofs und der Weserwerft, ein Radwegekonzept sowie den Entwurf eines Stadtentwicklungskonzepts in Vorbereitung auf die Neuauflistung des Flächennutzungsplans - um nur einige wesentliche dieser Planungen zu benennen.

Der Masterplan für die Mindener Innenstadt konzentriert sich in seinem Geltungsbereich auf die historische Innenstadt innerhalb des Glacis. Gleichwohl ist er Teil der gesamtstädtischen Planungen und Entwicklungen. Ausgehend von einer regionalen Sicht auf die Stadt Minden unter Berücksichtigung globaler und überregionaler Tendenzen wird der „Blickwinkel“ des Masterplans auch über den Geltungsbereich hinaus erweitert. Dabei stehen die städtebaulich-funktionalen aber auch die verkehrlich-landschaftsgestalterischen Wechselwirkungen zu den arrondierenden Stadtteilen im Vordergrund.

Dem Blick über die Weserauen in Richtung der östlich gelegenen Stadtteile und der Verbindung zum Bahnhofsbereich wird hier entwicklungsstrategisch eine herausragende Rolle beigemessen. Hier sind wesentliche Weichenstellungen in Bezug auf die gesamtstädtische Entwicklung und Zukunftsfähigkeit der Stadt nötig und auch zu erwarten.



Der vorliegende Masterplan verbindet eine Vielzahl bereits in Minden diskutierter Themen mit wichtigen Ergänzungen und einer systematischen Verknüpfung. Dem vergleichbar soll auch seine Umsetzung in konkrete Maßnahmen der Stadtentwicklung erfolgen: Ohnehin beabsichtigte Vorhaben und sinnvolle Ergänzungen sollen unter Bezug auf den Masterplan strategisch auf die Ziele der Stadtentwicklung ausgerichtet und untereinander sowie miteinander verknüpft werden.

Das vielfältige Engagement der Bürgerinnen und Bürger, ihre aktive Teilnahme am Prozess der Stadtentwicklung, die Ergebnisse aus Erörterungen, Diskussionen und öffentlichen Veranstaltungen haben wir in die Themen des Masterplans aufgenommen und bei der Formulierung der Ziele und Maßnahmen bedacht.

Zusammen mit den Mitgliedern des Innenstadtforsums übergeben wir die Planung nun mit der Empfehlung an den Rat der Stadt Minden, den Masterplan kritisch zu würdigen und als Grundlage für die Stadtentwicklungsplanung der nächsten ein bis zwei Dekaden zu verabschieden. Auch im Namen der Bürgerinnen und Bürger tun wir dies in der Hoffnung, dass Politik und Verwaltung die Chancen eines Masterplans nutzen, der unter Mitwirkung der Bürgerschaft ausgearbeitet wurde, und der die hohen Potenziale der Stadt Minden einmal in einer Übersicht zusammengefasst präsentiert.

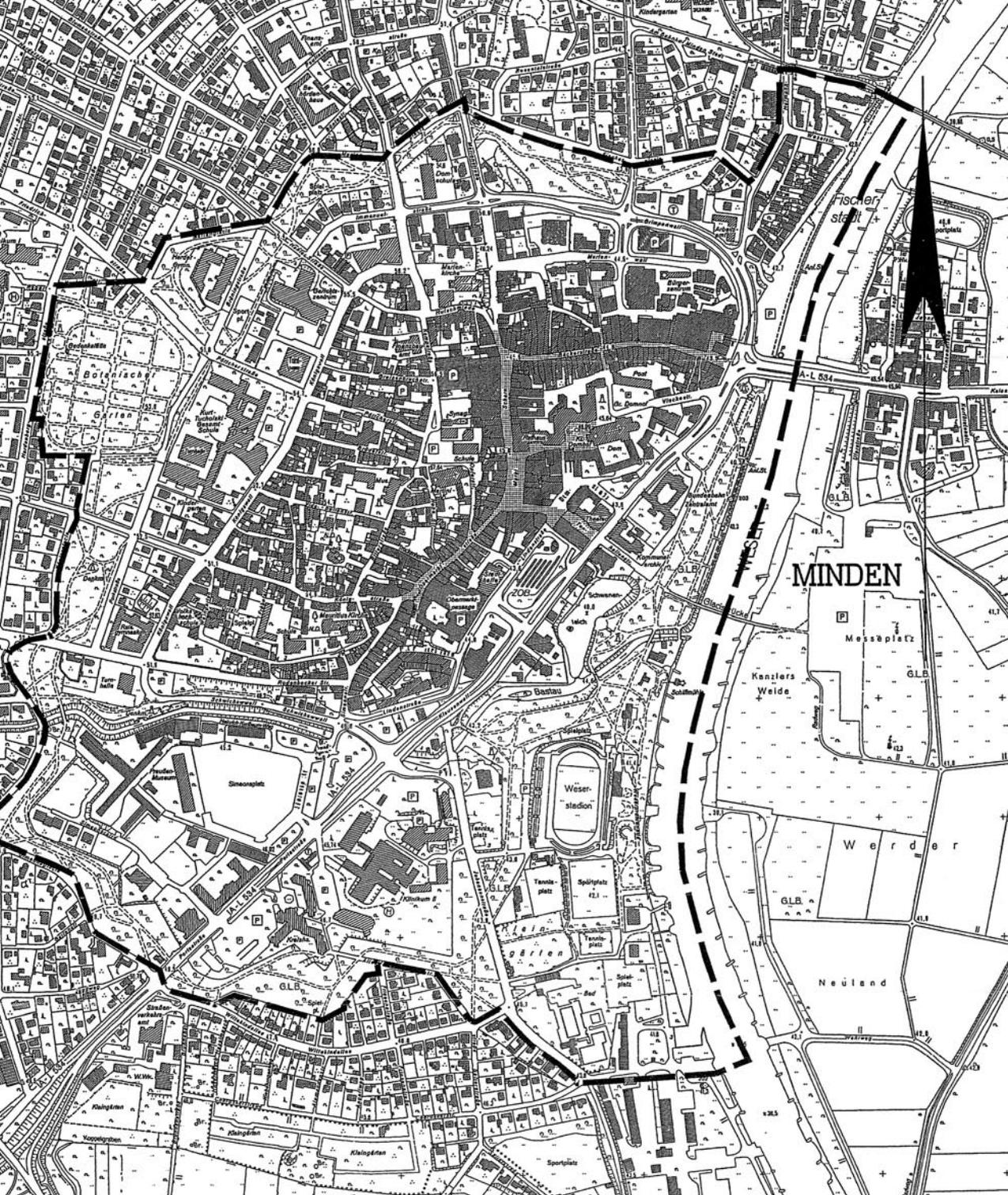
Die notwendigen folgenden Schritte - konkretisierende Ideen- und Realisierungswettbewerbe, Bauleitpläne und andere kommunale Satzungen - sollten sich zeitlich und inhaltlich unmittelbar an die Vorlage des Masterplans anschließen, damit möglichst bald Planungsvoraussetzungen geschaffen, Projekte umgesetzt und Ergebnisse sichtbar werden.

Mit der Druckfassung des nun vorliegende Masterplans bringen wir als Planer einen umfassenden Planungsschritt zum Abschluss. Für das Innenstadtforum stellt dieser Schritt natürlich kein Ende des Planungsprozesses dar. Er signalisiert aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger vielmehr den Beginn einer Teilnahme an der systematischen Entwicklung der Mindener Innenstadt durch zielgerichtete und untereinander sinnvoll vernetzte öffentliche und private Maßnahmen.

In diesem Sinne wird der Masterplan seine Wirksamkeit in dem Maße entfalten, in dem er durch die Mindener Bürgerinnen und Bürger, die politischen Vertreter und die Verwaltung mit Leben erfüllt und als verbindliche Arbeitsgrundlage akzeptiert wird – Diskussion und Veränderung sind dabei nicht ausgeschlossen.

Unser Dank gilt allen Mitgliedern des Innenstadtforsums persönlich für ihr Engagement, sowie stellvertretend für alle Bürgerinnen und Bürger, die sich in den Planungsprozess eingebracht haben.

*Bonn, im März 2009,
Thomas Sieverts
Jens Trautmann
Ralf Thielecke*



MINDEN

Fischerstadt

A-L 534

Messplatz

Kenzlers Weide

Werder

Neuland

Weserstation

Sportplatz

Spilplatz

Tennisplatz

Tennisplatz

Sportplatz

Sportplatz

Sportplatz

Sportplatz

Sportplatz

Sportplatz

Sportplatz

Sportplatz





1 Rahmenbedingungen

Der Masterplan für die Mindener Innenstadt bildet eine Fläche von ca. 1,5 km x 1,5 km ab. Diese im Verhältnis zur Gesamtstadt kleine Teilfläche erfasst jedoch den Kern der Stadt, ihr historisches Zentrum, auf das sich die Gesamtstadt - und mehr noch die Wahrnehmung außerhalb Mindens - bezieht. Die mögliche Entwicklung dieses Bereiches ist sowohl in die übergeordneten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen allgemein, als auch in die konkrete Stadtentwicklung der Stadt Minden insgesamt einzuordnen.

1.1 Globale und nationale Trends

1.1.1 Globalisierung

Das Schlagwort von der Globalisierung ist im deutschsprachigen Raum weitgehend synonym mit der Globalisierung der Märkte. Damit erfasst es jedoch lediglich einen Teilbereich der Veränderungen. Ebenso wichtig ist der Bedeutungsverlust der nationalstaatlichen Grenzen - besonders in der Europäischen Union - wie die Globalisierung der Verantwortung für Frieden und den Erhalt der Umwelt.

Für Zentren in industrialisierten Regionen und ihre Bewohner überwiegen voraussichtlich die Vorteile der Globalisierung, da sie die Vorteile der politischen und gesellschaftlichen Öffnung mit einer Aufweitung ihrer Horizonte kombinieren können, einhergehend mit den ökonomischen Chancen eines weltumspannenden Kapital- und Warenverkehrs. Nachteile der Globalisierung entstehen dabei insbesondere durch Verstärkung negativer Trends sowohl auf der Ebene konkurrierender Regionen als auch auf der Ebene ihrer Einwohner in Form wachsender Ungleichverteilung von Lasten, Erträgen und Chancen.

1.1.2 Gesellschaftliche Entwicklungen

Die gesellschaftliche Entwicklung zeigt für die kommenden Jahren ineinander verflochtene Trends, von den sich kommunales Handeln nicht lösen lässt. Als vier wesentliche Trends, sollen die folgenden herausgegriffen werden.

Demografischer Wandel

Der Demografische Wandel - in Deutschland die Überschreitung der Sterberate gegenüber der Geburtenrate seit Mitte des 20. Jahrhunderts, gepaart mit einer steigenden Lebenserwartung - stellt besonders die Kommunen vor neue Aufgaben, da sich die Folgen auf nahezu alle kommunalen Handlungsfelder auswirken. Will die Stadt den demografischen Wandel gestalten, ihn möglichst als Chance nutzen, so muss sie sich über die quantitativen Aspekte der Thematik hinaus mit der gezielten Verbesserung der Qualität der Stadt auseinandersetzen. Die Attraktivität der Stadt muss sowohl für die wachsende Gruppe der Alten als auch für die verstärkt umworbene Gruppe der Kinder und Jugendlichen gesteigert werden.

Migration

Verstärkt durch übergeordnete Trends wird die räumliche Mobilität über nationale, sprachliche und kulturelle Grenzen hinaus wachsen. Die daraus folgenden Aufgaben der Integration und der Gewährleistung gerechter Chancen gewinnen für die Kommunen ebenfalls an Bedeutung. Dies gilt um so mehr, als sich Migrationsprobleme weiterhin in den Zentren konzentrieren werden.



Sozioökonomische Differenzierung

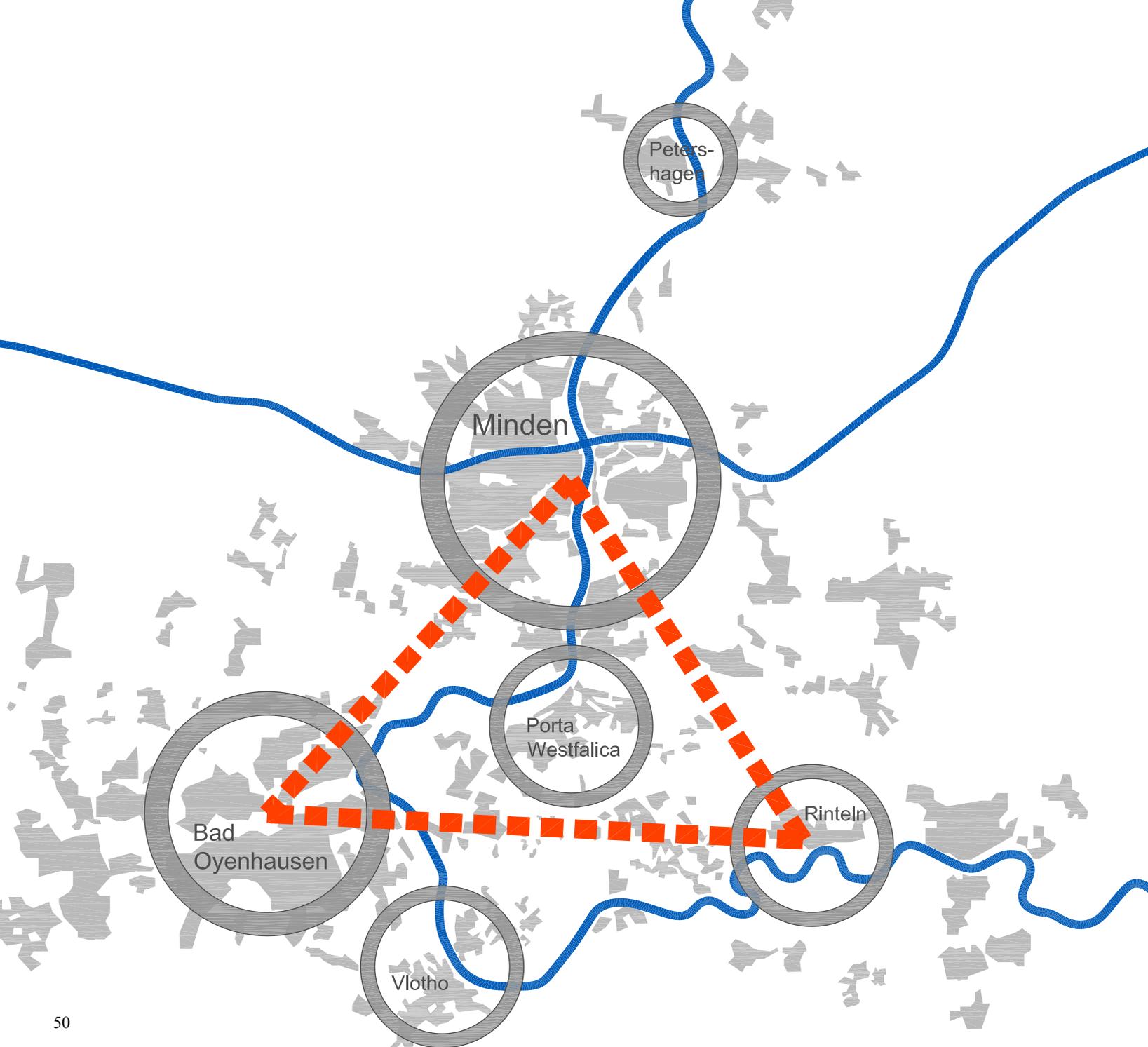
Die Verteilung von Mitteln und Chancen zeigt einen Trend zur Polarisierung, zu einer sich weiter öffnenden Schere zwischen Arm und Reich. Wie bei der Migration treten auch die Probleme der Armut vordringlich in Zentren zu Tage, so dass sich kommunales Handeln hierauf einstellen muss.

Wandel im Zusammenleben

Auch die Familienstrukturen und damit die grundlegende Form des Zusammenlebens in seiner kleinsten Einheit sind von tief greifenden, gesamtgesellschaftlichen Wandlungsprozessen betroffen. Sie verändern sich stetig und die Menschen sind aufgefordert, sich neuen Lebenswirklichkeiten und –bedingungen anzupassen. Diese Veränderungsprozesse zu erkennen, Konzepte und Projekte zu entwickeln, die Familie in ihren neuen, vielfältigen Formen zu unterstützen, wird auch für die Stadt eine Herausforderung der kommenden Jahre und Jahrzehnte sein.

Existenzielle Unsicherheit und Armut

Unsere heutige Gesellschaft ist geprägt von einem wachsenden Anteil existentiell verunsicherter und armer Menschen, die nur noch bedingt am gesellschaftlichen und kulturellen Leben teilhaben können. Zu dieser wachsenden Bevölkerungsgruppe gehören nicht nur Erwerbslose, sondern auch Menschen mit Arbeit, deren Entlohnung die existentiellen Grundbedürfnisse nicht mehr decken kann sowie chronisch erkrankte und ältere Menschen mit geringen Altersbezügen. Darüber hinaus können die Gründe der Verarmung vielschichtig sein. Insofern ist das Thema „Einkommensarmut“ in der kommunalen Daseinsfürsorge und deren Milderung mit dem Ziel der Bewältigung wirtschaftlicher Notlagen, der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und der aktiven Teilnahme in sozialen Netzen nicht nur eine zentrale Aufgabe in der Innenstadt sondern ein gesamtstädtisches Thema. In Bezug auf die Innenstadtentwicklung steht die Integrationsfähigkeit aller Gruppen und Bevölkerungsschichten im Vordergrund.





1.1.3 Kommunale Konkurrenz und Zusammenarbeit

Innerhalb des regionalen Netzes der Mittelzentren besteht eine Konkurrenz der Städte. Kernbereiche dieses Wettbewerbs sind die Konkurrenz um Arbeitsstätten, die Konkurrenz der Bildungsangebote und die Konkurrenz in der Wohn- und Umweltqualität. Darin liegen für die Stadt Aufgaben, die in viele Handlungsfelder hinein reichen.

Gleichzeitig liegen in einem transparenten Wettbewerb der Kommunen Chancen zur Entwicklung der gesamten Region. So erwachsen aus dieser kommunalen Konkurrenz gerade in einem eher ländlich-touristisch geprägten Raum die Verpflichtung und auch der Anreiz einer kommunalen Zusammenarbeit, einhergehend mit Aspekten kommunaler Profilbildung und Aufgabenteilung in der Region. Spitzenpositionen im regionalen Vergleich sichern dabei die kommunale Entwicklung und die getätigten Investitionen.

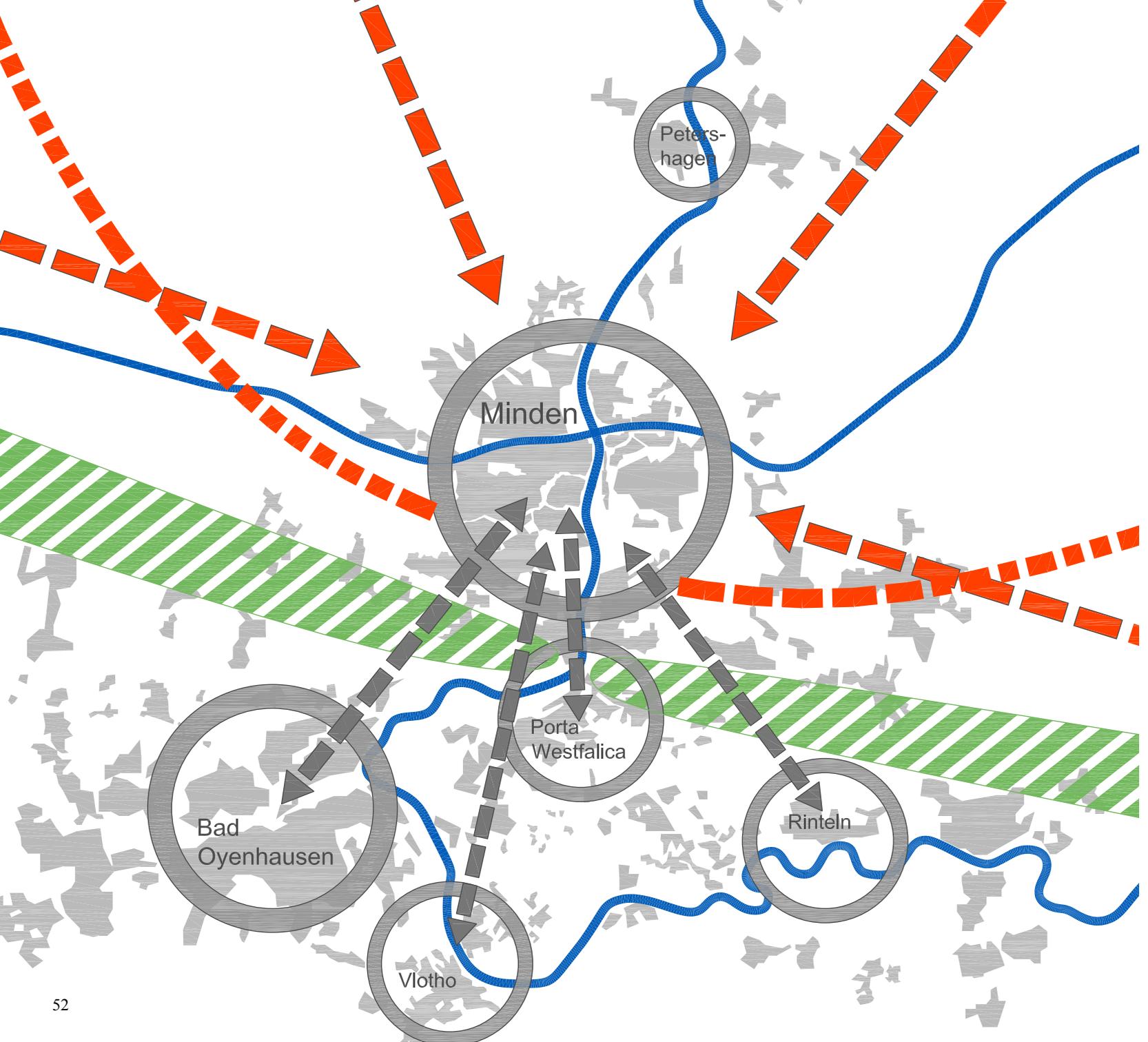
1.1.4 Entwicklung im Einzelhandel

Die Entwicklung im Einzelhandel ist von verschiedenen und zum Teil widersprüchlichen Trends geprägt. Es ist eine Ausdifferenzierung der Angebote in Luxus- und Billigangebote zu beobachten, die auch als „Verlust der Mitte“ beschrieben wird. Es findet daneben ein Verdrängungswettbewerb statt, der sich durch Flächenwachstum auf der einen und Konzentration auf immer weniger Betreiber und Betriebe auf der anderen Seite auszeichnet. Fachgeschäfte werden dabei durch Filialisten und Fachmärkte verdrängt, die diese oft nur unzureichend ersetzen. Damit einher geht die Konzentration der Standortnachfrage der Betriebe auf die Standorte mit den möglichst optimalen Bedingungen.

Mit den Leitlinien der Landesregierung zum Umgang mit großflächigen Einzelhandelseinrichtungen im zusätzlich eingeführten § 24a des Landesentwicklungsprogramms erhalten die Stadtzentren verbesserte Bedingungen zur Stärkung und Entwicklung ihres Angebots.

Dem gegenüber zeigt das Verbraucherverhalten widersprüchliche Tendenzen und Anforderungen, aus denen sich bei entsprechender Berücksichtigung Vorteile für den Handelsstandort Innenstadt ergeben. Während der tägliche Einkauf vorzugsweise effizient abgewickelt werden soll, zählen Attraktivität und Erlebnis zu den Erwartungen des ‚Shopping‘. Während einerseits eine Schwerpunktbildung mit mehreren gleichartigen Geschäften erwartet wird, spricht andererseits eine große Angebotsvielfalt die Kunden besonders an.

Eine gute Erreichbarkeit und kundenorientierte Öffnungszeiten werden vorausgesetzt.





1.2 Zentralörtliche Einordnung

Die Stadt Minden ist von der Regionalplanung als Mittelzentrum mit rund 100.000 Einwohnern im Einzugsbereich für die zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen eingestuft. Der Einzugsbereich des Einzelhandels erreicht hingegen mit rund 450.000 Kunden eine wesentlich größere Zahl von Menschen.

Minden zählt zum Einzugsbereich des Oberzentrums Bielefeld (ca. 50 km / 40 Minuten Pkw- Reisezeit). Daneben besteht die Verbindung ins niedersächsische Oberzentrum Hannover (ca. 75 km / 60 Minuten Pkw- Reisezeit). Gegenüber den Mittelzentren Bünde, Espelkamp, Lübbecke, Bad Oeynhausen, Löhne, Petershagen und Porta Westfalica zeichnet sich Minden durch die größte Einwohnerzahl im Einzugsbereich aus.

Minden liegt innerhalb der überregionalen Entwicklungssachse Porta Westfalica - Minden - Petershagen - Nienburg (Schienenstrecke, Bundesstraße, Wasserstraße) und ist über die A2 mit dem internationalen Straßennetz verbunden. Die Stadt ist Teil des Siedlungsbandes Rheda-Wiedenbrück - Gütersloh - Bielefeld - Herford - Minden.

Neben der zentralörtlichen Einstufung durch die Regionalplanung besitzt Minden eine hohe Zentralität in Bezug auf den ländlichen Raum nördlich des Wesergebirges. Die treffendere Zuordnung erfolgt zur Tourismusregion „Weserbergland“.

Die Gliederung Nordrhein-Westfalens nach regionalen Kooperationsstrukturen ordnet Minden der Region Ostwestfalen-Lippe zu; die Gliederung nach Tourismusregionen dem deckungsgleichen Gebiet „Teutoburger Wald“. Die treffendere Zuordnung erfolgt jedoch zur Tourismusregion „Weserbergland“.

1.3 Lokale Planungen

Die Bandbreite der wichtigen lokalen Entwicklungen zeigen die nachfolgenden Stichpunkte:

- Steigerung der Einzelhandelszentralität
- Erneuerung der Innenstadt
- Umbau der Schachtschleuse auf 139 x 12,50 m
- Entwicklung des Regioport Weser
- Erneuerung des Bahnhofsbereichs und des Weserhafens im Stadtumbau West
- Prüfung der Chancen einer Ausrichtung der Landesgartenschau 2017
- Gestaltung der Weserufer und der Glacisbereiche





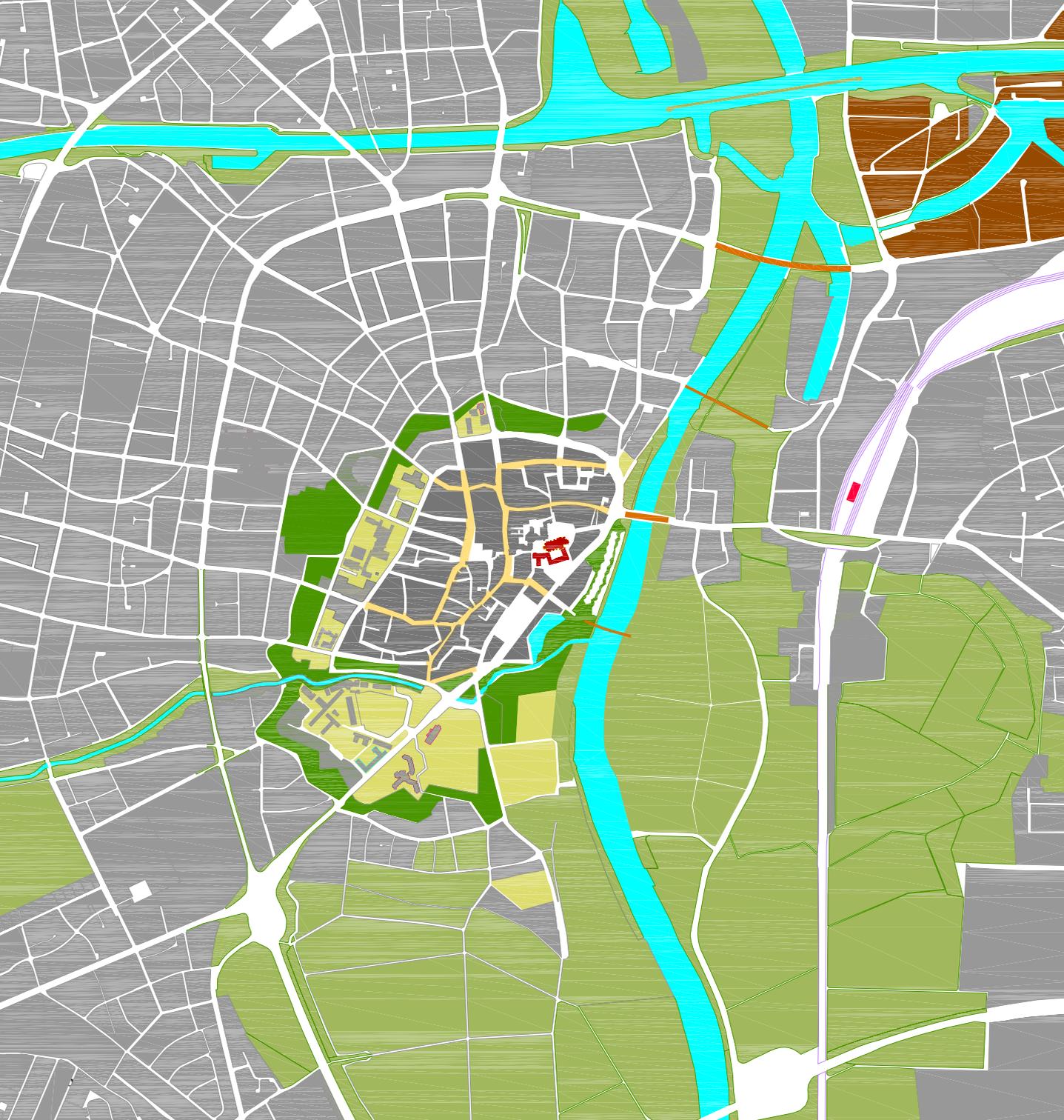
1.4 Handelsentwicklung

Die unter 1.1.4 beschriebenen Trends im Einzelhandel machen sich in Minden bisher überwiegend durch negative Auswirkungen bemerkbar. Dies betrifft insbesondere die an der Kaufkraft der ansässigen Bevölkerung gemessene sinkende Einzelhandelszentralität und den Verlust an Fachgeschäften. Hinzu tritt die Ausweitung von Billigangeboten bei gleichzeitigem Rückgang der Angebote im mittleren Preissegment.

Aus der Standortkonkurrenz insbesondere zum großflächigen Einzelhandel der Nachbarkommunen ergeben sich vier vorrangige Aufgaben für den Mindener Handel:

- Erneuerung der Fußgängerzone in ihrer Abgrenzung, Zonierung und Gestaltung,
- Verbesserung der Erreichbarkeit für alle Kundinnen und Kunden unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels,
- Ergänzung der Angebotspalette um fehlende Sortimente,
- Ansiedlung zusätzlicher Frequenzbringer.

Der Masterplan geht dabei davon aus, dass eine positive Entwicklung des Einzelhandels ohne eine positive Stadtentwicklung nicht möglich sein wird. Die Entwicklung des Handels bedingt Veränderungen innerhalb der Stadt. Ein entsprechender Wandel - als Voraussetzung für den Einzelhandel oder als Folge seiner Entwicklung - muss stadtverträglich gestaltet und akzeptiert werden.





2 Leitlinien

Die verschiedenen Maßnahmen zur Entwicklung und Aufwertung der historischen Mindener Innenstadt sollen mit dem Masterplan koordiniert werden. Bauliche Maßnahmen sollen dabei vorbildlich im Hinblick auf ihrer städtebauliche und architektonische Qualität sowie ihren kulturellen Beitrag wirken.

Grundsätzliche Anforderungen an die einzelnen Maßnahmen wie an das Gesamtkonzept ergeben sich aus den Maßgaben der Barrierefreiheit und der Geschlechtergerechtigkeit sowie der generationenübergreifenden Gestaltung des öffentlichen Raums, der Energieeffizienz und der sozialen Gerechtigkeit.

Aufbauend auf die europäische Agenda von Lissabon sind bei der kommunalen Entwicklung drei wesentliche Handlungsfelder zu beachten:

Handlungsfeld 1: Arbeit (& Wirtschaft)

Ziel 1: Sicherung und Ausbau der Erwerbstätigkeit

Ziel 4: Erhalt und Ausbau der Einzelhandelszentralität

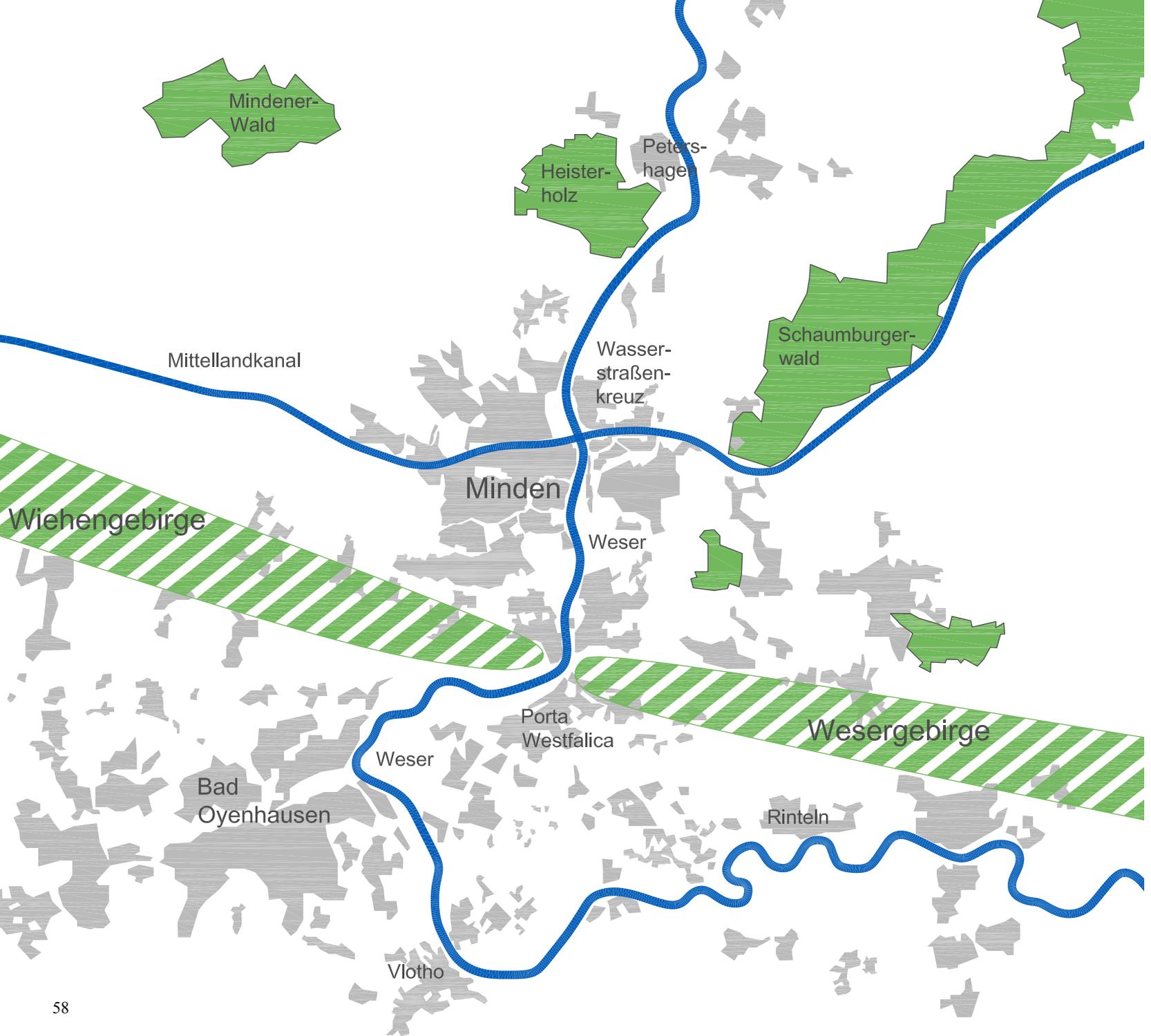
Handlungsfeld 2: Bildung (& Kultur)

Ziel 2: Sicherung und Ausbau der Bildung aller

Handlungsfeld 3: Umweltqualität (& Lebensqualität)

Ziel 3: Schutz der natürlichen Ressourcen und Entwicklung des Landschaftsraums

Die ernsthafte, umfassende und komplexe Auseinandersetzung und Ausgestaltung der drei vorgenannten Handlungsfelder fördert die Zukunftsfähigkeit Mindens und schafft positive Rahmenbedingungen – die Bindung der Menschen und vor allem auch der jungen Leute und Familien an ihre Stadt wird gestärkt. Gute Bildungs- und Arbeitsangebote, kombiniert mit einem attraktiven und gesunden Wohnumfeld und guten Angeboten in Sport- und Freizeit sind heute ausschlaggebendes Argument für den Zuzug qualifizierter und motivierter Menschen.





3 Die Potenziale der Stadt

Der Masterplan für die Mindener Innenstadt nähert sich seiner Aufgabenstellung über die Untersuchung der Potenziale, nicht der Defizite. Zunächst sollen die übergeordneten Leitlinien entwickelt werden, bevor Einzelmaßnahmen in den Vordergrund treten. Die vor diesem Hintergrund dezidiert herausgestellten Einzelmaßnahmen können so in die Komplexität und Vielschichtigkeit städtischer Entwicklungen eingebunden werden und optimale Synergien hervorrufen. Die damit einhergehende Beseitigung städtebaulicher und sonstiger Missstände wird projektbezogen analysiert und belegt.

3.1 Räumliche und landschaftliche Potenziale

Ausgangslage

Die strategische Position Mindens gründet sich einerseits auf eine ausreichend große Entfernung zu den Oberzentren Bielefeld und Hannover und andererseits auf eine im Vergleich zu den konkurrierenden Mittelzentren in Ostwestfalen-Lippe größere Bevölkerung.

Die Lage nördlich des Wiehen- und des Wesergebirges gibt Minden zusätzlich eine strategisch günstige Position für den Einzugsbereich des nördlichen Siedlungsraumes. Gleichzeitig dienen die Landmarken der Porta und des Wasserstraßenkreuzes dazu, Minden aus der Reihe der ansonsten vergleichbaren Städte herauszuheben.

Zielvorstellung

Minden soll seinen Einzugsbereich behaupten und ausdehnen. Dazu gehört neben dem so genannten ‚Marktgebiet‘ - dem Einzugsbereich für den Handel - auch das Einzugsgebiet für Kultur, Freizeit und Urlaub. Die ‚Marke‘ Minden soll in einem weiteren Umkreis bekannt gemacht werden. Die Alleinstellungsmerkmale der Stadt im regionalen und überregionalen Kontext werden gestärkt.

Maßnahmen

Die Entwicklung der räumlichen und landschaftlichen Potenziale soll am Weserufer beginnen. Dabei ist die Präsentation der Stadt am Uferweg (Weserradweg, D-Radwegenetz, Wasserwanderweg, Wellnessroute, Leitstruktur für individuelle Touren) ebenso wichtig, wie die Verknüpfung des Stadterlebnisses mit dem Erlebnis der Wasserkante.





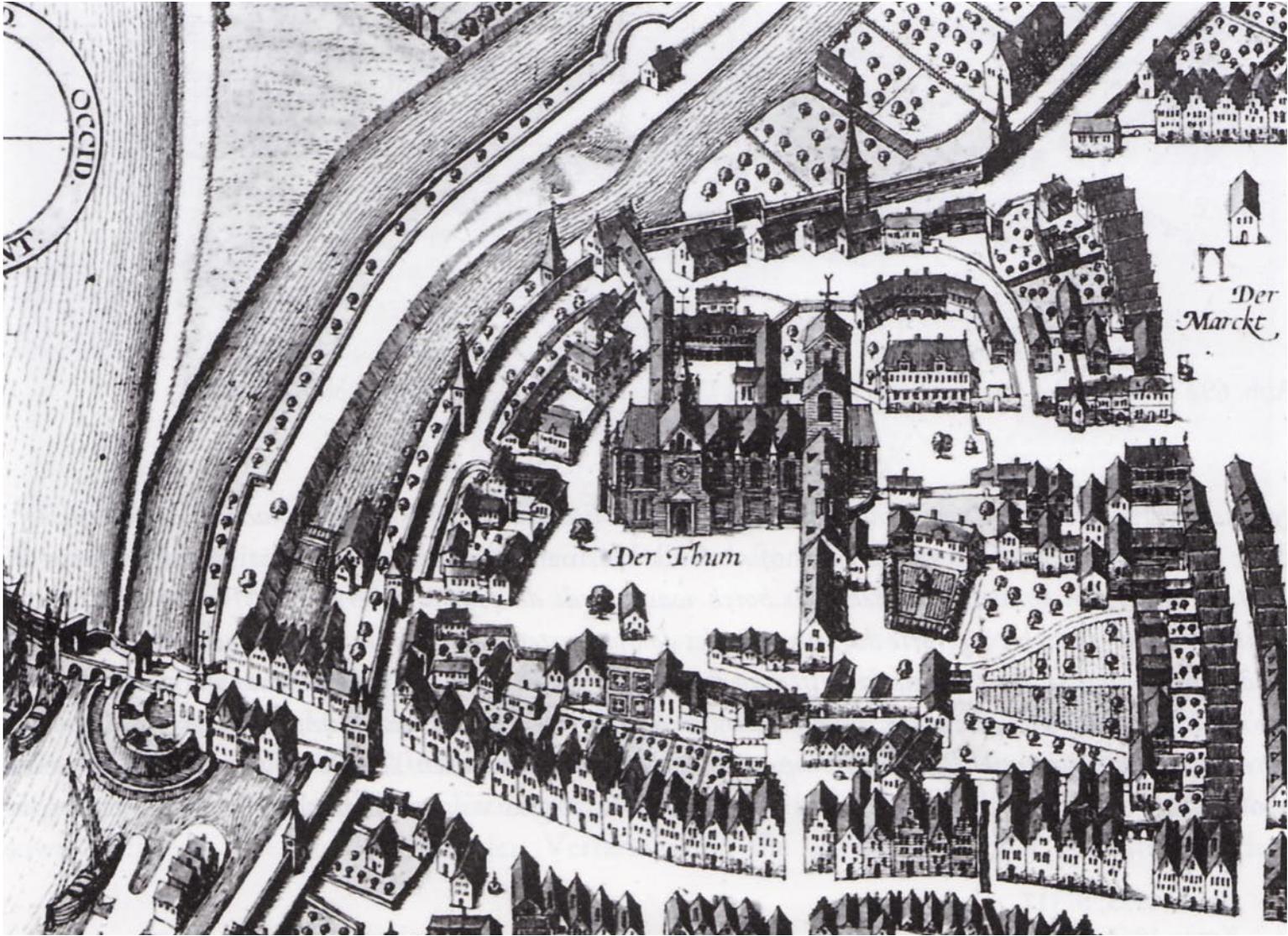


Die Potenziale des landschaftlichen rechten Weserufers sind bereits mit geringen Mitteln für die Erholung, für Erlebnisangebote und für die Entwicklung einer speziellen Mindener Atmosphäre zu aktivieren. Hierzu bedarf es des Zugangs und der Vernetzung und einzelner Attraktionen.

Weitere Maßnahmen betreffen den Aufbau der „Marke“ Minden in verschiedenen Medien. Bezogen auf die Innenstadt gilt es diejenigen Attraktionen herauszustreichen, die Minden vor den Konkurrenzstandorten auszeichnen. Minden soll in der Präsentation der verschiedenen Angebote (Historischer Stadtkern, Weser-radweg, Wesertouristik, Weserbergland etc.) mit einem einheitlichen Profil vertreten werden, um sich über die Wiederholung besser einzuprägen.

Die mangelnde Differenzierung im Marketing der Region Weserbergland einerseits und Teutoburger Wald andererseits ergibt eine Aufgabe für die interkommunale Abstimmung.







3.2 Historische Potenziale

Ausgangslage

Die Historie verschafft der Stadt Minden eine authentische Grundlage ihrer Bedeutung als Stadt. Als geografische Grundlage dient der Weserübergang. Die Bischofsstadt mit dem mittelalterlichen Dom und den anderen Stadtkirchen prägen die Stadtentwicklung und bis heute das Stadtbild. Der Bezug auf Karl den Großen verdeutlicht den geschichtlichen Anspruch der Stadt, die Mitgliedschaft in der Hanse und das Mindener Stadtrecht das frühe städtische Selbstverständnis.

Nach den mittelalterlichen Spuren im Stadtgrundriss und in den Gebäuden prägt die preußische Zeit vom Westfälischen Frieden 1648 mindestens bis zur Aufgabe der Festung nach 1873 das heutige Bild der Stadt. Hier hinein fällt der Bau der zweiten Deutschen Eisenbahnlinie Köln – Minden.

Zielvorstellung

Über die rund 335 innerstädtischen Baudenkmäler und den historischen Stadtgrundriss vermitteln die geschichtlichen Zeugnisse die Identität Mindens. Sie fördert die Identifikation der Einwohner mit ihrer Stadt. Auch in Bezug auf die historischen Zeugnisse und Quellen sollten die Stärken der Stadt in Form von Profilen herausgearbeitet, die Charakteristika der Stadt besonders betont werden, um ihre Unverwechselbarkeit und Attraktivität zu vermitteln.

Maßnahmen

Die Maßnahmen des Denkmalschutzes sind für die Mindener Innenstadt unverzichtbar. Zusätzlich zur denkmalpflegerischen Betreuung der Einzelanlagen sollen Maßnahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes hinzutreten.

Die historischen Strukturen - Gebäude wie öffentliche Räume - müssen benutzt und belebt bleiben. Sie können immer durch Dokumentationen und Museen ergänzt, aber nie ersetzt werden.

Das Wissen über die Stadtgeschichte und Besonderheiten der Stadt soll in einer zeitgemäßen Form angeboten werden, um den Gewinn für Benutzer und Betrachter zu erhöhen.





3.3 Wirtschaftliche Potenziale

Ausgangslage

Die gewerbliche und industrielle Basis der Stadt Minden liegt eher außerhalb und ist in der historischen Innenstadt nicht sichtbar. Sie entfaltet aber eine mittelbare Wirkung über das Angebot an gewerblichen Arbeitsplätzen und die damit verbundene Lebensgrundlage für wesentliche Teile der Bevölkerung.

Das Bild der Innenstadt wird historisch durch Handel und Verwaltung geprägt. An Stelle des vielfach anzutreffenden Gewerbegürtels um die Kernstädte zeigt Minden in diesem Bereich ein grünes Villenviertel. Heute bestimmen Bildungseinrichtungen, soziale Einrichtungen sowie öffentliche und private Verwaltungen zusammen mit Dienstleistungen und Handel das Stadtzentrum.

Die Mindener Innenstadt verfügt sowohl über eine leistungsfähige Verkehrserschließung einschließlich eines umfangreichen Stellplatzangebots, als auch über ein umfangreiches autofreies bzw. verkehrsberuhigtes Straßen- und Wegenetz.

Diese Verkehrsstruktur ist zur Entwicklung der Handelslagen besonders geeignet. Dennoch sind die Einzelhandelszentralität sowie Breite und Tiefe des Warenangebots in den vergangenen Jahren rückläufig.

Zielvorstellung

Der Standort Innenstadt ist durch Qualität und Vielfalt zu sichern. Die unverwechselbaren, nicht ersetzbaren Merkmale der historischen Innenstadt sollen herausgestellt und weiter entwickelt werden. Dies gilt besonders für die unmittelbare Verknüpfung der Erlebnisbereiche „Stadtgrün“ - „Shopping“ - „Bürgerliche Kulturstadt“. Innerstädtische Brachen und Flächen in Umbruchsituationen sollen strategisch genutzt werden.

Maßnahmen

Die bestehenden Einkaufslagen Obermarktstraße, Markt sowie Scharn und Bäckerstraße sollen jeweils ein schärfer gefasstes Profil erhalten. Der öffentliche Raum der Einkaufsstrassen bedarf der Neugestaltung. Innerhalb der Einkaufszone sind große zusammenhängende Verkaufsflächen insbesondere zur Ansiedlung von Betrieben mit bisher fehlenden Sortimenten zu ergänzen.

Veranstaltungen und Feste unterstützen die Stadtentwicklung und deren Vermittlung besonders gut dann, wenn sie auf das jeweilige Profil ihrer Orte und denn Charakter der Gesamtstadt zugeschnitten werden.

Die Entwicklung der Handelslagen muss in die Gesamtentwicklung der Innenstadt eingebettet werden. Die Verknüpfung mit dem Weserufer und der Ausbau der Kulturachse vom Großen Domhof bis zum Friedensplatz bieten sich hierbei vordringlich an. Die Entwicklung Richtung Bahnhof und der Blick auf die Veränderungen im Bereich der Weserhäfen dürfen hierbei nicht unberücksichtigt bleiben.





3.4 Städtebauliche Potenziale

Ausgangslage

Die Mindener Innenstadt ist durch eine hohe städtebaulich-urbane Dichte geprägt, die in der vielfach erhaltenen historischen Bausubstanz ihren eigenen Charakter erhält. Die damit weitgehend angelegten städtebaulichen Strukturen bedürfen einer stetigen Erneuerung und gestalterischen Anreicherung, um den funktionalen und integrativen Ansprüchen der Mindener Innenstadt auch im regionalen Kontext gerecht zu werden. Gerade die Fußgängerzone aber auch zahlreiche weitere Straßenzüge der Unteren und Oberen Innenstadt sind „in die Jahre“ gekommen und bedürfen im Zuge normaler städtebaulicher Erneuerungszyklen dringend einer Aufwertung.

Neben dem allgemeinen Handlungsbedarf im öffentlichen Straßenraum bestehen in einigen Quartieren städtebaulich unbefriedigende Situationen: z.B. das Simeonsquartier, der Königswall, das Rathausquartier und der Deichhof. Zahlreiche weitere auch kleinräumliche städtebauliche Maßnahmen sind erforderlich.

Ein ganz wesentliches Alleinstellungsmerkmal im regionalen Kontext ist das unmittelbare räumliche Nebeneinander zusammenhängender Landschaftsräume und kompakter städtebaulicher Strukturen: Der Flusslauf der Weser begleitet die Innenstadt auf einer Länge von ca. 1,2 km und der das Glacis legt sich als Waldpark ringförmig um das Stadtzentrum. Das Potenzial, das in dieser engen Verflechtung von Landschafts- und Siedlungsraum im Zentrum der Stadt liegt, ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Gerade der Landschaftsraum von Glacis und Weserufer weist einen hohen Erneuerungsbedarf auf und bietet zahlreiche Möglichkeiten der funktionalen und gestalterischen Aufwertung.

Zielvorstellung

Die Innenstadt ist funktional und gestalterisch so zu erneuern und fortzuentwickeln, dass sie die ihr nach ihrer Lage und Funktion obliegenden Aufgaben für die Stadt Minden und den Verflechtungsraum erfüllen kann. Dabei ist aktuellen und zukünftigen Anforderungen Rechnung zu tragen. Die Innenstadt ist funktional und gestalterisch so zu erneuern und fortzuentwickeln, dass sie die ihr nach ihrer Lage und Funktion obliegenden Aufgaben für die Stadt Minden und den Verflechtungsraum erfüllen kann. Dabei ist aktuellen und zukünftigen Anforderungen Rechnung zu tragen.

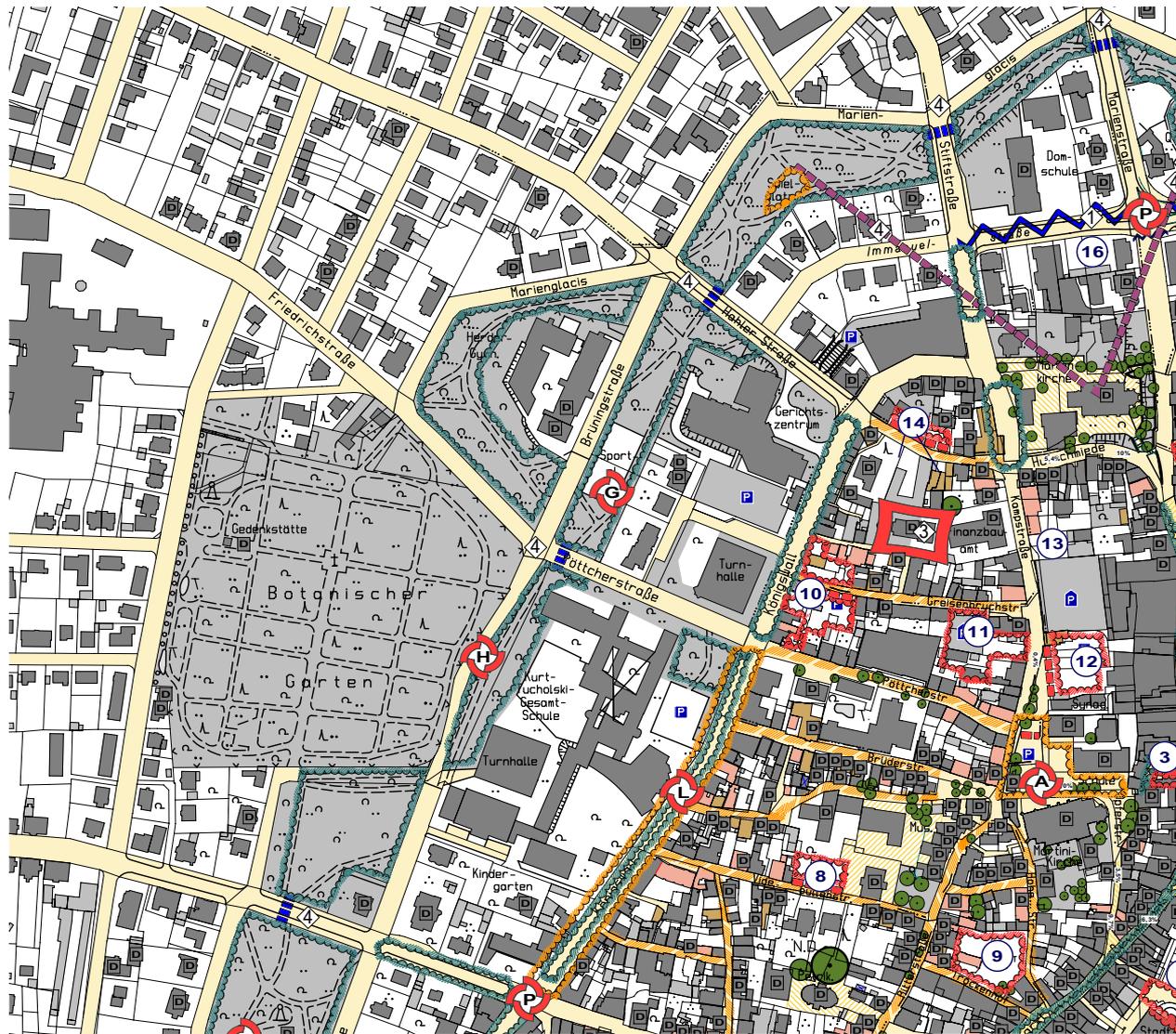
Der besonderen Profilierung dienen die systematische Vernetzung der gebauten Stadt mit den arrondierenden Landschaftsräumen. Der Flusslauf der Weser wird zu einem erlebbaren Bestandteil der Innenstadt, das Glacis ist Bestandteil attraktiver Stadtquartiere und kann in vielfältigen Funktionen weiter entwickelt werden.

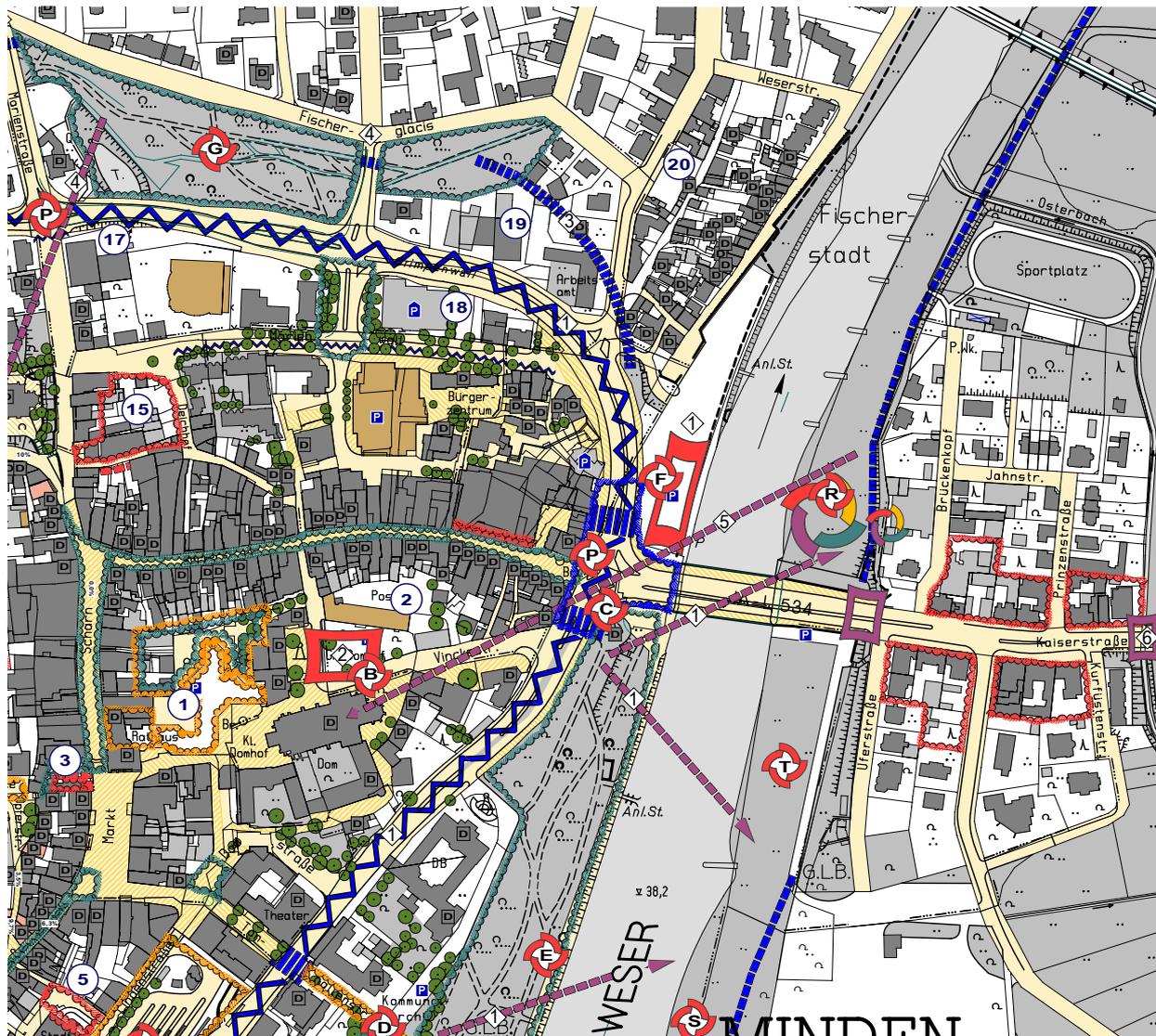
Maßnahmen

Die erforderlichen Maßnahmen sind umfangreich und beschränken sich nicht nur auf Maßnahmen zur Erneuerung des öffentlichen Straßenraumes und Inwertsetzung öffentlicher Einrichtungen. Gleichsam wichtig sind private Maßnahmen, die möglichst in Einklang zu den übergeordneten Zielen der Innenstadtentwicklung wie Barrierefreiheit, Denkmalschutz u.ä. stehen sollen.

Um die programmatischen Ziele der Innenstadtentwicklung wirksam werden zu lassen und die erforderlichen Maßnahmen umzusetzen, bedarf es neben eines massiven städtischen Engagements der öffentlichen Förderung.

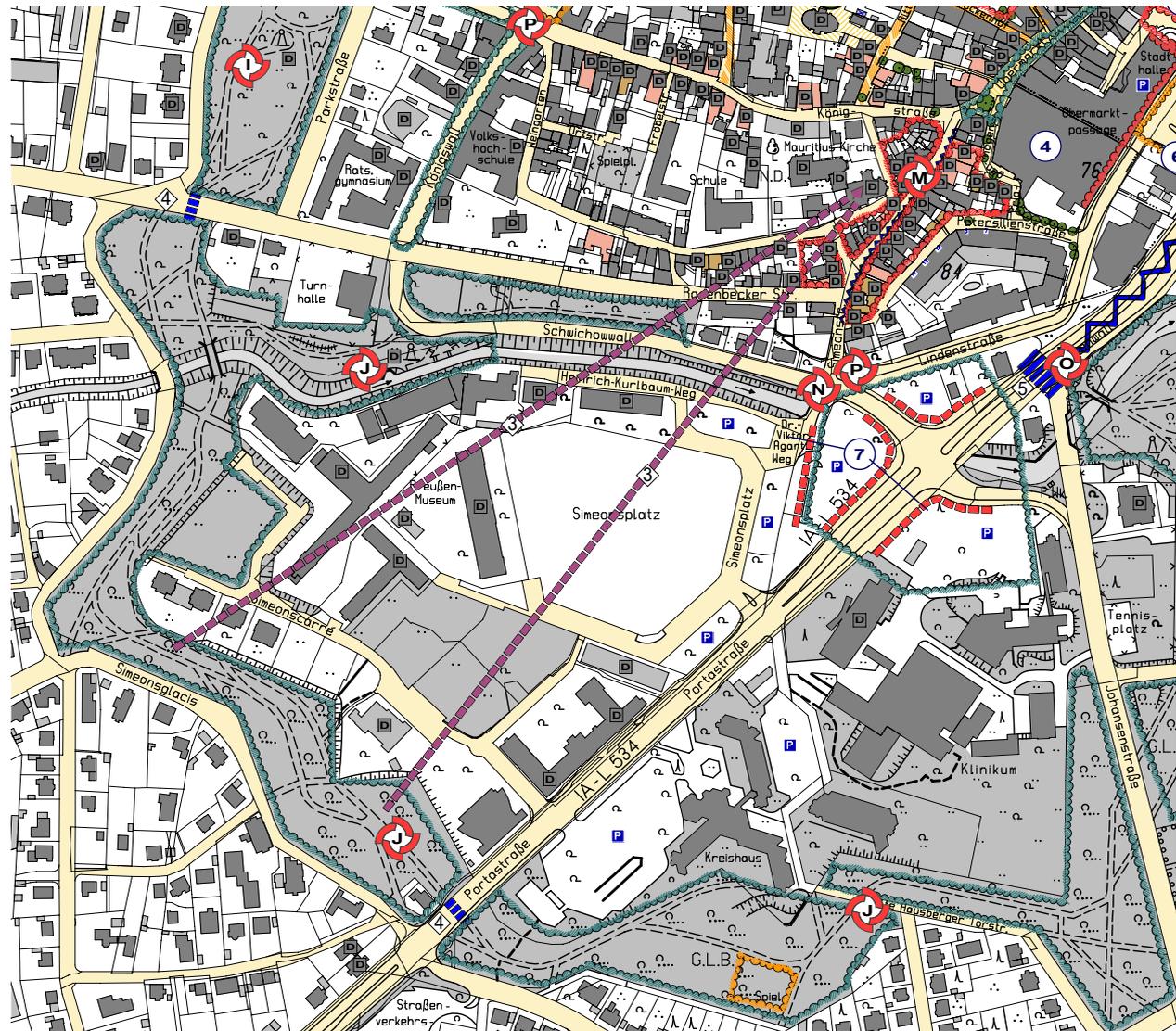
- 3 Martinitreppe – stadträumlich unbefriedigende Situation durch eingeschossigen Baukörper am Markt
- 5 städtebaulich mangelhafte Situation gegenüber der Stadthalle und ungestaltete Parkplatznutzung
- 8 Unterbrechung der stadträumlichen Kontinuität durch ungestaltete Baulücken
- 9 Ordnungs- und Gestaltungsbedarf im Bereich des MT- Parkplatzes, fehlende Raumkanten zur Herstellung räumlicher Kontinuität im historischen Stadtgrundriss
- 10 desolante Situation mit zahlreichen Baulücken und einer teilweise stark erneuerungsbedürftigen Bausubstanz am östlichen Königswall
- 11 städtebaulicher Handlungsbedarf im Bereich des alten Hagemeyer-Parkhauses zur gestalterisch-funktionalen Integration in die umliegende Wohnbebauung
- 12 Unterbrechung des Straßenraumes durch Baulücke (2. Bauabschnitt Hagemeyer)
- 13 Unterbrechung des Straßenraumes durch Baulücke
- 14 ungeordnete Parkplatznutzung im Bereich der Hufschmiede, fehlende räumliche Fassung
- 16 mangelhafte Ausbildung der räumlichen Kanten im Übergang zum Glacis und den Schulstandorten
- A städtebaulich- gestalterisch unbefriedigende Situation im Bereich des Martinikirchhofes
- B mangelhafte Gestaltung der Martinitreppe, fehlende Barrierefreiheit
- H Handlungsbedarf im Bereich des Botanischen Gartens, des Friedhofs und der angrenzenden Bereiche Glacis als „historischer Waldpark“
- L städtebaulicher, verkehrlicher und funktionaler Erneuerungsbedarf im Bereich des Königswalls
- P Verlust der historischen Stadttore

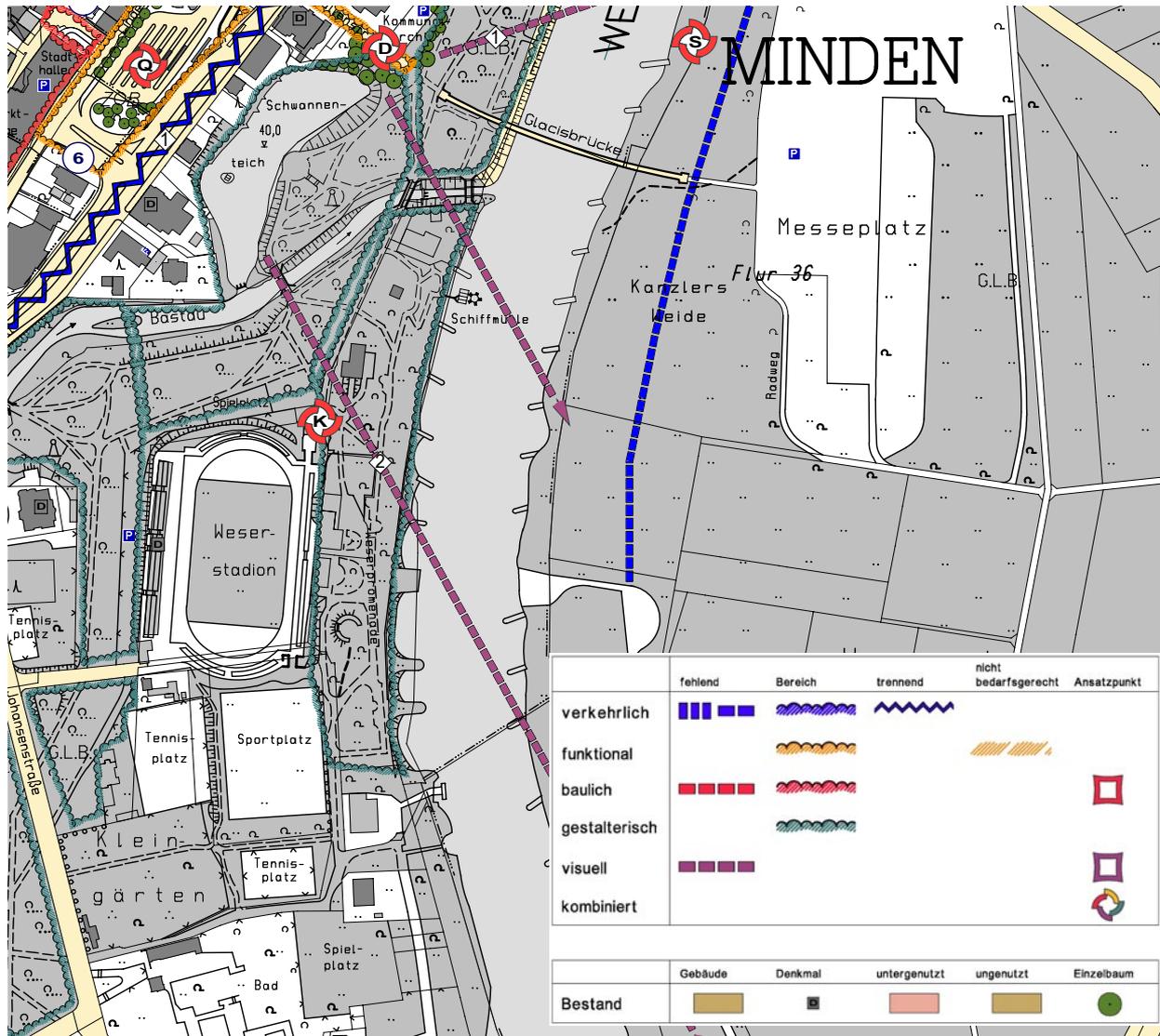




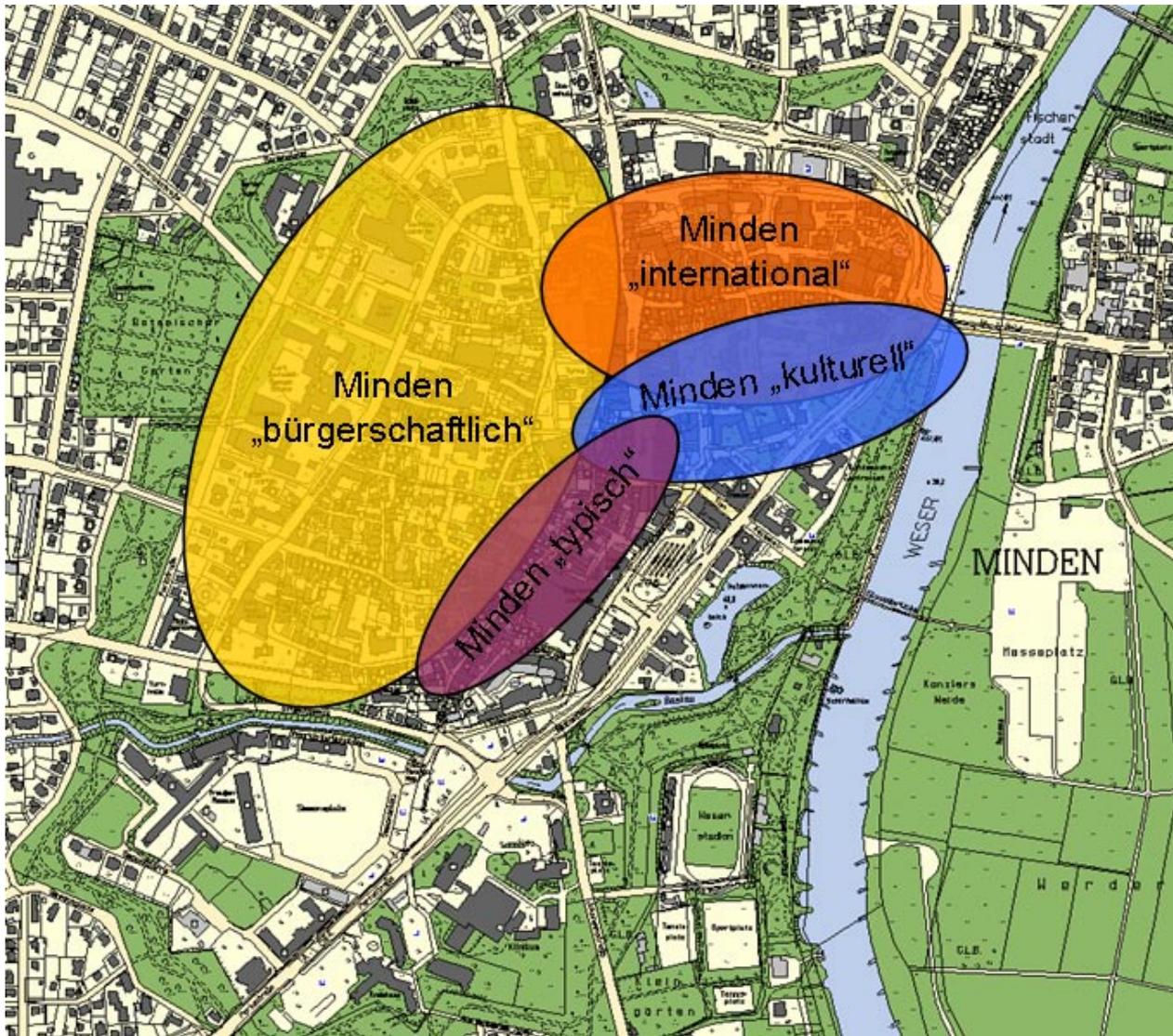
- 1 städtebauliche Missstände im „Rathausquartier“, Einbeziehung der angrenzenden Straßen und Plätze
- 2 fehlende Nutzung des Postgebäudes
- 3 Martinitrepp – stadträumlich unbefriedigende Situation durch eingeschossigen Baukörper am Markt
- B mangelhafte Gestaltung der Martinitrepp, fehlende Barrierefreiheit
- 5 städtebaulich mangelhafte Situation gegenüber der Stadthalle und ungestaltete Parkplatznutzung
- 15 städtebaulich-gestalterischer Handlungsbedarf im Deichhofquartier, funktionale Mängel
- 18 städtebaulich-gestalterischer Handlungsbedarf im Bereich des Parkhauses am Grimpenwall
- 19 Unterbrechung des Glacis
- 20 städtebaulicher Handlungsbedarf im Bereich der Brache des alten Kinos in der Fischerstadt
- B städtebaulich-gestalterisch unbefriedigende Situation im Bereich des Großen Domhofes mit überwiegender Nutzung als Parkplatz
- C fehlende Übergänge und gestalterische Verknüpfungen des Stadtgrundrisses mit dem Weserufer
- D Mangelhafte Anbindung an die zentrale Weserpromenade
- E fehlende bzw. stark erneuerungsbedürftige Gestaltung der Weserufer, funktionale & gestalterische Mängel
- F Handlungsbedarf an der Schlagde, funktionale & gestalterische Mängel
- G Handlungsbedarf im Glacis, erneuerungsbedürftige Wegeverbindungen und Aufenthaltsbereiche, fehlende Sichtbezüge
- P Verlust der historischen Stadttore
- R Fehlende Einbindung der Weserufer
- S Ausbaumöglichkeiten der Sport- und Spielnutzungen am Weserufer
- T fehlende Wegevernetzung der Ufer

- 4 städtebaulicher und baulicher Handlungs- und Erneuerungsbedarf der Obermarktpassage
- 6 städtebaulich-funktionaler Handlungsbedarf im Bereich des ZOB, mangelhafte räumliche Einbindung und Verknüpfung
- 7 städtebaulich-gestalterischer Handlungsbedarf im Bereich des Simeonsplatzes
- I Handlungsbedarf im Bereich des historischen Waldparks
- J Handlungsbedarf zur Sicherung der ökologisch besonders bedeutsamen Glacisbereiche
- M städtebaulich-funktionale Missstände im Bereich der Simeonsstraße und der umliegende Stadtviertel
- N erneuerungs- und gestaltungsbedürftige Übergänge zwischen Simeonsquartier und Simeonsplatz
- O fehlende bzw. stark funktional-gestalterische verbesserungswürdige Querungsmöglichkeiten des Klausenwalls
- P stadtgestalterisch unbefriedigende Situationen im Bereich der historischen Stadttore





- 6 städtebaulich-funktionaler Handlungsbedarf im Bereich des ZOB, mangelhafte räumliche Einbindung und Verknüpfung
- D städtebaulich-gestalterischer Handlungsbedarf im Bereich der Tonhallenstraße, mangelhafte Anbindung der Innenstadt an die zentralen Bereiche der Weserpromenade
- K landschaftsgestalterisch-funktionaler Handlungsbedarf zur besseren Verknüpfung der Weser- und Glacisbereiche, notwendige Aufwertung der Spiel- und Aufenthaltsbereiche, fehlende oder mangelhafte Wegevernetzungen
- Q städtebaulich-gestalterischer Handlungsbedarf und funktionale Mängel im Bereich des ZOB
- S notwendige Aufwertung und Anreicherung der Spiel-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten am Weserstrand





4 Profildokumentation

Der Masterplan für die Mindener Innenstadt sieht vor, vorhandene Profile zu vertiefen und weiter zu entwickeln. Räumlich voneinander unterscheidbare Quartiere sollen jeweils eigene Funktionen übernehmen. Aus der gegenseitigen Verknüpfung und Funktionsergänzung der Quartiere erwächst dann eine gegenseitige Förderung der einzelnen Bausteine mit dem Ergebnis einer insgesamt lebens- und liebenswerteren (Innen)Stadt.

4.1 Profildokumentation 1 - Minden „international“

Der Bereich um die Bäckerstraße und den Scharn ist gekennzeichnet durch ein lebhaft städtisches Flair mit hoher Erlebnisdichte. Markennamen und Markenprodukte international tätiger Akteure bestimmen das abwechslungsreiche Straßenbild und werben sichtbar um Aufmerksamkeit. Die Erneuerungszyklen in diesem Bereich sind mit ca. 10 bis 15 Jahren unter städtebaulichen Gesichtspunkten eher kurzfristig ausgelegt und stehen in starker Abhängigkeit von globalen Entwicklungen. Das Ideal wäre eine gleich bleibend hohe Attraktivität der Einkaufslage durch frequente Neuerungen innerhalb eines stabilen Rahmens etablierter Geschäfte.

Die bereits heute ablesbare und zukünftig noch stärker fokussierte Entwicklung wird sich als 1a-Lage auf den Bereich Bäckerstraße/ Scharn beschränken. Die für eine Einkaufslage anzustrebenden Rundläufe müssen dort, wo sie nicht mit Einzelhandel besetzt werden können, durch andere Angebote attraktiv präsentiert werden.

Innerhalb dieses Bereiches finden wir heute zwei Schwerpunkte des Innenstadteinzelhandels in Form großflächiger Kaufhäuser: das gerade erweiterte Kaufhaus Hagemeyer und den Standort am Wesertor, der derzeit von Hertie und C&A besetzt wird.

Das bisher verfolgte Modell einer durchgehend starken 1a-Lage für den Einzelhandel ausgehend von der Obermarktstraße über den Markt, den Scharn und die Bäckerstraße bis hin zum Hertie-Standort hat sich als nicht tragfähig erwiesen. Die Fußgängerfrequenz in der Obermarktstraße erreicht heute lediglich ein Drittel der Frequenz auf dem Scharn. Handelsuntersuchungen sehen bei etwa 800 m Länge eine günstige Ausdeh-





nung für innenstädtische Einkaufsbereiche, in denen sich nach Möglichkeit alle wesentlichen Sortimente des Innenstadte Einzelhandels finden lassen.

Eine deutliche Zäsur bildet der Marktplatz, der auf Grund seiner Breite von rund 30 m den Charakter der klassischen Innenstadt- Fußgängerzone aufhebt. Der direkte Weg vom Scharn zur Bäckerstraße verläuft entlang der westlichen Platzkante, so dass sich eine entsprechend geschlossene Geschäftslage anschließt. Die östliche Platzkante ist im Unterschied dazu bereits wesentlich mit Gastronomie besetzt, die das Thema für eine weitere Entwicklung vorgibt.

4.2 Profilbereich 2 - Minden „kulturhistorisch“

Dieser Bereich umfasst ausgehend vom Weserufer mit der Schlagde den Großen und den Kleinen Domhof als Teil der alten Domfreiheit, bis hin zum Markt und über die Martinitrepp e hinauf zum Martinikirchhof und zur Museumszeile.

Das Areal ist gekennzeichnet durch einen hohen bauhistorischen Wert mit überregionaler Strahlkraft. Im Mittelpunkt steht in Kombination mit vielfältigen kulturellen Angeboten die hohe Anziehungskraft für Touristen wie für die Bewohner der Stadt Minden gleichermaßen. Diese Achse fasst eine Abfolge prägnanter Mindener Ort zusammen, die ein großes Potential zur Identifikation bieten. Das Rathaus als Repräsentanz der Stadt ist dabei eine der wichtigsten Anlaufstellen für die Bewohner. Der Bereich ist langfristig auf Bewahrung und qualitätvolle Entwicklung ausgelegt.

Der Profilbereich ‚Minden kulturhistorisch‘ umfasst also Kultur, Tourismus und Mindener Lebensart gleichermaßen.



4.3 Profilbereich 3 - Minden „typisch“

Der Bereich um die Obermarktstraße und die Simeonsstraße kann für Bewohner und Besucher der Stadt als „typisch“ Minden bezeichnet und zukünftig gezielt in diese Richtung entwickelt werden. Hier entfaltet sich in vielen Teilen schon ein charmantes innerstädtisches Flair mit hoher Aufenthaltsqualität. Die zukünftige Orientierung liegt in einer individuellen Prägung und einem hohen Besatz mit Läden und Geschäften mit besonderen Angeboten – vorzugsweise inhabergeführter Einzelhandel in vielfältiger Ausrichtung.

Die Obermarktstraße kann sich weiter als Bindeglied zwischen dem östlichen Innenstadtbereich mit der Obermarktpassage und dem ZOB, dem südlichen Stadteingang am Simeonsplatz und den Wohnbereichen in der Oberen Altstadt profilieren. Sie besitzt bereits heute eine hohe touristische Anziehungskraft und könnte diese durch ein vielfältiges Angebot an Gastronomie noch weiter verstärken. Gerade im Zusammenhang mit dem Simeonsviertel ist der Bereich geeignet, eine typisch Mindener Gastronomie- und „Kneipenszene“ zu entwickeln, die das Flair der Stadt auch über die Öffnungszeiten der Ladenlokale hinaus belebt.

Da sich die Handelsnutzung tagsüber in der innerstädtischen Hauptlage Bäckerstraße/ Scharn in den Vordergrund drängt, kann der individuelle Charakter der Stadt in diesem Bereich eigentlich nur außerhalb der Geschäftszeiten richtig erfasst werden.

Dem gegenüber können die „ruhigeren“, historisch gewachsenen Geschäftslagen den Charme der Innenstadt mit ihrem attraktiven Erscheinungsbild überzeugend präsentieren. Sie bieten Raum für wichtige

Nebenlagen, das Wohnen in der Stadt, Kultur und Freizeit. Die Ansiedlung interessierter Filialisten und bekannter Marken ist auch in diesem Profilbild keinesfalls ausgeschlossen.

Insgesamt können die Erneuerungszyklen dieses Bereiches eher als mittelfristig angesehen werden mit einem Zeitraum von ca. 20 bis 30 Jahren.

Die Obermarktpassage soll sich an der Profilentwicklung der Obermarktstraße beteiligen. Eine umfassende Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen und mittelfristigen Bedarfs sowie Gastronomie und Freizeitangeboten wäre hier sinnvoll.





4.4 Profilbereich 4 - Minden „bürgerschaftlich“

Der Masterplan sieht vor, den Bereich zwischen der Fußgängerzone und dem Königswall als baulich und sozial attraktiven und bereits heute weitgehend intakten Stadtbereich zu entwickeln und zu pflegen. Dieses Quartier soll durch Planung, Umsetzung und Dokumentation beispielhafter Bauvorhaben und Projekte herausgestellt werden, um Interessenten für weitere Vorhaben des Erhalts und der Erneuerung zu gewinnen.

Die Planung und Umsetzung von Maßnahmen in der Oberen Altstadt setzt dabei zu einen eine Auseinandersetzung mit der baulichen Struktur einer hohen Verdichtung bei geringem Anteil von öffentlichen und privaten Freiflächen voraus. Zum anderen besteht die Aufgabe, das Quartier sozial ausgewogen (Wohnen für alle) und wirtschaftlich nachhaltig (Beseitigung von Leerständen und Unternutzung) zu entwickeln.

Mit dem Stichwort Minden „bürgerschaftlich“ wird das Quartier im historischen Ambiente in der Oberen Altstadt charakterisiert. In diesem Wohnquartier findet sich ein hohes bürgerschaftliches Engagement mit lokaler, regionaler und internationaler Wertschätzung, das im Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden als ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt Minden gelten kann.

In der Oberstadt sind annähernd fünfzig kulturelle und soziale Initiativen ansässig, deren Wirkungsbereiche sich vielfach nicht nur auf die Mindener Innenstadt, sondern auch weit über Minden hinaus bis in internationale Kontakte erstrecken. Das aktive Netzwerk BOA „Bildung für nachhaltige Entwicklung in der Oberen Altstadt“ bündelt viele dieser Initiativen und eröffnet

nachbarschaftliche Kommunikation und Kooperation. Hierdurch ist die historische Altstadt über das Wohnen hinaus für die Mindener Bürgerinnen und Bürger ebenso interessant, wie für auswärtige Gäste.

Um nur ein Beispiel zu nennen: Wir finden allein in der Oberen Altstadt fünf Projekte der Weltdekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ (2005- 14), die von der deutschen UNESCO-Kommission offiziell anerkannt worden sind.

Durch die Schulen im Glacis sind hochwertige Bildungsangebote gegeben. Die Angebote für wohnungsnaher Freizeitnutzungen können bei einer behutsamen Entwicklung der Glacisbereiche mit Anschluss an die Weserufer weiter verbessert werden – gute Grundlagen sind somit gegeben.

Die Erneuerungszyklen in der Oberen Altstadt sind eher längerfristig anzusehen und könne vielleicht mit 40 bis 60 Jahren zeitlich gefasst werden. Insgesamt sind Veränderungen eher auf einen atmosphärisch bewahrenden Charakter mit stetigen qualitativen Verbesserungen ausgelegt.

Die besondere Qualität dieses Stadtbereichs wird – im Unterschied zu den Profilbereichen eins bis drei – nicht alleine durch die Straßenräume und -achsen bestimmt. Vielmehr prägen die Baublöcke und Blockflächengebiete den Charakter der Oberen Altstadt. Diese bieten den Bewohnern einen liebenswerten Lebens- und Gestaltungsraum.

Die Hauptaufgabe der Stadtentwicklung wird darin bestehen, den Erhalt und die nachhaltige Nutzung der Gebäude in der Oberen Altstadt zu sichern und damit sowohl soziale Strukturen als auch die bauliche Substanz zu bewahren.

In Bezug auf den Verkehr werden für die weitere Entwicklung der Altstadtquartiere zwei wesentliche





Aufgaben formuliert.

Zum einen betrifft dies den ruhenden und fahrenden Pkw-Verkehr. Der Mangel an Stellplätzen für die Bewohner behindert teilweise die Entwicklung der Wohnnutzung. U.a. durch die Gestaltung und Nutzung von Baulücken muss hier entsprechend bereits vorhandener Beispiele in der Oberstadt zusätzlicher privater Parkraum geschaffen werden.

Zum anderen stehen die Reglementierung und die Aufteilung der ohnehin schmalen Straßenräume einer gemeinsamen, von gegenseitiger Rücksichtnahme bestimmten Nutzung der gesamten öffentlichen Fläche entgegen. Daher empfiehlt der Masterplan, die bestehenden Aufteilungen des öffentlichen Raums zu überdenken und Zonierungen unter den Verkehrsteilnehmern möglichst flächendeckend aufzuheben.

4.5 Profilbereich 5 - Minden „landschaftlich“

Die städtischen Grünflächen im Bereich des Glacis und des Weserufers müssen in die Stadtentwicklung einbezogen und entsprechend ihrer Eigenart in den einzelnen Teilabschnitten als Gartendenkmal, Volkspark, Stadtwald und Uferpromenade entwickelt werden.

Der Profilbereich Minden „landschaftlich“ fasst den Waldpark im Bereich des ehemaligen Glacis und die beiden Ufer der Weser zu einem eigenen Schwerpunkt der Innenstadtentwicklung zusammen. Dieser Profilbereich ist in mehrfacher Hinsicht besonders interessant:

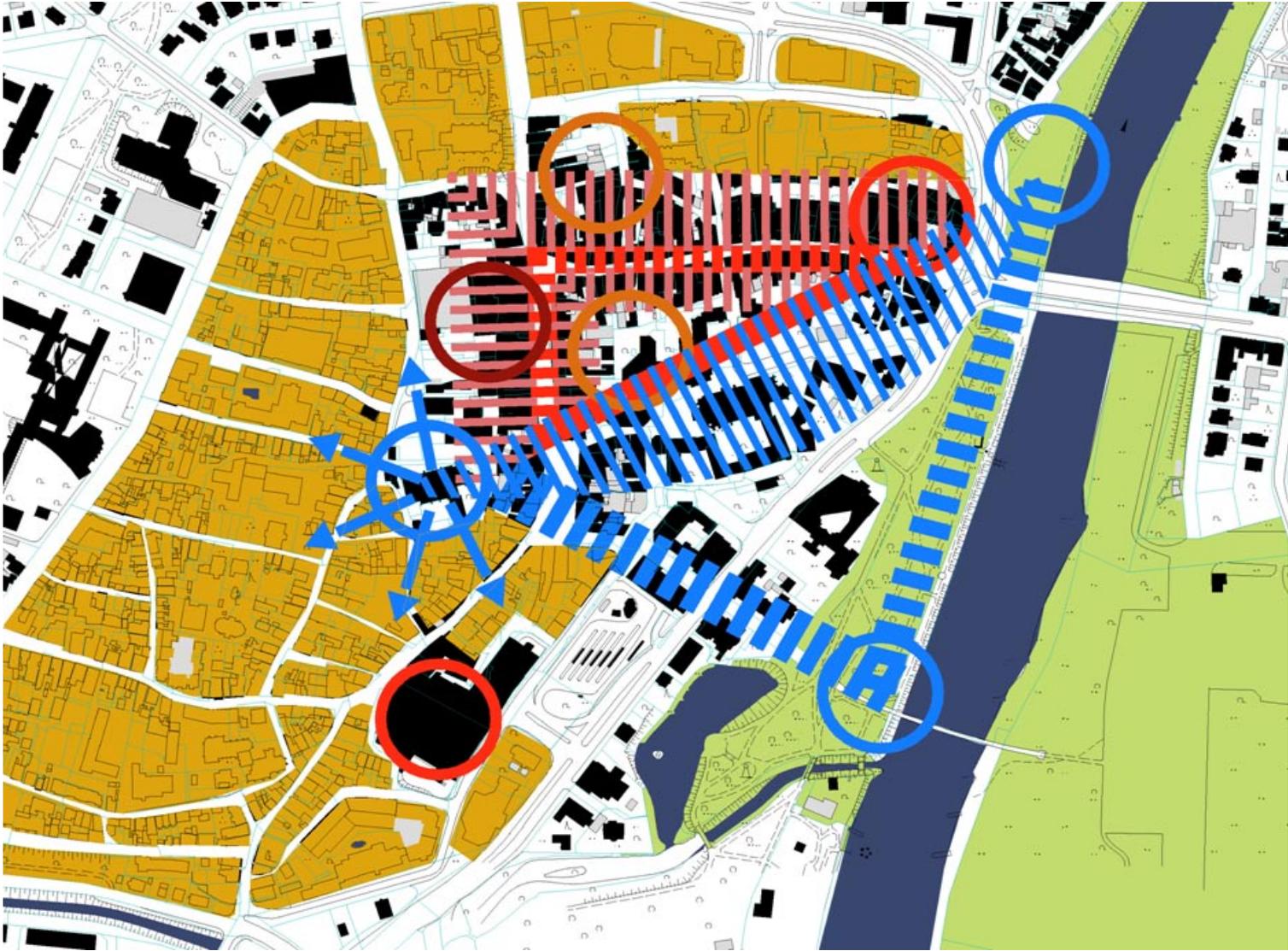
Zunächst bildet der in der Grünstruktur abgebildete Teil der Festungsanlage ein weiteres Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Minden. Dieses wird noch einmal vertieft durch die modellhafte, denkmalwerte Gartengestaltung des „Waldparks“. Seiner Lage zwischen der historischen Innenstadt und den benachbarten Wohngebieten entsprechend sollte er wieder als Bürgerpark und Bindeglied zwischen den Stadtbereichen genutzt werden.

Die Idee einer Bürgerstiftung, die die Anlage des „Waldpark“ nach der Entfestigung Mindens getragen hat, sollte wiederbelebt werden.

Stadtökologische Aspekte, die Pflege und Entwicklung des historischen Gartendenkmals, die Beseitigung von Wildwuchs auf ehemals gestalteten Flächen und Angebote „kostenloser“ Sport- und Freizeitnutzungen für die Bürgerinnen und Bürger sind dabei sensibel und mit planerischem „Fingerspitzengefühl“ aufeinander abzustimmen.

Die Weserufer verbinden die Innenstadt unmittelbar mit einer großartigen offenen Landschaft. Die Gestal-







Die Wirkung der Uferbereiche wirkt sowohl unmittelbar positiv auf die Lebensqualität in der Stadt als auch auf das Bild der Stadt Minden insgesamt.

4.6 Zusammenwirken der Profilbereiche

Die räumliche und inhaltliche Abgrenzung der Profilbereiche erleichtert die Auswahl und Bewertung von Maßnahmen unter Beachtung der übergeordneten Konzeption für die gesamte Innenstadt. Eine Ausrichtung auf die jeweilige Eigenart der Profilbereiche vermeidet unproduktive Konkurrenz und eine Wirkungslosigkeit von Maßnahmen auf Grund ihrer breiten Verteilung.

In den einzelnen Profilbereichen können die jeweiligen Stärken so herausgearbeitet werden, dass ihre Wahrnehmung wesentlich verbessert wird, ohne dass die Innenstadt insgesamt sich in ein einziges Profil fügen muss. Es ist zu erwarten, dass die mit den Profilbereichen gezeigte Kompetenz und Attraktivität für die verschiedenen Aspekte städtischen Lebens in der Zuschreibung als positive Eigenschaft auf die Gesamtstadt übertragen wird.





5 Projekte

Zu den einzelnen Profilbereichen formuliert der Masterplan Vorschläge für einzelne Projekte. Diese setzen zum einen an bereits früher - beispielsweise im Rahmen der Bürgerwerkstatt - formulierten Defiziten an, zum anderen werden sie aus der Analyse der Potenziale und der Zieldefinition der Profilbereiche entwickelt.

Durch die Einbindung in einen Gesamtplan wird es möglich, allen vorgeschlagenen Projekten einen theoretischen Überbau zu verschaffen, mit dessen Hilfe ihr Beitrag und ihre Beispielwirkung für die Stadtentwicklung dargestellt und beworben werden kann.

Für praktisch alle Vorhaben und Maßnahmen gilt, dass sie durch die Herstellung von Öffentlichkeit in den Kontext der Stadtentwicklung gestellt werden können. In der Regel erfolgt dies über drei Phasen:

- 1) Ankündigung einer Maßnahme unter Nennung des übergeordneten Ziels und Herausstellung einer Besonderheit gegenüber nicht vernetzten Maßnahmen,
- 2) Begleitung der Umsetzung durch Berichte,
- 3) Dokumentation des Erreichten, Bestätigung der Zielerfüllung.





5.1 Profilbereich 1 - Minden „international“

Der Masterplan definiert zum Thema Innenstadteinzelhandel zwei Profilbereiche. Der Profilbereich für die Konzentration des Innenstadteinzelhandels liegt im Bereich der Bäckerstraße und des Scharn. In diesem Bereich zwischen Wesertor und Markt soll der Handel mit Waren des mittelfristigen und längerfristigen Bedarfs, die Ansiedlung von Warenhäusern, Filialisten und ergänzenden Einzelgeschäften weitestgehend zusammengefasst werden.

Unterbrechungen der Einzelhandelslage sollen beseitigt und die Flächenzuschnitte der Ladenlokale durch Zusammenlegung von Kleinflächen verbessert werden. Die Nutzung der Obergeschosse zum Wohnen muss durch Verbesserung der Zugänglichkeit und Ausgleich der Freiflächendefizite verbessert werden.

Die Erneuerung der Straßenoberfläche, der Beleuchtung und der Möblierung in der Bäckerstraße und auf dem Scharn sollte die Ausbildung und Aufwertung des Profilbereichs als Maßnahme der öffentlichen Hand befördern. Hierzu wird ein Gestaltungswettbewerb, der die Straßen der unteren Altstadt insgesamt zum Gegenstand nimmt, um die verschiedenen Gestaltungsansätze aufeinander abzustimmen, maßgeblich beitragen können.

Scharn und Bäckerstraße

Der Scharn und die Bäckerstraße bilden den Kernbereich der städtischen 1a-Geschäftslage und sollen unter diesem Gesichtspunkt stetig weiter entwickelt werden.

Angesichts der beschriebenen und unter städtebaulichen Gesichtspunkten kurzfristigen Innovationszyklen des Einzelhandels, kommen der Straßenraumgestaltung und der Pflege der Bausubstanz eine entscheidende Bedeutung zu. In Bezug auf die Entwicklung der Bausubstanz ist den Fragen des Denkmalschutzes gerade bei zahlreichen Häusern in der Bäckerstraße angemessene Rechnung zu tragen. Gegenüber den Fällen, in denen Erdgeschosse alleine nach den Anforderungen des einzelnen Handelsbetriebs umgestaltet wurden, streben die Beteiligten heute Lösungen an, die im Einklang mit der historischen Bausubstanz ein attraktives Straßenbild ergeben. Leitlinien hierzu können unter Beteiligung aller Akteure gemeinsam entwickelt und schrittweise beispielgebend mit Gewinn für den Handel wie für die Innenstadt als Ganzes umgesetzt werden.

Mit Blick auf die lebendige, markenbestimmte Geschäftswelt sollte der öffentliche Straßenraum eher eine ruhige, rahmungebende Gestaltung finden. Ausgehend vom Straßenzug Scharn und Bäckerstraße ist eine Tiefenwirkung und Vernetzung mit den arrondierenden Quartieren anzustreben und gestalterisch sichtbar zu machen. Probate Mittel sind hier die Ausstattung des Straßenraumes mit Stadtmöbiliar, Materialwahl in Befestigungen und Belägen, die Anregung eines Farbkonzeptes und natürlich das Thema der barrierefreien Gestaltung.







Kreuzungsbereich Wesertor – Klausenwall

Für das Wesertor schlägt der Masterplan eine umfassende Neugestaltung des Verkehrsknotens und seines Umfelds vor. Ziel ist es, den Stadteingang an der Bäckerstraße und der Vinckestraße herauszuarbeiten. Sowohl der Eingang in die Stadt als auch die Verbindung aus der Stadt heraus in Richtung Bahnhof und an das Weserufer sollen hierdurch inszeniert werden.

Der Verkehrsknoten mit der Einmündung der Kaiserstraße zwischen Klausen- und Grimpenwall dient heute nahezu ausschließlich dem motorisierten Verkehr. Die Verkehrsfläche dieses Knotens kann zugunsten kürzerer Wege für den starken Fußgängerverkehr zum Bahnhof und zum Weserufer zurückgenommen werden. Die frei werdende Fläche, z.B. durch Reduzierung der Radien, wird zum einen im Einmündungsbereich der Bäckerstraße der Fußgängerzone zugeschlagen, zum anderen soll die Umgestaltung des Knotens auf die vorgeschlagene Freitreppe zur Weser am Denkmal des Kurfürsten abgestimmt werden. Eine vertiefende Untersuchung der Umbaumöglichkeit des Kreuzungsbereiches unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsströme und Verkehrsteilnehmer wird dringend angeraten.





Nutzung und Aufwertung des Deichhofquartiers

Das Deichhofquartier hat Potential und kann zukünftig einen lebendigen Baustein im städtischen Gefüge bilden, dessen maßgebliche Qualität in der bereits heute angelegten Mischnutzung liegt.

Die Rahmenplanung sieht für eine Bebauung die Wiederherstellung der alten Blockkanten vor. Die östliche platzartige Aufweitung des Marienwalls stellt einen eigenen Akzent im Straßenraum dar und kann bei entsprechender Gestaltung eine Bereicherung für die Wohnnutzung am Deichhof leisten.

Das so genannte Deichhofquartier umfasst in der Betrachtung den Bereich zwischen Deichhof, Marienwall, Marienstraße und Bäckerstraße. Damit wird ein städtebaulich stark heterogenes Quartier umschrieben, dessen Qualitäten unterschiedlicher nicht sein könnten.

Zur Bäckerstraße orientiert sich die hier etablierte Einzelhandelsnutzung in teilweise denkmalgeschützten Häusern mit - im Sinne der Nutzung als Geschäftslage - weitgehend intakten Fassaden.

Die Marienstraße ist in den Obergeschossen mit Wohnnutzungen besetzt und wird in ihrem städtebaulichen Erscheinungsbild von der Anlage der Marienkirche bestimmt. Die Markthalle am Mariensteg ist zum Straßenbereich leicht zurückgesetzt. Der hier flankierende Mariensteg übernimmt eine eigene Funktion in der kleinteiligen fußläufigen Vernetzung. Er wird jedoch in seinem städtebaulichen Erscheinungsbild stark durch die rückwärtige Andienung der Einzelhandelsbereiche in der Bäckerstraße in Mitleidenschaft gezogen.

Insgesamt besteht somit aus städtebaulicher Sicht Handlungsbedarf, der jedoch nicht unter maßgeblichen Zeitdruck steht. Die brachliegenden und ungestalteten Bereiche treten in der Wahrnehmung des Stadtgrundrisses nicht vordergründig als erheblicher Missstand in Erscheinung und können im Zuge normaler städtebaulicher Erneuerungszyklen entwickelt werden.

Der Mariensteg soll im Sinne der Vernetzung durchlässig gehalten werden und steht in einem engem Zusammenhang mit dem Deichhofgang.

Eine Öffnung des Marientors stadteinwärts kann die Quartiersentwicklung fördern.







5.2 Profilbereich 2 - Minden „kulturhistorisch“

Das Rathausquartier

Im so genannten Rathausquartier bestehen städtebauliche und funktionale Missstände, die sich insbesondere in den rückwärtigen Rathausbereichen und damit in einer öffentlich wahrnehmbaren zentralen innerstädtischen Lage zeigen. Neben der Unwirtlichkeit der Raumbildung und der untergeordneten Einbindung in das System der innerstädtischen Straßen und Gassen – teilweise nur über dunkle, niedrige Durchgänge – ist auch Leerstand in den hier ansässigen Geschäftslagen zu verzeichnen. Insgesamt kann dem Standort jedoch eine hohe Lagegunst unterstellt werden, die eine grundlegende Erneuerung erforderlich und möglich macht.

Die vorliegende Rahmenplanung verfolgt für diesen Standort folgende Ziele:

Die Optimierung der Rathausfunktion und hier vor allem in ihrer bürgernah- repräsentativen Funktion und Darstellung am Standort und damit die Schaffung der baulichen Rahmenbedingungen für eine effiziente Verwaltungsarbeit bei einer gleichzeitig übersichtlicheren Gestaltung für den Bürger.

Die rückwärtigen Bereiche des Rathauses sind städtebaulich unbefriedigend gelöst und bedürfen der grundlegenden Neuordnung.

Das Quartier muss besser in das engmaschige Netz der Straßen und Wege eingebunden werden. Die alleinige Nutzung des Großen Domhofes als Parkplatz wird der städtebaulichen Bedeutung des Standortes nicht gerecht. Neben einer verbesserten Platzgestaltung wird als Raumkante für bauliche Veränderungen die Südseite des heutigen Postgebäudes angenommen. Die Vincke-

straße stellt eine wesentliche Verbindung zum Weserufer dar und soll gestalterisch aufgewertet werden.

Die denkmalgeschützte Bausubstanz vor allem am Großen Domhof stellt einen wertvollen Baustein im Quartier dar, der Vertrautheit im Stadtbild vermittelt und in eine Neuordnung des Quartiers eingebunden werden soll.

Die Unterbrechung der Einzelhandelsnutzung am Scharn durch die Büronutzung des Rathauses stellt einen maßgeblichen Nachteil für die Lauflage dar und soll aufgehoben werden. Die Bereiche sind ausgehend vom Scharn in die Tiefe des Grundstückes hinein für eine Stärkung und Verdichtung der Einzelhandelslage geeignet und zu entwickeln.

Der Kleine Domhof soll in seiner Maßstäblichkeit, Nutzbarkeit für öffentliche Veranstaltungen und in seiner Ausstattung mit Brunnenanlage, Bäumen und Stadtmobiliar erhalten bzw. weiter aufgewertet werden. Insbesondere gastronomische, aber auch sonstige Handelsnutzungen am kleinen Domhof sind erwünscht und sollen in die Wegebeziehungen eingebunden werden.

Der Begriff des Rathausquartiers, welches zunächst allein das Rathaus und den Rathausinnenhof umfasst, vermittelt die Vielschichtigkeit und städtebaulich historische Bedeutung des Standortes nur unzureichend – hat sich aber als Arbeitsbegriff in der Kommunikation etabliert.

Das zu gestaltende Quartier erstreckt sich vom Markt über den Kleinen Domhof, den Großen Domhof bis in die Vinckestraße und umfasst im historischen Sinne wesentliche Teile der alten Domfreiheit. Diese historische Keimzelle der Stadt wurde von der „bürgerlichen Stadt“ mit Markt und Scharn/ Bäckerstraße umlagert.





Die zusammenfassende Betrachtung des Quartiers enthält somit Bausteine der Profile Minden „international“ und Minden „typisch“, die sich erfahrungsgemäß nicht parzellenscharf voneinander trennen lassen und insbesondere in ihren räumlichen und funktionalen Wechselwirkungen planerisch sorgsam bedacht werden müssen.

Unabhängig vom historischen Reichtum des Standortes besteht aus städtebaulicher und funktionaler Sicht jedoch ein erheblicher Handlungsbedarf, der sich wie folgt begründet:

Die ambitionierte Gestaltung des Rathausbaus aus den 70er Jahren zielt vordergründig auf eine durchdachte und spannungsreiche Raumfolge vom Markt zum Dom ab. Für den Kleinen Domhof kann die räumliche Ausprägung als gelungen bezeichnet werden, für die Einengung des Bereiches zwischen Rathaus und Kleinem Domhof gehen die Meinungen in der Bürgerschaft bereits auseinander. Gleichzeitig erzeugt die mäandrierende Form des Baukörpers rückwärtige Straßen- und Platzbereiche stark verminderter Qualität, deren Chancen zur gestalterischen Aufwertung als gering einzustufen sind. Es fehlt an Eindeutigkeit in der räumlichen Zuordnung: sind es z.B. ganz klar geordnete Erschließungs- und Andienungsbereiche oder gehören diese Bereiche zum aktiven Netz der Geschäftstraßen. Weder als Geschäftsbereiche noch als Aufenthalts- und Ruhezone haben sich die rückwärtigen Flächen bewährt. Gleichermäßen nachteilig wirkt sich die Büronutzung des Rathauses am Scharn aus – hier wird die Laufwege der Geschäfte unterbrochen und damit eine durchgehende Einzelhandelsnutzung bis hin zum Markt behindert. Diese funktioniert hier durchgehend nur einseitig über die westliche Straßenseite.

Nicht zuletzt ergibt sich Handlungsbedarf aus dem Rathausgebäude an sich. Dabei kommen zwei Sachverhalte zum Tragen, die sich gegenseitig überlagern und im Zuge einer Neugestaltung sorgfältig untersucht werden müssen: Zum einen ist ein maßgeblicher Sanierungs- und Modernisierungstau zu verzeichnen, der sich neben einem unansehnlichen Erscheinungsbild vor allem der Innenbereiche auch in erhöhten Betriebskosten mangels äußerer Dämmung, Gebäudezuschnitt und Effizienz der Verwaltungsabläufe äußert. Zum anderen weist das Gebäude deutliche funktionale Mängel auf, die sich vor allem in einer mangelhaften inneren Orientierung für den Besucher, langen Wegen und einer unzureichenden technischen Infrastruktur äußern. Ein vollwertiger barrierefreier Zugang und Umgang ist im Rathaus nicht realisiert.

Die Behebung dieser städtebaulichen und baulichen Missstände erfordert angesichts der historischen Bedeutung Standortes jedoch besondere Sorgfalt: Das Neue muss sich in die lange Geschichte der Stadt als Zeuge und Bereicherung unserer Zeit einfügen. Hierzu gehört in erster Linie eine sorgfältige Behandlung des öffentlichen Raumes, der belebt sein muss und der mit den Hauptachsen der Stadt - Scharn und Bäckerstraße – vielfältig so verknüpft werden sollte – möglichst mit Blickbeziehungen auf den Dom. Diese Aufgabe ist mit dem Bau des Neuen Rathauses in den 70er Jahren nicht zufrieden stellend gelöst worden und sollte bei einer anstehenden Neuordnung in die Planung Eingang finden.

Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude, Bauteile und Fassaden sollen so eingesetzt werden, dass sie im öffentlichen Raum optimal zur Wirkung kommen. Sie sind Orientierungspunkte in der Stadt. Neue



oder auch umgestaltete Bauvolumen sind in Proportion und Dimension so auszubilden, das sie mit der historischen Bebauung harmonieren.

Während der öffentliche Raum sozusagen „auf Ewigkeit“ angelegt sein sollte und deswegen in seiner Brauchbarkeit besonders robust sein muss, haben die einzelnen Bauten eine unterschiedliche „Lebenserwartung“.

Ein Rathaus als bürgerschaftliche Repräsentanz der Stadt gehört traditionell zu den bedeutungsvollsten Einrichtungen und Bauwerken der Stadt. Es braucht eine eigene Adresse auf dem Boden der Stadt. Es braucht aber auch eine hochwertige und auf lange Sicht bedeutungsvolle Architektur mit eigenem Ausdruck, die durchaus dauerhaft zur Geschichte der Stadt Minden gehören sollte. Eine Umgestaltung des Rathausbereiches muss diesem Aspekt Rechnung tragen – Fragen des Bewahrens und des Veränderns bedürfen einer sorgfältigen planerischen Auseinandersetzung.

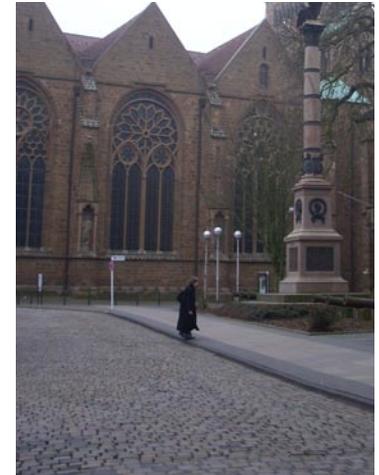
Da sich die Anforderungen des Innenstadteinzelhandels periodisch wandeln, ist es für eine Verbindung mit langfristig angelegten Nutzungen, wie dem Rathaus einer Stadt, wichtig, nach robusten Strukturen zu suchen, die künftigen Veränderungen in Nutzung und Ausgestaltung/ Umbau standhalten. Bei einer vielfältigen Quartiersstruktur ergeben sich naturgemäß auch vielfältige Erschließungsmöglichkeiten und werden unterschiedliche Adressen angelegt, die eine Nutzungsmischung zulassen.

Merkmal der europäischen Stadt ist eine kleinteilige Nutzungsmischung. Der in seiner Bedeutung für das Wesen der gesamten Stadt so wichtige Standort zwischen Dom und Bäckerstraße, zwischen Markt und Weserpromenade solle durch eine geschickte Nutzungs-

mischung möglichst den ganzen Tag belebt werden: Hierzu gehört neben der Qualifizierung des Rathauses am Standort auch die Stärkung des Einzelhandels, ergänzt durch gastronomische Nutzungen und auch ein Anteil an Wohnungen ebenso wie Praxen und Büros für die freien Berufe (Arzt, Anwalt, Steuerberater, Architekten etc.).

Eine solche Nutzungsmischung lässt sich in der Innenstadt am besten durch vertikale Schichtung erreichen, da die Erdgeschosse aus ökonomischen Gründen mit großen, zusammenhängenden Verkaufsflächen belegt sind. Die vertikale Nutzungsmischung verlangt jedoch eine gesonderte Erschließung der oberen Geschosse mit einer eigenen Adressbildung.

In der kleinteiligen, mittelalterlichen Stadtstruktur ergibt sich diese Adressbildung aus dem Verlauf der innerstädtischen Straßen und der Parzellierung. Gestaltete Aufgänge unterbrechen aber die Schaufensterflächen, wodurch es zu gestalterischen Konflikten und wirtschaftlicher Konkurrenz zwischen der Erdgeschoss- und der Obergeschossnutzung kommt. Die angestrebte Nutzungsmischung und Belebung der Innenstadt auch über die Ladenöffnungszeiten hinaus erfordern vordringlich bedarfsgerechte Lösungen für die Erschließung der Obergeschosse - gegebenenfalls auch durch Zusammenlegung der Erschließung für mehrere Gebäude oder die Schaffung einer attraktiven rückwärtigen Erschließung.







Die städtebaulichen und funktionalen Lösungsmöglichkeiten für die vorgenannten Aufgaben zur Behebung städtebaulicher Missstände im Rathausquartier sind außerordentlich vielschichtig und vielfältig. Sie bedürfen einer grundlegenden Auseinandersetzung mit der Situation und der Aufgabe und müssen auch wirtschaftliche Aspekte mit einbinden. Auf der Basis einer fundierten Bestandsaufnahme und –bewertung wird daher die Lösungsfindung in zwei Stufen empfohlen, wobei sich vielfach in vergleichbaren Situationen das Instrument des Wettbewerbs als erfolgreich erwiesen hat. Damit kann den Belangen des Bürgerbegehrens durchaus Rechnung getragen werden und beide Stufen des Wettbewerbsverfahrens sollten durch eine intensive öffentliche Diskussion begleitet werden:

Stufe 1: Durchführung einer städtebaulichen Ideenkonkurrenz zur Erlangung unterscheidbarer Lösungsansätze und als Grundlage der zweiten Verfahrensstufe, verbunden mit einem hohen Maß an öffentlicher Beteiligung und Diskussion.

Stufe 2: Durchführung eines Realisierungswettbewerbes unter Berücksichtigung städtebaulicher, architektonischer, denkmalpflegerischer und verkehrlicher Belange, nicht zuletzt vor dem Hintergrund von Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit.

Die Grundlage für den Erfolg einer solchen Vorgehensweise stellen die Qualität des Verfahrens und die Qualität der Aufgabenstellung und Auslobung dar.







Tönhallenstraße

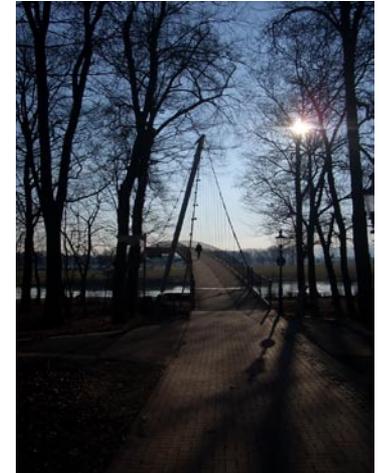
Der Masterplan sieht vor, auch den östlichen Abschnitt der Tönhallenstraße zwischen der Glacisbrücke und dem Klausenwall als Fußgängerbereich zu widmen und zu gestalten. Die Querung des Klausenwalls für Fußgänger und Radfahrer soll gleichzeitig wesentlich verbessert werden.

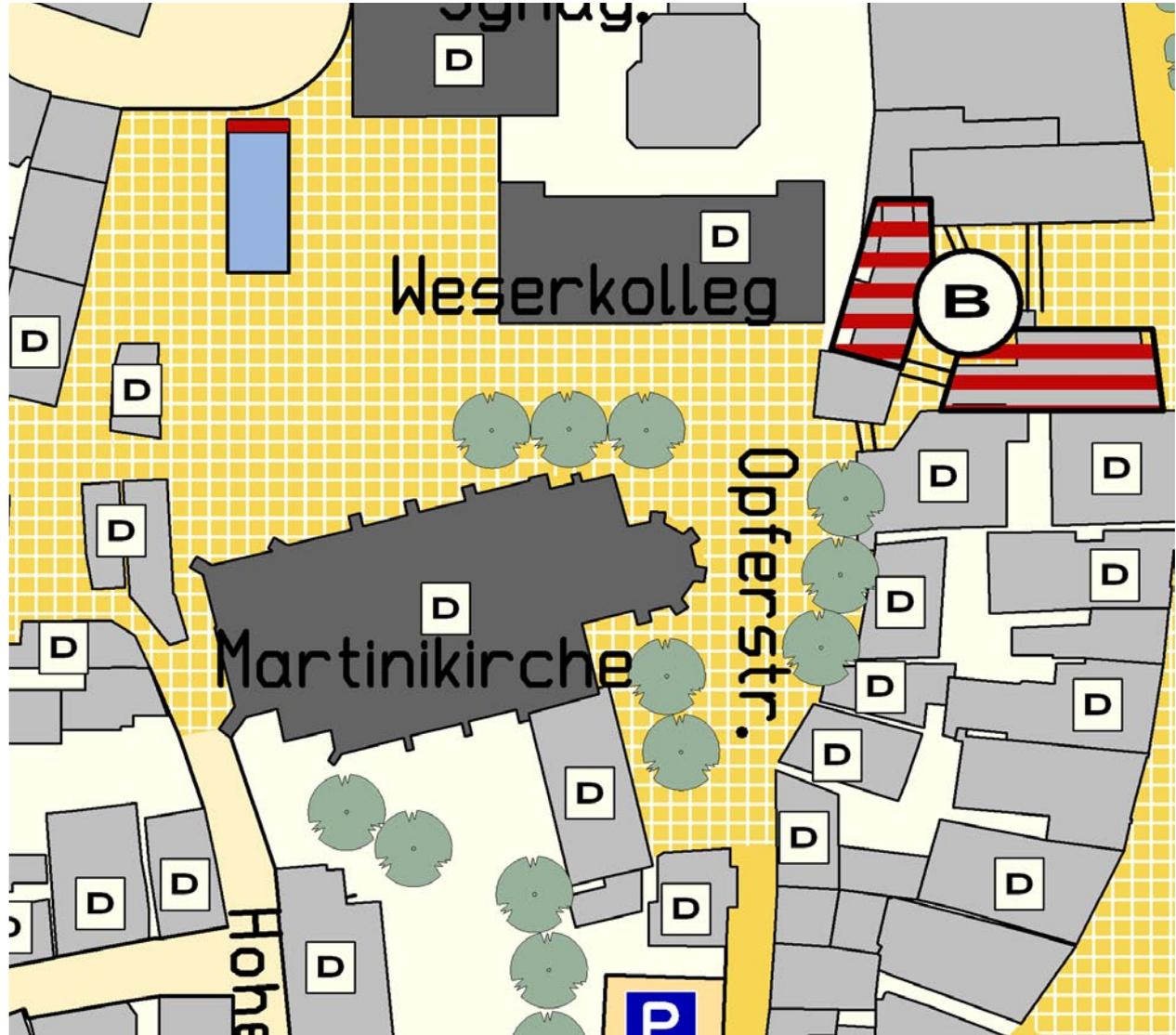
Die Tönhallenstraße stellt eine der wesentlichen Verbindungen, wenn nicht die wichtigste, zwischen der historischen Mindener Altstadt und den zentralen Bereichen der zukünftigen Weserpromenade dar. Der Straßenraum vermittelt bereits heute einen städtebaulich bedeutsamen und hochwertigen Charakter. Dazu tragen vor allem die historisch wertvollen und einprägsamen Solitärbauten entlang des Straßenzuges bei, auch wenn diese in ihrer gestalterischen Wirksamkeit durch den Klausenwall eingeschränkt werden.

Im Osten findet die Tönhallenstraße über den Uferbereich der Weser hinweg ihre funktionale Fortsetzung in der Glacisbrücke, im Westen mündet sie an der südlichen Domfreiheit und am Markt. Diese durchgängig verbindende Funktion zweier ganz wesentlicher Innenstadtbereiche, dem Weserufer und dem historischen Zentrum der Innenstadt wird die Straßenraumgestaltung vom Grundsatz her nicht gerecht.

Der sichtlich notwendige Auftakt in die Glacis- und Uferbereiche der Weser hinein wird heute durch einen Parkplatz besetzt. Kleinräumliche Sichtbeziehungen zum Schwanenteich wie auch weiträumige Sichtbeziehungen in die Weserauen fehlen. Die Fuß- und Radwegführung von der Glacisbrücke aus kommend ist unübersichtlich.

Um die Tönhallenstraße als Stadteingang für Fußgänger und Radfahrer herauszuarbeiten und die Verknüpfung der Innenstadt mit der Messe, der Kirmes und der Aktivitätszone auf dem rechten Weserufer zu verbessern, soll die städtische Gestaltung über den Klausenwall hinweg bis an den Brückenzugang verlängert werden. Die steinerne Stadt begänne an dieser Stelle dann unmittelbar am Weserufer, so, wie auch an der Schlagde.







Martinitreppe

An der Martinitreppe kann eine städtebaulich herausragende Situation geschaffen werden. Die im Zuge der Rahmenplanung erstellte Studie platziert einen Aufzug, der hier eine der Schlüsselstellen der städtischen Topografie markiert.

Die heutige Martinitreppe entspricht nicht dem historischen Vorbild, hat sich in ihrer Dimension jedoch im Stadtbild etabliert.

Das Bauwerk soll in seiner derzeitigen Geometrie und vor allem Breite dauerhaft erhalten werden, bedarf allerdings einer grundsätzlichen gestalterischen Überarbeitung.

Sofern der Aufgang nicht kurzfristig als städtebauliche Impulsmaßnahme um einen barrierefreien Zugang zur Oberen Altstadt ergänzt und grundsätzlich aufgewertet wird, sollen mindestens die heute vorhandenen Werbeanlagen und Dekorationen entfernt bzw. gegen wenige adäquat gestaltete Objekte ausgetauscht werden. Die bauliche Fassung der südlichen Raumkante der Treppenanlage im Bereich des heute eingeschossigen Gebäudes ist aus städtebaulicher Sicht notwendig.

Zur barrierefreien Überwindung des Höhenniveaus ist allein die Anlage eines Aufzuges wirklich geeignet. Der obere Anbindungspunkt muss auf den Martinikirchhof/Ecke Opferstraße ausgerichtet werden, um eine Abtrennung des Fußgängerstroms durch das Weserkolleg zu vermeiden. Aus dieser Zielstellung folgen erhebliche Eingriffe auch in die örtliche Bausubstanz, die aber durch eine grundsätzliche Neuordnung des Übergangs zwischen Unter- und Oberstadt zu rechtfertigen sind.

Der Martinikirchhof

Der Martinikirchhof ist für die alleinige Nutzung als Parkplatz zu wertvoll und im Erscheinungsbild der Stadt zu präsent und wird in seiner derzeitigen gestalterischen Durchbildung den historischen Ansprüchen und heutigen Nutzungserfordernissen nicht gerecht. Er stellt das wesentliche städtebauliche Bindeglied zwischen Unterer und Oberer Altstadt- und mit Bezug auf die Profilbildung den Endpunkt der Achse Minden „kulturhistorisch“ - dar. Ab hier führen die Wege der Bewohnerinnen und Bewohner und der Besucherinnen und Besucher in die attraktiven Straßenzüge und engen Gassen der Oberen Altstadt.

Die historischen Wasserflächen Mindens, die sich um die Domfreiheit, um das Glacis und in den alten Verläufen der Bastau fügten, sind heute verloren. Die empfohlene Neugestaltung des Martinikirchhofs sollte das Element Wasser in die Gestaltung einbeziehen, da es hier historisch einen Wasserspiegel gab.







5.3 Profilbereich 3 - Minden „typisch“

Die Obermarktstraße

Mit der bereits vorgesehenen Erneuerung der Fußgängerzone in der Obermarktstraße ist ein starker Impuls für eine Neuorientierung dieses Bereichs verbunden. Stärker als in der sonstigen Fußgängerzone sollten Aufenthaltsbereiche (Außengastronomie, Straßenaktivitäten etc.) eingeplant werden.

Die 1b-Handelslage, sofern man überhaupt in diesem ausdifferenzieren möchte, soll neben öffentlichen Maßnahmen durch Aktivitäten der Immobilien- und Standortgemeinschaft Obermarktstraße (ISG) und der Obermarktpassage gesichert und entwickelt werden.

Minden braucht neben seiner historischen Identität, einem attraktiven Einzelhandel und einer guten Vernetzung mit dem Landschaftsraum eine Aufenthaltsqualität, die sich auch bis in die Abend- und Nachtstunden hinein erstreckt – eine ortstypische „Kneipenszene“ mit regionalen oder auch ganz spezifischen Angeboten und ergänzend hochwertigen Restaurants können die Anziehungskraft der Stadt ganz erheblich stärken und zur weiteren Zuschärfung des Profils Minden „typisch“ beitragen. Die Simeonstraße und die Obermarktstraße mit den angrenzenden Straßenräumen sind für diese Aufgabe geeignet und sollten mit dieser Zielrichtung weiter entwickelt werden.

Die Möglichkeiten der Werbe- und Gestaltungssatzung der Stadt Minden, das Erscheinungsbild der Obermarktstraße zu verbessern, sollen in Zusammenarbeit mit der ISG genutzt und gegebenenfalls in Fortschreibung der Satzung auf die Belange und das Profil der Obermarktstraße abgestimmt werden.

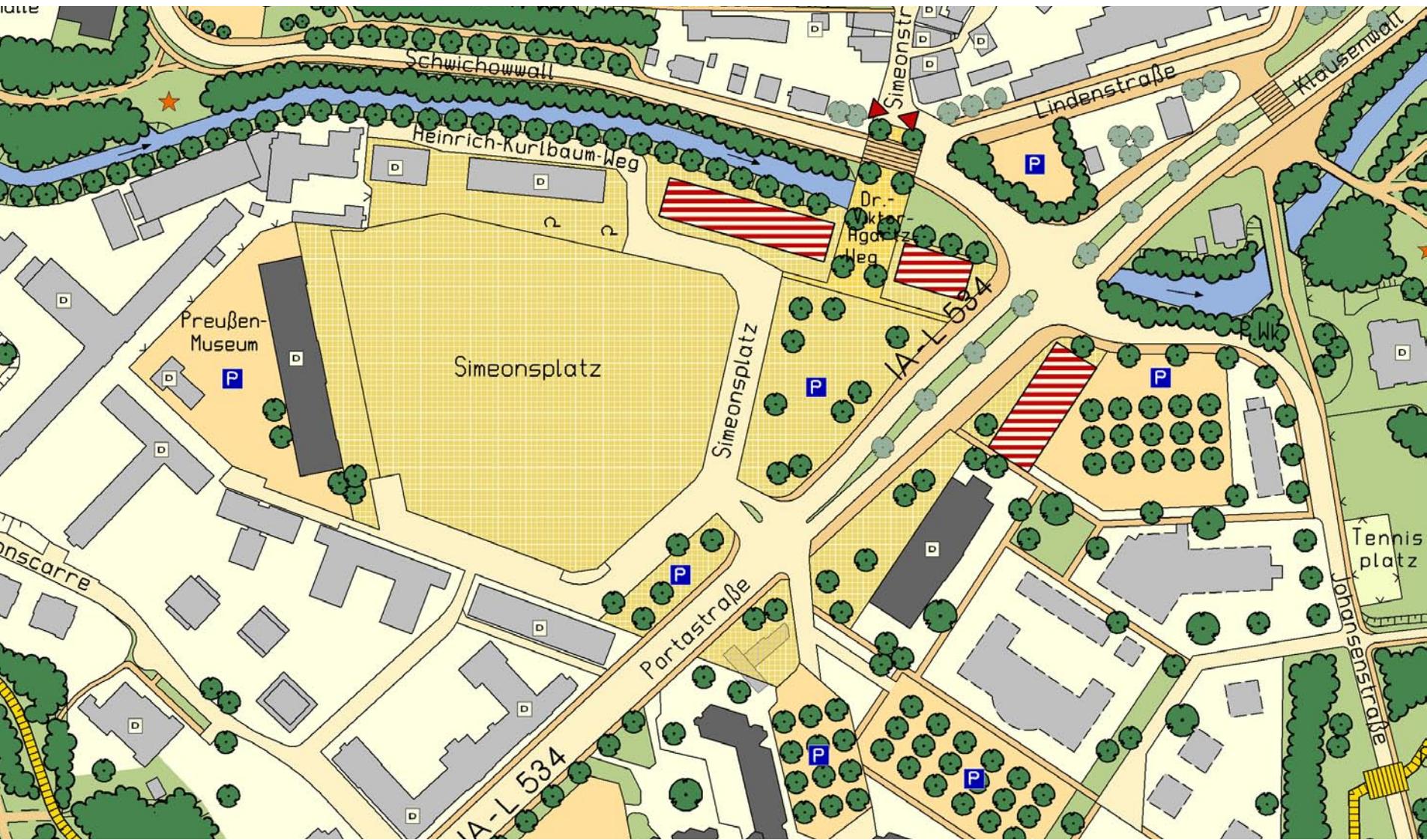
Die Simeonstraße

Die Simeonstraße bedarf sowohl im öffentlichen Raum als auch in der Bebauung einer durchgreifenden Erneuerung. Dabei werden für heute ungenutzte Ladenlokale wie für die darüber liegenden Wohnräume auch neue Nutzer und Nutzungen gesucht. In der Simeonstraße soll mit engagierten Einzelmaßnahmen zur Sanierung einerseits und zur adäquaten Nutzung andererseits gezeigt werden, welches Flair und welche Qualität sich in diesem Stadtbereich entwickeln lässt. Als ein Teilbereich des typisch Mindener Quartiers, wäre – wie auch schon im Zusammenhang mit der Obermarktstraße – eine „Kneipenszene“ sehr attraktiv.

Die im Forum angeregte Förderung sozial-kultureller Aktivitäten in der Simeonstraße integriert sich in mehrfacher Hinsicht in eine solche Ausrichtung. Durch die Lage innerhalb eines durchgängig belebten Straßenabschnitts erhält die gemeinnützige Arbeit ein „Schaufenster“ und öffentliche Präsenz. Dies unterstützt sowohl niedrigschwellige Angebote als auch die Werbung um Unterstützung. Eine bewirtschaftete Versammlungsstätte ist nachbarschaftlich verträglich mit kommerzieller Gastronomie. Räume für soziokulturelle Aktivitäten in den Obergeschossen sind vereinbar mit einer zeitweise lauten Erdgeschossnutzung in der Nachbarschaft.

In Bezug auf den öffentlichen Raum und den Kraftfahrzeugverkehr ist festzustellen, dass der fahrende und ruhende Verkehr den sonstigen Nutzungen insgesamt zu wenig Platz lässt. Die Parkplätze in der Simeonstraße müssen entfallen, um diesen Straßenabschnitt mit seinen angrenzenden Gebäuden aufzuwerten und das Freiflächendefizit wenigstens teilweise durch einen attraktiven Straßenraum zu kompensieren.







Der südliche Stadteingang

Die Rahmenplanung entwirft eine räumliche Fassung des Stadtzugangs im Bereich des historischen Tores an der Simeonstraße. Gleichzeitig wird an dieser Stelle der Grünraum der Bastau, die in diesem Bereich verrohrt geführt wird, Richtung Weserglaci fortgeführt - ein Wechselspiel von bebautem und durchgrüntem Stadteingang ergibt sich.

Eine vielleicht wünschenswerte Freilegung des Flusslaufes kann aufgrund der Tiefenlage derzeit nicht angedacht werden. Zudem stehen einer Öffnung an dieser Stelle eine Vielzahl kreuzender Versorgungsleitungen entgegen. Für die Verbindung zur Simeonsstraße wird eine breite Durchwegung mit einer verbesserten Querschnittsmöglichkeit des Schwichowalls vorgeschlagen.

Im Gefüge der Radialstraßen, die die Innenstadt mit den umliegenden Stadtquartieren verbinden, nimmt die Portastraße einen besonderen Stellenwert als Hauptzubringer ein. Dementsprechend wichtig wird die zukünftige Gestaltung des Stadteinganges. Eine erste Zäsur stellt der südliche Ring des Simeonsglaci dar, gefolgt vom weiträumigen Simeonsplatz. Auch wenn die Platzweite heute vielfach als unwirtlich empfunden wird, ist die Gesamtsituation denkmalwert und dementsprechend geschützt. Hier manifestiert sich auf dem Gelände der ehemaligen Hausberger Front ein Stück Mindener Geschichte, die kulturhistorisch bedeutsam ist. Das räumliche Gefüge und Zusammenspiel der erhaltenen klassizistischen Kasernenbauten wird nur über die Erhaltung des Platzraumes wahrgenommen. Die Portastraße zerschneidet heute dieses historische Raumgefüge.

Unabhängig vom Erhalt des historischen Ensembles ist eine weitere städtebauliche Entwicklung möglich und wünschenswert. Die ursprüngliche Ausdehnung des Platzraumes zwischen heutigem Preussenmuseum und Lazarettgebäude kann mit gestalterischen Mitteln, z.B. der Wahl der Bodenbeläge wieder sichtbar gemacht werden. Eine sparsame Durchgrünung mit großkronigen, freistehenden Bäumen ist unter Wahrung der historischen Bezüge ausschließlich an der nördlichen Platzkante möglich.

Da sich das Areal bis Anfang der letzten 90er Jahre in militärischer Nutzung befand und damit wie eine „verbotene Stadt“ der Zugänglichkeit entzogen war, blickt die systematische Integration in den Stadtgrundriss erst auf wenige Jahre zurück. Dennoch konnte mit der Bebauung südlich des Simeonsplatzes und westlich des Preußenmuseums ein wesentlicher Baustein in dieser Richtung geleistet werden. Die zukünftigen Entwicklungen müssen sich nunmehr auf die nördlichen Platzbereiche und damit auf die Gestaltung des unmittelbaren Eingangs zur Innenstadt konzentrieren.



5.4 Profilbereich 4 - Minden "bürgerschaftlich"

Das Wohnquartier in der Oberstadt

Der Masterplan schlägt für das Quartier in der Oberstadt vor, das Wohnen durch einzelne demonstrative Baumaßnahmen attraktiv zu präsentieren, um Interessenten für minder- und ungenutzte Immobilien in der Oberen Altstadt zu werben. Der Durchbau und die Grundsanierung einer Vielzahl von Einzelobjekten bleibt auch für die Zukunft eine der Hauptaufgaben in der Sicherung und Entwicklung dieses Bereichs.

Bei der Erneuerung von Straßen, Plätzen und Stadtmobiliar in der Oberen Altstadt soll verstärkt auf Barrierefreiheit und generationenübergreifende Gestaltung geachtet werden. Im Verkehrsraum soll dort, wo nicht aus Gründen der Sicherheit eine Trennung der Verkehrsarten erforderlich ist, auf eine Aufteilung und Zuweisung zu den verschiedenen Verkehrsteilnehmern verzichtet werden.

Auch unter dem Aspekt der eingangs beschriebenen Tendenzen der gesellschaftlichen Entwicklung bietet die Obere Altstadt zahlreiche gute Möglichkeiten und bereits vorhandene Ansätze Migrationshintergründen Rechnung zu tragen, familienfreundlichen Wohnen zu fördern und generationsübergreifend attraktive Angebote zu machen.

Öffentliche und private Maßnahmen zur Aufwertung von Wohnquartieren sind immer auch der Gefahr ausgesetzt, sozial schwächere und unangepasste Teile der Bevölkerung zu verdrängen. Zur Vermeidung von Segregation (räumliche Differenzierung der Bevölkerung nach Einkommen, Herkunft u.A.) muss dieser Konflikt



zunächst akzeptiert und dann in der Planung bzw. in den Prüfkriterien für Projekte berücksichtigt werden.

Die vielen kulturellen Angebote, Bildungseinrichtungen, sozialen Organisationen und Bürgerinitiativen ermöglichen Integration und Teilhabe. Durch Tage der Offenen Tür, Führungen und Altstadtfesten sollte das bürgerschaftliche Engagement sichtbar gemacht werden und vor allem auch auf die zukünftige Entwicklung in der südlichen Altstadt und in die Bereiche der nördlichen Oberen Altstadt ausstrahlen und diese befördern. Mit Blick auf die guten Erfahrungen sollten diese Aktivitäten akteurs- und trägerübergreifend unterstützt und unter Einbeziehung der arrondierten Quartiere gefördert werden.

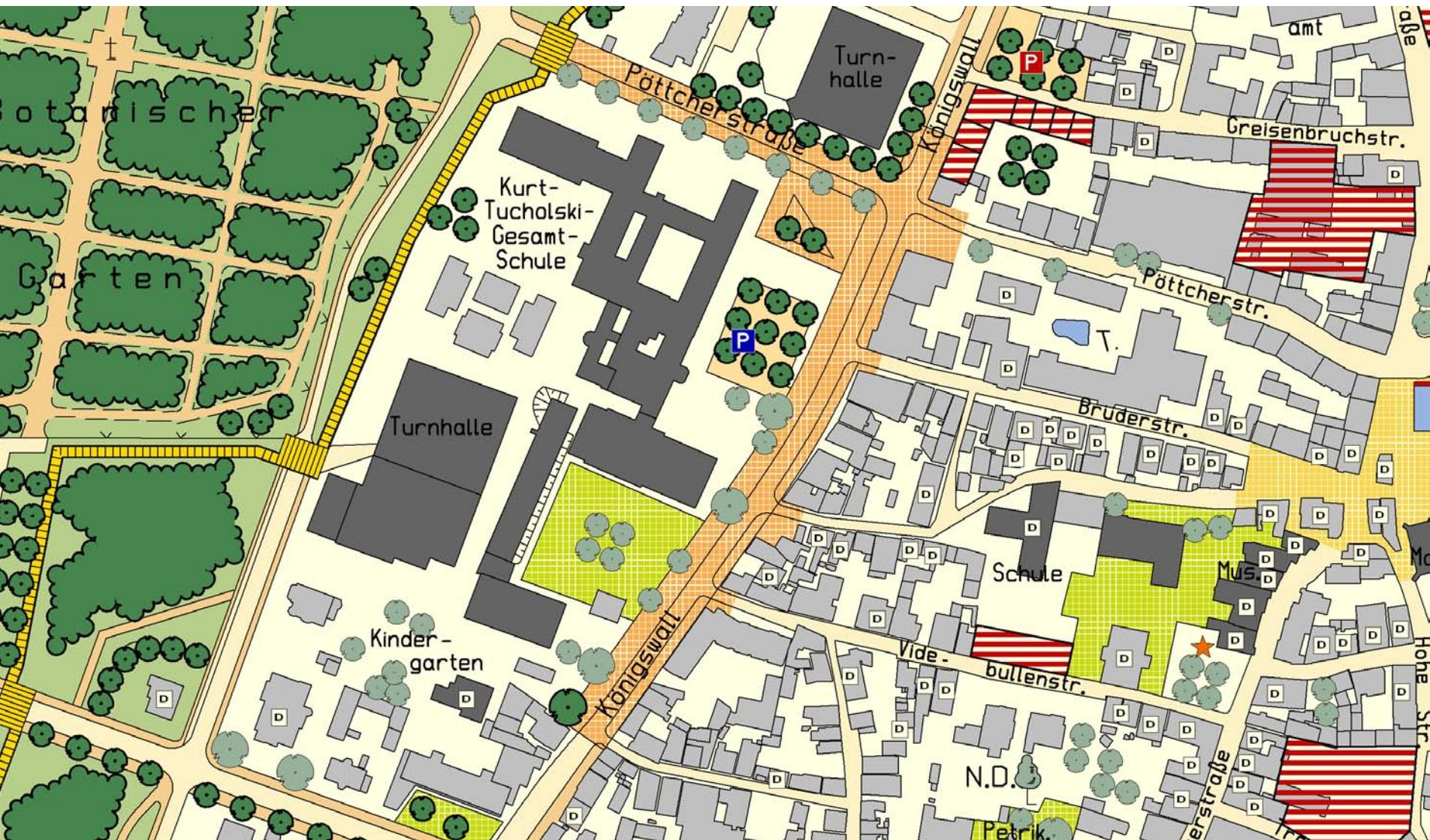
Nachbarschaftssupermarkt

Dem Wohnquartier der Oberen Altstadt fehlt eine Nahversorgung. Eine Wiederbelebung der früheren Einzelhandelsgeschäfte u.a. in der Ritterstraße ist auf Grund des zu geringen Kundenstroms und der viel zu kleinteiligen Verkaufsflächen nicht möglich, ohne dass mit dieser Aussage individuelle Einzelmaßnahmen und besondere Angebote behindert werden sollen.

Als Alternative sieht der Masterplan die Einrichtung eines Nachbarschaftssupermarkts im Erdgeschoss des Allianz-Gebäudes an der Ecke Königstraße/ Königswall vor. Dieser Standort verbindet die unmittelbare Erreichbarkeit aus der Oberstadt mit einem größeren Kundenstrom auf dem Königswall und der Königstraße.

Als Betriebsform bietet sich ein CAP-Markt an. Diese Franchise-Unternehmen der Genossenschaft der Werkstätten für Behinderte (GdW) integrieren Menschen mit Behinderungen und setzen auf Vertriebsformen (mehr Personal für Beratung und Service, Bestell- und Lieferservice), die hervorragend zum Profil der Oberstadt als sozialer Wohnstandort passen. Die finanzielle Unterstützung des integrativen Konzepts ermöglicht einen Betrieb auch auf Flächen von 450 bis 650 m², auf denen die Umsätze herkömmlicher Supermärkte und Discounter nicht erreicht werden. Dabei erfolgt die Belieferung mit einem branchenüblichen Sortiment durch die EDKA.







Der Königswall

Im Zuge der Rahmenplanung wird für den Königswall bis zur Pöttcherstraße und die Pöttcherstraße ein Modellprojekt „shared space“ vorgeschlagen. Der öffentliche Straßenraum wird nicht mehr nur einseitig dem motorisierten Verkehr zugeschlagen, sondern gemeinsam allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt. Der ausgewiesene Straßenbereich des Königswalls muss entsprechend gestaltet werden und vom angrenzenden Straßenraum abgesetzt werden.

Ergänzend zur Umgestaltung des Straßenraumes wird auf der Westseite des Königswalls eine Abfolge kleiner attraktiver Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität weiter entwickelt, die heute in ihre grundsätzlichen Anlage bereits vorhanden sind. Der Straßenraum erfährt somit eine räumliche Akzentuierung mit gemeinschaftlich nutzbaren Anlagen.

Die Bordellstraße „Im Rampenloch“ ist historisch gewachsen und feierte 2008 ihr 100jähriges Bestehen (nachdem der von der preußischen Militärverwaltung geordnete Bordellbetrieb zuvor u. a. am Königswall 87, im Deichhof, in der Soodgasse und am Weingarten Quartier genommen hatte). Für den Anschlussbereich am Königswall wird eine Neuordnung vorgeschlagen, die zum einen eine Neubebauung der Baulücken an der Greisenbruchstraße und die Anlage von Parkierungsmöglichkeiten im Bereich des „Rampenloches“ vorsieht, so dass ein insgesamt geordnetes städtebauliches Erscheinungsbild hergestellt werden kann. Zwei sanierungsbedürftige Gebäude, u. a. die Gaststätte Hamburger Hof, müssten hierfür abgebrochen werden.

Der Königswall stellt die Nahtstelle zwischen der Oberen Altstadt und den angrenzenden Schulanlagen und im nördlichen Abschnitt Bürogebäuden dar. Das

Königsglaci, der Botanische Garten und Teile des Marienglacis schließen sich in westlicher Richtung an. Der Straßenraum an sich unterliegt somit einer interessanten Prägung: Hinsichtlich der städtebaulichen Körnigkeit und Maßstäblichkeit ist die westliche Straßenseite überwiegend mit großen Solitärbauten besetzt, während die östliche Straßenseite von einer eher „kleinformatischen“ Wohnbebauung mit teilweiser Funktionsunterlagerung begleitet wird. Der Anteil der Baudenkmale im Straßenzug ist gering.

Nach der weitgehenden Fertigstellung der Schulkomplexe wird heute deutlich, dass der Straßenraum erhebliche funktional-gestalterische wie auch verkehrliche Mängel aufweist. Die zukünftige Straßenraumgestaltung muss der Schulnutzung und damit verbunden der außerordentlich stark frequentierten durch Kinder und Jugendliche Rechnung tragen.

Darüber hinaus befindet sich die östliche Straßenrandbebauung teilweise in einem desolaten Zustand - einzelne Baulücken sind zu verzeichnen und deuten eine sukzessive Verschlechterung der Lagequalität an. Der Leerstand bzw. die teilweise Unternutzung entsprechend der Kartierung der Stadt sind im Vergleich mit den anderen Vierteln der Oberen Altstadt nicht ungewöhnlich hoch, ist allerdings im Zusammenhang mit den Baulücken zu sehen. Gleichzeitig spielt die hohe Außenwirksamkeit des Königswalls im Zusammenhang mit der hohen frequentierung durch die angelagerte Schul- und Büronutzung eine wichtige Rolle und erfordert gezielte baulich gestalterische Maßnahmen, um einem Imageverfall entgegenzuwirken.

Ein wesentlicher Ansatz des Masterplans zur Aufwertung der Stadtkante durch öffentliche Maßnahmen liegt darin, den Raum zwischen den Schulen und der Altstadtbebauung als shared space umzugestalten.





5.5 Profilbereich 5 - Minden „landschaftlich“

Die Weserufer

Der Masterplan sieht vor, die Ufer im Bereich der Mindener Innenstadt neu zu gestalten. Das Ufer auf der Stadtseite soll die Form einer urbanen Promenade erhalten während das östliche Ufer seinen landschaftlichen Charakter betont.

Das rechte (östliche) und das linke (westliche) Weserufer zeichnen sich heute durch eine ganz unterschiedliche landschaftsräumliche Charakteristik aus. Diese liegt zum einen in der topografisch- naturräumlichen Entwicklung als auch zum anderen in der gestalterischen Überformung begründet.

Während sich rechts der Weser offene und weiträumige Auen und Wiesenlandschaften erstrecken, zeigt sich das linke Weserufer deutlich kompakter in seiner linearen Ausprägung entlang der städtischen Kante. Diese Unterscheidbarkeit bietet gute Ansatzpunkte für eine abwechslungsreiche Gestaltung und zukünftige Entwicklung des Weser-Landschaftsraumes im Bereich der Innenstadt. Rechts der Weser dominiert die landschaftlich-weiträumige Ausprägung der offenen Flusslandschaft, links der Weser ist eine durchgehend gestaltete städtische Uferpromenade mit unterschiedlichsten Nutzungsangeboten und Aufenthaltsqualitäten geplant.





Das östliche Weserufer

Die sich entlang des östlichen Weserufer erstreckende Wiesen- und Auenlandschaft mit dem Messeplatz „Kanzlers Weide“ stellt einen großräumigen Retentionsraum im Mindener Stadtgebiet dar- dementsprechend offen ist die Ausprägung der früher überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen. Große zusammenhängende Baum- und Gehölzgruppen fehlen, genauso wie sich bebaute Bereiche auf die „Insellage“ des Brückenkopfes beschränken. Die offene Landschaft erlaubt weite Blickbeziehungen vor allem Richtung Porta Westfalica und Wesergebirge in südlicher Richtung.

Mit Blick auf die Funktion als Überschwemmungsraum beschränken sich die im Zuge der Masterplanung gemachten Vorschläge zur weiteren gestalterischen Entwicklung auf wenige Maßnahmen, die behutsam in den Landschaftsraum integriert werden müssen.

An erster Stelle steht dabei die Herstellung einer durchgängig in nord-südlich geführten Fuß- und Radwegeverbindung mit den entsprechenden Anknüpfungspunkten an die Stadtquartiere und das übergeordnete Wegenetz. Mit dem abschnittswisen Ausbau dieser Wegeverbindungen werden unterschiedlich lange „Rundläufe der Erholung“ geschaffen, die beide Weserufer umfassen. So ergibt sich eine kleine Runde für Spaziergänge zwischen Glacisbrücke und Wesertor und eine größere Runde für Jogger und Fahrradfahrer bis hin zum Wasserstraßenkreuz im Norden. Das Strandbad wird in das Wegenetz eingebunden und stellt einen willkommenen Aufenthaltsbereich am „sonnigen“ östlichen Weserufer dar. Ein Kiosk oder eine anderweitige Form der Saisongastronomie kann zur

Attraktivität der Örtlichkeit beitragen und kommt der bei Wohnmobilmfahrern beliebten Adresse „Kanzlers Weide“ entgegen.

Da sich die Frequentierung einer solchen Saisongastronomie aus der Rahmenplanung heraus nicht prognostizieren lässt, sollten auch alternative Modelle der Bewirtschaftung durch Vereine oder Initiativen in die Überlegungen einbezogen werden.

Auch wenn die behutsame Entwicklung und Pflege der Wiesen- und Auenlandschaft mit naturnah angelegten Bereichen für das östliche Weserufer vorrangig ist, gibt es einen Bereich, der sich aus seiner Lagegunst heraus für eine intensivere Nutzung anbietet: Das Areal nördlich der Weserbrücke am Brückenkopf

Der Zielstellung folgend, Aktivität auf dem Wasser in die Innenstadt zu holen, werden hier Bootsanlagestellen und vorbehaltlich der weiteren planerischen Untersuchungen ein kleiner „Yachthafen“ vorgeschlagen. Die „Schlagde“ als Anlagestelle der größeren Fahrgastschiffe und mitunter auch der Berufsschiffahrt bekäme sozusagen ein lebendiges Gegenüber am östlichen Weserufer. Der wahrnehmbare Eindruck einer aktiven Stadt am Fluss könnte so nachhaltig gestärkt werden. Bei einer gleichzeitig vorstellbaren Nutzung oder zumindest Teilnutzung der ehemaligen „Löffler Saftfabrik“ am Brückenkopf für Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen wird die Schaffung eines hochattraktiven Standortes möglich, dessen umfassende Entwicklung jedoch erheblicher privater Initiative bedarf.







Das westliche Weserufer

Das westliche Weserufer ist bereits heute in seinen Grundzügen als innerstädtische Promenade angelegt, weist aber erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf und wird den Anforderungen an eine attraktive städtische Uferpromenade mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten in keiner Weise gerecht. Die Ausstattung aus den 70er Jahren ist in die Jahre gekommen und durchgehend erneuerungsbedürftig – es fehlen attraktive Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten.

Gerne suchen Fußgänger und Radfahrer in solchen Bereichen die unmittelbare Nähe zum Ufer. Eine für Fußgänger und Radfahrer getrennte Wegführung zur Vermeidung von Konflikten ist zwar vorhanden, wird aber auf Grund des Wunsches aller, sich unmittelbar entlang der Wasserkante zu bewegen, missachtet. Die parallel im Weserglacis geführten Wege können diese Funktion also nur begrenzt übernehmen, da sie aus der subjektiven Wahrnehmung der Nutzer eine gänzlich andere Lage und atmosphärische Situation haben. Wesentliche Sichtbeziehungen vor allem auch im Zusammenhang mit den unmittelbar angrenzenden Glacisbereichen fehlen wie auch die Übergänge zwischen Innenstadt und Weserufer kaum wahrnehmbar bzw. gestalterisch und funktional angelegt sind.

Die Innenstadt grenzt zwischen Fischerstadt und Sportanlagen mit dem Weserstadion und dem Sommerbad auf einer Länge von ca. 1,2 km an die Weser. Dieser Uferabschnitt lässt sich bei näherer Betrachtung in drei unterschiedliche Bereiche einteilen, die wiederum Grundlage für eine abgestufte Gestaltungs- und Nutzungskonzeption sein können.

Aus südlicher Richtung:

- der Uferbereich zwischen Sommerbad und Schiffsmühle am Weserstadion
- der Bereich zwischen der Mündung der Bastau und dem Wesertor und
- die Schlagde

Die Unterbrechung der Wegführung nördlich der Schiffsmühle steht dabei der Idee einer durchgängig öffentlich geführten Promenade entgegen. Im Sinne des Gemeinwohls soll hier eine Öffnung gewährt werden, die eine unterbrechungsfreie Gestaltung des Uferraumes für alle Bewohner und Gäste der Stadt möglich macht.

Die gastronomischen Einrichtungen an der Schiffsmühle vermitteln teilweise einen ungeordneten Eindruck und könnten in ihrer Außenwirksamkeit einheitlicher und attraktiver gestaltet sein.

Für alle Bereiche kann die Vernetzung mit der Innenstadt und dem umliegenden Landschaftsraum verbessert und unter Berücksichtigung der jeweiligen topografischen Situation ausgebaut werden. Der Bau der Glacisbrücke stellt in dieser Richtung einen herausragenden und wichtigen Schritt dar.

Der Bereich der Schlagde ist in seiner alleinigen Nutzung als Parkplatz deutlich untergenutzt und wird seinem Stellenwert im Gefüge des Weserlandschaftsraumes und als wichtige Kontaktstelle zwischen Innenstadt und Weserufer in keiner Weise gerecht. Mit der Aufwertung des Durchganges zwischen Tränke und Schlagde ist ein erster Schritt in Richtung gestalterischer Aufwertung erreicht. Die bereits heute realisierten Maßnahmen müssen in das Gesamtkonzept integriert werden.





Ausgehend von diesen Überlegungen lässt sich folgendes übergeordnetes Gestaltungskonzept für die Anlage einer städtischen Promenade am linken Weserufer entwickeln:

Die bereits heute ablesbaren drei Abschnitte werden zwar hinsichtlich Materialität und Ausstattung einheitlich planerisch entwickelt, folgen in ihrer räumlich-funktionalen und gestalterischen Ausprägung aber einem je eigenen Bild.

Der südliche Abschnitt

Der südliche Abschnitt vom Sommerbad bis zur Schiffsmühle bzw. bis zur Mündung der Bastau zeichnet sich durch einen parkähnlichen Charakter mit großen freistehenden Bäumen und Baumgruppen aus. Die grün- und landschaftsräumlichen Voraussetzungen für diese Art der Gestaltung sind bereits heute gegeben. Eine getrennte Wegführung für Fußgänger und Radfahrer wird bereits für diesen Bereich angeregt, wobei sie auf einer gemeinsamen Wegeachse geführt werden können. Das Areal bietet mit seinen Wiesenflächen und Uferbereichen gute Aufenthaltsmöglichkeiten vor allem für Familien mit Kindern aber auch für ältere Menschen – es könnte hier durchaus „ruhiger“ zugehen, als in den zentralen Bereichen der Uferpromenade und an der „Schlagde“.

Die Ausstattung und Möblierung sollte diesen Charakter durch mehrere überschaubare und individuell in die Landschaft eingebettete Aufenthaltsbereiche mit schönen Blickbeziehungen zum Ufer und in den Landschaftsraum hinein unterstützen.





Prinzipschnitt





Der zentrale Abschnitt

Der zentrale Abschnitt zwischen der Mündung der Bastau und dem Wesertor wird sozusagen als „klassische“ Promenade ausgebildet. Die Wege werden unmittelbar an der Uferkante geführt, so dass für den Besucher ein direkter Kontakt zum Flusslauf gegeben ist. Es ist zu erwarten, dass dieser Bereich am stärksten durch Mindener Bewohner und Touristen frequentiert wird, so dass eine getrennte Führung von Fuß- und Radwegen unbedingt sinnvoll ist, nicht zuletzt auch die Großzügigkeit und klare Gliederung des Promadenraumes unterstützt.

Denkbar ist ein dreigeteilter Wegeraum: direkt am Ufer die Fußgänger, dann ein Übergangsbereich und anschließend ein breiter Radweg. Im Verlauf der Promenade sind kleine, vielleicht in einem anderen Belagmaterial ausgeführte Plätze, angelegt, die mit Blick auf Nutzung und Aufenthaltsqualität unterschiedlich belegt werden können. Gleichzeitig stellen sie Unterbrechungen in der geradlinig-zügigen Führung der Promenade dar. Am Wesertor stellt eine großzügige Treppen-/Rampenanlage die Verbindung zur Innenstadt her, in die durchaus auch Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten eingeplant werden können.

Der nördliche Abschnitt

Der nördliche Abschnitt umfasst den Bereich der so genannten „Schlagde“. Hier kommt es zu zahlreichen Nutzungsüberlagerungen, die insbesondere eine gute funktionale Ordnung und übersichtliche Gestaltung brauchen. Die Anlegeplätze für die Schifffahrt sind kombiniert mit Aufenthaltsbereichen, die räumlich und gestalterisch von der Stellplatzanlage abgesetzt sind. Fuß- und Radwegeverbindung werden in eine Mischfläche überführt, die den zügigen Fluss des Promadenverlaufes aufhält und zum Verweilen einlädt. Ein reduziertes Angebot an Stellplätzen wird der innerstädtischen Seite der Uferpromenade zugeordnet, wobei die neu gestaltete Unterführung zur Innenstadt von Stellplätzen freigehalten wird. Hierzu ist ergänzend am Treppenaufgang zum Wall bereits ein Angebot an Fahrradständern und abschließbaren Boxen vorgesehen.

In nördlicher und südlicher Richtung wird die neue Mindener Uferpromenade in das System des Weser Fuß- und Radwanderweges überführt.







Das Glacis

Als verbindendes Element aller Glacisbereiche wird ein durchgängig geführter und einheitlich gestalteter Fuß- und Radweg vorgeschlagen, der mit entsprechender Beleuchtung die Nutzung für Sport und Freizeit auch bis in die späteren Abendstunden hinein ermöglicht. Die Verbesserung und die Ergänzung vorhandener Spiel- und Aufenthaltsbereiche stellt einen weiteren wichtigen Baustein in der Ausgestaltung der Glacisanlagen dar.

Für das gesamte Glacis sollte ein Pflege- und Entwicklungskonzept erarbeitet werden. Dies ist insbesondere notwendig, da aufgrund ihres natürlichen Alters zahlreiche Bäume in den nächsten Jahren oder wenigen Jahrzehnten abgängig sein dürften – Park- und Grünpflege sind langfristige und vorausschauend anzulegende Prozesse.

Das Mindener Glacis ist heute ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt, Festungsrelikt als Gartenkunstwerk, denkmalwürdiger „Waldpark“ und stadtklimatischer Baustein in Einem. Es stellt sowohl ein Denkmal als auch einen geschützten Landschaftsbestandteil dar.

Heute werden die Potentiale der Glacisanlagen in ihrer Funktion und Bedeutung für eine lebenswerte, durchgrünte, mit „kostenlosen“ Sport- und Freizeitangeboten“ angereicherte Innenstadt bei weitem nicht ausgeschöpft. Es fehlt u.a. an eindeutiger Orientierung in der Gestaltung einzelner Abschnitte der Glacisanlagen, die durchaus jeweils unterschiedlichen Anforderungen und damit einem breiten Spektrum von Anforderungen Rechnung tragen können.

Aufgrund seiner Lage an der Weserfurt war Min-

den seit alters her ein strategisch wichtiger Schnittpunkt der Heer- und Handelsstraßen und die Stadt wurde bereits ab dem 12. Jhd. mit Befestigungsanlagen umgeben und um 1500 nochmals verstärkt. Die Ursprünge des heutigen Glacisrings bzw. dessen überkommene Ausdehnung liegen jedoch erst im 19. Jhd., als Minden zu einer preußischen Landesfestung ausgebaut wurde. Die mittelalterliche Befestigungsanlagen wurden durch weit in das arrondierende Gelände herausragende „Schussfelder“ ergänzt und auf dem östlichen Weserufer wurden weitere Festungswerke errichtet, um die um 1847 errichteten Bahnhofs- und Hafenanlagen zu schützen.

Erst die 1873 erfolgte Entfestigung ermöglichte den Beginn des Zusammenwachsens der historischen Mindener Altstadt mit den arrondierenden „neuen“ Mindener Stadtteilen und dieser Prozess ist auch heute noch nicht abgeschlossen und bedarf der weiteren Gestaltung.

Das erhaltene heutige Glacis erstreckt sich auf einer Länge von knapp vier Kilometern ringförmig um die Mindener Innenstadt und die überkommenen sechs Bezeichnungen lassen auf gänzlich unterschiedliche Bereiche schließen:

- Weserglacis
- Wittekindallee
- Simeonglacis
- Königsglacis
- Marienglacis
- Fischerglacis



Ohne die stadtoökologische Bedeutung der Glacisanlagen gering zu bewerten, ist heute vom bürgerschaftlichen Engagement zur Gestaltung der Glacisanlagen und von den Bemühungen der städtischen Parkkommission um 1890 kaum noch etwas sichtbar.

Die Planungen des Stadtgarteninspektors von Hannover, Julius Trip und des Hofgärtners Georg Tatter aus Herrenhausen, die seinerzeit in die Gestaltung eines Waldparks mündeten, lassen sich heute nur noch erahnen. Gut erreichbare Erholungsmöglichkeiten für den Mindener Stadtbürger standen bereits damals im Mittelpunkt der Bemühungen und es war erklärtes Ziel der beiden angesehenen Gartenkünstler, die „Schönheit der Baumindividuen“ durch Auflichten hervorzuheben. Kleinere Waldwiesen, Lichtungen und die Pflege von wichtigen Blickbeziehungen ergänzten das Bild. Die Spuren der damaligen Bemühungen sind heute noch am ehesten im Bereich des Schwanenteiches und im Königsglaci ablesbar.

Eine Bürgerstiftung entsprechend dem bürgerlichen Engagement bei der Anlage des Waldparks nach der Entfestigung wäre in der Lage, die Rückbesinnung auf die ursprüngliche Konzeption und den ursprünglichen Wert der Anlage für die Mindener wirtschaftlich wie ideell zu unterstützen.

Vor diesem Hintergrund werden die Ansprüche und Ziele an eine zukünftige Bewahrung, Gestaltung und Entwicklung der Glacisanlagen im Stadtgrundriss neu formuliert und an unterschiedlichen Bedürfnissen ausgerichtet:

Das Weserglaci mit dem Schwanenteich und dem Mündungsbereich der Bastau bildet im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung und Ausgestaltung der städtischen Weserpromenade eine landschaftsgestalte-

rische Einheit, die insbesondere der Erhöhung der städtischen Wohnqualität, den Bedürfnissen von Familien und generationsübergreifenden Bedürfnissen entgegenkommt. Stichworte und Handlungsanregungen in diesem Zusammenhang sind insbesondere die Anlage eines Spiel- und Familienplatzes an der Weserpromenade mit entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten, Picknick- und Trinkwasserstationen entlang der Weser und Treffpunkte für Kinder und Jugendliche mit entsprechenden Sport- und Spielmöglichkeiten. In diesem Kontext ist auch die Aufwertung des Spielplatzes nördlich des Stadions zu sehen, der heute stark verschattet und ohne erlebbare Bezüge zum Schwanenseeteich am Rand des wichtigen Parkweges aus den südlichen Innenstadtvierteln zur Weserpromenade liegt.

Mit Blick auf die Chancen einer Bewerbung zur Landesgartenschau 2017 sind diese Anforderungsprofile weiter auszuarbeiten und in die Bewerbungen und Auslobungen zu landschaftsgestalterischen und freiraumplanerischen Wettbewerben zu übernehmen.

In südlicher Richtung und damit in größerer Entfernung von den gewachsenen, historisch bebauten Bereichen der Mindener Innenstadt kann die stadtoökologische Bedeutung und naturnahe Entwicklung der Glacisbereiche stärker in den Vordergrund rücken. Das städtische Umfeld wird durch waldartig durchwachsende Areale bereichert und ergänzt. Das Simeonglaci und der Grünzug beiderseits der Bastau können zwischen Sportanlagen, Portastraße und den Schulanlagen diese wichtige Funktion übernehmen.

Wesentliche Teile des östlichen Glacis und insbesondere des Königs- und des Marienglaci werden heute durch die Entwicklung des „Bildungs- und Schulgürtels“ um die innere Altstadt bestimmt und sollten die-



sen neuen Nutzungsanforderungen Rechnung tragen. „Kostenlose“ Sport- und Freizeitangebote spielen hier eine besonders herausragende Rolle, aber auch die Pflege und Bewahrung des Botanischen Gartens und der im Königsglaciis gartenhistorisch noch weitgehend ablesbaren Bereiche.

Beide Belange können und müssen miteinander in Einklang gebracht werden:

Alte Sichtachsen und Baumalleen, wichtige Solitär-bäume und Baumgruppen können wieder herausgearbeitet und in ein Pflegekonzept übernommen werden.

Im Zusammenhang mit den Schulen und dem Glaciis wurden auch Angebote für Skater und für BMX-Radfahrer erörtert. Die derzeit vorhandene „wilde“ Crossstrecke nördlich der Rodenbecker Straße kann hierzu nicht ausgebaut werden. Gerade in diesem Bereich sollte gartenhistorischen Aspekten der Vorrang gegeben werden. Voraussichtlich kann eine Crossstrecke nicht mit vertretbarem Aufwand an anderer Stelle in der Innenstadt geplant werden, so dass sie lediglich geduldet von selber an einem neuen Ort und vielleicht in einer Randlage zur Innenstadt entsteht.

Eine Skateranlage ist hingegen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet in Abstimmung zwischen den Skatern und der Verwaltung realisierbar.

Auch das nördlich angrenzende Fischer- und Marienglaciis bietet entsprechende Entwicklungspotentiale in Bezug auf die Gestaltung des wohnungsnahen Frei- und Erlebnisraumes.

So ist der hier vorhandene Spielplatz zwar schön in den Landschaftsraum des Glaciis eingeschrieben, kann aber in Ausstattung und Aufenthaltsqualität noch deutlich verbessert werden. Neben schattigen Bereichen

fehlen auch lichtdurchflutet-sonnige Plätze mit schönen Bänken.







5.6 Ergänzende Handlungsbereiche

Kaiserstraße und Bahnhofsbereich

Die Kaiserstraße und der Bahnhofsbereich gehören nicht zum unmittelbaren Geltungsbereich des Masterplanes „Minden Innenstadt“. Sie stellen jedoch zum einen die wichtigste Verbindung der Innenstadt mit den östlichen Stadtquartieren und zum anderen für den Bahnreisenden das Entree in die Stadt dar.

Die Entfernung zwischen Bahnhof und Innenstadt beträgt nur ca. 800 m und stellt damit eine für Fußgänger und Radfahrer gut leistbare Distanz dar. Allerdings befinden sich sowohl die fußläufige Verbindung unter den Gleisen hinweg zum Bahnhofsvorbereich als auch der Straßenraum der Kaiserstraße in einem grundlegend erneuerungsbedürftigen Zustand.

Der überbreite Straßenraum der Kaiserstraße behindert die Entfaltung der ansässigen Geschäftslage und steht einer für Fußgänger und Radfahrer ansprechenden Gestaltung entgegen. Die ehemalige Saftfabrik Löffler am östlich Brückenkopf der Weser steht trotz ihres ausgezeichneten Bauzustands noch überwiegend leer und die Wohnbebauung unmittelbar an der Kaiserstraße befindet sich teilweise in einem stark sanierungs- und gestaltungsbedürftigen Zustand.

Im Zusammenspiel von geschlossen bebauten Straßenraum und den sich weit in die Tiefe öffnenden Landschaftsräumen der Weseraue lässt sich ein abwechslungsreicher Straßenzug entwickeln, der ein angemessenes Entree in die Innenstadt darstellt. Ein deutlich verbreitertes und gut gestaltetes Gebäudevorfeld mindert die unwirtliche Wirkung des stark befahrenen Straßenraumes, unterstützt das Sicherheitsempfinden für Fußgänger und Radfahrer und kann zu einer attraktiven Wohn- und Geschäftslage beitragen.

Für das ehemalige Fabrikgebäude am Brückenkopf sind gastronomische und Freizeitnutzungen vorstellbar, die aus der unmittelbaren Lage am „sonnigen“ Weserufer heraus profitieren und mit diesem im Zusammenhang stehend entwickelt werden können. Eine wechselseitige Verstärkung ergibt sich mit der Realisierung des Radrundweges, der das östliche und westliche Weserufer verbindet. Mit dem Neubau der sogenannten „Bunten Brücke“ werden hier erste wesentlich Verbesserungen erzielt.





Minderung der trennenden Wirkung des Klausenwalls

Der Klausenwall stellt in seiner heutigen verkehrsoptimierten Gestaltung eine wesentliche Barriere im Stadtgefüge dar. Es fehlen gestaltete Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer aus der Innenstadt in Richtung des Weserlandschaftsraumes.

Insgesamt ist die gestalterische Integration des Straßenraumes in den Stadtgrundriss mangelhaft. Durch die breite Auslegung des Straßenraumes zur Sicherstellung eines zügigen und leistungsfähigen Verkehrsflusses wurde das Gebäudevorfeld der teilweise historisch bedeutsamen Bauten am Klausenwall empfindlich gestört. Im Bereich der Tonhallenstraße wurde sogar auf eine Unterbauung des Gebäudes mit einem Geh- und Radweg zurückgegriffen.

Die verkehrstechnische Bedeutung des Klausenwalls im Zusammenhang mit Grimpenwall und Kaiserstraße und in Verbindung mit dem regionalen Verkehrsweernetz ist nicht von der Hand zu weisen, die Dimension in Bezug auf das örtliche bauliche Gefüge stellt jedoch einen maßstäblichen Bruch dar, der sich im Stadtbild deutlich äußert.

Diesem Missverhältnis kann stufenweise Abhilfe geschaffen werden, ohne dass ein z.B. vollständiger Rückbau des Klausenwalls erforderlich wird. Für eine langfristige Perspektive stellt der Masterplan jedoch die Priorität des motorisierten Individualverkehrs auch auf dem Klausenwall zugunsten eines akzeptablen Gebäudevorfeldes in Respekt vor der historischen Bausubstanz und zur Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer in Frage. Als sofort umsetzbare Maßnahmen können zwei Aufgaben bearbeitet werden:

- die funktional gestalterische Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und
- die gestalterische Inwertsetzung der Bereiche östlich des Klausenwalls

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten steht im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der jeweiligen Abschnitte der Uferpromenade. Drei Bereiche sind von besonderer Bedeutung:

- Querung im Bereich der Lindenstraße
- Querung im Bereich der Tonhallenstraße
- Querung am Wesertor



Im Süden ist die Querung des Klausenwalls nördlich der Johansenstraße in Richtung Lindenstraße und damit an einem der fußläufigen Hauptzugänge zum Glacis, zu den Sportanlagen und zur Uferpromenade von besonderer Bedeutung. Die bisher kaum an den grünen Gürtel der Altstadt angeschlossenen südlichen Quartiere um die Simeonsstraße erhalten so einen wichtigen Zugang zu wohnungsnahen Frei- und Landschaftsräumen. Außerdem wird ein heute kaum wahrnehmbarer Hauptzugang zum Glacis und damit in Verbindung zum Spielplatz nördlich des Weserstadions funktional und gestalterisch in Wert gesetzt.

Die Querung im Bereich der Tonhallenstraße ist heute bereits angelegt und mit einer Ampelkreuzung ausgestattet. Über diese Querung werden die zentralen Bereiche der Uferpromenade erschlossen und eine Verbindung aus der Tiefe des historischen Stadtgrundrisses zum Weser- Landschaftsraum hin geschaffen. Ausgehend von der Oberen Altstadt, über den Markt, die Tonhallenstraße und die Glacisbrücke stellt sich hier eine der wichtigsten Fuß- und Radwegeverbindungen in ost-westlicher Richtung dar. Dem entsprechend deutlich muss die Querung des Klausenwalls ausgestaltet werden.

Die Querung des Klausenwalls im Bereich des Westtores steht im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Bäckerstraße/ Westertor. Die Rahmenplanung macht hierzu einen Vorschlag, der der weiteren planerischen Untersuchung bedarf, jedoch vom Grundsatz her auf eine Reduzierung der Verkehrsraumes und der Verkehrsgeschwindigkeit abzielt. Mit diesen Maßnahmen sind Grundzüge einer verbesserten Querungsmöglichkeit im Kreuzungsbereich Westertor gegeben. Dabei müssen Nord- und Südseite der Weser-

torbrücke gleichermaßen qualitativ an den Stadtgrundriss angeschlossen werden und die Anbindung der Bäckerstraße ihre Berücksichtigung finden.

Neben der funktional-gestalterischen Aufwertung der Querungsmöglichkeiten spielt die Inwertsetzung der Flächen östlich des Klausenwalls eine entscheidende Rolle bei der Integration des Straßenraumes in den Stadtgrundriss: je attraktiver das Ziel ist, desto leichter fällt nicht zuletzt aus der subjektiven Wahrnehmung heraus die Überwindung von Barrieren. Qualifizierende Maßnahmen im Bereich des Weser- Glacis und der westlichen Uferpromenade, verbunden mit attraktiven Querungsmöglichkeiten, können sich so nachhaltig wirksamer erweisen, als ein kostenintensiver Rückbau des Klausenwalls.







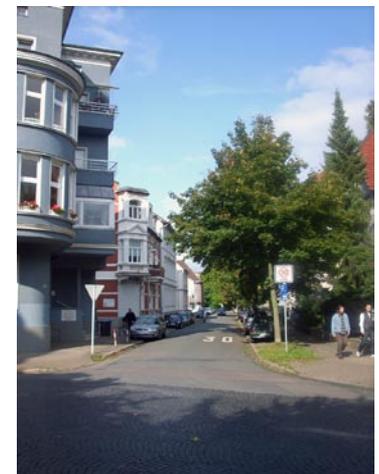
Durchbrüche der Radialstraßen durch das Glacis und Eingänge in die Innenstadt

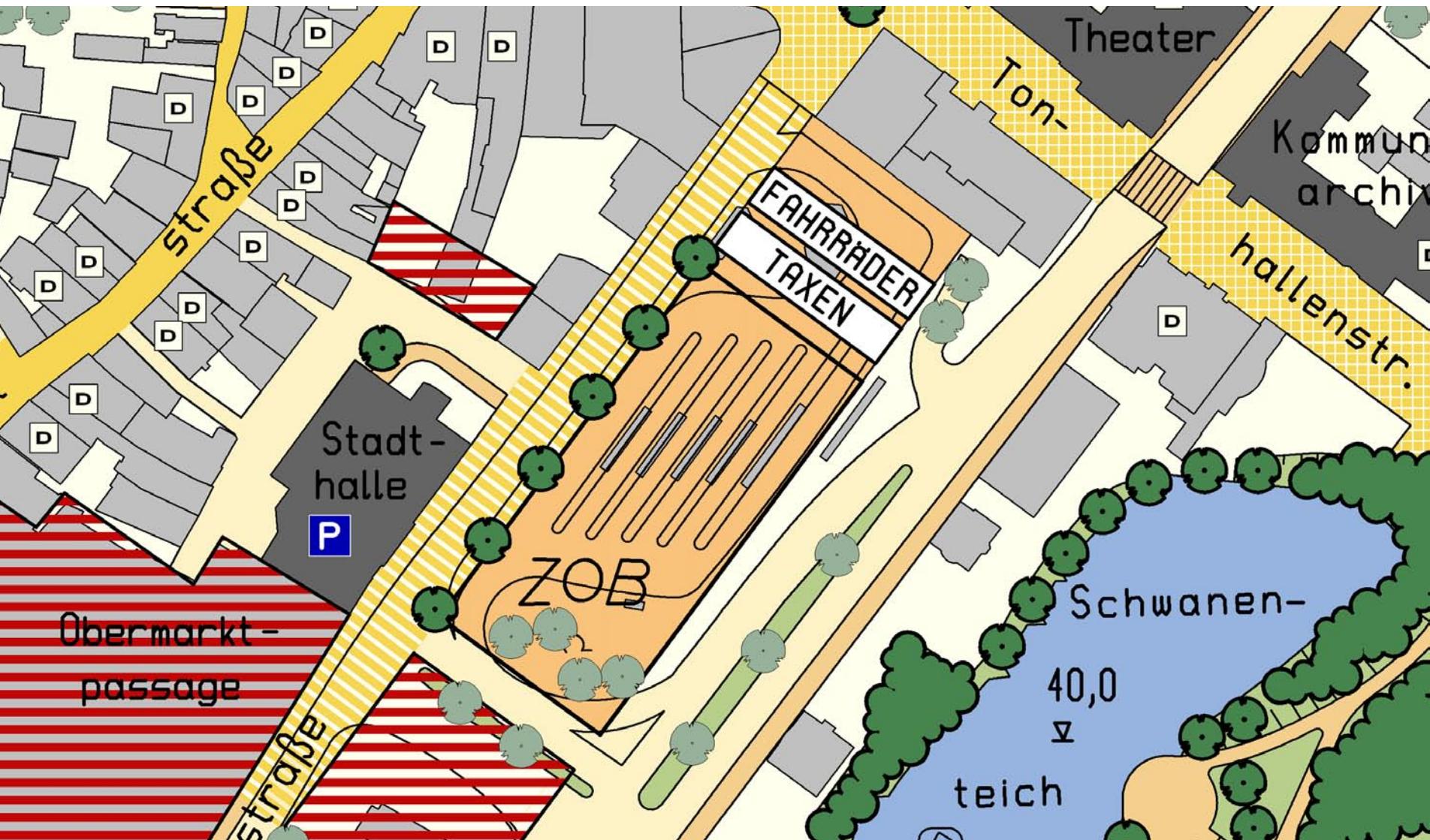
Im Sinne einer engeren Vernetzung der Innenstadt mit den umliegenden Stadtquartieren ist die städtebaulich-gestalterische Aufwertung der Radialstraßen angezeigt. Während die Wohnstraßen der gründerzeitlichen Bebauung jenseits des Glacis oftmals eine gute Gestaltqualität haben, fällt die Qualität der Eingänge in die Innenstadt vielfach ab. Neben der Empfehlung, die Zugänge zur Stadt generell aufzuwerten und zu markieren, sollten die vier historischen Stadttore - Wesertor, Simeonstor, Königstor und Marientor - besonders markiert werden.

Die Innenstadt wird durch ein System von Radialstraßen erschlossen, die aus der baugeschichtlichen Entwicklung heraus zwei wesentliche Gemeinsamkeiten aufweisen:

Alle Radialstraßen durchqueren das Glacis und münden auf das Ringsystem von Schwichow-, Königs-, Grimpen- und Klausenwall. Innerhalb der Wallstraßen beginnt das engmaschige Straßen- und Wegenetz der überwiegend mittelalterlich geprägten Kernstadt.

Insbesondere die Übergangsbereiche im Glacis bedürfen einer näheren planerischen Betrachtung und geeigneter Maßnahmen zur Aufwertung. Dazu gehören vielfach verbreiterte Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer wie auch die Auslichtung des Glaciswaldes im Bereich des Straßenraumes zur Vermeidung von „Angsträumen“. Eine ausreichende Beleuchtung der Wegeführungen ist vorzusehen.







Der ZOB

Die städtebauliche Gestaltung und die Ausstattung des ZOB sind in die Jahre gekommen und bedürfen der Erneuerung. Das betrifft insbesondere das Vorfeld der Obermarktpassage und in Verlängerung die Bereiche für Fußgänger und Radfahrer in der Lindenstraße.

Wir schlagen vor, den Flächenbedarf des Busverkehrs kritisch zu überprüfen und nach Möglichkeit zu Gunsten von Flächen für Fußgänger, Radfahrer und Taxen zu verringern um die Funktion als Verkehrsplatz insgesamt zu stärken.

Ausgehend vom vorhandenen Flächenpotential wird die Gestaltung eines modernen „Verkehrsplatzes“ angestrebt, der effizient in der Abwicklung des ÖPNV und attraktiv in der Gestaltung eine Bereicherung im Stadtbild darstellt.

Mit dem ZOB zwischen Klausenwall und Lindenstraße verfügt die Stadt Minden über einen zentral gelegenen, gut erreich- und anfahrbaren Busbahnhof in einer ausreichenden Dimensionierung. Die derzeit erforderliche Größe resultiert in erster Linie aus der mit dem Rendezvousverkehr verbundenen Frequenz der Busse in den Morgenstunden, wenn mehrere Dutzend Busse, nach derzeitigem Stand bis zu 40, den Bahnhof im Pulk verlassen. Die Frequenz im weiteren Tagesverlauf ist bei weitem nicht so stark.

Die gestalterischen Maßnahmen richten sich in erster Linie nach der erforderlichen Anzahl der Busstellplätze. Hier wird eine Reduzierung angestrebt, die der Verbreiterung des Vorfeldes der Obermarktpassage zugute kommen kann und der Integration weiterer Verkehrsangebote dienen sollte. Die heutigen Taxistände im nord-östlichen Bereich der Lindenstraße sollten in den Bereich des ZOB verlagert werden. Das Angebot kann durch sichere und nach Möglichkeit überdachte Fahrradabstellplätze sinnvoll ergänzt werden.

In Abhängigkeit von der erzielbaren Flächenreduzierung ist eine bauliche Fassung der süd-westlichen Bereiche des ZOB angestrebt. Der neue „Verkehrsplatz“ wäre dann in einer räumlich überschaubaren Dimension von drei Seiten klar gefasst und in das städtebauliche Erscheinungsbild eingebunden.



5.7 Ideen für gesamtinnerstädtische Maßnahmen

Barrierefreies Minden

Ein barrierefreies Minden gewährleistet die Zugänglichkeit und Benutzbarkeit der städtischen Umwelt und der Informations- und Kommunikationseinrichtungen für alle Menschen zur selbständigen Teilhabe an allen gesellschaftlichen Lebensbereichen. Dies ist nicht auf mobilitätseingeschränkte Menschen zu verkürzen. Vielmehr beginnt Barrierefreiheit bereits beim Zugang für Personen mit Kleinkindern, Kinder oder Menschen anderer Muttersprache.

Über die Verpflichtung des § 55 der Nordrhein Westfälischen Bauordnung für öffentliche und öffentlich zugängliche Einrichtungen hinaus (Bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, müssen in den dem allgemeinen Besucherverkehr dienenden Teilen von Menschen mit Behinderung, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern barrierefrei erreicht und ohne fremde Hilfe zweckentsprechend genutzt werden können.) sollte die Barrierefreiheit ein wesentliches Prüfkriterium für alle Vorhaben und Maßnahmen in der Mindener Innenstadt werden.

Damit Barrierefreiheit ein positives Merkmal der Stadt Minden werden kann, muss sie zunächst den öffentlichen Raum und öffentliche Einrichtungen möglichst durchgängig erfassen und schrittweise für private Einrichtungen übernommen werden. Gefragt ist dabei nicht der alleinige Nachweis der Erfüllung einer Mindestanforderung sondern die Übernahme der Barrierefreiheit als Anliegen in die Planung und Gestaltungsaufgaben.

Eine barrierefreie Innenstadt nützt sowohl den Bewohnerinnen und Bewohnern, als auch den Besucherinnen und Besuchern. So erfasst die Zielvorstellung für den öffentlichen Straßenraum einerseits die Bewegung innerhalb der Altstadt mit Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen u.ä., andererseits die Orientierung und den Weg beispielsweise vom Schiff an der Schlagde über die Bäckerstraße oder den Großen und Kleinen Domhof zum Markt, über die Martinitreppe zum Martini-kirchhof und zum Stadtmuseum.

Sieht man einmal von der Integration der Barrierefreiheit in die Planung von Vorhaben ab, so genießen diejenigen Maßnahmen Priorität, von denen möglichst viele Menschen profitieren. Maßnahmen zur Kompensation einzelner Defizite (Defizite der jeweiligen Einrichtungen) sollten zumindest vernetzt, d.h. auf andere Einzelmaßnahmen am Objekt und in seinem Umfeld abgestimmt werden.



Wohnen in der Altstadt

Das Wohnen in der Innenstadt erfreut sich zunehmender Beliebtheit und steht ganz allgemein gesprochen vor einer kleinen Renaissance. Die durch die industrielle Revolution des 19. und 20. Jahrhunderts bedingten Ursachen für die Stadtflucht haben sich deutlich abgeschwächt – der Lebensraum Stadt hat an Qualität gewonnen und wir sprechen von einer „Wiederbelebung des urbanen Lebens“.

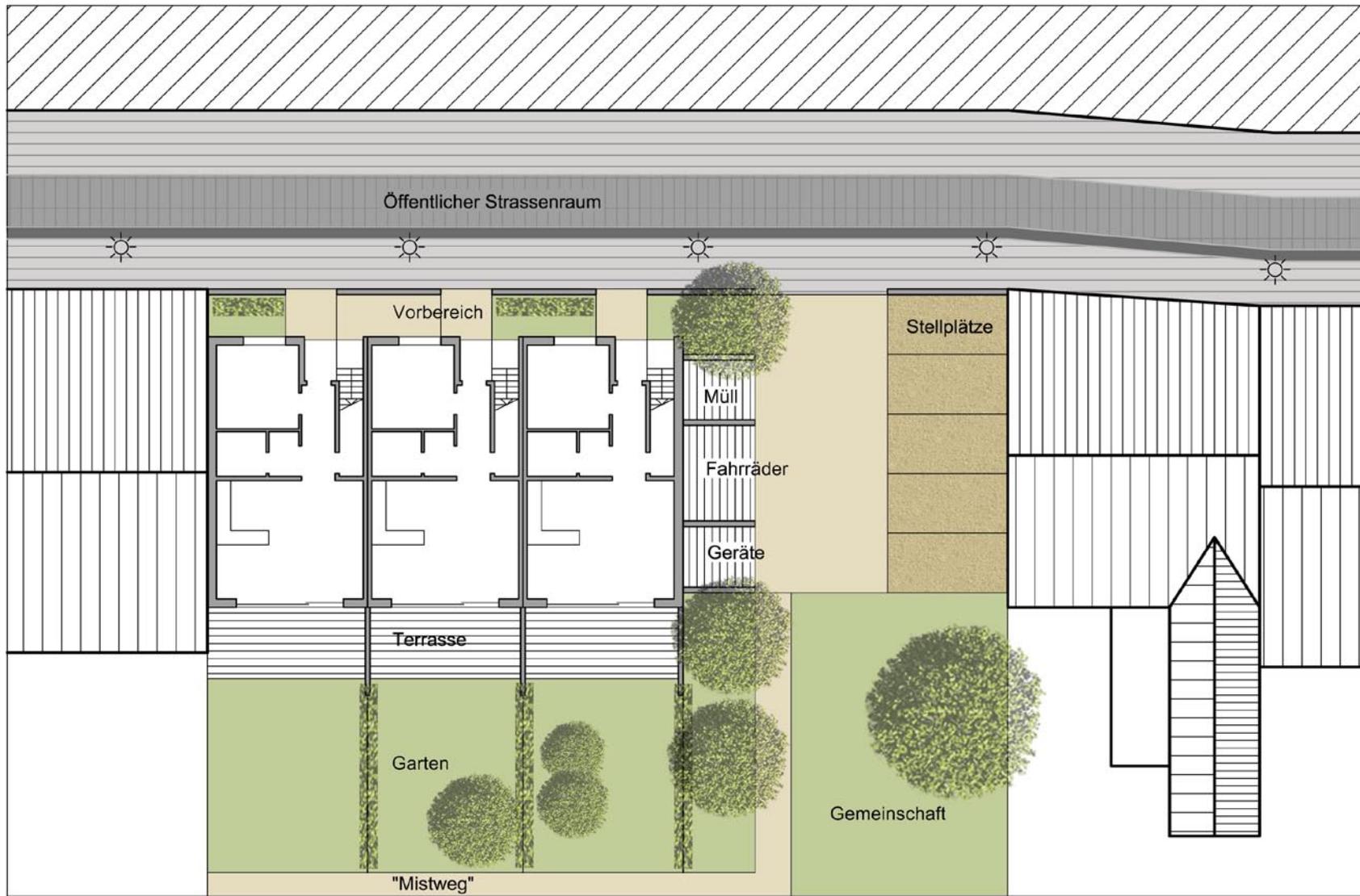
Diese Prozesse zugunsten einer verringerten Umlandzersiedlung zu fördern und lebendige Stadtteile mit einer generationsübergreifend gemischten Bevölkerung zu pflegen ist auch eine wesentliche Aufgabe für das Wohnen in der Mindener Altstadt.

Die gute Ausstattung mit Schul- und Bildungsangeboten, kostengünstige und vielfältige Kultur-, Sport- und Freizeitangebote, eine ausgewogene Nahversorgung und die Nähe und Erreichbarkeit eines attraktiven Natur- und Landschaftsraumes, das Angebot an Arbeitsplätzen und funktionierende Nachbarschaften sind dabei ebenso wichtig und häufig ausschlaggebend, wie die Verfügbarkeit bezahlbarer bebauter oder auch unbebauter Grundstücke.

Das Ambiente der historischen Altstadt zieht außerdem Liebhaber denkmalgeschützter Bausubstanz an und erfordert individuelles Engagement. Aber auch wenn ein wirtschaftlich starkes Stadtbewohnertum gerade für die Erhaltung der historischen und denkmalgeschützten Bausubstanz unverzichtbar ist, so ist doch für lebendige Stadtteile die Durchmischung mit unterschiedlichsten Nachbarschaften, Einkommenschichten und Interessengruppen ein Indiz vielfältigen Stadtlebens. Daher treten unterschiedliche Modelle des Wohnens in der Stadt zunehmend in den Vordergrund:

- Junge Familien schätzen die Annehmlichkeiten städtischen Lebens und wollen auch mit Kindern nicht auf diese Angebote verzichten.
- Ältere Menschen wollen aktiv am Stadtleben teilnehmen, suchen lebendige Nachbarschaften mit abwechslungsreichen und inhaltsreichen Beschäftigungsangeboten, schätzen Hilfestellungen im Alltag.
- Baugruppenmodelle werden nach unterschiedlicher Motivation und Zielstellung entwickelt und umgesetzt.
- Vom Gedanken des gemeinschaftlichen Wohnens bis hin zur wirtschaftlich interessanten Umsetzung von Bauvorhaben nach der Devise „Gemeinsam Bauen, Individuell Wohnen“ werden Projekte aufgelegt.
- Neben der Frage des Mehrgenerationenwohnens stellen sich Fragen nach der Wandelbarkeit der eigenen Immobilie im Lebenszyklus beginnend mit dem Bau oder Umbau bis hin zur Teilvermietung oder Verkauf im Alter.

Für alle vorgenannten Themen bietet die Mindener Altstadt Ansatzpunkte und Realisierungsmöglichkeiten, die jedoch neben öffentlicher Unterstützung vielfach auch von privaten Geschick und Engagement abhängig sind. Insofern kommt der Entwicklung und Umsetzung neuer Wohnformate für die Innenstadt eine besondere Bedeutung zu – ausreichend große Wohnungen in einem qualitativollen Wohn- und Nachbarschaftsumfeld bei ausreichender Privatsphäre müssen bezahlbar sein.



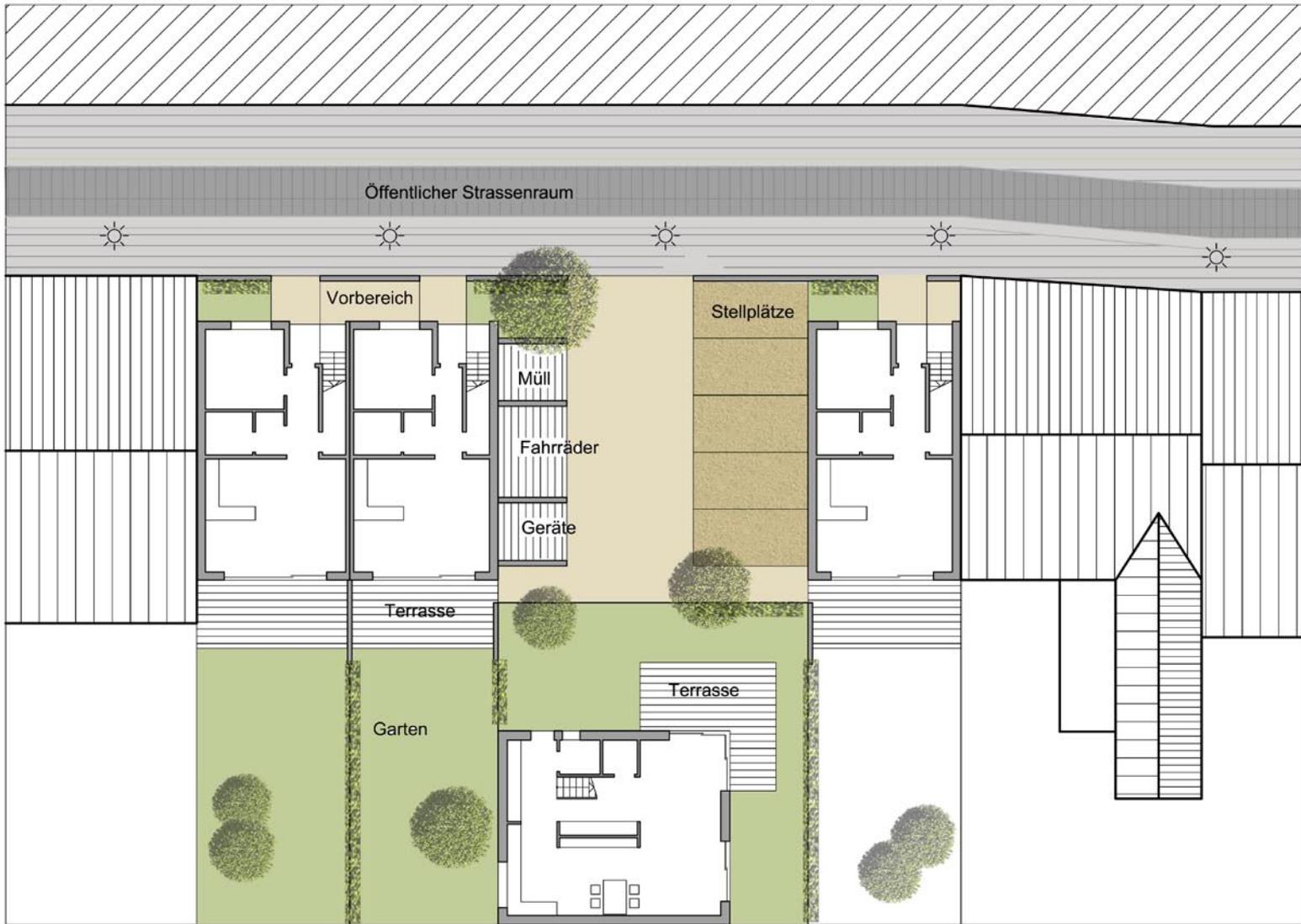


Rahmenbedingungen

Derzeit dämpfen verschiedene Rahmenbedingungen den Zuzug und das Engagement für das Wohnen in der Altstadt. Dies ist in zum einen die Knappheit von Freiflächen sowohl in Form von Stellplatzflächen für den ruhenden Verkehr als auch an Gartenflächen. Zum anderen mindern die Konflikte mit anderen Innenstadtnutzungen einschließlich des damit verbundenen Verkehrs die Wohnqualität.

Das Engagement für ein Wohnen in der Innenstadt muss daher auch und gerade an diesen Rahmenbedingungen ansetzen und diese verändern. Für den ruhenden Verkehr muss der Widerspruch aufgelöst werden, dass Besucher immer einen bewirtschafteten Parkplatz finden, Bewohner jedoch nicht. Ansätze geben neben der Erschließung und Gestaltung von (Bau-) Lücken als Parkraum in der Nutzung von Teilen des ältesten Hagemeyer- Parkhauses an der Greisenbruchstraße als Quartiersgarage.

Gleichzeitig muss weiter dafür Sorge getragen werden, dass der motorisierte Individualverkehr sich den öffentlichen Raum nicht vollständig aneignet und die übrigen Verkehrsteilnehmer sowie die Aufenthaltsnutzung verdrängt. An den Schnittstellen zwischen dem Verkehrsraum und den Wohngebäuden sind bauliche und gestalterische Lösungen erforderlich, die die Ansprüche an die Mobilität und die Ansprüche an den Wohnkomfort mit den Gestaltungsregeln der historischen Altstadt zum Ausgleich bringen.





Baugruppenmodelle

Baugruppenmodelle erfreuen sich in der unterschiedlichsten Ausprägung zunehmender Beliebtheit und können sich in der Innenstadt sowohl auf Neubau als auch Umbau bestehender Bausubstanz und nicht zuletzt auch Mischformen beziehen. Gerade bei jungen Familien sollen sich dabei die Vorteile des urbanen Lebens, die kurzen Wege, die gute Infrastruktur mit den gefühlten Vorteilen des „Wohnens im Grünen“ verbinden. Dazu gehört nicht nur der Garten am eigenen Haus, die Gemeinschaftsspielfläche sondern auch der nahe Park mit Sport- und Freizeitmöglichkeiten.

In vielen Städten werden Baugruppenprojekte durch Bewohner und Architekten bereits aktiv gestaltet und vorangetrieben und sollte durch kommunale Unterstützung befördert werden. Dazu kann die Einrichtung städtischer Agenturen oder die gezielte Aktivierung vorhandener Beratungseinrichtungen dienen. Verfügbare und geeignete Grundstücke und Objekte können auch unter Ansprache der Eigentümer in einem Projektpool zusammengefasst und Interessenten bekannt gemacht werden.

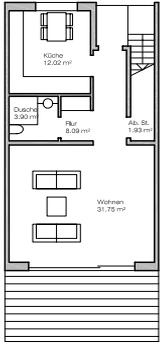
Der Zusammenschluss privater Bauherren ermöglicht neue Formen der architektonischen Gestaltung, der Nutzung und Ausstattung der zugehörigen Freiflächen, die Umsetzung energiesparender und ökologisch sinnvoller Bauweisen und gleichzeitig kostengünstige Ansätze.

Der Denkmalschutz kann mit dem Aufzeigen verträglicher Lösungsmöglichkeiten einen aktiven Beitrag zur Erhaltung historisch wertvoller Bausubstanz aufzeigen. Dazu gehört neben der energetischen Qualifizierung der relevanten Objekte auch z.B. die Herstellung separater Erschließungsmöglichkeiten für größere Objekte, die Umnutzung von Remisen und rückwärtigen Grundstückbereichen und vieles mehr.

In Baugruppen finden sich aktive Stadtbewohner zusammen, die in der Regel ein hohes Maß an Verantwortung für ihr Wohnumfeld mitbringen. Dabei ist es unabhängig, ob der Gedanke des gemeinschaftlichen Wohnens oder des kostengünstigen Bauens im Vordergrund steht – wer in der Gemeinschaft einen Bauprozess anstrengt, gestaltet und erfolgreich umsetzt, beweist ein hohes Maß an Kommunikations- und Integrationsfähigkeit.

Die nachfolgenden zwei Beispiele zeigen exemplarische Modelle einer Baugruppe, wie sie als Neubau auch für die Mindener Altstadt vorstellbar wären. Dabei werden Lösungsmöglichkeiten für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs und die gestalterische Integration in den Straßenzug genauso aufgezeigt, wie eine unterschiedliche Auslastung der Grundstücke z.B. durch Anordnung einer rückwärtigen Bebauung. Ein leichtes Zurücksetzen aus der Straßenflucht fördert die Privatsphäre und gibt den Wohnungen im Erdgeschoss eine höhere Attraktivität. Müllsammelstellen, Abstell- und Fahrradräume und Spielflächen können auf dem Grundstück gemeinschaftlich organisiert und bei geringerem Flächenverbrauch effizienter und damit kostengünstiger angelegt werden.

Das klassische
Reihenhaus
160,30 m²



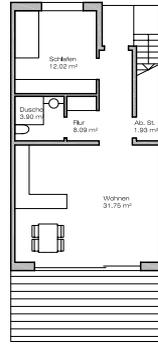
Gemeinschaftsetage

Das 2. Generationen
Reihenhaus

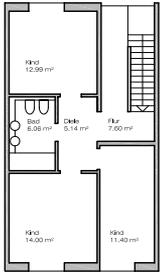


Erdgeschoss
Barrierefreie Wohnung
57.69 m²

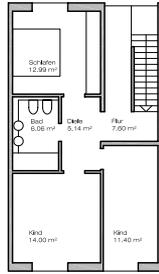
Das Mietwohnungs-
Reihenhaus



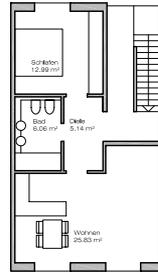
Erdgeschoss
Barrierefreie Wohnung
57.69 m²



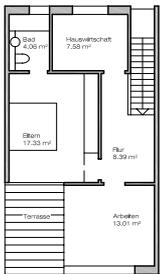
Kinderetage



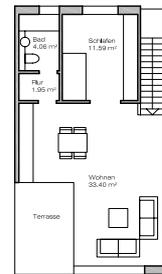
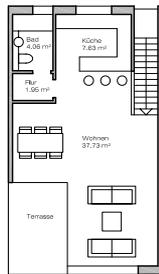
Maisonettewohnung
4-Zimmer
108.55 m²



1. Obergeschoss
2-Raum-Wohnung
50.02 m²



Elternetage



2. Obergeschoss
2-Raum-Wohnung
51.00 m²



Ein wandelbares Haus

Die Anschaffung des eigenen Hauses oder der Neubau gehen einher mit der Lebens- und Familienplanung – heute in einem vor allem berufsbedingten Umfeld, das „klassische“ Arbeits- Lebensläufe kaum noch erwarten lässt. Es ist die Ausnahme, sein Arbeitsleben von der Lehre bis zum Rentenalter bei einem Arbeitgeber zu verbringen, wie es noch vor wenigen Jahrzehnten durchaus üblich und erstrebenswert war. Flexibilität wird gefordert und die berufliche Entwicklung und Verfügbarkeit attraktiver Arbeitsplätze bestimmen immer öfter die Wahl des Wohnortes. Fällt dennoch die Entscheidung für den Lebensmittelpunkt in einer bestimmten Stadt und Nachbarschaft, dann sollte die Immobilie wandelbar sein und unterschiedlichen Lebenszyklen und –veränderungen gerecht werden.

Wenn nach diesem Grundsatz geplant und gebaut wird, ist das Thema des „Mehrgenerationenwohnens“ mit hinterlegt und wird nachfolgend modellhaft aufskizziert:

Als sozusagen klassisches Reihenhaus in der Baulücke errichtet, kann das Objekt mit geringstem baulichen Aufwand an unterschiedliche Lebensbedürfnisse angepasst werden. Die Erschließung ermöglicht eine separate, barrierefreie Erdgeschosswohnung mit einem darüberliegenden Maisonette für das Zusammenleben mehrerer Generationen, wie auch die Teilung des Gebäudes in 3 kleine Wohnungen. Damit kann die Wandelbarkeit des Hauses in unterschiedlichen Lebenssituationen sichergestellt werden und sollte beruflich oder familiär bedingt ein Wohnortwechsel notwendig werden, können flexibel und am Markt gängige Einheiten geschaffen werden, die eine dauerhafte Verwertung der innerstädtischen Immobilie sicherstellen.

Wohnen im Alter

Während die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen schon lange Eingang in die Stadtplanung gefunden haben, waren die Bedürfnisse der Seniorinnen und Senioren lange Zeit kein besonderes Thema. Es werden zwar schon seit geraumer Zeit kommunale Bedarfspläne für spezifische Alteneinrichtungen erarbeitet, die Bedürfnisse alter Menschen müssen jedoch zukünftig als ganz selbstverständliche „Querschnittsaufgabe“ begriffen werden.

Dabei lassen sich die Bedürfnisse alter Menschen ohne Feindifferenzierung in drei unterschiedliche Kategorien einteilen, die gleichermaßen Berücksichtigung finden müssen:

- die Rücksichtnahme auf körperliche Behinderungen und Leistungsverluste
- die Berücksichtigung geistig-seelischer Veränderungen
- und nicht zuletzt das Mildern der Auswirkungen von sozialer Vereinsamung aufgrund von Kinderlosigkeit und Zerschneiden verwandtschaftlicher Solidarität, oftmals einhergehend mit Altersarmut

Die Querschnittsaufgabe „Alte Menschen in der Stadt“ geht somit weit über die Frage des Wohnens hinaus, sie umfasst die ganze Stadt und die ganze städtische Lebensgemeinschaft. In einer Stadtgestaltung für eine Gesellschaft mit mehr alten Menschen geht es letztendlich um eine andere Qualität insgesamt und um eine erweiterte Humanität. Die Städte müssen so umgebaut werden – über einzelne technische Maßnahmen hinaus – das ihre Benutzung und ihr Erlebnis die Alten und die

Behinderten nicht mehr diskriminiert. Die Stadtgestaltung für Alte und Behinderte muss über stiefmütterlich behandelte Rampen und Zuwegungen hinausgehen und sowohl visuelle als auch andere Sinne wie das Tasten und Fühlen, den Klang und das Lichtelebnis in seinen Kontrasten ansprechen, die kompensatorisch und bereichernd wirken können.

Das sympathisch-überschaubare Ambiente der Mindener Altstadt kommt mit seinen zahlreichen Angeboten und Nachbarschaften dem Wohnen im Alter entgegen und soll gezielt weiter unterstützt und angeregt werden.

Die wichtige Barrierefreiheit beginnt dabei im bereits im Stadtgrundriss und muss sich bis in die Wohnlagen und Grundrissgestaltung fortsetzen – die Qualifizierung der inneren Erschließung wird als Fortsetzung der äußeren Erschließung verstanden. Kurze Wege werden mit besonderen Erlebnisangeboten kombiniert und die gewünschten Spielpunkte und Aufenthaltsbereiche für Kinder und Familien sind gleichzeitig willkommene Begegnungs- und Kontaktstellen für ältere Menschen.

Nachbarschaftliche Hilfe und Gemeinschaft sind darüber hinaus in den Aktivitäten der zahlreichen Vereine und Verbände in der Altstadt angelegt.



Identifikation und Integration

Für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Minden stellt das lebendige historische Stadtzentrum den entscheidenden Bezugspunkt für die räumliche Organisation und die persönliche Identifikation mit der Stadt dar. In ihm manifestieren sich das Zugehörigkeits- und das Lebensgefühl der städtischen Gemeinschaft.

In diesem Sinne muss die Innenstadt ihre Integrationsfähigkeit für alle Stadtbewohnerinnen und –bewohner ständig weiter entwickeln und in geeigneten Projekten im Innenstadtbereich verorten. Dabei ist den Bedürfnissen und Interessen sozial benachteiligter und Minderheitsgruppen im Sinne einer sozial- kulturellen Integration besonders Rechnung zu tragen.

Das hohe bürgerschaftliche Engagement in Minden, unterstützt durch die städtische Verwaltung und professionelle Organisationen bietet hier sehr gute Potentiale, die immer wieder in die Belange der Stadt- und insbesondere der Innenstadtentwicklung eingebunden werden sollen. Die Aspekte einer sozialen Stadtentwicklung sollten ihrem Wesen nach in allen Breichen der öffentlichen Diskussion und in Planung und Umsetzung verschiedenster Projekte wiederzufinden sein.





Straßen, Gassen, Plätze – auf der Suche nach besonderen Orten in Minden

Der Charme der Altstadt wird durch abwechslungsreiche Raumfolgen von Straßen, Gassen und Plätzen geprägt, die im Zusammenspiel mit der vielfach denkmalgeschützten Bausubstanz ein eigenes städtisches Flair entwickeln.

Aber auch in dieser reichen Vielfalt lassen sich besondere Orte finden, die stellvertretend für die Schönheit und Attraktivität der Stadt entwickelt und gestaltet werden. Das können besonders schöne Plätze oder auch Orte mit besonderen Ausblicken sein, die einen „Gesamtblick“ auf die Stadt und ausgewählte Denkmale oder sonstige Sehenswürdigkeiten vermitteln. Es sind aber auch Orte, die die Beziehung der Stadt zu der sie umgebenden Landschaft verdeutlichen.

Die Suche und die Auswahl dieser besonderen Orte soll vor allem durch die Mindener Bürger begleitet werden- vielleicht verbunden mit einem Ideenwettbewerb, in den sich die Bürger einbringen oder der gezielt für Mindener Schulen durchgeführt wird.

Im Zuge der Entwicklung der Rahmenplanung wurde einige dieser Plätze benannt und sollen hier als Anregung aufgeführt werden. So könnten sich gestalterische Aktivitäten auf den Brunnen am Wesertor, den Weserspucker, Poos und Kaak und vor allem auch auf die kleinen Plätze im Zuge der Obermarkt- und Simeonsstraße beziehen.

Das Bespielen der Plätze mit kulturell-künstlerischen Aktivitäten, mit Straßenfesten oder besonderen Inszenierungen hat Tradition in Minden und soll weiter gefördert werden. Dazu dienen nicht nur Mobiliar und ansprechende Gestaltung, dazu sollten an ausgewählten Stationen auch Strom- und Wasseranschlüsse bereitgestellt werden.

Die Pflege und Wartung der besonderen Orte in der Stadt liegt dabei nicht nur in der öffentlichen Hand, sondern erfordert auch das Engagement der Bürger und Gewerbe- bzw. Handeltreibenden der Stadt. Die Übernahme von Patenschaften und Pflegeverträgen, wie vielfach schon praktiziert, wird angeregt und fördert die Identifikation der Bewohner mit ihrem Umfeld.

Um dieses Engagement jedoch einfordern zu können, müssen die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in die Planung und Umsetzung zur Gestaltung der Straßen, Gassen und Plätze in der Innenstadt eingebunden werden.

Familienfreundliches Minden

Der Begriff des familienfreundlichen Mindens isoliert keinen Stadtbewohner, sondern steht für alle Formen des menschlichen Zusammenlebens und beschreibt ein besonderes Engagement, Atmosphäre und Verantwortung in der Stadt. Dabei bedeutet Familienfreundlichkeit einen generations-, geschlechter-, und kulturell-religiös übergreifenden Blickwinkel auf die Stadtentwicklung. Alles was die Lebenswirklichkeit von Familien fördert, kann die Lebenssituation aller Bürgerinnen und Bürger verbessern – Familien sind in Minden willkommen, ihre Belange werden ernst genommen und bei der Planung und Realisierung von Maßnahmen berücksichtigt.

Konkrete Projektvorschläge ziehen sich durch alle Bereiche des Masterplans und sind den einzelnen Profilbereichen und Maßnahmenvorschlägen zugeordnet. Vor allem „kostenlose“ Treffpunkte für Jung und Alt in der Stadt und in den arrondierenden Park- und Grünbereichen bieten ein großes Plus an Lebensqualität und fördern die Verbundenheit und Identifikation mit der Stadt.

Sauberkeit und Ordnung

Sauberkeit und Ordnung im Stadtbild sind wesentliche Kennzeichen eines attraktiven Stadtmilieus und fördern sowohl das gemeinschaftliche Zusammenleben der Bewohner, sind ein wesentliches Kennzeichen einer gesunden Geschäftslage und machen die Stadt für ihre Gäste anziehend. Die Bewältigung dieser Aufgabe liegt also nicht nur im Aufgabenbereich der öffentlichen Hand, sondern betrifft alle Teilnehmer am städtischen Leben.

Neben der stetigen Pflege und Reinigung des öffentlichen Raumes spielt die Ausstattung und Möblierung eine entscheidende Rolle:

Dazu gehören Übersichtlichkeit in der Beschilderung wie auch ein eher reduzierter aber dafür gut durchdachter Umgang mit der Vermittlung von Informationen jeder Art, um einer optischen „Vermüllung“ des Stadtgrundrisses entgegenzuwirken.

Erfahrungsgemäß problematisch in engen Stadtgrundrissen ist der Umgang und die Entsorgung von öffentlichen und privaten Müll- und Reststoffen. Hier müssen öffentliche und private Interessen in gemeinsamen Konzepten münden und beispielhafte Lösungsansätze publik gemacht werden.

„Lichtregie“

Zu den Gestaltungselementen des öffentlichen Raums zählt auch die Beleuchtung. Ziel einer Lichtregie für die Innenstadt wäre die Koordinierung der Beleuchtung zu Lichtstimmungen für die unterschiedlichen Stadtbereiche und Quartiere. Abgestufte Leuchtpunkthöhen und Lichtfarben können hier ebenso eingesetzt werden, wie die Beleuchtung einzelner herausragender öffentlicher und privater Gebäude.

Ein Anfang hierzu kann bereits mit der Neugestaltung der Fußgängerzonen und mit der Gestaltung der Weserpromenade gemacht werden. Über derartige Initialmaßnahmen hinaus kann die Lichtregie über Unterhaltungsmaßnahmen schrittweise ausgebaut werden.

„Beschilderung“

Die Beschilderung in der Innenstadt sollte geprüft, überarbeitet und ergänzt werden. Konkurrierende Routen (Preußen- Route, Altstadt- Route, Minden- Route) und allgemeine Ausschilderungen sollen verbunden werden. Kritisch zu prüfen sind in diesem Zusammenhang Werbeanlagen mit Hinweisfunktion, die nicht an der Stätte der Leistung angebracht mit dem öffentlichen System konkurrieren oder dieses bei Integration überfrachten.



6. Umsetzung

Die Leitlinien des Masterplans für die Mindener Innenstadt können langfristig, d.h. über einen Zeitraum von 15 bis 25 Jahren Orientierung für die Stadtentwicklung bieten. Dem entsprechend bilden die vorgeschlagenen Maßnahmen einen mittel- bis langfristigen Aufgabenkatalog.

In diesem Katalog finden sich nicht ausschließlich Aufgaben der Kommune. Der Masterplan dient unter anderem gerade dazu, verschiedene öffentliche und unterschiedliche private Maßnahmen zu koordinieren.

6.1 Städtebauförderung

Die Investitionsmaßnahmen der öffentlichen Hand für die Innenstadt erfordern finanzielle Mittel, die die Finanzkraft der Kommunen in der Regel übersteigen. Daher legt die Städtebauförderung ein besonderes Gewicht auf den Schutz, die Entwicklung und den Erhalt lebendiger Innenstädte.

Der Regelfördersatz der Städtebauförderung beträgt 60 %. Abhängig von der Quote der Arbeitslosigkeit in der Kommune und ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ist ein Strukturausgleich in Form von Zu- und Abschlägen von 10 % vorgesehen. Mittel der Städtebauförderung werden nachrangig gewährt, d.h. Leistungen anderer Fördergeber werden auf die Leistungen der Städtebauförderung angerechnet.

Die Gewährung von Städtebaufördermitteln setzt neben einem schlüssigen Entwicklungskonzept eine klare räumliche Abgrenzung des Fördergebietes voraus.

6.2 Förderzeitraum 2008 - 2013 Aktives Stadtzentrum

Für den laufenden Förderzeitraum 2008 bis 2013 ist bei der Bezirksregierung Detmold bereits die Erneuerung der Fußgängerzonen in der Obermarktstraße sowie auf dem Scharn und in der Bäckerstraße angemeldet.

Dazu schlagen wir vor die vorhandene Förderung im Sanierungsgebiet Oberstadt auszubauen und aufzustocken.

Als dritten Schwerpunkt der Förderung bietet sich der Bau der Weserpromenade an.

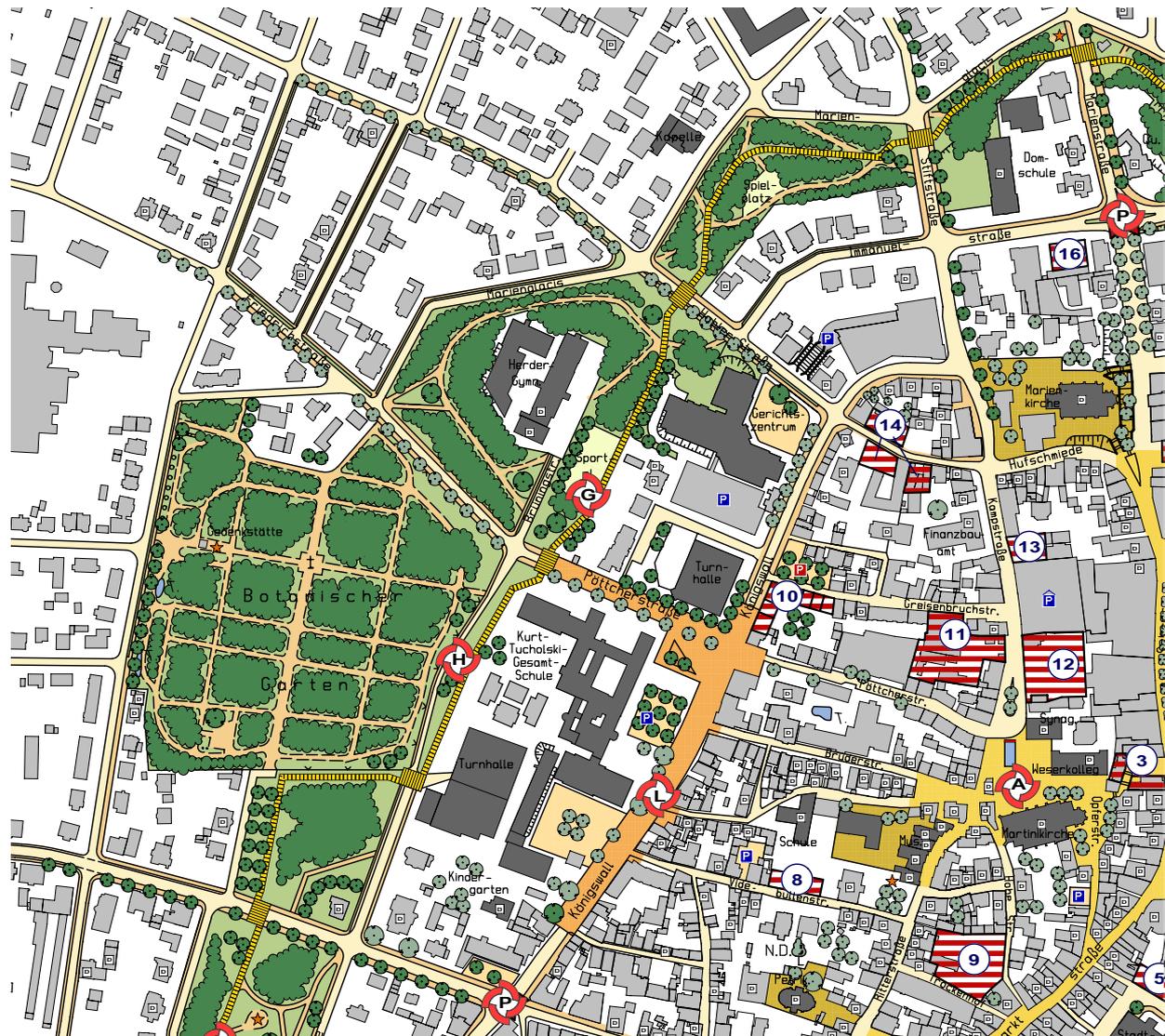
6.3 Förderung bürgerschaftlichen Engagements

Freiwillige unentgeltliche Arbeiten in der Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Entwicklung und Erneuerung werden mit einem Betrag von 15 Euro je Arbeitsstunde auf die Eigenmittel der Kommunen angerechnet, Arbeiten von Architekten und Ingenieuren mit dem jeweiligen Mindestwert der Honorarzone, Arbeiten von Fachfirmen mit 70 % der Kostenschätzung nach DN 276 in Verbindung mit den Kostenwerten des Baukosteninformationsdienstes.

Bei Inanspruchnahme dieser Regelung ist es denkbar, zusätzlich zu den von der Kommune im jeweiligen Förderzeitraum finanzierbaren Maßnahmen eine weitere Maßnahme unmittelbar durch die Bürgerschaft umzusetzen.

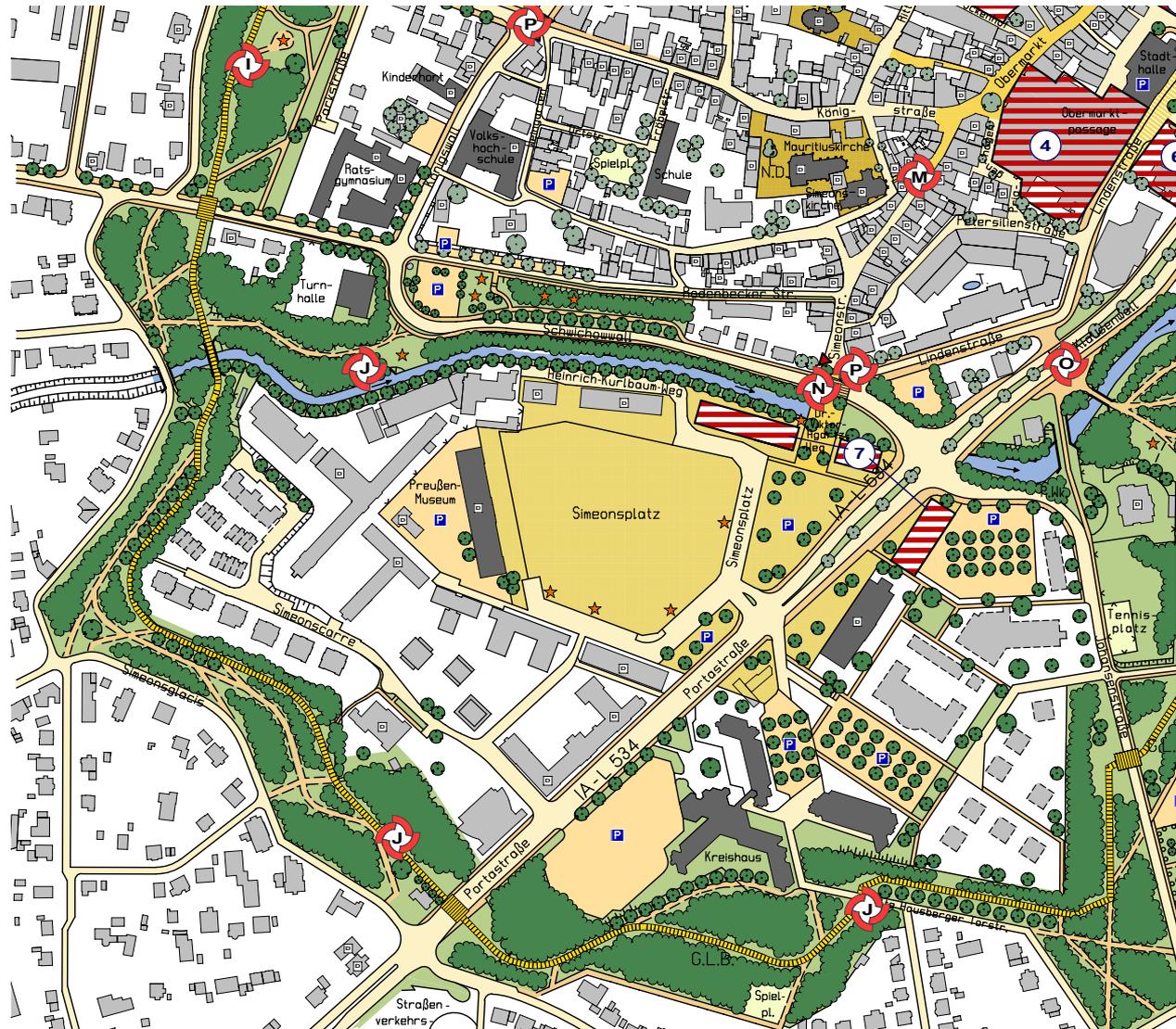
Anhang

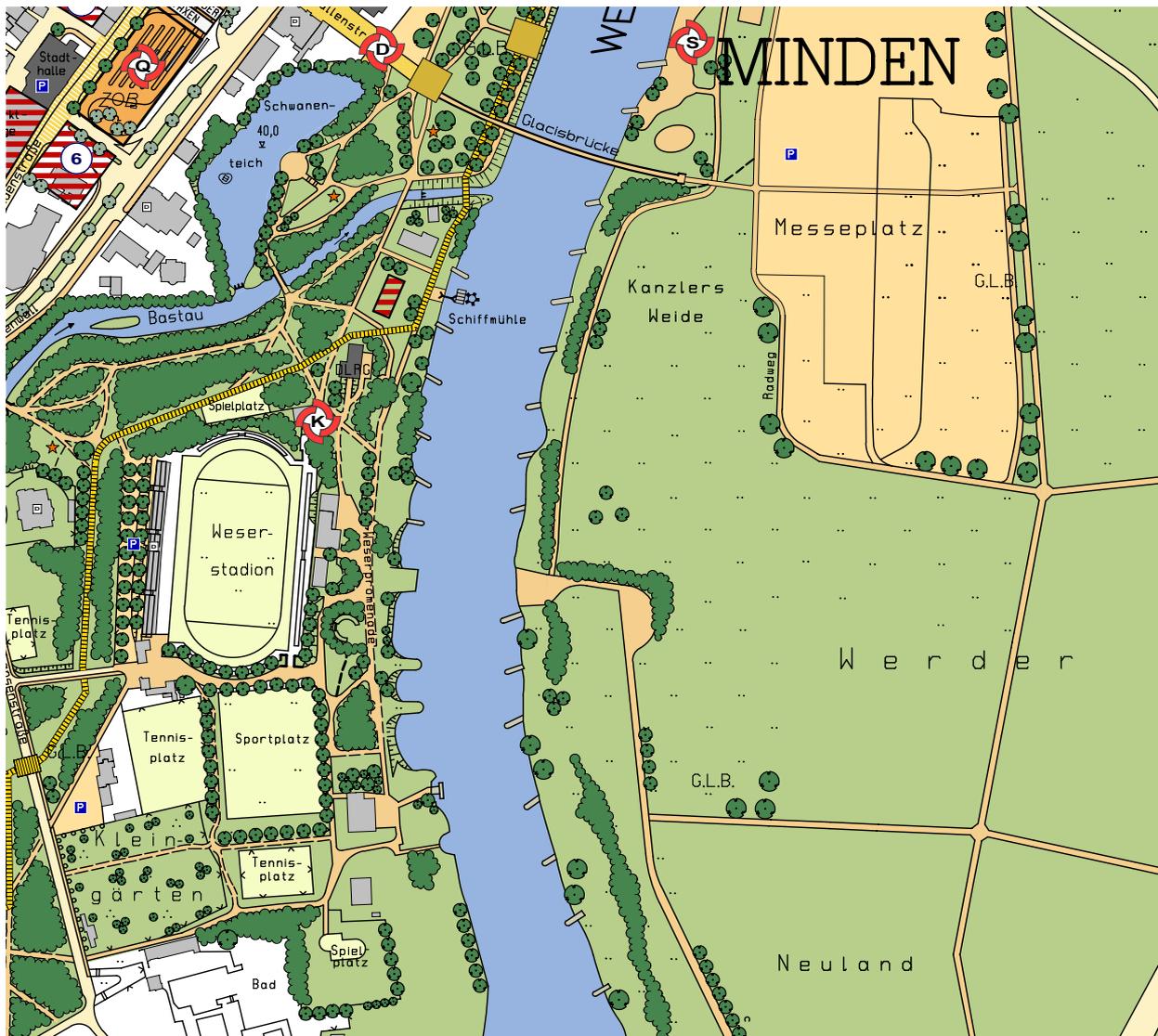
- 3 Aufzug zwischen Oberstadt und Scharn, Schließung der Baulücke durch Aufstockung des Buchclubs
 - 5 Gassenraum attraktiv baulich schließen
 - 8 Gassenraum attraktiv baulich schließen
 - 9 Innerstädtischen Parkplatz des MT baulich fassen und umnutzen
 - 10 Schließung der Baulücken am Königswall mit Beispielvorhaben zum Wohnungsbau
 - 11 Aufwertung im Bereich des alten Hagemeyer- Parkhaus
 - 12 Schließung der Lücke (2. Bauabschnitt Hagemeyer)
 - 13 Bauliche Schließung der Lücke
 - 14 Gestaltung und gegebenenfalls bauliche Schließung der Lücke
 - 16 Ergänzung der Bebauung um die Stadtkante zu schließen
- A Neugestaltung des Martinikirchhofs
 B Aufzug zwischen Oberstadt und Scharn
 H Denkmalbewusste Pflege des historischen Waldparkes, der Friedhofsanlagen und des Botanischen Gartens
 L Umbau des Königswalls zum shared space
 P Markierung der historischen Stadttore



- 4 Erneuerung der Obermarktpassage
- 6 Bauliche Fassung des ZOB
- 7 Bauliche Fassung des Simeonsplatz

- I Erneuerung der historischen Parkanlage
- J Sicherung der ökologisch besonders bedeutsamen Teile des Glacis
- M Aufwertung der Simeonstraße als authentisches historisches Stadtquartier
- N Verbesserung des Übergangs vom Simeonsplatz zur Simeonstraße
- O Querung des Klausenwalls am Hauptzugang zum westlichen Teil des Glacis
- P Markierung der historischen Stadttore





- 6 Bauliche Fassung des ZOB
- D Verlängerung der Fußgängerzone Tonhallenstraße zur Weser
- K Verknüpfung Promenade - Glacisrundweg - Sportanlagen, Klärung von Wegeverläufen
- Q Neuorganisation und -gestaltung des ZOB, gegebenenfalls Ergänzung einer Tiefgarage
- S Spiel & Sport am Weserstrand

Legende zum Masterplan Minden

Bestand



Gebäudebestand



öffentliche Gebäude



bereits geplante Gebäude



Baudenkmal



Denkmal



Naturdenkmal



Baumbestand
außerhalb Glacis



Parkplatz



Parkhaus



Sharedspace



Rationalisierung des ZOB



Akzentuierung
des historischen
Simeonsplatzes



Glacis-Weg mit Querungen
durchgängig gestalten



fehlende Verbindung im
Glacis-Weg herstellen



Fußgängerüberweg
herstellen



Aktionsbereiche schaffen



Anlage einer
Weserpromenade



neuer Bootshafen



bauliche Entwicklung



barrierefreie Verbindung
Ober- und Unterstadt



Glacis, Attraktivierung

Maßnahmen



Parkplatz herzustellen



Fußgängerbereich



Platz- und
Freiraumgestaltung



Gestaltung vorbereiten



Wasserspiegel

A Tabellarische Auflistung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Die Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen und Prioritäten markiert den Übergang von der fachlich hinterlegten Vision der Planung zum Handeln der politisch Verantwortlichen.

Dort, wo der Masterplan langfristige Ziele und Programme aus der gegenwärtigen Perspektive fixiert, werden Politik und Verwaltung flexibel auf die jeweils aktuellen Anforderungen und dann geltenden Rahmenbedingungen reagieren müssen.

Folgerichtig teilt sich der Masterplan auch in seinen programmatischen Teil mit dem integrierten Handlungskonzept und seinen Realisierungsvorschlag mit den Einzelmaßnahmen.

Die Einzelmaßnahmen können weder abschließend aufgezählt noch in ihrer Zuordnung zu Akteuren und Prioritäten abschließend fixiert werden.

Die unserer Sicht als Planer fünf wichtigsten und wahrscheinlich wirkungsvollsten Impulse sind:

- Der Bau der urbanen Weserpromenade von der Bastaumündung bis zur Fischerstadt.
- Die Erneuerung der Fußgängerzone Bäckerstraße - Scharn - Obermarktstraße unter Berücksichtigung der angrenzenden Bereiche.
- Die barrierefreie Ergänzung der Martinitreppe als markante Inszenierung der prägenden topografischen Kante.
- Die Umgestaltung des Königswalls als Bindeglied zwischen dem Glacisgürtel und der Stadtkante.
- Die Fassung des südlichen Stadteingangs und die Erneuerung des Simeonsquartiers.

Minden „innerstädtisch“ („G‘)

G1 Barrierefreies Minden

Systematische Entwicklung und schrittweise Umsetzung innerstädtisch relevanter Themen- und Aufgabenfelder

- a) Barrierefreie Innenstadt als übergeordnete Zielstellung aller stadt- und landschaftsgestalterischen Maßnahmen
- b) Entwicklung einer Gesamtkonzeption für eine Barrierefreie Innenstadt (Barrierenatlas mit Lösungsvorschlägen)

G2 Licht in Minden

- a) Wiederaufnahme der Ansätze aus dem Workshop „Licht in die Stadt“ u.a. für die Stadteingänge und die Beleuchtung markanter Gebäude.
- b) Entwicklung und schrittweise Umsetzung einer Lichtkonzeption für die gesamte Innenstadt unter Einbeziehung der Weserufer und Glacisbereiche.

G3 Familienfreundliches Minden

- Initiierung und Unterstützung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lebenswirklichkeit von Familien als stetiger Baustein zur Verbesserung der Lebenssituation aller Bürgerinnen und Bürger der Stadt Minden

G4 Identifikation und Integration

- a) Maßnahmen zur Stärkung der Identifikation und Integration aller Bewohnerinnen und Bewohner mit der Innenstadt
- b) Entwicklung von Konzepten und Förderung von konkreten Projekten sozial benachteiligter Menschen unter sozio- kulturellen Aspekten als Bestandteil einer stetigen Innenstadtentwicklung

G5 Gestaltungssatzung, Werbesatzung, Sondernutzungsregeln

- Prüfung und gegebenenfalls Überarbeitung der gestaltungsrelevanten kommunalen Satzungen auf Übereinstimmung mit den Zielen und Maßnahmen der Innenstadtentwicklung

G6 Maßnahmen auf Privatgrundstücken

- a) Unterstützung privater Hauseigentümer bei Maßnahmen, die im Stadtbild positiv wirksam werden
- b) Denkmalgerechte Fassadenerneuerung, Fassadenwettbewerb
- c) Vorbildliche Gestaltung von Hofflächen, Einfriedungen und sonstigen Nebenanlagen, Bepflanzungen

G7 Sauberkeit und Ordnung in der Stadt

- Konzepte für eine saubere Stadt mit guter und übersichtlicher Ausstattung entwickeln

**G8 Verkehrskonzept -Vertiefungsbereich
Innenstadt**

- a) Vertiefung des Verkehrskonzepts im Bereich der Innenstadt unter Berücksichtigung konkurrierender Ansprüche und Abbildung der Verkehrsverhältnisse durch ein feinmaschiges Modell zur Prognose und Wirkungsanalyse.
- b) Sicherung der Mobilität als Voraussetzung für den Erhalt und die Entwicklung der Innenstadt.

Vorrangige öffentliche Maßnahmen (,Ö')

Ö01 Erneuerung der Fußgängerzone

Ö02 Urbane Weserpromenade

Öffentliche Maßnahmen, von denen wesentliche Impulse für die Innenstadtentwicklung ausgehen können

- Grundlegende Erneuerung des fußläufigen Innenstadtbereichs als Grundlage einer Aufwertung des öffentlichen Raums und der anliegenden Nutzungen
 1. Gestaltungswettbewerb
 2. Durchgreifende Erneuerung Bäckerstraße
 3. Durchgreifende Erneuerung Scharn
 4. Durchgreifende Erneuerung Obermarktstraße
 5. Erneuerung des Marktplatzes
 6. Erneuerung des kleinen Domhofs
 7. Umgestaltung des großen Domhofs
 8. Umgestaltung der Vinckestraße
 9. Umgestaltung der Domstraße
 10. Umgestaltung der Marienstraße
 11. Umgestaltung der Simeonstraße
 12. Umgestaltung der Tonhallenstraße vor dem Theater

- a) Entwicklung des westlichen Weserufers als urbane Promenade zur Erweiterung des Stadtraums bis an den Fluss und Integration des ufernahen Freiraums in die gebaute Stadt
- b) Städtebaulicher und landschaftsgestalterischer Ideenwettbewerb zur Erlangung einer Gesamtkonzeption für das Weserufer
- c) Promenade zwischen Bastau und Wesertor
- d) Wasserbahnhof „Schlagde“
- e) Barrierefreie Rampentreppe vom Wesertor zum Weserufer
- f) Promenade zwischen Sommerbad und Bastau

- g) Tonhallenstraße zwischen Glacisbrücke und Klausenwall
- Ö03 Wettbewerb Rathausquartier**
- Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens in zwei Stufen:
1. Stufe: Städtebaulicher Ideenwettbewerb
 2. Stufe: Realisierungswettbewerb
- Ö04 Glacisrundweg**
- a) 12 x Querungen der Radialstraßen
 - b) Einheitliche Gestaltung des Rundweges auf 2.550 m
- Ö05 Königswall und Pöttcherstraße**
- a) Entwicklung einer Gesamtkonzeption für Königswall und Pöttcherstraße unter Einbeziehung der arrondierenden Platz- und sonstigen Freiflächen
 - b) Umbau Königswall und Pöttcherstraße
 - c) Gestaltung der angrenzenden Platzbereiche, u.a. Schulhof
- Minden „grün“ (,L')**
- Aufwertung und Entwicklung der „grünen“ Stadt Minden zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualitäten**
- L01 Glacis- Bereiche, „Waldpark“**
- a) Entwicklung einer Gesamtkonzeption zur Gestaltung der Weserufer und Glacisbereiche unter landschaftsgestalterischen, ökologischen und freizeit- touristischen Aspekten
 - b) Erarbeitung eines am historischen Waldpark und an aktuellen ökologischen Zielstellungen orientierten Entwicklungs- und Pflegekonzepts für das Glacis
 - c) Rückbau der „wildern“ Crossstrecke am Königswall, Ersatz im Randbereich der Innenstadt
 - d) Rückbau der gewerblichen Nutzung im Glacis am Grimpenwall

- L02 Aufwertung & Öffnung an der Schiffsmühle** -- Anpassung der privaten Nutzungen im Bereich der Schiffsmühle (Gastronomie, Sportverein) an das Konzept und das Gestaltungsniveau der urbanen Weserpromenade
- L03 Landesgartenschau** -- Machbarkeitsstudie zur Bewerbung zur Landesgartenschau Minden 2017
- L03 Rad- und Fußwegenetz** -- Beseitigung von Engpässen, Schwellen und Barrieren Erweiterung des Stellplatz- und Serviceangebots für den Radverkehr.
- L04 Spielplätze und Freizeitangebote im Glacis** a) Integration von beispielbaren Objekten in öffentlichen Freiflächen- und Gebäudeplanung - Spielraum für alle i.S. der Ziele der DIN 18034
b) Ausgestaltung und Aufwertung des Spielplatzes nördlich des Stadions im Glacis
c) Ausgestaltung und Aufwertung des Spielplatzes im Marienglacis
d) Planung und Schaffung von Skate- Möglichkeiten im Bereich der Weserpromenade/ -auen, unter Aufgabe eines Teils der Stellplätze im Bereich der Tonhallenstraße am Zugang zur Glacisbrücke o.ä.
- Minden „international“ (,i')** **Städtebaulich- funktionale Ausgestaltung und Aufwertung der Bereiche um Scharn und Bäckerstraße unter besonderer Berücksichtigung der angrenzenden Quartiere und der Verknüpfung mit den östlichen Stadtteilen Richtung Bahnhof**
- i01 Kreuzungsbereich Wesertor - Klausenwall** -- Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Wesertor/ Klausenwall mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Verbindung der Innenstadt mit der Weserpromenade

Minden „kulturell“ (,K')

Herausmodellieren einer kulturell- historisch geprägten Achse von der Weser bis in die Obere Altstadt

K01 Martinitreppe & -Aufzug

- a) Schaffung eines barrierefreien Übergangs vom Scharn am Rathaus zum Martinikirchhof an der Opferstraße, Errichtung eines Aufzuges
- b) Wiederaufbau des eingeschossigen Baukörpers am Markt

K02 Deichhofquartier

- Städtebaulich- funktionale Neuordnung des Deichhofquartieres mit Aufnahme der historischen Raumkanten

K03 Öffnung Marienstraße

- Aufwertung und städtebaulich- verkehrliche Neuordnung des Marienwalls und der Marienstraße

K04 Postgebäude

- Umnutzung und Neugestaltung des Postgebäudes und der zugehörigen Flächen unter besonderer Berücksichtigung der zukünftigen Gestaltung des Großen Domhofes,

K05 Querung Klausenwall - Tonhallenstraße

- Planung und Herstellung einer attraktiven Querungsmöglichkeit des Klausenwalles für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Tonhallenstraße, Entschärfung der Konflikte zwischen kreuzenden Fußgängern und Radfahrern auf dem Klausenwall

Minden „typisch“ („T“)

T01 ZOB als Verkehrsplatz

Herausarbeiten des typisch Mindener Profils der Wohn- und Einkaufsstadt im Bereich der Obermarktstraße

- a) Qualifizierendes Verfahren, z.B. in Form eines Ideenwettbewerbes mit beschränkter Teilnehmerzahl oder eine Parallelbeauftragung zur Konzeption eines modernen Verkehrsplatzes
- b) Planung und Umsetzung auf der Grundlage der Konzeption unter besonderer gestalterischer Berücksichtigung des Vorfeldes von Obermarktpassage und Stadthalle sowie der Übergänge in die arrondierenden Stadtquartiere und der südlichen städtebaulichen Fassung des Platzraumes #

T02 Querung Klausenwall - Lindenstraße

- a) Anbindung der Oberen Altstadt an das östliche Glacis und die Weserpromenade unter Nutzung des historischen Zugangs
- b) Planung und Herstellung einer attraktiven Quermöglichkeit des Klausenwalles für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Lindenstraße mit Aufwertung der Eingangssituation in das Weser-glacis

T03 Querung Simeonsstraße- Schwichowwall

- a) Planung und Herstellung einer attraktiven Quermöglichkeit des Schwichowwalls für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Simeonsstraße
- b) Umgestaltung des Kreuzungsbereiches
- c) Aufwertung der Übergänge und Bezüge zum Simeonsplatz

T04 Soziokulturelles Engagement im Simeonsquartier

- Förderung unrentierlicher Kosten beim Aufbau von Angeboten, die dem sozialen und kulturellen Profil der Oberen Altstadt und des Bereichs Minden typisch dienen.

T05 Pilotprojekt studentisches Wohnen in der Simeonstraße

Behutsame Erneuerung der mittelalterlichen Stadtstruktur durch spezielle Wohnformen. Kompensation des Freiflächendefizits. Förderung einer Demonstrativmaßnahme als Initialzündung für die weitere private Entwicklung.

Minden „bürgerschaftlich“ (,B‘)

Förderung des Wohnens und des bürgerschaftlichen Engagements in der Innenstadt

B01 Martinikirchhof

- a) Ausbau des Martinikirchhofes als zentralen Platz der Oberen Altstadt. Verknüpfung der Wohnstadt mit den fußläufigen Bereichen der unteren Altstadt.
- b) Durchführung eines Realisierungswettbewerbes zur funktionalen Neuordnung und Gestaltung des Martinikirchhofes
- c) Bauliche Umsetzung der Gestaltungskonzeption Martinikirchhof

B02 Städtebaulicher und objektbezogener Denkmalschutz

- a) Förderung des Denkmalschutzes, Entwicklung beispielgebender Konzepte
- b) Unterstützung privater Initiativen, Beratung, Information und Öffentlichkeitsarbeit

B03 CAP Markt im Allianzhaus

- CAP- Markt als Nahversorgung der oberen Altstadt mit Bringservice etc. www.cap-markt.de

B04 Private Bauvorhaben

- a) Private Bauvorhaben nach innovativen Konzepten z.B. in Baugruppenmodellen anregen und umsetzen. Projektvorschlag: Greisenbruchstraße als Baugruppenmodell o.ä.
- b) Bodenordnung, Freilegung von Grundstücken
- c) Neubaumaßnahme mit 12 bis 15 Wohneinheiten

B05 Altes Parkhaus Hagemeyer zur Quartiersgarage umnutzen

-- Verbesserung des Ruhenden Verkehrs zur Sicherung und Entwicklung der Wohnnutzung, Vorbeugung gegen abzusehende Unternutzung

B06 Gefängnis an der Kampstraße

-- Etablierung einer Nachfolgenutzung, Themenhotel?
Projektbeispiele:
Petershagen- www.rast-im-knast.eu
Luzern- www.jailhotel.ch
Kaiserslautern- www.hotel-alcatraz.de
Stockholm- www.langholmen.com >HOTELL

Weitere Maßnahmen („W“)

W01 Leit- und Informationssystem

-- Vereinheitlichung der Wegweisung und der Stadtinformation

W02 Kinderbetreuung

-- Private Einrichtung zur Betreuung von Kindern unter 3 Jahren einrichten und betreiben

W03 Portastraße und südlicher Stadteingang

-- Bauliche oder sonstige gestalterische Fassung des Simeonsplatz. Markierung der Schwelle zwischen Mittelalterlicher Innenstadt und Garnison.

W04 Bootsanlegestellen

-- Schaffung von zusätzlichen und Aufwertung von vorhandenen Bootsanlegestellen

W05 Aufenthaltsbereiche am östlichen Weserufer, u.a. Strandbad

- a) Aufwertung und funktional- gestalterische Ergänzung des bereits bestehenden Weser-Strandbades
- b) Sport- und Spielmöglichkeiten im Umfeld des Strandbades
- c) Kiosk oder temporär- mobile Bewirtschaftungsangebote
- d) Schaffung von Aufenthalts- und Kommunikationsbereichen am östlichen Weserufer

W06 Baulückenschließung Fischerstadt

-- Schließung der Baulücke des ehemaligen Kinos an der Hermannstraße

W07 Radialstraßen und historische Stadttore

-- Gestalterische Verbesserung der Stadteingänge an den Radialstraßen, Akzentuierung der vier historischen Stadttore

TEIL C

Umsetzungskonzeption

1. Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren-Masterplan Innenstadt Minden

Mit dem Masterplan Innenstadt verfügt die Stadt Minden über ein integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept für die Mindener Innenstadt.

Der Masterplan zeigt einen Handlungsbedarf für die nächsten 15 Jahre mit einem Finanzbedarf von rund 19 Millionen Euro auf.

In den kommenden acht Jahren sollen die vordringlichen Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gefördert werden.

Zur Beantragung der Landesmittel ist es neben der Vorlage des integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept für das jeweilige Stadtquartier auch die förmlich Festlegung einer Gebietskulisse erforderlich, die das Stadtquartier abgrenzt, in welches die Fördermittel fließen sollen. Dies kann grundsätzlich durch eine Satzung nach dem Baugesetzbuch für ein Sanierungs- oder ein Erhaltungsgebiet erfolgen.

Der Fördergeber empfiehlt den Erlass einer Sanierungssatzung, da damit auch finanzielle Anreize für Immobilieneigentümer verbunden sind, die Stadtentwicklung zusätzlich durch private Maßnahmen zu unterstützen.

1.1 Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes 4 „Historische Innenstadt“

Die für die Städtebauförderung notwendige Gebietskulisse soll durch die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes 4 „Historische Innenstadt“ für den Bereich der gesamten historischen Innenstadt auf dem westlichen Weserufer einschließlich der Fischerstadt und dem Glacis aufgebaut werden.

Allein das bestehende Sanierungsgebiet 3 „Rathausquartier“ wird zunächst nicht Bestandteil dieser Sanierungssatzung.

Da im Satzungsgebiet keine bodenordnungs- und eigentumsrechtlichen Eingriffe durch die öffentliche Hand beabsichtigt sind, reicht hierfür ein vereinfachtes Sanierungsverfahren aus.

Zielsetzung der Sanierung ist es, die städtebaulichen Missstände in Form der festgestellten Funktionsschwächen der Innenstadt in Bezug auf Wohnen, Handel und Erholung/Freizeit/Tourismus zu beseitigen und die Rolle der Mindener Innenstadt als Zentrum der Stadt und der Region zu stärken und auszubauen.

Das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ist lediglich auf acht Jahre angelegt. In besonderen Ausnahmefällen könnte es zum Abschluss noch laufender Maßnahmen bis auf zehn Jahre verlängert werden. Dementsprechend wird die nach dem Baugesetzbuch vorzusehende Frist für die Durchführung der Sanierung auf zehn Jahre angesetzt.

1.2. Aufhebung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Historischer Stadtkern“

In die Obere Altstadt sind auf Grundlage der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Historischer Stadtkern (Rechtskraft mit der amtlichen Bekanntmachung vom 30. November 1993) einschließlich des Ersatz- und Ergänzungsgebietes „Kanzlers Weide“ in den vergangenen Jahren Städtebauförderungsmittel geflossen. Neben der Aufnahme in den Kreis der anerkannten historischen Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen und der Wohnumfeldverbesserung durch Maßnahmen zur Aufwertung von Hof- und Freiflächen hat sich das vereinfachte Sanierungsverfahren in diesem Quartier bewährt.

Es ist unschädlich, dieses Sanierungsgebiet mittels Satzung nunmehr aufzuheben, weil im Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ die gleichen Maßnahmen förderfähig sind. Damit werden zusätzlich zum bewährten Förderprogramm zur finanziellen Unterstützung privater Maßnahmen für mehr Lebensqualität weitere Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog grundsätzlich förderfähig.

1.3. Bestand des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes 3 „Rathausquartier“

Das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet 3 „Rathausquartier“ bleibt zunächst erhalten. Die Sanierungssatzung ist am 4. März 2006 mit der amtlichen Bekanntmachung in Kraft getreten. Zielsetzung der Satzung ist es, die erheblichen städtebaulichen Missstände (Trading-Down-Effekt, Leerstände) in diesem Quartier zu beseitigen, indem der historisch gewachsenen Handelsbereich zwischen Dom, Markt, Scharn und Bäckerstraße erneuert und weiterentwickelt und dabei das städtebauliche Erbe der Vergangenheit angemessen bewahrt wird.

Ferner ist beabsichtigt, in den laufenden Prozess der Konzentration des Einzelhandels auf die 1a-Lagen Bäckerstraße und Scharn einzugreifen. Im Zuge dessen ist die Schaffung von zeitgemäßen Geschäftsflächen für die aktuelle Einzelhandelsentwicklung zur Stärkung der Einkaufsstadt Minden erforderlich.

Die Erfahrung der planerischen Vergangenheit zeigt, dass das Areal im Rathausinnenhof für die Entwicklung neuer moderner Einzelhandelsflächen in marktfähiger Größe derart attraktiv ist, dass bei stimmigen Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung wichtige Investoren gewonnen werden können.

Gleichzeitig besteht aber auch die Gefahr von spekulativen Käufen, um von möglichen Investitionen überproportional zu profitieren oder diese zu verhindern. Der im Masterplan für das Rathausquartier vorgeschlagene zweistufige Wettbewerb (Ideen- und Realisierungswettbewerb) bliebe bereits auf Grund eines einzigen Sperrkaufs mangels Realisierbarkeit wirkungslos. Für das Rathausquartier und den zentra-

len Einkaufsbereich der Mindener Innenstadt führte dies zu einer langjährigen Blockade.

Vor diesem Hintergrund beinhaltet die Sanierungssatzung „Rathausquartier“ auch die bodenordnungs- und eigentumsrechtlichen Aspekte, um hier seitens der Stadt ordnend eingreifen zu können, um spekulative Immobiliengeschäfte auszuschließen.

Durch die Beibehaltung der Sanierungssatzung 3 „Rathausquartier“ bis auf Weiteres wird der planerische Freiraum bewahrt, um eine optimale Lösung für das Quartier zu erreichen. Allerdings bedeutet es auch, dass damit eine vorhandene Gebietskulisse bestehen bleibt, in die gemäß den Förderbestimmungen keine Finanzmittel des Landes gegeben werden.

Folglich muss die Stadt Minden die grundsätzlich förderungsfähigen Kosten eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens vollständig alleine tragen, wenn sie mit dem 2-stufigen Wettbewerb das optimale Ergebnis für das Quartier und die Innenstadt erreichen will.

2. Umsetzungskonzeption 2009 bis 2017

Die Verwaltung hat aus den Maßnahmenvorschlägen des Masterplans einen Vorschlag für die im Rahmen der Städtebauförderung im Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zur Förderung anzumeldenden Maßnahmen ausgearbeitet.

Dies ist erforderlich, weil der Masterplan Innenstadt einen Bearbeitungszeitraum von ca. 15 Jahren umfasst, während das Förderprogramm des Landes sich auf die kommenden acht Jahre beschränkt.

Auch wird die Stadt Minden in den kommenden Jahren nicht den jeweils 40%-tigen Eigenanteil für die Gesamtmaßnahme in Höhe von rd. 19 Mio. EUR aufbringen können.

Aus dem allgemeinen Aufgabenkatalog wurde die folgende Prioritätenliste herausgearbeitet, die mit der Zielsetzung des Förderprogramms „Funktionsstärkung der Innenstadt“ kompatibel ist. Die Ausführungen sind dabei als Erläuterungen zu verstehen, nicht als Priorisierung.

2.1 Erneuerung Fußgängerzone – Gestaltungswettbewerb

Da die Bezirksregierung Detmold davon ausgeht, dass die Stadt Minden bis spätestens Ende August 2009 ein integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept für die Innenstadt vorlegen wird, ist Minden bereits für die Gruppe jener Städte vorgemerkt, die erstmalig durch das neue Förderprogramm „Aktives Stadt- und Ortsteilzentren“ gefördert werden soll. In diesem Sinne ist auch der Antrag auf Förderung eines Gestaltungswettbewerbs für die Fußgängerzone in Höhe von EUR 79.000 bewilligt worden. Somit stehen ins-

gesamt EUR 113.000 für diese Maßnahme zur Verfügung. Mit dieser ersten Maßnahme soll noch in 2009 – in Anschluss an den Beschluss des Masterplanes – begonnen werden.

2.2 Erneuerung Fußgängerzone – 1. Bauabschnitt Scharn-Bäckerstraße

Der Wettbewerb ist Voraussetzung für eine weitere Maßnahme: die Erneuerung der Fußgängerzone im Bereich Scharn und Bäckerstraße. Aufgrund der unumgänglichen Tiefbauarbeiten sollen in diesen Straßen die Oberflächen erneuert werden, um die Attraktivität des Einkaufsbereiches zu stärken. Gegenwärtig ist die Bäckerstraße ein Mix unterschiedlichster Materialien und Ausstattungen. Der Scharn hingegen ist in seiner Gestaltung nie vollständig umgesetzt worden. Die Plateaus und der Bodenbelag sind die stetigen Punkte der Kritik.

2.3 Erneuerung Fußgängerzone – 2. Bauabschnitt Obermarktstraße

Die Obermarktstraße wird als 2. Bauabschnitt der Erneuerung der Fußgängerzone vorgesehen. Da die Straße als Einkaufsbereich als 1B-Lage klassifiziert ist, soll sie mit dem individuellen Einzelhandel ein Gegengewicht zum filialisierten Einzelhandel in der 1A-Lage Scharn/Bäckerstraße bilden. Für gleichwertige Voraussetzungen ist es unumgänglich, diesen Bereich durch die Erneuerung des öffentlichen Raumes zu stärken. Die jetzige Gestaltung ist deutlich veraltet, austauschbar und dem historischen Baubestand nicht angemessen, um die „mindentypische“ Altstadtatmosphäre herauszustellen.

2.4 2-stufiger Wettbewerb „Rathausquartier“ (Ideen- und Realisierungswettbewerb)

Von hoher Priorität ist ein Wettbewerb für das Rathausquartier. Für diese Maßnahme können keine Mittel aus dem Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ beantragt werden. Grund hierfür ist die Maßgabe, dass das zu fördernde Stadtquartier mit einer Sanierungs- oder Erhaltungssatzung neu festgelegt werden muss.

Gemäß der Empfehlung des Landes soll für die gesamte Innenstadt ein einfaches Sanierungsgebiet ohne bodenordnungs- und eigentumsrechtliche Eingriffe festgesetzt werden. Das Sanierungsgebiet 3 „Rathausquartier“ ist hingegen ein klassisches Sanierungsgebiet mit bodenordnungs- und eigentumsrechtliche Eingriffen. Dieses soll zunächst beibehalten werden, da aufgrund der Erfahrungen zu Beginn der Planungen im Rathausquartier nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei Rücknahme des Sanierungsgebietes sogenannte Sperrkäufe getätigt werden. In der Folge eines potenziellen Sperrkaufes könnte das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens nicht umgesetzt werden, weil Einzelinteressen die Realisierung blockieren.

Damit ist es unumgänglich, dass dieses Sanierungsgebiet 3 „Rathausquartier“ zunächst noch bestehen bleibt, um einen Wettbewerb durchzuführen, auch wenn hierfür keine Städtebauförderung beantragt werden kann.

2.5 Erneuerung Weserpromenade – Städtebaulicher und landschafts- gestalterischer Ideenwettbewerb

Neben der Erneuerung der Fußgängerzone ist die die Erneuerung der Weserpromenade von besonderer Bedeutung. Hierfür bedarf es eines Wettbewerbs, der das gesamte Flussufer zwischen Fischerstadt und Sommerbad umfasst.

Wenngleich die Promenade unterschiedliche Nutzungscharakter aufweist, ist es erforderlich, sie mit einem durchgängigen Gestaltungskonzept zu verbinden, um Wertigkeiten der Abschnitte durch unterschiedliche Erscheinungsbilder zu vermeiden.

2.6 Erneuerung Weserpromenade – 1. Bauabschnitt Weserbrücke bis Bastau- mündung

Der markanteste Abschnitt der Weserpromenade ist der Uferbereich entlang des Weserglaci. Nach Durchführung des Ideenwettbewerbs werden die Grundlagen vorliegen, um mit diesem Abschnitt zu beginnen, um die Nutzungskonflikt zwischen Fußgängern und Radlern zu beseitigen und die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen.

Eine neue, urbane Promenade, im Zusammenspiel mit dem noch in Ansätzen vorhanden Waldpark im Weserglaci und den historischen Gebäuden im Hintergrund stellt ein besonderes städtebauliches Ensemble dar, was Minden von umgebenden Städten unterscheiden kann.

2.7 Erneuerung Weserpromenade – 2. Bauabschnitt Schlagde

Nach dem Promenaden-Abschnitt entlang des Weser-glacis ist eine Erneuerung der Weserpromenade in Richtung Fischerstadt erforderlich. Mit diesem 2. Bauabschnitt ist es möglich, die Weserpromenade entlang des historischen Stadtkerns zu vervollständigen.

Unter den Weseranrainern wird Minden damit eine der längsten urbanen Promenade in unmittelbarer Ufernähe erhalten. Mit der neuen Promenade im Bereich der Schlagde kann der gestalterisch problematische Bereich des Parkplatzes Schlagde bis zur Fischerstadt überbrückt werden und dieses bislang abseitige, pittoreske Stadtquartier deutlich besser in den innerstädtischen Kontext eingebunden werden.

2.8 Entwicklungs- und Pflegekonzept Glacis

Die Anforderungen und Nutzungsansprüche an den Grüngürtel um die Innenstadt sind vielfältig und nicht immer miteinander vereinbar: durchgängige Beleuchtung und Naturschutz, Radfahrer und Fußgänger, Erhaltung des wildwüchsigen Waldcharakters und Beseitigung von Angsträume durch mehr Transparenz. Hierzu ist es erforderlich, eine ganzheitliche Konzeption zu erarbeiten, um zu untersuchen, welche Interessen in welchen Teil des Glacis umsetzbar sind.

Vor dem Hintergrund der geschichtlichen Bedeutung der Grünanlage „Glacis“ als Erholungsraum für die Stadtbewohner muss es gelingen, die historische Parkanlage einerseits den Anforderungen der vielfältigen modernen Freizeitgestaltung gerecht zu werden, andererseits den Waldpark-Charakter, In Teilen wieder erlebbar zu machen.

2.9 Verkehrskonzept Innenstadt

Für zahlreiche Maßnahmen müsste in die aktuelle Verkehrssituation der Innenstadt eingegriffen werden. Hierfür ist es unumgänglich, dass zuvor die Situation des fließenden sowie des ruhenden Verkehrs untersucht wird.

2.10 Pilotprojekte

„Wohnungsneubau Obere Altstadt“ und „Studentisches Wohnen Simeonstraße“

Rund 4.000 Menschen wohnen in der Innenstadt, Schwerpunkt Obere Altstadt. Andererseits sind allein in der Oberen Altstadt ca. ein Drittel der Gebäude nur noch teilweise oder gar nicht mehr genutzt. Die mangelhaften Ausnutzung der Bausubstanz, deren Erhaltungszustand und Ausstattung, das teilweise marode Erscheinungsbild einzelner Gebäude und Gebäudeensemble sowie die soziale Mischung machen die Innenstadt nicht wettbewerbsfähig gegenüber bestehenden Wohnvierteln außerhalb des Glacis oder Neubaugebieten in den Ortsteilen.

Legt man die TED-Befragung aus der Auftaktveranstaltung mit den rd. 200 interessierten Bürgern zugrunde, halten zwei Drittel der Mindener das Wohnen in der Innenstadt für wichtig/eher wichtig. Aber grade einmal 20 % der Befragten würde in der Innenstadt innerhalb des Glacis wohnen wollen.

Für die Innenstadtbesucher hat das Wohnen eher Kulissencharakter, was auch die Beurteilung nach dem Handlungsbedarf widerspiegelt. Wohnen rangiert deutlich abgeschlagen hinter Einzelhandel, Aufenthaltsqualität und Freizeit-/Erholungsangeboten. Die sogenannte Renaissance der Innenstadt als Wohnstandort betrifft Minden nicht.

Es ist daher dringend geboten mit Mitteln der Städtebauförderung auch dieser innerstädtischen Nutzung eine Perspektive zu geben. In der Oberen Altstadt soll in einer Baulücke modernes innerstädtisches Wohnen umgesetzt werden. Ziel soll es sein, ein Pilotprojekt umzusetzen, dass mit neuen Wohn- und Hausformen die besonderen Qualitäten des Wohnstandortes Innenstadt herausstellt.

Gleiches gilt für die Simeonstraße, die wegen ihrer engen hohen Bebauung, den fehlenden Freiflächen, der unmittelbaren Lage an der Hangkante zur Oberen Altstadt und der Verkehrsbelastung zu den schwierigsten Wohnlagen des historischen Stadtkerns zählt. Hier soll versucht werden, möglichst gemeinsam mit der Fachhochschule, ein Pilotprojekt für studentisches Wohnen zu initiieren. Diese Personengruppe, die im Stadtbild nicht vertreten ist, ist z. B. im Gegensatz zu bürgerlichen Familien eher in der Lage, sich mit den jeweiligen baulichen Gegebenheiten zu arrangieren und geringere Standards zu akzeptieren. Gleichzeitig ist diese Personengruppe grundsätzlich dazu geeignet, die Erdgeschosszone sowie den öffentlichen Raum durch unkonventionelle Einrichtungen wieder zu beleben.

2.11 Maßnahmen auf Privatgrundstücken – Fassaden- und Freiflächengestaltung

Neben den unter 2.10 aufgeführten Pilotprojekten ist es erforderlich, die vorhandene Bausubstanz zu pflegen. Hierfür sind Mittel vorgesehen, die sowohl durch Maßnahmen für die Fassadenverbesserung, aber auch für die Aufwertung der Hof- und Freiflächen die Lebensqualität in der Altstadt steigern. Dieses Pro-

gramm wird bislang im Bereich des Sanierungsgebietes 2a „Obere Altstadt“ seit einigen Jahren durchgeführt und soll aufgrund der Erfahrungen nunmehr im gesamten Bereich der Innenstadt fortgesetzt werden.

2.12 Mindener Museum

Das Stadtmuseum bedarf der Erneuerung. Das Flaggschiff der Mindener Museumslandschaft hat Mängel in der Bausubstanz und benötigt zudem eine energetische Erneuerung. Wegen seiner besonderen baulichen Anlage (bestehend aus mehreren historischen Giebelhäusern) ist das Museum ein besonderer architektonischer Höhepunkt in der Oberen Altstadt, der wegen seines Ausstellungskonzeptes einen guten Ruf in der nordrhein-westfälischen Museumslandschaft genießt. Das Museum ist damit ein Magnet in der Oberen Altstadt, dem es gelingt, zahlreiche Besucher von der stark frequentierten Unteren Altstadt in die ruhigere Obere Altstadt zu ziehen.

Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
Masterplan Innenstadt Minden
Umsetzungskonzept 2009 - 2017 (vorbehaltlich Finanzplanung)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prioritäten	Kosten	Zuständigkeit
Erneuerung Fußgängerzone – Gestaltungswettbewerb										1	115.000	öffentlich
Entwicklungs- und Pflegekonzept Glacis										1	60.000	öffentlich
Verkehrskonzept Innenstadt										1	50.000	öffentlich
2-stufiger Wettbewerb "Rathausquartier" (unter Berücksichtigung des Bürgerentscheids)										1	310.000	öffentlich
Mindener Museum - Erneuerung (vorbehaltlich zulässiger Doppelförderung)										1	2.000.000	öffentlich
Erneuerung Fußgängerzone 1. Bauabschnitt Scharn - Bäckerstraße										1	1.600.000	öffentlich
Erneuerung Fußgängerzone 2. Bauabschnitt Markt - Obermarktstraße										2	1.775.000	öffentlich
Gestaltungswettbewerb Weserpromenade Fischerstadt bis Sommerbad										2	80.000	öffentlich
Erneuerung Weserpromenade - 1. Bauabschnitt Weserbrücke - Bastaumündung										3	1.600.000	öffentlich
Erneuerung Weserpromenade - 2. Bauabschnitt Schlagde										3	740.000	öffentlich
Pilotprojekte „Wohnungsneubau Obere Altstadt“ und „Studentisches Wohnen Simeonstraße“										1	280.000	privat
Glacisrundweg Durchgängige Gestaltung / Querung der Radialstraßen										3	950.000	öffentlich
Maßnahmen auf Privatgrundstücken - Fassaden- und Freiflächengestaltung										1	120.000	privat
Konzeption Barrierefreie Innenstadt (Barriereatlas mit Lösungsvorschlägen)										1	75.000	öffentlich
Summe											9.755.000	

3. Zeitplanung

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der vorgeannten Maßnahmen entsprechend dem nebenstehenden Umsetzungskonzept 2009-2017. Es basiert auf dem vorliegenden, alle Projekte umfassenden Maßnahmenkatalog (Zeitraum bis ca. 2025), der mit dem Konzept nicht ersetzt wird.

Mit diesen ausgewählten Bausteinen des Umsetzungskonzeptes werden deutliche Zeichen zur Erneuerung der Innenstadt gesetzt, Grundlagen für darauf aufbauende Projekte erarbeitet und Voraussetzungen für weitere Investitionen und Förderungen geschaffen werden. Deshalb soll das Umsetzungskonzept 2009-2017 die Grundlage für die zu beantragende Städtebauförderung der ausgewählten Maßnahmen in den kommenden acht Jahren werden.