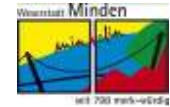

Integriertes Handlungskonzept 2009 – 2017

Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt

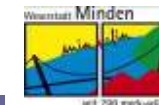
**Aktualisierung und Ergänzung
August 2009**





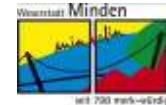
Verfasser:

**Stadt Minden
Bereich 5.2 - Stadtplanung
Kleiner Domhof 17
32423 Minden**



Inhalt

1.	Einleitung	4.6	Stadtmarketing, Tourismus
2.	Stadtentwicklung in Minden	4.7	Verkehr
2.1	Lage im Raum	4.8	Stadtbild
2.2	Siedlungsstruktur	4.8.1	Topographie
2.3	Demografischer Wandel	4.8.2	Denkmalschutz, Gestaltung der Gebäude
2.4	Handlungsfelder der Stadtentwicklung	4.8.3	Öffentlicher Raum
2.4.	Raumbezogene Handlungsfelder	4.9	Grünanlagen
2.4.1.	Räumliches Entwicklungskonzept	4.10	Gewässer
2.4.2	Flächennutzungen und Wohnen	4.11	Masterplan – Mängelanalyse
2.4.3	Gewerbe- und Industrieflächen	5.	Bürgerschaftliche Beteiligung und Masterplanprozess
2.4.4	Innenstadt/Einzelhandel	5.1.	Planungswerkstätten 2007
2.4.5	Natur und Umwelt	5.1.2	Innenstadtforum 2008/2009 und Masterplan
2.4.6	Mobilität und Verkehr	6.	Handlungskonzept/Maßnahmen/Projekte
2.5	Thematische Handlungsfelder	6.1	Sanierungsgebiet „Historische Innenstadt“
2.5.1	Wirtschaft und Handel	6.2	Projekte der Stadterneuerung
2.5.2	Bildung und Soziales	6.2.1	Erneuerung Fußgängerzone - Gestaltungswettbewerb
2.5.3	Kultur, Sport und Freizeit	6.2.2	Verkehrskonzept Innenstadt
2.5.4	Stadtmarketing	6.2.3	Entwicklungs- und Pflegekonzept Glacis
3.	Historische Entwicklung	6.2.4	Konzeption Barrierefreie Innenstadt
4.	Die Innenstadt – Bestandsanalyse	6.2.5	Gestaltungswettbewerb Weserpromenade
4.1	Abgrenzung des Plangebiets	6.2.6	Wohnungsneubau Obere Altstadt
4.2	Nutzungsstruktur	6.2.7	Erneuerung Fußgängerzone – 1. Bauabschnitt Bäckerstraße einschl. Poos
4.3	Einzelhandel	6.2.8	Erneuerung Fußgängerzone – 2. Bauabschnitt Scharn – Markt
4.4	Wohnen		
4.5	Kultur, Bildung		



- 6.2.9 Erneuerung Fußgängerzone – 3. Bauabschnitt
Obermarktstraße
- 6.2.10 Erneuerung Weserpromenade – 1. BA
Weserbrücke – Bastaumündung
- 6.2.11 Erneuerung Weserpromenade – 2. BA
Schlagde
- 6.2.12 Neugestaltung Glacisrundweg
- 6.2.13 Pilotprojekt Studentisches Wohnen Simeonstraße
- 6.2.14 Maßnahmen auf Privatgrundstücken
Fassaden- und Freiflächengestaltung
- 6.2.15 Erneuerung Mindener Museum
- 6.2.16 Verfügungsfonds Historische Innenstadt
- 6.2.17 2-stufiger Wettbewerb Rathausquartier
- 6.2.18 Erneuerung ZOB
- 6.3 Maßnahmen-, Kosten- und
Finanzierungsübersicht
- 7. Aussichten
- 8. Anlagenverzeichnis

1. Einleitung

Die Diskussion um die Entwicklung der Mindener Innenstadt wurde im Jahre 2006 ausgelöst durch die Planungen für eines innerstädtisches Einkaufszentrums im Rathausbereich. Durch die Domhofgalerie sollte die Mindener Innenstadt als Handelszentrum für die Region gestärkt werden. Aufgrund eines erfolgreichen Bürgerbegehrens im Jahr 2007 konnte dieses Projekt nicht umgesetzt werden. Am 9. April 2008 fasste der Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr der Stadt Minden den Beschluss, für den Bereich der historischen Innenstadt innerhalb des Grüngürtels des Glacis ein Stadtumbaugebiet festzulegen. Auf Grundlage eines Masterplanes für die Innenstadt, der in Zusammenarbeit mit einem Innenstadtforum (Teilnehmer: Bürger, Interessenvertreter, Stadtverordnete und Stadtverwaltung) erarbeitet wurde, entstand dieses integrierte Handlungskonzept, das als Voraussetzung und Basis für das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ dient. Der Masterplan für die Mindener Innenstadt durch das Büro skt-umbaukultur fasst die Problemstellungen zusammen. Seine Lösungsvorschläge bilden die Grundlage für die weitere Innenstadtplanung.

Angesichts des umfangreichen Aufgabenkatalogs für die Erneuerung der Innenstadt, der im Masterplan aufgeführt ist, werden für das integrierte Handlungskonzept die dringendsten Maßnahmen aufgelistet. Maßnahmen, die Grundlage für weitere Projekte sind, aber auch Maßnahmen, die Pilotprojekte sind und eine Anstoßwirkung erzielen sollen.

Nicht nur der begrenzte Zeitraum von rd. 8 Jahren für die Umsetzung der einzelnen Projekte setzt einen Rahmen, sondern auch das damit verbundene finanzielle Volumen. Mit diesen Maßnahmen will die Stadt ihre Funktion als Zentrum der Region sichern und ausbauen. Der historische Stadtkern als charaktervolle, Identität stiftende Mitte für die Bürgerinnen und Bürger, aber auch für Besucher ist das übergeordnete Ziel.

Mindener Buttjer



Der Rat der Stadt Minden hat am 18.06.2009 den Masterplan für die Mindener Innenstadt als integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept beschlossen. Gleichzeitig hat der Rat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes 4 „Historische Innenstadt“ als Satzung beschlossen. Beide Beschlüsse bilden die Grundlage für die vorliegende Aktualisierung, die aufgrund von Ergänzungen und Änderungen des Programms erforderlich wurde. Diese hier vorliegende Aktualisierung wurde abschließend von der Stadtverordnetenversammlung am 08.10.2009 als künftiges Handlungskonzept beschlossen.

Weserspucker



2. Stadtentwicklung in Minden

2.1 Lage im Raum

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

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

Weser mit Porta Westfalica



2.2 Siedlungsstruktur

Die Stadt Minden besitzt eine kompakte Siedlungsstruktur und eine für Ostwestfalen überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte (ca. 821 Ew. / km²). Sie ist dadurch in großen Bereichen städtisch geprägt. Die Siedlungsstruktur Mindens ist eindeutig auf das Stadtzentrum, d.h. auf die historische Altstadt innerhalb des Glacis ausgerichtet. Hier sind der Einzelhandel sowie die öffentlichen und privaten Dienstleistungen konzentriert. Umgeben wird das Stadtzentrum im Bereich bis zur Ringstraße von überwiegend verdichteten Wohn- und Mischgebieten, in dem auch viele Dienstleistungsnutzungen zu finden sind (Stadtbezirk Innenstadt).

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

Im Gegensatz zu der städtisch orientierten Zone befinden sich entlang der historischen Landstraßen die eher dörflich bzw. ländlich geprägten Ortskerne der ehemals selbstständigen Dörfer (Häverstädt, Hahlen, Stemmer, Kutenhausen, Todtenhausen, Leteln, Päpinghausen und Meißen). Sie wurden im Jahr 1973 durch die Gebietsreform

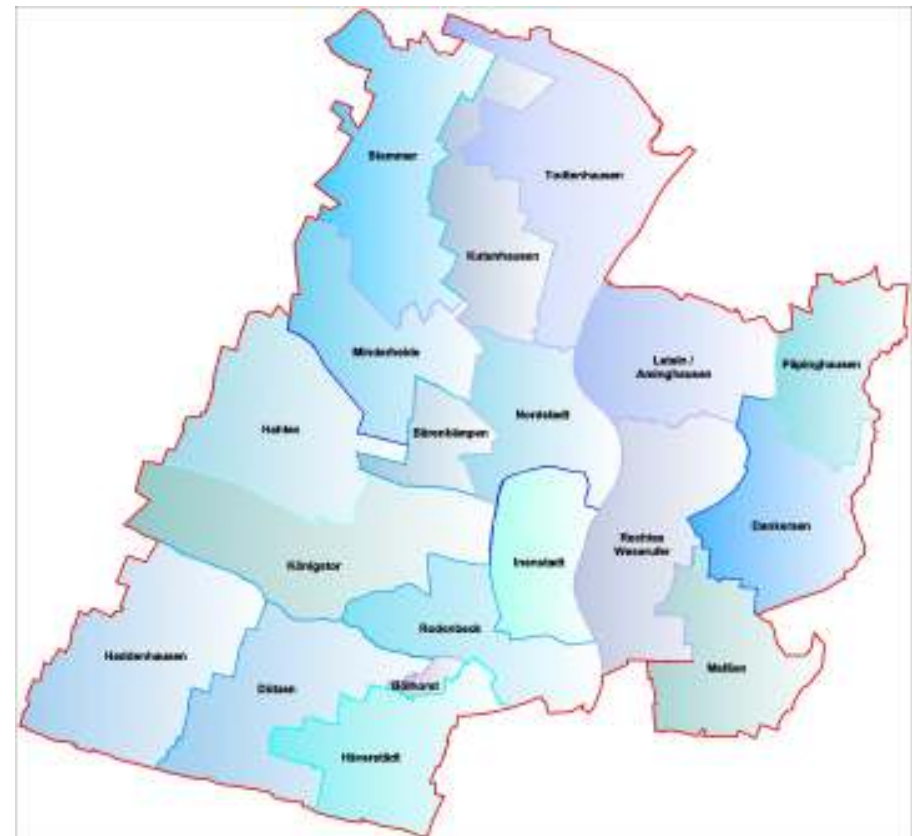
Räumliche Strukturen

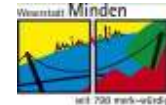


in die Stadt Minden eingegliedert. Die ehemaligen Dörfer sind größtenteils von landwirtschaftlichen Nutzflächen oder anderen Freiflächen umgeben, wobei sich entlang der Hauptstraßen immer mehr bandartige Siedlungsstrukturen ausbilden. Nur im Süden der Stadt erreichen die Siedlungsverflechtungen zur Stadt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

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

Stadtbezirke





2.3 Demografischer Wandel

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

Bisherige Bevölkerungsentwicklung

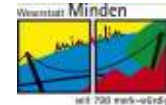
In Minden lässt sich die langjährige Bevölkerungsentwicklung seit 1970 grob in drei Phasen unterteilen. Die erste Phase von 1970 bis 1987 ist durch Bevölkerungsverluste von ca. 79.000 Einwohnern auf ca. 75.000 Einwohner gekennzeichnet. Die zweite Phase ist durch starke Zuwanderungen geprägt und umfasst die Zeit von 1987 bis 1998. Während dieser Zeit steigt die Bevölkerungszahl Minden auf ca. 83.600 Einwohner. Seitdem ist die Bevölkerungszahl leicht rückläufig bzw. stagniert und liegt derzeit bei ca. 83.000 Einwohnern.

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

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

Bevölkerungsprognose

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



Wie die Bevölkerungsprognosen zeigen, wird sich die Stadt Minden in Zukunft auf eine sinkende Einwohnerzahl einstellen müssen. Dies hat z. B. zur Folge, dass neben verringerten Schlüsselzuweisungen von Bund und Land die Kosten für die technische Infrastruktur oder die Strassen- und Gebäudeunterhaltungskosten auf immer weniger Einwohner umgelegt werden müssen. Kurz- oder mittelfristig kann der negative Trend der Bevölkerungsentwicklung nur über Wanderungsgewinne abgeschwächt werden, da die Geburtenrate nur sehr langfristig beeinflusst werden kann. Dabei ist das (Fern-) Wanderungsverhalten in Deutschland sehr eng mit der Arbeitsplatzentwicklung und der Attraktivität der Wohnstandorte verknüpft. So wird der Arbeitsmarkt bei einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung Zuzüge auslösen. Vermehrte Zuwanderung aus anderen Ländern z. B. aufgrund veränderter politischer Regelungen, politischer und wirtschaftlicher Krisen oder sonstiger bedeutender Veränderungen sind nicht vorhersehbar bzw. prognostizierbar. Um den negativen Trend der Prognosen abzufedern, ist es erforderlich neben kinderfreundlichen Maßnahmen auch Konzepte zu entwickeln, die Attraktivität für Zuwanderer schaffen (z. B. Arbeitsplätze oder günstiges Wohnbauland).

Entwicklung der Altersstruktur und Migration

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

Jahr 2006 und wird auch bis zum Jahr 2025 einen geringfügig höheren Altersschnitt haben als Kreis und Land. Neben dem Anstieg des Durchschnittsalter wird sich vor allem die Größe der unterschiedlichen Altersgruppen gravierend verändern. Dabei wird vor allem der Anteil der jüngeren Jahrgänge weiter absinken, während die Größe der älteren Altersgruppen weiter ansteigt. So sinkt der Anteil der unter 18-jährigen von 19,1 % auf 15,7 %, während der Anteil der über 50-jährigen von 37,4 % auf 45,3 % ansteigt.

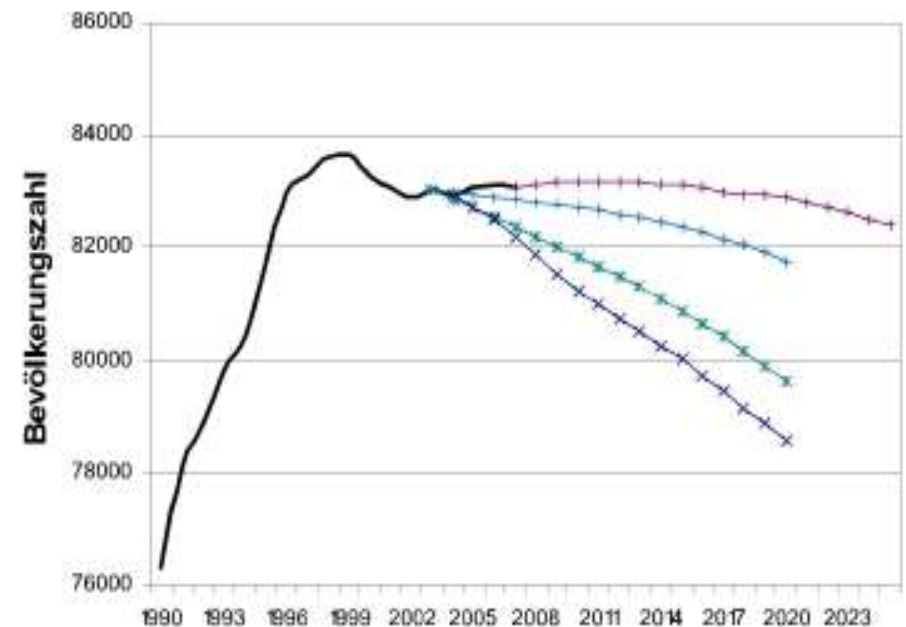
Die unterschiedliche Entwicklung der Altersgruppen führt auf städtischer Ebene schon heute aber besonders zukünftig zu teilweise gravierenden Veränderungen in der Entwicklung der öffentlichen und privaten Infrastruktur z. B. der Daseinsvorsorge, im Gesundheitswesen, den Einrichtungen von Bildung und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

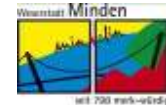
Für das Schlagwort „bunter“ liegen weniger konkrete Zahlen und Prognosen vor. Von 83.118 Einwohnern Mindens am 31.12.2005 waren 6.693 Einwohner Bürger ohne deutsche Staatsbürgerschaft. Dies entspricht 8,1 % der Einwohner. Damit ist der prozentuale Anteil der Ausländer in Minden höher als im Kreisgebiet (ca. 5,3 %), jedoch niedriger als im Land NRW (ca. 10,9 %). Die Hauptherkunftsländer sind die Türkei, Portugal, Italien und Serbien-Montenegro. Aufgrund der Bevölkerungsprognose der Bezirksregierung Detmold ist zu erwarten, dass der Ausländeranteil bis 2020 auf ca. 13 % ansteigt. Allerdings unterschätzen die genannten Werte

wegen staatsbürgerschaftlichen Veränderungen (z. B. Einbürgerungen; Aussiedler) in zunehmender Weise die tatsächlichen Anteile von Personen mit Migrationshintergrund (in Minden zz. ca. 19 %), da diese sich nicht mehr zuverlässig statistisch erfassen lassen. Auf jeden Fall erfordert der Anstieg der Einwohner mit Migrationshintergrund auch in Minden verstärkte Anstrengungen im Bereich Integration.

Bevölkerungsentwicklung in den Stadtbezirken

Die Analyse der Bevölkerungsentwicklung der Jahre 2001 - 2008 in den Stadtbezirken zeigt, dass sich die Bevölkerung einzelner Stadtteile sehr unterschiedlich entwickelt hat. So sind vor allem die Stadtbezirke Bölhorst (- 12,6 %), Innenstadt (- 12,4 %) und Häverstädt (- 8,8 %) von überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgängen im Vergleich mit der gesamtstädtischen Entwicklung (- 4,0 %) betroffen. Hervorzuheben ist hier nochmals die Innenstadt, die mit einem Verlust von ca. 1.400 Einwohnern auch absolut den größten Bevölkerungsrückgang zu verkräften hat. Andererseits ist in den Stadtbezirken Haddenhausen (+ 12,2 %), Dankersen (+ 1,8 %) und Minderheide (+ 0,9 %) ein Bevölkerungswachstum festzustellen.





2.4. Raumbezogene Handlungsfelder

2.4.1 Räumliches Entwicklungskonzept

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

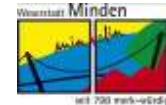
Als konkretes Leitbild für die räumliche Stadtentwicklung verfolgt der Flächennutzungsplan das Ziel einer gegliederten Stadtlandschaft. Demnach verlaufen radiale Siedlungsbänder, vom Zentrum ausgehend, entlang der historischen Landstraßen bis zu den Ortskernen der eingemeindeten Ortsteile. Dazwischen liegen größere landwirtschaftlich genutzte Freizonen, die sich in der Stadtmitte über öffentliche Grünzüge bis an den Grünzug um das Zentrum (Glacis) erstrecken. Der gewerbliche und industrielle Schwerpunkt liegt im Nordosten der Stadt. Gewerbeflächen mit begrenzter Emissionsbelastung liegen in den radialen Siedlungsbändern. Ein Verkehrsgerüst aus den

Tangentialstraßen B 482 und B 61 n sowie den bestehenden Ring- und Radialstraßen verbindet die einzelnen Funktionsbereiche. Die vorhandenen Siedlungs- und Gewerbebereiche sollen unter Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur ergänzt, aufgefüllt und abgerundet werden. Wenngleich dieses Leitbild für die räumliche Stadtentwicklung durch 30 Jahre städtische Entwicklung, geänderte rechtliche Rahmenbedingungen und veränderte städtische Schwerpunktsetzungen in Teilen überarbeitet werden muss, so ist doch die zentrale Idee der Ausrichtung auf den historischen Stadtkern noch immer aktuell. Für die Mindener Innenstadt bedeutet dieses Konzept, dass sie auch weiterhin die Mitte der Gesamtstadt mit all ihren Funktionen sein soll.

2.4.2 Flächennutzungen und Wohnen

Flächennutzungen

Bis auf die Nordhänge des Wiehengebirges liegt das Mindener Stadtgebiet in der Norddeutschen Tiefebene. Die dominierenden Flächen sind daher auch die Landwirtschaftsfläche (2008: 51,5 %) und die Siedlungs- und Verkehrsfläche (2008: 38,8 %). Geringe Waldfläche (2008: 4,4 %) am Wiehengebirge und Wasserflächen (vorwiegend Weser, 2008: 4,0 %) und sonstige Flächen (2008: 1,5 %) komplettieren die Auflistung. Anzumerken ist, dass im Vergleich mit dem Kreis Minden-Lübbecke und Land NRW Minden über einen sehr hohen Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche verfügt. Sie wird durch die hohe Bevölkerungsdichte von rund 821 Einwohnern pro km² verursacht.



Wohnsiedlungsflächenentwicklung

Die Inanspruchnahme neuer Siedlungsflächen findet nach dem Auslaufen der staatlichen Förderung auf einem deutlich niedrigeren Niveau statt. So werden pro Jahr nur noch 4 ha an neuen Flächen in Anspruch genommen gegenüber 10 – 15 ha in früheren Jahren. Angesichts der demographischen Entwicklung ist über das Flächenmanagement ein Bewertungsverfahren eingeführt. Zukünftig sollen nur die am besten integrierten Wohnbauflächen bedarfsgerecht entwickelt werden.

Wohnen

Im Wohnungsneubau ist seit vielen Jahren das Einfamilienhaus die bevorzugte Wohnform. So werden vorwiegend Gebäude mit 1 - 2 Wohneinheiten errichtet (1993-2008: ca. 2.600 Einheiten), während Mehrfamilienhäuser mit mehr als drei Wohneinheiten im gleichen Zeitraum nur im sehr geringen Umfang entstanden (ca. 325 Einheiten). Der hohe Wohnungsbestand in Mehrfamilienhäusern aus der Zeit von 1950 bis 1980 insbesondere in der Kernstadt bedarf in vielen Fällen der Modernisierung.

2.4.3 Gewerbe- und Industrieflächen

Als Kreisstadt und regionales Zentrum zwischen Hannover und Bielefeld hält die Nachfrage nach Gewerbe- und Industrieflächen an. Aktuell wichtigstes Projekt ist das länderübergreifende Projekt „RegioPortWeser“ auf der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen. Durch den Bau eines neuen Containerhafens wird die logistische

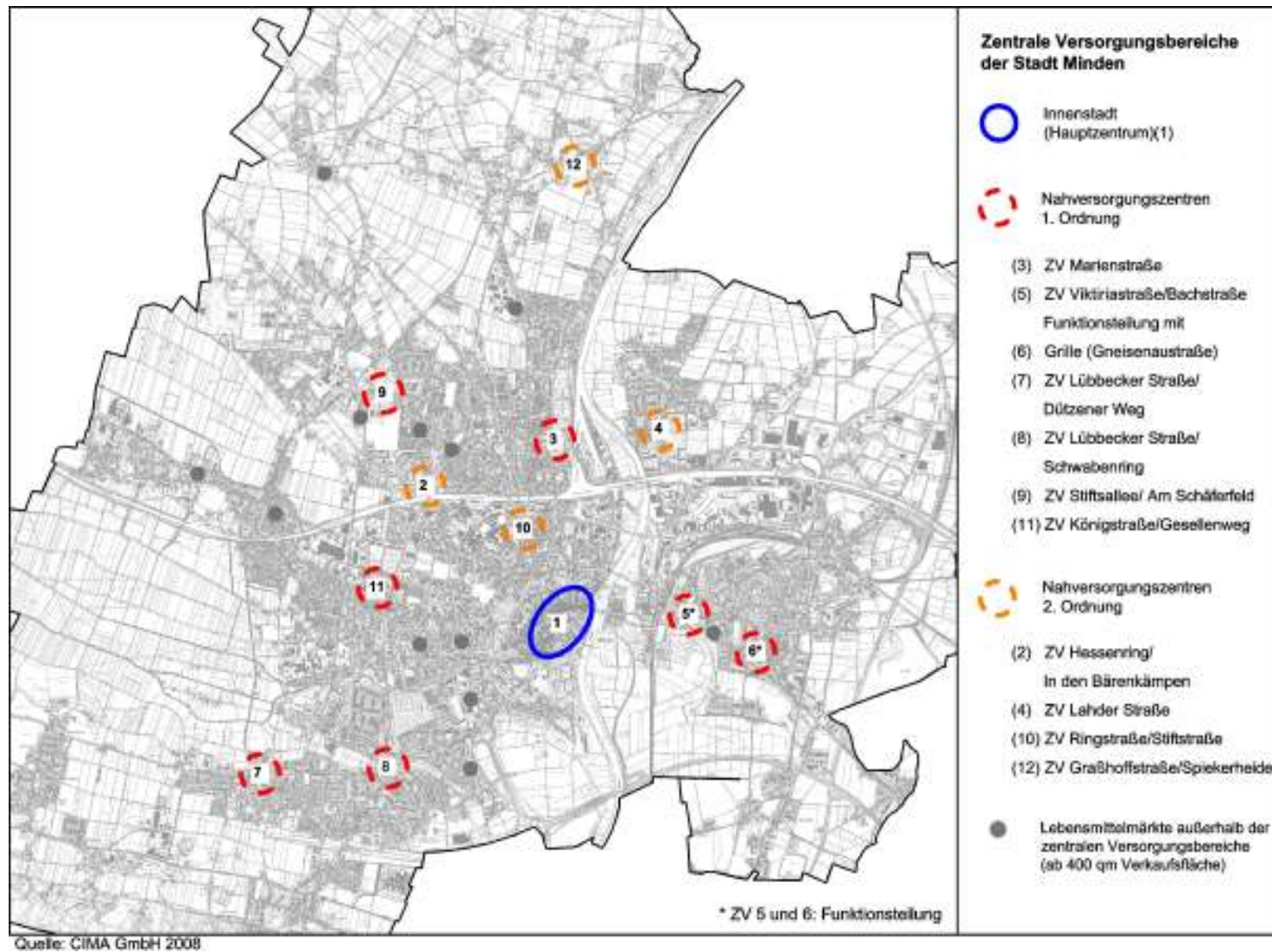
Anbindung der Region an die Seehäfen verbessert und die Kapazitäten im Hinblick auf die erwartete Zunahme des Containerverkehrs erweitert. Zudem richtet sich der Blick auf die Wiedernutzung brachgefallener Flächen u. a. am ehemaligen Güterbahnhof, an der alten Weserwerft und der Gerresheimer Glashütte.

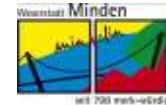
2.4.4 Innenstadt/Einzelhandel

Innenstadt

Die Mindener Innenstadt mit ihrem historischen Stadtkern und den besonderen städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten verfügt über eine typische Funktionsmischung – mit allen Stärken, Schwächen und Problemen. Sie ist der Schwerpunkt des Einzelhandels. Hier liegen rund 36 % der Verkaufsflächen der Gesamtstadt auf denen ca. 62,5 % des gesamtstädtischen Umsatzes erzielt werden. Die Einzelhandelslandschaft der Innenstadt wird vor allem durch die starke Warengruppe Bekleidung und Wäsche geprägt. Demgegenüber stehen zunehmend Defizite in klassischen innenstadtrelevanten Sortimenten wie z. B. Unterhaltungselektronik und Lebensmittel. Nicht alle zur Verfügung stehen Ladenflächen sind für einen zeitgemäßen Innenstadthandel geeignet. Gerade der eklatante Mangel an Waren des periodischen Bereiches mindert die Wohnqualität in der Innenstadt erheblich.

Zentrale Versorgungsbereiche





Zur Minderung des gewerblichen Leerstands und dem damit verbundenen Trading-Down-Effekt wurden in besonders betroffenen Quartieren Immobilien- und Standortgemeinschaften eingerichtet.

Nahversorgung / Einzelhandelskonzept

Die wohnungsnahe Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs bildet insbesondere für wenig mobile Bevölkerungsgruppen einen wichtigen Bestandteil der kommunalen Daseinsvorsorge. Um die wohnortnahe Grundversorgung zu sichern und die Einzelhandelsentwicklung zu steuern, hat die Stadt Minden deshalb ein Einzelhandelskonzept mit einem Gliederungssystem der zentralen Versorgungsbereiche entwickelt. Die Zentrenstruktur umfasst das Hauptzentrum Innenstadt sowie 7 Nahversorgungszentren 1. Ordnung und 4 Nahversorgungszentren 2. Ordnung und ist räumlich und funktional festgelegt. Eine Gegenpol und Konkurrenzstandort zur Innenstadt gibt es auf Mindener Stadtgebiet nicht.

2.4.5 Natur und Landschaft

Natur und Landschaft

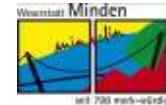
Dem Freiraumschutz kommt große Bedeutung zu. Schutzwürdige Freiräume wie die Bastauniederung (FFH-Gebiet) und Teile des ehem. Kasernengeländes auf der Minderheide sind über die Ausweisung von Naturschutzgebieten gesichert. Darüber hinaus sind schutzwürdige Räume noch als Naturdenkmale bzw. geschützte Landschaftsbestandteile rechtlich gesichert oder im Biotopkataster der Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) und in der (Stadt-)

Biotopkartierung im Innenbereich kartiert. Insbesondere das die Innenstadt umschließende Glacis gehört hierzu. Landschaftspläne sind in Minden nur in Teilbereichen vorhanden (Landschaftspläne Porta Westfalica, Bad Oeynhausen, Bastauniederung-Wickriede und Heisterholz). Eine flächendeckende Aufstellung von Landschaftsplänen wird angestrebt. Darüber hinaus verfügt die Stadt Minden über ein Freiraumkonzept, das ein detailliertes landschaftsökologisches Zielkonzept für die örtliche Umsetzung für Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung enthält.

Gewässerschutz

Mehrere Gewässer prägen die Stadt: Weser, Mittellandkanal, Bastau und kleinere Fließgewässer. Der Zustand dieser Gewässer hat noch nicht das im Regionalplan vorgegebene Ziel der Güteklasse II (mäßig belastet) erreicht.

Durch die Lage an der Weser besteht für die Stadt Minden immer eine latente Gefahr eines großen Hochwasserschadensereignisses, zumal sich auch einige Siedlungsbereiche im Überflutungsbereich eines potentiellen 100-jährigen Hochwassers befinden. Überschwemmungsgebiete sind festgelegt und ein Hochwasseraktionsplan liegt vor. Die historische Innenstadt war bereits in den vergangenen Jahrhunderten mehrfach Opfer von Hochwasserkatastrophen, was für die Auswirkungen solcher Vorkommen sensibilisiert.



Luft, Stadtklima und Klimaschutz

Die lufthygienische und stadtklimatische Situation der Stadt Minden ist zz. nicht ausreichend einschätzbar, da nur wenige Daten vorliegen. Im Rahmen der FNP-Neuaufstellung werden hier Grundlagenermittlungen erforderlich. Durch die innerstädtischen Grünzüge sowie die Weseraue hat Minden jedoch ein Grundgerüst, das sich auf das städtische Klima günstig auswirkt. Inwieweit es eine Staubbelastung im Stadtkern gibt, kann gegenwärtig nicht beantwortet werden. Darüber hinaus soll mit einem kommunalen Klimaschutzkonzept der CO₂-Ausstoß gesenkt werden.

Lärm

In Minden liegen nur wenige Daten zur Lärmbelastung vor. Durch die Kartierung für die Lärmaktionsplanung wurde deutlich, dass an den untersuchten Verkehrswegen eine Betroffenheit Mindener Bürger vom Verkehrslärm und damit Handlungsbedarf gegeben ist. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen Konzepte entwickelt werden, um die Lärmbelastung zu vermindern.

Bodenschutz / Altlasten

Das Arbeitsfeld Bodenschutz wird besonders durch die Altlastenthematik geprägt. Nachdem die Konversion der ehemaligen Kasernenflächen abgeschlossen ist, gibt es nach wie alte Deponieflächen, die saniert werden bzw. werden müssen. Die Umnutzung von ehem. gewerblich genutzten Flächen wie z. B. im Bereich des alten Weserhafens und des Bahnhofsbereich führt zu weiteren Sanierungsprojekten.

2.4.6 Mobilität und Verkehr

Eine übergreifende gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplanung liegt seit dem Jahr 1996 vor. Der Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans ist die stadt- und umweltverträgliche Führung des Kfz-Verkehrs und die Entwicklung von Fördermaßnahmen für den umweltfreundlichen Stadtverkehr (ÖPNV und Rad- bzw. Fußgängerverkehr).

Straßennetz

Insbesondere die Einbindung Mindens an das regionale und überregionale Verkehrsnetz und die verschiedenen Verkehrsträger ist ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschafts- und Stadtentwicklung (B 482, B 61 und B 65 sowie in 15 km Entfernung A 2 und A 30). Insbesondere der Bereich nördlich von Minden, der über keine Autobahn angeschlossen ist, belastet die Fernstraßen auf Mindener Gebiet erheblich. Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist mit dem vorhandenen Parkleitsystem und dem in zentraler Lage situierten, kostenfreien Großparkplatz Kanzlers Weide insgesamt als gut einzuschätzen.

Schienenverkehr

Im Schienenfernverkehr ist Minden Haltepunkt im IC-Netz der Deutschen Bahn AG sowie einer ICE-Linie (nur ausgewählte Züge). Mit Regionalzügen sind die benachbarten Städte in OWL und Niedersachsen zu erreichen. Der Streckenabschnitt nach Hannover hat seine Leistungsfähigkeit bereits erreicht und bedarf der Erweiterung.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr wird in Minden durch ein System von Stadt- und Regionalbuslinien, die von verschiedenen Verkehrsunternehmen betrieben werden sichergestellt. Die Vertaktung der Stadt- und Regionalbuslinien erfolgt am ZOB in der Innenstadt. Von hieraus wird auch der abseits liegende Bahnhof Minden angefahren.

Fuß- und Fahrradverkehr

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

Binnenschifffahrt / Flugverkehr

Durch ihre Lage am Mittellandkanal und an der Weser sowie die vorhandenen Hafenanlagen verfügt die Stadt Minden über eine optimale Anbindung an das Wasserstraßennetz in Deutschland. Zur Sicherung dieser Position erfolgt der Neubau der Weserschleuse und des RegioPorts Weser für

den modernen Containertransport. Das Wasserstraßenkreuz ist ein touristischer Schwerpunkt. Die nächstgelegenen internationalen Flughäfen sind der Flughafen Hannover in einer Entfernung von 70 km und der Flughafen Paderborn in einer Entfernung von 80 km.

Raddampfer „Wappen von Minden“



2.5 Thematische Handlungsfelder

2.5.1 Wirtschaft und Handel

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

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

Insgesamt beschäftigen die Mindener Unternehmen knapp 32 % der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer im Kreis Minden-Lübbecke. Die Stadt Minden ist somit eindeutiger Arbeitsplatzschwerpunkt der Region. Dies belegt auch der langfristig hohe Pendlerüberschuss von rund 8.000

Einpendlern (d.h. ca. 8.000 Personen mehr pendeln in die Stadt ein, als Bewohner Mindens in andere Kommunen auspendeln). Damit verfügt Minden über den eindeutig höchsten Pendlerüberschuss im Kreis Minden-Lübbecke.

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

Wochenmarkt auf dem Martinikirchhof

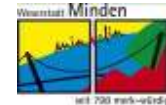


Handel

Die Stadt Minden ist eine der bedeutendsten Einkaufsstädte in Ostwestfalen mit einem umfangreichen Angebot des gehobenen und höheren Bedarfs. Der direkte Einzugsbereich umfasst vor allem die Kommunen des Altkreises Minden und die angrenzenden niedersächsischen Gemeinden. Das weitere Marktgebiet reicht von Landesbergen bis Kalletal und von Espelkamp bis Stadthagen. Jedoch ist im Verlauf der letzten ca. 15 Jahre ein schleichender Rückgang der Einzelhandelszentralität zu beobachten. Begründet liegt dieser relative Bedeutungsverlust zum einen in Ausbaumaßnahmen der direkten Konkurrenzstandorte Fachmarktzentrum „Porta-Markt“ in Porta Westfalica und ECE-Einkaufszentrum „Werrepark“ in Bad Oeynhausen sowie Ansiedlungen in Bückeburg zum anderen aber auch in Attraktivitätssteigerungen des Einzelhandels im weiteren Umfeld (Hameln, Hannover). Eine genaue Analyse der Einzelhandelssituation Mindens liegt in Form des Einzelhandelsgutachtens für die Stadt Minden der Cima GmbH Lübeck aus dem August 2006 vor, die im Jahr 2008 im Hinblick auf den § 24 a des Landesentwicklungsprogramms aktualisiert wurde.

Einkaufen in der Bäckerstraße





2.5.2 Bildung und Soziales

Bildung

Angesichts der demographischen Entwicklung werden im Rahmen der Schulentwicklungsplanung Schulstandorte zurückgenommen (Grundschulen) bzw. zusammengelegt und die verbleibenden modernisiert.

Im Bereich der weiterführenden Schulen hat das Besselingymnasium mit Beginn des Schuljahrs 2008 / 2009 den Betrieb als NRW-Sportschule aufgenommen. Weiterhin wurde die Kurt-Tucholsky Gesamtschule zum Schuljahr 2008 / 2009 um einen dreizügigen Teilstandort in Dankersen erweitert (als Ersatz für die dortige Hauptschule). Weiteres Ziel im Bereich der Schulen ist die flächendeckende Einführung des Ganztagsbetriebes an den Grundschulen und weiterführenden Schulen. Angesichts der Stadtbaugeschichte Mindens sind eine Reihe von Schulen im Innenstadtbereich verortet.

Im Bereich der universitären Bildung befindet sich in Minden die Abteilung „Architektur und Bauingenieurwesen“ der Fachhochschule Bielefeld. Der Ausbau um 500 zusätzliche Studienplätze für neue Studienangebote wie Wirtschaft, Elektronik, Informatik und Maschinenbau ist angelaufen.

Das Bildungsangebot erweitern zudem öffentliche und private Institutionen (z. B. Volkshochschule, Musikschule, Stadtbibliothek, Kommunalarchiv, 1 Kollegscheule und 1 Kolleg zur Erlangung der Hochschulreife mit Abendgymnasium).

Kinder und Jugendliche

Im Bereich der Kindertagesbetreuung weist die Stadt Minden gute Strukturen auf. Die Kindergartenbedarfsplanung für 3 – 6-jährige Kinder umfasst jeweils einen 3-jährigen Zeitraum und wird jährlich überarbeitet. Aktuell geht der Kindergartenbedarfsplan von einer Bedarfsdeckung bei den 3 – 6 –jährigen Kindern aus, womit der Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz erfüllt wird.

Die Kinder- und Jugendarbeit wird hauptsächlich in vier städtischen Einrichtungen und einem Jugendhaus in freier Trägerschaft geleistet. Dabei liegen die Jugendhäuser mit stadtteilbezogenem Konzept allesamt in sozial besonders belasteten Umfeldern. Die Häuser haben auch eine wichtige Funktion bei der Integration von Kindern und Jugendlichen mit Migrationshintergrund. Die Förderung der Kinder- und Jugendarbeit beinhaltet neben der Bereitstellung finanzieller und sachlicher Mittel auch die fachliche Beratung und Unterstützung für kommunale Jugendeinrichtungen, Jugendverbände, Jugendgruppen, freie Träger der Jugendarbeit und ehrenamtlich Tätige. Der Freizeitmitarbeiterclub (FMC) als Zusammenschluss der Ehrenamtlichen ist Partner der Jugendarbeit und hat hohen Stellenwert.

Soziales

Insgesamt erhalten etwas mehr als 10 % der Bevölkerung, das sind mehr als 8.000 Menschen Leistungen nach SGB II. Aufgrund des steigenden Anteils der Senioren und insbesondere der Hochaltrigen (über 75 Jahre) an der Bevölkerung kommt der Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse eine steigende Bedeutung mit fachgebietsübergreifendem Charakter zu. Dies erfordert daher ein ausreichendes

Angebot altengerechter Wohnungen und Wohnkonzepte (z. B. betreutes Wohnen, Mehrgenerationshaus, Wohn-gemeinschaft) sowie die Beratung und Hilfestellung bei Umbaumaßnahmen im Eigentum. Innenstadtnahes Wohnen bekommt daher wieder eine neue Bedeutung, um diese Personengruppe besser in das städtische Leben zu integrieren.

Im Zusammenhang mit dem gesamten Integrationsprozess von Menschen mit Migrationshintergrund soll vermieden werden, dass die Segregation einzelner Gruppen vermieden wird. Dazu gehört u. a., dass sich diese Personenkreise in einzelnen Stadtquartieren konzentrieren und abgrenzen. Klassischerweise gehören auch Altstadtquartiere dazu.

Die Stadt Minden ist sich der zentralen Bedeutung und Funktion bewusst, die Familien für das Leben in der Stadt haben. Daher besteht in Minden ein lokales Bündnis für Familie, das sich für die Verbesserung der Familienfreundlichkeit einsetzt.

2.5.3 Kultur, Sport und Freizeit

Kultur

Die mehr als 1.200 Jahre Geschichte dokumentiert sich im historischen Baubestand Mindens, zu dem allein mehr als 600 Bau- und Bodendenkmäler gehören. Minden ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der historischen Stadtkerne in NRW.

Stadttheater



2.5.3 Kultur, Sport und Freizeit

Kultur

Die mehr als 1.200 Jahre Geschichte dokumentiert sich im historischen Baubestand Mindens, zu dem allein mehr als 600 Bau- und Bodendenkmäler gehören. Minden ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der historischen Stadtkerne in NRW.

Für Minden und das Umland sind insbesondere das Stadttheater, die Museen (z. B. Stadtmuseum, Preußenmuseum, Domschatzkammer) und die multifunktionalen Hallen Fixpunkte für bedeutende Veranstaltungen. Arrondiert wird dieses Angebot durch eine Gastronomie, die in der Altstadt eine besondere Qualität entfaltet.

Der historische Stadtkern, die Weser, das Wasserstraßenkreuz und das Kulturangebot sind die nicht nur für den Tagestourismus ausschlaggebend, sondern auch Grundlagen für unternehmerische Standortentscheidungen. Das kulturelle Spektrum mit lokalem Bezug ist breit gefächert: z. B. Bibliothek, Volkshochschule, Musikschule, Kommunalarchiv). Diese Einrichtungen befinden sich zudem im Altstadtbereich. Gleichfalls bieten die öffentlichen Plätze im historischen Stadtkern Raum für Veranstaltungen in verschiedenen Größen und Ansprüchen (u. a. Klassik-Open-Air auf dem Kleinen Domhof). Mit der Kulturentwicklungsplanung werden sowohl die großen kommerziellen Events sowie die kleine freie Kulturszene koordiniert. Gerade die Obere Altstadt hat sich hierbei als kreatives Stadtquartier etabliert.

Sport und Freizeit

Die Lage Minden am Nordrand des Wiehengebirges, an der Weser und in der Norddeutschen Tiefebene lässt Raum für zahlreiche Sport- Freizeit- und Naherholungsangebote. Mehrtägige Radtouren, Wassersport oder naturnahe Kurz- und Feierabenderholung sind möglich, wobei der historische Stadtkern oftmals der Ankerpunkt ist.

Zz. sind ca. 26.000 Menschen und davon ca. 7.000 Kinder und Jugendliche in den Mindener Sportvereinen organisiert. Mit einer Sportentwicklungsplanung soll die Sportstättensituation mit den personellen und finanziellen Rahmenbedingungen und Ergebnissen der Schulentwicklungsplanung in Einklang gebracht werden.

Drachenbootrennen auf der Weser



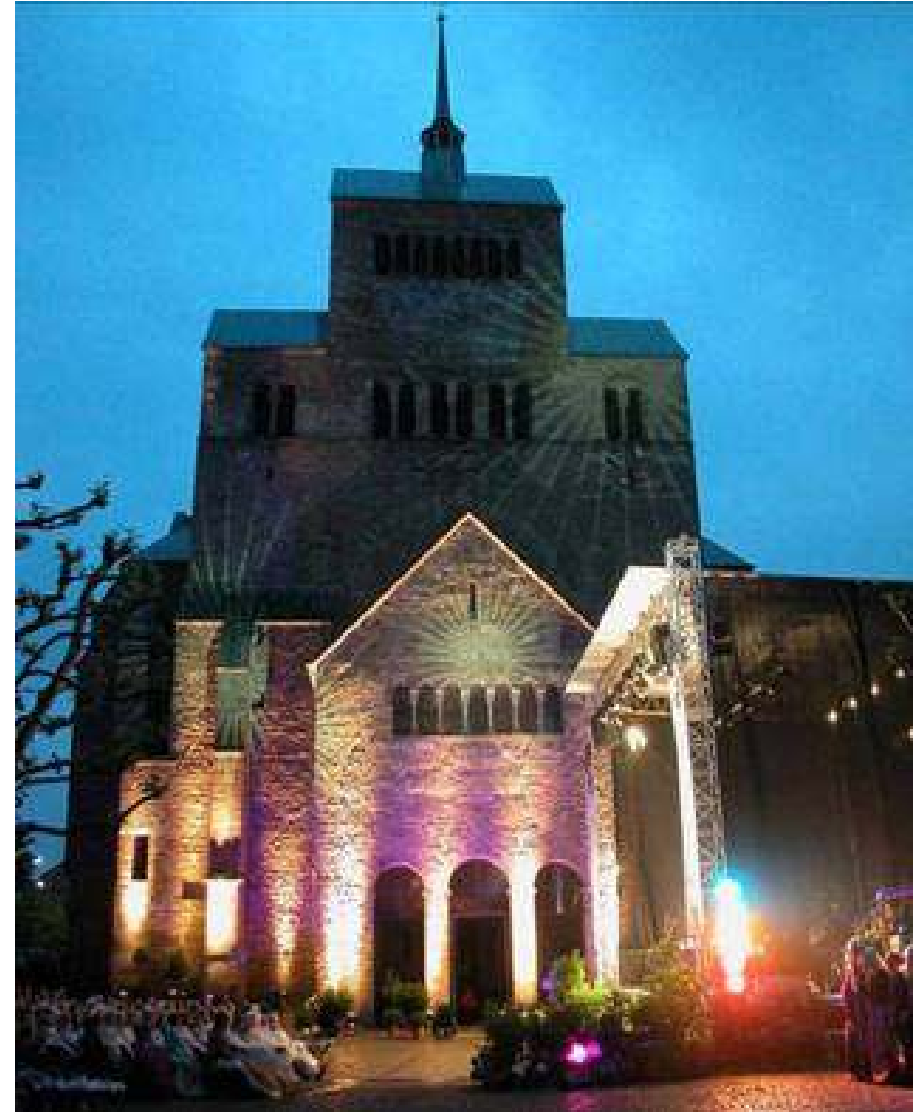
2.5.4 Stadtmarketing

Das Stadtmarketing für die Stadt Minden wird seit 1997 durch die Minden Marketing GmbH (MMG) durchgeführt. An der MMG sind außer der Stadt Minden noch 9 weitere private Gesellschafter beteiligt. Gestartet ist die MMG mit den Zielen:

- Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Kommunalpolitik und Verwaltung;
- Integrationsprozess vorantreiben, Transparenz erhöhen;
- Steigerung der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt („Wir-Gefühl“);
- Steigerung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität der Stadt;
- der Stadt ein unverwechselbares Profil geben.

Diese Ziele werden durch das Tourismuskonzept, das Event-Marketing, das Marken- und Kommunikationskonzept sowie das Konzept zum Umfeldmarketing verfolgt. Die MMG betreibt so eine umfassende Standort- und Tourismusförderung für die Stadt Minden.

Klassik-Open-Air vor dem Dom



3. Historische Entwicklung

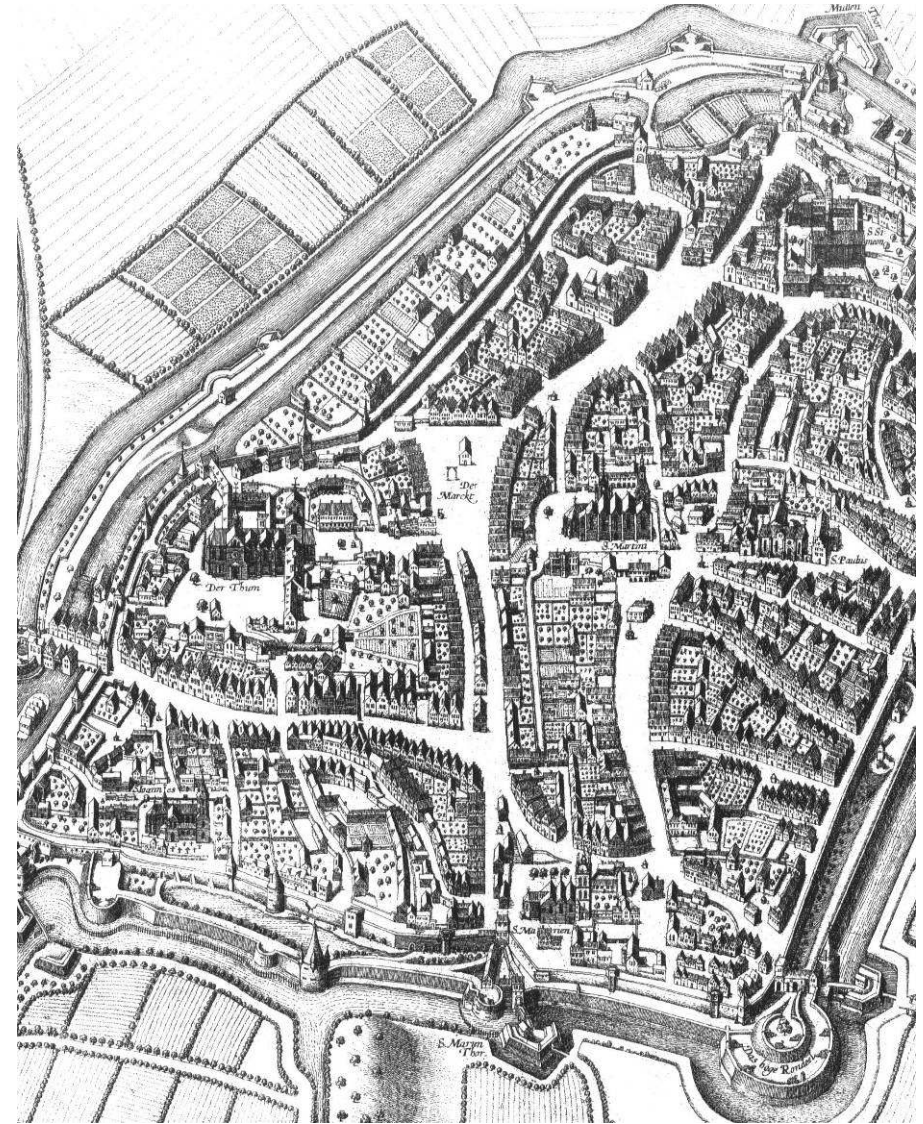
Bereits um 300 n. Chr. war der Raum Minden besiedelt. Für die heutige Innenstadt weisen neuere Erkenntnisse mehrere Siedlungskerne seit dem 8. Jahrhundert auf. Dazu gehören die an der Weser gelegene Fischerstadt sowie die Quartiere auf dem höher gelegenen Plateau (Simeonstraße, Obermarktstraße, Kampstraße).

Die Ersterwähnung der Siedlung „Minda“ erfolgte 798 im Rahmen einer Reichsversammlung Karls des Großen. Dieses Datum hat seither den Charakter des Stadtgeburtstages. Mit der Verleihung der Markt-, Münz- und Zollrechte im Jahre 977 auf den Bischof begann Mindens Aufstieg zum bedeutenden Handelsort und Wirtschaftszentrum der Region. Mehrere Handelsstraßen, die einzige Weserquerung zwischen Hameln und Bremen sowie die Weserschifffahrt trugen zu dieser herausragenden Stellung Mindens bei.

Der Bischof, der die kaiserlich verliehenen Rechte besaß, profitierte vom wirtschaftlichen Aufschwung. Mit ihm wuchs der Dom als prägendes Gebäude der Stadt. Das Gotteshaus bildete 1168 den Rahmen für die Hochzeit von Heinrich dem Löwen mit Mathilda von England.

Der wirtschaftliche Erfolg der bürgerlichen Stadt außerhalb des Dombezirks dokumentierte sich in stattlichen Bürgerhäusern und dem Rathaus. Weitere Kirchengebäude vervollständigten die wachsende Stadt. Gegen feindliche Truppen sicherte die Hansestadt ihren Reichtum durch eine starke Befestigung.

Stich von Wenzel Hollar von 1650 (Ausschnitt)

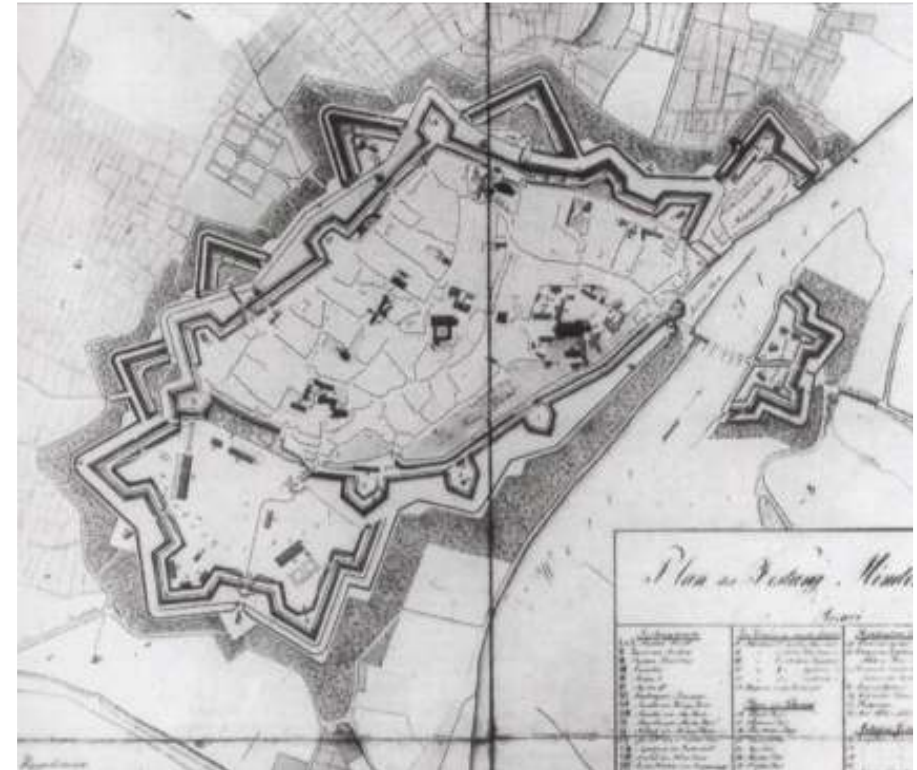


Am Ende des Dreißigjährigen Krieges 1648 fiel das Fürstentum Minden an das Kurfürstentum Brandenburg. Aus der zuvor blühenden Handelstadt wurde eine Festungsstadt zur Sicherung der brandenburgisch-preußischen Gebiete gegen das Königreich Hannover. Trotz Militärs und Beamtschaft verlor Minden auch seine politische Position. Die Einwohnerzahl in der Festung sank rapide, wobei die Festungswerke kontinuierlich ausgebaut wurden. Die Förderung der Wirtschaft durch den preußischen Staat konnte die einstige Bedeutung Mindens nicht wieder herstellen.

Ab 1815 war Minden Sitz des Regierungsbezirks Minden. Allerdings wurden auch die Festungswerke den *modernen* Kriegswaffen angepasst. Während in der Festung preußische Großbauten entstanden, war jegliche Industrialisierung vor den Glacisanlagen nicht zugelassen. Im regionalen Wettbewerb der Städte konnte Minden nicht mehr bestehen, weil notwendige Flächen fehlten. Vormalig unbedeutende Städte in Ostwestfalen überflügelten die Regierungstadt Minden an Wirtschaftsstärke und Einwohnerzahl. Daran änderte 1847 auch der Bahnanschluss an die Köln-Mindener-Eisenbahn nichts.

Erst nach dem Abbau der Festungsanlagen Mitte der 1870er Jahre konnte auch in Minden die Industrialisierung einsetzen. Dazu gehört auch der Bau des Wasserstraßenkreuzes (Mittellandkanal über Weser) von 1915/16 mit seinen Häfen.

Festungsplan Minden von 1837

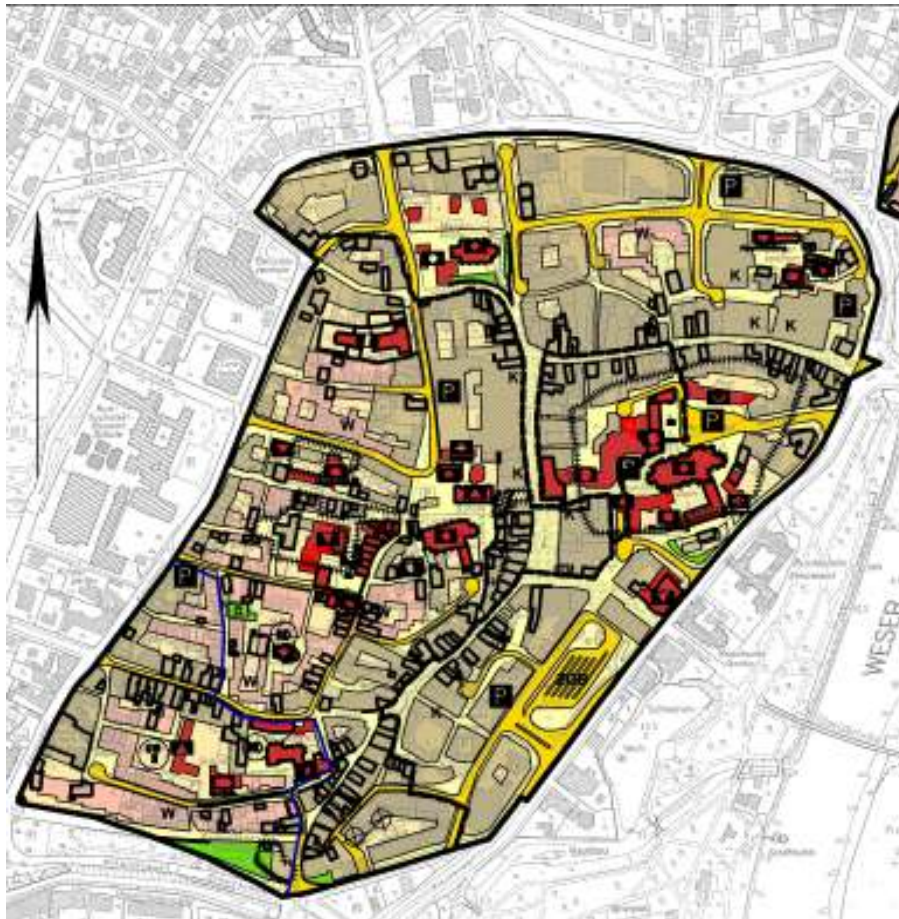


Im 2. Weltkrieg waren gerade diese Anlagen Ziel der Angriffe der Alliierten. Wenngleich auch Bomben die Altstadt trafen, waren die Zerstörungen im historischen Stadtkern vergleichsweise gering.

In den Folgejahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Regierungsbezirk Minden aufgelöst. Die Stadt wurde Sitz des

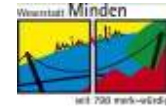
Kreises Minden-Lübbecke. Wie in Ostwestfalen charakteristisch dominiert mittelständisches Gewerbe die wenigen großen Betriebe.

Sanierungsrahmenplan



Aufbauend auf dem wirtschaftlichen Wohlstand der Nachkriegszeit begann der in den 1970er Jahren die Sanierung der Altstadt. Während die Untere Altstadt als Zentrum für den Einzelhandel ausgebaut wurde, ist die Obere Altstadt schwerpunktmäßig als Wohnstandort gesichert worden.

Nunmehr steht der historische Kern Mindens wieder vor einem bedeutenden Wandel, da er die Ansprüche des Einzelhandels und an das moderne Wohnen in einem bedeutenden Maß nicht mehr erfüllt. Der Innenstadt Minden droht wieder ein Bedeutungsverlust, dem mit einer neuen Phase der Stadterneuerung entgegengewirkt werden soll.



4. Die Innenstadt – Bestandsanalyse

Das Ziel einer starken Positionierung Mindens in der Region liegt allen Planungen für die Mindener Innenstadt zugrunde. Die nachstehende Bestandsanalyse zeigt die Mängel und Problembereiche auf, formuliert Ziele und Maßnahmen. Dieser Bestandsanalyse liegen die Ausführungen des Masterplans zugrunde, ergänzt um eigene Erhebungen und Analysen.

Die derzeitige Struktur der Mindener Innenstadt ist Ergebnis der Sanierungsplanung der 70er Jahre, die im Wesentlichen umgesetzt wurde. Während die Konzepte für die Obere Altstadt als Wohnstandort und der gesamten Innenstadt als Kultur- und Bildungsstandort nach wie vor gültig sind, haben sich die Anforderungen an die Handelsstadt grundlegend geändert. So ist das Konzept einer Fußgängerzone zwischen den Polen Obermarktzentrum und Hertie/C&A überholt, die 1a Lage beschränkt sich auf Scharn und Bäckerstraße. Hier bedarf es einer Neukonzeption, die im Masterplan für die Innenstadt Mindens nunmehr abgebildet wird.

In der nachstehenden Mängelanalyse sind alle Problembereiche aufgelistet, die bei den weiteren Planungen für die Mindener Innenstadt zu berücksichtigen sind.

4.1 Abgrenzung des Plangebiets

Im Mindener Kernstadtbereich gibt es insgesamt drei Bereiche, die sich aufgrund von Funktionsschwächen und

ihren Entwicklungspotenzialen im Focus der Mindener Stadtplanung befinden:

- die historische Mindener Altstadt einschließlich des Glacisgürtels,
- die Weseraue der auf der Ostseite der Weser einschließlich der Bebauung am Brückenkopf,
- der daran östlich angrenzende Bahnhofsbereich einschließlich des Weserhafens.

Verbunden sind diese drei Bereiche durch die Weserbrücke und die Kaiserstraße. Dieser Straßenzug ist die wichtigste Ost-West-Verbindung in Minden für den innerstädtischen Verkehr. Wegen der unterschiedlichen Problematik in diesen jeweiligen Bereichen verfolgt die Stadt Minden unterschiedliche Strategien für diese Bereiche. Für den westl. Bahnhofsbereich einschl. des Weserhafens wird die Festlegung eines Stadtumbaugebiets vorbereitet, da hier erhebliche Funktionsverluste vorliegen und hier nachhaltige städtebauliche Strukturen hergestellt werden müssen. Für den Bereich der Weseraue ist als Aufwertungsstrategie über eine Bewerbung Mindens für eine Landesgartenschau diskutiert worden. Diese unterschiedlichen Strategien führen zu einer Abgrenzung des Plangebiets für die Innenstadt im Osten durch die Weser. Für die übrige Abgrenzung bildet das Glacis die stadträumliche Zäsur. Jenseits des Glacis haben sich nach der Entfestigung auch in funktionaler Abgrenzung von der Innenstadt die Wohnquartiere des 19. Jahrhunderts entwickelt. Das Plangebiet umfasst eine Fläche 156 ha und hat ca. 3.800 EW.

Schwarzplan



4.2 Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur der Mindener Innenstadt wird geprägt durch den nach wie vor mittelalterlichen Stadtgrundriss und das Glacis, den ehemaligen Befestigungsanlagen. So befinden sich entlang der historischen Handelsstraßen wie Bäckerstraße, Scharn, Markt und Obermarktstraße die Geschäftslagen, während Obere Altstadt und Fischerstadt vom Wohnen geprägt sind. Öffentliche Einrichtungen und Bildungseinrichtungen befinden sich zumeist in den Bereichen zwischen der mittelalterlichen Stadt und dem Glacis.

Flächenbilanz - Nutzungsstruktur (nach überwiegender Nutzung)

Wohn- und gemischte Nutzung	27,8 ha	17,8 %
Gewerbliche Nutzung	13,2 ha	8,5 %
Öffentliche Einrichtungen	27,1 ha	6,2 %
Wasserflächen	9,7 ha	17,4 %
Straßen, Wege, Plätze	35,5 ha	22,8 %
Grünflächen	41,4 ha	26,6 %
Baulücken	1,1 ha	0,7 %
Gesamt:	155,8 ha	100,0 %

„Windloch“



Legende

Überwiegende Nutzung

- Wohnen
- Wohnen, Handel, Dienstleistung
- Handel
- Gewerbe
- Handwerk
- Gastronomie
- Verwaltung
- Vergnügungsstätte
- Kreuz, Versammlung, freie Disziplin
- Verwaltung
- Bildung, Schule
- Kirche
- Gesundheit
- Kultur
- Kinderkrippe
- Wasserfläche
- Station, Platz, Mäße
- Parkanlage
- Kinderplatz
- Sportanlage
- Freizeit
- Kleingarten
- Beidseite

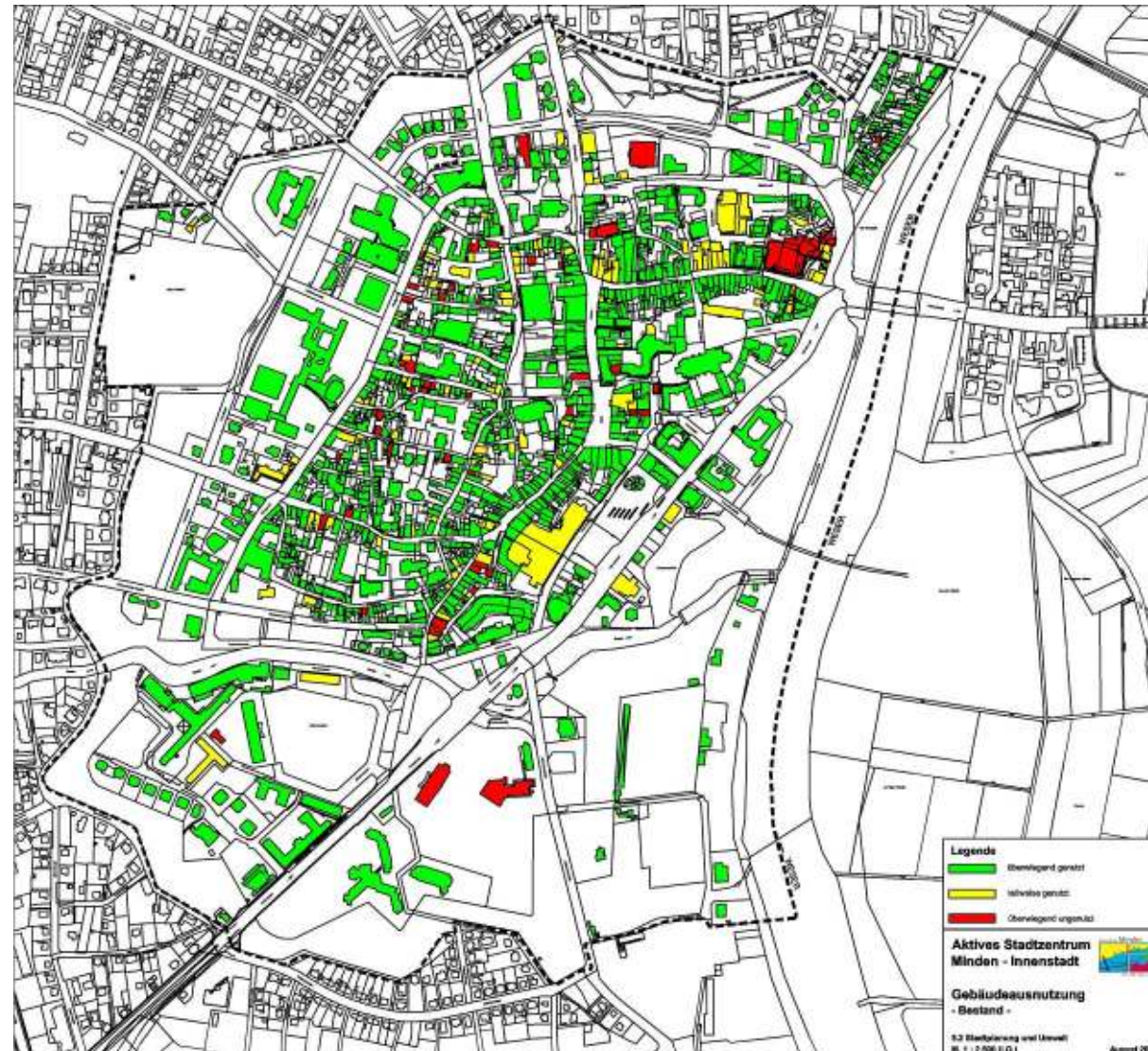
Aktives Stadtzentrum Minden - Innenstadt

Nutzungsstruktur - Bestand

8.2 Stadtplanung und Umwelt
M. 1: 2.500 (0.0)

April 2000

Gebäudeausnutzung

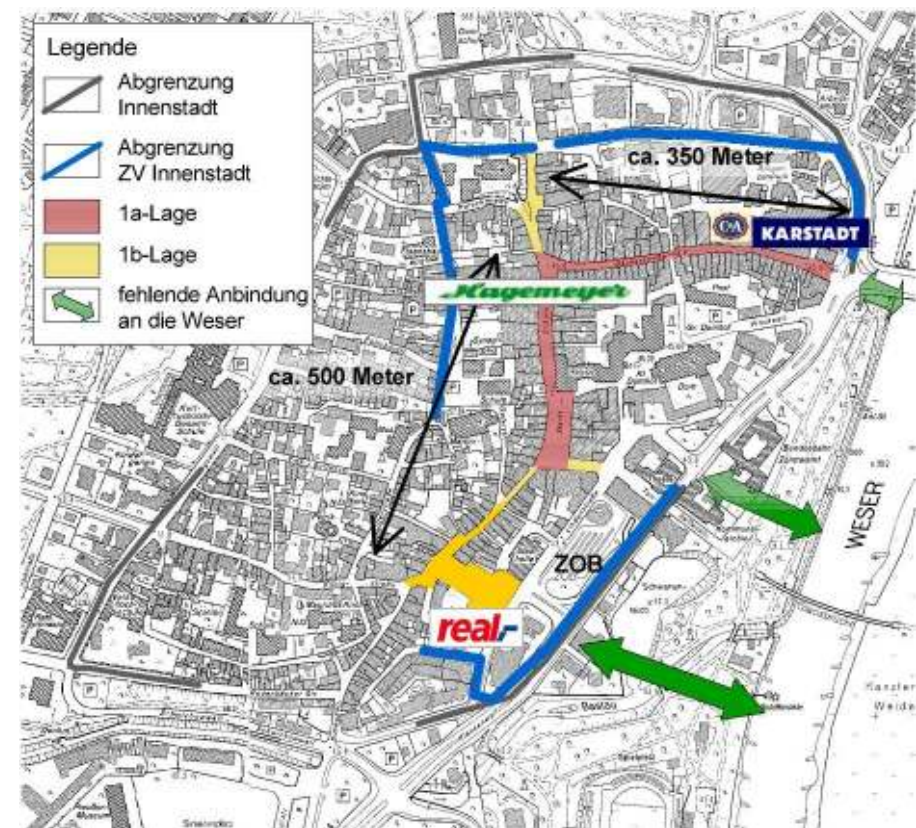


4.3 Einzelhandel

Die Einzelhandelsentwicklung in der Mindener Innenstadt ist in der jüngsten Zeit geprägt von zunehmenden Leerständen im Großflächenbereich. Eine wesentliche Rolle spielen dabei Leerstände aufgrund von Insolvenzverfahren wie bei Wehmeyer und Hertie (ehem. Karstadt) als auch die Aufgabe inhabergeführter Geschäfte wie z. B. das ehem. Kaufhaus Becker am Markt. Dem gegenüber steht die Erweiterung und Umstrukturierung des Kaufhauses Hagemeyer zu einem reinen Textilkaufhaus mit ergänzenden Shops und die nunmehr gesicherte Nachnutzung des SB-Warenhauses „real“ in der Obermarktpassage durch „Kaufland“, die hier die Grundlage für die zukünftige Restrukturierung dieser Passage bildet.

Deutlich wird, dass sich insbesondere durch den Leerstand „Hertie“ und die Umstrukturierung des Kaufhauses Hagemeyer die Angebotsvielfalt der Innenstadt weiter verringert. Diese Entwicklung verläuft vor dem Hintergrund, dass fehlende Sortimente wie Unterhaltungselektronik nach wie vor nicht angeboten werden. Lt. CIMA –Gutachten 2006 waren im Jahre 2005 in der Innenstadt ca. 62.000 qm Verkaufsfläche vorhanden. Diese betrug im Jahr 2008 nur noch ca. 58.200 qm ohne Berücksichtigung der jüngsten Entwicklung. Insofern ist zu befürchten, dass der Rückgang der Zentralität von 140,8 (1994) auf 124,7 (2005) und auf 113,9 (2008) sich weiter fortsetzen wird. Dieses wird sich auch niederschlagen in der Entwicklung der Passantenfrequenz am östlichen Ende der Bäckerstraße.

Geschäftslagen



Die Entwicklungsgrundsätze für die Mindener Innenstadt:

- Schaffung von großflächigen Entwicklungsmöglichkeiten und Ansiedlung geeigneter Branchen,
- Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten nur noch im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt.

Zur Umsetzung verfolgt die Stadt Minden in Berücksichtigung der Ergebnisse des Masterplan-Prozesses folgende Strategien:

- Durchführung eines zweistufigen Wettbewerbs für das Rathausquartier mit dem Ziel, hier ein quantitativ und qualitativ verbessertes Angebot an modernen Verkaufsflächen zu etablieren zur Stärkung der Mitte der Mindener Innenstadt,
- Weiterführung des Geschäftsflächenmanagements für die Mindener Innenstadt,
- Vermeidung von weiteren Trading-Down-Effekten durch die Aufstellung weiterer B-Pläne zur Regelung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten,
- Weiterführung der ISGs Obermarktquartier und Ratsquartier, Initiierung weiterer ISGs, z. B. im Bereich Hufschmiede und Bäckerstraße,
- Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Neugestaltung der Fußgängerzone,
- Fortsetzung des Stadtmarketings, Teilnahme an Wettbewerben wie „Ab in die Mitte.“

Obere Altstadt



4.4 Wohnen

Das Plangebiet „Aktives Stadtzentrum Minden-Innenstadt“ hatte am 31.12. 2008 eine Einwohnerzahl von 3.809 Einwohnern. Seit dem 31.12.2004 ist die Einwohnerzahl damit um 180 Einwohner gesunken. Dies entspricht einer Bevölkerungsabnahme von 4,7 %. Im Plangebiet ist somit im Vergleichszeitraum eine deutlich höhere Bevölkerungsabnahme als im Stadtbezirk Innenstadt (0,9 %) und in der gesamten Stadt Minden (0,2 %) zu verzeichnen.

Die Altersstruktur des Plangebietes weist gegenüber der gesamten Stadt Minden keine gravierenden Besonderheiten auf. Hinzuweisen ist nur darauf, dass die Altersgruppen der Minderjährigen und der Älteren (über 50 Jahre) im Plangebiet leicht unterdurchschnittlich vertreten sind, während die Altersgruppen zwischen 18 und 50 Jahren prozentual stärker sind als in der Stadt Minden.

Der Ausländeranteil im Plangebiet „Aktives Stadtzentrum Minden-Innenstadt“ betrug am 31.12.2008 insgesamt 16,1 %. Er ist damit deutlich höher als in der Stadt Minden (6,35 %). Auffällig ist weiterhin das der Ausländeranteil der Kinder und Jugendlichen mit 26,0 % im Plangebiet nochmals deutlich höher liegt. Über Einwohner mit Migrationshintergrund liegen darüber hinaus keine weiteren Daten vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass über den Ausländeranteil hinaus noch eine Vielzahl von Personen mit Migrationshintergrund im Plangebiet leben.

Auffällig ist weiterhin, dass in 2008 im Stadtbezirk Innenstadt 32,7 % der Kinder und Jugendlichen Leistungen

nach SGB II beziehen (in 2006 betrug der Anteil noch 27,3 %). Dieser Anteil dürfte im Plangebiet „Aktives Stadtzentrum Minden-Innenstadt“ aufgrund der dort vorherrschenden Strukturen und der Bewohnerstruktur nochmals höher liegen.

Diese Strukturen spiegeln sich auch im Wohnungsbestand nieder. Während in der Oberen Altstadt die Gebäude vollständig oder überwiegend für Wohnzwecke genutzt

Leerstand und Verfall in der Simeonstraße



werden, ist das Wohnen im Bereich der Fußgängerzone auf die Obergeschosse beschränkt. Probleme gibt es hier insbesondere wegen der unbefriedigenden Parkraum-situation für die Mieter.

So gibt es neben hervorragend sanierten Altbaubeständen nach wie vor leerstehende und untergenutzte Wohngebäude insbesondere in der Oberen Altstadt. Unter Annahme einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,14 Einwohnern/Haushalt beträgt die Zahl der Wohnungen im Plangebiet ca. 1780 WE. Davon befindet sich der größere Teil in der Oberen Altstadt. Von den dort befindlichen 368 Gebäuden stehen ca. 10 % leer, weitere 17 % sind untergenutzt.

Weiter sind im Bereich der Oberen Altstadt noch Baulücken in einem Umfang von ca. 0,7 ha vorhanden. Aufgrund der besonderen Infrastruktur im Freiwilligenbereich und ihrer sozialen Durchmischung präsentiert sich die Obere Altstadt nach wie vor als urbanes Wohnquartier.

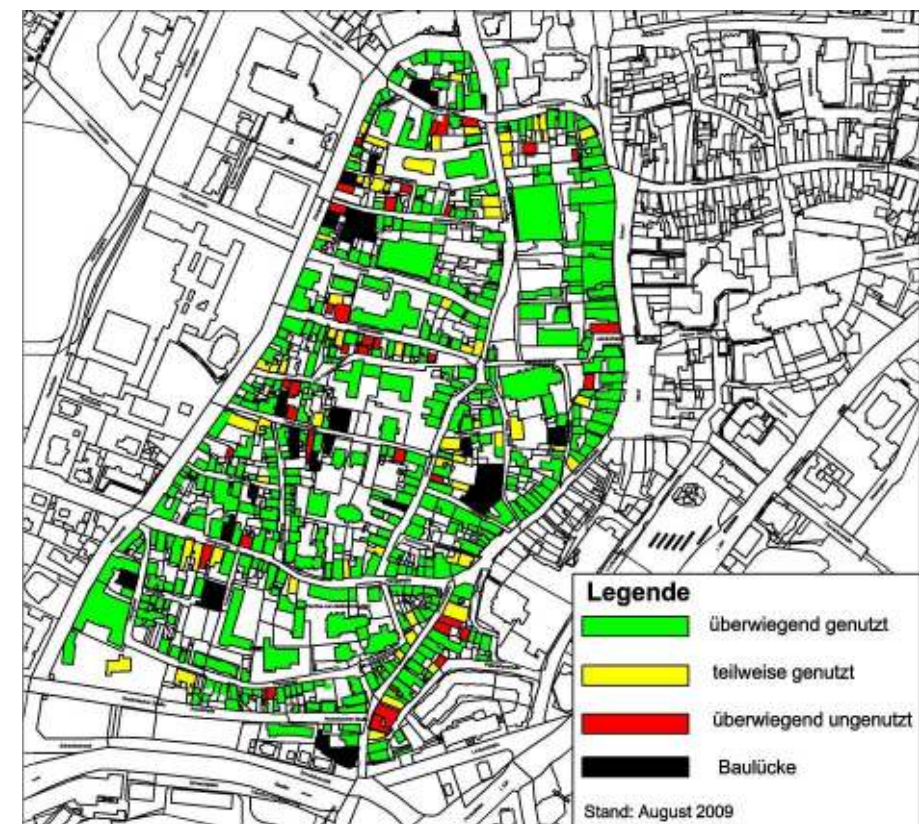
Baulücke Greisenbruchstraße



Zur dauerhaften Stabilisierung ist es erforderlich mit folgenden Strategien einer möglichen Negativentwicklung entgegenzuwirken:

- Stärkung des Zuzugs in die Obere Altstadt durch Neubautätigkeit, Aktivierung von Baulücken,
- Weiterführung des Durchbaus im Altbaubestand,
- Weiterführung der Förderprogramme,
- Beibehaltung der steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten,
- Aufwertung einzelner Quartiere durch Pilotprojekte wie Neubautätigkeit im Bereich der Greisenbruchstraße und Etablierung studentischen Wohnens im Bereich der Simeonstraße,
- Verbesserung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit in Problembereichen.

Gebäudenutzung Obere Altstadt



Umnutzung Baudenkmal Bürgerschule zu Eigentumswohnungen



4.5 Kultur, Bildung

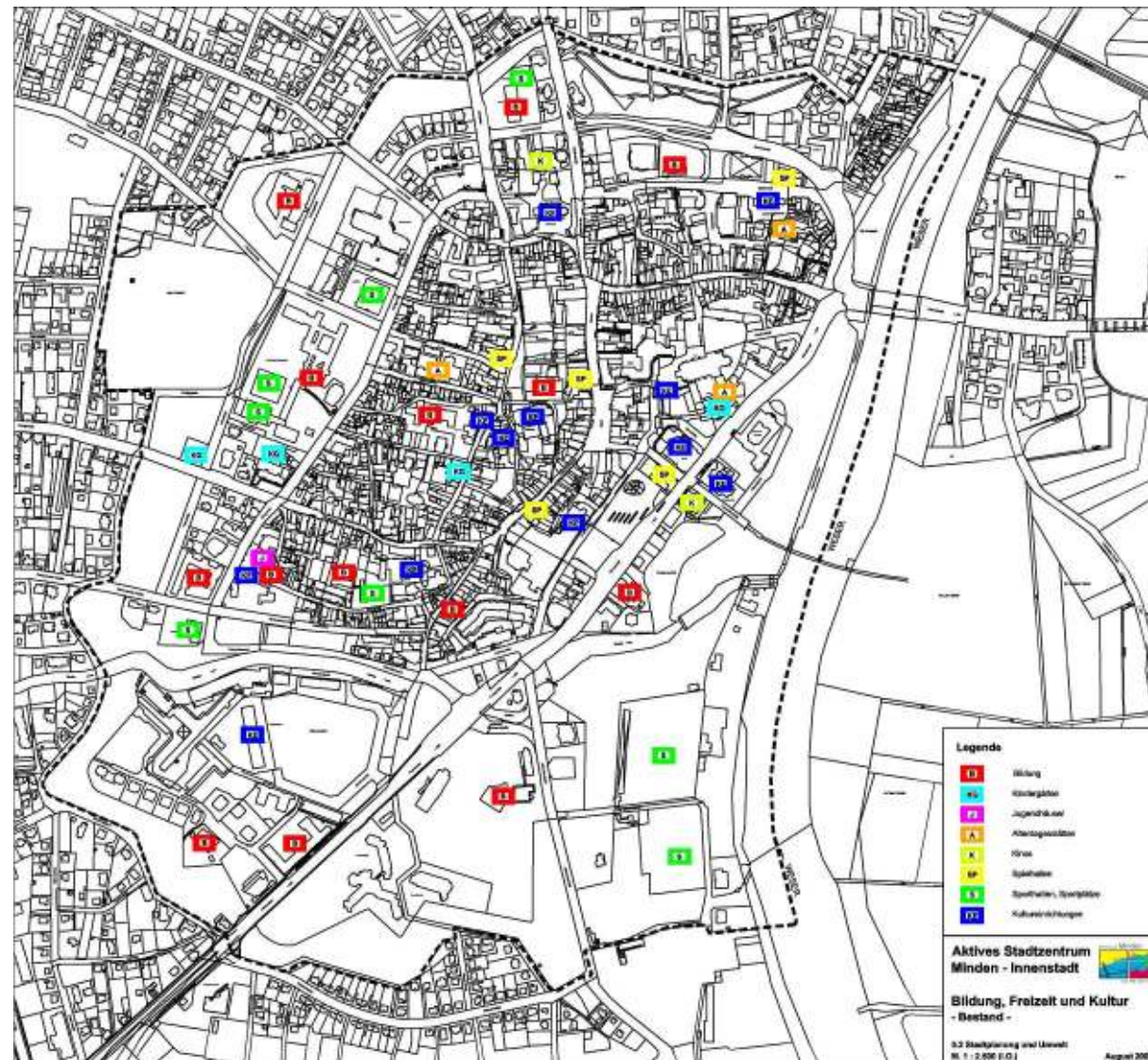
Im Innenstadtbereich sind alle bedeutsamen Kultureinrichtungen angesiedelt. Dieses sorgt für eine Belebung der Innenstadt in den Abendstunden. Das Prinzip einer Kulturachse von Ost nach West ist durch den Masterplan erneut bestätigt worden. Erneuerungsbedarf gibt es insbesondere für das Mindener Museum in der Oberen Altstadt. Weiterhin ist eine Neukonzeption erforderlich ist, um den Museumsbetrieb modernen Erfordernissen anzupassen.

Die Bündelung von Investitionen im Bildungsbereich in der Innenstadt dient der Qualifizierung des Bildungsangebotes in Minden. Dabei prägen die Innenstadt liegenden Schulen den Stadtraum zwischen der Oberen Altstadt und dem Glacis. Die Vorschläge des Masterplans zur Schaffung eines Shared Space am Königswall mit dem Ziel der Verknüpfung der Schulbereiche mit der Oberen Altstadt werden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung auf ihre Machbarkeit geprüft. Die Integration der erneuerten und erweiterten KTG ist dabei zu berücksichtigen.

Dom



Bildung, Freizeit und Kultur



4.6 Stadtmarketing, Tourismus

Der Bekanntheitsgrad Mindens hat durch gezielte Maßnahmen des Stadtmarketings in den letzten Jahren stetig zugenommen. Die landschaftliche Lage, die historische immer noch unterschätzt. Die notwendigen Aufwertungen des öffentlichen Raumes, die Verbesserung des Einzelhandelsangebots, die notwendige Aufwertung von Glacis und Weserpromenade und nicht zuletzt die notwendige Stärkung des Wohnstandorts Obere Altstadt können im Rahmen des Stadtmarketings zur Profilierung des Standortes Mindens genutzt werden.

Weserfront



Mindener Freischießen



Mindener Gourmetmeile



4.7 Verkehr

Haupterschließungsnetz

Geprägt wird das Haupterschließungsnetz zum einen von dem sogenannten Inneren Ring, zum anderen von den radial aus dem Norden und Westen zulaufenden städtischen Hauptverkehrsstraßen. Ergänzt wird dieses Netz durch die Landesstraße L 534, die von Osten kommend in südwestlicher Richtung verlaufend den Kern der Innenstadt tangiert und sich als Hauptachse des Inneren Ringes darstellt. Auf der einen Seite ist dieser Straßenzug die wichtigste Verbindung zum Siedungsraum Rechtes Weserufer und andererseits stellt dieser Straßenzug eine Barriere zwischen der Innenstadt und dem Weserglaci dar. Als Problem erweist sich die trennende Wirkung des Klausenwalls, durch den die Innenstadt vom Weserglaci abgeriegelt wird. Hier sind die Quermöglichkeiten zu verbessern und gestalterisch aufzuwerten.

Innere Erschließung

Die innere Erschließung im Bereich der Oberen Altstadt wird geprägt durch das historisch gewachsene Straßennetz. Durch verkehrslenkende Maßnahmen, wie Einrichtungsverkehr oder Sackgassenbildung sowie Sperrungen für den motorisierten Individualverkehr, erfolgte die Einrichtung von Verkehrszonen, so dass der Durchgangsverkehr in diesem innerstädtischen Quartier unterbunden werden konnte. Im nördlichen Bereich innerhalb des Inneren Ringes erfolgt die Der Bereich der Oberen Altstadt ist im Wesentlichen in den 80er Jahren neu gestaltet worden. Wie auch in der übrigen Innenstadt gerät im Hinblick auf die Barrierefreiheit und den

Komfort für Mobilitätseingeschränkte Art und Struktur der Straßen- und Platzbeläge in die Kritik.

Klausenwall/Tonhallenstraße



Ruhender Verkehr

Innerhalb des Planungsbereiches stehen aktuell ca. 2.540 Abstellmöglichkeiten für Pkws in Form von Parkplätzen, Hoch- und Tiefgaragen zur Verfügung. Aufgeben wurden zwischenzeitlich die Standorte Hertie und Klinikum II mit insgesamt ca. 470 Stellplätzen. Dies entspricht einem Rückgang von über 15 %. Zusätzlich befinden sich noch ca. 2.000 Stellplätze auf Kanzlers Weide unmittelbar östlich angrenzend an das Plangebiet. Über ein Parkleitsystem wird die Auslastung all dieser Flächen für den ruhenden Verkehr gesteuert. Darüber hinaus bestehen weitere Abstellmöglichkeiten für Pkws überwiegend entlang der Straßen am Grüngürtel, dem Glacis. Für die Stärkung der Wohnfunktion ist es erforderlich, die Nachfrage nach Einstellplätzen zu überprüfen. Denkbar ist, Baulücken nicht in jedem Fall zu schließen, sondern für private Einstellplätze zu nutzen.

ÖPNV

Sämtliche Buslinien verlaufen sternförmig über die Hauptverkehrsstraßen und dem Inneren Ring auf den Zentralen Omnibus-Bahnhof. Durch das Rendezvoussystem bildet er den zentralen Umsteigepunkt für das gesamte Stadtgebiet. Die in dichter Abfolge angeordneten Haltepunkte sowohl entlang des Innenstadtringes als auch den von dort abgehenden Hauptverkehrsstraßen ermöglichen eine günstige Erreichbarkeit des Verkehrsmittels Bus.

Der ZOB ist in seiner Gestaltung nicht mehr zeitgemäß. Insbesondere versperrt das Empfangsgebäude die Sichtbeziehung zwischen der Fußgängerzone und dem ZOB

und riegelt diesen so optisch ab. Auch die Struktur mit den vielen Einzelbahnsteigen beeinträchtigt die Zugänglichkeit des ZOB insbesondere für den mobilitätseingeschränkten Busnutzer. So sollte einer zentralen Anlage mit einer offenen Gestaltung der Vorzug gegeben werden. Die im Bereich des ZOB bestehenden Sicherheitsprobleme sind bei einer offenen und übersichtlichen Anlage auch leichter zu beherrschen.

Mindener ZOB



Fahrradverkehr

Die Fahrradwege verlaufen parallel entlang der Hauptschließungsstraßen, mit Ausnahme am Königswall. Hier erfolgt eine straßenunabhängige Wegeführung durch das Glacis, so dass auch die Schulwegsicherung gewährleistet ist. Ergänzt wird dieses System durch eine Radwegeführung durch den südlichen Bereich der Grünanlage Glacis und dem Weserradweg, der tlw. höhenversetzt parallel zur Weserpromenade verläuft.

Für Benutzer von Fahrrädern stehen an ca. 20 Stellen insgesamt rund 340 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Diese Stellen verteilen sich über die gesamte Fußgängerzone sowie mittelbar angrenzend.

Optimierungen im Detail sind im gesamten Innenstadtbereich für den Fahrradverkehr nötig. Neben der Verbesserung des Angebots an Abstellanlagen ist insgesamt die Führung des Radverkehrs in der Innenstadt zu überprüfen.

Verkehrskonzept Innenstadt

Voraussetzung für die Durchführung von Maßnahmen des Verkehrs in der Innenstadt ist ein ausführliches Verkehrskonzept, in dem neben einer vertiefenden Bestandsanalyse die Vorschläge des Masterplans auf eine mögliche Umsetzung hin überprüft werden. Insbesondere sind auch die im Innenstadtforum kritisch diskutierten Vorschläge wie Einrichtung eines Shared Space am Königswall und der Umbau des Wesertores zu untersuchen.



4.8 Stadtbild

4.8.1 Topographie

Für die Betrachtung der Mindener Innenstadt ist die Topographie von größter Bedeutung: die Trennung der Oberen Altstadt von der Unterstadt durch die von Nord nach Süd verlaufenden Höhenkante von max. 14 m Höhenunterschied prägt das Stadtbild in entscheidender Weise. Die Einfassung der Innenstadt durch das Glacis ist das zweite wesentliche Merkmal: von der Weserseite ist das historische Stadtbild mit den prägenden Kirchen – dem Dom in der Unterstadt und den Stadtkirchen in der Oberen Altstadt direkt auf der Hangkante weithin sichtbar. Diese Struktur bildete die Grundlage für die Trennung der Mindener Innenstadt in eine Handelsstadt (Unterstadt) und in eine Wohnstadt (obere Altstadt). Die Gebäudetypologien sind dementsprechend unterschiedlich: großflächiger in der Unterstadt und kleinteiliger in der Oberen Altstadt.

4.8.2 Denkmalschutz, Gestaltung der Gebäude

Der nach wie vor hohe historisch bedeutsame Altbaubestand spiegelt sich in den Unterschutzstellungen nach dem Denkmalschutzgesetz wieder. Von den 627 Baudenkmälern im gesamten Stadtgebiet befinden sich über die Hälfte (361) im Plangebiet. Durch die Aufnahme Mindens in die Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne“ und die Ausweisung eines entsprechenden Sanierungsgebiets wurde der Bedeutung und Qualität des Mindener Stadtbildes Rechnung getragen. Die Dokumentation der Mindener

Baugeschichte in den Bau- und Kunstdenkmälern von Westfalen ist beispielhaft.

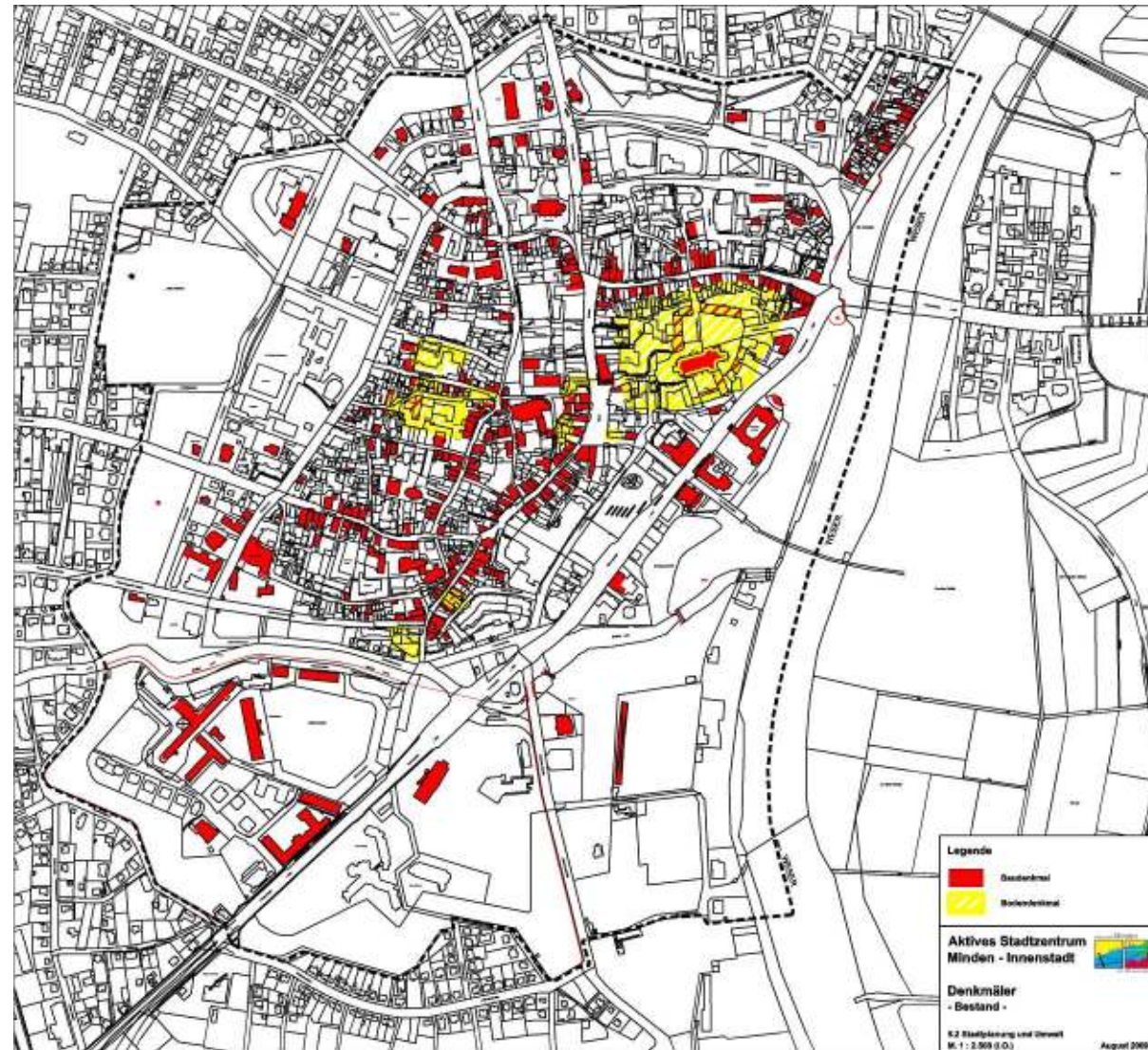
Zum Erhalt der Denkmäler ist neben der dauerhaften Nutzuzug die wieder intensivierete Förderung die wichtigste Voraussetzung. In der Oberen Altstadt kommt dabei der Förderung der Wohnnutzung größte Bedeutung zu.

Für den Bereich der Oberen Altstadt besteht seit den 80er Jahren eine Gestaltungssatzung, deren positive Wirkung im Stadtbild abzulesen ist. Es ist zukünftig zu überprüfen, inwieweit diese auf das gesamte Plangebiet ausgeweitet werden sollte.

Obere Altstadt



Bau- und Bodendenkmäler



4.8.3 Gestaltung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum in der Mindener Innenstadt wird geprägt durch die Fußgängerzone von der Bäckerstraße über Scharn und Markt bis zur Obermarktstraße und den historischen Platzfolgen vom Großen Domhof über den Kleinen Domhof und Markt, weiter über die Martinitrepppe zum Martinikirchhof. Wichtigstes Gelenk zwischen diesen beiden Läufen ist der Marktplatz am historischen Rathaus mit der Verknüpfung Martinitrepppe, die die stadträumlich prägendste Verbindung zur hoch gelegenen Oberen Altstadt darstellt.

Der barrierefreie Aufgang zur Oberen Altstadt ist gerade bei der Martinitrepppe ein bisher ungelöstes Problem. Die finanziellen Aufwände wie auch Sicherheitsprobleme haben bisher immer Lösungen wie z. B. Errichtung und Betrieb einer Aufzugsanlage entgegengestanden. Funktionale Mängel liegen auch vor bei den Plätzen Großer Domhof und Martinikirchhof. Die alleinige Nutzung als Parkplatz ist für den Großen Domhof auf Dauer nicht angemessen; eine Reduzierung des Stellplatzangebots würde Platz vor dem teilweise leerstehenden Postgebäude schaffen und das Umfeld des Domes würde eine angemessene Gestaltung erhalten können. Durch diese Reduzierung und eine Neuordnung des Stellplatzangebots würden der Platz und seine ihn begrenzenden Baudenkmäler aufwerten eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung erfahren.

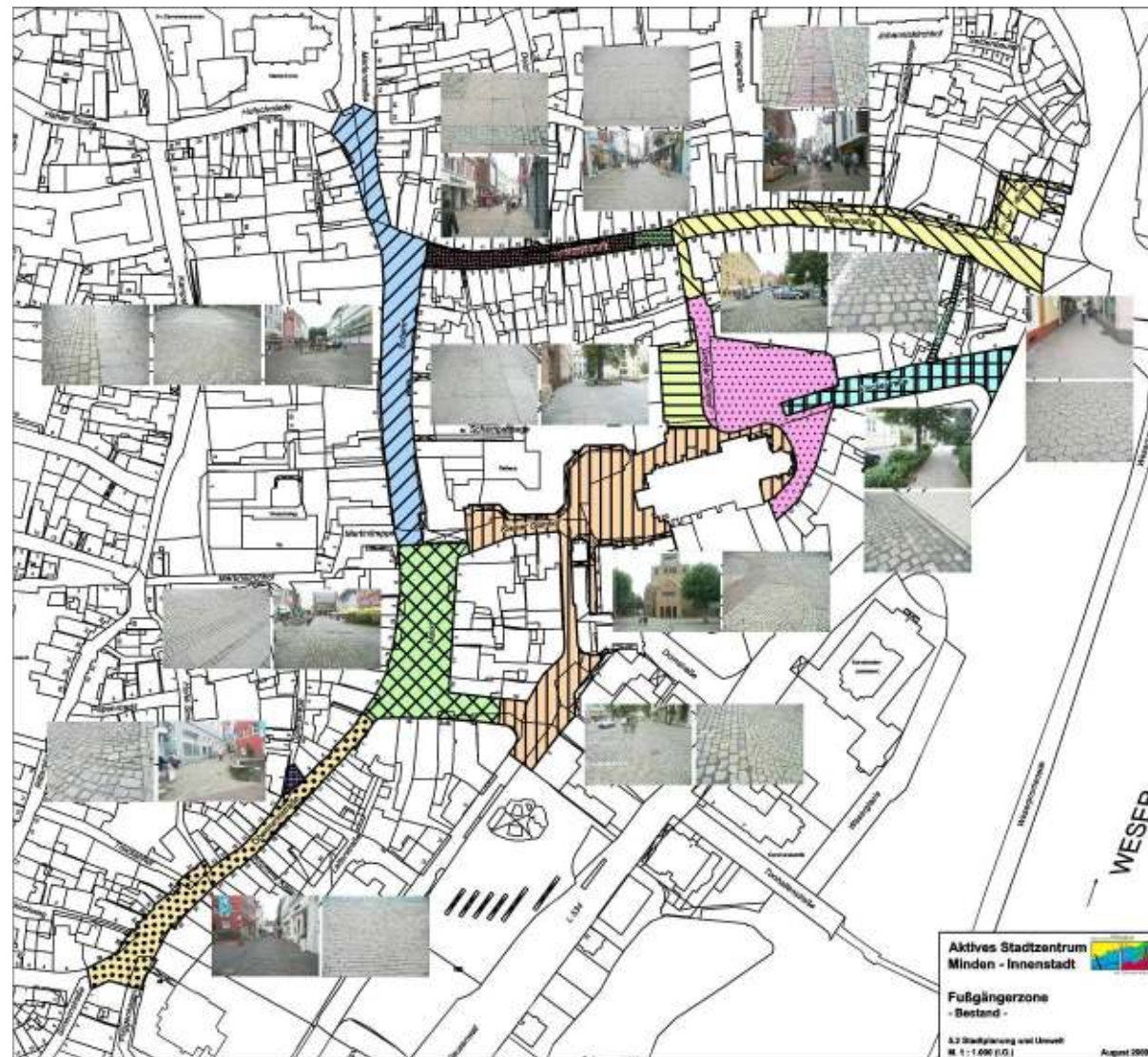
Die Fußgängerzonen selbst sind nicht einheitlich gestaltet. In verschiedenen Abschnitten zu unterschiedlichen Zeiten errichtet, weist jeder Abschnitt eine eigene Oberfläche auf.

Im Sinne einer Positionierung und Stärkung der Innenstadt flankierend zur Neuansiedlung und Restrukturierung von Geschäften ist eine einheitliche, den geänderten Ansprüchen an Fußgängerzonen gerecht werdende Neugestaltung erforderlich. Die heutige Fußgängerzone wirkt gestückelt, eine Strukturierung, die z. B. auch die Bedürfnisse der Gastronomie berücksichtigt ist nur zum Teil erkennbar.

In diesem Zusammenhang ist dann auch die Frage der übrigen Sondernutzungen zu klären. Es ist erforderlich insbesondere für die mobilen Werbeträger als auch der sich ausbreitenden Warenpräsentation Restriktionen neue Regeln aufzustellen.

Ein weiteres Problem im öffentlichen Raum ist die Gestaltung des Königswalls, der die Obere Altstadt von den Schulen trennt. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt ist die Machbarkeit eines Shared Space oder ähnlicher Lösungen zu prüfen, um die trennende Wirkung zu mildern und der Ostseite des Königswalls mehr Freiraum zu verschaffen.

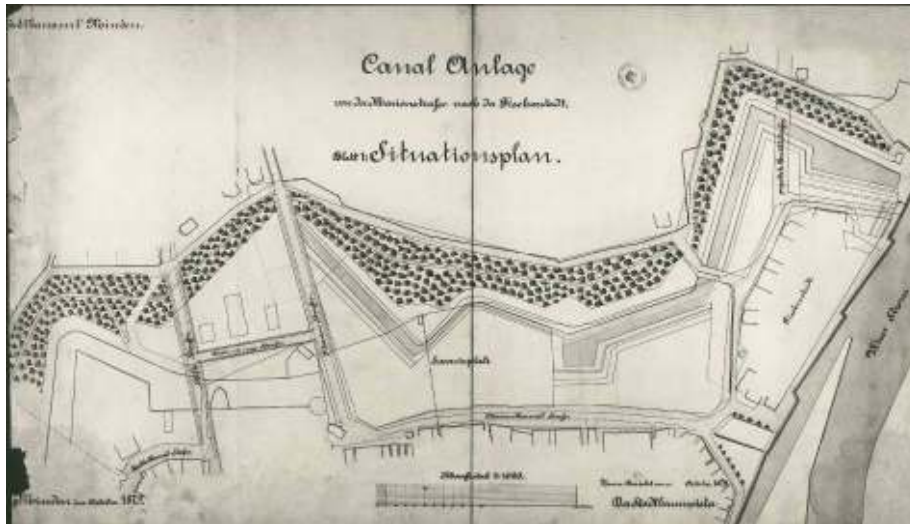
Fußgängerzone - Oberflächen



4.9 Grünanlagen

Der Grüngürtel „Mindener Glasis“ befindet sich in der Übergangszone des Weserberglandes zur Norddeutschen Tiefebene, er umschließt heute die gesamte Innenstadt/Kernstadt und hat eine Gesamtfläche von rund 38 ha und ist zwischen 25 und 175 Metern breit. Auf ca. vier Kilometern Länge besteht das Glasis aus sechs völlig unterschiedlichen Abschnitten (im Uhrzeigersinn): Weserglasis, Wittekindglasis, Simeonsglasis, Königsglasis mit Alter Friedhof, Marienglasis, Fischerglasis. Sie bilden einen Ring um den Stadtkern. Nur an der Fischerstadt ist dieser Ring durchbrochen.

Plan für die Kanalanlage von der Marienstraße zur Fischerstadt mit Planung für die Grünanlagen im Glasis der Petershagener Front, 1879)



Bei dem Mindener Glasis handelt es sich um Flächen der ehemaligen Mindener Festungsanlagen, die 1874 geschliffen anschließend durch einen privaten Verschönerungsverein als Grünanlage angelegt, im Jahr 1891 unter Beteiligung der Gartenkünstler Julius Trip und Georg Tatter als Waldpark konzipiert wurden. Hinsichtlich der angewendeten Gestaltungsprinzipien entspricht das Glasis einer landschaftlichen Anlage, in Anbetracht der relativ späten Entstehungszeit gegen Ende des 19. Jahrhunderts spielten aber auch nutzungsorientierte Ansätze bereits eine Rolle. In der Region Ostwestfalen-Lippe stellt das Mindener Glasis aufgrund seiner fast vollständig erhaltenen Ringform die bedeutendste Anlage in der Tradition der Wallgrünflächen dar.

Das Glasis wurde im Jahre 1985 und 1995 durch eine selektive Biotopkartierung in seinem ökologischen Bestand erfasst und 1992 in Teilbereichen unter Schutz gestellt. Der Gehölzbestand, der in weiten Teilen über 100 Jahre alt ist, ist meist dicht geschlossen und besitzt einen waldartigen Charakter. Eingestreut sind offene Bereiche mit Rasen und Wiesenflächen. Die Anlage ist von zahlreichen Trampelpfaden und Wegen durchzogen, sowie von etlichen Straßen durchschnitten oder eingeengt.

Das Glasis weist eine hohe Anzahl von Brutvogelarten auf, zu denen auch die stark gefährdeten Arten wie die Saatkrähen, die am Wesertor eine recht umfangreiche und wachsende Kolonie darstellen, zählen. Insofern ist das Glasis schon aus avifaunistischer Sicht ein erhaltens- und schützenswerter Bereich.

Weserglaci

Etwa 14,5 ha vom Glaci sind als „Geschützter Landschaftsbestandteil § 23 LG NRW“, insbesondere aufgrund des wertvollen Baumbestands und als ein der Gliederung des Stadtbildes und für die Ortsrandgestaltung bedeutender Grünzug rechtlich besonders gesichert. Die Wallgrünfläche übernimmt heute wichtige Funktionen im städtebaulichen Kontext. Sie gliedert und erschließt die angrenzenden Stadtteile, ist lebendiges Zeugnis der Stadtgeschichte, dient aufgrund ihrer linearen Strukturen als vernetzender Lebensraum für Tiere und Pflanzen und bietet nicht zuletzt vielfältige Naherholungsmöglichkeiten für die Einwohner der Stadt. Er steht allen Bürgerinnen und Bürgern jederzeit und kostenfrei zur Verfügung - direkt vor der Haustür.

Speziell der Bereich des Weserglaci bietet durch die Ansiedlung von Kanu- und Rudervereinen, das Sommerbad, das Weserstadion sowie diverse Sport-, Tennis- und Spielplätze sehr gute Bedingungen für die Naherholung und Freizeitgestaltung. Ob Spaziergänge, Joggen, Radfahren oder Inline-Skaten, Fahrradfreunde nutzen den attraktiven Weser-Radweg der entlang der Weserpromenade durch die Stadt führt. Ergänzt wird das Angebot durch die Schiffmühle und deren Gastronomiebetrieb. Im Sommer finden auf den Flächen zahlreiche Sport- und Kulturveranstaltungen statt. Stark frequentiert ist der Bereich des Glaci an der Weserpromenade. In der landschaftlichen Anlage wurden der einstige Wallgraben und das kleine Flüsschen Bastau zum langgestreckten Schwanenteich aufgestaut. Eine moderne Fußgängerbrücke ermöglicht den Übergang auf das gegenüberliegende Weserufer zum großen Fest- und Parkplatz.

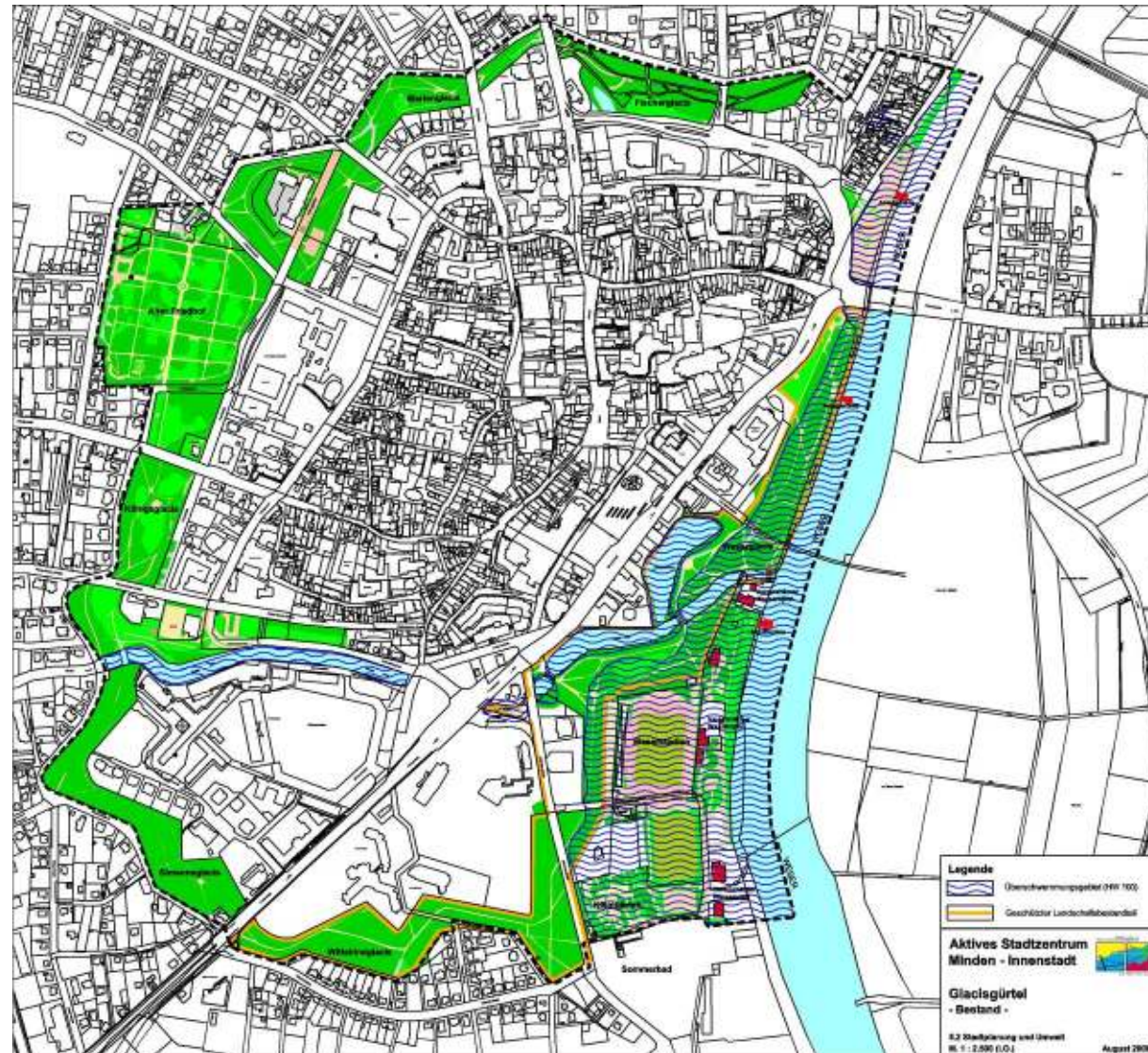
Im westlichen Abschnitt des Grüngürtels kommt man vom Königsglaciis direkt in den unter Denkmalschutz stehenden „Botanischer Garten“, der aus einem alten Friedhof hervorgegangen ist. Im nördlichen Abschnitt ist am Fischerglaciis der Garten der sogenannten Kaiservilla mit einem Teich der seinerzeit in die Glacisanlage integriert wurde. Die Mindener Glacisanlagen sind in ihrer Ausdehnung und Größe für Ostwestfalen – Lippe einzigartig (W. Neuling, LWL Garten- und Parks).

Derzeit ist die Aufenthaltsqualität im Glaciis vergleichbar mit dem Erscheinungsbild eines Waldes in dem wenig gestalterische Akzente und Schwerpunkte (Aufenthalts/Verweilbereiche, Denkmale und Skulpturen, Beleuchtungskonzept, Radwegekonzept) für den urbanen Nutzungsbereich entwickelt wurden. Für das Mindener Glaciis besteht zurzeit keine Zielsetzung und Gesamtkonzeption, in dem die Beeinträchtigungen wie Flächenverluste, mangelnde Pflege der Gehölzbestände sowie gestalterische Aspekte abgebildet werden. Zu bewältigen ist hier der „Spagat“ zwischen der Erhaltung der stadtoökologischen Funktion und Wertigkeit und der Orientierung an den historischen Gestaltungsprinzipien in besonders repräsentativen Bereichen unter Berücksichtigung der vielfältigen Nutzungsansprüche.

Nutzungsschäden im Glaciis



Glacisgürtel



4.10 Gewässer

Minden ist mehr als eine mittelalterliche Stadt - Minden ist eine „Stadt am Fluss“. Das prägende Gewässer für den Innenstadtbereich Mindens ist die Weser mit ihrem Nebengewässer Bastau und den daran gebundenen Schwanenteich als Stillgewässer. Die Weser und Ihr Nebenfluss sind heute überwiegend als naturferne ausgebaut und stark begradigte Fließgewässer einzustufen. Als Gewässer in der Stadt, in den bebauten Gebieten sind sie besonders beansprucht. Eine Renaturierung ist aus Platz- und Kostengründen nur an wenigen Stellen möglich. Sie unterliegen den Grundsätzen der Wasserrahmenrichtlinie WRRL. Sie werden und wurden auf ihre Wasserqualität und den ökologischen Zustand untersucht und sollen voraussichtlich bis zum Jahre 2027 einen guten ökologischen Zustand erreichen. So würde beispielsweise die teilweise Offenlegung der Bastau im Innenstadtbereich Mindens, verbunden mit einem Umbau des Stauwehres im Wesermündungsbereich zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit, eine wesentliche ökologische Verbesserung für die Weser und die Bastau bedeuten. Planungen liegen hierfür schon lange vor (Fließgewässerkonzept).

Die Weser durchzieht die Stadt Minden von Süden nach Norden auf eine Länge von ca. 10 km, 1,4 km liegen direkt am Stadtzentrum. Hochwasserschutz hat hier eine zentrale Bedeutung und Auswirkung auf die Stadtentwicklung. Weite Bereiche wie die Weserpromenade, das Weserglaci, der Schwanenteich sowie die Bastau liegen im Überschwemmungsbereich der Weser.

Die Weser ist auf ihrer gesamten Länge schiffbar und wird auch entsprechend genutzt. Sie wird in Minden überwiegend als „Freizeit-Fluss“ genutzt, zahlreiche Trendsportarten wie Laufen, Walking, Kanu- oder Radfahren und Freizeitnutzungen wie Camping und die Personenschifffahrt belegen die herausragende Bedeutung des Lebensraumes Weser.

Schiffmühle



Als Pendant zur Ostseite, die eher landschaftlich geprägte Seite, bietet das Südufer am Weserglaciis und an der Schlagde (Parkplatz) eine Promenade, die generell Raum zum Flanieren, sich treffen, Cafe trinken, oder eben auch zum spontanen Einkauf in der Stadt bietet. Da der Bereich jedoch etwas in die Jahre gekommen ist, wird er den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht, um als Fluss mit Promenade entlang des Wassers im innerstädtischen Bereich wieder erlebbar zu sein.

Als westlicher Nebenfluss der Weser durchfließt die Bastau als weiteres innerstädtisches Gewässer das Stadtgebiet mit allen auf sie einwirkenden Einflüssen (Verrohrung, Begradigung, Verbauung und Einleitungen) in östlicher Richtung und mündet bei Flusskilometer 202+800 beim Schwanenteich in die Weser. Das Fließgewässer Bastau ist innerstädtisch Bestandteil des Grüngürtels Glaciis. Vom Stadtrand bis zur Mündung in die Weser in Minden ist der Kleinfluss ein naturfern ausgebautes, stark begradigtes Fließgewässer. Im Sommer neigt sie zu starker Verkrautung. Vereinzelt kommt ein reicher Fischbestand vor. Anders zur freien Landschaft ist hier allerdings eine fast durchgehende Bepflanzung der Bastau vorhanden. Die Strukturgüte der Bastau liegt im Schnitt bei der Strukturgütekategorie 5 "merklich geschädigt". Für die Bastau liegt das Konzept zur naturnahen Entwicklung - Fließgewässerkonzept als Grundlage für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie WRRL aus dem Jahre 2004 vor.

Eng verbunden mit der Bastau ist die Entstehung des Schwanenteichs. Der Schwanenteich wurde erst Ende des 19. Jahrhunderts im heutigen Weserglaciis angelegt. Damals

wurde der Teich noch von der Bastau durchflossen. Heute ist der Schwanenteich ein Stillgewässer, das von der Bastau durch eine Spundwand abgetrennt wurde.

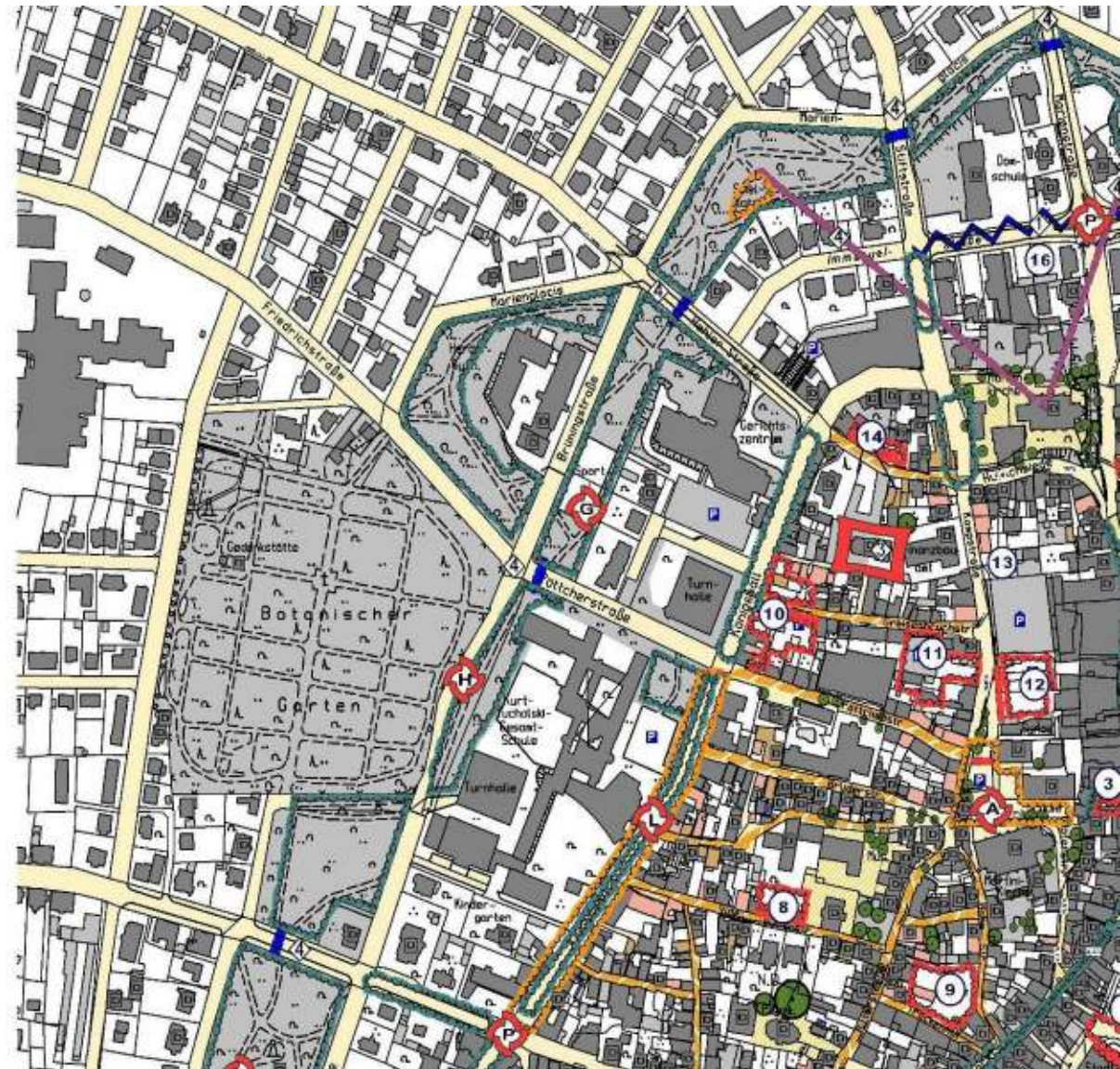
Alle vorgenannten Gewässer weisen wenig Gestaltungsmerkmale auf, die sie als Wasserelemente (Stadt am Fluss), sei es aus ökologischer, historischer oder stadtgestalterischer Sicht hervorheben oder erlebbar machen.

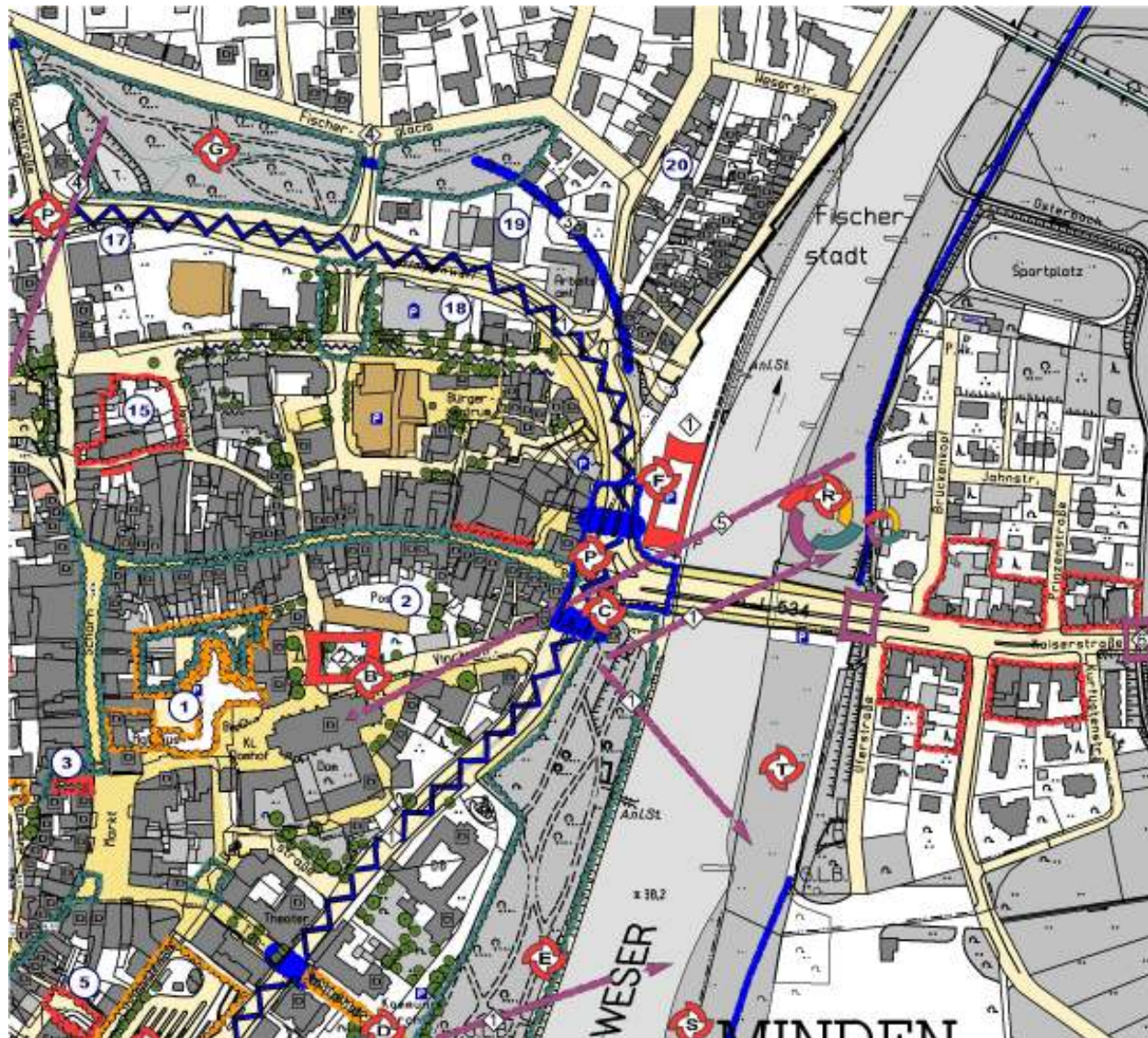
Bastaumündung



4.11 Masterplan - Mängel- analyse

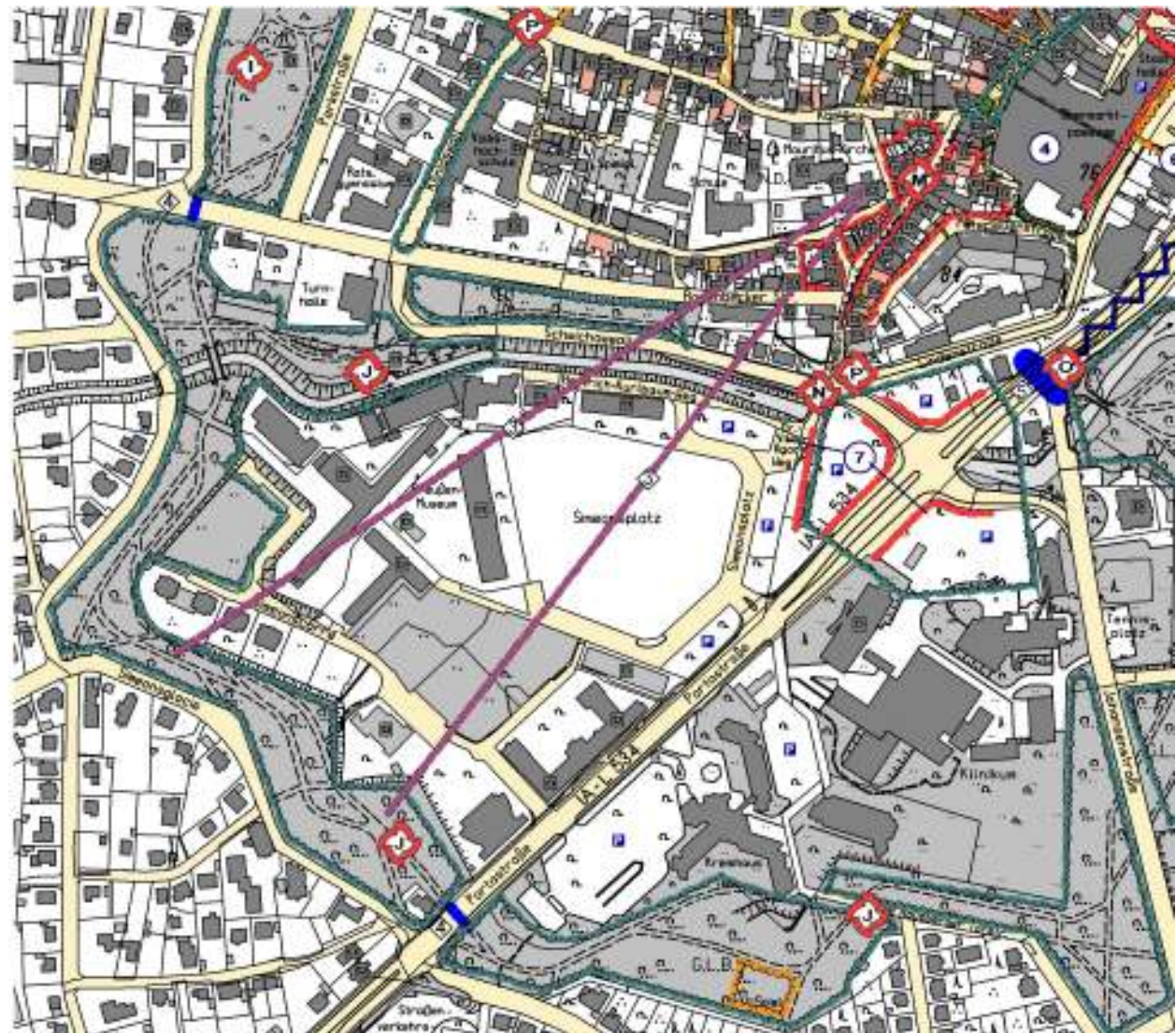
- 3 Martinitreppe – stadträumlich unbefriedigende Situation durch eingeschossigen Baukörper am Markt
- 5 städtebaulich mangelhafte Situation gegenüber der Stadthalle und ungestaltete Parkplatznutzung
- 8 Unterbrechung der stadträumlichen Kontinuität durch ungestaltete Baulücken
- 9 Ordnungs- und Gestaltungsbedarf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

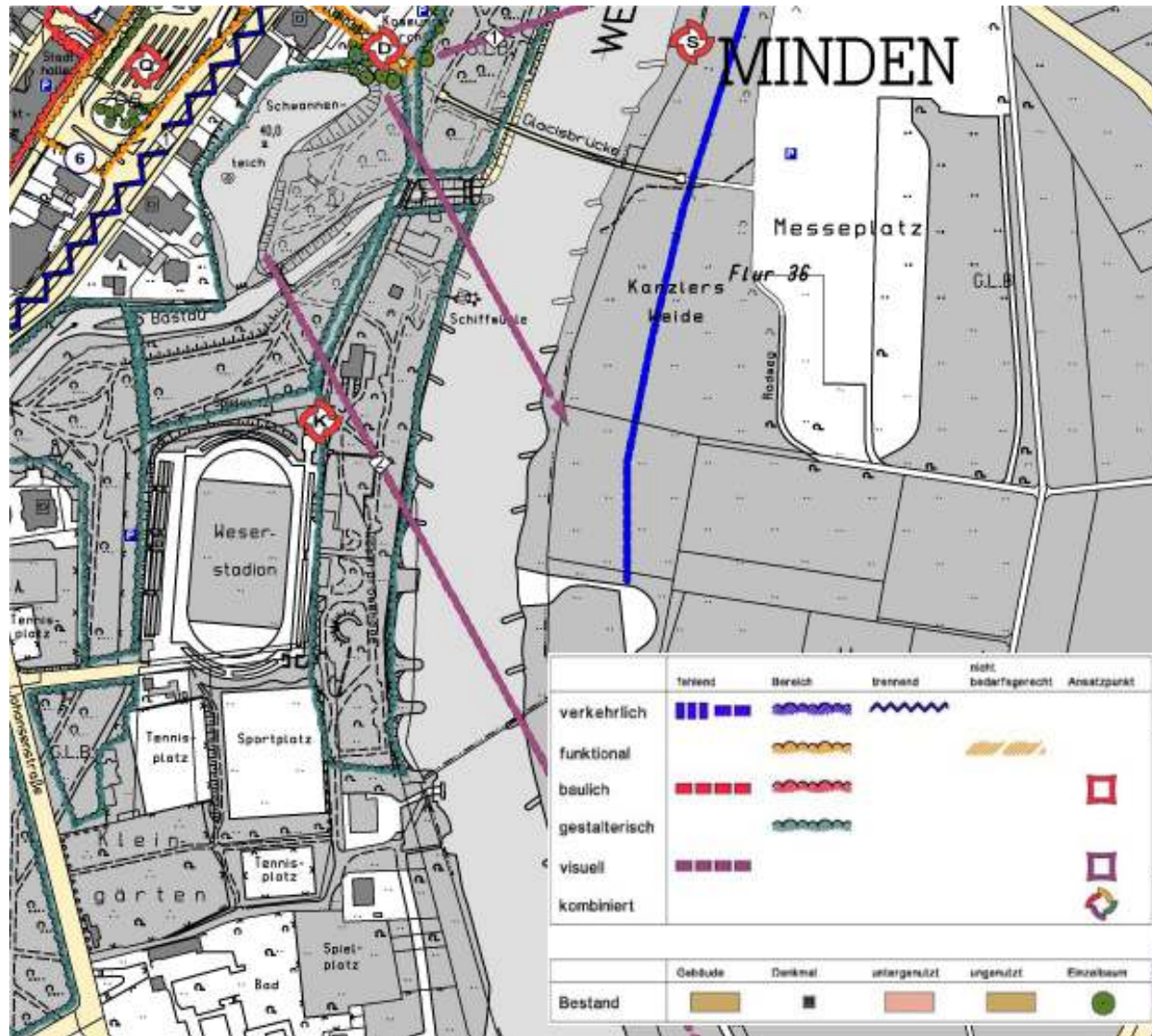




- 1 städtebauliche Missstände im „Rathausquartier“, Einbeziehung der angrenzenden Straßen und Plätze
- 2 fehlende Nutzung des Postgebäudes
- 3 Martinitrepp – stadträumlich unbefriedigende Situation durch eingeschossigen Baukörper am Markt
- B mangelhafte Gestaltung der Martinitrepp, fehlende Barrierefreiheit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

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





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

Wenngleich in diesem Planungsprozess nicht die gesamte Altstadt innerhalb des Glacis betrachtet wurde, lassen sich die Themen- und Handlungsschwerpunkte für die Quartiere unter wenigen Überschriften zusammenfassen:

- Öffentlicher Raum/Stadtbild
- Einzelhandel/Leerstände/Sortimentslücken
- Wohnen in der Altstadt
- Stadt am Fluss

Diese Inhalte, die einen deutlichen Konsens zwischen fachlicher Beurteilung und bürgerlicher Betrachtung darstellen, sollten dann in einen Masterplan einfließen, ergänzt um die zuvor noch nicht betrachteten Quartiere der historischen Innenstadt. Ziel dieses Planungsprozesses sollte es sein, erstmals seit der Stadtsanierung in den 1970/80er Jahren eine neue Basis für die Entwicklung der Innenstadt zu bekommen. Gegenwärtig gilt noch immer der Sanierungsrahmenplan, über dessen Inhalte die allgemeine Entwicklung z. B. des Einzelhandels, des Verkehrs, des Wohnens etc. hinweggegangen ist.

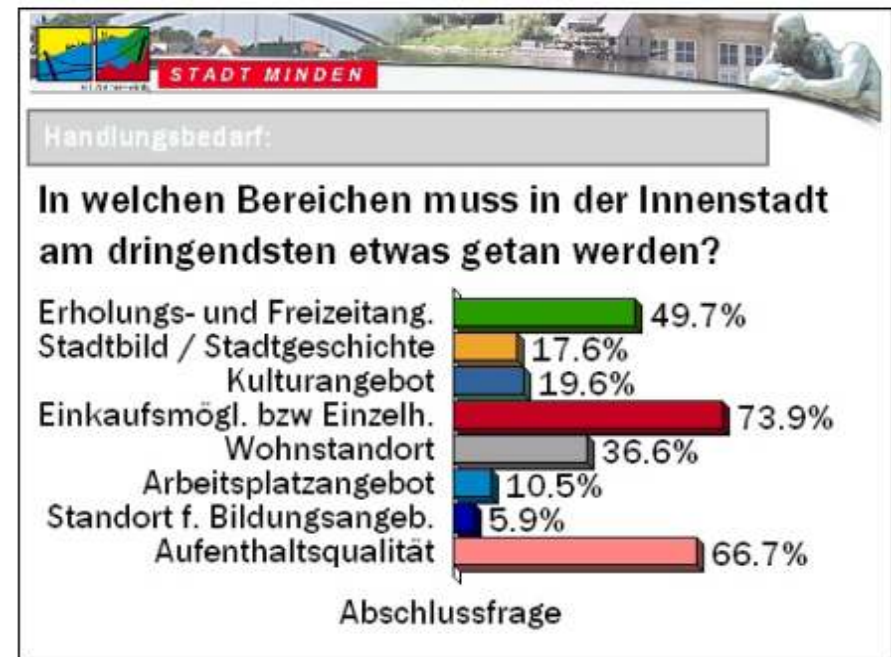
5.2 Innenstadtforum 2008/2009 und Masterplan

Bedingt durch den erfolgreichen Bürgerentscheid gegen den Abriss des 1997/78 errichteten Rathaus-Neubaus („Deilmann-Bau“) zugunsten eines Einkaufszentrums und neuer Stadtverwaltung im November 2007 wurde im März 2008 mit rd. 200 interessierten Bürgerinnen und Bürgern der Planungsprozess nochmals von Anfang an gestartet. Ausgangspunkt war eine TED-Umfrage unter den

Anwesenden zu unterschiedlichen innenstadtrelevanten Themen. Aus dieser Gruppe heraus wurde dann das Innenstadtforum gebildet, dass den Planungsprozess für den Masterplan Innenstadt begleitete. Neben 20 Bürgerinnen, Bürgern und Interessenvertretern gehörten 7 Politiker und 3 Mitglieder des Verwaltungsvorstandes dieser Gruppe an.

In 12 Sitzungen hat das Innenstadtforum das mit der Planung beauftragte Büro skt-umbaukultur, Bonn bei der Erarbeitung des Masterplanes begleitet.

Abschluss TED-Umfrage



5.3 Kernaussagen Masterplan

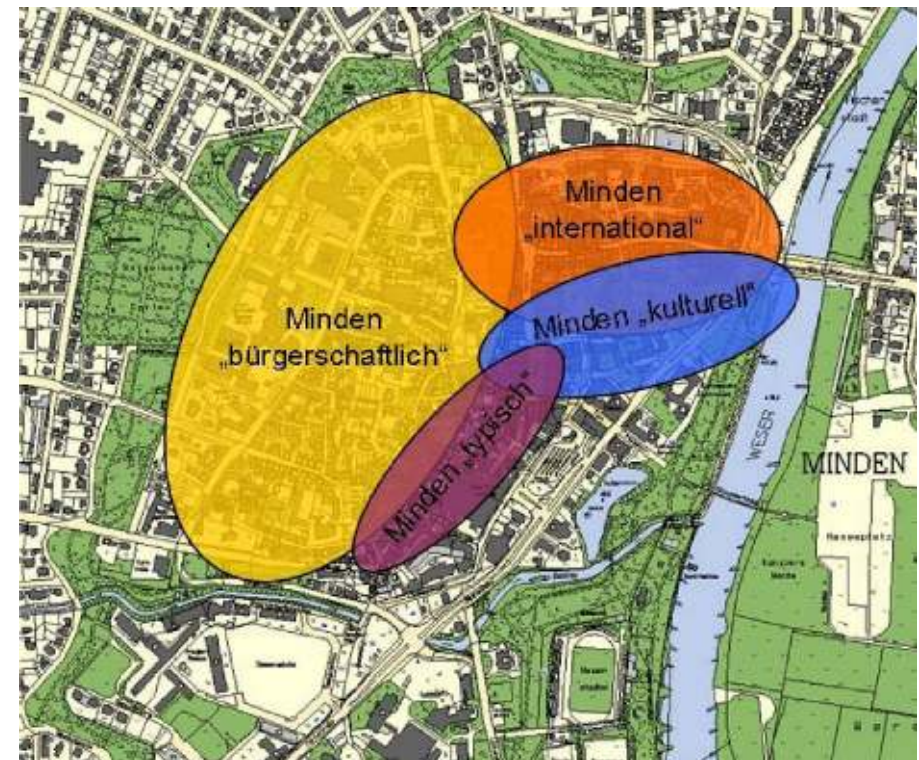
Im Masterplan ist zunächst eine Profilierung der einzelnen Stadträume nach ihrer Nutzung, baulichen Struktur und Prägung vorgenommen worden. Diese Profilbildung war die Grundlage für die weiteren Diskussionen. Der Masterplan kommt zu dem Ergebnis, dass in folgenden Punkten (Themen) Handlungsbedarf besteht:

- Schließung von Baulücken in der Oberen Altstadt,
- Verknüpfung von Oberer Altstadt und Schulzentrum Königswall,
- Neugestaltung des Martinikirchhofes,
- Aufzug an der Martinitreppe (Barrierefreiheit),
- Pflege der historischen Gartenanlage „Waldpark Glacis“,
- Markierung der historischen Stadteingänge,
- Erneuerung des Rathausquartiers,
- Um-/Neunutzung leerstehender Immobilien,
- Aufwertung des Deichhofquartiers,
- Modernisierung von Parkhäusern,
- Rückbau von störenden Gebäuden im Glacisbereich,
- Neugestaltung des Großen Domhofes,
- Freitreppe vom Wesertor zur Weser,
- Fußgängerzone in der Tonhallenstraße,
- Ausbau des Weserufers zu urbanen Promenade,
- Gestaltung eines Glacisrundwegs,
- Rundwege beiderseits der Weser,
- Aufwertung der Simeonstraße,
- Aufwertung der Verknüpfung Simeonstraße/Simeonsplatz,
- Erneuerung der Obermarktpassage,

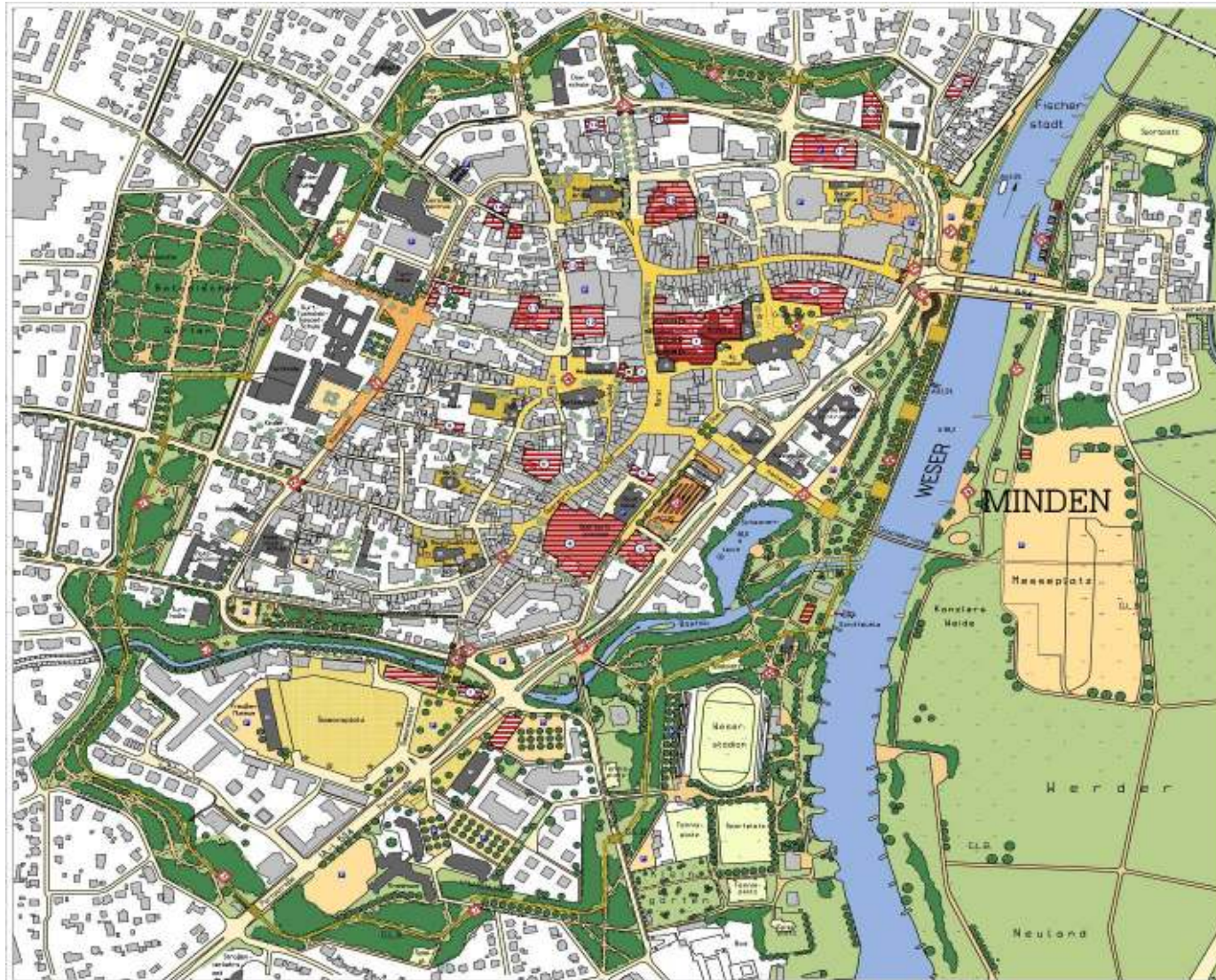
- Bauliche Fassung des ZOB,
- Bauliche Fassung des Simeonsplatzes.

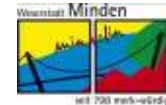
Am 18. Juni 2009 ist der Masterplan vom Rat der Stadt Minden beschlossen worden. Er ist die Grundlage für die Maßnahmen, welche nunmehr überwiegend im Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ umgesetzt werden sollen.

Masterplan – Strukturanalyse Innenstadt



Masterplan





6. Handlungskonzepte/Maßnahmen/Projekte

6.1 Sanierungsgebiet 4 „Historische Innenstadt“

Der Rat der Stadt Minden hat in seiner Sitzung am 18.06.2009 die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes 4 „Historische Innenstadt“ beschlossen. Dieses Sanierungsgebiet umfasst die gesamte Innenstadt einschließlich des Glacis ohne das Rathausquartier. Der Geltungsbereich ist begründet durch die o. a. Bestandsanalyse, die Stadterneuerungsmaßnahmen für die gesamte Innenstadt erfordert.

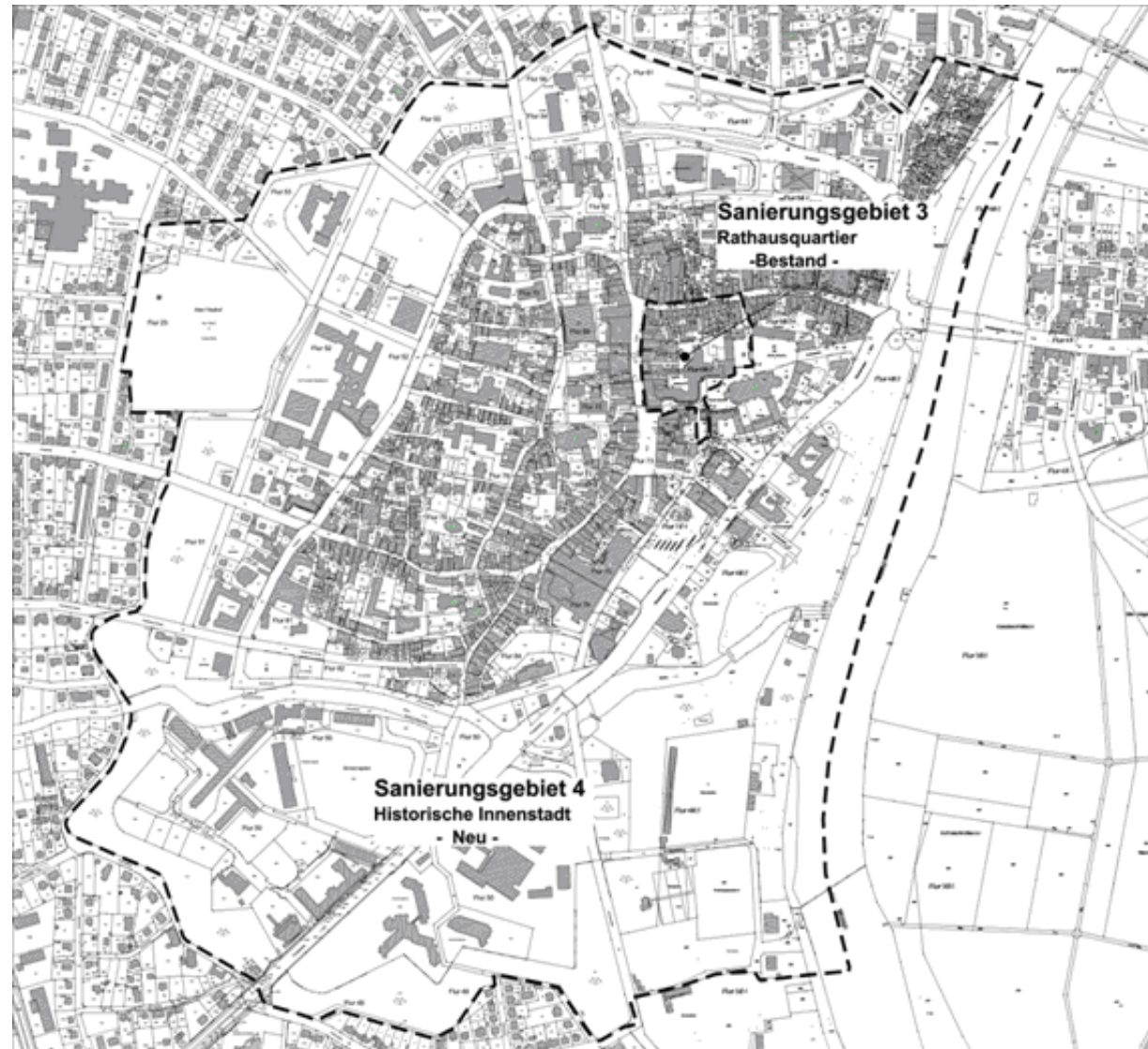
Ausreichend ist ein vereinfachtes Sanierungsverfahren, da keine bodenordnungs- und eigentumsrechtlichen Eingriffe beabsichtigt sind. Zielsetzung ist es, die städtebaulichen Missstände im Sinne der Funktionsschwächen der Innenstadt in Bezug auf Wohnen, Handel und Erholung/Freizeit/Tourismus zu beseitigen und die zentrale Rolle der Stadt Minden als Zentrum der Region zu stärken und auszubauen. Die erforderlichen Maßnahmen sind in einem Zeitraum von 2010 - 2017 umzusetzen. Dementsprechend ist die Sanierungssatzung entsprechend dem Baugesetzbuch auf zehn Jahre befristet.

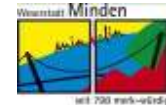
Integriert in das Sanierungsgebiet 4 ist das bisherige Sanierungsgebiet 2a „Historischer Stadtkern“. In die Obere Altstadt sind auf Grundlage der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Historischer Stadtkern“ (Rechtskraft mit der amtlichen Bekanntmachung vom 30. November 1993) einschließlich des Ersatz- und Ergänzungsgebietes „Kanzlers Weide“ in den vergangenen Jahren

Städtebauförderungsmittel geflossen. Neben der Aufnahme in den Kreis der anerkannten historischen Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen und der Wohnumfeldverbesserung durch Maßnahmen zur Aufwertung von Hof- und Freiflächen hat sich das vereinfachte Sanierungsverfahren in diesem Quartier bewährt. Es ist unschädlich, dieses Sanierungsgebiet mittels Satzung nunmehr aufzuheben, weil im Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ die gleichen Maßnahmen förderfähig sind. Damit kann nicht nur das bewährte Förderprogramm zur finanziellen Unterstützung privater Maßnahmen für mehr Lebensqualität fortgeführt werden, sondern sind auch weitere Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog grundsätzlich förderfähig.

Das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet 3 „Rathausquartier“ hat zunächst weiterhin Bestand. Die Sanierungssatzung ist am 4. März 2006 mit der amtlichen Bekanntmachung in Kraft getreten. Zielsetzung der Satzung ist es, die erheblichen städtebaulichen Missstände (Trading-Down-Effekt, Leerstände) in diesem Quartier zu beseitigen. Gefolgt von dem planerischen Leitziel, den historisch gewachsenen Handelsbereich zwischen Dom, Markt, Scharn und Bäckerstraße zu erneuern und weiterzuentwickeln und dabei das städtebauliche Erbe der Vergangenheit angemessen zu bewahren. Ferner ist beabsichtigt, in den laufenden Prozess der Konzentration des Einzelhandels auf die 1a-Lagen Bäckerstraße und Scharn einzugreifen. Im Zuge dessen ist die Schaffung von zeitgemäßen Geschäftsflächen für die aktuelle Einzelhandelsentwicklung zur Stärkung der Einkaufsstadt Minden erforderlich.

Sanierungsgebiet 4 „Historische Innenstadt“





6.2 Projekte der Stadterneuerung

Aus der bürgerschaftlichen Beteiligung, aber auch aus der fachlichen Beurteilung wurden daher drei große Bereiche deutlich, in denen Handlungsbedarf besteht:

- Einzelhandel - Verbesserung der Versorgungssituation, Sortimentserweiterung, Waren des periodischen Bedarfs,
- Wohnen - modernes Wohnen in der Altstadt, Beseitigung der Leerstände und Baulücken,
- Freizeit, Erholung, Tourismus,
- Aufwertung des Grüngürtels „Glacis“, Anlage einer Weserpromenade, Stadtbildpflege).

Während in Kommunen wie Bückeburg, Rinteln und Hameln in diesem Themenbereichen bereits erheblich investiert wurde/wird, hat Minden einen erheblichen Nachholbedarf. Im Wettbewerb mit den meist kleineren Städten in der Region, aber auch zur selbstbewussten Positionierung als bedeutendstes Zentrum zwischen Bielefeld und Hannover muss sich die Stadt diesen Aufgaben stellen. Die einzelnen erforderlichen Maßnahmen sind in den folgenden Projektblättern dargestellt. Dabei sind auch die Investitionen in der Innenstadt aufgeführt, die nicht im Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren abgewickelt werden können.

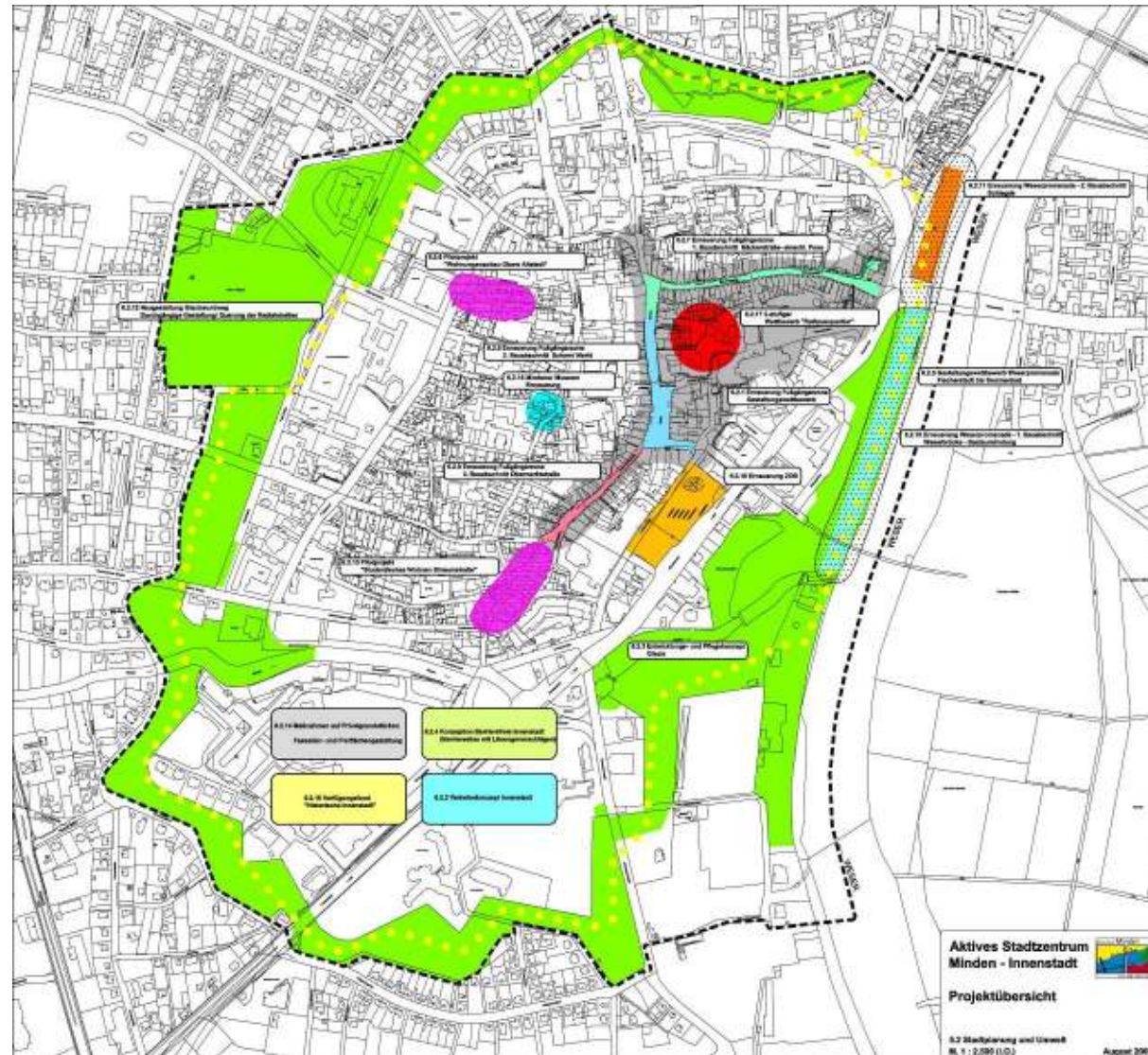
Das umsetzungsorientiert integrierte Handlungskonzept zeigt für den Zeitraum von 2010 – 2017 einen Finanzbedarf von 12,71 Mio. € für Planungs- und Baumaßnahmen in der Innenstadt auf, um die dringlichsten geplanten Maßnahmen auch umzusetzen. Nicht enthalten in dieser Summe sind die

Aufwendungen für Instandhaltungen im Gebäudebereich und die Sanierungsmaßnahmen im Kanalnetz der Innenstadt. Für eine Kommune wie die Stadt Minden bedeutet dieses einen erheblichen Einsatz von Finanzen und Ressourcen, um das Ziel zu erreichen.

Im Rahmen des Programms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren beabsichtigt die Stadt Minden insgesamt 16 Projekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 9,8 Mio. € in einem Zeitraum von 2010 – 2017 umzusetzen. Sie sind geeignet, die Attraktivität der Mindener Innenstadt zu stärken und somit der jetzigen Entwicklung erfolgreich entgegen zu wirken. Außerhalb dieses Programms ist die Neuordnung des Rathausquartiers zur Stärkung des Einzelhandels von höchster Bedeutung. Auch die Neugestaltung des ZOB im Zusammenhang mit der Revitalisierung der Obermarktpassage wertet diesen Bereich erheblich auf. Das Volumen dieser Projekte beträgt ab dem Jahr 2010 2,82 Mio. €.

Neben den laufenden Instandhaltungsmaßnahmen im Gebäudebereich (z. B. Dachneueindeckung des historischen Rathauses) ist die Erneuerung des Kanalnetzes eine Hauptaufgabe. So wird die Erneuerung des Kanalnetzes den einzelnen Bauabschnitten der Erneuerung der Fußgängerzone vorgeschaltet. Auch der Ausbau des Bildungsbereiches wird kontinuierlich weitergeführt. So werden in den Umbau und die Erweiterung der Kurt-Tucholsky-Gesamtschule ab 2010 weitere 4,7 Mio. € investiert.

Projektübersicht



6.2.1

Erneuerung Fußgängerzone Gestaltungswettbewerb (FRL Nr. 9)

Durchführung eines Gestaltungswettbewerbes zur Erneuerung der gesamten Fußgängerzone in der unteren Altstadt. Die zu beplanende Fläche beträgt ca. 30.000 m². Die unten aufgeführten Realisierungsabschnitte umfassen daraus ca. 15.500 m². Für die übrigen Flächen gibt der Gestaltungswettbewerb die Zielsetzungen für spätere Umgestaltungen vor.

Problemstellung

Die Fußgängerzone wurde im Rahmen der Stadtsanierung in den 1970er Jahren geplant und danach sukzessive umgesetzt. Sie orientiert sich im Wesentlichen an den wichtigsten Straßen, die seit Jahrhunderten vom Handel bestimmt werden: Bäckerstraße, Scharn, Markt und Obermarktstraße. Ergänzende attraktive Bereiche wurden ebenfalls fußläufig (z. B. Kleiner Domhof, Johanniskirchhof) integriert und angebunden.

Insgesamt gibt es keine Gesamtplanung für die Fußgängerzone. Sie wurde vielmehr je nach Zeitgeschmack gestaltet, so dass sich ein uneinheitliches Bild ergibt. Dieses gilt sowohl für die Oberflächenmaterialien und -gestaltung sowie für die Ausstattung. Gerade im ältesten Teil der Fußgängerzone, in der westlichen Bäckerstraße, wird der allgemeine Materialmix durch nachträgliche Reparaturen noch umfangreicher. Ca. zehn verschiedene Materialien liegen dort im bedeutendsten Handelsbereich der Stadt.

Markt



Allein der Haupteinkaufsbereich Scharn/Bäckerstraße teilt sich in drei unterschiedliche Qualitäten auf. Aber auch die sich anschließenden Bereiche Obermarktstraße und Markt werden durch die überalterte Gestaltung beeinträchtigt. Für alle Bereiche gilt gleichermaßen, dass mit der damaligen Gestaltung der klassische öffentliche Raum zu undifferenzierten Flächen aufgelöst wurde.

Der Kleine Domhof, der in einer baulichen Einheit mit dem Westwerk des Domes, dem Rathaus-Neubau („Deilmann-Bau“) und dem Haus am Dom steht, ist ebenfalls Fußgängerzone, dient aber vorwiegend als Durchgangsraum zwischen Bäckerstraße und Markt bzw. ZOB.

Der Große Domhof ist heute ein Parkplatz. Wenngleich vor den historischen Verwaltungsbauten an der Westseite eine vergleichsweise kleine historische Flanierfläche besteht, besitzt dieser Platz keine Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus ist die Nutzung dieses Platzes im Schatten des Domes, der neben dem Aachener und Paderborner Dom zu den bedeutendsten Kirchenbauten in NRW zählt, keineswegs angemessen.

Im Übrigen fehlt dem gesamten hier beschriebenen Raum jegliche Barrierefreiheit.

Zielsetzung

Zur Beseitigung dieser Mängel ist es erforderlich, zunächst eine Konzeption für den gesamten Bereich, der einer Umgestaltung dringend bedarf, zu erarbeiten. Dabei soll ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt werden, um für die Bereiche mit ihren unterschiedlichsten Anforderungen Topographien ein Gestaltungskonzept zu bekommen.

Hierbei gilt es einerseits, die 1a-Einzelhandelslage in ihrer Aufenthaltsqualität so zu stärken, dass sie gegenüber den vergleichbaren Einzelhandelsstandorten bestehen kann. Andererseits müssen die direkt angrenzenden Handelslagen, wie die Obermarktstraße, qualitativ gleichwertig werden und dürfen nicht hinter den Top-Lagen zurückbleiben. Zudem ist

gerade für diese Randlagen, in denen sich der historische Charakter der Stadt und die gewünschte individuelle Einzelhandelslandschaft widerspiegeln, nicht zu benachteiligen.

Westliche Bäckerstraße



Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2009 - 2010

Im Haushalt abgesichert	ja
-------------------------	----

Kosten (<i>Schätzung</i>)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	113.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 70%)	79.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	34.000 €
Sonstige (<i>Private</i>)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
113.000 €	0 €	0 €

Westliche Bäckerstraße



6.2.2

Verkehrskonzept Innenstadt

(FRL Nr. 9)

Aufstellung eines Verkehrskonzepts für die Innenstadt. Die Fläche umfasst den Bereich des gesamten Plangebiets mit einer Fläche von ca. 156 ha.

Problemstellung

Das heutige Verkehrsnetz in der Innenstadt beruht auf den Planungen der Stadtsanierung der 1970er Jahre. Auch wenn die Planungen für ein größeres Verkehrsaufkommen ausgelegt wurden, als heute vorhanden, weil seinerzeit mit deutlich wachsenden, höheren Einwohnerzahlen ausgegangen wurde, gibt es punktuell Problemfälle. Der Wunsch einer möglichst verkehrsgerecht ausgestatteten Innenstadt steht den Forderungen nach einer verkehrlich beruhigten Altstadt entgegen.

In den Wohnbereichen fehlen zudem zahlreiche private Stellplätze. Angesichts der Tatsache, dass sich die Lebensmittelmärkte nur noch außerhalb des Stadtkernes befinden, benötigen die Bewohner zumeist einen Pkw, um die persönliche Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs sicherzustellen.

Diejenigen Fahrzeuge, die allein auf den wenigen öffentlichen Parkplätzen am Straßenrand abgestellt werden können, beeinträchtigen oftmals die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes. Am Beispiel der Simeonstraße wird deutlich, dass die stets belegten Parkplätze nur wenig Raum für die

Passanten lassen. Die Bereiche vor den Gebäuden erlauben dadurch keine Nutzung von den anliegenden Einzelhändlern, Gastronomen und Bewohnern.

Auch der Königswall, der als Teil des Innenstadtrings die Parkhäuser verbindet, trennt die Obere Altstadt von den Schulen und dem nahen Glacis. Die gesamte Verkehrsanlage bietet keinen ausreichenden Raum für Fußgänger und die zahlreichen Radfahrer (vorw. Schüler). Hinzukommen auch hier die fehlenden Freiräume für die Anlieger, um der Straße urbanes Flair zu verleihen.

Martinikirchhof an marktfreien Tagen



Auf Grundlage der autogerechten Planung der 1970er Jahre wurden auch zahlreiche Parkplätze gebaut, die mit dem historischen Bauten heute nicht mehr vereinbar sind. So steht der Dom mit seiner Westseite am Großen Domhof in einer Parkplatzanlage und die preußischen Bauten am Martinikirchhof werden von Pkw in unangemessener Weise eingefasst.

Königswall



Zielsetzung

Mit dem Verkehrskonzept sollen Lösungen erarbeitet werden, die die Lebensqualitäten in der historischen Innenstadt aufwerten. Dazu gehört die Fragestellung, ob die heutige Verkehrserschließung für die Straßen der Oberen Altstadt im Sinne für mehr Wohnqualität optimiert werden kann (u. a. Anwohnerparkhaus).

Insbesondere in den Straßenzügen Simeonstraße und Königswall ist zu untersuchen, ob die Verkehrssituation so zu ändern ist, dass für die unabänderlichen beengten Wohnverhältnisse Freiräume im öffentlichen Straßenraum möglich sind.

Gleichfalls gilt zu klären, ob und in welchem Umfang diverse öffentliche Plätze vom ruhenden Verkehr befreit werden können, um den Baudenkmälern wieder ein angemessenes Umfeld zu geben (z. B. Martinikirchhof, Großer Domhof).

Insbesondere in den Straßenzügen Simeonstraße und Königswall ist zu untersuchen, ob die Verkehrssituation so zu ändern ist, dass für die unabänderlichen beengten Wohnverhältnisse Freiräume im öffentlichen Straßenraum möglich sind.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2010 - 2011

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	50.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	30.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	20.000 €
Sonstige (Private)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
50.000 €	0 €	0 €

6.2.3 Entwicklungs- und Pflegekonzept Glacis (FRL Nr. 9)

Aufstellung eines Entwicklungs- und Pflegekonzepts für das Mindener Glacis.

Problemstellung

Das Mindener Glacis umschließt die historische Innenstadt fast vollständig. Entstanden auf Teilen der ehemaligen Festungsanlagen nach der Entfestigung in den 1870er Jahren ist dieser Grüngürtel ein wichtiger Bestandteil für die Naherholung der Bewohner der Innenstadt und der angrenzenden Stadtquartiere.

Was seinerzeit als Grünanlage mit Baumgruppen und lichten Grünräumen angepflanzt wurde, hat in den vergangenen Jahrzehnten durch nicht regelmäßige Pflege und natürliche Sukzession an Attraktivität verloren. So ist der Waldpark mit seinen Wegeführungen, Baumgruppen und -stellungen, Pflanzenauswahl, Bastaubrücken, Denkmälern, Sichtachsen und Geländeformationen nur noch in Ansätzen zu erkennen. Insbesondere die natürliche Aussaat von Jungpflanzen im Unterholzbereich führt dazu, dass diese Pflanzen die einstigen Lichtungen geschlossen haben und sich der Charakter vom Waldpark zum Wald verändert hat. Damit einher geht bei den vielen Nutzergruppen ein Gefühl der mangelnden sozialen Kontrolle, was besonders mit Einbruch der Dunkelheit steigt. Zwar stellt sich das Glacis nicht als krimineller Standort dar, doch bei den Nutzergruppen wird dieses individuelle Gefühl verstärkt durch dunkle Abschnitte

und schlechte Einsehbarkeit. Bei den Straßen- und Fußwegequerungen durch das Glacis ist die Ausleuchtung mittlerweile teilweise bis in den Wald hinein vorgenommen

worden. Zudem haben sich die Nutzungsansprüche in den vergangenen Jahrzehnten geändert. Einstmals für das bürgerliche Flanieren geplant, nutzen heute nicht nur Spaziergänger, sondern auch Freizeitsportler jeglicher Art und Radfahrer die Wege des Glacis. Problematisch sind die Nutzungen außerhalb der Wege, die die Vegetation schädigen (u. a. Mountainbiker).

Glacis



Zielsetzung

Das Glacis hat die Voraussetzungen für eine bedeutende Gartenanlage mit überregionaler Ausstrahlung, wenn die strukturellen Probleme behoben werden. Denkbar ist, dass danach diese denkmalwürdige Grünanlage in entsprechenden Gartennetzwerken touristisch vermarktet wird, so wie es z. B. mit dem Kuranlagen von Bad Oeynhausen, Bad Salzuflen und Bad Driburg oder dem Stadtpark und Botanischen Garten von Gütersloh.

Voraussetzung hierfür ist es, ein Entwicklungs- und Pflegekonzept für das Glacis aufzustellen. Inhalte dieses Konzeptes müssen sein, einerseits den Charakter des Waldparks wiederherzustellen, andererseits die modernen Nutzungsansprüche in die Gartenanlage zu integrieren. Besonders jene Bereiche, in denen die historischen Bauten in direktem Kontakt zum Glacis stehen, sollten wiederhergestellt werden (Bereich Weserglacis / Schwanenteich mit alter Regierung, altem Kreishaus und Gesellschaftshaus „Ressource“). Für alle Bereiche gilt es, die Konflikte zwischen den glacisverträglichen Nutzern zu minimieren bzw. auch neue Standorte für Mountainbiker anzubieten. Ebenso wichtig ist das Konzept für die öffentliche Darstellung der notwendigen Maßnahmen, um die steuernden Eingriffe in das Glacis öffentlich zu kommunizieren und um Widerstände abzubauen.

Letztendlich soll mit der Kombination von historischer Altstadt und historischer Gartenanlage ein Alleinstellungsmerkmal für Minden in der Region erreicht werden.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2011

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	60.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	36.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	24.000 €
Sonstige (Private)	0 €

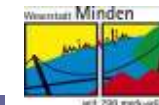
Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
60.000 €	0 €	0 €

Spielplatz im Glacis



Gefallenen-Denkmal im Königsglaci





6.2.4

Konzeption Barrierefreie Innenstadt

(FRL Nr. 9)

Erstellung eines Barriereatlas mit Lösungsvorschlägen für die Mindener Innenstadt für das gesamte Plangebiet.

Problemstellung

Topographisch bedingt ist die barrierefreie Überwindung des Höhenunterschieds zwischen der Einkaufszone und der Oberen Altstadt eines der größten Probleme. Der Aufwand, zwischen Ober- und Unterstadt dauerhaft eine Aufzugsanlage o. ä. zu betreiben ist beträchtlich, abgesehen von z. B. Vandalismus-Problemen. Hierzu sind auch alternative Lösungsvorschläge erforderlich.

Insgesamt hat sich im Hinblick auf die größer werdende Zahl von älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Bewertung der in der Innenstadt befindlichen Beläge geändert. Altstadt-pflaster wird nicht mehr nur als schön empfunden, sondern zunehmend unter dem Aspekt der Begehbarkeit und Befahrbarkeit betrachtet. Die Barrierefreiheit von öffentlichen oder auch halböffentlichen Gebäuden sowie die barrierefreie Zugänglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs sowie Parkmöglichkeiten sind weitere Themen.

Eine Neugestaltung in Frage kommender Flächen ist aus Kostengründen nicht darstellbar. Bei den geplanten Neugestaltungen der Fußgängerzone, der Weserpromenade

und des ZOB lässt sich die Barrierefreiheit umsetzen. In allen anderen Bereichen bedarf es kleinräumiger und kleinteiliger Maßnahmen, um das Ziel der Barrierefreiheit zu erreichen.

Zielsetzung

Das Ziel der Barrierefreiheit ist für die gesamte Mindener Innenstadt zu erreichen. Im Hinblick auf die demographische Entwicklung dient dieses dem Erhalt der Wohnqualität in der Innenstadt sowie der Attraktivität der Einkaufsstadt, in dem diese für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch zukünftig erreichbar bleibt.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2011

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	75.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	45.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	30.000 €
Sonstige (Private)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
75.000 €	0 €	0 €

Martinitreppe



6.2.5 Gestaltungswettbewerb Weserpromenade (FRL Nr. 9)

Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs für die Weserpromenade von der Schlagde bis zur Bastaumündung. Die Gesamtlänge beträgt ca. 1.080 m. Bei einer durchschnittlichen Breite von 30 m umfasst das Wettbewerbsgebiet ca. 32.400 m².

Problemstellung

Als „Stadt am Fluss“ ist Minden nur eingeschränkt erlebbar. Bedingt durch die historische Lage der Stadt neben der Weser wurden zwischen linkem Weserufer und Altstadt der Wehr- und Festungsanlagen errichtet. Der Fluss war damit kein Bestandteil der altstädtischen Siedlungsstruktur wie in Köln oder Bremen. Nur im Bereich der Schlagde fand urbanes Leben statt. Aufgrund der früheren Stadtbefestigung und dem daraus entstandenen Glacis hat sich Minden auch nicht zur Weser öffnen können, um sich zum Wasser hin zu entwickeln.

Erst Ende des 19. Jh. entstand mit der Anlage eines Waldparks in den Glacisanlagen eine Verbindung zum Weserufer. Eine städtische, repräsentative Promenade entstand dabei aber nicht.

Die heutige Weserpromenade liegt zwischen der Fischerstadt im Norden und dem Sommerbad im Süden. Die in drei Abschnitte unterschiedlicher Qualitäten unterteilte Promenade hat nur bedingt Aufenthaltsqualität. Im nördlichen Teil

prägt der Großparkplatz Schlagde den Charakter. Hier wurde auf Möblierung komplett verzichtet. Im mittleren Abschnitt am Weserglaciis wurden zumindest Bänke aufgestellt. Der südliche Abschnitt im Bereich des Sportparks Weser ist zwar in seiner Gestaltung veraltet, verfügt aber im Vergleich mit den beiden anderen Abschnitten über die beste Ausstattung mit Stadtmöbeln.

Allerdings spielt bei der Anlage dieser Promenade das nahe Weserufer keine Rolle, denn die Promenade hat nur in Teilen Sichtkontakt zur Weser. Einschränkung erfährt das Erlebnis Weser an der Südpromenade auch durch die Nutzungen wie Gastronomie und Clubhäuser.

Weserpromenade – Bereich Weserglaciis



Auf der gesamten Promenade kommt es zu Nutzungskonflikten vorwiegend zwischen Fußgängern und Radfahrern, denn beide Gruppen drängen ans Wasser. Die heutige Gestaltung insbesondere am Weserglaci und an der Schlagde ist dafür nicht ausgelegt, obwohl der Raum vorhanden wäre.

Mit der gastronomischen Nutzung des Raddampfers an der Schlagde ist ein weiterer Problempunkt entstanden, denn die Promenade (Fußweg/Weserradweg) erlaubt zz. keine Außengastronomie am Ufer.

Weserpromenade – Bereich Schlagde



Zielsetzung

Mit einem Wettbewerb sollen Lösungen gefunden werden, um eine angemessene Gestaltung für die Promenade auf der gesamten Länge zu bekommen. Gleichfalls ist es erforderlich, dass die Konflikte zwischen den Nutzern gelöst werden. D. h., dass neben den Fußgängern auch für die Radfahrer entsprechende Bereiche geschaffen werden, die beiden Gruppen erlauben, das Weserufer zu erleben. Besonderes Augenmerk gilt dabei dem nördlichen und dem mittleren Abschnitt der Promenade. Mit mehr Urbanität soll die Verbindung zwischen Innenstadt, Weser und Landschaftsraum geschaffen werden, um sich deutlich von Fluss begleitenden naturnahen Wegen abzusetzen, wie sie auf dem Weserradweg zwischen den Weseranrainern üblich sind.

Priorität	2
Umsetzungszeitraum	2012

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	80.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	48.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	32.000 €
Sonstige (Private)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
80.000 €	0 €	0 €

Weserpromenade – Bereich Weserglaciis



6.2.6

Pilotprojekt „Wohnungsneubau Obere Altstadt“ – hier: Zwischenerwerb und Abriss alter Bausubstanz (FRL Nr. 10.1 und 10.3)

Schaffung der Grundlagen für Wohnungsneubau an der Ecke Greisenbruchstraße/ Königswall. Die Fläche umfasst ca. 2.300 m². Im Masterplan ist dabei auf einer Fläche von ca. 1.700 m² Wohnungsneubau vorgesehen. Bei einer GFZ von 0,8 bis 1,2 können ca. 950 – 1.400 m² neue Wohnfläche geschaffen werden. Das entspricht bei einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 80 m² etwa 10 – 18 Wohneinheiten. Die Mittel sollen aufgewendet werden für die Bodenordnung und die Freilegung der Baugrundstücke.

Problemstellung

Die Fläche an der Ecke Greisenbruchstraße/Königswall ist aufgrund der im Laufe der Jahre erfolgten Abbrüche und der verbleibenden maroden Bausubstanz ein städtebaulicher Misstand. Die geschlossene Bauflucht des Königswalls ist an dieser Stelle lückenhaft.

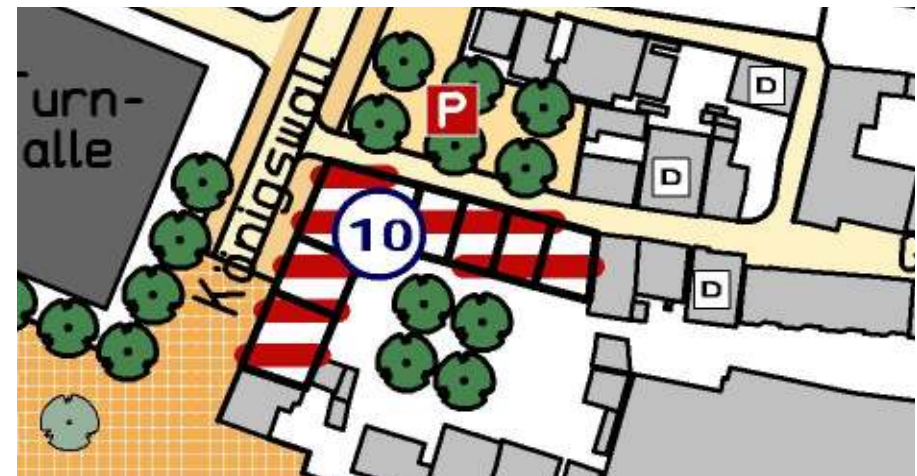
Die Sanierung und der Durchbau historischer Bausubstanz ist als alleinige Strategie nicht ausreichend, um die Struktur der Oberen Altstadt dauerhaft zu stabilisieren. Der Wohnungsneubau der letzten Jahre umfasste im Wesentlichen Eigentumswohnungen. Projekte, die insbesondere Familien ansprachen waren nicht dabei. Diese erwarben Wohneigentum in der Regel in den Neubaugebieten. Weiter ist aufgrund der Zentralität dieses Bereichs der Wohnstandort für das sogenannte

Mehrgenerationenwohnhaus geeignet. Entsprechende Angebote sind in der Innenstadt zz. nicht vorhanden.

Zielsetzung

Für den Anschlussbereich am Königswall wird eine Neuordnung vorgeschlagen, die zum einen eine Neubebauung der Baulücken an der Greisenbruchstraße und die Anlage von Parkierungsmöglichkeiten im Bereich des „Rampenloches“ vorsieht, so dass ein insgesamt geordnetes städtebauliches Erscheinungsbild hergestellt werden kann. Wenn nach diesem Grundsatz geplant und gebaut wird, ist das Thema des „Mehrgenerationenwohnens“ mit hinterlegt und wird nachfolgend modellhaft aufskizziert: Als sozusagen klassisches Reihenhhaus in der Baulücke errichtet, kann das Objekt mit geringstem baulichen Aufwand an

Ausschnitt aus dem Masterplan



unterschiedliche Lebensbedürfnisse angepasst werden. Die Erschließung ermöglicht eine separate, barrierefreie Erdgeschosswohnung mit einer 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.

Als Pilotprojekt hat dieses Konzept Vorbildwirkung auch für die Schließung anderer Baulücken im Innenstadtbereich.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2011 - 2014

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten Projekt	3.000.000 €
Gesamtkosten Zw.erwerb und Abriss (zuwendungsfähig)	160.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	96.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	64.000 €
Sonstige (Private)	2.840.000 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
160.000 €	2.840.000 €	0 €

Baulücke und Restbaubestand Greisenbruchstraße



6.2.7

Erneuerung Fußgängerzone - 1. Bauabschnitt Bäckerstraße einschl. Poos

(FRL 10.4)

Umsetzung des Gestaltungswettbewerbes in den ersten Bauabschnitt für den Bereich der Bäckerstraße einschl. des Poos. Die neu zu gestaltende Fläche beträgt ca. 6.700 m².

Problemstellung

Die Bäckerstraße ist der älteste Abschnitt der Fußgängerzone, der jedoch nicht in einem Zuge entstanden ist. Entsprechend dem Zeitgeschmack sind die Abschnitte gestaltet. Der älteste Teil, die westliche Bäckerstraße, weist mittlerweile erhebliche bauliche und gestalterische Mängel auf. Unzählige Bodenplatten sind zerbrochen und wurden durch neue Bodenbeläge provisorisch ausgetauscht. Bis zu zehn Materialarten sind allein auf dem Abschnitt zu finden. Abgesehen davon, dass die Originalmaterialien nicht mehr erhältlich sind, stehen Tiefbauarbeiten zwecks Kanalsanierung an. Aus diesem Anlass ist es sinnvoll, auch die Oberfläche der Fußgängerzone zu sanieren. Mit einbezogen wird die Fläche des Poos, dem Platz der den Scharn mit Bäckerstraße und Marienstraße verknüpft.

Im östlichen Abschnitt der Fußgängerzone ist weniger die Vielfalt der Materialien problematisch als vielmehr die Auswahl der Bodenbeläge. Bei der veralterten Gestaltung wurden Klinkerstreifen in kleinformatige Sandsteinquader verlegt. Während die Klinker unter den Anforderungen zerbrechen, erweisen sich die Sandsteinquader als wenig

fußgängerfreundlich. Die buckelige Oberfläche und tiefe Fugen machen das Laufen auf dieser Oberfläche unbequem.

Hinzu kommt, dass zur Vermeidung von Stufen vor den Geschäftshäusern Schrägen aufgepflastert wurden, die diesem Abschnitt der Fußgängerzone ein wellenartiges Profil geben. So erklärt sich auch, dass viele Passanten die in Klinkern ausgeführte Gosse in der Straßenmitte nutzen, um

Westliche Bäckerstraße



Oberfläche Bäckerstraße

den o. g. Unannehmlichkeiten aus dem Weg zu gehen. Allerdings werden die glatten Klinker bei Nässe sehr rutschig, was gerade bei den Klinkerstreifen in Schräglage Gefahren birgt.

Diese 1a-Lage mit zahlreichen Filialisten ist der Handelsmittelpunkt der gesamten Region und steht allein in Konkurrenz zu den nichtintegrierten Einzelhandelszentren Porta-Markt und Werre-Park. Ansonsten gibt es nur in Bielefeld und Hannover vergleichbare Anbieter.

Zielsetzung

Mit der Erneuerung des Abschnittes der Bäckerstraße soll der wichtigste Einzelhandelsstandort Mindens aufgewertet werden. Gerade auch im Hinblick auf die möglichst schnelle und qualitätvolle Nachnutzung des Hertie-Standorts ist eine Neugestaltung dringend erforderlich. Eine attraktive Gestaltung erhält die Wertigkeit dieses Bereichs.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2011 - 2013

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	1.600.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	960.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	640.000 €
Sonstige (Private)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
1.600.000 €	0 €	0 €

Fläche in m ²	EUR / m ²
6.700	240

Östlichen Bäckerstraße



Bäckerstraße - Poos



6.2.8

Erneuerung Fußgängerzone – 2. Bauabschnitt Scharn - Markt (FRL 10.4)

Umsetzung des Gestaltungswettbewerbes in den zweiten Bauabschnitt für den Bereich des Scharns und des Marktes. Die neu zu gestaltende Fläche beträgt ca. 6.000 m².

Problemstellung

Der Markt als Mitte der Stadt ist schwerpunktmäßig zum Gastronomiestandort geworden. Der Einzelhandel befindet sich schwerpunktmäßig nur noch auf der Westseite des Platzes. Dieses ist die Lauflage zwischen dem Scharn und der Obermarktstraße. Die Querung des Platzes ist wenig attraktiv, da die Oberflächenmaterialien (Kopfsteinpflaster) zwar den ästhetischen Ansprüchen an eine Altstadt entsprechen, aber keineswegs bequem zu begehen sind. Die Anforderungen an eine Barrierefreiheit sind nicht erfüllt.

Auch der Markt ist geprägt durch die Hangkante, die sich durch die Innenstadt zieht. Die schräge Ebene, die sich vom Alten Rathaus bis zum Anfang der Obermarktstraße zieht, beeinträchtigt sowohl die Nutzung für die Außengastronomie als auch für die Open-Air-Veranstaltungen.

Der Scharn ist das Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbes, doch wurde das Ergebnis nie vollständig umgesetzt. Zwar wurden die Oberflächen entsprechend erneuert, doch die Kopfbauten, die zum Markt und zur Bäckerstraße errichtet

werden sollten, entstanden nie. Allein die Podeste, unter denen sich die technischen Anschlüsse für die Bauten befinden, ragen aus dem Boden und bilden unschöne, weiß markierte Stolperfallen. Hinzu kommt das ein tlw. starkes Gefälle zwischen der westlichen und östlichen Seite. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität wie auch die Außengastronomie beeinträchtigt. Die Fläche des Poos, der eigentlich zum Scharn gehört, wird in den ersten Bauabschnitt Bäckerstraße

Scharn und Markt



mit einbezogen, um diesen die Straßen Scharn, Bäckerstraße und Marienstraße verbindenden Platz gleich als Gelenk mit zu gestalten.

Zielsetzung

Mit der Erneuerung des Scharns im Zusammenhang mit der anstehenden Kanalsanierung soll auch der aufwendige private Umbau des Kaufhauses Hagemeyer gestützt werden. Die Umstrukturierung und Erweiterung des lokalen Textilkaufhauses hat für Minden einen Magnetbetrieb geschaffen, wie es ihn in Ostwestfalen bislang nicht gibt.

Markt



Gestalterisch muss für den Markt der Anschluss an den erneuerten Scharn gefunden werden, um die heute vorhandenen qualitativen Unterschiede zu beseitigen. Dabei ist eine gut begehbare Fläche zu schaffen und die Nutzbarkeit des Marktes für die vielfältigen Nutzungsansprüche sicherzustellen.

Priorität	2
Umsetzungszeitraum	2014 - 2016

Im Haushalt abgesichert	Teilweise Entwurf 2010
-------------------------	------------------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	1.440.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	864.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	576.000 €
Sonstige (Private)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
1.440.000€	0 €	0 €

Fläche in m ²	EUR / m ²
6.000	240

6.2.9

Erneuerung Fußgängerzone – 3. Bauabschnitt Obermarktstraße (FRL 10.4)

Umsetzung des Gestaltungswettbewerbes in den dritten Bauabschnitt für den Bereich der Obermarktstraße. Die neu zu gestaltende Fläche beträgt ca. 2.800 m².

Problemstellung

Die Obermarktstraße ist als Handelsstandort in 2a-Lage eingestuft worden. In dieser Handelslage finden sich keine nennenswerten Filialisten mehr; örtliche Anbieter bestimmen das Bild. Entsprechend ist die Kundenfrequenz in diesem Teil der Einkaufszone deutlich geringer, obwohl sich hier das individuelle Warenangebot konzentriert. Zudem setzen die Geschäftsimmobilien einen individuellen Umgang mit den Altstadtgebäuden voraus. Das führt insgesamt zu einem charaktervollen Einkaufsbereich, der im Masterplan als „Minden typisch“ bezeichnet wurde.

Dennoch sind in diesem Abschnitt der Fußgängerzone immer wieder Leerstände zu beklagen, was das Image der Straße prägt. Die zugehörige Obermarktpassage, die in den 1980er Jahren mit ihren rd. 10.000 m² Verkaufsfläche als Magnetbetrieb geplant war, wurde am Ende der 800 m langen Fußgängerzone ihrer Rolle als Gegenpol zu den Kaufhäusern der östlichen Bäckerstraße nicht gerecht und steht vor einer umfassenden Modernisierung.

Obermarktstraße



Das Erscheinungsbild der Obermarktstraße – umgestaltet Anfang der 70er Jahre – ist erneuerungsbedürftig; Beläge und Gestaltung genügen nicht mehr heutigen Ansprüchen. Die Höhenlage der Obermarktstraße, die vom Marktplatz auf das Obere Altstadt-Niveau ansteigt ist ein weiterer Grund für die Entwicklung als 2a-Lage; die Ansprüche an einen mühelosen Zugang zu den Einkaufsbereichen können hier nicht erfüllt werden.

Zielsetzung

In Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse muss gestalterisch der Anschluss an den erneuerten Scharn gefunden werden, um die heute vorhandenen qualitativen Unterschiede zu beseitigen. Die Erneuerung ist auch ein Signal an die erst vor rd. zwei Jahren initiierte Immobilien-

und Standortgemeinschaft „ObermarktQuartier“, die sich seither um die Aufwertung des Images des Viertels ernsthaft bemüht.

Wie für den Markt ist es auch für die Obermarktstraße wichtig, dass neben der Verbesserung der Begehrbarkeit auch ein Lösungsansatz für die schräge Ebene gefunden wird. Gleiches gilt für die platzartige Aufweitung der Obermarktstraße am Südennde, um dem Quartier einen kleinen bespielbaren Quartiersplatz zu ermöglichen.

Ergänzend zu den Aktivitäten der ISG „ObermarktQuartier“ ist die Erneuerung der Obermarktstraße zur Aufwertung des Quartiers dringend erforderlich.

Priorität	3
Umsetzungszeitraum	2017

Im Haushalt abgesichert	nein
-------------------------	------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	672.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	403.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	269.000 €
Sonstige (Private)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
672.000 €	0 €	0 €

Fläche in m ²	EUR / m ²
2.800	240

Obermarktstraße



6.2.10

Erneuerung Weserpromenade - 1. Bauabschnitt Weserbrücke - Bastaumündung (FRL 10.4)

Umsetzung des Gestaltungswettbewerbs in den ersten Bauabschnitt. Die neu zu gestaltende Fläche beträgt ca. 9.000 m² einschl. Sonderbauwerken wie z. B. einer neuen Treppe, Rampen an der Weserbrücke und Uferbalkonen.

Problemstellung

Die „Stadt am Fluss“ war für Minden in der Vergangenheit kein wesentliches Thema. Entsprechend stiefmütterlich ist das Weserufer als Ort der Naherholung behandelt worden.

Weserpromenade – Bereich Weserglaci



Was heute als Promenade bezeichnet wird ist ein rd. 2 m breiter Betonplattenweg (Fußweg) mit Beleuchtung und Sitzgelegenheiten. Der Fahrradverkehr (Weserradweg) wird auf einem westlich im Glacis gelegenen Weg geführt. Die gesamte Anlage hat keine dem Ort angemessene Gestaltung und Aufenthaltsqualität. Hinzu kommt, dass die wenigen historischen Bauten und Gestaltungselemente, die ohnehin eher in Verbindung mit der Gestaltung des Weserglaci stehen, verschwunden bzw. nur noch in Ansätzen vorhanden sind. Dazu gehört u. a. auch der Pegelturm, dessen Grundmauern noch zu erkennen sind. An diesem Promenadenabschnitt liegt auch der Schiffsanleger der Weißen Flotte. Der Bereich des Anlegestegs unterscheidet sich nicht vom übrigen Bereich.

Konfliktpotenzial liegt in den Nutzungsansprüchen an diesen schmalen Weg. Die Fußgänger, die zulässigerweise auf diesen Weg flanieren, prallen auf die Radfahrer, die verbotenerweise ebenfalls an das Ufer drängen.

Für die Gruppe der Kinder bietet die Promenade überhaupt keine Einrichtungen. Das lässt sich auch nicht allein mit dem Hinweis auf Hochwasser begründen, welches die Promenade mindestens einmal jährlich überflutet.

Zielsetzung

Aus dem Ergebnis des Gestaltungswettbewerbs heraus ist beabsichtigt, den vorhandenen Raum zu nutzen und die Promenade mit einem urbanen Charakter auszubauen. So sollen zunächst zwei Bereiche für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden, um die Konfliktsituation zu entschärfen.

Gleichsam gilt es, der Innenstadtnähe angemessen, dem Flanierbereich insgesamt einen urbanen Charakter zu verleihen. Dazu gehören entsprechende Ausstattungselemente, die allein über Sitzmöbel hinausgehen. Auch für Kinder ist es notwendig entsprechende Spieleinrichtungen einzuplanen.

Mit einer derartigen Promenade kann sich Minden von den Nachbarkommunen deutlich absetzen und die Freizeit- und Naherholungsqualitäten in der Innenstadt deutlich steigern.

Priorität	3
Umsetzungszeitraum	2014 - 2015

Im Haushalt abgesichert	Teilweise, Entwurf 2010
-------------------------	----------------------------

Kosten (<i>Schätzung</i>)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	1.600.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	960.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	640.000 €
Sonstige (<i>Private</i>)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
1.600.000 €	0 €	0 €

Fläche in m ²	EUR / m ²
9.000	178

Weserpromenade – Bereich Weserglaciis



Weserpromenade – Bereich Weserglaxis



6.2.11

Erneuerung Weserpromenade - 2. Bauabschnitt

Schlagde

(FRL 10.4)

Umsetzung des Gestaltungswettbewerbs in den zweiten Bauabschnitt. Die neu zu gestaltende Fläche beträgt ca. 4.900 m² einschl. Sonderbauwerken wie z. B. einer neuen Treppe und Rampen und Uferbalkonen.

Schlagde



Problemstellung

Die „Stadt am Fluss“ war für Minden in der Vergangenheit kein wesentliches Thema. Entsprechend stiefmütterlich ist das Weserufer als Ort der Naherholung behandelt worden.

Der nördliche Abschnitt umfasst den Bereich der so genannten „Schlagde“. In nördlicher und südlicher Richtung wird die neue Mindener Uferpromenade in das System des Weser-Fuß- und Radwanderweges überführt. Der Bereich der Schlagde ist historisch der Ort des Warenumschlags. Heute ist die Schlagde im Wesentlichen Parkplatz für die Innenstadt. Durch einen Tunnel erreicht man über die Tränke die Fußgängerzone Bäckerstraße. Die im Rahmen des Wettbewerbs „Ab in die Mitte“ durchgeführte Neugestaltung des Stadtzugangs hat diesen Bereich punktuell aufgewertet. Jedoch ist der Charakter einer Parkplatzanlage vorherrschend; die Potenziale und Chancen dieser Fläche bleiben ungenutzt. Nutzungskonflikte zwischen Parkplatznutzern, Fußgängern und Radfahrern und den Besuchern bzw. Fahrgästen der „Wappen von Minden“ vor der Kulisse der Festungsmauer und der Fischerstadt erfordern eine Neuordnung und Neugestaltung dieses Bereiches.

Zielsetzung

Aus dem Ergebnis des Gestaltungswettbewerbs heraus ist beabsichtigt, den vorhandenen Raum zu nutzen und die Promenade mit einem urbanen Charakter auszubauen.

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. Hierzu ist ergänzend am Treppenaufgang zum Wall bereits ein Angebot an Fahrradständern und abschließbaren Boxen vorgesehen.

Priorität	3
Umsetzungszeitraum	2016 - 2017

Im Haushalt abgesichert	nein
-------------------------	------

Kosten (<i>Schätzung</i>)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	740.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	444.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	296.000 €
Sonstige (<i>Private</i>)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
740.000 €	0 €	0€

Fläche in m ²	EUR / m ²
4.900	151

Schlagde



6.2.12 Neugestaltung Glacisrundweg (FRL 10.4)

Neugestaltung des Glacisrundwegs um die historische Innenstadt in der gesamten Länge mit Ausnahme der Weserpromenade.

Problemstellung

Der Glacisrundweg stellt das verkehrliche Rückgrat des Glacis dar. Unterschiedliche Beläge, unübersichtliche Führung, mangelnde Beleuchtung und die Ansprüche der verschiedenen Nutzer schränken die Nutzbarkeit ein. Er ist eigentlich der ideale Rundweg um die Innenstadt. Neben seiner Bedeutung für den innerstädtischen Radverkehr hat dieser Weg ein erhebliches Potenzial für Freizeit- und Fitnesszwecke, das heute nur bedingt genutzt werden kann.

Zielsetzung

Im Sinne einer Gesamtstrategie für das Glacis ist der Glacisrundweg neu zu gestalten. Dabei ist den Übergängen im Bereich der Radialstraßen große Bedeutung beizumessen. Die Orientierung und verkehrssichere Querung ist auf die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern abzustellen. Die Besucherfrequenz und der Erholungs- und Freizeitwert des Glacis erfährt durch einen neu gestalteten Glacisrundweg eine erhebliche Steigerung und dient dem Ziel, das Glacis insgesamt wieder nutzbarer, sicherer und erlebbarer zu machen. Durch die Verknüpfung des

Glacis



aufgewerteten Glacis mit einer neu gestalteten Weserpromenade erhöht sich die Attraktivität und Wertigkeit.

Priorität	3
Umsetzungszeitraum	2016 - 2017

Im Haushalt abgesichert	nein
-------------------------	------

Kosten (<i>Schätzung</i>)	
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	950.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	570.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	380.000 €
Sonstige (<i>Private</i>)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
950.000 €	0 €	0 €

Länge	EUR /lfd. m
3.450	275

Glacis



6.2.13

Pilotprojekt Studentisches Wohnen Simeonstraße hier: Modernisierung von 3-4 historischen Wohn- und Geschäftshäusern (FRL 11.1)

Durch- und Umbau von max. 4 leer stehenden bzw. untergenutzten Gebäuden im Bereich der Simeonstraße für studentisches Wohnen.

Simeonstraße



Problemstellung

Die Simeonstraße ist in ihrer Enge, ihrer Nutzung und ihrer Vorgeschichte als Vergnügungsviertel heute von vielen Ladenleerständen und von schlecht erhaltener bzw. auch ungenügend modernisierter Bausubstanz geprägt. Auch trägt die Verkehrsführung – Ableitung des gesamten Kfz-Verkehrs der Königstraße zum Schwichowwall – nicht zu einem qualitätvollen Umfeld bei. Die Aufwertungsstrategien der letzten Jahre sind da nur teilweise erfolgreich gewesen, eine nachhaltige Stabilisierung ist nicht eingetreten. Von daher muss einer weiteren Entwertung dieses Bereichs auch im Vermietungsbereich entgegengewirkt werden. Aufgrund der fehlenden Freiflächen ist dieses Quartier für das Familienwohnen weniger geeignet. Die Erweiterung der Fachhochschule um neue Studiengänge mit ca. 500 zusätzlichen Studenten bietet aber ein mögliches Entwicklungspotenzial für diesen Bereich.

Zielsetzung

Der Bereich der Simeonstraße soll nachhaltig stabilisiert werden durch die Herrichtung von leer stehenden bzw. untergenutzten Gebäuden für studentisches Wohnen. Hierdurch kann ein Impuls für die Wiedernutzung der Läden in den Erdgeschosszonen gegeben werden. Durch ein sich dann belebendes Quartier auch unter Einschluss von geeigneten Gaststättennutzungen wird dieses Viertel zukünftig positiv wahrgenommen und entwickelt ein eigenes Profil. Die Frage der Verkehrsbelastung und Verkehrsführung auf der Simeonstraße ist dabei im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für die Innenstadt kritisch zu hinterfragen.

Durch die Bereitstellung von Mitteln aus dem unter 6.2.16 aufgeführte Verfügungsfonds können - bei entsprechender Beteiligung Dritter - Mittel für die Zwischennutzung von leer stehenden Läden für studentische Zwecke verwendet werden.

Als Pilotprojekt hat dieses Konzept Vorbildwirkung auch für andere stark erneuerungsbedürftige Quartiere.

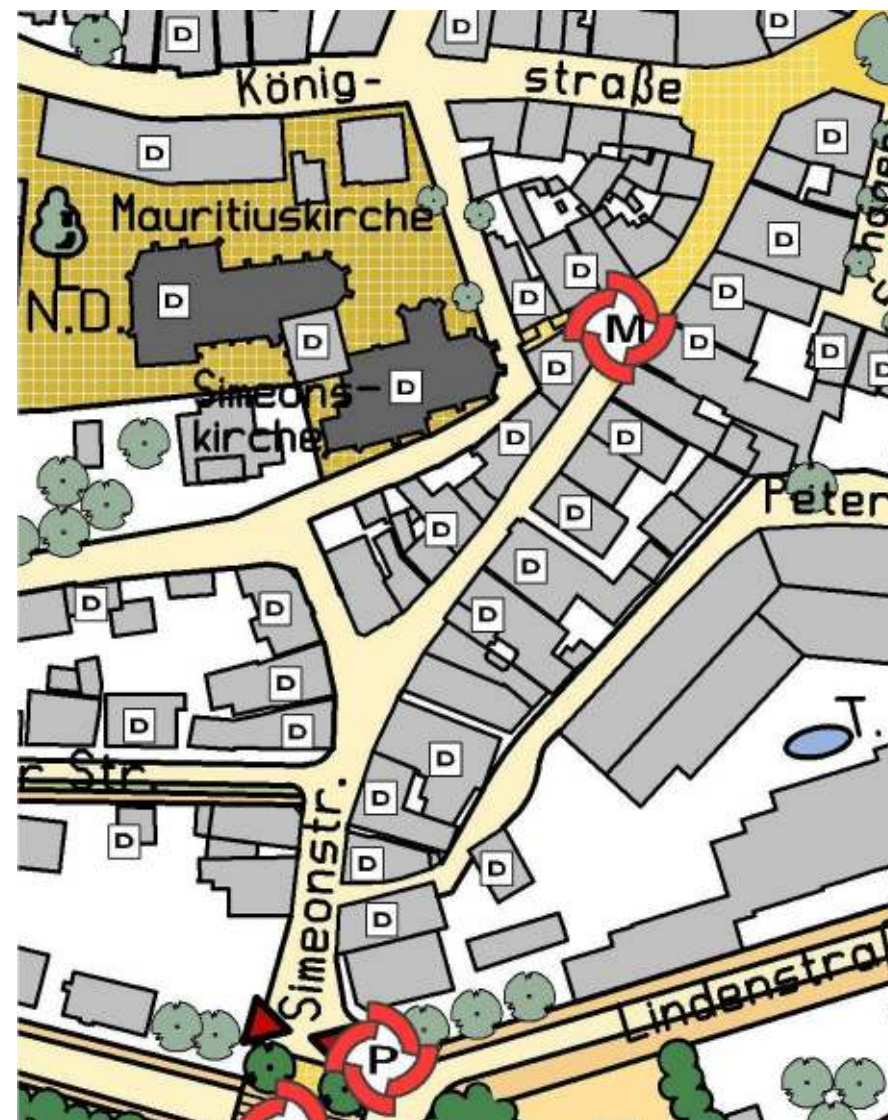
Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2011 - 2013

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten Projekt	2.000.000 €
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	120.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%):	72.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	48.000 €
Sonstige (Private)	1.880.000 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
120.000 €	1.880.000 €	0 €

Simeonstraße (Ausschnitt aus dem Masterplan)



Simeonstraße – Leerstand . . .



. . . und Verfall.



Simeonstraße – Leerstand . . .



. . . und Verfall



6.2.14 Maßnahmen auf Privatgrundstücken Fassaden- und Freiflächengestaltung (FRL 11.2)

Durchführung von Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung, Herrichtung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen sowie von Maßnahmen an Außenwänden und Dächern im gesamten Sanierungsgebiet „Historische Innenstadt“

Problemstellung

Die Stadt Minden legt großen Wert auf das allgemeine Stadtbild in der historischen Innenstadt. Hierzu zählen insbesondere die meist viele Jahrhunderte alten Gebäude mit ihren oft sehr kleinen Hofflächen.

Häufig wurden die charakteristischen Elemente der historischen Fassaden verändert, überformt oder gar verunstaltet. In der Unteren Altstadt sind insbesondere die Erdgeschossfassaden durch die modernen Ladennutzungen unangemessen gestaltet. Die Fassaden wirken durch den Einbau nicht unterteilter Kunststofffenster ausdruckslos und leer. Die Dächer der Gebäude sind durch zusätzliche Aufbauten und Öffnungen stark beeinträchtigt.

Die zu den Gebäuden gehörenden Hofflächen sind oft versiegelt und bieten den Bewohnern wenig oder gar keinen Lebensraum mehr.

Vorher - . . .



. . . nachher



Zielsetzung

Durch den gezielten Einsatz von Fördermitteln sollen in der historischen Innenstadt die Maßnahmen unterstützt werden, bei denen die Fassaden erhalten werden. Das Stadtbild störende Elemente an den Fassaden sollen zurückgebaut und mit ortstypischen Materialien neu gestaltet werden.

Ebenso soll die Entsiegelung und Umgestaltung von privaten Innenhöfen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität unterstützt werden.

Die Stadt Minden verspricht sich hierdurch eine erhebliche Aufwertung des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, was sowohl den Bürgern der Stadt als auch deren Besuchern zugute kommt. Die Stärkung der Attraktivität der Stadt wird langfristig auch der Sicherung des Wirtschaftsstandortes dienen.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2009 - 2013

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (<i>Schätzung</i>)	
Gesamtkosten Projekt Gebäudeerhaltung	9.069.000 €
Gesamtkosten Haus- und Freiflächen	1.584.000 €
Städtebauförderung (zuwendungsfähig 50%)	792.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	475.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	317.000 €
Sonstige (<i>Private</i>)	8.277.000 €

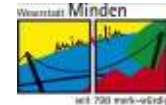
Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
792.000 €	8.277.000 €	0 €



Vorher - . . .



. . . nachher



6.2.15

Erneuerung Mindener Museum

(FRL 11.3)

Problemstellung

Das Mindener Museum gehört mit seiner bis ins 19. Jahrhundert reichenden Vorgeschichte zu den ältesten Museen Westfalens. Es war Gründungsmitglied der Vereinigung Westfälischer Museen und ist seit 1922 eines der großen kommunal getragenen Museen, das „für Geschichte, Landes- und Volkskunde“ des alten Fürstbistums Minden zuständig ist. Dies spiegelt auch die vielfältige, breite und umfassende kunst- und kulturhistorische Objektlage des Hauses wieder.

Das Mindener Museum wurde im Lauf der Jahre räumlich erweitert (1954, 1959, 1987) und umfasst heute eine Häuserzeile von sechs ehemaligen, zeittypisch für den Gebrauch hergerichteten und mittlerweile denkmalgeschützten Bürgerhäusern im historischen Zentrum der Stadt. Entsprechend sind die Bedingungen im Museum sehr uneinheitlich: Bauzustand, Statik, Flächenniveaus, Raumstruktur, Klima, Heizung (...), betriebstechnische Infrastruktur sowie Sicherheitsstandards sind weder abgestimmt noch angeglichen und entsprechen nicht mehr aktuellen bau- und sicherheitstechnischen Standards.

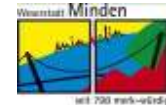
Auch die in die Jahre gekommene Ausstellung geht auf die verschiedenen Jahrzehnte ihrer Erstellung zurück: von fast unveränderten Bereichen von 1922 über behutsam veränderte Handwerksstuben der 1950/60er Jahre bis zur

Trachtenausstellung von 1986, der Kaffeeausstellung von 1987 und dem Stadtmodell von 1999. Grundsätzlich wurde aber die Dauerausstellung in den letzten 50 Jahren nicht neu aufgestellt. Entsprechend konnte die einst sehr große Bedeutung des Mindener Museums nur durch eine erhöhte Sonderausstellungstätigkeit gehalten werden.

Das Mindener Museum ist bis heute als Identifikationsfaktor nach innen, als wichtiger Veranstaltungsort (Konzerte, Vorträge, Trauzimmer) und als Marketinginstrument nach außen von zentraler Bedeutung für die 1200jährige Stadt an der Weser. Die dafür prägende Thematik einer stadtgeschichtlichen Dauerausstellung ist weder zeitgemäß präsentiert, noch ist sie ohne umfassendes Vorwissen nutzbar. Auch liegen volkskundliche Themenräume immer wieder quer zu einer Chronologie. Diese selbst ist ihrerseits immer wieder unterbrochen bzw. verdreht. Es findet sich kein „Roter Faden“, vielmehr wird der Besucher von jedem Raum aufs Neue thematisch überrascht.

Zielsetzung

Zielsetzung einer Sanierung der Mindener Museumszeile muss es sein, das Haus für Jahre in eine zeitgemäß als Museum nutzbare Immobilie zu verwandeln. Dazu gehören neben einheitlichen und auf den Betrieb abgestimmten Strukturen im Versorgungs- und Entsorgungsbereich (Wasser, Strom, Telekommunikation) eine einheitlich geplante Heizung/Klimatisierung der Häuserzeile. Heutige Standards von Sicherheit, Barrierefreiheit, Vermittlungs- und Forschungsaktivitäten gehören ebenso dazu wie ein tragfähiges Nutzungs- und Brandschutzkonzept. Die



Schauräume und ein Technik-Kern müssen optimal voneinander getrennt sein, Klimastabilität muss oberstes Ziel im Haus, in ganz besonderer Weise jedoch in den Sonderausstellungs- und Veranstaltungsräumen sein. Ein für Besucher wie für die Lastentransporte des Museums gleichermaßen geeigneter Aufzug in diesem Technik-Kern ist für eine weitgehend barrierefreie Nutzung des Museums unabdingbar. Adäquate Sozialräume müssen eingerichtet werden. Eine Nutzung der derzeit ungenutzten Räume des 1. DG als Vertiefungs-, Vorbereitungs- und museumspädagogische Räume muss angestrebt werden. Der nicht gleichmäßigen Nutzung durch Einzelbesucher und Gruppen muss durch eine ausreichende Dimensionierung der Aufenthaltsräume, aber auch der Toiletten begegnet werden. Die Betriebskosten müssen stabilisiert bzw., wenn möglich, gesenkt werden. Der Brandschutz muss in der ganzen Zeile und in Abstimmung mit den jeweiligen Raumnutzungen gesichert sein. Nur so kann das Mindener Museum auch in Zukunft im aktiven Stadtkonzept Mindens seine wichtige Rolle als Identifikationsinstanz, als gute Stube der Stadt, als populärer touristischer und wissenschaftlich historischer Ort spielen.

Die Arbeit mit dem Publikum unter museumspädagogischen Vorzeichen soll im Hause intensiviert werden. Dies ist in den Dachgeschossen möglich. Studio und Kabinett sind Räume, wo in kleineren Gruppen unter Aufsicht an Originalen gearbeitet werden kann (Alltagsobjekte bzw. Druckgraphik). So kann im konkreten Begreifen vieles intensiver erfahren werden als im distanzierten Betrachten. Der Ausstellungsvorbereitungsbereich ermöglicht es, ohne die Sonderausstellungsräume belegen zu müssen, bereits im

Vorgriff Teile von Ausstellungen, Inszenierungen, einzelnen Vitrinen mit Arbeitsgruppen zu gestalten. Der Vertiefungsraum soll genauere Auseinandersetzung mit der Stadtgeschichte ermöglichen. Hier sind thematisch viele konzentrierte Arbeiten denkbar; auch als Medienraum soll er eingesetzt werden können. Die Textilwerkstatt widmet sich dem Schwerpunkt Kleidung, der in den Sammlungen und in den Ausstellungen des Mindener Museums (vgl. Museen in Westfalen-Lippe. Münster 2000) prominent vertreten ist. Hier sollen konkret Kleidungen im Detail betrachtet, ausprobiert und möglicherweise sogar kreativ neue Stücke geschaffen werden. Ähnliches sollte über dem Kaffeemuseum in einem „Kaffeebureau“ möglich sein, wo man das Thema Kaffee, ein zweites Schwerpunktthema des Hauses, vertiefen kann.

Ebenfalls neu zum Museum sollen die beiden Innenhöfe der Hauser Ritterstraße 23 und 25 gestaltet werden, die als Lapidarien einen Teil der reichen Bauspoliensammlung des Hauses aufnehmen können, die hier unter Tageslicht, aber vor den Schädigungen des Sauren Regens geschützt präsentiert werden können. Der Museumsgarten wird als Skulpturenpark mit den entsprechenden Objekten der Museumssammlung eingerichtet. Gleichzeitig entsteht hier ein Ort der Ruhe und Rekreation.

Barrierefreiheit für die oberen Geschosse kann nur durch einen kombinierten Personen-/Lastenaufzug erreicht werden, der im Technik-Kern Aufnahme finden soll. Die Sicherheit in den Dachgeschossen wird durch entsprechende Ausstattung mit Fluchttreppen erreicht.

Die Besonderheit bei dieser Maßnahme liegt in der Teilfinanzierung aus Mitteln des Konjunkturpaketes II. Wegen der Dringlichkeit der Maßnahme sollen hier die unterschiedlichen Fördermittel eingesetzt werden, um eine ganzheitliche Erneuerung des „Flaggschiffes“ der Mindener Museumslandschaft zu erreichen.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2010 - 2011

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (<i>Schätzung</i>)	
Gesamtkosten	3.635.000 €
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	815.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	489.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	326.000 €
Konjunkturpaket II	2.820.000 €
Sonstige (<i>Private</i>)	0 €

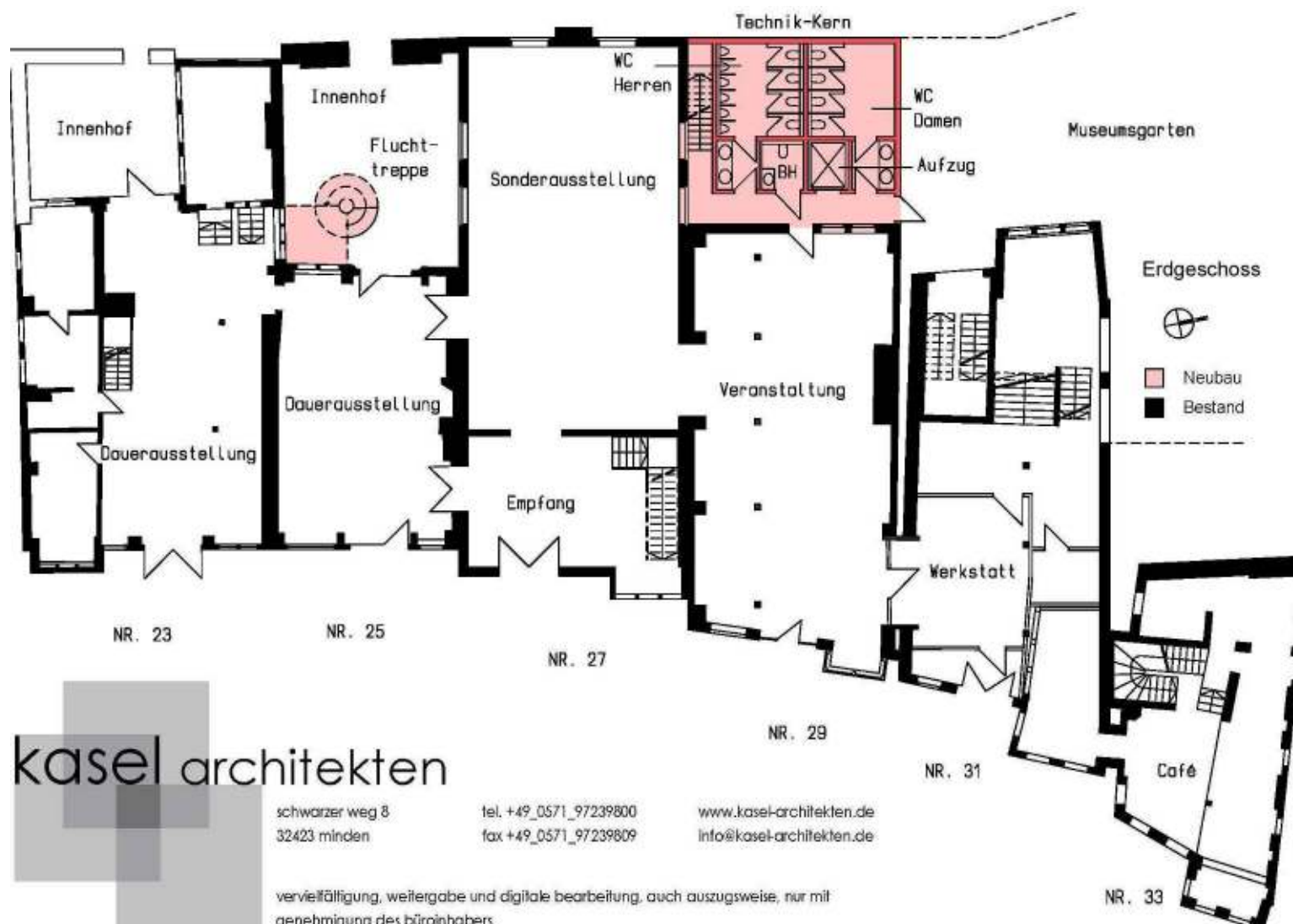
Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
815.000 €	0 €	0 €

Anmerkung: Die komplette Renovierung des Museums ist mit 3,653 Mio. € veranschlagt. Aus dem Konjunkturpaket II fließen 2,820 Mio. € in die Maßnahme. Von verbleibenden Teilmaßnahmen i. S. d. Städtebauförderung sind 815 Tsd. € zuwendungsfähig.

Mindener Museum



Mindener Museum – Umbauplanung Erdgeschoss



Mindener Museum



6.2.16

Verfügungsfonds Historische Innenstadt (FRL Nr. 14)

Einrichtung eines Verfügungsfonds für das gesamte Sanierungsgebiet „Historischer Stadtkern“

Problemstellung

Die Stadt Minden hat in den letzten Jahren einige die Innenstadtentwicklung flankierende Maßnahmen unterstützt bzw. durchgeführt. Im Einzelnen waren dies:

- Gründung und Begleitung der ISG Rathausquartier,
- Gründung und Begleitung der ISG Obermarktstraße,
- Aufbau und Weiterführung des Geschäftsflächenmanagements (Leerstandsmanagement),
- Stadtmarketing,
- Mehrfache Teilnahme am Wettbewerb „Ab in die Mitte“ (Preisträger in 2001, 2003, 2005 u. 2008).

Diese Maßnahmen haben erkennbar zur Profilierung und Aufwertung der Innenstadt beigetragen. So wurde 2008 aus diesen Programmen der Stadteingang von der Schlagde neu gestaltet. Im Hinblick auf die anstehenden Herausforderungen im Zusammenhang mit der Nachnutzung leerstehender Geschäftshäuser, der geplanten Neugestaltung der Fußgängerzone und der Neugestaltung der Weserpromenade ist es dringend erforderlich, die beteiligten Eigentümer, Mieter, Geschäftsinhaber etc. durch die Einrichtung eines Verfügungsfonds auch weiterhin durch

flankierende Programme zu begleiten und damit den Umbau und die Aufwertung der Innenstadt zu unterstützen.

Zielsetzung

Unterstützung der Aufwertung und Positionierung der durch flankierende Maßnahmen mit Quartiersbezug oder für die gesamte Innenstadt. Weiterführung der bisher funktionierenden Strategien und Initiierung von zusätzlichen Strukturen wie weitere ISGs und sowie die Profilierung von Quartieren hier z. B. im Bereich Simeonstraße im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt Studentisches Wohnen sowie Zwischennutzung leerstehender Geschäfte mit/durch Studenten der Fachhochschule.

ISG ObermarktQuartier - Ostergewinnspiel



Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2010 - 2017

Im Haushalt abgesichert	Teilweise Entwurf 2010
-------------------------	---------------------------

Kosten (<i>Schätzung</i>)	
Gesamtkosten Projekt	880.000 €
Gesamtkosten (zuwendungsfähig)	440.000 €
Städtebauförderung (Zuwendung 60%)	264.000 €
Eigenmittel Stadt Minden	176.000 €
Sonstige (<i>Private</i>)	440.000 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
440.000 €	440.000 €	0 €

Gesamtvolumen: Der Fonds setzt sich zusammen aus einer Anteilsfinanzierung von 50 % (zuwendungsfähige Kosten) und 50 % Drittmitteln von Privaten, der Wirtschaft, von ISGs. Das Gesamtvolumen beträgt damit im o. a. Zeitraum 880.000 €.

ISG ObermarktQuartier – Bauernmarkt und Freiluft-Schachturnier



6.2.17

2-stufiger Wettbewerb „Rathausquartier“

Durchführung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Ermittlung von Planungsvorschlägen zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Rathausquartiers. Erarbeitung von Zielvorgaben für das in der zweiten Stufe durchzuführende EU-Ausschreibungsverfahren.

Problemstellung

Der Rathausinnenhof, der Ratskeller und die Einzelhandelsflächen sind geprägt durch geringe Frequenz und Leerstände. Während beim Ratskeller die Probleme in der Immobilie liegen, sind die Schwächen der Ladenlokale im Rathausinnenhof und am Kleinen Domhof (größtenteils im Rathaus-Neubau von 1977/78, „Deilmannbau“) auch städtebaulich begründet.

Mit der Stadtsanierung entstand der Rathaus-Neubau, der das historische Rathaus am Markt und die alte Regierung am Großen Domhof verbindet. Im Erdgeschoss des neuen Rathauses befinden sich Ladenlokale. Weitere Ladenlokale sind im Innenhof entstanden. Der hintere Bereich des Rathauses präsentiert sich als wenig frequentierter Hinterhof, zumal hier auch die ehemaligen eingeschossigen Behelfsbauten aus der Nachkriegszeit vorhanden sind. Für diesen Standort direkt neben der 1a-Handelslage Scharn bedeutet das Abriegeln durch den Rathaus-Neubau einen erheblichen Frequenzverlust. Zudem sind die Ladenlokale auch wegen der geringen Größen und versetzten Ebenen nur noch schwer zu vermieten.

Neben der nunmehr problematischen Struktur werden auch die Verkehrsflächen des Rathausinnenhofes nicht in diesem Umfang benötigt, da der Bereich insgesamt von fußläufigen Bereichen umgeben ist. Die Empfehlungen der Einzelhandelsgutachter (Junkers/Kruse und CIMA) haben im Hinblick auf die überlange Fußgängerzone darauf hingewiesen, dass eine Stärkung der Mitte durch zusätzlichen attraktiven Einzelhandel das geeignetste Mittel sei, die 1a-Lage zu stabilisieren und sich damit von dem nicht funktionierenden Polkonzept der 70er Jahre zu verabschieden. Das Projekt der Domhofgalerie ist in dieser Begründungslogik entstanden.

Zielsetzung

Nachdem das Projekt einer Domhofgalerie in einem Bürgerentscheid von der Bürgerschaft abgelehnt worden ist, ist es erforderlich, mittels eines 2-stufigen Wettbewerbs die Entwicklungs- und Realisierungschancen an diesem Standort unter den im Masterplan dargestellten veränderten Rahmenbedingungen zu ermitteln.

Ziel des Wettbewerbes ist es, grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten für diesen Bereich unter Berücksichtigung der im Rahmen des Bürgerentscheids diskutierten Aspekte zu erarbeiten. Lösungen, die den vollständigen Abriss des neuen Rathauses vorsehen, sind dabei nicht denkbar. Es gilt, Ansprüche an diesen Standort neu zu definieren und dieses in ein städtebauliches Konzept umzusetzen. Dabei sind neben der Rathausnutzung Art und Umfang von möglichem Einzelhandel von großer Bedeutung. An der grundsätzlichen

Stärkung der Mitte durch den Einzelhandel wird festgehalten.

Für das Wettbewerbsgebiet bleibt weiterhin das Sanierungsgebiet 3 bestehen, um zur Erreichung der Sanierungsziele auch zukünftig in den Grundstücksverkehr eingreifen zu können. Eine Städtebauförderung im Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ scheidet damit aus.

Priorität	1
Umsetzungszeitraum	2009 - 2010

Im Haushalt abgesichert	Entwurf 2010
-------------------------	--------------

Kosten (Schätzung)	
Gesamtkosten	120.000 €
Städtebauförderung	0 €
Eigenmittel Stadt Minden	120.000 €
Sonstige (Private)	0 €

Finanzierung		
öffentlich	privat	gemischt
120.000 €	0 €	0 €

Rathausquartier



6.2.18

Erneuerung ZOB

(Förderung durch NWL)

Errichtung eines neuen ZOB auf dem heutigen Standort.

Problemstellung

Der ZOB ist im Rahmen der Stadtsanierung der 70er Jahre errichtet worden. Die städtebauliche Gestaltung und die Ausstattung des ZOB sind in die Jahre gekommen und bedürfen der Erneuerung. Das betrifft insbesondere das Vorfeld der Obermarktpassage und in Verlängerung die Bereiche für Fußgänger und Radfahrer in der Lindenstraße. Mit dem ZOB zwischen Klausenwall und Lindenstraße verfügt die Stadt Minden über einen zentral gelegenen und gut erreichbaren Busbahnhof. Allerdings erweist sich die Anlage mit den vielen Einzelbahnsteigen als bedienungsunfreundlich.

Die städtebauliche Integration in das Stadtgefüge ist aus heutiger Sicht unzureichend. Die Einfassung des ZOB durch Bepflanzung entlang der Lindenstraße und des Klausenwalls sowie die durch das Empfangsgebäude versperrte Blick von der und in die Fußgängerzone lassen den ZOB als in sich abgeschlossen Platz wirken, der nicht in das Stadtgefüge integriert ist. Diese führt auch zu Sicherheitsproblemen in diesem Bereich.

Zielsetzung

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. Dabei ist der Flächenbedarf des Busverkehrs zu überprüfen und nach Möglichkeit zu Gunsten von Flächen für Fußgänger, Radfahrer und Taxen zu verringern, um die Funktion als Verkehrsplatz insgesamt zu stärken. Eine offene Gestaltung dient dabei auch der Sicherheit im öffentlichen Raum.

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

Durch die Anordnung einer zentralen Umsteigeanlage für den größten Teil der Buslinien lässt sich ein gut erreichbarer und übersichtlicher Verkehrsplatz schaffen, der in das städtebauliche Erscheinungsbild eingebunden ist.