



Stand: 15. Februar 2009

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

| | |
|---|-----------|
| 0 Prolog | 1 |
| 0.1 Vorwort des Bürgermeisters | 1 |
| 0.2 Vorwort der Autoren | 2 |
| 1 Rahmenbedingungen | 3 |
| 1.1 Globale und nationale Trends | 3 |
| 1.1.1 Globalisierung | 3 |
| 1.1.2 Gesellschaftliche Entwicklungen | 3 |
| 1.1.3 Kommunale Konkurrenz | 4 |
| 1.1.4 Entwicklung im Einzelhandel | 4 |
| 1.2 Zentralörtliche Einordnung | 5 |
| 1.3 Lokale Entwicklungen | 6 |
| 1.4 Handelsentwicklung | 6 |
| 2 Leitlinien | 7 |
| 3 Die Potenziale der Stadt | 8 |
| 3.1 Räumliche und landschaftliche Potenziale | 8 |
| 3.2 Historische Potenziale | 9 |
| 3.3 Wirtschaftliche Potenziale | 9 |
| 4 Profilbildung | 11 |
| 4.1 Profilbereich 1 - Minden international | 11 |
| 4.2 Profilbereich 2 - Minden kulturell | 12 |
| 4.3 Profilbereich 3 - Minden „typisch“ | 12 |
| 4.4 Profilbereich 4 - Minden „bürgerschaftlich“ | 13 |
| 4.5 Profilbereich 5 - Minden „landschaftlich“ | 14 |
| 4.6 Zusammenwirken der Profilbereiche | 15 |
| 5 Projekte | 16 |
| 5.1 Profilbereich 1 - Minden „international“ | 16 |
| 5.2 Profilbereich 2 - Minden „kulturell“ | 18 |
| 5.3 Profilbereich 3 - Minden „typisch“ | 24 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5.4 | Profilbereich 4 - Minden "bürgerschaftlich" | 26 |
| 5.5 | Profilbereich 5 - Minden „landschaftlich“ | 28 |
| 5.6 | Ergänzende Handlungsbereiche | 35 |
| 5.7 | Ideen für gesamtstädtische Maßnahmen | 38 |
| 6 | Umsetzung | 47 |
| 6.1 | Städtebauförderung | 47 |
| 6.2 | Förderzeitraum 2008 - 2013 | 47 |
| 6.3 | Förderung bürgerschaftlichen Engagements | 47 |

0 Prolog

0.1 Vorwort des Bürgermeisters

-

0.2 Vorwort der Autoren

Was will ein Masterplan für die Mindener Innenstadt? Wir meinen, ein solcher Plan sollte 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 Neuaufstellung 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 der Wallanlagen. 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 Bahnhofsbe- reich kommt eine entwicklungsstrategisch herausragende Rolle bei- gemessen. 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 Min- den diskutierter Themen mit einzelnen Ergänzungen und einer sys- tematischen Verknüpfung. Dem vergleichbar soll auch seine Um- setzung in konkrete Maßnahmen der Stadtentwicklung erfolgen: Ohnehin beabsichtigte Vorhaben und sinnvolle Ergänzungen sollen unter Bezug auf den Masterplan strategisch auf die Ziele der Stadt- entwicklung ausgerichtet und untereinander sowie miteinander ver- knüpft werden.

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

Bonn, im Februar 2009,

Tom Sieverts

Jens Trautmann

Ralf Thielecke

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 wie ihr modernes Zentrum, auf die sich die Gesamtstadt - und mehr noch die Wahrnehmung außerhalb Mindens - bezieht. Die mögliche Entwicklung dieses Bereiches ist sowohl in die übergeordneten Rahmenbedingungen allgemein, als auch in die 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

Familien und damit die grundlegende Form des Zusammenlebens in seiner kleinsten Einheit stehen im Mittelpunkt tiefgreifender, gesamtgesellschaftlicher Wandlungsprozesse. Bestand früher die Familie aus der Kerneinheit von Vater, Mutter und Kind(ern), so hat sie sich heute deutlich gewandelt und beinhaltet in ihrer Vielfältigkeit die unterschiedlichsten Facetten menschlichen Zusammenlebens. Die Strukturen 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 Strukturen zu unterstützen, wird eine Herausforderung der kommenden Jahre und Jahrzehnte sein.

1.1.3 Kommunale Konkurrenz

Innerhalb des regionalen Netzes der Mittelzentren besteht eine Konkurrenz der Städte. Kernbereiche dieses Wettbewerbs sind die Konkurrenz um Arbeitsplätze, die Konkurrenz der Bildungsangebote und die Konkurrenz in der Umweltqualität. Darin liegen für die Stadt Aufgaben, die in viele Handlungsfelder hinein reichen. Gleichzeitig liegt in einem transparenten Wettbewerb der Kommunen Chancen zur Entwicklung der gesamten Region. So erwächst 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.

1.1.4 Entwicklung im Einzelhandel

Die Entwicklung im Einzelhandel ist von verschiedenen Trends geprägt, die den Handlungsspielraum bei der Innenstadtentwicklung

zunächst erhebliche einschränken. 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 auszeichnet. Fachgeschäfte werden dabei durch Filialisten und Fachmärkte ersetzt. Damit einher geht die Konzentration der Standortnachfrage der Betriebe auf die Standorte mit den möglichst optimalen Bedingungen.

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 eingestuft. Minden zählt gleichzeitig zum Einzugsbereich des Oberzentrums Bielefeld (ca. 50 km /40 Minuten Pkw- Reisezeit). Daneben besteht die Verbindung ins niedersächsische Oberzentrum Hannover (ca. 75 km/ 50 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. Lediglich Herford erreicht hier ebenfalls 100.000 Einwohner.

Minden liegt innerhalb der überregionalen Entwicklungsachse Porta Westfalica - Minden - Petershagen - Nienburg (Schienenstrecke, Bundesstraße, Wasserstraße) und ist über die A2 mit dem internationalen Straßennetz verbunden.

Neben der zentralörtlichen Einstufung durch die Regionalplanung besitzt Minden eine hohe Zentralität in Bezug auf den ländlichen Raum nördlich des Wesergebirges.

Die Gliederung Nordrhein- Westfalens nach regionalen Kooperationsstrukturen ordnet Minden der Region Ostwestfalen- Lippe zu; die Gliederung nach Tourismusregionen dem deckungsgleichen Gebiet "Teutoburger Wald".

1.3 Lokale Entwicklungen

Die Bandbreite der wichtigen lokalen Entwicklungen zeigen die nachfolgenden Stichpunkte:

- Stilllegung von Produktionsbetrieben (Weserwerft, Glasfabrik),
- Verlegung des Klinikums nach Porta Westfalica
- Ausbau der Ringstraße
- Verlust an Einzelhandelszentralität
- Wunsch nach Erneuerung der Innenstadt

- Umbau der Schachtschleuse auf 139 x 12,50 m mit Auswirkungen für den Stadthafen
- Entwicklung des Regioport Weser
- Erneuerung des Bahnhofsbereichs und des Weserhafens im Stadttumbau West

- Die Bewerbung um die Ausrichtung der Landesgartenschau 2017 und damit der Wunsch nach 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:

- Neuformulierung der Fußgängerzone
- gestalterisch und funktional,
- Verbesserung der Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger,
- 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 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 Mittelzentrum in Ostwestfalen Lippe größere Bevölkerung.

Die Lage nördlich 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 sollte 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 sollte am Weserufer beginnen. Dabei ist die Präsentation der Stadt am Uferweg (Weserradweg, D-Radwegenetz, Wasserwanderweg, 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 sollte in der Präsentation der verschiedenen Angebote (Historische Stadtkerne, Weserradweg,

Wesertouristik, Teutoburger Wald) mit einem einheitlichen Profil vertreten werden, um sich über die Wiederholung besser einzuprägen.

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 Entfestigung **der Wallanlagen** nach 1873. Hier hinein fällt der Bau der zweiten Deutschen Eisenbahnlinie Köln-Minden.

Zielvorstellung

Über die rund 335 Baudenkmäler und den historischen Stadtgrundriss der Innenstadt hinaus vermittelt die Geschichte 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 sollten Maßnahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes hinzutreten.

Die historischen Strukturen - Gebäude wie öffentliche Räume - müssen benutzt und belebt werden, damit kein „totes“ Museum entsteht. Die über Jahrhunderte geformte städtische Lebensumwelt muss erlebt werden. Eine mediale Vermittlung kann dies nicht ersetzen.

Das Wissen über die Stadtgeschichte und Besonderheiten der Stadt sollte 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 wird in der historischen Innenstadt nicht sichtbar. Sie entfaltet aber eine mittel-

bare Wirkung über das Angebot an gewerblichen Arbeitsplätzen und die damit verbundene Lebensgrundlage für wesentliche Teile der Bevölkerung. Bildungseinrichtungen, soziale Einrichtungen sowie öffentliche und private Verwaltungen bestimmen zusammen mit Dienstleistungen und Handel das Stadtzentrum.

Die Mindener Innenstadt verfügt sowohl über eine leistungsfähige Verkehrserschließung einschließlich weit reichender Angebote für den ruhenden Verkehr, als auch über ein umfangreiches autofreies bzw. verkehrsberuhigtes Straßen- und Wegenetz.

Diese Verkehrsstruktur ist zur Entwicklung der Handelslagen besonders günstig. 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. Innerstädtische Brachen und Flächen in Umbruchsituationen sollen strategisch genutzt werden.

Maßnahmen

Die bestehenden Einkaufslagen Obermarktsraße, Markt sowie Scharn und Bäckerstraße sollten 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.

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 außer Acht gelassen werden.**

4 Profilbildung

Der Masterplan für die Mindener Innenstadt schlägt 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 lebenswerteren (Innen)stadt.

4.1 Profilvereich 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 – es herrscht stetiger Wandel und Handel. 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.

Die bereits heute ablesbare und zukünftig noch stärker fokussierte Entwicklung wird sich als 1a Lage auf den Bereich Bäckerstraße/ Scharn beschränken, wobei die angestrebten Rundläufe zwar attraktiv, aber nicht gleichsam intensiv mit Einzelhandel besetzt sein müssen. Auch in anderen Städten erfolgt der Rücklauf über Nebelagen.

Innerhalb der dieses Bereichs finden wir heute zwei Schwerpunkte des Innenstadteinzelhandels: Das frisch erweiterte Kaufhaus Hagmeyer und den Standort Hertie/ C&A. **Die weitere Entwicklung des letztgenannten Standortes ist aufgrund der derzeitigen Insolvenz der Marke Hertie ungewiss, eine Weiterführung als Warenhaus ist jedoch denkbar und erstrebenswert.**

Das bisher verfolgte Modell einer durchgehend starken 1a Lage für den Einzelhandel ausgehend von der Obermarktgalerie über den Markt, **den** Scharn und die Bäckerstraße bis hin zum Hertie- Standort hat sich **in der Vergangenheit** als nicht tragfähig erwiesen. Die Fußgängerfrequenz in der Obermarktstraße erreicht lediglich ein Drittel der Frequenz auf der Scharn. Eine deutliche Zäsur bildet der Marktplatz, der auf Grund seiner Breite **von rund 30 m** den Charakter der klassischen Innenstadt- Fußgängerzone aufhebt. **Auch besonders breite autofreie Einkaufsstraßen wie die Kasseler Treppenstraße (19 m) oder die Kölner Schildergasse (17 m) sind im Vergleich deutlich schmaler.**

4.2 Profilvereich 2 - Minden kulturell

Dieser Bereich umfasst ausgehend vom Weserufer mit der Schlagde den großen und den kleinen Domhof, überhaupt die alte Domfreiheit, bis hin zum Markt und über die Martinitreppe hinauf zum Martinikirchhof und zur Museumszeile.

Das Areal ist gekennzeichnet durch 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 versammelt ein großes Potential zur Identifikation mit der Stadt. Das Rathaus als Repräsentanz der Stadt ist dabei eine der wichtigsten Anlaufstellen für die Bewohner. Der Bereich ist langfristig auf Bewahrung und qualitätsvolle Entwicklung ausgelegt.

Der Profilvereich 'Minden kulturell' umfasst also Kultur, Tourismus und Mindener Lebensart gleichermaßen.

4.3 Profilvereich 3 - Minden „typisch“

Der Bereich um die Obermarktstraße 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 Bindglied zwischen dem östlichen Innenstadtbereich mit der Obermarktgalerie 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.

Während sich die innerstädtische Hauptlage in einem steten Wandel befindet, Geschäfte turnusmäßig umgebaut und neu gestaltet werden, tragen die „ruhigeren“ historisch gewachsenen Stadtviertel ganz maßgeblich zum attraktiven Erscheinungsbild und Charme der Innenstadt bei. Sie bieten Raum für wichtige Nebenlagen, das Wohnen in der Stadt, Kultur und Freizeit.

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

Die Obermarktgalerie sollte 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 schlägt vor, den Bereich zwischen der Fußgängerzone und dem Königswall als baulich und sozial attraktiven und 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.

Mit dem Stichwort Minden „bürgerschaftlich“ wird das sympathische Wohnmilieu im historischen Ambiente in der oberen Altstadt charakterisiert. Hier finden wir ein hohes bürgerschaftliches Engagement mit lokaler, regionaler und internationaler Wertschätzung vor, das im Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden als ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt Minden gelten kann.

In der Oberstadt finden sich annähernd fünfzig kulturelle und soziale Initiativen, 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 wohnungsnahe 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 Stadtbereich wird im Unterschied zu den Profilbereichen eins bis drei nicht durch die Straßenräume und -achsen bestimmt. Vielmehr prägen die Baublöcke und Blockinnenbereiche ihren Charakter. 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. Die Gestaltung und Nutzung von Baulücken kann hier entsprechend bereits vorhandener Beispiele in der Oberstadt zusätzlichen Parkraum schaffen.

Zum anderen steht die Reglementierung und die Aufteilung der ohnehin schmalen Straßenräume einer gemeinsamen, von gegenseitiger Rücksichtnahme bestimmten Nutzung der gesamten öffentlichen Fläche entgegen.

4.5 Profilvereich 5 - Minden „landschaftlich“

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

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

Zunächst bildet die in der Grünstruktur praktisch vollständig abgebildete Festungsanlage ein weiteres Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Minden. Dieses wird noch einmal vertieft durch die 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. *Stadtökologische Aspekte, die Pflege und Entwicklung des historischen Gartendenkmals und Angebote „kostenloser“ Sport- und Freizeitnutzungen für die Bewohner sind dabei sensibel und mit viel planerischen „Fingerspitzengefühl“ aufeinander abzustimmen.*

Die Weserufer verbinden die Innenstadt unmittelbar mit einer großartigen offenen Landschaft. Die Gestaltung 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 Profildbereichen 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 Profildbereiche 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:

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

5.1 Profildbereich 1 - Minden „international“

Der Masterplan definiert einen ersten Profildbereich für die Konzentration der Innenstadt Einzelhandels im Bereich der Bäckerstraße und des Scharn. In diesem Bereich soll der Handel mit Waren des mittelfristigen und längerfristigen Bedarfs, die Ansiedlung von Warenhäusern, Filialisten und ergänzenden Einzelgeschäften zusammengefasst werden.

Unterbrechungen der Einzelhandelslage sollen beseitigt und die Flächenzuschnitte der Ladenlokale 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 Beckerstraße und auf dem Scharn sollte die Ausbildung und Aufwertung des Profildbereichs als Maßnahme der öffentlichen Hand befördern. Hierzu empfehlen wir eine Gestaltungswettbewerb, der die Straßen der unteren Altstadt insgesamt zum Gegenstand nimmt, um die verschiedenen Gestaltungsansätze aufeinander abzustimmen.

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 angemessen Rechnung zu tragen. Die Geschäftsnutzung hat in der Vergangenheit vielfach zu einem wenig sensiblen Umbau der Erdgeschosse geführt. Im Zuge privater Umgestaltung lassen sich auch hier Lösungen finden, die im Einklang mit der historischen Bausubstanz einem attraktiven Straßenbild entgegenkommen. Leitlinien hierzu können unter Beteiligung aller Akteure gemeinsam entwickelt und eine schrittweise, beispielgebende Umsetzung angestrebt 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 Stadtmobiliar, 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. Nach dem Ausbau der Ringstraße kann die Verkehrsfläche dieses Knotens aber unter Reduzierung seiner Leistungsfähigkeit zurückgenommen werden. Die frei werdende Fläche 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.

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 Einzelhandlungsnutzung in teilweise denkmalgeschützten Häusern mit - im Sinne der Nutzung **als Geschäftslage** - intakten Fassaden.

Die Marienstraße ist teilweise mit Wohnnutzungen besetzt und lebt in ihrem städtebaulichen Erscheinungsbild vom Ensemble der Marienkirche. Die so genannte Markthalle im ehemaligen Kino, ist zum Straßenbereich leicht zurückgesetzt. Die hier flankierende Mariengasse übernimmt eine **eigene** Funktion in der kleinteiligen fußläufigen Vernetzung. Sie wird **jedoch** in ihrem städtebaulichen Erscheinungsbild stark durch die rückwärtige Andienung der Einzelhandlungsbereiche in der Bäckerstraße in Mitleidenschaft gezogen.

Die rückwärtigen Bereiche am Deichhof und am Marienwall liegen brach.

Insgesamt besteht somit aus städtebaulicher Sicht ein erheblicher 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.

Die Mariengasse sollte **im Sinne der Vernetzung durchlässig gehalten werden** und steht in **einem** engem Zusammenhang mit der Deichhofgasse.

Eine Aufhebung der verkehrlichen Sperrung der Marienstraße und die Einrichtung eines Einbahnstraßenverkehrs Richtung Marienwall kann diese Entwicklung **maßgeblich fördern und zu einer einfachen, verkehrlich übersichtlichen Lösung beitragen.**

5.2 Profilvereich 2 - Minden „kulturell“

Das Rathausquartier

Im so genannten Rathausquartier bestehen städtebauliche und funktionale Missstände, die sich insbesondere in den rückwärtigen Rathausbereichen und damit in der 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 annähernde Lage der Südseite des heutigen Postgebäudes angenommen. Die Vinckestraße 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 an der Scharn durch die Büronutzung des Rathauses stellt einen maßgeblichen Nachteil für die Laufflage 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 beschreibt die Vielschichtigkeit und städtebaulich historische Bedeutung des Standortes nur unzureichend – hat sich aber als Arbeitsbegriff in der Kommunikation etabliert. Das Quartier erstreckt sich vom Markt über den Kleinen Domhof, den Großen Domhof bis in die Vinckestraße und umfasst im historischen Sinne die alte 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 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. Gleichermaßen nachteilig wirkt sich die Büronutzung des Rathauses am Scharn aus – hier wird die Lauflage 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 Dämmung 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, die einer effizienten Verwaltungsarbeit entgegenstehen.

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 sollten 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, dass sie mit der historischen Bebauung harmonisieren.

Während der öffentliche Raum sozusagen „auf Ewigkeit“ angelegt wird 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.

Als vergleichsweise kurzlebig erweisen sich Strukturen des Einzelhandels, die sich erfahrungsgemäß etwa alle 10-20 Jahre grundlegend ändern. Deswegen ist es 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 sollte durch eine geschickte Nutzungsmischung 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. Großzügig gestaltete Aufgänge im öffentlichen Raum unterbrechen die Monotonie der Schaufensterflächen und geben dem Straßenraum ein individuelles Gesicht. Die Erschließung wird möglichst tief in die Quartiersstruktur hineingezogen

und ermöglicht so nicht zuletzt die Nutzungswandlung der einzelnen Gebäude.

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.

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.

Tonhallenstraße

Der Masterplan schlägt vor, auch den Abschnitt 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.

In engem räumlichen Zusammenhang steht die Domstraße und auch hier der bereits in den vorangegangenen Bürgerwerkstätten geäußerte Wunsch nach einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Klausenwall. Im Zuge der weiteren planerischen Vertiefung könnte sich eine großzügig gestaltete Variante mit dem Theater in der Mitte ergeben und soll insofern weiter untersucht werden.

Die Tonhallenstraße 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 Tonhallenstraße 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. **Auch wenn das Straßenbild heute bereits zweigeteilt erscheint, kann es dennoch in seiner Durchgängigkeit weiter entwickelt werden ohne abschnittsweise eine gestalterische Eigenständigkeit zu verlieren – der eher steinerne Abschnitt Richtung Innenstadt und der eher grüne Abschnitt Richtung Weserpromenade.**

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.

Martinitreppe

An der Martinitreppe kann eine städtebaulich herausragende Situation geschaffen werden. Die im Zuge der Rahmenplanung erstellte Studie platziert einen Aufzug in einem Bereich, der einer zeitnahen Aufwertung der Treppenanlage nicht entgegensteht.

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. Die heutige „Material- und Ausstattungscollage“ steht einem ruhig und klar in den Stadtgrundriss eingefügten Bauwerk entgegen und soll in einem ersten Schritt überarbeitet werden. Die bauliche Fassung der südlichen Raumkante der Treppenanlage im Bereich des heute eingeschossigen Gebäudes ist städtebaulich zu empfehlen.

Zur barrierefreien Überwindung des Höhenniveaus ist nur die Anlage eines Aufzuges geeignet, der sich in das baulich- räumliche Ensemble einfügen sollte. Diese Zielstellung geht mit erheblichen Eingriffen auch in die örtliche Bausubstanz einher, die eine grundsätzliche Neuordnung des Übergangs zwischen Unter- und Oberstadt bewirken.

Der Martinikirchhof

Der Martinikirchhof ist für die alleinige Nutzung als Parkplatz zu schade und wird in seiner 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 „kulturell“ dar. Ab hier führen die Wege der Bewohner und Besucher in die schönen Straßenzüge und engen Gassen der Oberen Altstadt.

Das Element „Wasser“, sei es als Brunnenanlage, Weiher und ganz wichtig im Kontakt zur Weser und zur Bastau ist in Minden unterbesetzt. Der Martinikirchhof ist geeignet, Wasser in die Gestaltung einzubeziehen, zumal es hier historisch verbrieft 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) eingeplant 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 hochwertige Restaurants können die Anziehungskraft der Stadt ganz erheblich stärken und zur weiteren Zuschärfung des Profils Minden „typisch“ beitragen. Das Simeonsquartier und die Obermarktstraße mit den angrenzenden Straßenräumen sind für diese Aufgabe geeignet und sollten mit dieser Zielrichtung weiter entwickelt werden.

Die Obermarktstraße sollte sich eine Werbe- und Gestaltungssatzung geben, die den Umfang und die Gestaltung von Werbeanlagen, Warenpräsentation und Mobiliar im öffentlichen Straßenraum reguliert und damit die stadträumlich- baulichen Qualitäten stärker in den Vordergrund der Wahrnehmung rücken.

Die Simeonstraße

Die Simeonstraße bedarf sowohl im öffentlichen Raum als auch in der Bebauung einer durchgreifenden Erneuerung. Dabei werden für die Ladenlokale wie für die darüber liegenden Wohnräume auch neue Nutzer gesucht. In der Simeonstraße sollte mit positiven Einzelmaßnahmen 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 Unterstüt-

zung. 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. Schließlich sollten die Raumkosten im Bereich der Simeonstraße derzeit noch auf einem niedrigen Niveau liegen.

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 Zahl der Dauerparkplätze müsste deutlich verringert werden, um diesen Straßenabschnitt mit seinen angrenzenden Gebäuden aufzuwerten.

Der südliche Stadteingang

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

Eine vielleicht wünschenswerte Freilegung des Flusslaufes kann aufgrund der Tiefenlage derzeit nicht angeraten werden – die erforderlichen finanziellen Mittel könnten an anderer Stelle ein Vielfaches an Wirksamkeit erzielen. Für die Verbindung zur Simeonsstraße wird eine breite Durchwegung mit einer verbesserten Querungsmöglichkeit 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 Simeonsclacis 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 und einzelnen Baumgruppen kann den Eindruck der Unwirtlichkeit mindern, sofern wichtige Sichtbeziehungen davon nicht betroffen sind.

Da sich das Areal bis Anfang der 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.

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

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:

Die vielen kulturellen Angebote, Bildungseinrichtungen, sozialen Organisationen und Bürgerinitiativen ermöglichen Integration und Teilhabe. Durch Tage der Offenen Türen, Führungen und Altstadt-feste sollte das bürgerschaftliche Engagement sichtbarer 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 arrondierenden 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.

Als Alternative schlägt 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 wo 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 umliegenden 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.

*Das Bordell „Im Rampenloch“ ist historisch gewachsen und besteht hier seit gut 100 Jahren. Für den **Anschlussbereich am Königswall** wird eine Neuordnung vorgeschlagen, die zum einen eine Neubauung der Baulücken an der Greisenbruchstraße und die Anlage von Parkierungsmöglichkeiten im Bereich des „Rampenloches“ vorsieht, so das ein insgesamt geordnetes städtebauliches Erscheinungsbild hergestellt werden kann.*

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 Marienglaci 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 „kleinformatigen“ 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 Frequentierung durch Kinder und Jugendliche Rechnung tragen.

Darüber hinaus befindet sich die östliche Straßenrandbebauung teilweise in einem desolaten Zustand- zahlreiche Baulücken sind zu verzeichnen und sind Indiz für eine sukzessive Verschlechterung der Lagequalitäten. Der Leerstand bzw. die teilweise Unternutzung entsprechend Kartierung der Stadt ist 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.

5.5 Profilbereich 5 - Minden „landschaftlich“

Die Weserufer

Der Masterplan schlägt vor, die Ufer im Bereich der Mindener Innenstadt neu zu gestalten. Das Ufer auf der Stadtseite soll die Form einer 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 Weserufers 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 abschnittsweisen Ausbau dieser Wegeverbindungen werden unterschiedlich lange „Rundläufe der Erholung“ geschaffen, die beide Weserufer umfassen. So ergibt sich eine kleine Runde für Spaziergänge zwischen Glaciesbrücke 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“ Weserufer dar. Ein Kiosk oder eine anderweitige Form der Saisongastronomie kann zur Attraktivität der Örtlichkeit beitragen und kommt der vor allem bei Wohnmobilmfahrern beliebten Adresse Messeplatz „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 Wegeführung zur Vermeidung von Konflikten ist nicht vorhanden. Die parallel im Weserglaciis geführten Wege können diese Funktion 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 Wersertor und
- die Schlagde

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

Die gastronomischen Einrichtungen an der Schiffsmühle vermitteln teilweise einen ungeordneten Eindruck und könnten in ihrer Außenwirkung 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 räumliche- funktionalen und gestalterischen Ausprägung aber einem je eigenen Bild.

Der südliche Abschnitt

Der südliche Abschnitt 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 Wegeführung 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.

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. Unter einer doppelreihigen Allee kleinkroniger Bäume ergibt sich somit 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 Promenadenverlaufes 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. Die derzeit offene Unterbauung des Grimpenwalls, die für die Unterführung für Fußgänger nicht benötigt wird, ist u.U. zur Anlage von geschützten und gesicherten Fahrradabstellplätzen geeignet.

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, das den jeweiligen Anforderungen Rechnung trägt und in die Unterhaltungsleistungen „Stadtgrün“ eingestellt werden kann. 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 „Wildpark“ und stadtklimatischer und stadtklimatischer Baustein in Einem. Allerdings 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 und es fehlt an eindeutiger Orientierung in der Gestaltung einzelner Abschnitte der Glacisanlagen, die durchaus unterschiedlichen Anforderungen Rechnung tragen können.

Aufgrund seiner Lage an der Weserfurt war Minden 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 stadtökologische 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 Herrhausen, 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 Königsglacis ablesbar.

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 Weserglacis mit dem Schwanenseeteich und dem Mündungsbereich der Bastau bildet im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung und Ausgestaltung der städtischen Weserpromenade eine landschaftsgestalterische 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, Pick-

nick- 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 beabsichtigte 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 stadttökologische Bedeutung und naturnahe Entwicklung der Glacisbereiche stärker in den Vordergrund rücken. Das städtische Umfeld wird durch waldartig durchwachsene Areale bereichert und ergänzt. Das Simeonsglacis 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 Marienglacis werden heute durch die Entwicklung des „Bildungs- und Schulgürtels“ um die innere Altstadt bestimmt und sollten diesen 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 Königsglacis gartenhistorisch noch weitgehend ablesbaren Bereiche.

Beide Belange können und müssen miteinander in Einklang gebracht werden:

Alte Sichtachsen und Baumalleen, wichtige Solitärbäume und Baumgruppen können wieder herausgearbeitet und in ein Pflegekonzept übernommen werden. Unter gartenhistorischen Aspekten stellt die Wiederherstellung des Amphitheaters im Königsglacis einen lohnenden und attraktiven Baustein dar.

Mit Blick auf Angebote für Kinder und Jugendliche wird der Bau einer Skater-Anlage im Glacisbereich mit guter Anbindung zu den Schulen und als zusätzliches Angebot für das Wohnen in der Oberen Altstadt vorgeschlagen. Gleiches gilt für eine Cross-Rad-Strecke in Form eines kleinen, abwechslungsreichen und in die Geländemodellierung eingefügten Rundkurses anstelle der derzeit „wild“ Crossstrecke nördlich der Rodenbecker Straße. Gerade in diesem Bereich sollte gartenhistorischen Aspekten der Vorrang gegeben werden.

Auch das nördlich angrenzende Fischerglacis 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 Glacis 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

Sanierung der Kaiserstraße und des Bahnhofsbereichs

Die Kaiserstraße und der Bahnhofsbereich gehören nicht zum unmittelbaren Geltungsbereich des Rahmenplanes „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 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 am östlich Brückenkopf der Weser steht noch überwiegend leer und die Wohnbebauung 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.

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 Verkehrswegenetz 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 geschafft werden, ohne das ein z.B. vollständiger Rückbau des Klausenwalls erforderlich wird. Langfristig gesehen muss jedoch eine Reduzierung des Straßenquerschnittes zugunsten eines akzeptablen Gebäudevorfalles in Respekt vor der historischen Bausubstanz und zur Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer angestrebt werden.

Vorrangig sind jedoch zwei Aspekte zu bearbeiten:

- 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 **Lindenstraße**
- Querung Tonhallenstraße
- Querung 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 Waldpark des 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. Dementsprechend deutlich muss die Querung des Klausenwalls ausgestaltet werden.

Die Querung des Klausenwalls im Bereich des Wesertores steht im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Bäckerstraße/ Wesertor. 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 Wesertor gegeben. Dabei müssen Nord- und Südseite der Wesertorbrücke gleichermaßen qualitativ an den Stadtgrundriss angeschlossen werden und die Anbindung von Bäcker- und Vinckestraße 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 Weserglaciis 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

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

Alle Radialstraße 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.

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, bricht diese im Übergang zur Innenstadt vielfach ab.

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 im Einzelfall zu überprüfen.

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 Obermarktgalerie 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.

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 Busfrequenz 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.

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.

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 Obermarktgalerie zugute kommen kann und der Integration weiterer Verkehrsangebote dienen sollte. Die heutigen Taxistände im nord-östlichen Bereich der Lindenstraße können 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 gesamtstädtische 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 we-

sentliches 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 Martinikirchhof und zum Heimatmuseum.

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 Stadtflicht 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 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 denkmalge-

schützten Bausubstanz unverzichtbar ist, so ist doch für lebendige Stadtteile die Durchmischung mit unterschiedlichsten Nachbarschaften, Einkommensschichten 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 der 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 qualitätvollen 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 sind 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 Engagements 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 hierzu sehen wir neben der Erschließung und Gestaltung von (Bau-)Lücken als Park-

raum 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 eine 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 an-

strengt, gestaltet und erfolgreich umgesetzt, 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.

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 Reihnhaus 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 „Alten und sehr Alten“ 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 und sehr 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 Zerbrechen 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 Lichterlebnis 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.

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 mit besonderen Begabungen finden, die einer vertieften Fürsorge und Gestaltung bedürfen. 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 kleinen 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 sollte 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 Profildbereichen 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 in den Händen 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.

"Stelenfeld"

Über die Innenstadt verteilt erinnern schmale Stelen an die rund 116 Träger des Friedensnobelpreis - nicht als Walk of fame, der eine abfolge im Sinne einer linearen Entwicklung zu mehr Frieden suggeriert, sondern als ein Feld, das immer entsprechend der historischen Aufgabe bestellt wurde.

Ein solches Stelenfeld könnte die verschiedenen Wege und Themenrouten zu Sehenswürdigkeiten der Stadt ablösen, wenn ein Informationsblatt neben der Angabe zum Preisträger auch den Standort in Minden beschreibt. In einzelnen Fällen sind charmante Bezüge denkbar: Der Preisträger für die Barfußbank vor der Münze, Der Preis für die UNO vor dem eine- Welt- Dorf etc.

Aus einem solchen Konzept lässt sich, da der Preis ja jährlich neu verliehen wird, auch eine jährlich wiederkehrende kleine Veranstaltung entwickeln.

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 Arbeitslosigkeit und der 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

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 Ingeni-

euren mit dem jeweiligen Mindestwert der Honorarzone, Arbeiten von Fachfirmen mit 70 % der Kostenschätzung nach DN 276 in Verbindung mit den Kostenwerten des Baukosteninformationssdienstes.

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.