



## Innenstadtkonzept (ISEK) für die Stadt Bünde



Bericht  
Februar 2019

**Stadt Bünde**

Bahnhofstraße 13 + 15 ▪ 32257 Bünde

Ansprechpartner:

Herr Dr. Siepenkothen [05223] 161-324

Herr Müller Tel. [05223] 161-315

Frau Stinshoff Tel. [05223] 161-269

Planungsgemeinschaft:

**Planungsbüro Tischmann Loh Stadtplaner PartGmbB**

Berliner Straße 38 ▪ 33378 Rheda-Wiedenbrück

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Roger Loh, Tel. [05242] 55 09-22, E-Mail: r.loh@stadtplanung-tl.de

und

**DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft**

Mittelstraße 55 ▪ 33602 Bielefeld

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Carsten Lottner, Tel. [0521] 58 48 64-20, E-Mail: carsten.lottner@dsk-gmbh.de

M.Sc. Geographie Mario Pohle, Tel. [0521] 5848 64 24, E-Mail: mario.pohle@dsk-gmbh.de

Bünde, Februar 2019

**Gliederung**

<b>1. Zukunftsaufgabe Innenstadtentwicklung .....</b>	<b>3</b>
1.1. Anlass.....	3
1.2. Untersuchungsgebiet .....	4
1.3. Übergeordnete Ziele .....	5
<b>2. Steckbrief Bünde.....</b>	<b>6</b>
2.1. Räumliche Einordnung .....	6
2.2. Historische Entwicklung .....	7
2.3. Denkmalschutz und Stadtbildpflege .....	8
2.4. Bevölkerung und Wohnen.....	12
2.5. Wirtschaft und Beschäftigung .....	18
2.6. Mobilität .....	19
<b>3. Bestandsanalyse .....</b>	<b>23</b>
3.1. Hauptstrukturen .....	23
3.2. Fokus Else .....	27
3.3. Stadtraum.....	30
3.4. Mobilität .....	38
3.5. Gebäudebestand.....	43
3.6. Ökonomie und Daseinsvorsorge.....	53
3.7. Freizeit, Kultur und Tourismus .....	58
<b>4. Beteiligungsprozess.....</b>	<b>60</b>
4.1. Auftaktveranstaltung.....	60
4.2. Abschlussveranstaltung.....	62
<b>5. Handlungsfelder und Entwicklungsziele .....</b>	<b>63</b>
5.1. Schwerpunkt Bahnhof.....	63
5.2. Schwerpunkt Else .....	63
5.3. Freiraum und öffentlicher Raum .....	64
5.4. Städtebau und Stadtgestalt .....	65
5.5. Innenstadtverkehr .....	66
5.6. Innerstädtisches Wohnen .....	66
5.7. Klimaschutz .....	67
5.8. Nahversorgung, Einzelhandel und Dienstleistungen .....	67
5.9. Freizeit, Soziales und Kultur .....	67

<b>6. Städtebauliches Strukturkonzept .....</b>	<b>69</b>
6.1. Stadtraum .....	70
6.2. Mobilität .....	72
6.3. Nutzungsschwerpunkte .....	74
<b>7. Maßnahmen und Handlungsprogramm.....</b>	<b>76</b>
7.1. Maßnahmenplan .....	77
7.2. Maßnahmentabelle .....	79
7.3. Vorschlag Städtebaufördergebiet.....	82
<b>8. Projektleitblätter .....</b>	<b>83</b>
<b>9. Verzeichnisse .....</b>	<b>112</b>
Abbildungsverzeichnis.....	112
Tabellenverzeichnis .....	114
Kartenverzeichnis .....	114
<b>Anhang .....</b>	<b>115</b>

# 1. Zukunftsaufgabe Innenstadtentwicklung

## 1.1. Anlass

Durch das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) oder kurz Innenstadtkonzept werden Defizite und Entwicklungspotentiale der Bünde Innenstadt aufgezeigt. Ziel des Konzepts ist es, die Innenstadt von Bünde durch konkrete Maßnahmen hinsichtlich ihrer Qualität für alle Bürger der Stadt als auch Besucher von außen zu steigern und die Attraktivität zu erhöhen. Für die Ableitung konkreter Maßnahmen wurden zunächst wichtige räumliche und inhaltliche Handlungsschwerpunkte ausfindig gemacht, auf die sich die umzusetzenden Maßnahmen beziehen. Entsprechend ihrer Relevanz für die Attraktivitätssteigerung der Stadt Bünde sind die Maßnahmen hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung priorisiert worden.

*Innenstadt mit  
Problemen und Chancen*

Für die Bünde Innenstadt wird mit dem vorliegenden Bericht ein ISEK gemäß Arbeitshilfe des Landes Nordrhein-Westfalen (Januar 2017) aufgestellt.

Ein ISEK zählt zu den strategischen Planungs- und Steuerungsinstrumenten der Stadtentwicklung. Es bildet damit eine wichtige Grundlage für den Stadterneuerungsprozess vor Ort. In NRW ist es seit dem Jahr 2008 verpflichtend, ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept als Grundlage für alle Teilprogramme der Städtebauförderung zu erarbeiten, um in das Stadterneuerungsprogramm aufgenommen zu werden.

Wesentliches Merkmal eines ISEKs ist die ganzheitliche Betrachtung eines städtischen Teilraums bzw. Stadtquartiers, hier der Innenstadt. Bauliche und städtebauliche Aufgaben stehen dabei gleichberechtigt neben anderen Fachinteressen wie Soziales, Beschäftigung und Ökologie. Alle betroffenen Handlungsfelder werden im Rahmen des Konzepts betrachtet und zusammengefasst.

Auf der Grundlage einer umfänglichen Bestandsanalyse, bezogen auf städtebauliche, funktionale und sozialräumliche Defizite und Anpassungserfordernisse, werden Leitlinien und Ziele zur zukünftigen Entwicklung abgeleitet. Zur Erreichung der definierten Ziele werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen formuliert, welche die ortsspezifischen Potentiale und Handlungsbedarfe aufgreifen und planerische Entscheidungen vorbereiten. Ein Handlungskonzept beschreibt damit eine geeignete Gesamtstrategie, durch welche die Gebietsentwicklung positiv beeinflusst werden soll. Dabei trifft das Handlungskonzept bereits konkrete Aussagen zur Zeit- und Investitionsplanung für die Konzeptumsetzung.

Zudem ist die Erstellung des ISEKs in einen partizipativen Prozess eingebunden. Es wird zu Beginn der Gesamtmaßnahme von der Kommune unter Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (Akteure vor Ort, Bewohner, Eigentümer, Geschäftsleute, Vereine etc.) und der öffentlichen Aufgabenträger erarbeitet. Dies ist nicht nur programmatisch gefordert, sondern dient im Besonderen der Erhöhung von Konsens und Akzeptanz des sich i. d. R. anschließenden mehrjährigen Umsetzungsprozesses.

## 1.2. Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Innenstadt Bündes zu beiden Seiten der Else. Begrenzt wird das Gebiet im Norden durch die Landesstraße 775 (Borriesstraße). Die westliche Grenze verläuft ebenfalls zum Teil entlang der Landesstraße 775 in südlicher Richtung bis zum Goetheplatz und weiter Am Brunnen sowie der Brunnenallee bis zur Hindenburgstraße, welche schließlich in die Marktstraße übergeht. Diese bilden die südöstliche Grenze des Untersuchungsgebietes. Die westliche Abgrenzung folgt in nördlicher Richtung der Landesstraße L545 (Wittekindstraße, Levisonstraße) und stößt hier, auf Höhe Hauptstraße, wieder auf die Landestraße L 775.



Abb. 1 Untersuchungsgebiet Innenstadtkonzept (ISEK)

### 1.3. Übergeordnete Ziele

Mit diesem Konzept soll die Erreichung folgender Ziele für die Innenstadt von Bünde unterstützt werden:

- Verbesserung der Qualitäten der Innenstadt
- Stärkung und Modernisierung des Mobilitätsschwerpunkts um den Bahnhof und die zentrale Omnibushaltestelle
- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Integration der Else in die Innenstadt
- Weiterentwicklung und Qualifizierung der Daseinsvorsorge sowie Angebotsvielfalt von Kultur Handel, Gastronomie und Dienstleistungen
- Förderung des innerstädtischen Wohnens und Arbeitens
- Stärkung einer zukunftsgerechten Mobilität

## 2. Steckbrief Bünde

### 2.1. Räumliche Einordnung

Die Stadt Bünde liegt im nordwestlichen Bereich des Kreises Herford. Nachbarstädte und -gemeinden sind Hüllhorst im Norden (Kreis Minden-Lübbecke), Kirchlengern im Osten, Hiddenhausen im Südosten, Enger und Spenge im Süden, Melle (Niedersachsen) im Südwesten sowie Rödinghausen im Westen und Nordwesten. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Bielefeld (ca. 20 km südlich) und die niedersächsische Stadt Osnabrück (ca. 30 km westlich). Das Gemeindegebiet wird naturräumlich und siedlungsgeographisch durch die Lage in der Hügellandschaft der Ravensberger Mulde im unteren Weserbergland zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge geprägt. Das Stadtgebiet wird in West-Ost-Richtung von der Else durchquert, der innerhalb des Stadtgebietes mehrere kleinere Bäche von Süden und Norden her zufließen.

Naturräumlich gliedern Bünde drei Untereinheiten. Zentral in West-Ost-Richtung verläuft die Elseniederung, die Teil der Else-Werre-Niederung ist. Die Niederung quert mittig das Stadtgebiet und die Innenstadt. Nördlich hat die Stadt Anteil am Quernheimer Hügelland. Im Süden findet sich das Enger Hügelland.

Bünde hat eine Gesamtfläche von knapp 60 km<sup>2</sup>. Die Größe des Untersuchungsgebiets im Rahmen der Innenstadtkonzepterarbeitung beträgt rund 1,9 km<sup>2</sup>. Die Stadt ist Teil des Siedlungsraums im nördlichen Ostwestfalen-Lippe, der sich vom Kreis Gütersloh über Bielefeld und Herford bis Minden ausdehnt. Die Waldfläche innerhalb des Stadtgebiets ist gering. Die Flächennutzung und das Landschaftsbild sind außerhalb der Siedlungsstrukturen geprägt von landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Bünde setzt sich aus den zwölf Stadtteilen Ahle, Bünde-Mitte, Bustedt, Dünne, Ennigloh, Holsen, Hüffen, Hunnebrock, Muckum, Spradow, Südlengern und Werfen zusammen. Die Stadtteile Bünde-Mitte, Ennigloh, Südlengern und Spradow sind die Einwohnerstärksten und bilden den Siedlungsschwerpunkt. Prägend für die Siedlungsentwicklung war die Lage beidseits der Else und der Bahntrasse Rheine-Minden sowie überwiegend nördlich der A 30. Das eigentliche Zentrum der Stadt befindet sich im Stadtteil Bünde-Mitte.

Hügellandschaft  
Ravensberger Mulde

Flächen

Stadtteile

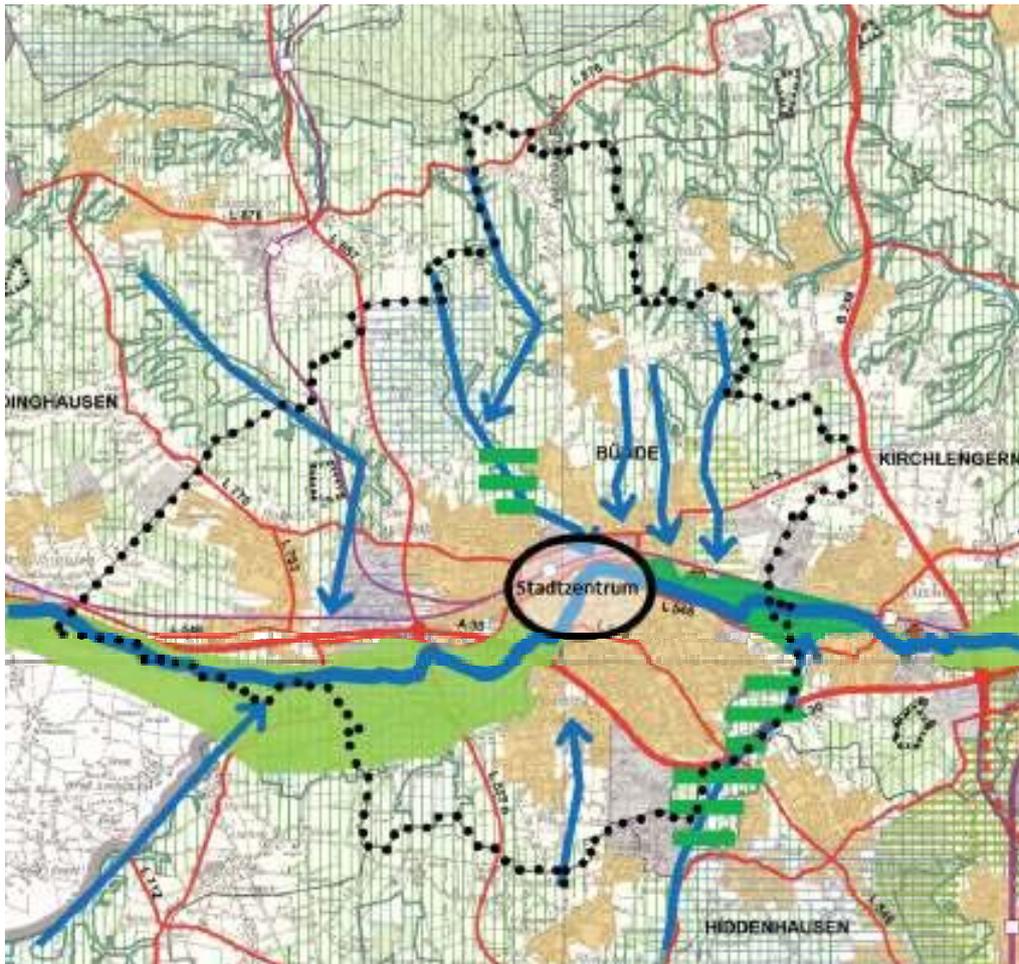


Abb. 2 Stadtgebiet und naturräumliche Gegebenheiten<sup>1</sup>

## 2.2. Historische Entwicklung

Die Stadt Bünde ist eine historisch gewachsene Stadt, die seit dem 11. Jahrhundert als Kirchspiel nachgewiesen und sich insbesondere seit Mitte des 19. Jahrhunderts mit der aufkommenden Zigarrenindustrie zur zweitgrößten Stadt im Kreis Herford entwickelt hat. Ausgehend von einer kleinen Siedlung südöstlich der Elsebrücke im direkten Umfeld der Laurentiuskirche umgeben von den vier heute noch bestehenden Straßen Bahnhofstraße, Eschstraße, Fünfhausenstraße und Klinkstraße entwickelte sich das heutige Stadtzentrum.

*Stadtgründung*

Die Stadt Bünde wurde 1969 im Rahmen der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen aus der alten Stadt Bünde (Bünde-Mitte), dem Amt Ennigloh und einem Teil des Amtes Herford-Hiddenhausen zur heutigen Stadt neu gebildet.

Die heutigen Symbolfiguren Hengist und Horsa, welche auch das Stadtwappen prägen, sollen zur Zeit der Völkerwanderung als Anführer der Angeln und Sachsen bei Bünde ihren Streit begraben und sich die Hand zum Bunde gereicht haben. Die

*Erste urkundliche Erwähnungen*

<sup>1</sup> Kartengrundlage: Regionalplan.

früheste überlieferte urkundliche Erwähnung Bündes, damals „Buginithi“, datiert aus dem Jahr 853. Bünde gehört zu den ältesten Siedlungen des Ravensberger Landes.

In früher Zeit im Stammesbereich der Cherusker, später der Sachsen (sächsischen Engern) gelegen, gehörte der Raum seit dem Hochmittelalter zur Grafschaft Ravensberg bzw. tlw. zum Fürstentum Minden. Später ab 1614 gehörte Bünde zu (Brandenburg-)Preußen, von 1807 bis 1810 zum französischen Königreich Westphalen, von 1811 bis 1815 tlw. zum Kaiserreich Frankreich und ab 1816 wieder zu Preußen. Ab 1832 ging der Kreis Bünde im Kreis Herford auf. Der Zusammenschluss der Städte Bünde und die Gemeinden Ahle, Dünne, Ennigloh, Holsen, Hunnebrock, Hüffen, Muckum, Spradow, Südlengern, Werfen sowie der Gutsbezirk Steinlake zum Amt Bünde erfolgte 1843. 1902 wurde Bünde wiederum amtsfreie Vollstadt.

Mit der ab 1842 aufkommenden Zigarrenindustrie und dem Zuzug von insgesamt 84 Zigarrenmanufakturen entwickelte sich die Stadt grundlegend und wuchs innerhalb von knapp 60 Jahren von wenigen hundert auf ca. 4.800 Einwohner/-innen an. In dieser Zeit entstand mit dem Neubau der Eschstraße sowie der Errichtung der Pauluskirche der Stadtkern Bündes. Dieser ist noch bis heute weitgehend von aufwändigen Bauten der Gründerzeit geprägt.<sup>2</sup> Zu dieser Zeit der Industrialisierung entstand auch die Bahnverbindung Osnabrück-Löhne, welche bis heute durch Bünde führt. Die Hauptstrecke wurde 1856 zwischen Löhne und Rheine als Teil der Hannoverschen Westbahn eröffnet. Es folgte 1899/1901 die Strecke nach Rahden-Sulingen-Bassum. Bis Juni 1994 fuhren über diese Strecke direkte Züge nach Bremen. Eine Reaktivierung des stillgelegten niedersächsischen Abschnitts ist nicht vorgesehen.

### 2.3. Denkmalschutz und Stadtbildpflege

#### Denkmalschutz und Stadtbild

Die gewachsene Innenstadt ist das Ergebnis wirtschaftlicher, sozialer und städtebaulicher Entwicklungsprozesse. Entstanden ist ein Stadtbild, in dem Dokumente der einzelnen Epochen den individuellen Charakter der Innenstadt prägen.

Für die Erscheinung des Innenstadtbilds sind neben den städtebaulichen Situationen und den besonderen Anlagen bzw. Gebäuden auch die förmlich unter Schutz gestellten Baudenkmäler (bauliche Anlagen oder Teile baulicher Anlagen, Garten-, Friedhofs- und Parkanlagen) und die erhaltenswerte/stadtbildprägende Bausubstanz relevant. Neben der Bedeutung des jeweiligen Einzelobjekts (Fasadengestaltung etc.) sind deren bauliche Abfolge sowie deren Lage innerhalb des Stadtgefüges (Freiräume, Sichtbezüge) für den Gesamteindruck wichtig.

<sup>2</sup> Landschaftsverband Westfalen-Lippe (2017): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Regionalplanung, Regierungsbezirk Detmold. LWL, Münster, Dezember 2017.

## Baudenkmäler

Im Stadtgebiet von Bünde stehen 94 bauliche Anlagen unter Denkmalschutz. Innerhalb und direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet stehen folgende Objekte unter Schutz:

Nr. gemäß Denkmalliste	Objektbezeichnung und Anschrift
1	Eschstraße 54
2	Hindenburgstr. 14
3	Bahnhofstraße 46
4	Amtshausplatz 1
5	Hindenburgstraße 3
6	Hindenburgstraße 11
7	Eschstraße 45
7	Ausstattungsgegenstände Eschstraße 45
8	Wehmstraße 7
9	Eschstraße 31
10	Kaiser-Wilhelm-Straße 13 nebst Eiskeller
11	Eschstraße 16
12	Hangbaumstraße 17
13	Fünfhausenstraße 3 (jetzt Museumsplatz 3)
14	Eschstraße 21 b
15	Eschstraße 43
16	Wehmstraße 10
17	Eschstraße 20
18	Eschstraße 35
19	Hindenburgstraße 18
20	Steinmeisterstr.11
21	Wehmstraße 3 + 5
22	Klinkstraße 22
23	Wasserbreite 59
24	Hindenburgstraße1
25	Hindenburgstraße 21
27	Hangbaumstraße 2 - 4
28	Eschstraße 39
29	Bahnhofstraße 57
30	Am Markt 12
31	Bahnhofstraße 14
32	Bahnhofstraße 42
33	Bahnhofstraße 44
34	Hindenburgstraße 9
35	Hindenburgstraße 15
36	Hindenburgstraße 30
37	Hindenburgstraße 42
38	Hindenburgstraße 48
40	Sedanstraße 5
41	Sedanstraße 6
42	Sedanstraße 8
43	Sedanstraße 10
44	Klinkstraße 21
45	Herforder Straße 4
48	Fünfhausenstraße 44
49	Viktoriastraße 10
50	Auf'm Tie 6
51	Eschstraße 1
52	Nordring 11

53	Eschstraße 50
54	Bahnhofstraße 24
55	Bahnhofstraße 28
57	Bismarckstraße 11
58	Eschstraße 52
59	Eschstraße 18
60	Elsedamm 28
61	Elsedamm 30
62	Bismarckstraße 14 (ehem. Dr. Fix)
64	Eschstraße 34
65	Kleiner Bruchweg 14
66	Kleiner Bruchweg 18
67	Kleiner Bruchweg 19
69	Steinmeisterstraße 9
70	Eschstraße 6
71	Eschstraße 28 a
72	Eschstraße 58
73	Eschstraße 4
74	Wasserbreite 43/45
75	Klinkstraße 17
76	Klinkstraße 12
77	Wasserbreite 20
78	Borriesstraße 72
79	Wilhelmstraße 17
80	Klinkstraße 16
81	Wilhelmstraße 31
82	Eschstraße 56
83	Kaiser-Wilhelm-Straße 10
84	Kaiser-Wilhelm-Straße 14
85	Steinmeisterstraße 8
86	Am Brunnen 7
87	Kaiser-Wilhelm-Straße 11
88	Hauptstraße 17
90	Eschstraße 27
91	Eschstraße 39 a
92	Eschstraße 41 a
93	Bismarckstraße 7
94	Kaiser-Wilhelmstraße 12

Tab. 1: Auszug Denkmalliste für die Innenstadt von Bünde (Datenquelle: Denkmalliste Stadt Bünde)

### Viele Baudenkmäler in der Innenstadt

Die Innenstadt Bünde hat sich aus dem historischen Stadtkern heraus entwickelt und weist somit eine relativ hohe Dichte denkmalgeschützter Bauwerke auf. Auf Grund der Historie, die bis ins Mittelalter zurückreicht und der späteren Entwicklung als Zigarrenstadt befinden sich im Innenstadtbereich bau- und kunsthistorisch besonders bedeutende Sakralbauten wie die Laurentius Kirche, Fachwerkhäuser, bäuerliche Wohn- und Wirtschaftsgebäude, sowie diverse herrschaftliche Stadtvillen u. a. entlang der Esch- und Hindenburgstraßen und weitere Zeugen der Zigarrenindustrie wie der Tabakspeicher.<sup>3</sup> Diese Gebäude prägen die gesamte Innenstadt, wirken identitätsstiftend und zeigen die Siedlungsentwicklung von der mittelalterlichen Stadt bis zur Zigarrenstadt.

<sup>3</sup> Landschaftsverband Westfalen-Lippe (2017): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Regionalplanung, Regierungsbezirk Detmold. LWL, Münster, Dezember 2017.

Lage und Art der Baudenkmäler in der Innenstadt können den Karten in Kapitel 3 „Bestandsanalyse“ sowie der Denkmalliste der Stadt Bünde (siehe S. 10/11) entnommen werden.



Abb. 3 Laurentius Kirche, Bahnhofstraße 12



Abb. 4 Hindenburgstraße 11

Von historischer Bedeutung für die gesamte Stadt und insbesondere für den nördlichen Innenstadtbereich ist der 1896 errichtete alte Tabakspeicher aus rotem Backstein in der Nähe des Bahnhofs. Der bis 1976 in einem größeren Gebäudekomplex befindliche Bau prägt heute als großvolumiger Solitär den gesamten Bahnhofsvorbereich entlang der Straße Wasserbreite.

*Zeugen der  
Zigarrenstadt*

Das Denkmal der legendären Bänder Zigarrenbarone August Ferdinand Joseph Steinmeister und Tönnies Heinrich Wellensiek auf dem Rathausvorplatz erinnert an den früher so wichtigen Industriezweig der Bänder Wirtschaftsgeschichte. Weitere Denkmäler als Zeugen der Zigarrenindustrie in Bünde sind unter anderem die Zigarrenfabrik Arnold André oder die verschiedenen herrschaftlichen Villen der Zigarrenhersteller entlang der Esch- und Hindenburgstraße.



Abb. 5 Tabakspeicher, Wasserbreite 5



Abb. 6 Denkmal Zigarrenbarone,  
Rathausvorplatz

## 2.4. Bevölkerung und Wohnen

Die Gesamtentwicklung einer Kommune lässt sich auch hinsichtlich ihrer demographischen Entwicklung beurteilen. Aus diesem Grund werden im weiteren Verlauf die natürliche Bevölkerungsentwicklung, welche aus der Anzahl an Geburten- und Sterbefällen resultiert, dem Wanderungssaldo, welcher auf der Anzahl an Fort- und Zuzügen basiert sowie die Altersstruktur der Bevölkerung genauer begutachtet. Der demographische Wandel kann sich sowohl quantitativ als auch qualitativ auf die Nachfrage nach Wohnraum und die Auslastung der kommunalen Infrastruktur auswirken, weshalb sich aus diesem Faktor heraus ein Handlungsbedarf ergeben kann. In jedem Fall sind derartige Aspekte bei der städtebaulichen Weiterentwicklung der Innenstadt zu berücksichtigen.

### Bevölkerungsentwicklung

#### Anzahl Einwohner

In Bünde leben zum Stichtag 31.12.2016 45.639 Einwohner (IT.NRW). Die Bevölkerungszahlen der Stadt Bünde sind insgesamt seit dem Jahr 2009 gestiegen. Zwischen 2010 und 2011 ist der größte Anstieg der Bevölkerungszahlen im betrachteten Zeitraum von 1,4 % zu verzeichnen. Dies ist jedoch darauf zurückzuführen, dass für die Statistik aggregierte Daten genutzt wurden, während die verwendeten Bevölkerungszahlen ab 2011 auf den ermittelten Daten des Zensus 2011 basieren. Ein weiterer großer Anstieg der Bevölkerung ist zwischen den Jahren 2014 und 2015 festzustellen. Während im Jahr 2014 noch 45.116 Einwohner in Bünde lebten, waren es im Jahr 2015 45.615 Einwohner, was einem Anstieg von 1,1 % entspricht. Die Bevölkerungszahlen im Land NRW sowie im Kreis Herford zeigen hiervon abweichend grundsätzlich einen Negativtrend bis zum Jahr 2014. Im Jahr 2015 ist ein starker Zuwachs auf allen Maßstabsebenen zu verzeichnen (vgl. Abb. 7, IT.NRW 2017).

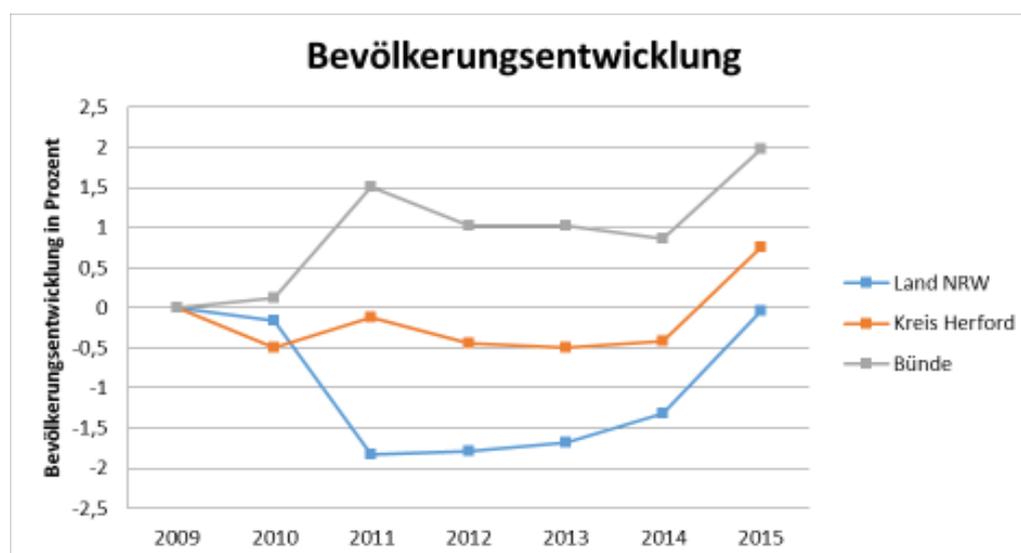


Abb. 7 Bevölkerungsentwicklung in Bünde zwischen 2009 und 2015; Datenquelle IT.NRW 2017

Auf Grundlage der Bevölkerungsvorausberechnung ist zu erkennen, dass die Bevölkerung der Stadt Bünde als auch des Kreises Herford bis zum Jahr 2040 linear

abnimmt. Die Bevölkerungszahlen im Land NRW erfahren zunächst einen Anstieg und sinken erst ab dem Jahr 2025. Jedoch verläuft die Bevölkerungsabnahme des Kreises und der Stadt Bünde deutlich stärker. So wird auf Basis der Vorausberechnungen für Bünde im Jahr 2040 insgesamt prognostiziert, dass 4,6 % weniger Menschen leben als im Jahr 2014. Dies entspricht einer Anzahl von 2.093 Menschen, sodass 43.096 Menschen in Bünde leben werden. Im Kreis Herford wird sich die Bevölkerungszahl sogar bis zum Jahr 2040 um 7,6 % verringern (vgl. Abb. 8, IT.NRW 2017). Es ist demnach mit einer deutlichen Abnahme der Bevölkerung bis 2040 in Bünde zu rechnen.

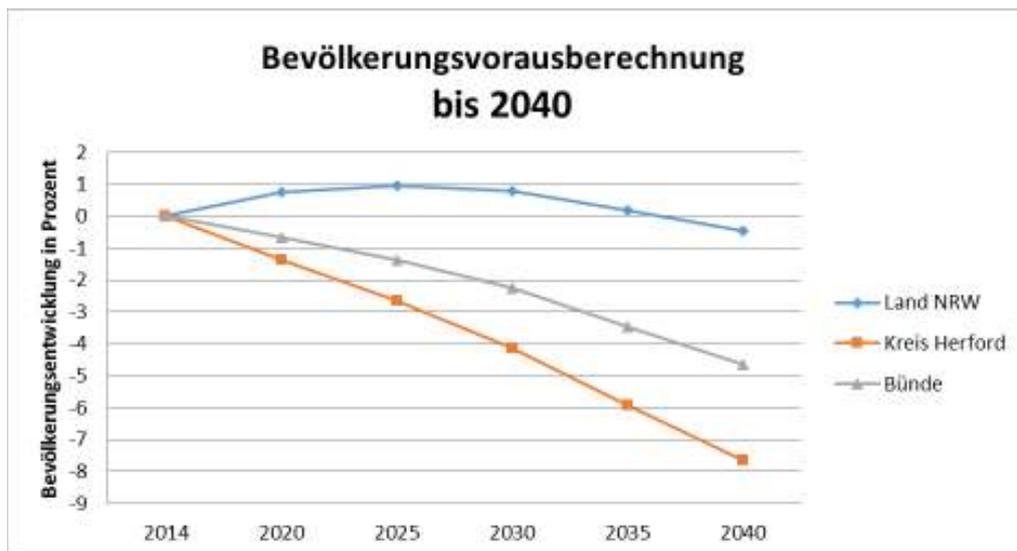


Abb. 8 Bevölkerungsvorausberechnung für Bünde bis 2040; Datenquelle IT.NRW 2017

Anders als das Land NRW sowie der Kreis Herford, weist Bünde im Gesamten eine positive Bevölkerungsentwicklung auf. Diese Entwicklung ist jedoch nicht auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung, sondern auf die Wanderungen nach Bünde zurückzuführen. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass in den Jahren 2009 bis 2015 eine nahezu gleichbleibende Anzahl an Gestorbenen und Lebendgeborenen zu verzeichnen ist. Dabei liegt die Anzahl der Lebendgeborenen im Durchschnitt 92 Personen unter der Anzahl der Gestorbenen (vgl. Abb. 9 und 10, IT.NRW 2017). Die Grafik Wanderungen verdeutlicht, dass die Zahl der Zugezogenen die der Fortziehenden übersteigt. Durch den höheren Zuzug weist Bünde insgesamt eine positive Bevölkerungsentwicklung aus. Es ist damit zu rechnen, dass der hohe Anteil an zugezogenen Menschen insbesondere durch die Aufnahme geflüchteter Menschen zu begründen ist. Entsprechend der Ausführungen des Kommunalprofils Bünde, herausgegeben von der Landesdatenbank NRW, sind die meisten Zuzüge aus Kirchlengern (259), Bielefeld (135) und Enger (131) zu verzeichnen. Der Großteil der Bänder wandert hingegen nach Kirchlengern (259), Rödinghausen (144) und Bielefeld (123) ab.

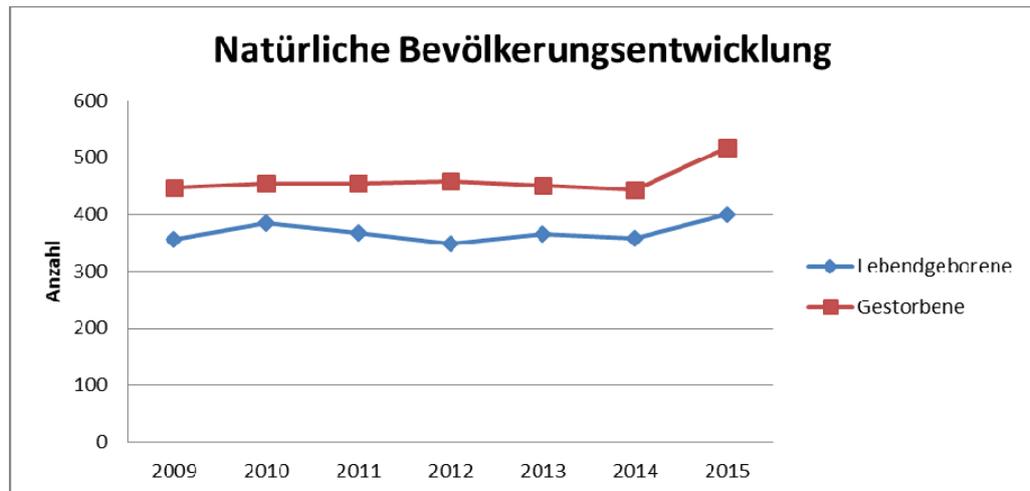


Abb. 9 Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Bünde zwischen 2009 und 2015; Datenquelle IT.NRW 2017

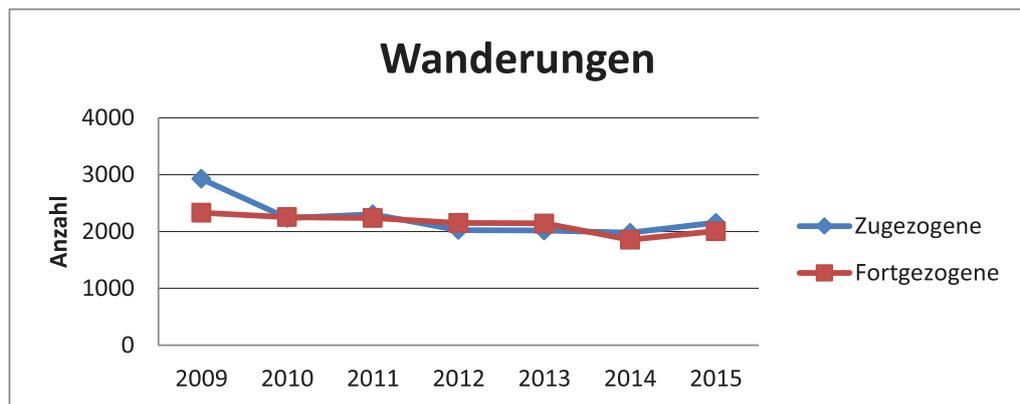


Abb. 10 Wanderungen nach und aus Bünde zwischen 2009 und 2015; Datenquelle IT.NRW 2017

Anhand der Darstellung der Altersstruktur ist auf allen Maßstabsebenen zu erkennen, dass der größte Anteil der Bevölkerung in Bünde 50 bis über 65 Jahre alt ist. Der geringste Anteil mit jeweils 5 %, ist in der Altersklasse unter 6 Jahren vorhanden. Der Prozentsatz der 25- bis 30-Jährigen liegt mit 5,6 % (Bünde und Herford) und 6,4 % (NRW) jedoch nicht viel höher. In den Altersklassen von 6 bis 18 Jahren und 65 Jahre und älter liegt der Anteil der Stadt Bünde nicht nur über dem Durchschnitt des Landes NRW, sondern auch über dem Kreisdurchschnitt (vgl. Abb. 5, IT.NRW 2017). Nach der Bevölkerungsprognose für die Stadt Bünde der NRW.Bank ist davon auszugehen, dass die ältere Bevölkerung (65 Jahre und älter) bis zum Jahr 2040 enorm ansteigen wird (bis zum 70 %). Die Bevölkerung bis unter 65 Jahre wird hingegen zurückgehen (vgl. NRW.Bank 2016, Wohnungsmarktpprofil Bünde, S. 22).

Die dargelegten Statistiken verdeutlichen, dass der demographische Wandel in Bünde bereits fortschreitet und die Bevölkerung zunehmend älter wird. Hieran kann auch die gesteigerte Attraktivität Bündes mit Blick auf die Zuzüge nichts ändern, da die Einwohnerzahl im Gesamten rückläufig ist. Die Zahl der Menschen von 0 – 18 Jahre liegt deutlich unter denen der 40-Jährigen und älteren. Dieses Phänomen ist

auch auf Landes- und Kreisebene zu beobachten. Jedoch ist die Anzahl der über 50-Jährigen in Bünde nochmals höher als im Landesdurchschnitt. Gegenwärtig werden die Folgen des Demographischen Wandels noch durch Zuzüge benachbarter Kommunen und aus dem Ausland aufgefangen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich durch den demographischen Wandel Handlungsfelder für Bünde z. B. hinsichtlich der Wohnsituation und Anforderungen an die Infrastruktur ergeben.

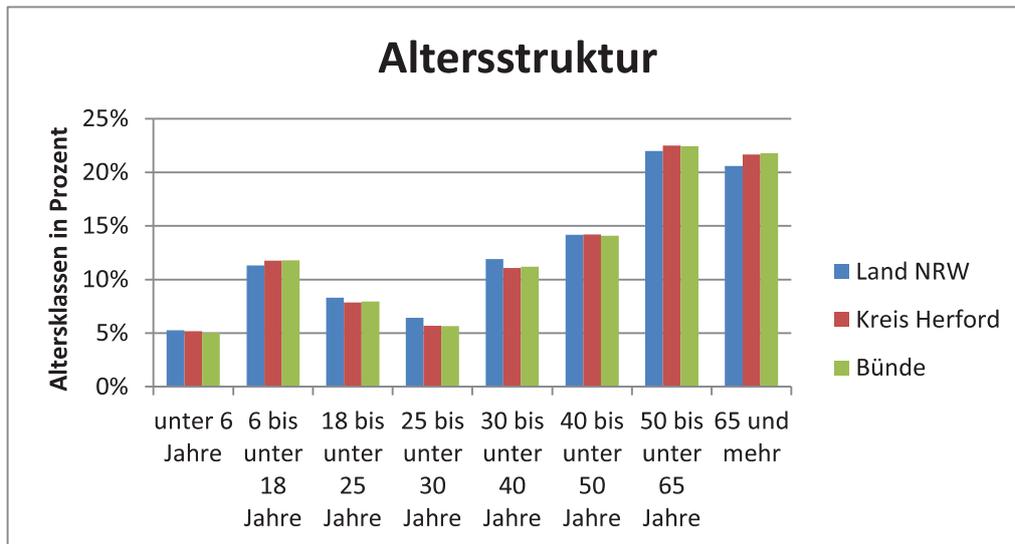


Abb. 11 Altersstruktur in Bünde 2015; Datenquelle IT.NRW 2017

## Wohnen

Im Jahr 2015 gab es in Bünde insgesamt 22.165 Wohnungen. Rund 62 % der Wohneinheiten resultieren aus dem Vorhandensein von Ein- und Zweifamilienhäusern. Dieser Anteil liegt etwa 21 % über dem Landesdurchschnitt. Hierdurch wird deutlich, dass die Wohn- und Umfeldstruktur Bündes durch Ein- und Zweifamilienhäuser stark geprägt wird.

*Hoher Anteil EFH/DH*

Der Anteil der Wohnungen, die durch Mehrfamilienhäuser zur Verfügung gestellt werden liegt bei 33 %, welcher im Vergleich zu Kommunen mit ähnlicher Einwohnerzahl und zum Land NRW am niedrigsten liegt. Den geringsten Anteil (6 %) des Wohnungsbestands nehmen die Sozialwohnungen ein. Im Vergleich zum Land NRW und zu Vergleichskommunen liegt der Anteil der Sozialwohnungen um 4 % bzw. 5,5 % unter den jeweiligen Anteilen.

Darüber hinaus wird das Stadtbild von Bünde stärker als in einer Vergleichskommune von Wohnungen, die vor 1970 erbaut wurden, geprägt. Es ist davon auszugehen, dass sich dadurch ein erhöhter energetischer, barriere technischer und optischer Sanierungsbedarf ergibt. Insgesamt wurden 54 % der Wohnungen vor 1970, davon 28 % sogar vor 1949 erbaut (vgl. NRW.Bank 2016, Wohnungsmarktbericht Bünde, S.8). Die Wohnfläche pro Wohnung liegt mit 101 m<sup>2</sup> im Vergleich zu anderen Städten mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern im durchschnittlichen Bereich (vgl. Tab. 2, NRW.Bank 2016).

	Bünde	Vergleichskommune (20.000 bis 50.000 EW)	Land NRW
Wohnungsbestand insgesamt (Wohnungen)	22.165		
Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern an allen Wohnungen	62,2 %	58,1 %	41,3 %
Anteil der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern an allen Wohnungen	32,7 %	37,7 %	54,4 %
Anteil des geförderten Mietwohnungsbestands an allen Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ("Sozialwohnungen")	5,9 %	11,4 %	9,9 %
Anteil der Wohnungen, die vor 1970 gebaut wurden an allen Wohnungen	54,0 %	46,1 %	54,9 %
Wohnfläche je Wohnung in m <sup>2</sup>	100,9	101	90,3
Wohnfläche je Person in m <sup>2</sup>	49,0	47,0	44,9

Tab. 2: Wohnungsangebot in Bünde im Jahr 2015, Quelle: NRW.Bank (2016) auf Basis der Daten von IT.NRW

Die Anzahl der Baufertigstellungen in Bünde ist insgesamt gestiegen. Den größten Anteil nimmt der Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern ein. Jedoch steigen die Baufertigstellungen der Mehrfamilienhäuser ebenfalls an. Waren es im Jahr 2006 bis 2015 noch 35 Gebäude, sind von 2013 bis 2015 etwa 45 Mehrfamilienhäuser fertiggestellt worden. Der Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern zeigt im Gegensatz zu den Vorjahren einen leichten Rückgang an (vgl. Abb. 12, NRW.Bank 2016).

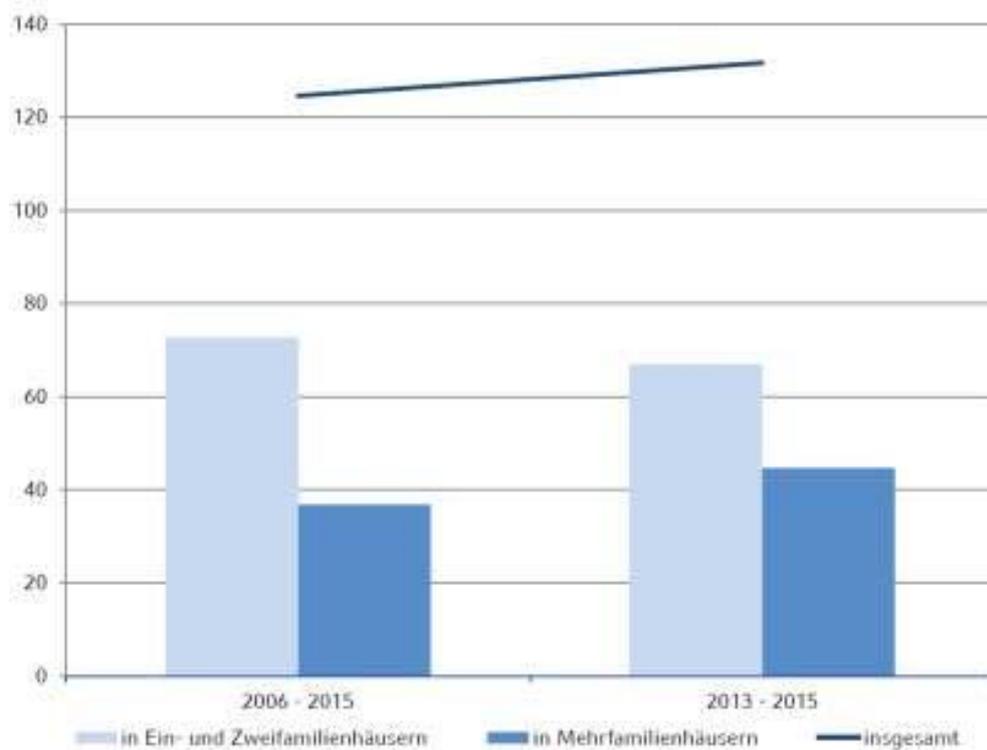


Abb. 12 Anzahl der Baufertigstellungen in Bünde nach Gebäudeart Quelle: NRW.Bank (2016) auf Basis der Daten von IT.NRW

Der Vergleich zur Bauintensität anderer Städte mit ähnlicher Einwohnerzahl zeigt, dass die Bauintensität in Bünde dem Durchschnitt entspricht. Lediglich bei dem Bau von Mehrfamilienhäusern in den Jahren 2006 bis 2015 liegt der Wert um 0,5 höher als in vergleichbaren Kommunen.

## 2.5. Wirtschaft und Beschäftigung

Im Folgenden werden die Wirtschaftsstrukturen und Beschäftigten dargelegt. Wirtschaft und Beschäftigung sind wesentliche Standortfaktoren und prägen die städtebauliche Entwicklung der Stadt. Neben der vorhandenen Arbeitsplatzstruktur und dem damit verbundenen Vorhandensein von Stellenangeboten, spielt die Möglichkeit der Ansiedlung oder Erweiterung von Firmen eine tragende Rolle.

Die Stadt Bünde wird aufgrund ihrer historischen Bedeutung als Standort der Tabakindustrie auch als „Zigarrenstadt“ bezeichnet. Heute sind hier jedoch nur noch wenige Traditionsunternehmen aus diesem Segment ansässig. Gegenwärtig ist die Herstellung von Küchenmöbeln einer der wichtigsten Wirtschaftszweige. Größter Arbeitgeber der Stadt ist aktuell ein Küchengerätehersteller. Größere Gewerbeflächen gibt es im Untersuchungsgebiet vor allem im Norden entlang der Bahntrasse Rheine – Minden und im Westen. Der Gewerbesteuerhebesatz liegt in Bünde aktuell bei 425 %, der Durchschnitt liegt für NRW bei 448 % (Stand 2017).<sup>4</sup>

Insgesamt arbeiten derzeit ca. 15.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Bünde (Stand 2017). Hiervon 0,3 % in der Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei, 41,7 % im produzierenden Gewerbe, 24,5 % in Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei sowie 33,5 % im Bereich der sonstigen Dienstleistungen.<sup>5</sup>

Ein Schwerpunkt der örtlichen Wirtschaft liegt auf dem verarbeitenden Gewerbe. Zu den bedeutendsten Branchen in diesem Bereich zählten 2017 die Herstellung von Möbeln (897 Beschäftigte), die Herstellung von elektrischen Ausrüstungen (879 Beschäftigte) und die Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren (394 Beschäftigte). Den höchsten Umsatz erzielte dabei mit insgesamt ca. 216 Mio. € der Bereich Herstellung von elektrischen Ausrüstungen.<sup>6</sup>

Der Bereich Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei nimmt mit 3.664 Beschäftigten eine bedeutende Rolle für die lokale Ökonomie ein.<sup>7</sup> Um Bünde als Einzelhandelsstandort besser entwickeln und die zentralen Versorgungsfunktionen stärken zu können, wurde 2018 das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt fortgeschrieben. Der im Konzept festgelegte zentrale Hauptgeschäftsbereich befindet sich vollständig im Untersuchungsgebiet des ISEKs. Er erstreckt sich vor allem entlang der Esch- und Bahnhofstraße. Die Innenstadt Bünde hat einen hohen Dienstleistungs- und Gastronomiebesatz, in Bezug auf den Einzelhandel zeigt sich jedoch – dem allgemeinen Trend folgend – eine starke Konkurrenz durch den Onlinehandel.<sup>8</sup>

Zwischen 2009 und 2018 war in Bünde (gesamt) ein Rückgang der Einzelhandelsbetriebe um 24%, bei einem Rückgang der Gesamtverkaufsfläche um 4% zu verzeichnen.<sup>9</sup> In der Innenstadt waren im Jahr 2018 insgesamt 126

<sup>4</sup> Internetquelle. Landesbetrieb IT.NRW [https://www.it.nrw/sites/default/files/atoms/files/165\\_18.pdf](https://www.it.nrw/sites/default/files/atoms/files/165_18.pdf) (Zugriff am 06.02.2019).

<sup>5</sup> Vgl. Kommunalprofil Stadt Bünde, S. 15.

<sup>6</sup> Vgl. Kommunalprofil Stadt Bünde, S. 17.

<sup>7</sup> Vgl. Kommunalprofil Stadt Bünde, S. 15.

<sup>8</sup> Vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bünde, S. 36.

<sup>9</sup> Vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bünde, S. 24.

Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von rund 34.240 m<sup>2</sup> angesiedelt, was einem Verkaufsflächenanteil von rund 30 % entspricht.<sup>10</sup> Die Innenstadt übernimmt die Funktion als gesamtstädtischer, aber auch überörtlicher Versorgungsbereich. Angebotsschwerpunkte in der Innenstadt sind vor allem Bedarfsgüter des kurz-, mittel- und z. T. auch langfristigen Bedarfs verschiedener Qualität. Die am stärksten vertretenen Warengruppen sind dabei Bekleidung sowie Nahrungs- und Genussmittel.<sup>11</sup>

Der Land- und Forstwirtschaft kommt in Bünde – dem allgemeinen Trend folgend – eine immer geringere wirtschaftliche Bedeutung zu. Im Jahr 2017 waren in diesem Bereich lediglich noch 40 Beschäftigte zu verzeichnen. 2015 wurden im Stadtgebiet von Bünde 3.370 ha landwirtschaftlich genutzt, was einem Anteil von 56,8 % an der Gesamtfläche entspricht. Die Waldfläche betrug im selben Jahr 254 ha (4,3 % an der Gesamtfläche), damit hat Bünde im landesweiten Vergleich einen geringen Anteil an Waldflächen.<sup>12</sup>

In Bünde bestehen derzeit fünf ausgewiesene Gewerbegebiete. Das Gewerbegebiet Ennigloh an der Borsigstraße (ca. 3,5 km vom Stadtkern entfernt), der Friedrich-List-Straße (ca. 4,5 km vom Stadtkern entfernt), der Straße Am Güterbahnhof (ca. 500 m vom Stadtkern entfernt), an der Weseler Straße (ca. 4 km vom Stadtkern entfernt) und in Spradow. In allen vier Gebieten stehen verkäufliche Flächen für interessierte Unternehmen zur Verfügung, wodurch sich ein großes Ansiedlungspotential ergibt und damit die Chance, dass weitere Arbeitsplätze geschaffen werden können. Insgesamt stehen Grundstücke von 5.000 qm bis 28.000 qm zur Verfügung. Das Gewerbegebiet an der Weseler Straße im Ortsteil Hunnebrock hält Flächen mit einer Gesamtgröße von 497.000 qm bereit. Die verkehrliche Anbindung nach Bünde ist durch die Autobahnen 2 und 30 gesichert. (20.04.2017, <http://www.wirtschaftsbuende.de/erfolg-buende/gewerbegebiete/gewerbegebiete.html>)

## 2.6. Mobilität

Bünde ist über die Autobahn A 30 und im weiteren über die A 2 sehr gut an die Oberzentren Osnabrück und Bielefeld sowie die Landeshauptstadt Hannover angebunden. Die verkehrsgünstige Lage wird durch den direkten Anschluss an die Autobahn A 30, südlich im Stadtgebiet verlaufend, gestärkt. Die B 239 verläuft östlich des Stadtgebiets von Süden nach Norden.

*Autobahn, Bundes- und Landesstraßen*

Die Innenstadt wird von mehreren Landesstraßen durchquert und eingebettet, sodass eine sehr gute Verbindung mit dem Umfeld, der Region und dem Fernstraßennetz geschaffen wurde. Die L 546 verläuft parallel zur Bahnstrecke quer von Ost nach West durch sowie anschließend westlich angrenzend an die Innenstadt. Nördlich tangiert die L 775 (von Ost nach West verlaufend) und südlich die L 545 (von Südost nach Nordwest verlaufend) die Innenstadt. Die Innenstadtbereiche nördlich und südlich der Else sind über 5 Brücken miteinander verbunden.

<sup>10</sup> Vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bünde, S. 36.

<sup>11</sup> Vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bünde, S. 56.

<sup>12</sup> Vgl. Kommunalprofil Stadt Bünde, S. 3.

## ÖPNV

Der Bahnhof Bünde (Westf.) stellt einen zentralen Mobilitätsbaustein der Stadt dar. Auf mehreren Gleisen verkehren im Schienenpersonennahverkehr mehrere Regional-Express- und Regionalbahn-Linien. Der Bahnhof wird von folgenden Regionalzügen regelmäßig bedient:

- RE 60 „Ems-Leine-Express“ (Rheine – Braunschweig)
- RE 61 „Wiehengebirgs-Bahn“ (Hengelo – Bielefeld)
- RE 71 „Ravensberger Bahn“ (Rahden – Bielefeld)
- RB 77 „Weser-Bahn“ (Bünde – Hildesheim)

Mit der IC-Linie 77 hat Bünde ebenfalls einen Anschluss an den Fernverkehr (Taktung alle 4 Stunden). Die nächsten ICE-Bahnhöfe sind Hannover, Bielefeld und Osnabrück.

Im Bahnhofsumfeld sind Park-and-ride-Angebote und ein Fahrradparkhaus verfügbar. Stadt- und Regionalbusse, die dem Verkehrsverbund MHV angehören, verbinden die Bänder Innenstadt mit dem direkten Umfeld sowie u. a. mit den Bahnhöfen Herford, Enger, Hüllhorst, Kirchlengern, Spenge, Rödinghausen sowie Ennigloh.

### Linienetzplan Stadtbus Bünde



Abb. 13 Buslinienetzplan Stadt Bünde, (Quelle: <http://www.owlverkehr.de>)

Das Stadtbussystem verbindet die Ortsteile mit der Innenstadt und sichert damit eine grundlegende ÖPNV-Abdeckung innerhalb der Stadt Bünde.

Bünde ist in das Radwegenetz NRW eingebunden. Entlang der Else im Bereich der Innenstadt führen der Else-Werre-Radweg und die Bahnradroute Weser-Lippe vorbei. Weiterhin verlaufen diverse lokale Radrouten (u. a. Denkmal-Radelroute Bünde und Tabak-Radelroute Bünde) durch die Innenstadt. *Radverkehr*



Abb. 14 Radrouten in Bünde, rot = regionale Routen / blaue = lokale Routen (Quelle: Radroutenplaner NRW)

### 3. Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse werden folgende Themenbereiche untersucht:

- Hauptstrukturen
- Else
- Stadtraum
- Mobilität
- Gebäudebestand
- Ökonomie und Daseinsvorsorge
- Freizeit, Kultur und Tourismus

#### 3.1. Hauptstrukturen

Die Stadt Bünde wird durch einige wenige, aber nachhaltige Raum- und Nutzungsstrukturen geprägt. Diese überlagern sich teilweise gegenseitig und bilden das wesentliche Fundament der Innenstadt. In der nur wenig bewegten Landschaft stellen das „grün-blaue“ Elseband, die Innenstadt- und Bahnhofsachse sowie die trennende Autobahn A 30 und das Gleisfeld der Bahnstrecke Rheine - Minden die zentralen und markantesten Elemente dar.

Die Else quert dabei die Innenstadt in Westostrichtung und ist nur teilweise mit der gebauten Stadt verknüpft. Während der Fluss vor und nach der Innenstadt in weite Landschaftsräume eingebettet ist, formt er im Kernbereich ein schmales, etwas tiefergelegtes Band. Einzig im Bereich der Brücke bei der Bahnhofstraße rückt die gebaute Stadt direkt an den Fluss. Die angrenzenden Nutzungen sind jedoch kaum auf den Fluss und das Wasser ausgerichtet. Eine kleine Ausnahme bildet ein untergeordnetes gastronomisches Angebot westlich der Bahnhofstraße. Von der Bahnhofstraße bis zur Lübbecke Straße fließt die Else in einem technisch geprägten Profil. Beidseits bestehen in diesem Abschnitt bis auf wenige Ausnahmen durchgängige Fuß- und Radwege. Auf den Brücken ergeben sich Blickbeziehungen und Interaktionsmöglichkeiten. Beidseits der Bismarckstraße haben sich auf der Südseite großflächige Sport- und Freizeitnutzungen sowie wichtige Naherholungsräume entwickelt. In der heutigen Form präsentiert sich die Else primär als attraktiver Landschaftsraum. Die Chance auf ein interessanteres Zusammenspiel zwischen dem Wasser, dem Grün sowie der Stadt und ihrer Bevölkerung wird aktuell, ohne die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten in den Hintergrund zu drängen, nicht oder nur ungenügend wahrgenommen. Auf dem Südufer, östlich der Bahnhofstraße besteht zudem eine Lücke im Fuß- und Radverkehrsnetz.

*„grün-blaues“ Elseband*

Die Stadt in Abstimmung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes punktuell stärker mit dem Fluss zu verzahnen und damit einen Mehrwert für die Bevölkerung zu schaffen, stellt ein großes Entwicklungspotential dar.



Abb. 15 Else, enger Flussraum innerhalb der Innenstadt



Abb. 16 Else, eher technisch geprägtes Profil flussabwärts

### Gleisfeld

Die Gleise der Bahnstrecke Rheine – Minden teilen im nördlichen Bereich die Innenstadt nachhaltig in zwei Teile. Der stark trennende Charakter und die Lärmimmissionen stellen für die angrenzenden Nutzungen große Belastungen dar. Andererseits ist der Bahnhof ein sehr attraktiver Pendlerknoten. Die Unterführung westlich des Bahnhofs bildet einen zentralen Übergang über die Infrastrukturachse. Die Unterführung, die von Fußgängern, Fahrradfahrern und dem Pkw-Verkehr genutzt werden kann, ist jedoch sehr eng und verbesserungsbedürftig.



Abb. 17 Gleisfeld, Standort Bahnstraße



Abb. 18 Unterführung Haupt-/Bahnhofstraße

### Stadtachsen

Zwischen Bahnhof, Rathaus und Goetheplatz hat sich mit der Bahnhofs- und der Eschstraße eine markante Achse ausgebildet. Diese verbindet primär den nordwestlich gelegenen ÖPNV-Schwerpunkt mit dem südöstlich gelegenen Kernbereich der Innenstadt. Entlang der Stadtachse haben sich innenstadtrelevante Einzelhandels- und Gastronomienutzungen angesiedelt. Ergänzend finden sich auch wichtige öffentliche Nutzungselemente wie z. B. das Rathaus oder die Laurentius Kirche. Die Eschstraße ist die innerstädtische „Einkaufsachse“ der Bänder Innenstadt. Zusammen mit der Bahnhofstraße formen die beiden Stadtachsen die wesentliche Bühne des gesellschaftlichen Lebens innerhalb der Innenstadt. Defizite bestehen innerhalb der Achsen bezüglich der funktionalen Abstimmung zwischen den Nutzungen und dem motorisierten Verkehr, der Gestalt- und Aufenthaltsqualität sowie der Barrierefreiheit.



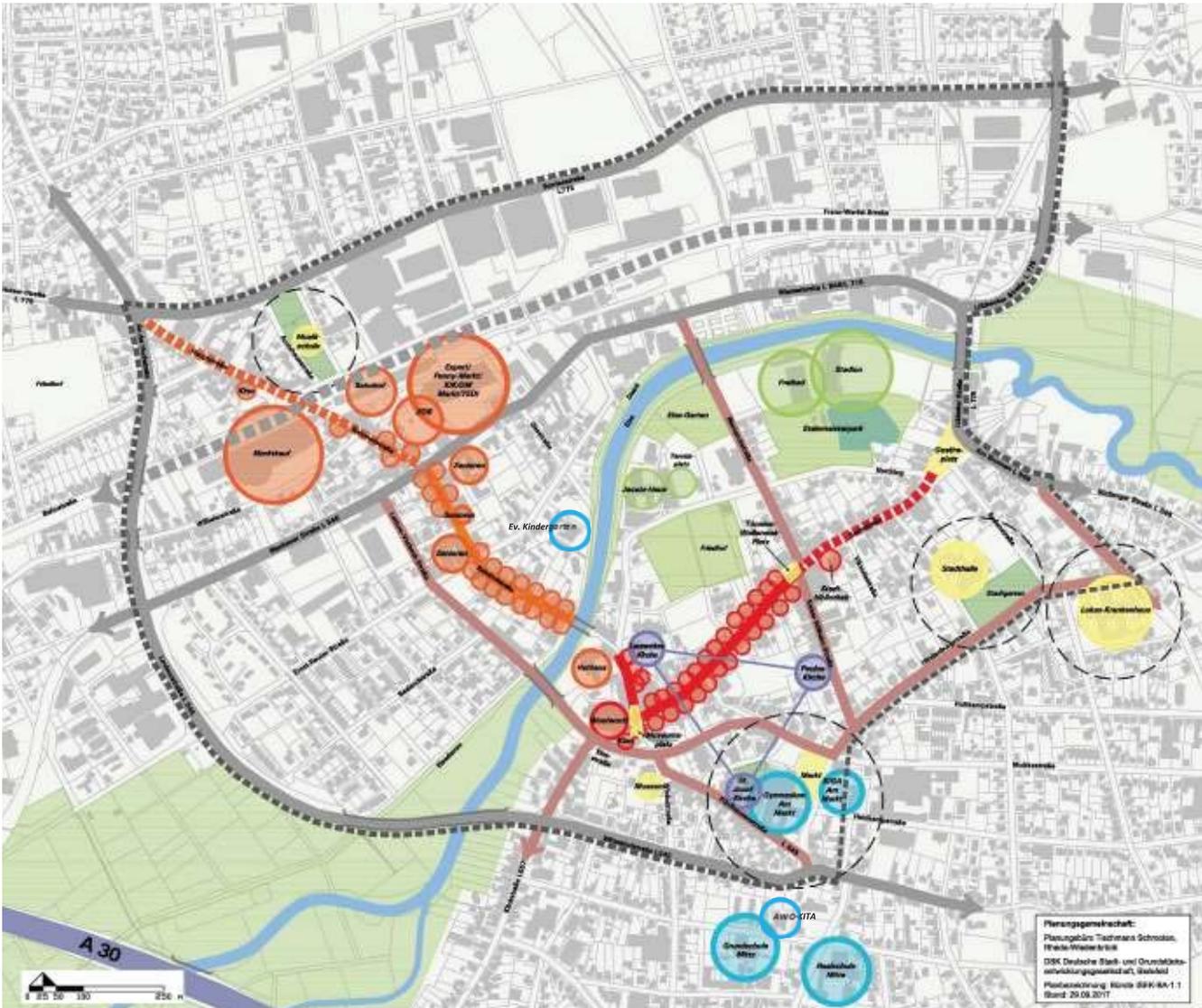
Abb. 19 Eschstraße



Abb. 20 Bahnhofstraße

Abseits der beiden markanten Stadtachsen haben sich punktuell, bedeutende Nutzungsschwerpunkte entwickelt. Dabei handelt es sich um die Musikschule nördlich des Bahnhofs, den Bereich um den Marktplatz mit dem städtischen Gymnasium, die Stadthalle inklusive Parkanlage und das Lukas-Krankenhaus im östlichen Bereich der Innenstadt. Diese vier Bereiche stellen wichtige Nutzungsschwerpunkte dar. Der Bereich um den Marktplatz wurde in der jüngsten Vergangenheit städtebaulich neu geordnet und gestaltet. An anderer Stelle bestehen diesbezüglich jedoch größere Defizite. Insgesamt sind die Bereiche nur unbefriedigend mit der umliegenden Stadt verknüpft.

*Punktuell bedeutende  
Nutzungsschwerpunkte*



Karte 1 Hauptstrukturen, eigene Darstellung



### 3.2. Fokus Else

Wie im Kapitel 3.1 beschrieben, ist der Flussraum der Else das zentrale Landschaftselement der Bänder Innenstadt. Aus diesem Grund wird die Bestandsanalyse in diesem Bereich vertieft.

Ausgehend vom Wasser lassen sich entlang der Else zwei Schichten erkennen. Es handelt sich dabei um die direkte Schnittstelle zum Wasser – die Uferlinie und die eigentlich gebaute Stadt am Fluss, respektive die angrenzenden Nutzungsbereiche losgelöst vom Flussraum.

*zwei Schichten*

Vor und nach der Innenstadt präsentiert sich der Fluss als weiter Landschaftsraum mit unterschiedlich tiefen angrenzenden Freiflächen, die teilweise auch landwirtschaftlich genutzt werden. Entlang des Wassers haben sich außerhalb der Innenstadt teilweise dichte Gehölzstrukturen entwickelt. Entlang der Uferlinie zwischen der Lettow-Vorbeck-Straße und der Lübbecke Straße wird deutlich, dass eine mehrheitlich grüne Prägung in Form von Einzelbäumen und Wiesenufern vorherrscht. Diese sind für den Betrachter von außen meistens gut einsehbar, aber kaum nutzbar. Nur punktuell beidseits der Bahnhofstraße ist ein direkter Kontakt mit dem Wasser möglich. Dabei handelt es sich um eine gastronomische Nutzung (Elseterrassen) westlich der Bahnhofstraße und drei Bootswasserstellen. Die Bereiche weisen jedoch gestalterische Defizite auf. Bis auf eine kleine Lücke südöstlich der Bahnhofstraße bestehend beidseits der Else im inneren Bereich attraktive und durchgängige Fuß- und Radwegeverbindungen.

*Uferlinie*

Lediglich beidseits der Brücke im Bereich der Bahnhofstraße steht die gebaute Stadt direkt am Wasser. Eine für den Übergang prägende Situation, die bestmöglich städtebaulich weiterentwickelt und gestärkt werden könnte. Die Orte, an denen Zugänge bereits heute bestehen oder die gebaute Stadt bereits bis an den Fluss heranrückt, könnten Fokusbereiche für eine Aktivierung der Uferlinie darstellen. Spannende Bereiche könnten zudem die Bereiche der Sport- und Freizeitnutzungen sowie der bestehenden Grün- und Freiflächen beidseits der Bismarckstraße sein.

*Fokusbereiche*

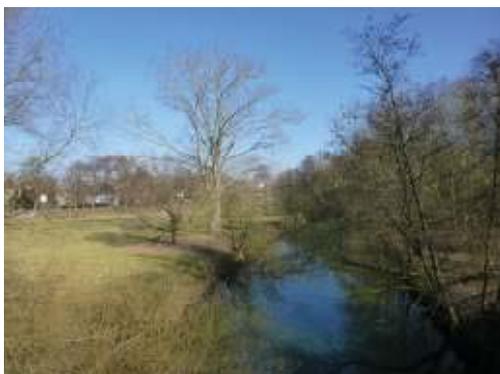


Abb. 21 Naturraum Else, westlich der Lettow-Vorbeck-Straße



Abb. 22 Elseterrassen

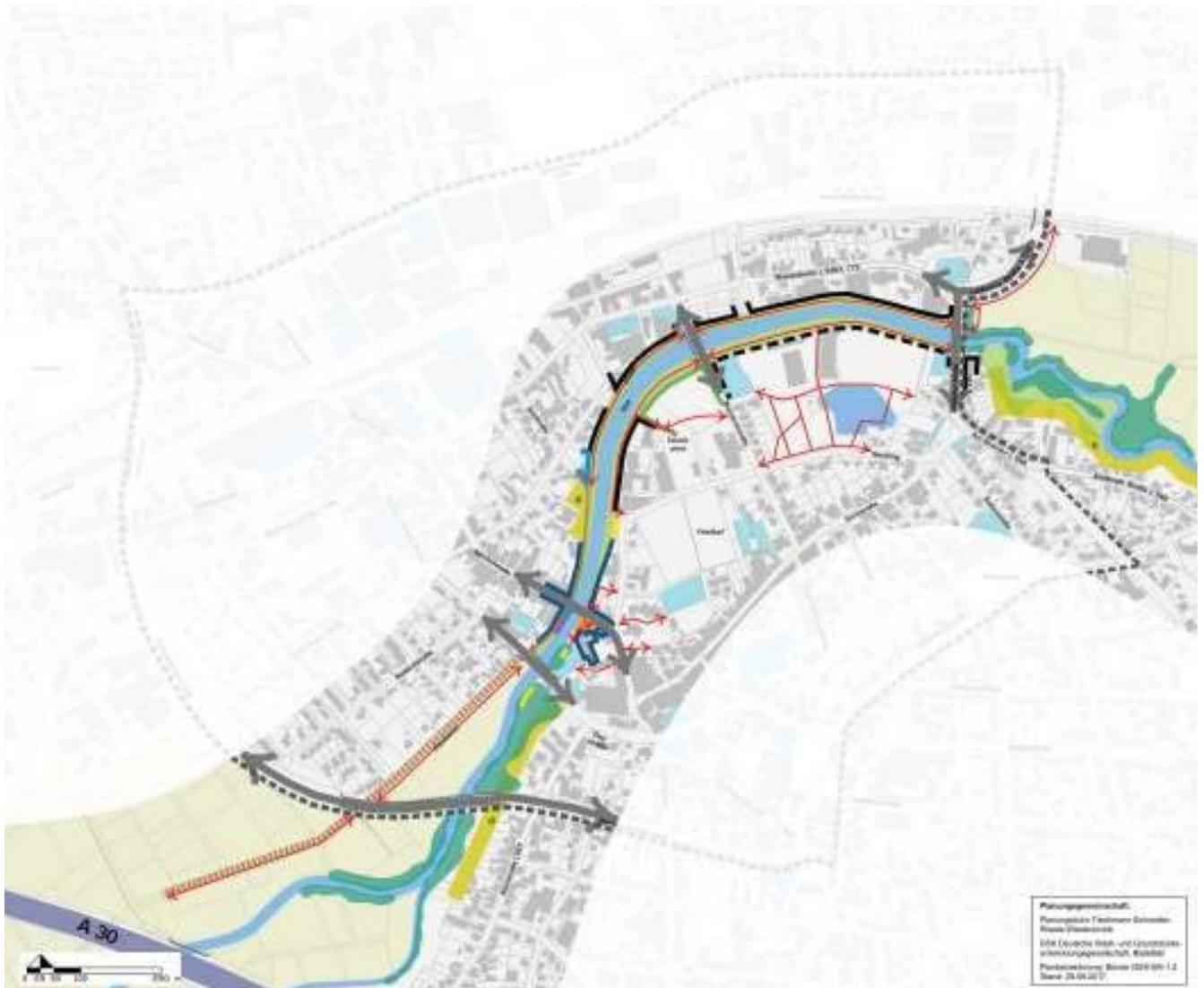
Als zweite Schicht knüpft jenseits des Vorlandes beidseits des Flussraums die gebaute Stadt an. Es handelt sich dabei weitestgehend um punkthafte Baustrukturen, die sich nur teilweise aktiv zur Elbe hin orientieren. Realisierte Wohnprojekte aus der jüngeren Vergangenheit sind jedoch dezidiert auf den qualitätsvollen Flussraum ausgerichtet worden. In diesem Zusammenhang könnte eine städtebauliche Fortschreibung im Sinne einer Ausrichtung der angrenzenden Nutzungen auf die Elbe eine interessante Zielrichtung darstellen. Beidseits der Bismarckstraße säumen auf der Südseite des Flussraums offene Sportfelder (insb. Elbestadion), das Freibad, Tennisplätze und parkartige Flächen die Elbe. Grundsätzlich sollten in diesen Abschnitten die künftige Nutzungsausrichtung diskutiert und die Bereiche besser mit dem Flussraum verknüpft werden.



Abb. 23 Neue Wohnnutzungen im Bereich Kleiner Bruchweg



Abb. 24 Elbestadion



Karte 2 Elbe, eigene Darstellung



### 3.3. Stadtraum

#### Stärken und Chancen

##### *Landschaftliches Rückgrat*

Die Else formt das landschaftliche Rückgrat der Bänder Innenstadt. Die Qualitäten als Landschafts-, Natur- und Naherholungsraum sind unbestritten. Das „grün-blaue“ Band mit seinen begleitenden Grünstrukturen und Wegeverbindungen beinhaltet ein großes Raum- und Verbindungspotential in der Innenstadt und gliedert den Bereich im größeren Maßstab. Die Längsbeziehungen direkt entlang des Flusses könnten auf dem Südufer östlich der Bahnhofstraße punktuell für den Fuß- und Radverkehr ergänzt werden. Zu prüfen wären neue Querbeziehungen beispielsweise in Form von (Hand-)Fähren. Eine künftige, verstärkte Integration und punktuelle Verzahnung mit der Stadt und den angrenzenden Nutzungen stellt für die Entwicklung und Attraktivierung der Bänder Innenstadt eine herausragende Chance dar. Ziel ist es, den Elsebereich aktiver zu thematisieren und damit stärker in das Bewusstsein der Bänder/-innen zu rücken. Dabei sind alle Maßnahmen mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen.



Abb. 25 Else, Brücke Bahnhofstraße, Blick Richtung Osten



Abb. 26 Else, Brücke Bahnhofstraße, Blick Richtung Westen

##### *Lebensader der Innenstadt*

Die zentrale Bahnhofsachse (Bahnhofstraße) und Innenstadtachse (Eschstraße) mit ihren wichtigen Nutzungsschwerpunkten (insbesondere Bahnhof, ZOB, Einkaufen und Gastronomie, Verwaltung sowie Dienstleistungen) stellen die gesellschaftliche Bühne der Bänder Innenstadt dar und sollen als Lebensader von Bünde weiterentwickelt und gestärkt werden. Dabei ist der unterschiedlichen Bedeutung entlang der beiden Achsen und der jeweiligen Abschnitte Rechnung zu tragen. Schwerpunkte künftiger Maßnahmen könnten die gestalterische Aufwertung der Haupt-, Bahnhofstraße sowie der östlichen Eschstraße, die funktionale Klärung der Haupt- und Bahnhofstraße, die bauliche Weiterentwicklung brachliegender oder untergenutzter Grundstücke und die konsequente Weiterentwicklung des Bahnhofsbereichs als Mobilitätsknoten darstellen.

##### *Vielfältige Plätze*

Ein besonderer Fokus liegt insbesondere entlang der beiden Innenstadtachsen auf den unterschiedlichen Platzsituationen. Neben klassischen urbanen Stadtplätzen wie dem Rathausplatz oder Tönnies Wellensiek Platz finden sich der Bahnhofsvorplatz oder der grün geprägte, ruhige Bereich um die Laurentius Kirche. Die Plätze sollen insgesamt gestalterisch und funktional gestärkt und optimal mit den angrenzenden Nutzungen verknüpft werden. Großes Entwicklungspotential besteht im zentralen Bereich der Else und der Bahnhofstraße. Der Abschnitt könnte deutlich stärker auf

die Else ausgerichtet, in seiner Funktion als urbaner Flussraum gestärkt und auf die neuen Bedürfnisse der Innenstadtbenutzer bezüglich Freizeit, Kultur und Naherholung abgestimmt werden. Die Elseterrassen könnten als gesellschaftlicher und kultureller Mittelpunkt der Stadt weiterentwickelt werden.

Beidseits der Eschstraße besteht ein großzügiges, flächiges Stellplatzangebot. Die Anlagen stellen nicht nur die Erschließung der Innenstadt maßgeblich sicher, sondern wirken durch den stattlichen Baumbestand stadtbildprägend.



Abb. 27 Bahnhofsvorplatz



Abb. 28 Tönnies Wellensiek Platz

Innerhalb der Innenstadt besteht neben dem Elseraum ein vielfältiges Angebot an Grün- und Freiflächen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten. Von zentraler Bedeutung sind dabei die öffentlichen Parkanlagen im Bereich der Stadthalle oder des Elsebogens. Der Steinmeisterpark wurde in Teilen bereits neu gestaltet. An dieser Stelle wäre es zielführend, auch die restlichen Flächen in Richtung Goetheplatz aufzuwerten. Der mindergenutzte Bereich des Elsestadions stellt aufgrund seiner Lage und Fläche ein zentrales Entwicklungspotential dar und ist städtebaulich neu zu auszurichten. Eine stärkere Verflechtung mit der Else ist wünschenswert. Insgesamt ist das Freiflächenangebot grundsätzlich bedürfnis- und bedarfsorientiert zu sichern sowie zu entwickeln.

*Freiflächenangebot*

Die Stadtstruktur eröffnet bei den Brücken über die Else attraktive Ausblickssituationen. Diese Orte lassen den Betrachter die Nähe zum Wasser sowie zur Innenstadt spüren und wirken in hohem Maße identitätsstiftend. Durch die Öffnung des Elsestadions u. a. in Richtung Else, könnte unabhängig von den Brücken eine wertvolle Verbindung zwischen der Stadt und dem Flussraum hergestellt werden. Der Naherholungsschwerpunkt Else konnte so direkt mit dem zentralen Flächenpotential des Stadions und dem angrenzenden Steinmeisterpark verbunden werden.

*Wertvolle  
Blickbeziehungen*

Die Zugänge in die Innenstadt könnten als markante, attraktive Stadteingänge und Torsituationen gestärkt und damit die Orientierung für die Innenstadtbenutzer verbessert werden.

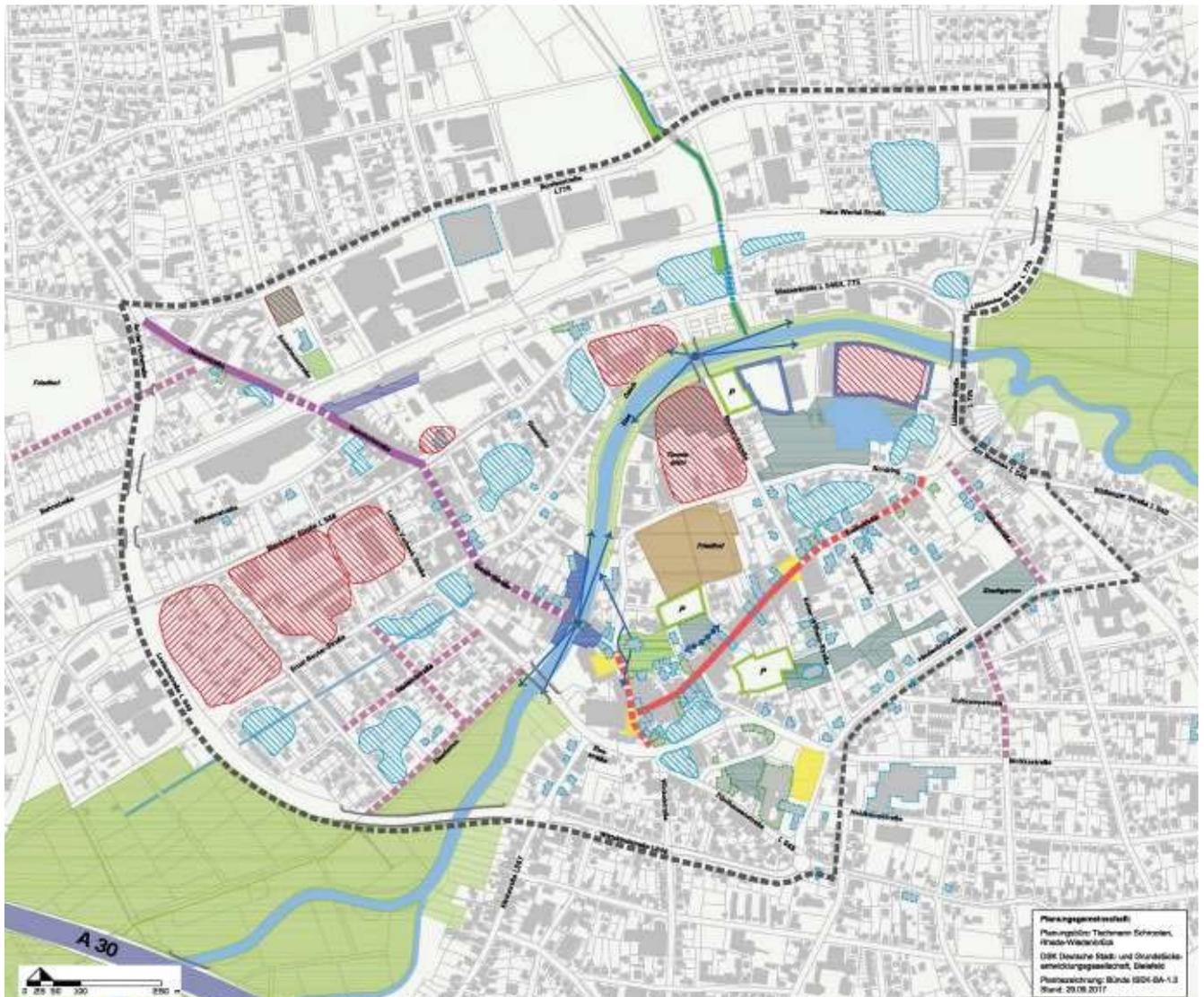
*Zugänge = Orientierung*

Punktuell finden sich in der Innenstadt Verweilmöglichkeiten in Form von Bänken. Eine verstärkte Anordnung entlang der Innenstadtachsen und der Else sowie in den prägenden Grün- und Freiflächen könnte die Aufenthaltsqualität erhöhen. Eine Vereinheitlichung des Mobiliars wäre dabei sowohl aus Unterhaltungs- als auch stadtgestalterischen Gesichtspunkten zu begrüßen.

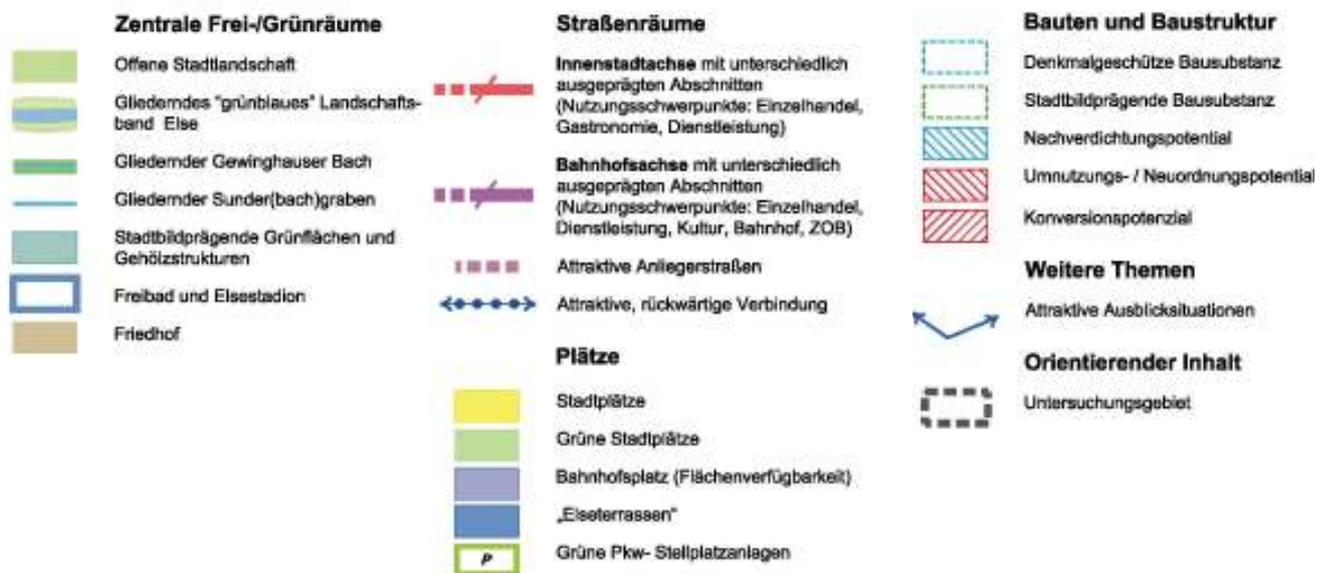
*Stadtmobiliar  
entwickeln*

*Innenentwicklung  
fördern*

Abseits der Hauptstrukturen, oftmals in zweiter Reihe, bestehen in der Innenstadt Nachverdichtungs- und Umnutzungspotentiale. Im Sinne einer qualitativen und quantitativen Innenstadtentwicklung könnten diese Bereiche in Abstimmung mit den Bedürfnissen der Betroffenen entwickelt und ergänzt werden. Damit könnte u. a. auch der steigenden Nachfrage nach hochwertigen Wohninnenstadtlagen und bezahlbarem Wohnraum begegnet werden. Zu benennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere Flächen im Nahbereich der Else. Des Weiteren sind potentielle Innenentwicklungsflächen in verschiedenen Blockinnenbereichen vorhanden. Unter dem Stichwort Konversion bietet sich eine städtebauliche Neuausrichtung im Bereich der Siedlung an der Behring-/Engelstraße am westlichen Rand der Innenstadt an. Weitere Umnutzungspotentiale finden sich insbesondere entlang der Blankener Straße und Wasserbreite. Dabei handelt es sich mehrheitlich um gewerbliche Nutzungen. Wie teilweise bereits angesprochen, stellen weitere große Flächenpotentiale die mindergenutzten Flächen des Elsestadions sowie die Tennisplätze westlich der Bismarckstraße dar. Auf vielfachen Wunsch aus der Bevölkerung sowie der Politik sollen diese Bereiche perspektivisch als öffentlich zugängliche Freiflächen entwickelt und mit dem Umfeld optimal verknüpft werden. Eine Aktivierung und Aufwertung dieser beiden Bereiche könnte ein interessanter Baustein für eine erfolgreiche Innenstadtentwicklung darstellen.



Karte 3 Stadtraum – Stärken, eigene Darstellung



*Gliederungs- und  
Gestaltungsmängel*

### Schwächen und Risiken

Die strukturell klar ablesbare und qualitätsvolle Stadtstruktur mit den zentralen Straßen, Plätzen und bedeutsamen Nutzungen sowie im Bereich des „grün-blauen“ Elsebands weist teilweise erhebliche Gliederungs- und Gestaltungsmängel auf. Dies hat weitestgehend mit dem fortgeschrittenen Alter und der damit verbundenen letztmaligen Aufwertung/Neuordnung der einzelnen Teilbereiche zu tun. Eine klare Abschnittsbildung und Gliederung von Straßenquerschnitten ist zu wenig auf die übergeordnete Hauptstrukturen, die angrenzenden Nutzungen oder die aktuellen Bedürfnisse der Innenstadtbenutzer ausgelegt. Insbesondere im öffentlichen Raum sind verstärkt Aufenthalts- und Gestaltungsdefizite sowie Mängel in Bezug auf die Barrierefreiheit festzustellen. Letzteres hat insbesondere mit den teilweise vorhandenen alten groben Pflasterbelägen, hohen Randsteinen oder Baumscheibeneinfassungen sowie problematisch platzierten Möblierungselementen zu tun.

*Bahnunterführung*

Ein verschärftes Problem stellt bezüglich der räumlichen Qualität und Sauberkeit das Nadelöhr der Bahnunterführung dar. In Kenntnis der strukturell eng begrenzten Möglichkeiten besteht in diesem Bereich ein hohes Gestaltungsdefizit sowie subjektives Sicherheitsproblem.



Abb. 29 Verschmutzung und fehlende, barrierefreie Wegebeziehung im Bereich Goetheplatz



Abb. 30 technische Nebenanlagen im Herzen der Bänder Innenstadt direkt an der Else = Gestaltungs-/ Gliederungsdefizite

Gestaltungsbedarf besteht zudem bei den Tor- und Knotensituationen zur Innenstadt. Dies trifft in besonderem Maße auf die Punkte im Bereich Goetheplatz, Bahnhofstraße – Wasserbreite und Klinkstraße – Elsestraße zu. Als wichtige

Übergangsbereiche in die Bänder Innenstadt sollten sie eindeutiger zwischen „innen“ und „außen“ vermitteln. Die stadträumliche Grenze sollte besser lesbar gemacht und damit die Identifikation mit der Innenstadt gestärkt werden.

Mängel bestehen zudem in der fehlenden oder mangelhaften Vernetzung der öffentlichen Räume untereinander und mit dem Umfeld. Dies betrifft in besonderem Maße die Else, den Rathausbereich, das Bahnhofsumfeld und die Eschstraße. Eine fehlende durchgängige Verbindung auf der Südseite der Else direkt auf der Ostseite der Bahnhofstraße stellt einen großen strukturellen Mangel dar. Geschuldet ist dieser Umstand oftmals Eigentumsverhältnissen. Dazu kommen Defizite bezüglich Barrierefreiheit insbesondere im Bereich Rathaus und Laurentiuskirche sowie der Bahnunterführung. Defizite bestehen darüber hinaus bezüglich der räumlichen Einbindung des Gewinghauser Bachs in die Stadtlandschaft.

*Fehlende Vernetzung –  
problematische  
Barrierefreiheit*



Abb. 31 fehlende Fuß-/Radwegeverbindung, hier an der Else östlich der Bahnhofstraße



Abb. 32 fehlende Barrierefreiheit, hier Bereich Hauptstraße

Städtebaulich und gestalterisch problematisch sind einige wenige Bauten die bezüglich ihrer Maßstäblichkeit ein Missverhältnis gegenüber des jeweiligen räumlichen Kontextes darstellen. Beispielhaft sei an der Stelle das Einkaufszentrum am westlichen Ende der Eschstraße erwähnt. Einerseits wichtig als Anker bezüglich Einzelhandel stellt die Gestalt und räumliche Ausprägung für das kleinteilig geprägte historische Umfeld eine Belastung dar. Gestalterische Defizite hinsichtlich der Stadtfassaden finden sich besonders auf der Rückseite des genannten Einkaufszentrums sowie entlang der Else-, Bahnhof- und Hauptstraße. Die Bereiche sind langfristig und in Abstimmung mit den direkt Beteiligten städtebaulich und stadtgestalterisch neu zu ordnen.

*Bauten: Maßstabs- und  
Gestaltprobleme*



Abb. 33 Problematische Maßstäblichkeit und Gestalt – Rückseite Einzelhandelsschwerpunkt im Bereich Esch-/Elsestraße



Abb. 34 Defizite in der Stadtfassade – Bereich Bahnhofstraße

*Strukturschwache Gebiete – Lücken in der Stadtfassade*

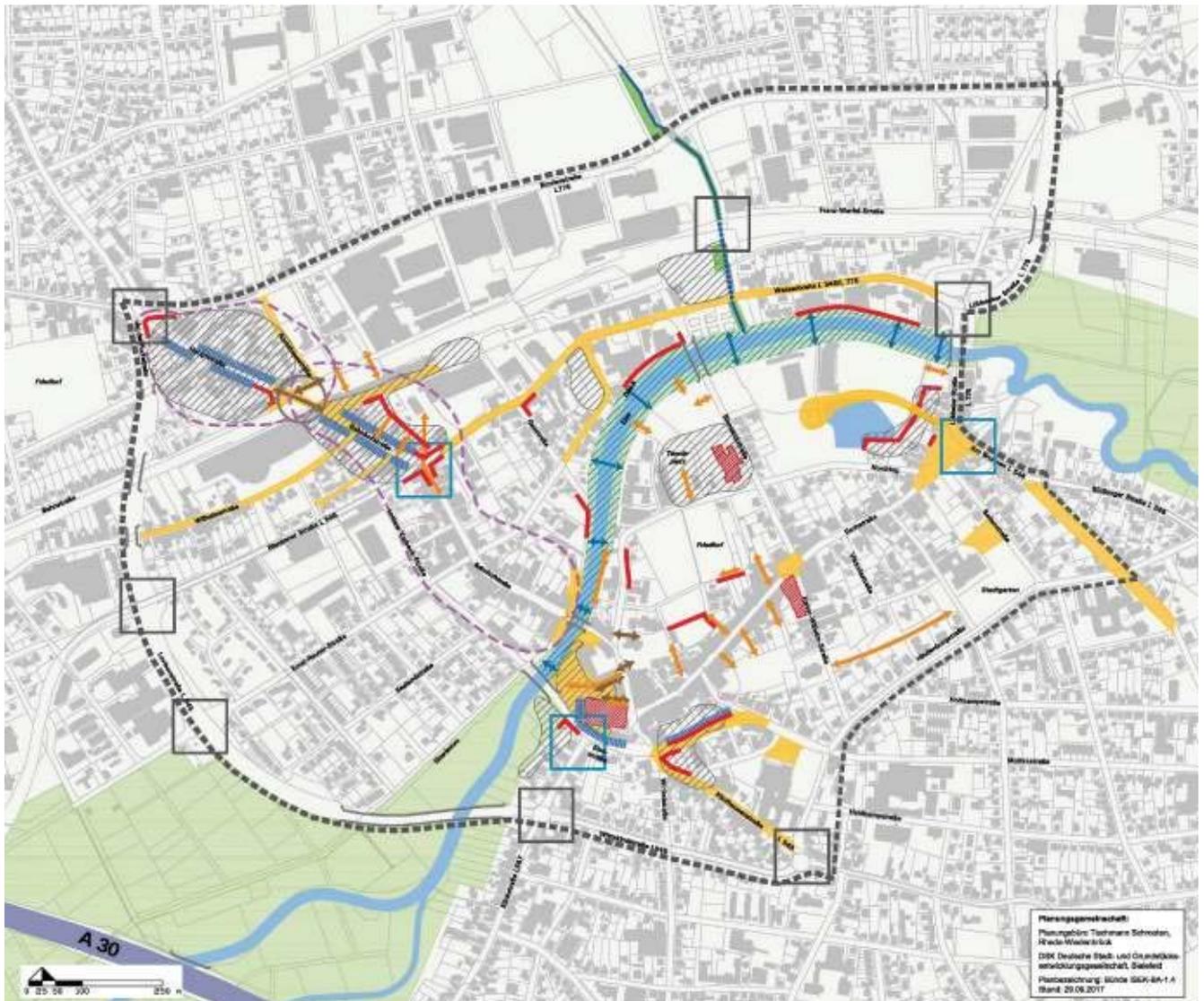
Strukturschwache Gebiete ohne klare Gliederung und Gemengelagen finden sich an mehreren Stellen in der Innenstadt. Augenfällig sind diesbezüglich Bereiche der Elsestraße, der Knoten Bahnhofstraße – Wasserbreite, Abschnitte entlang der Else sowie teilweise Bereiche angrenzend zu bestehenden Grün- und Freiflächen. An diesen Stellen klaffen mehrere Lücken in der Stadtfassade. Diese sollen im Sinne der vom Gesetzgeber forcierten Innenentwicklung gemäß § 1a BauGB Schritt für Schritt in Abstimmung mit den direkt Betroffenen weiterentwickelt und klarer strukturiert werden. Der Bereich Bahnhofstraße und Hauptstraße weist insgesamt eine schlechte/mangelhafte planerische Abstimmung und Ausrichtung auf, gerade im Vergleich zur Eschstraße.



Abb. 35 Bereich Goetheplatz – Lücke in Stadtfassade



Abb. 36 Bereich Elsestraße – Lücke in Stadtfassade



Karte 4 Stadtraum – Schwächen, eigene Darstellung

**Gliederung und Gestaltung**

-  Gliederungs- (u.a. Abschnittsbildung / Organisation und Aufteilung von Straßenquerschnitten) und **Gestaltungsbedarf** (u.a. uneinheitliche, alte Bodenmaterialien und Möblierungselemente) in öffentlichen Räumen
-  Gliederungs- (u.a. Abschnittsbildung / Organisation und Aufteilung von Eiseabschnitten), **Gestaltungs- und Renaturierungsbedarf entlang Eise**
-  Gestaltungsdefizite Tor- und Knotensituationen (grau = äußerer Bereich / blau = innerer Bereich)
-  Unattraktive, verschmutzte Räume (subjektive Sicherheitsprobleme)

**Vernetzung / Einbindung / Barrierefreiheit**

-  Mangelhafte Einbindung Eise in Stadtlandschaft
-  Mangelhafte Einbindung Gewinghauser Bach in Stadtlandschaft
-  Thw. ungenügende oder fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (u.a. Treppen, grobe Pflasterbeläge / hohe Randsteine)
-  Fehlende oder mangelhafte Vernetzung / Anbindung öffentlicher Räume untereinander oder mit dem Umfeld

**Bauten und Baustruktur**

-  Städtebaulich (insb. volumetrisch) und gestalterisch problematische Bauten
-  Diffuse oder fehlende Randbebauung und Raumkanten
-  Stadtlasaden mit gestalterischen Defiziten
-  Strukturschwache Gebiete fehlende Gliederung / Gemengelagen
-  Ungenügend abgestimmte Stadtteilentwicklung Bahnhofsassse / Scheunenviertel

**Orientierender Inhalt**

-  „Grünblaues“ Eiseband
-  Untersuchungsgebiet

### 3.4. Mobilität

#### Stärken und Chancen

##### *Hohe Erschließungsgüte*

Die Erschließungsgüte der Bänder Innenstadt ist insbesondere aus Sicht des Kfz-Verkehrs als sehr gut zu bezeichnen. Dies gilt auch für das mengenmäßige parkgebührenfreie Parkplatzangebot. Eine Überprüfung des Parkplatzangebots und punktuelle Neuordnung/Verschiebung könnte beispielsweise die Aufenthaltsqualität und die Nutzbarkeit für gewerbliche Nutzungen in der Lübbecker Straße erhöhen.

##### *Weitgehend klare Verkehrsorganisation*

Weitestgehend verständlich gelöst ist die stufenweise Temporeduktion von den übergeordneten Straßen (Tempo 70/50), über Tempo 30 in den angrenzenden Quartieren (insbesondere Wohnquartiere), Tempo 20 und 10 im Bereich der Bahnhof- und Hauptstraße bis hin zu den verkehrsberuhigten Bereichen entlang der Else und im Umfeld der Eschstraße sowie der „Fußgängerzone“ im Bereich der Eschstraße. Die Attraktivität der verkehrlichen Erschließung sollte unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer erhöht und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Zur weiteren Klärung der Gesamtsituation sollte eine Tempoanpassung u. a. im Bereich Bahnhof, der unteren Bahnhofstraße, sowie im südlichen Teil der Kaiser-Wilhelm-Straße geprüft werden. Damit könnte eine wichtige Weichenstellung für die verkehrliche Weiterentwicklung geschaffen werden.

##### *Fußwege und Fahrradrouen*

Gut erreichbar ist die Innenstadt auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Mehrere übergeordnete Fahrradrouen führen quer durch die Innenstadt, insbesondere entlang der Else. Verbesserungspotential besteht diesbezüglich u. a. hinsichtlich der Durchgängigkeit entlang des Südufers.



Abb. 37 Fuß-/Radweg – Else Südufer

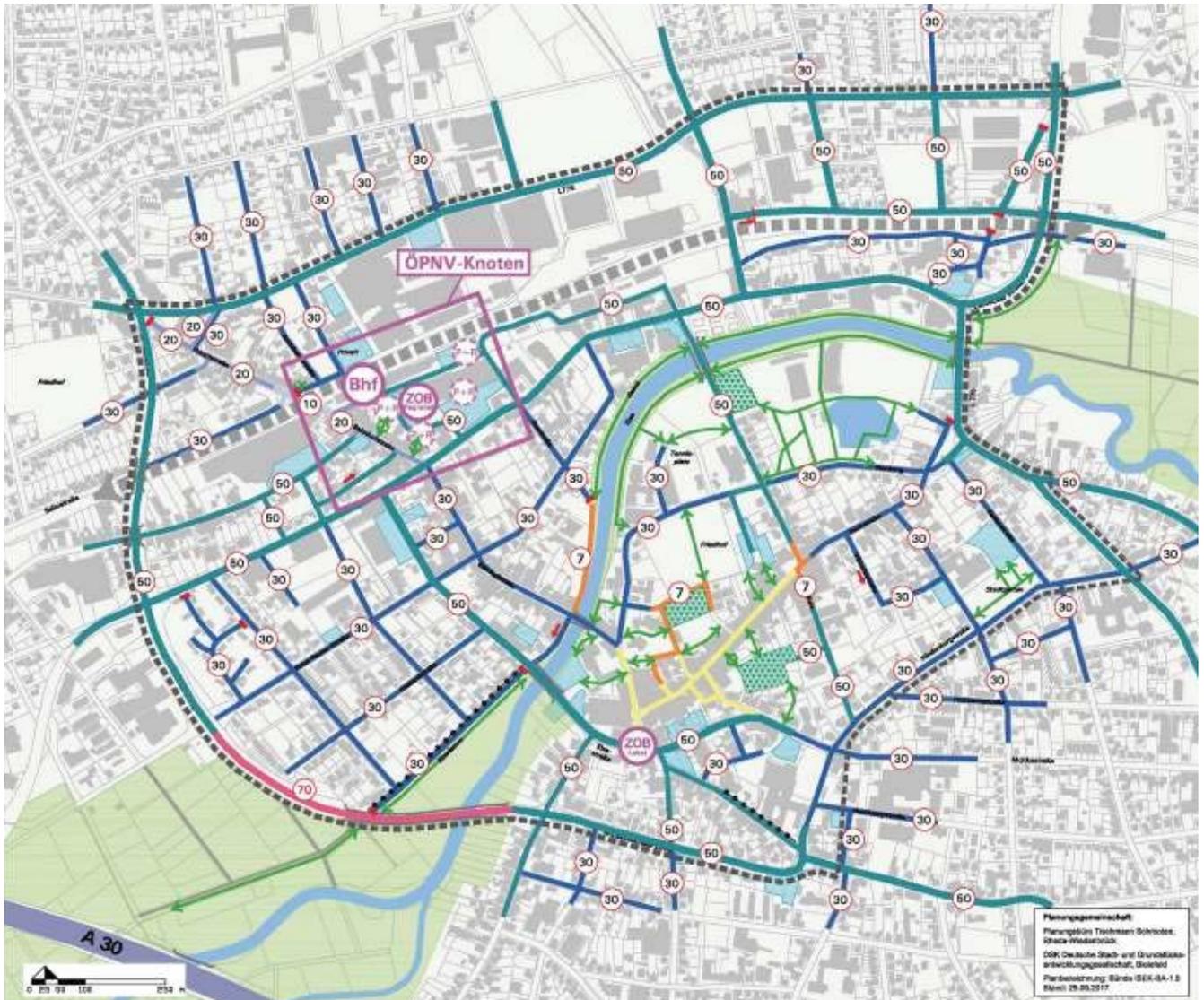


Abb. 38 Wichtiger Fußweg Bereich Friedhof

##### *ÖPNV – Mobilitätsknoten Bahnhof*

Das ÖPNV-Angebot im Umfeld des Bahnhofs und des Zentralen Omnibusbahnhofs ist eine der großen Stärken der Bänder Innenstadt. In Kombination mit den Park-and-ride-Möglichkeiten stellt der Bereich einen entscheidenden Baustein für eine erfolgreiche Entwicklung der Innenstadt dar. Insbesondere bei der konsequenten Aufwertung und Anbindung des Bahnhofumfelds und der räumlichen Abstimmung der unterschiedlichen Nutzungsbausteine (u. a. Bahnhof, ZOB, Park-and-ride) bestehen Verbesserungs- und Entwicklungschancen. Im Bereich des Museumsplatzes

besteht zudem mit der lokalen ZOB des Stadtbusnetzes ein weiterer qualitativvoller Mobilitätsbaustein in der Innenstadt.



Karte 5 Mobilität – Stärken, eigene Darstellung

<p><b>Erreichbarkeit und Stellplatzangebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Hauptverkehrsstraßen: Gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit Kfz (Tempo 50 / 70), Fahrrad oder zu Fuß</li> <li> Mengenmäßig umfassendes, großteils kompakt angeordnetes Pkw - Stellplatzangebot</li> <li> Attraktive, grüne Pkw-Stellplatzanlagen</li> </ul>	<p><b>Gliederung der Verkehrsorganisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Wichtige Fuß- und Radwege</li> <li> Tempo 30 Zonen</li> <li> Tempo 20 Zonen</li> <li> Tempo 10 Zonen</li> <li> Verkehrsberuhigter Bereich</li> <li> Fußgängerzone</li> <li> Fahrradstraße</li> <li> Einrichtungsverkehr</li> <li> Keine Durchfahrt für Kfz-Verkehr</li> <li> Wirtschaftswege</li> </ul>	<p><b>ÖPNV-Knoten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Bahnhof</li> <li> Zentraler Omnibusbahnhof "Regional" &gt; Regionalbuslinien</li> <li> Zentraler Omnibusbahnhof "Lokal" &gt; Stadtbuslinien</li> <li> Park + Ride Angebot im Bahnhofsumfeld</li> <li> Gleisstrasse</li> </ul> <p><b>Orientierender Inhalt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> „Grünblaues“ Eisband</li> <li> A30</li> <li> Untersuchungsgebiet</li> </ul>
---	---	---

### Lücken im Fuß-/ Radwegenetz

#### Schwächen und Risiken

Innerhalb der Innenstadt bestehen einige Lücken im Fuß-/Radwegenetz. Von besonderer Bedeutung ist die Lücke östlich der Bahnhofstraße entlang des südlichen Elseufers. Eine Verbindung an der Stelle würde den Zugang zu dem Flussraum erheblich verbessern und die Durchgängigkeit der übergeordneten Routen stärken. Eine weitere Lücke findet sich zwischen den wichtigen Nutzungen der Pauluskirche und der Stadthalle. Im Sinne einer Parallelverbindung zur Eschstraße stellt die potentielle Schließung im Bereich des diskutierten Andre-Grünzugs eine wichtige perspektivische stadtstrukturelle Maßnahme dar. Die Lücken gilt es, teilweise in Abstimmung mit privaten Eigentümern, bestmöglich zu schließen.



Abb. 39 Fehlende Fuß-/Radwegeverbindung östlich der Bahnhofstraße entlang des Else-Südufers

Bis auf ganz wenige Ausnahmen ist in der Bänder Innenstadt der Kfz-Verkehr klar und verständlich organisiert. Unklarheiten bezüglich der Verkehrsorganisation und insbesondere der maximal zulässigen Geschwindigkeit bestehen im Bereich der Kaiser-Wilhelm-Straße und im Knotenbereich der Bismarckstraße – Nordring. Hierbei bedarf es einer Klärung.

Im Bereich des ÖPNV besteht aktuell nur ein sehr grober Takt – beim Stadtbusnetz weitestgehend ein Stundentakt. Eine Taktverdichtung und gleichzeitig die Ausweitung der Bedienungszeiten wären wünschenswert.

### Querungsmöglichkeiten und Immissions- belastungen

Querungsmöglichkeiten sind partiell ungenügend markiert und mangelhaft gestaltet. Dies schwächt das Sicherheitsempfinden der Fußgänger und Radfahrer. Dies betrifft in besonderem Maße die stärker belasteten Else-, Klink-, Levisonstraße und die Wasserbreite. In diesen Straßen bestehen teilweise eine hohe Trennwirkung und beträchtliche Immissionsbelastungen bei den angrenzenden Wohnnutzungen.



Abb. 40 Hohe Trennwirkung für Fußgänger im Bereich Elsestraße



Abb. 41 Hohe Immissionsbelastung entlang übergeordneter Straßen (hier Wasserbreite)

Das Parkraumangebot ist großteils kompakt angeordnet und mengenmäßig umfassend. Optimierungsbedarf besteht bei der Verkehrslenkung – insbesondere beim Parkleitsystem und der (zeitlichen) Bewirtschaftung.

*Parkraumangebot*

Einerseits stellt das sehr gute ÖPNV-Angebot eine Stärke der Innenstadt dar, andererseits zerschneidet der Bahnkörper die Bünde Innenstadt nachhaltig und erschwert ein Zusammenwachsen der nördlichen und südlichen Stadtbereiche. Gleichzeitig besteht durch den Bahnverkehr eine hohe Immissionsbelastung der angrenzenden Innenstadtbereiche. Dies hat einschränkende Auswirkungen auf Nutzungsmöglichkeiten entlang der Bahnlinie.

*Trennendes Gleisfeld*

Obwohl Bünde sehr gut mit dem Bahnhof an das Schienennetz angeschlossen ist, liegt der Bahnhof peripher zur Innenstadt. Eine bestmögliche lokale Einbindung und die Sicherstellung sowie Stärkung der Verbindungen Richtung Else und südlicher Innenstadt ist aus diesem Grund von gesamtstädtischem Interesse.

Ein strukturelles Problem im Netzverbund stellt das Nadelöhr der Bahnunterführung dar. In Kenntnis der strukturell eng begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten gilt es diesen Bereich insbesondere verkehrlich, stadtgestalterisch und aus Sicht der Barrierefreiheit zu entwickeln.

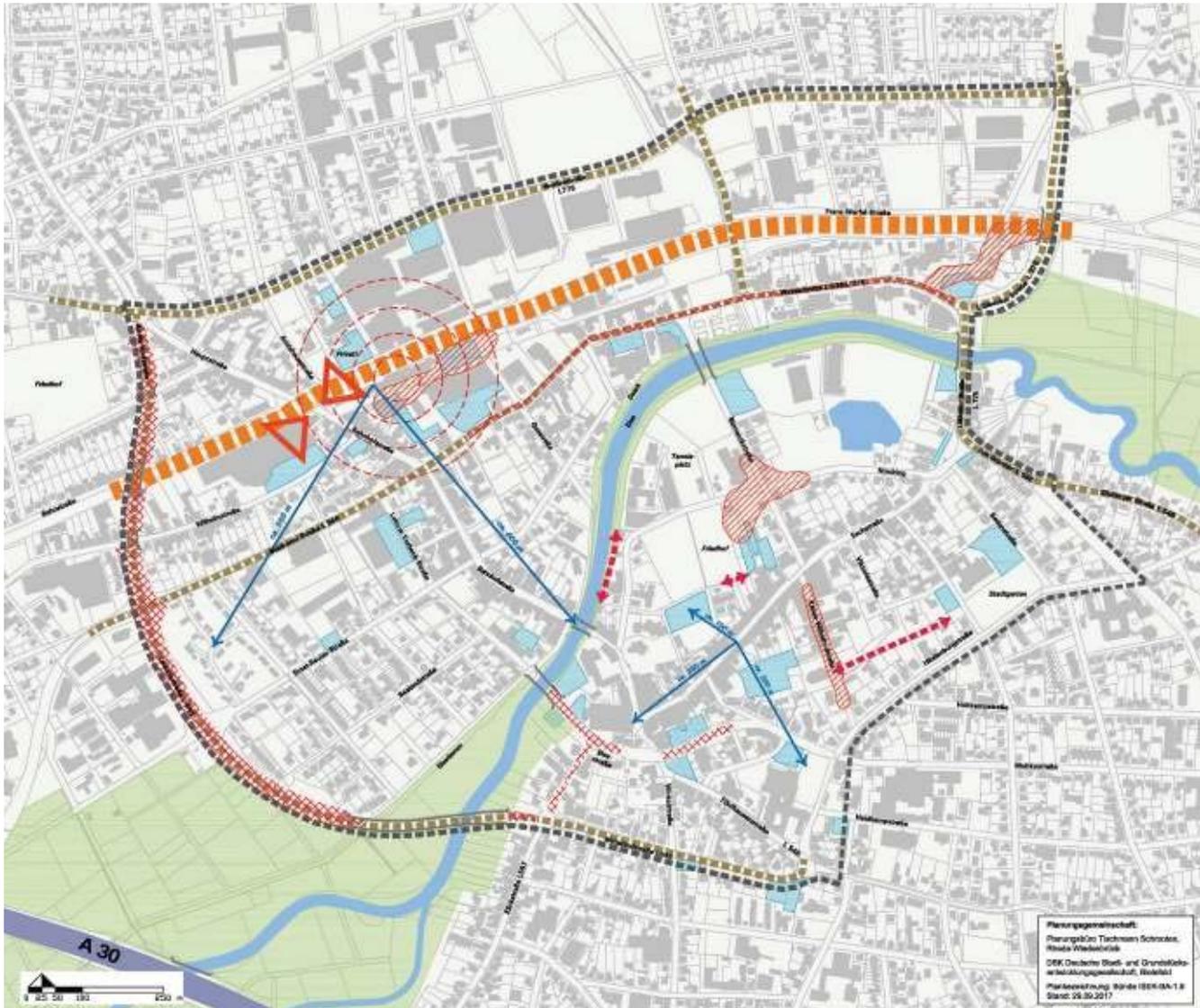
*Bahnunterführung*



Abb. 42 Strukturelles Nadelöhr Bahnunterführung



Abb. 43 Fehlende Barrierefreiheit, hier Nordseite Bahnunterführung



Karte 6 Mobilität – Schwächen, eigene Darstellung

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>Fuß- / Radverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Lücken im Fuß- und Radwegenetz</li> </ul> <p><b>Kfz-Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Hohe Trennwirkung (fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Fahrradfahrer) durch Straßenverkehr</li> <li> Thw. unklare Verkehrsorganisation (max. zulässige Geschwindigkeit) für Kfz-Verkehr</li> <li> Erhöhte Immissionsbelastung auf klassifizierten Straßen (Hauptverkehrsstraßen)</li> <li> Bestehende Pkw-Stellplatzanlagen &gt; teilweise schwierige Auffindbarkeit</li> </ul> | <p><b>Bahnlinie / ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Immissionsbelastung und hohe Trennwirkung durch Bahnverkehr / Gleistrasse</li> <li> Problematisches, stark trennendes Nadelöhr</li> <li> Periphere Lage Bahnhof und ZOB "Regional" zur Innenstadt</li> </ul> <p><b>Orientierender Inhalt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Beispielhafte Distanzen (Luftlinie)</li> <li> "Grünblaues" Eisband</li> <li> Untersuchungsgebiet</li> </ul> |
|---|---|

### 3.5. Gebäudebestand

#### Stärken und Chancen - Schwächen und Risiken

Die im Jahr 2008 umgestaltete Eschstraße, die die Haupteinkaufsstraße und Fußgängerzone von Bünde bildet, ist auf Grund der zentralen Lage, der linearen Bebauung sowie zahlreicher vorhandener historischer Gebäude stadtbildprägend für die Innenstadt von Bünde. Die Eschstraße wird beidseitig von drei- bis viergeschossigen Geschäfts- und Wohngebäuden dominiert. Die Bebauungsdichte in der Innenstadt ist als hoch zu bezeichnen. Dem gegenüber steht die Bahnhofstraße, welche ebenfalls als Einkaufsstraße fungiert. Die Bebauungsdichte ist ebenfalls als hoch zu bezeichnen, jedoch sind der Gebäudebestand und der Straßenraum, insbesondere in dem Abschnitt vor dem Bahnhof überarbeitungswürdig.



Abb. 44 Eschstraße



Abb. 45 Eschstraße



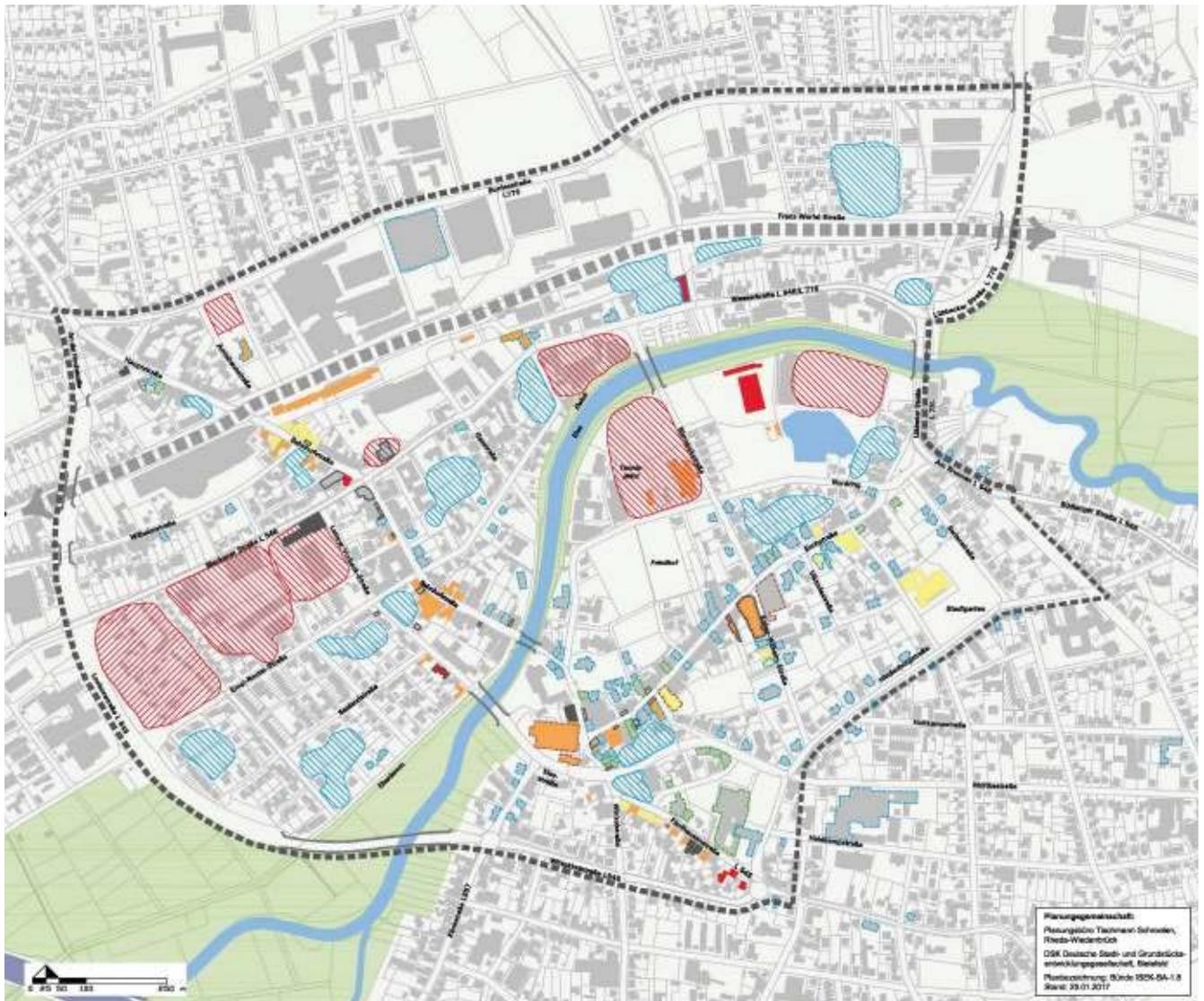
Abb. 46 Wehmstraße



Abb. 47 Heimatmuseum im Hurlbrinkschen Haus

Auffällig für Bünde sind die zahlreichen historisch bedeutsamen Gebäude mit ihren Stuckverzierungen aber auch kunstvollem Fachwerk. Insbesondere in der Eschstraße weisen diese Gebäude eine hohe gestalterische Qualität auf. Darüber hinaus gibt es in Bünde eine Vielzahl an freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern. Die Anzahl an Reihenhäusern oder größeren Baukomplexen mit mehr als drei Wohneinheiten ist gering, wodurch die Bebauungsdichte von der Innenstadt ausgehend in die weitere Umgebung abnimmt. Im Innenstadtkern besteht – im Gegensatz zu den umliegenden

Bereichen – nur ein geringes Nachverdichtungspotential. Der Leerstand in der Eschstraße liegt deutlich unter 10 Gewerbeeinheiten, was als gering anzusehen ist. Mehr Leerstände finden sich insbesondere im nördlichen Bereich der Bahnhofstraße. Die genaue Verortung der Leerstände und des Gebäudezustands sind der entsprechenden Karte zu entnehmen.



Karte 7 Gebäudebestand – Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken, eig. Darstellung



Im Untersuchungsgebiet existiert eine Vielzahl an denkmalgeschützter oder -werter Bausubstanz (vgl. Abbildung). Durch die Endes 19. Jh., Anfang des 20. Jh. florierende Zigarrenindustrie in Bünde finden sich im ganzen Stadtkern verteilt mehrere Villen aus der Gründerzeit wieder, welche sich häufig in einem sehr ansprechenden Zustand befinden. Dies spiegelt sich insbesondere in der Eschstraße, Hindenburgstraße und Sedanstraße wieder. Auch Fachwerkhäuser, zum Teil saniert, prägen die Innenstadt Bündes. Diese sind vermehrt im Eingangsbereich der Innenstadt an der Elsestraße und im Umfeld der Laurentiuskirche vorhanden.

Darüber hinaus bestehen einige ortstypische Gebäude, wie zum Beispiel die großen Kaufhäuser Woolworth und die City-Passage sowie Bauten aus den 1970er- und 1980er Jahren, die entlang der Eschstraße ansässig sind. Auf Grund der verwendeten Materialien und der massiven sowie zum Teil überdimensionierten Bauweise wird das Stadtbild negativ beeinflusst. Hieraus ergibt sich Handlungsbedarf hinsichtlich der Fassadengestaltung. Darüber hinaus ist die City Passage zum Teil von Leerständen geprägt. Auch die Stadthalle, welche direkt an einen kleinen Bürgerpark angrenzt fügt sich insgesamt auf Grund der Dimensionierung und äußeren Gestalt nur begrenzt in die Umgebung ein.



Abb. 48 City Passage, Eschstraße



Abb. 49 Woolworth, Eingangsbereich  
Fußgängerzone  
(Bahnhofstraße/Eschstraße)



Abb. 50 Eingangsbereich Stadthalle



Abb. 51 Rückseite Stadthalle

Bünde ist insbesondere durch die prosperierende Zigarren- und Rauchtobakindustrie gewachsen, weshalb Bünde auch unter dem Namen „Zigarrenstadt“ bekannt geworden ist. Durch den Bau der Eisenbahnlinie Minden-Löhne Osnabrück-Rheine wurde die Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges weiter gefördert. Nach wie vor bestehen in Bünde Bauten aus dieser Zeit.

Eine davon ist der große, aus rotem Backstein erbaute Tabakspeicher, welcher sich im direkten Umfeld des Bahnhofs an der Wasserbreite befindet. Der 1896 zusammen mit einem Fabrikgebäude erbaute Tabakspeicher gilt als Wahrzeichen der Stadt. Er verfügt über vier Vollgeschosse und zwei Geschosse unter dem Dach. Darüber hinaus gibt es einen alten Lastenzug, durch welchen Güter innerhalb des Gebäudes bewegt werden konnten. Im Jahr 1930 ging das Gebäude nach Aufgabe der Produktion samt der übrigen Industriegebäude in den Besitz der Deutschen Reichsbahn und anschließend der Deutschen Bundesbahn über, bis es schließlich im Jahr 1973 von der Stadt Bünde erworben werden konnte. 1974 erfolgte der Abriss des Fabrikgebäudes, während der Speicher bestehen blieb. Nach wie vor wurde und wird der Tabakspeicher von verschiedenen Nutzern als Lager genutzt. Zwischenzeitlich fungierte er auch als Lager für Möbel. Heute nutzt ihn zusätzlich das Deutsche Tabak- und Zigarrenmuseum als Magazin. 1986 wurde der Speicher als Industriedenkmal eingetragen und im Rahmen aufwändiger Baumaßnahmen von 1990–1992 vollständig renoviert (<http://www.buende.de/index.phtml?La=1&sNavID=608.27&object=tx%7C608.263.1%7C608.17&sub=0>, 24.04.2017).



Abb. 52 Tabakspeicher Wasserbreite



Abb. 53 Tabakspeicher Ladebereich  
(Rückwärtig zur Wasserbreite)

Der Bahnhof samt vorgelagertem Busbahnhof liegt verhältnismäßig dezentral zur Innenstadt und ist mit dem Innenstadtkern über die Bahnhofstraße verbunden.



Abb. 54 Empfangsgebäude Bahnhof



Abb. 55 Anbau/ Alter Güterbahnhof



Abb. 56 Bahnhof mit leerstehender Radstation

Das Bahnhofsgebäude erfüllt derzeit nicht die Anforderungen an einen repräsentativen Stadteingang und Willkommensbereich. Es besteht sowohl innen, als auch äußerlich Sanierungsbedarf. Derzeit werden der Bahnhof und das umliegende Gelände noch durch einen Verkaufsbereich für Zeitschriften und Tickets, westlich eine Bücherei sowie den Busbahnhof belebt. Darüber hinaus bestand eine kleine Gastwirtschaft innerhalb des Bahnhofsgebäudes. Das angrenzende Fahrradgeschäft steht derzeit leer, eine neue Nutzung ist aktuell nicht angedacht. In einem Teil des ehemaligen Güterbahnhofs wird momentan ein Restaurant betrieben, während der östliche Bereich der Innenstadt von Künstlern genutzt wird. Insgesamt wird deutlich, dass in diesem Bereich der Innenstadt der Sanierungsbedarf am höchsten liegt. Insbesondere im Verhältnis zur Eschstraße weist die Bahnhofstraße eine geringere Aufenthaltsqualität auf. Diese geht jedoch nicht nur mit dem Zustand der Bebauung, sondern auch der Gestaltung des Straßenraumes einher.

Der ehemalige Fachwerkhof Rahning und das Haus Dahlkötter bilden ein historisches Ensemble inmitten der Stadt zwischen Rathaus und Laurentiuskirche. Beide Gebäude wurden in 4-Ständer-Bauweise erbaut. Der Hof Rahning, heute als Restaurant genutzt, wurde im Jahr 1677 erbaut. Nachdem er 1748 vollständig abgebrannt und wiederaufgebaut worden ist, übernahm im Jahr 1843 die Zigarrenfabrik Tönnies Wellensiek das Gebäude und nutzte es als Herstellungsort für Zigarren. Mittlerweile steht das Fachwerkhaus unter Denkmalschutz. Das angrenzende Haus Dahlkötter, welches 1555 erbaut wurde, ist das älteste Haus Bündes. Auch dieses Gebäude ist ursprünglich als Bauernhaus gebaut worden. Der westliche Anbau des Gebäudes wurde ursprünglich als Stall genutzt. Der unterkellerte Bereich diente der Polizei als Gefängnis. Mittlerweile ist das Standesamt in dem ehemaligen Bauernhaus untergebracht. Beide Gebäude befinden sich in einem optisch guten Zustand.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Internetquelle:

<http://www.buende.de/index.phtml?La=1&sNavID=608.27&object=tx%7C608.263.1%7C608.17&sub=0> (Zugriff am 25.04.2017)



Abb. 57 Hof Rahning, heute Restaurant



Abb. 58 Haus Dahlkötter, heute Landesamt

Ebenfalls im Fachwerkstil erbaut und als stadtbildprägend zu bezeichnen ist die Museumsinsel Bünde an der Elsestraße/Fünfhausenstraße. Es handelt sich um einem dem Busbahnhof und somit Stadteingang vorgelagerten Bereich. Im Jahre 1937 wurde auf dem alten Striedieckschen Hof das Tabak- und Zigarrenmuseum gegründet. Das Museum besteht aus fünf Komponenten, vier Fachwerkhäusern und einem modernen Neubau. Dazu gehören das Heimatmuseum im „Hurlbrinkschen Haus“, das „Dammhaus“, welches das älteste Bauernhaus im Kreis Herford ist, der „Spieker“ sowie der „Striediecksche Hof“. Das Geologische Museum „Dobergmuseum“, welches unmittelbar an den Fachwerkhof angrenzt, ist in einem modernen Neubau untergebracht. In den Museen werden Informationen zu Geologie, Tabak und Regionalgeschichte vermittelt und Interessierten nähergebracht. Der optische Zustand ist für den gesamten Museumsbereich als wertig zu bezeichnen.<sup>14</sup>



Abb. 59 Heimatmuseum im Hurlbrinkschen Haus



Abb. 60 Heimatmuseum im Hurlbrinkschen Haus

<sup>14</sup> Internetquelle:

<http://www.buende.de/index.phtml?La=1&sNavID=608.27&object=tx%7C608.263.1%7C608.17&sub=0> (Zugriff am 25.04.2017)



Abb. 61 Deutsches Tabak- und Zigarrenmuseum



Abb. 62 Dammhaus



Abb. 63 Ansicht Doberg Museum



Abb. 64 Ansicht Doberg Museum

Ebenfalls unter Denkmalschutz steht die Villa Steinmeister an der Eschstraße 45, welche durch den Bänder Tabakkaufmannes Friedrich August Steinmeister um 1860 errichtet wurde. Das zugehörige Grundstück reichte früher von der Eschstraße bis hin zur Else. Das Gebäude wurde im neoklassizistischen Stil erbaut und ist ein Wahrzeichen der Tabakindustrie und eines von mehreren Beispielen prunkvoller Unternehmervillen in Bünde.<sup>15 16</sup>



Abb. 65 Villa Steinmeister an der Eschstraße 45

<sup>15</sup> Internetquelle:

<http://www.buende.de/index.phtml?La=1&sNavID=608.27&object=tx%7C608.263.1%7C608.17&sub=0> (Zugriff am 25.04.2017)

<sup>16</sup> Internetquelle: ([http://www.fahr-im-kreis.de/images/stories/interaktiv/019\\_Villa-Steinmeister.jpg](http://www.fahr-im-kreis.de/images/stories/interaktiv/019_Villa-Steinmeister.jpg), Foto: Stadt Bünde)

Insgesamt fällt auf, dass die Gebäude in Bünde, insbesondere entlang der vor kurzem umgestalteten Eschstraße, in einem baulich guten Zustand sind und nur ein geringer Handlungsbedarf in diesem Umfeld besteht. Die Eschstraße ist somit als repräsentativer Bereich Bündes zu bezeichnen. In dem Großteil der Gebäude der Eschstraße befinden sich im Untergeschoss Einzelhandelsnutzungen sowie im nordöstlichen Teil der Straße vermehrt Dienstleistungseinrichtungen. Im Regelfall besteht eine kombinierte Nutzung mit Wohneinheiten.

Die Bahnhofstraße, welche in Zusammenspiel mit der Eschstraße eine Spange bildet, ist zum Teil als Fußgängerzone ausgewiesen. Lediglich der Bereich vom Stadteingang (ausgehend vom lokalen Busbahnhof) bis zum Standesamt ist frei von PKW Verkehr. Die Bahnhofstraße verfügt ebenfalls größtenteils durchgehend über Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen, welche im Untergeschoss der kombinierten Wohn- und Geschäftshäuser untergebracht sind. Es fällt auf, dass die Qualität der Gebäude hinsichtlich der Fassadengestaltung bis zu der Kreuzung Bahnhofstraße/Wasserbreite zum Großteil in einem guten bis frisch sanierten Zustand ist. Problemimmobilien bestehen in diesem Abschnitt ab der Kreuzung zwischen der Bahnhofstraße und dem Kleinen Bruchweg sowie im nördlichsten Abschnitt der Bahnhofstraße bis hin zum sanierungsbedürftigen Bahnhofsgebäude. Die Gebäude sind an dieser Stelle vermehrt von Leerständen betroffen und sanierungsbedürftig. Es sind zum Teil erhebliche Bauschäden sowohl an der Fassade als auch den Fenstern und Dachflächen zu erkennen.



Abb. 66 Hoher Sanierungsbedarf



Abb. 67 Leerstände



Abb. 68 Unterdimensionierte Bebauung



Abb. 69 Baulücke und schlechter Gebäudezustand / sanierungsbedürftiges Gebäude

Im nördlichen Teil der Bahnhofstraße bestehen zwar weitere Gebäude, die einen mittleren und zum Teil hohen Sanierungsbedarf aufweisen, jedoch gibt es derzeit

noch keine erhöhte Leerstandsproblematik. Die vorhandenen Gebäude weisen sowohl Putz-, als auch Klinkerfassaden auf. Die Geschossigkeit variiert zum Teil stark von einem bis hin zu vier Geschossen, wodurch die Bebauung zum Teil wenig homogen wirkt. Darüber hinaus fällt auf, dass in der Bahnhofstraße viele verschiedene Dachformen verwendet wurden – hier bestehen Flachdächer, Satteldächer sowie barocke, stuckverzierte Giebel. Die Bebauung entlang der Bahnhofstraße weist nur sehr wenige Baulücken auf. Insgesamt ist die Bebauungsdichte, zum Teil auch im Hinterhofbereich, als hoch zu bezeichnen. Eine das Stadtbild negativ prägende Baulücke besteht an der Bahnhofstraße Kreuzung Wilhelmstraße. Hier ist ein Gebäude mit Rückbaupotential zu erkennen, als auch eine freie Fläche, welche derzeit von den Hotelgästen als Parkplatz genutzt wird.

Das Gebäude der Post am Nordring, welcher Parallel zur Eschstraße verläuft, weist ebenfalls einen hohen Sanierungsbedarf auf. Die Beschaffenheit der Fassade lässt die Vermutung zu, dass neben der äußeren Gestaltung auch die Notwendigkeit für eine energetische Sanierung besteht. An das Postgebäude angrenzend befindet sich die Sportanlage des Tennisvereins, welche bis zu einem Spielplatz reicht, der wiederum direkt an der Else liegt. Die gesamte Fläche bietet das Potential zu einer Quartiersweiterentwicklung unter der Voraussetzung einer durchgreifenden Umnutzung samt Neubebauung der bisher sportlich genutzten Flächen. Es ist zu prüfen, inwieweit Ersatzflächen bestehen, welche für den Tennisverein in Frage kämen. Die Lage der Flächen an der Else ist prädestiniert für eine erweiterte Wohnflächenentwicklung mit direktem Innenstadtanschluss und großem Naherholungswert. Allerdings ist die auf dem Areal vorhandene Altlastproblematik zu berücksichtigen.



Abb. 70 Postgebäude



Abb. 71 Tennisplätze

Eine weitere größere Siedlung mit Handlungsbedarf ist die der Britischen Armee an der Engel- und Behringstraße, welche ca. 1 km von der Innenstadt entfernt liegt. Die vorhandenen Gebäude werden derzeit zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt oder stehen zum Teil leer. Es besteht ein grundlegender Sanierungsbedarf hinsichtlich einer energetischen Ertüchtigung der Dämmung, der Fenster sowie der Fassaden. Auch die Außenanlagen weisen mit ungepflegten Grünbereichen und den großen Garagenhöfen einen Umgestaltungsbedarf auf.



Abb. 72 Wohngebäude, Siedlung Britische Armee

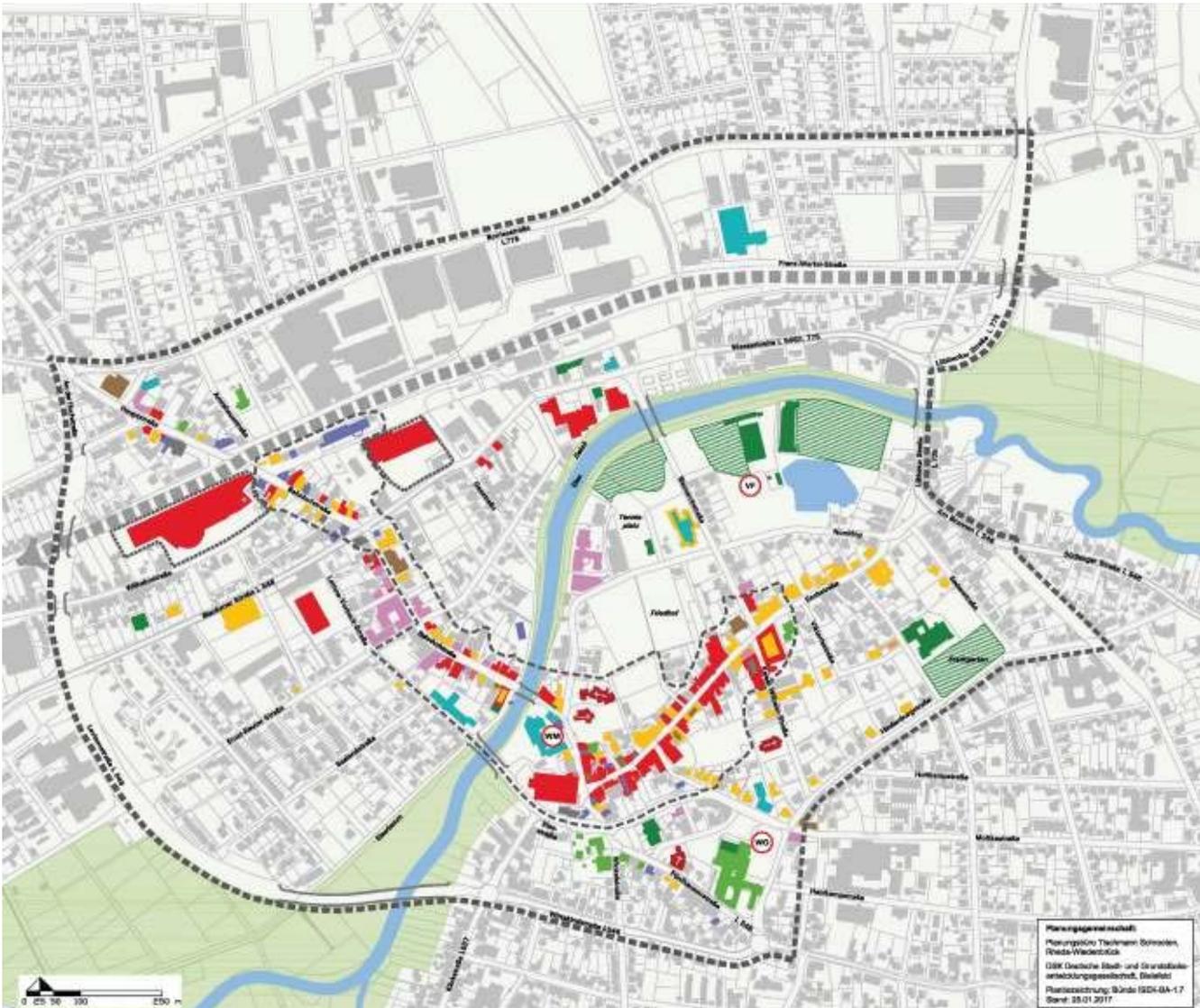


Abb. 73 Freiräume, Siedlung Britische Armee

Insgesamt wird deutlich, dass im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße und am Bahnhof selbst der Sanierungsbedarf für die Innenstadt Bündes am höchsten ist. Insbesondere im Verhältnis zur Eschstraße weist die Bahnhofstraße eine geringere Aufenthaltsqualität auf. Diese geht jedoch nicht nur mit dem Zustand der Bebauung, sondern auch der Gestaltung des Straßenraumes einher. Darüber hinaus besteht ein Neuordnungspotential für die Flächen an den Tennisplätzen, der Post und gegenüber dem Hotel an der Bahnhofstraße. Auch die Siedlung der britischen Armee weist ein großes Potential für Wohnnutzung in Innenstadtnähe auf.

### 3.6. Ökonomie und Daseinsvorsorge

Im Zuge der durchgeführten Bestandsaufnahme konnten verschiedene Nutzungsstrukturen untersucht werden. Diese lassen sich differenziert betrachten:



Karte 8 Daseinsvorsorge und Ökonomie / Freizeit, Kultur und Tourismus, eigene Darstellung



### Öffentliche Verwaltung und Sicherheit

Die Stadt Bünde verfügt über eine Vielzahl öffentlicher Einrichtungen. Das Rathaus an der Bahnhofstraße 13–15 ist der Sitz der Stadtverwaltung, es befindet sich im Stadtteil Bünde-Mitte direkt am Ufer der Else, angrenzend an einen Einzelhandelskomplex. Im Rathaus ist auch das Bürgerbüro untergebracht, welches verschiedene Dienstleistungen für die Einwohner der Stadt bereitstellt.



Abb. 74 Rathaus Bünde

Am Rathaus liegt zudem auch das Standesamt der Stadt, welches in einem separaten, denkmalgeschützten Fachwerkhaus, das ursprünglich der Polizei als Gefängnis diente, beheimatet ist.



Abb. 75 Standesamt Bünde

Weiterhin ist die Stadt Bünde Sitz des Amtsgerichts Bünde (Hangbaumstraße 19) sowie einer Polizeiwache (Wittekindstraße 46) und des Jugendamtes (Ortsstraße 5a).

Die freiwillige Feuerwehr Bünde verfügt mit den Löschgruppen Ahle, Dünne, Holsen und Muckum, den Löschzügen Bünde-Mitte, Hunnebrock und Spradow sowie der hauptamtlichen Wache in Spradow über insgesamt acht Einheiten. Zusätzlich hierzu bilden die Jugendfeuerwehr und die Ehrenabteilung weitere Gruppierungen innerhalb der freiwilligen Feuerwehr Bünde.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Internetquelle: <https://www.feuerwehr-buende.de/> (Zugriff am 01.02.2019).



Abb. 76 Amtsgericht Bünde

Im Gesundheitsbereich sind als wichtige Einrichtungen das Lukas-Krankenhaus, die zentrale Notfallpraxis und die psychiatrische Tagesklinik des Klinikums Herford zu nennen. Das Lukas-Krankenhaus wurde 1890 gegründet und bietet derzeit ca. 345 Planbetten. Die zentrale Notfallpraxis hat eine hohe regionale Bedeutung, da hierüber neben dem Stadtgebiet von Bünde auch für Rödinghausen und Kirchlengern die ambulante Notfallversorgung sichergestellt wird.<sup>18</sup>

Das „GesundheitsCentrum Bünde“ befindet sich im Stadtteil Ennigloh. Das Zentrum bietet eine Vielzahl von Fachmedizinerinnen und Gesundheitsdienstleistern an. Insgesamt verfügt das Areal über 400 Parkplätze und ist nahezu komplett barrierefrei.

Die Stadt ist Sitz eines Finanzamts und einer Geschäftsstelle der Bundesagentur für Arbeit. Mit dem Zollamt für Tabaksteuer und Steuerzeichen, welches für das gesamte Bundesgebiet zuständig ist, beheimatet Bünde eine öffentliche Einrichtung von besonderer Bedeutung. Dies lässt sich auf die Historie Bündes als „Zigarrenstadt“ zurückführen. Das Gebäude verfügt über auffällige Fensterumrandungen und einen Turm und hebt sich dadurch im Stadtbild deutlich hervor.



Abb. 77 Finanzamt



Abb. 78 Hauptzollamt

Das Polizeigebäude der Stadt Bünde liegt knapp außerhalb des Plangebiets (südlicher Rand, Strotweg) und ist hinsichtlich der Daseinsvorsorge im Untersuchungsgebiet als Kernobjekt für Sicherheit zu nennen.

<sup>18</sup> Internetquelle. Homepage der Stadt Bünde <https://www.buende.de/Stadtleben/Gesundheit> (Zugriff am 01.02.2019).



Abb. 79 Polizei

### **Kreditinstitute/ Banken**

Das Angebot an Kreditinstituten und Banken im Untersuchungsgebiet ist als ausreichend zu bewerten. Dort sind Filialen der AXA, Commerzbank, Postbank, Sparkasse, Targobank, Volksbank und Wüstenrot Bausparkasse ansässig. Die Filialen befinden sich überwiegend entlang der Eschstraße in unmittelbarer Innenstadtlage.

### **Bildungs- und Betreuungseinrichtungen**

Die Stadt Bünde verfügt über insgesamt acht Grundschulen, welche sich auf das Stadtgebiet verteilen. Die weiterführenden Schulen befinden sich in den beiden größten Stadtteilen Bünde-Mitte und Ennigloh. In Bünde sind jeweils zwei Gesamtschulen, Gymnasien und Realschulen sowie eine Hauptschule ansässig. Als weitere Bildungseinrichtungen sind die Pestalozzischule als Förderschule, das Erich-Gutenberg-Berufskolleg, die Musikschule und die Stadtbücherei vorhanden. Die Volkshochschule im Kreis Herford ist in Bünde mit einer Außenstelle vertreten. Mit der Musikschule, der Stadtbücherei und dem Gymnasium am Markt befinden sich drei Bildungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet des ISEKs. Im Jahr 2016 war für die Stadt Bünde eine Gesamtzahl von 6.929 Schülern zu verzeichnen.

Im Stadtgebiet von Bünde gibt es insgesamt 20 Kindertagesstätten und Kindergärten, welche sich größtenteils in der Trägerschaft der evangelischen Kirche, der AWO und des DRK befinden. Hiervon sind lediglich zwei Einrichtung im Untersuchungsgebiet des ISEKs verortet, jedoch sind mehrere direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzend. Als weitere Angebote sind die Kindertagespflege sowie diverse Spielgruppen für Kinder zu nennen. Mit dem Kinder- und Jugendzentrum Atlantis befindet sich eine weitere Betreuungseinrichtung im Fördergebiet.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Internetquelle. Homepage der Stadt Bünde <https://www.buende.de/Stadtleben/Kinder-Jugend-Familie/Kinderbetreuung> (Zugriff am 01.02.2019).

### 3.7. Freizeit, Kultur und Tourismus

#### Sport- und Freizeiteinrichtungen

Die Stadt Bünde verfügt über ein vielfältiges Sport- und Freizeitangebot. Im Sportbereich gibt es über 40 Vereine und 37 Sportstätten. Darunter 18 Sporthallen, 12 Sportplätze, drei Bolzplätze, zwei Sportstadien, ein Hallenbad und ein Freibad. Hierbei sind besonders die Bänder Welle (Hallenbad), das Freibad Bünde-Mitte, das Else-Stadion und das Erich-Martens-Stadion hervorzuheben.<sup>20</sup>

Eine bedeutende Freizeiteinrichtung ist der Steinmeisterpark in Bünde-Mitte, welcher auch als beliebter Veranstaltungsort dient. Beliebte Naherholungsgebiete sind das Dustholz sowie der staatlich anerkannte Erholungsort Randringshausen mit Kurmittelgebiet und den einzigen staatlich anerkannten Jod-Schwefel-Quellen in Nordrhein-Westfalen.<sup>21</sup>

#### Kultureinrichtungen

Im kulturellen Bereich sind als bedeutende Einrichtungen das Deutsche Tabak- und Zigarrenmuseum, das Dobergmuseum (Geologisches Museum) und das Kreisheimatmuseum zu nennen. Weiterhin bilden die zahlreichen Vereine und Gruppierungen eine große kulturelle Bandbreite ab. Wichtige Veranstaltungsorte für kulturelle Events sind beispielsweise die Stadthalle Bünde (bis zu 1.400 Zuschauer), der Steinmeisterpark, die Pauluskirche und das Universum (bis zu 240 Zuschauer). Das Universum wurde 1924 als Lichtspielhaus errichtet, beherbergt heutzutage aber nicht nur Filmvorführungen, sondern auch Konzerte und Kabarett.<sup>22</sup>



Abb. 80 Stadthalle Bünde



Abb. 81 Stadthalle Bünde

#### Veranstaltungen und Feste

In Bünde wird eine Vielzahl an Veranstaltungen und Festivitäten angeboten. Einen Höhepunkt bildet dabei die traditionelle Kirmes Bänder Zwiebelmarkt, welche alljährlich am letzten Septemberwochenende stattfindet. Weitere wiederkehrende Veranstaltungen sind das Frühlingsfest, der Weihnachtsmarkt, das Weinfest sowie

<sup>20</sup> Internetquelle. Homepage der Stadt Bünde <https://www.buende.de/Freizeit-Tourismus/Sport> (Zugriff am 01.02.2019).

<sup>21</sup> Internetquelle. Homepage der Stadt Bünde <https://www.buende.de/Freizeit-Tourismus> (Zugriff am 01.02.2019).

<sup>22</sup> Internetquelle. Homepage der Stadt Bünde <https://www.buende.de/Freizeit-Tourismus/Kultur> (Zugriff am 01.02.2019).

die Schützenfeste in den einzelnen Ortsteilen.<sup>23</sup> In den Sommermonaten finden mehrere Veranstaltungen zum Thema Radfahren unter dem Schlagwort „Radelsommer“ statt, hierzu zählt beispielsweise das 1.000 Räder Volksradfahren Bünde.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Internetquelle. Homepage der Stadt Bünde <https://www.buende.de/Home/Veranstaltungen> (Zugriff am 31.01.2019).

<sup>24</sup> Internetquelle. Homepage der Stadt Bünde <https://www.buende.de/Freizeit-Tourismus/Radspass> (Zugriff am 04.02.2019).

## 4. Beteiligungsprozess

Mit dem Innenstadtkonzept wird ein mehrjähriger Entwicklungsprozess begonnen, dessen Umsetzung den Rückhalt und die Unterstützung der maßgeblichen Akteure, insbesondere der Kommunalpolitik und Verwaltung, der Bürgerinnen und Bürger sowie der Gewerbetreibenden benötigt. Aus diesem Grund wurde die Öffentlichkeit bereits in die Erarbeitung des Innenstadtkonzepts einbezogen. In zwei Veranstaltungen wurden sowohl die Analyseergebnisse als auch die darauf aufbauenden Projekte diskutiert sowie wesentliche Ideen bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

### 4.1. Auftaktveranstaltung

Die erste Beteiligungsveranstaltung erfolgte im Anschluss an die Bestandsaufnahme in Form eines öffentlichen Bürgerforums am 04.10.2017 zur Beteiligung der breiten Stadtgesellschaft. Ziel war es, die erfolgte Bestandsanalyse durch die Öffentlichkeit und „Experten“ der Innenstadt überprüfen zu lassen und Hinweise für die weitere Konzepterstellung zu erhalten.



Abb. 82 Impressionen Bürgerforum



Abb. 83 Impressionen Bürgerforum

Das Bürgerforum fand im Gymnasium am Markt statt. Zunächst wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Stärken und Chancen sowie die Schwächen und Risiken der Innenstadt aus Sicht der Bearbeiter vorgestellt. Daraufhin wurden in drei Arbeitsgruppen die Ergebnisse diskutiert sowie Ideen und Vorschläge geäußert. In den Arbeitsgruppen wurden folgende Themen behandelt:

- Stadtraum
- Gebäudebestand, Daseinsvorsorge und Einzelhandel/Dienstleistungen
- Mobilität

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden im Folgenden kurz erläutert.

### Stadtraum

Die Arbeitsgruppe Stadtraum definierte das Herausarbeiten von Raum- und Nutzungsschwerpunkten als zentrale Zukunftsaufgabe. Insbesondere die wichtigen linearen Stadträume Haupt- und Bahnhofstraße, Eschstraße sowie Else sollen aufbauend auf ihren räumlichen sowie funktionalen Rahmenbedingungen/Aufgaben stärker in Abschnitte gegliedert und darauf aufbauend weiterentwickelt werden. Die Länge der Einkaufsachsen (Esch- und Bahnhofstraße) sollen hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit überprüft werden.

### Gebäudebestand, Daseinsvorsorge und Einzelhandel/Dienstleistungen

Die Arbeitsgruppe Gebäudebestand, Daseinsvorsorge und Einzelhandel/Dienstleistungen widmete sich u. a. intensiv der Bahnhofstraße. Thema war hier beispielsweise eine zukunftsfähige Profilierung des Quartiers. Ein Leerstandsmanagement soll helfen, dauerhafte Geschäftsleerstände zu vermeiden und die Ansiedlung tragfähiger Nutzungskonzepte fördern. Dabei kann auch eine Intensivierung des Wohnstandorts in Betracht kommen. Hier, wie in der gesamten Innenstadt, wurde die Bedeutung eines ausgewogenen Branchenmixes herausgestellt.

### Mobilität

Die Teilnehmer/-innen äußerten eine Vielzahl von Ideen aber auch Kritikpunkten. Die Erreichbarkeit der Fußgängerzone per Fahrrad soll verbessert werden. Ergänzend sollen mehr Fahrradstellplätze um die Fußgängerzone herum angesiedelt werden. Die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Bereich nördlich der Else gilt es insgesamt zu stärken. Der Flussraum Else soll beidseits als attraktiver Raum für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Bezüglich des motorisierten Verkehrs wurden unterschiedliche Ideen angesprochen. Diese thematisierten insbesondere mögliche Lenkungs- und Gestaltungsansätze. Diskutiert wurde auch das Parkraumthema. Insgesamt wird dieses als gut eingeschätzt. Mangelhaft sei jedoch das Parkleitsystem.

### Prioritäten

Am Ende der Veranstaltung hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit die Priorität von Handlungsfeldern für Bünde zu bewerten, die folgende Ergebnisse brachte:

Handlungsbereich	Stimmen
Stadtraum/ öffentlicher Raum	22
Mobilität	10
Nahversorgung und Einzelhandel	8
Gebäudebestand	13
Soziale Infrastruktur und Daseinsvorsorge	6

Tab. 3 Prioritäten Handlungsfelder Bürgerforum, eigene Darstellung

Mit den Anregungen und der Kritik aus der Veranstaltung wurde im Anschluss an die 1. Beteiligungsrunde die Bestandsanalyse aktualisiert. Darauf aufbauend wurden Entwicklungsziele und Projekte entwickelt. Diese wurden im Rahmen einer Abschlussveranstaltung am 24.01.2019 der Öffentlichkeit zur Diskussion vorgestellt.

Die detaillierten Ergebnisse der Öffentlichkeitsveranstaltung können der Ergebnisdokumentation der Veranstaltungen entnommen werden (siehe Anhang, Anlagen A.3).

#### **4.2. Abschlussveranstaltung**

Im Mittelpunkt der Abschlussveranstaltung am 24.01.2019 stand die Vorstellung der Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt. Die Öffentlichkeit erhielt die Gelegenheit sich über die Ergebnisse des Innenstadtkonzepts zu informieren und zu diskutieren.

An der Veranstaltung haben rund 30 Teilnehmer ihre Meinung zu den vorgestellten wesentlichen Zielen und Maßnahmen geäußert. Die Beiträge dazu sind mehrheitlich positiv ausgefallen. Es wurde deutlich, dass die Bevölkerung die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Innenstadt grundsätzlich begrüßt und das Konzept als Chance für eine zielgerichtete Entwicklung sieht. Kritisch äußerte man sich hinsichtlich der Aktivierungsmöglichkeiten und der diesbezüglichen Verantwortlichkeiten. Es wurde deutlich, dass einerseits die Stadt in der Pflicht steht den Prozess aktiv zu begleiten, andererseits aber auch die unterschiedlichen Interessengruppen sowie die Eigentümer/-innen.

## 5. Handlungsfelder und Entwicklungsziele

Durch den Erneuerungsprozess sollen bestehende Qualitäten der Stadt Bünde gestärkt sowie vorhandene Defizite beseitigt werden. So besteht beispielsweise mit der punktuellen Aktivierung und Neugestaltung der Else („grün-blaues“ Band) die Chance, das zentrale innerstädtische Landschaftsband aufzuwerten, optimaler mit der gebauten Innenstadt zu verzahnen und damit stärker im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

*Qualitäten stärken –  
Defizite beseitigen*

Basierend auf den übergeordneten Zielsetzungen, der umfassenden Bestandsanalyse und den Informationen aus den einzelnen Bürgerbeteiligungsschritten ergeben sich folgende Handlungsfelder und die dazugehörigen Entwicklungsziele für die Innenstadtentwicklung:

### 5.1. Schwerpunkt Bahnhof

Der Bahnhof Bünde ist der wichtigste Mobilitätsknoten und damit von größtem öffentlichen Interesse. Neben dem Bahnhof sind hier u. a. der regionale ZOB sowie Park-and-ride-Angebote angesiedelt. Auch eine Anbindung an das Stadtbussystem ist vorhanden. Entstanden ist über die Zeit jedoch eine Gemengelage, die nur mangelhaft aufeinander abgestimmt ist. Im Vordergrund der räumlichen Entwicklung steht deshalb insbesondere die konsequente Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfelds, die Abstimmung und Weiterentwicklung der unterschiedlichen Nutzungsbausteine untereinander sowie die Stärkung der Verbindungen in Richtung Else und südlicher Innenstadt. Zur optimalen Abstimmung der künftigen Maßnahmen soll ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb für das Bahnhofsgebäude und -umfeld durchgeführt werden. Dieser soll die städtebaulichen Eckpunkte für die notwendigen Abstimmungen und langfristige Entwicklung darlegen.

#### Entwicklungsziele:

- Erhalt, Modernisierung und Instandsetzung des Bahnhofsgebäudes
- Ermittlung geeigneter Nutzungen, um vorhandene Leerstände nachhaltig zu beseitigen
- Bereitstellen von Flächen zur öffentlichen sowie privaten Nutzung
- Verknüpfung des Bahnhofs mit der Innenstadt und weiteren Mobilitätsangeboten
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Gewährleistung von Sicherheit und Sauberkeit

### 5.2. Schwerpunkt Else

Die Else formt das prägende Landschaftselement in der Bänder Innenstadt. In Abstimmung mit den Anforderungen des Landschaftsschutzes soll die Integration des „grün-blauen“ Bands in die Innenstadt gestärkt werden. Attraktive und durchgängige Wegebeziehungen entlang der Else und in die angrenzenden Quartiere sowie

punktueller Nutzungsaktivierungen sind dabei wesentliche Erfolgsfaktoren. Eine hochwertige Gestaltung stärkt die Else dabei als Naherholungsraum für die Bänder/-innen und die Stadt als touristisches Ziel. Ein besonderer Fokus liegt im Bereich beidseits der Brücke an der Bahnhofstraße. Der Abschnitt soll deutlich stärker auf die Else ausgerichtet, in seiner Funktion als urbaner Flussraum gestärkt und auf die neuen Bedürfnisse der Innenstadtbenutzer bezüglich Freizeit, Kultur und Naherholung abgestimmt werden. Die Elseterrassen könnten als gesellschaftlicher und kultureller Mittelpunkt der Stadt weiterentwickelt werden.

#### **Entwicklungsziele:**

- Außerhalb der Stadt primär als Landschaftsraum erhalten und entwickeln und innerhalb als Naherholungsraum stärken und entwickeln
- Integration Else in Stadt punktuell stärken und Aufenthalts-/Erlebnisqualität erhöhen
- Schaffung eines urbanen Flussraums als gesellschaftlicher und kultureller Mittelpunkt der Stadt im Bereich beidseits der Bahnhofstraße
- Lücken im Fuß- und Radwegenetz entlang der Else auf deren Südseite schließen

### **5.3. Freiraum und öffentlicher Raum**

*Aufenthaltsqualität  
erhöhen*

Die Gestaltung von Freiräumen und insbesondere des öffentlichen Raums ist ein wesentlicher Faktor zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und der Anregung des öffentlichen Stadtlebens. Ein attraktiver öffentlicher Raum stärkt die Stadt als touristisches Ziel und bildet die Bühne für die ortsansässigen Nutzungen. Neben dem Elseraum besteht in der Innenstadt ein vielfältiges Angebot an Grün- und Freiflächen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten. Von zentraler Bedeutung sind dabei die öffentlichen Parkanlagen im Bereich der Stadthalle und des Elsebogens. Im Bereich Steinmeisterpark besteht Verbesserungspotential in Richtung Goetheplatz. Der mindergenutzte Bereich des Elsestadions stellt aufgrund seiner Lage und Fläche ein zentrales Entwicklungspotential dar und ist städtebaulich neu auszurichten und deutlich stärker mit der Else zu verflechten. Insgesamt ist das Freiflächenangebot grundsätzlich bedürfnis- und bedarfsorientiert zu sichern sowie zu entwickeln.

#### **Entwicklungsziele:**

- Ausrichtung öffentlicher Räume auf die jeweiligen Funktionen und Randnutzungen und Abstimmung untereinander
- Umnutzung mindergenutzter Flächen für die Öffentlichkeit (z. B. Elsestadion und Tennisplätze)
- Verknüpfung von Freiräumen stärken
- Aufenthalts- und Nutzungsqualität öffentlicher Räume aufwerten
- Gewährleistung von Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum
- Geeignete Veranstaltungskonzepte für den öffentlichen Raum entwickeln

#### 5.4. Städtebau und Stadtgestalt

Die Stadtstruktur und das Stadtbild in Kombination mit einer aktiv gelebten Baukultur waren und bleiben für Bünde wichtige Standortfaktoren. Stellvertretend dafür bestehen in Bünde eine Vielzahl stadtbildprägender Baudenkmäler. Von besonderem Interesse sind die räumlichen Qualitäten der zentralen Bahnhofs- (Bahnhofstraße) und Innenstadtachse (Eschstraße). Entlang des innerstädtischen Rückgrats befinden sich die bedeutenden Nutzungsschwerpunkte Bahnhof, ZOB, Rathaus, Einzelhandel und das „grün-blaue“ Elseband. Von entscheidender Bedeutung für eine erfolgreiche Gesamtentwicklung sind dabei die Anfangs- und Endpunkte, die Knotensituation entlang der Stadtachsen und die stärkere Anbindung des Bahnhofumfelds an die südlichen Innenstadtbereiche. Die Achsen sollen als Lebensader von Bünde weiterentwickelt und gestärkt werden. Dabei ist der unterschiedlichen Bedeutung entlang der beiden Achsen und der jeweiligen Abschnitte Rechnung zu tragen. Die nördlich der Bahnunterführung beginnende Hauptstraße soll strukturell als eigenständiges Element entwickelt werden.

*Stadtbild und Baukultur  
= wichtige  
Standortfaktoren*

Weitere Schwerpunkte künftiger Maßnahmen könnten u. a. die bauliche Weiterentwicklung brachliegender oder untergenutzter Grundstücke und die konsequente Weiterentwicklung des Bahnhofsbereichs als Mobilitätsknoten darstellen. Die bestehenden lokalen Nutzungsschwerpunkte Musikschule, der Bereich um den Marktplatz mit dem städtischen Gymnasium, die Stadthalle und das Lukas-Krankenhaus sind städtebaulich und gestalterisch weiterzuentwickeln und insbesondere besser mit der umliegenden Stadt zu verknüpfen.

Abseits der Hauptstrukturen, oftmals in zweiter Reihe, bestehen in der Innenstadt Nachverdichtungs- und Umnutzungspotentiale. Eine städtebauliche Stärkung und möglichst Neuordnung in diesen Bereichen, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Betroffenen, können einen wichtigen Beitrag für die nachhaltige Entwicklung der Innenstadt leisten. Der Immobilienbestand prägt das Stadtbild im wesentlichen Maße. Durch Sanierungen kann das Stadtbild aufgewertet und Nutzungen gesichert werden.

#### Entwicklungsziele:

- Konsequente Weiterentwicklung des zentralen innenstadtprägenden Rückgrats Bahnhofstraße und Eschstraße unter besonderer Beachtung der Anfangs- respektive Endpunkte sowie der zwischenliegenden Knotensituationen
- Städtebauliche Stärkung der teilweise diffusen und strukturschwachen Gebiete und Gemengelage entlang und abseits der prägenden Hauptstrukturen
- Aktivierung und Mobilisierung des innerstädtischen Baulücken-, Nachverdichtungs- und Umnutzungspotentials, abgestimmt auf die Bedürfnisse der direkt Betroffenen
- Laufende Modernisierung und gestalterische Aufwertung des Gebäudebestands, insbesondere der stadtbildprägenden Immobilien
- Identifizierung geeigneter Nutzungskonzepte für den Bahnhof und sein Umfeld, sowie für Denkmäler (insbesondere Tabakspeicher)

*Bedürfnisse aufeinander  
abstimmen*

### 5.5. Innenstadtverkehr

Die Attraktivität der Innenstadt von Bünde wird maßgeblich durch die Art und Weise der verkehrlichen Erschließung und Organisation mitgeprägt. Die vielfältigen Bedürfnisse sind dabei adäquat aufeinander abzustimmen.

#### Entwicklungsziele:

- Miteinander aller Verkehrsteilnehmer in den Verkehrsräumen grundsätzlich belassen und besser aufeinander abstimmen
- Abgestimmt auf die Funktion der jeweiligen öffentlichen Räume und im Einklang mit der Aufenthaltsqualität die Erreichbarkeit und Befahrbarkeit in der Innenstadt sicherstellen
- Bahnhof inklusive Umfeld als Mobilitätsknoten (u. a. Park-and-ride-Angebot, Mobilstation) stärken und ausbauen
- Lücken im Fuß- und Radwegnetz schließen
- Stärkung und gestalterische Aufwertung des Elsebands als Fuß- und Radwegverbindung
- Fußgängerzone sichern und optimal mit dem Umfeld verknüpfen
- Klare Gestaltung der Eingänge zur Innenstadt
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Bestehende Barrieren überwinden und Barrierefreiheit gewährleisten

### 5.6. Innerstädtisches Wohnen

*Weicher Standortfaktor*

Wohnen entlang der zentralen Stadtachsen Bahnhof- und Eschstraße, entlang der Else oder in den qualitätsvollen Wohnquartieren abseits der übergeordneten Hauptstrukturen – in der Innenstadt von Bünde ist die Wohnnutzung vielfältig verankert und trägt entscheidend zu deren Belebung bei. (Umnutzungs-)Potentiale bestehen insbesondere entlang der ruhigen und landschaftlich attraktiven Else. Als weicher Standortfaktor stellt hochwertiges Wohnen eine bedeutende Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung dar.

#### Entwicklungsziele:

- Belebung der Innenstadt nach Geschäftsschluss durch Wohn- und Gastronomie-/Freizeitnutzungen
- Sicherstellung und Schaffung eines differenzierten Wohnungsangebots abgestimmt auf die lärmintensiveren Nutzungen durch Bestandsentwicklung und Neubau
- Mit der Lebens- und Mobilitätsqualität der Innenstadt werben

## 5.7. Klimaschutz

Die Innenstadt von Bünde ist an die Herausforderungen des Klimawandels durch geeignete Klimaschutzmaßnahmen anzupassen (siehe auch Integriertes Klimaschutzkonzept Bünde, 2012).

*Herausforderung  
Klimawandel*

### Entwicklungsziele:

- Energetische Sanierung privater und kommunaler Gebäude
- Schaffung von Anreizen für private Eigentümer über die Städtebauförderung
- Umsetzung klimafreundlicher Mobilitätskonzepte
- Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- Sicherung der Frei- und Grünflächen, der Frischluftzufuhr und Verbesserung des Kleinklimas

## 5.8. Nahversorgung, Einzelhandel und Dienstleistungen

Die Eschstraße bildet zusammen mit der Bahnhofstraße die zentralen Innenstadtachsen Bündes sowie den zentralen Geschäftsbereich. Neben kleinteiligem Einzelhandel, Dienstleistern und medizinischen Einrichtungen sind hier auch gastronomische Angebote zu finden. Während in der Eschstraße nur vereinzelte Leerstände zu verzeichnen sind, nimmt die Leerstandsquote in der Bahnhofstraße in nördlicher Richtung zu.

### Entwicklungsziele:

- Stärkung der Innenstadt durch Reduzierung von Leerständen
- Sicherung einer breiten Angebotsvielfalt
- Initiierung einer Interessengemeinschaft (ISG) in der Bahnhofstraße zur besseren Vernetzung von Geschäftsbesitzern und Immobilieneigentümern
- Aktivierung privaten Engagements zur Stärkung der Innenstadt

## 5.9. Freizeit, Soziales und Kultur

Grundsätzlich bietet die Stadt Bünde eine breite Palette an Sport-, Freizeit- und Kulturangeboten. Von besonderer Bedeutung sind die Stadthalle Bünde, das Museum, der Veranstaltungs- und Kulturort Universum Bünde an der Hauptstraße, die Musikschule sowie der Steinmeisterpark als kulturelle Veranstaltungsorte. Das Freibad und das Elsestadion liegen als Sportstätten zentral in der Innenstadt. Die Else und ihr Potential als Erholungsraum wird dagegen bisher nur wenig genutzt.

Zur Ermittlung des zusätzlichen Bedarfs an multifunktional nutzbaren Räumlichkeiten, für alle Bevölkerungsgruppen, soll eine „Machbarkeitsstudie Bürgerforum“ erstellt werden.

**Entwicklungsziele:**

- Stärkere Nutzung der Else als Erholungsraum
- Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Qualifizierung der Angebote für alle Bevölkerungsgruppen und Altersklassen
- Schaffung von neuen multifunktional nutzbaren Freiräumen

## 6. Städtebauliches Strukturkonzept

Anhand der Ergebnisse der Bestandsanalyse, des Beteiligungsprozesses und der definierten Handlungsfelder sowie Zielsetzungen für die künftige Entwicklung wurde ein städtebauliches Strukturkonzept zur funktionalen Verbesserung und Aufwertung der Innenstadt entwickelt. Im Vordergrund steht dabei die räumliche Anordnung von Themen, Schwerpunkten und Nutzungen. Das Konzept bildet wiederum die Grundlage für die in Kapitel 7 dargestellten Maßnahmen und das Handlungsprogramm.

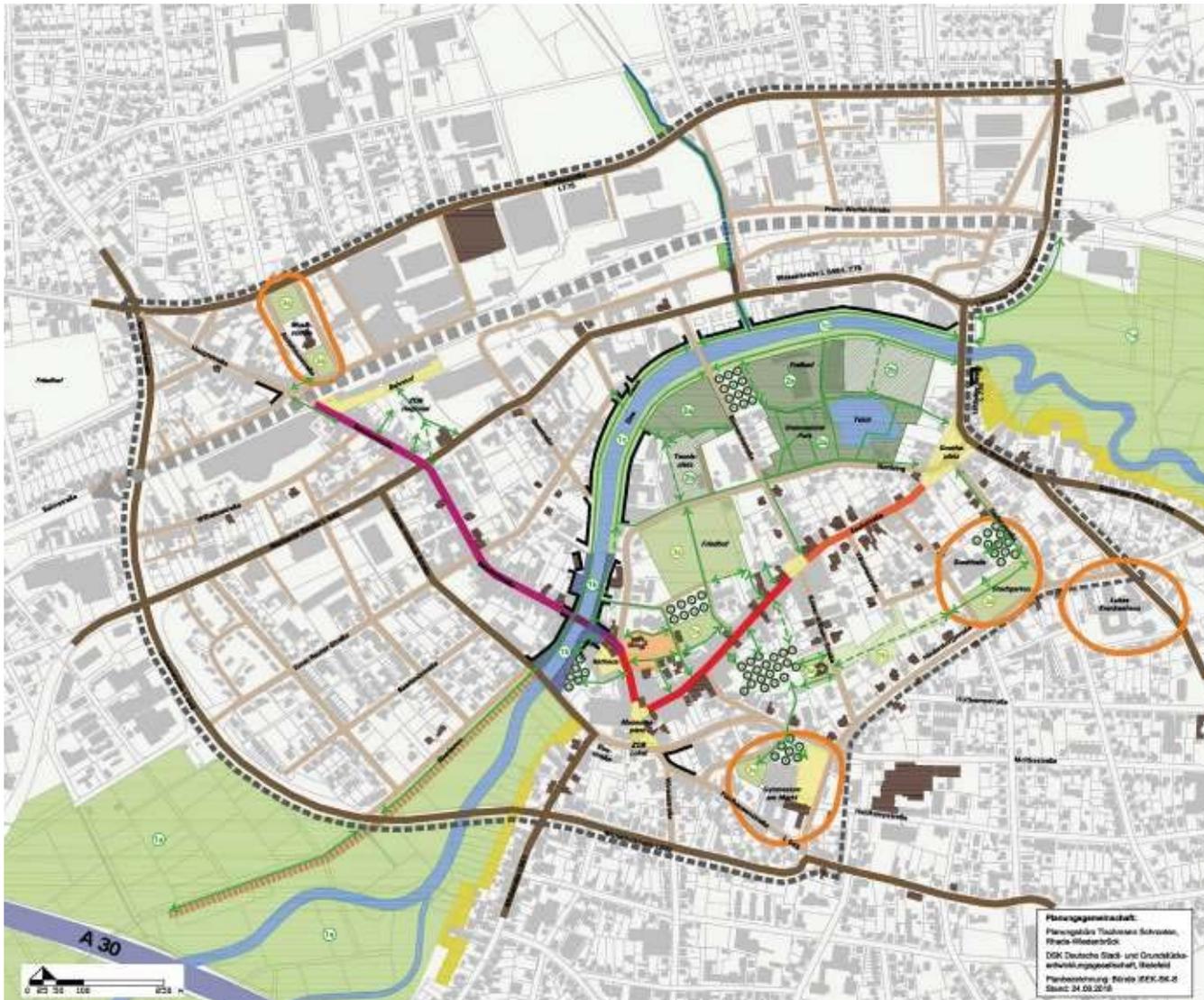
*Räumlicher  
Entwicklungsrahmen*

Das Strukturkonzept besteht aus den folgenden drei thematischen Schwerpunktthemen:

- Stadtraum
- Mobilität
- Nutzungsschwerpunkte

Die folgenden drei Karten zeigen und beschreiben die wesentlichen konzeptionellen Eckpunkte für die künftige räumliche und funktionale Entwicklung der Bänder Innenstadt.

## 6.1. Stadtraum



Karte 9 Strukturkonzept – Stadtraum, eigene Darstellung

**Frei- und Grünräume**

-  "Grün-Blau" Landschaftsband Elise in Abschnitte gliedern und entwickeln:
  - Äußere Bereiche als Landschaftsraum erhalten <sup>(15)</sup>
  - Im Kernbereich (Bahnhofstraße) Stadt stärker an Wasser heranführen und Aufenthaltsqualität steigern <sup>(15)</sup>
  - Im Bereich Bahnhofstraße - Lübbecke Straße Funktion als Verbindungsraum stärken, punktuell Aufenthaltsqualität steigern und Flussraum bestmöglich renaturieren <sup>(15)</sup>
-  Elsebogen: Sport-, Freizeit- und Erholungsbereich aufwerten / tw. neuordnen, vernetzen <sup>(24)</sup> und erweitern <sup>(24)</sup>
-  Parkanlagen / Grünflächen / Grünräume:
  - Bestand: Erhalten, aufwerten und optimal mit Umfeld verknüpfen <sup>(24)</sup>
  - Geplant: Sichern und optimal mit Umfeld verknüpfen <sup>(24)</sup>
-  - Prägende erhaltenswerte private Gärten
-  - Gewinghuser Bach als Gliederungs- und Landschaftselement stärken
-  - Elsedamm
- Plätze**
-  Urbane Stadtplätze beleben, aufwerten, bestmöglich barrierefrei ausgestalten und optimal mit Umfeld vernetzen.
-  Else-Terrasse als zentralen, urbanen Erholungs- und Freizeitor mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen
-  Kirchplatz Laurentiuskirche als primären Ort der Ruhe ausbilden
-  Pkw-Stellplatzanlagen als grüne, attraktive und nah an der Innenstadtachse gelegene Parkplätze stärken/ weiterentwickeln und optimal vernetzen

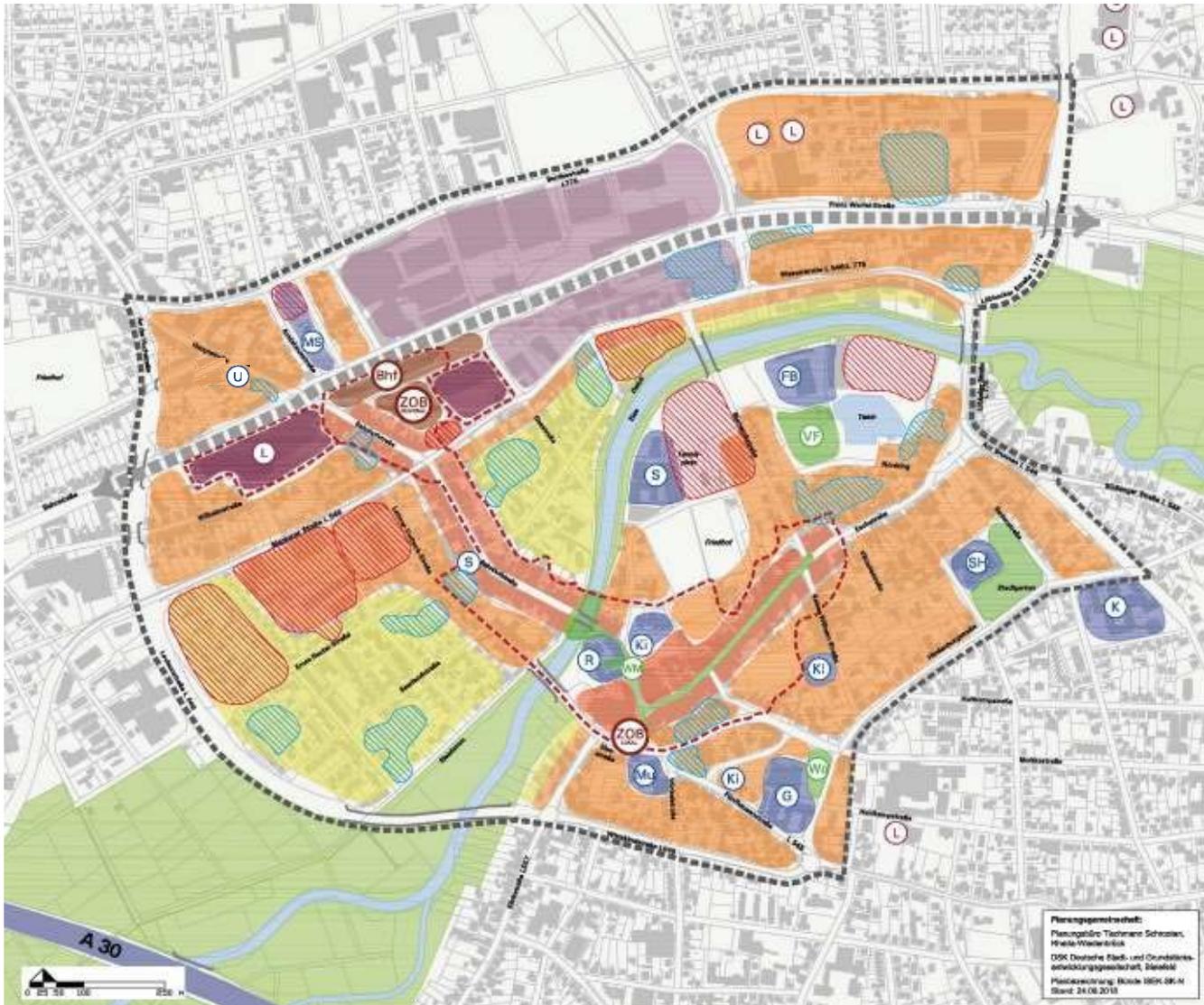
**Straßenräume**

- Innenstadtachse (Eschstraße und Bahnhofstraße) als Rückgrat der Innenstadt insgesamt stärken, aufwerten und in Abschnitte gliedern:
  - Eschstraße (Rathaus - Tönnies-Wellensiek-Platz) als Lebensader und Haupteinkaufsachse erhalten sowie stärken
  - Eschstraße Teilabschnitt Ost (Tönnies-Wellensiek-Platz /Goetheplatz) als attraktive Stadtstraße mit gemischten angrenzenden Nutzungen erhalten und stärken
  - Bahnhofstraße (Rathaus - Bahnhof) als multifunktional (Einkaufen, Dienstleistung, Gastronomie, Kultur, Wohnen, Verbindungsachse Fußgänger, Fahrräder und Kfz) genutzten Raum erhalten und weiterentwickeln
-  Übergeordnete Hauptverkehrsstraßen (mehrfach klassifiziert) primär als Verbindungsorte belassen - Querungen stärken
-  Erschließungsstraßen auf Quartiere ausrichten
-  Fuß- und Radwegeverbindungen stärken und aufwerten
-  Fuß- und Radwegeverbindungen schaffen
-  Stadtfassaden, weiterentwickeln, gestalterisch aufwerten und schließen
-  **Punktuelle Nutzungsschwerpunkte**
- Orientierender Inhalt:**
-  Gleisstrasse
-  Denkmäler
-  Untersuchungsgebiet





## 6.3. Nutzungsschwerpunkte



Karte 11 Strukturkonzept – Nutzungsschwerpunkte, eigene Darstellung

<p> Fokus Einzelhandel/Dienstleistung/nicht wesentlich störendes Gewerbe/Wohnen</p> <p> Fokus Dienstleistung/nicht wesentlich störendes Gewerbe/Wohnen</p> <p> Fokus Wohnen</p> <p> Fokus großflächiger Einzelhandel</p> <p> Fokus großflächige gewerbliche Nutzungen</p> <p> Lebensmittelmärkte (Vollsortimenter und Nahversorger), bestehend</p> <p> Fokus Märkte und Veranstaltungen im öff. Raum (Wochenmarkt [WO], Weihnachtsmarkt [WM], Veranstaltungsfächen [VF])</p> <p> Wichtige, zukunftsfähige öffentliche/gemeinschaftliche Nutzungen, bestehend</p> <p> - Rathaus: Standort in Innenstadt sichern und weiterentwickeln/Bauten inkl. Nebenbauten energetisch sanieren und gestalterisch aufwerten</p> <p> - Museum Bünde: Standort in Innenstadt sichern und weiterentwickeln</p> <p> - Universum Bünde: Kultur-, Kunst- und Veranstaltungsschwerpunkt stärken, aufwerten und optimal mit Umgebung vernetzen</p> <p> - Stadthalle: Kultur-, Freizeit-, Veranstaltungsschwerpunkt stärken, aufwerten und optimal mit Umgebung vernetzen</p> <p> - Musikschule: Standort in Innenstadt sichern, weiterentwickeln und optimal mit Umgebung vernetzen</p> <p> - Städtisches Gymnasium am Markt: Bildungs-, Sport- und Veranstaltungsschwerpunkt stärken, aufwerten und optimal mit Umgebung vernetzen</p> <p> - Kirchen: Standorte in Innenstadt sichern, aufwerten und optimal mit Umgebung vernetzen</p> <p> - Krankenhaus: Standorte in Innenstadt sichern, aufwerten und optimal mit Umgebung vernetzen</p> <p> - Freibad: Standort sichern und sanieren</p> <p> - Senioreneinrichtungen inkl. ergänzende Nutzungen</p> <p>Wichtige, zukunftsfähige öffentliche/gemeinschaftliche Nutzungen, geplant</p> <p>- Jugendhaus/Jugendtreff: Standort in Innenstadt oder Innenstadtnähe suchen und entwickeln</p>	<p> Wichtige, zukunftsfähige Nutzungen im Bereich Mobilität, bestehend:</p> <p> - Bahnhof: Standort in Innenstadt sichern und zukunftsfähiges Nutzungskonzept erarbeiten u.a. Mobilitätsstation</p> <p> - Zentraler Omnibusbahnhof, Regional: Standort in Innenstadt sichern und weiterentwickeln und Vernetzung mit Umgebung verbessern</p> <p> - Zentraler Omnibusbahnhof, Lokal: Standort in Innenstadt sichern und weiterentwickeln</p> <p> Bereiche mit Nachverdichtungspotential: Innenentwicklung in Abstimmung mit Betroffenen prüfen</p> <p> Bereiche mit Umnutzungs-/ Neuordnungs-/ Konversionspotential: Umnutzung/städtebauliche Neuordnung in Abstimmung mit Betroffenen prüfen</p> <p> Einzelhandel - Zentraler Versorgungsbereich (Kern-/ Ergänzungsbereiche): stärken und weiterentwickeln</p> <p><b>Orientierender Inhalt</b></p> <p> Gleisstrasse</p> <p> „Grünblaues“ Eiseband</p> <p> Untersuchungsgebiet</p>
---	--

## 7. Maßnahmen und Handlungsprogramm

Anhand der Ergebnisse der Bestandsanalyse, der Zielsetzungen und des Strukturkonzepts für die künftige Entwicklung wurden Maßnahmen zur funktionalen Verbesserung und Aufwertung der Innenstadt entwickelt.

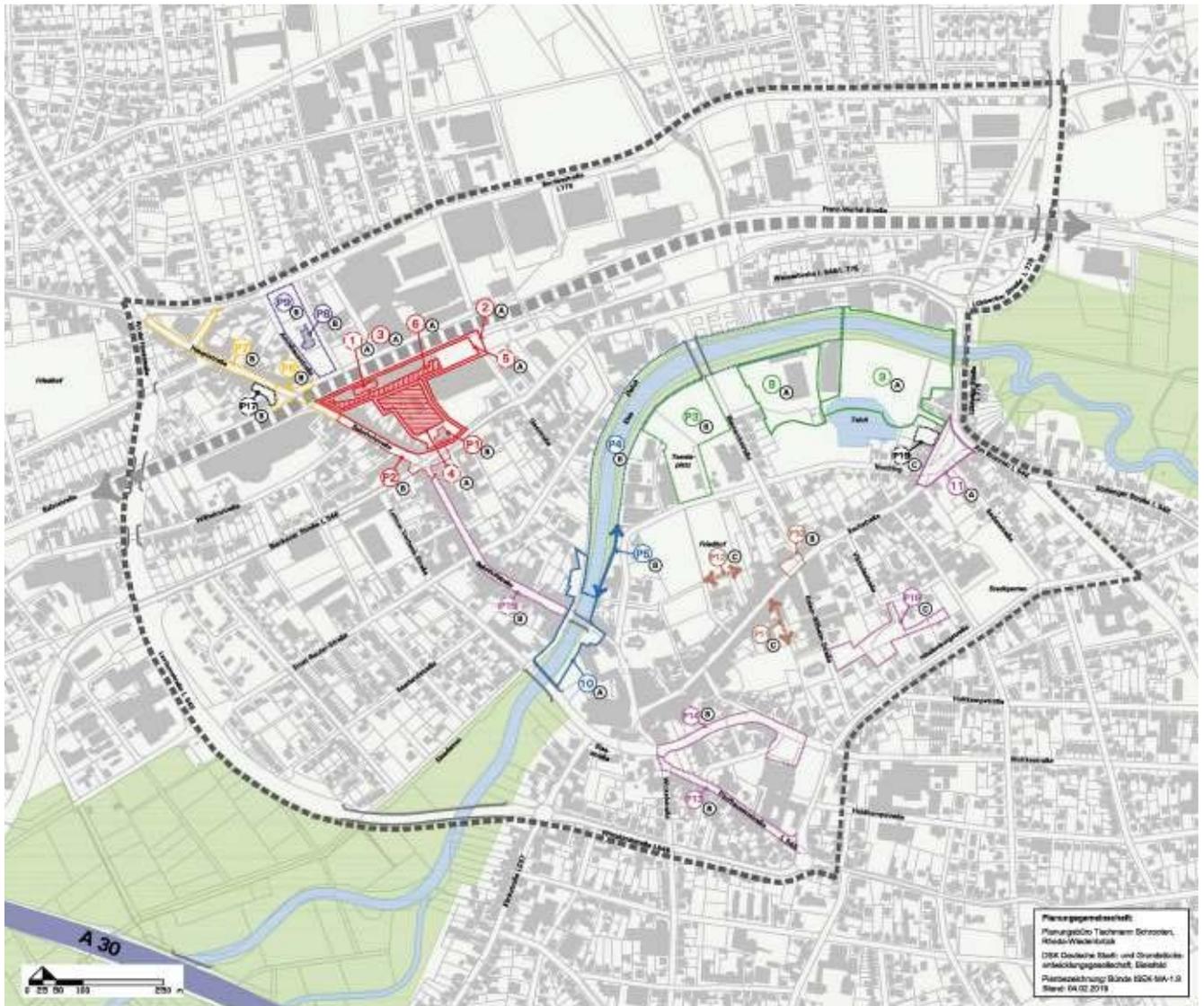
Aufgrund der großen Maßnahmenanzahl hat die Stadt Bünde sich entschieden, die Maßnahmen in zwei Gruppen aufzuteilen. Einerseits Maßnahmen die in dem kommenden/definierten Förderzeitraum realisiert werden sollen, andererseits Maßnahmen die im Sinne von Perspektivmaßnahmen anschließend entwickelt werden können.

Die Maßnahmen für den kommenden Förderzeitraum lassen sich nach den folgenden thematischen und insbesondere räumlichen Schwerpunkten bündeln:

- Maßnahmen Bahnhofsumfeld
- Maßnahmen Elsebogen
- Maßnahmen Wege, Plätze, Innenstadtzugänge (Einzelbereiche)
- Maßnahmen private Immobilien
- Vorbereitungs- und Begleitungsmaßnahmen
- Vorbereitende Konzepte

## 7.1. Maßnahmenplan

Der nachfolgende Plan zeigt die gesamten Maßnahmen innerhalb der Innenstadt. Eine größere Darstellung des städtebaulichen Maßnahmenplans kann der Anlage A.1 entnommen werden.



Karte 12 Maßnahmenplan, 04.02.2019, eigene Darstellung

	- Nr. gemäß Maßnahmentabelle		
	<b>Bahnhofsumfeld</b>		
	Maßnahmen		
	1 Architekturwettbewerb Modernisierung Bahnhofsgebäude		
	2 Städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb Bahnhofsgebäude und -umfeld		
	3 Modernisierung / Umstrukturierung Bahnhofsgebäude		
	4 Zentraler Omnibusbahnhof Bünde (ZOB)		
	5 Mobilitätsstation		
	6 Bahnhofplatz		
	7 Immobilien- und Standortgemeinschaft		
	Perspektivmaßnahmen		
	P1 Inszenierung und Öffnung Tabakspeicher		
	P2 Bahnhofstraße - Abschnitt Unterführung bis Wasserbreite		
	<b>Sport- und Freizeitareal Eisebogen</b>		
	Maßnahmen		
	8 Neubau / Modernisierung Freibad		
	9 Sport- und Freizeitareal Eise / Steinmeisterpark östlich DLRG-Gebäude		
	Perspektivmaßnahmen		
	P3 Spielplatz / Bolzplatz / Tennisplätze		
	<b>Eise</b>		
	Maßnahmen		
	10 Eiseterrassen		
	Perspektivmaßnahmen		
	P4 Flussraum Eise		
	P5 Fußwegverbindung Eise		
	<b>Hauptstraße</b>		
	Perspektivmaßnahmen		
	P6 Unterführung Bahnlinie		
	P7 Hauptstraße		
	<b>Musikschule und Umfeld</b>		
	Perspektivmaßnahmen		
	P8 Modernisierung und Aufwertung Musikschule		
	P9 Attraktivierung und Aufwertung Umfeld Musikschule		
	<b>Eschstraße</b>		
	Perspektivmaßnahmen		
	P10 Tönies-Wellensiek-Platz		
	P11 Fußwegverbindung Pauluskirche - Eschstraße		
	P12 Fußwegverbindung parallel zu Eschstraße		
	<b>Wege, Plätze, Innenstadtzugänge (Einzelbereiche)</b>		
	Maßnahmen		
	11 Goetheplatz		
	Perspektivmaßnahmen		
	P13 Fünfhausensstraße		
	P14 Eisestraße - Abschnitt Fünfhausenstraße bis Marktplatz		
	P15 Bahnhofstraße - Wasserbreite bis Eise		
	P16 André-Grünzug		
	<b>Private Immobilien (Sanierung, Hochbau, Rückbau und Neuordnung)</b>		
	Maßnahmen		
	12 Profilierung und Standortaufwertung / Haus- und Hofflächenprogramm		
	13 Modernisierung und Instandsetzung		
	Perspektivmaßnahmen		
	P17 Bebauung Brache nördlich Bahnunterführung		
	P18 Rückbau von Gebäuden		
	P19 Schließung Bautücke Bereich Goetheplatz in Richtung Steinmeisterpark		
	P20 Wohnbauentwicklung		
	<b>Vorbereitungs- und Begleitungsmaßnahmen</b>		
	14 Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung		
	15 Bünde-App und öffentliches WLAN		
	16 Innenstadtmanagement		
	17 Machbarkeitsstudie Bürgerforum		
	18 Verfügungsfonds		
	Perspektivmaßnahmen		
	P21 Weiterentwicklung Marketing- und Veranstaltungskonzept		
	<b>Vorbereitende Konzepte</b>		
	19 Innenstadtkonzept / ISEK		
	20 Rahmenplan Innenentwicklung		
	Maßnahmen mit Städtebauförderung		
	Maßnahmen ohne Städtebauförderung		
	A = Priorität 1 / B = Priorität 2 / C = Priorität 3		
	<b>Orientierender Inhalt</b>		
	„Grünblaues“ Eiseband		
	A 30		
	Gleisstraße		
	Untersuchungsgebiet		

## 7.2. Maßnahmentabelle

Die nachfolgende Tabelle fasst die zentralen Eckdaten der einzelnen Maßnahmen im Sinne eines Auszugs kompakt zusammen. Die Gesamtübersicht der städtebaulichen Maßnahmentabelle kann der Anlage A.2 entnommen werden.

Lfd. Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Förderung	Priorität (A, B, C)	Zeitraum Planung + Umsetzung	Gesamtkosten Euro brutto gerundet	KAG Beiträge Euro brutto	Finanzierungsbeiträge Dritter Euro brutto	Zuwendungs-fähige Ausgaben Euro brutto gerundet	Zuwendung Bund/Land		Eigenanteil Kommune
									Euro	60%	
<b>Maßnahmen Bahnhofsumfeld</b>											
1	<b>Architekturwettbewerb Modernisierung Bahnhofsgebäude</b>	-	A	2018	1.591.000	0	0	1.591.000	954.600	636.400	
Finanzierung außerhalb der Städtebauförderung											
2	<b>Städtebaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb Bahnhofsumfeld</b> (inkl. Mobilisstation, ZOB und Tabakspelcher)	SIBF FRL 9	A	2019	74.000	0	0	74.000	44.400	29.600	
3	<b>Modernisierung / Umstrukturierung Bahnhofsgebäude</b> (im Falle einer Gemeinbedarfsinrichtung oder unrentlichen Sanierung ggf. über SIBF zuwendungsfähig)	zu klären	A	2020-2022							
Finanzierung außerhalb der Städtebauförderung											
4	<b>Zentraler Omnibusbahnhof Bünde (ZOB)</b> Aufwertung und Sicherung der Funktionsfähigkeit	ÖPNV-Förderung	A	2021-2022							
Finanzierung außerhalb der Städtebauförderung											
5	<b>Mobilitätsstation</b> Herstellung verkehrsmittelübergreifender Station zur Förderung des Umweltverbunds	Nahmobilität F&Ri-Nah	A	2022							
Finanzierung außerhalb der Städtebauförderung											
6	<b>Bahnhofplatz</b> Platzgestaltung, Steigerung Aufenthaltsqualität und Herstellung Barrierefreiheit	SIBF FRL 10.4	A	2021-2022	1.478.000			1.478.000	886.800	591.200	
7	<b>Immobilien- und Standortgemeinschaft</b> (Innlierung durch externes Büro)	SIBF FRL 12	A	2020-2024	39.000			39.000	23.400	15.600	
<b>Eisbogen</b>											
					14.253.000	0	0	12.769.000	7.661.400	5.107.600	
8	<b>Erneuerung Freibad</b>	SIBF FRL 11.3	A	2019-2021	9.295.000			7.811.000	4.686.600	3.124.400	
9	<b>Sport- und Freizeitareal Eise / Steinmeisterpark öst DLRG-Gebäude</b> Scheffung öffentliche Park-, Sport- und Freizeitanlage mit hoher Aufenthaltsqualität; Stärkung Fuß-/Radwegeverbindung in Richtung Goetheplatz und Eise	SIBF FRL 10.4	A	2019-2021	2.576.000			2.576.000	1.545.600	1.030.400	
10	<b>Eiseterassen</b> Aufwertung Platz-/Freiräumen und Schaffung Erholungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität	SIBF FRL 10.4	A	2022-2024	2.382.000			2.382.000	1.429.200	952.800	
<b>Wege, Plätze, Innenstadtzugänge (Einzelbereiche)</b>					1.803.000	0	0	1.803.000	1.081.800	721.200	
11	<b>Goetheplatz</b> Platzgestaltung, Steigerung Aufenthaltsqualität, Herstellung Barrierefreiheit und Verbesserung Fuß-/Radwegeverbindung in Richtung Steinmeisterpark	SIBF FRL 10.4	A	2023-2024	1.803.000			1.803.000	1.081.800	721.200	

Tab. 4: Auszug 1 städtebaulicher Maßnahmentabelle, 05.02.2019, eigene Darstellung

Lfd. Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Förderart	Priorität (A, B, C)	Zeitraum Planung / Umsetzung	Gesamtwert Euro brutto gemindert	MAG Beiträge Euro brutto	Finanzierungsbeiträge Dritter Euro brutto	Zuwendungsbeiträge Ausgaben		Zuwendung Bund/Land		Eigener Anteil Kommunen	
								Euro brutto	Euro brutto gemindert	Euro	Euro	Euro	Euro
<b>Private Immobilien</b>													
	<b>Profundierung und Standardaufwertung / Haus- und Hoffähigkeitsprogramm</b> (Aufwertung des Stadtbildes durch Maßnahmen (z.B. an Fassaden))	SIBF FRL 11.2	A	2018-2026	476.000		2.469.250	0	382.000	382.000	382.000	0	302.800
12					476.000		238.000		238.000		142.800		95.200
13	Modernisierung und Instandsetzung (durchgehende Modernisierung von Gebäuden, die stadtträgend sind und Handlungsbedarf aufweisen)	SIBF FRL 11.1	B	2020-2024	2.975.000		2.231.250		744.000		446.400		287.600
<b>Vorbereitungs- und Begleitungsmaßnahmen</b>													
14	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung (Pressearbeit, Print- / Online Medien, Informationsveranstaltungen, Baustellenshows)	SIBF FRL 9	A	2019-2025	30.000				30.000		18.000		12.000
15	Büro-App und öffentliches WLAN (City-App und WLAN für Besucher der Innenstadt, in Kooperation mit Händlern; virtueller Stadtrundgang; digitales Bürgeramt...)	-	A	2020	80.000		60.000		0		0		0
16	Innenstadtkonzept (Studie und Förderung Immobilienrelevanter, Förderberatung und -begleitung Stadt Bünde)	SIBF FRL 12	A	2019-2026	357.000				357.000		214.200		142.800
17	Machbarkeitsstudie Bürgerforum (Analyse Raum- und Modernisierungsbedürfnisse einzelner Objekte zur Einreichung eines Bürgerforums -> Musterschule = Halleschestr. 55)	SIBF FRL 9	A	2020	30.000				30.000		18.000		12.000
18	Verfügungsfonds (strukturelle Aufwertung der Innenstadt durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen)	SIBF FRL 14	A	2019-2025	180.000		80.000		80.000		48.000		32.000
<b>Vorbereitende Kapazitäten</b>					101.000		0		101.000		68.000		48.000
19	ISEK "Innenstadt Bünde"	SIBF FRL 9	A	2017-2018	53.000				53.000		31.800		21.200
20	Städtebaulicher Rahmenplan Innenentwicklung (Definition von Rahmenbedingungen, Zielen und Prozess zur Nachweiskung sowie Erarbeitung Bebauungsplänen)	SIBF FRL 9	A	2020-2021	48.000				48.000		28.800		19.200
<b>GESAMTSUMME</b>					21.036.000		3.009.250	0	17.743.000		10.645.800		7.097.200
<b>GESAMTSUMME GERÜNDET</b>					21.036.000		0		17.743.000		10.646.000		7.097.000

Tab. 5: Auszug 2 städtebaulicher Maßnahmentabelle, 05.02.2019, eigene Darstellung

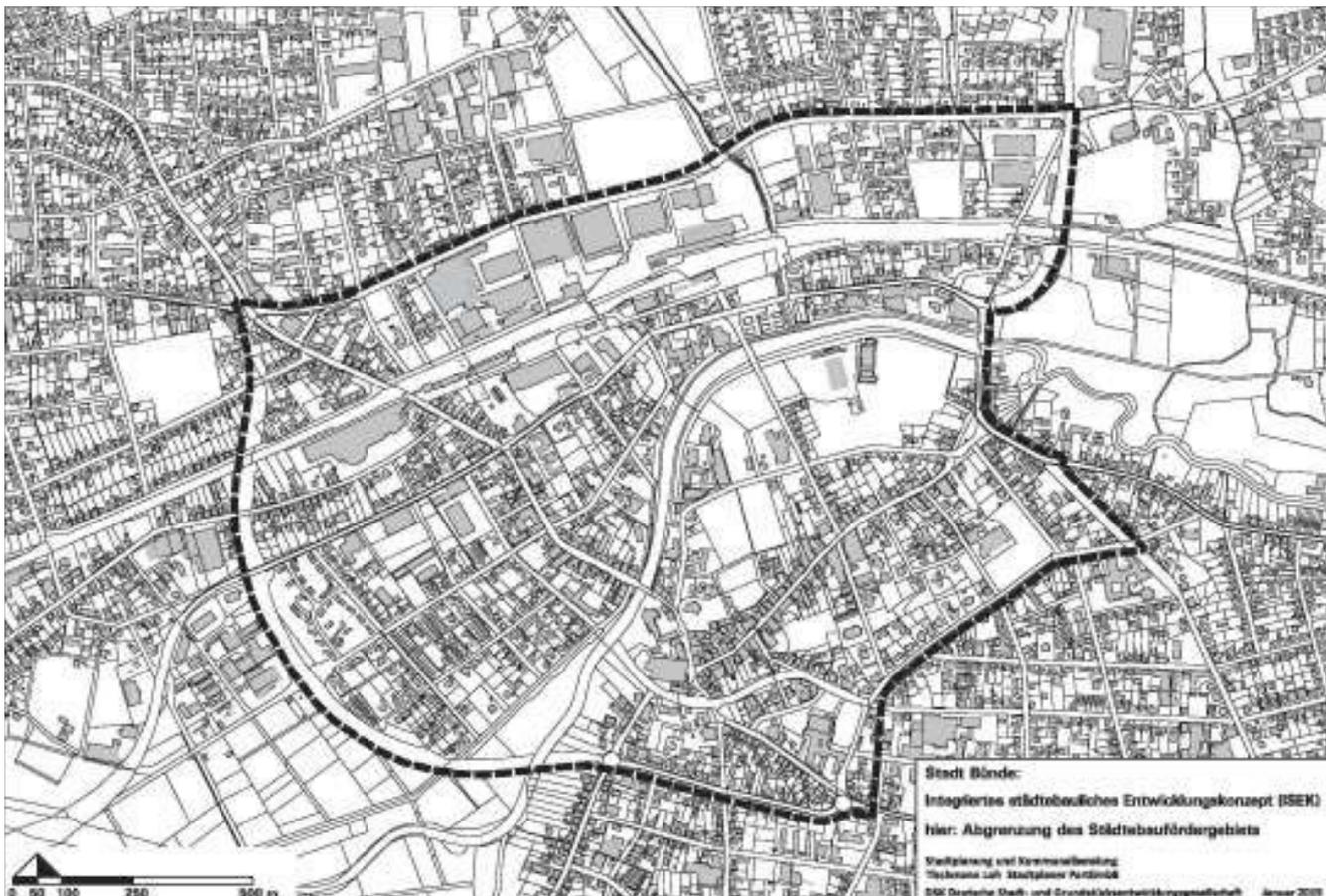
### 7.3. Vorschlag Städtebaufördergebiet

Als notwendige Voraussetzung zum Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung wird nachfolgend die Abgrenzung eines Programmgebiets vorgeschlagen:

Im Norden wird das Gebiet zunächst durch die Borriesstraße begrenzt und folgt dann im Osten der Lübbecker Straße über die Else bis hin zur Brunnenallee und dem Lukas-Krankenhaus. Damit sind die Bereiche um die Hauptstraße, Musikschule, den gesamten Bahnhof inklusiv dessen Umfeld, die Stadthalle, der Goetheplatz und die Freiflächen im Bereich des Elsestadions erfasst, die ebenfalls auf ihren Sanierungs- und Neuordnungsbedarf hin überprüft werden sollen.

Südöstlich und südwestlich bilden die Hindenburg-, die Wittekind- und die Levisonstraße die Grenze. Somit sind in Kombination mit der nördlichen und östlichen Abgrenzung alle zentralen Bereich um die Else, die Esch- und Bahnhofsstraße und die Quartiersstrukturen, die sich hinsichtlich Umnutzung und Nachverdichtung anbieten, erfasst. Damit deckt sich die Abgrenzung des Städtebaufördergebiets mit dem in Kapitel 1 beschriebenen Untersuchungsgebiet.

Es wird empfohlen, auf Basis des Städtebaufördergebiets ein Sanierungsgebiet gemäß § 142 BauGB auszuweisen.



Karte 13 Abgrenzung Städtebaufördergebiet, eigene Darstellung

## 8. Projektleitblätter

Die einzelnen ISEK-Maßnahmen werden im Folgenden anhand von Projektleitblättern näher vorgestellt. Die entwickelten Maßnahmen verfolgen in der Regel mehrere Zielsetzungen und ergänzen sich gegenseitig. Kleinere Maßnahmen sind dabei ebenso wichtig wie umfangreiche Projekte zur Neugestaltung einzelner Teilbereiche. Wichtig für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Stadt Bünde ist die Kombination der gesamten Maßnahmen. Aufgrund der großen Maßnahmenanzahl hat die Stadt Bünde sich entschieden, die Maßnahmen in zwei Gruppen aufzuteilen. Einerseits Maßnahmen die in dem definierten Förderzeitraum realisiert werden sollen, andererseits Maßnahmen die im Sinne von Perspektivmaßnahmen anschließend entwickelt werden können.

*Maßnahmen ergänzen  
sich gegenseitig*

Die Projektleitblätter der Perspektivmaßnahmen können der Anlage A.4 entnommen werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen und die funktionale Verbesserung und Aufwertung der Innenstadt ist dabei ein dauerhafter Prozess. Die hier formulierten Maßnahmen stellen die ersten Schritte zur kontinuierlichen Entwicklung dar. Zur erfolgreichen Umsetzung bedarf es einer gemeinsamen Herangehensweise der verschiedenen Akteure. Zu nennen sind hier neben der Stadt Bünde insbesondere die Geschäftsleute und Eigentümer in der Innenstadt.

*Dauerhafter Prozess*

## 2

## Städtebaulicher und freiraumplanerischer Ideenwettbewerb Bahnhofsumfeld



Ausschnitt Maßnahmenplan

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Bahnhofsumfeld	2019	A

## Zielsetzung

- ▶ Stärkung der Innenstadt
- ▶ Schaffung einer attraktiven Eingangssituation zur Innenstadt
- ▶ Erreichen einer hohen Aufenthaltsqualität
- ▶ Stärkung der Verbindung zwischen Bahnhof und Eschstraße
- ▶ Unterstützung geplanter Investitionen in das Bahnhofsgebäude

## Beschreibung

- ▶ Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs für das Bahnhofsumfeld

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Planungsbüros</li> <li>▶ Verkehrsträger</li> <li>▶ Öffentlichkeit</li> </ul>

Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 9	
Umsetzungskosten	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>74.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	74.000 €
	<hr/>	
	Zuwendung (60 %):	44.400 €
	Kommune (40 %):	29.600 €



Luftbild Bahnhof mit Umfeld

## 6

## Bahnhofplatz



Ausschnitt Maßnahmenplan

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Bahnhofsumfeld	2021 – 2022	A

## Zielsetzung

- ▶ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ▶ Herstellung der Barrierefreiheit
- ▶ Schaffung einer ansprechenden Eingangssituation zur Innenstadt
- ▶ Aktive Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess

## Beschreibung

- ▶ Funktionsbereiche unter Berücksichtigung aller Nutzer klären und neu ordnen
- ▶ (Teilweise) Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes (Austausch Oberflächenmaterial)
- ▶ Erneuerung Möblierung und Beleuchtung
- ▶ Anpassungsarbeiten in den Randbereichen

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Landschaftsarchitekturbüro</li> <li>▶ Bauunternehmen</li> <li>▶ Anlieger und Öffentlichkeit</li> </ul>

Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 10.4	
Kalkulationsansätze	Ausbaufäche	ca. 4.379 m <sup>2</sup>
	Kosten pro m <sup>2</sup> Ausbaufäche (brutto):	ca. 338 €/m <sup>2</sup>
Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	963.380 € netto
	Baunebenkosten:	173.408 € netto
	Baukostensteigerung:	105.411 € netto
	Umsatzsteuer:	236.018 € netto
	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>1.478.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	1.478.000 €
Zuwendung (60 %):	886.800 €	
Kommune (40 %):	591.200 €	



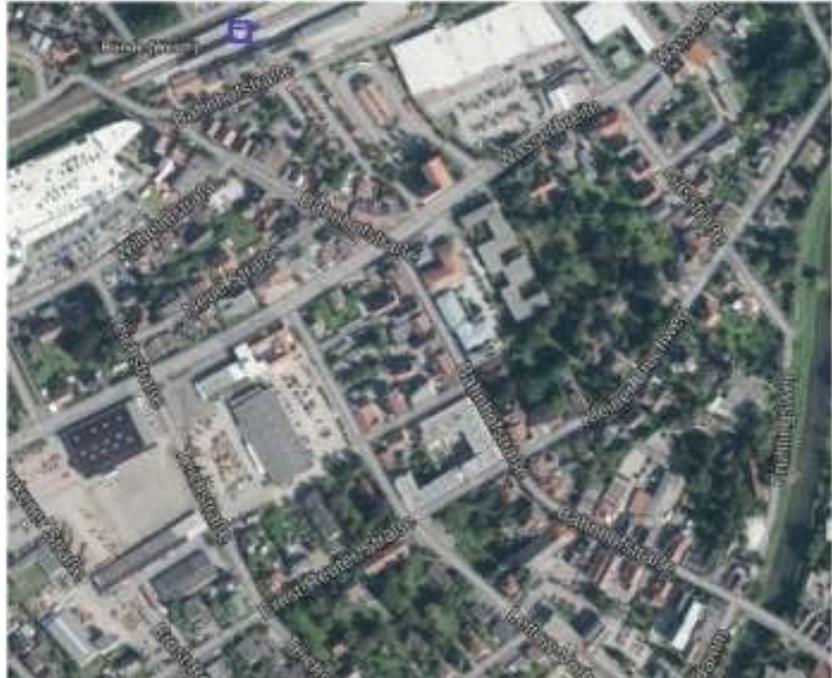
Ansicht Bahnhofgebäude



Ansicht Bahnhofsvorplatz

## 7

## Immobilien- und Standortgemeinschaft



Luftbild Bahnhofstraße

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Bahnhofsumfeld	2019 - 2024	A
<b>Zielsetzung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stärkung der Bahnhofstraße</li> <li>▶ Vermeidung von gewerblichem Leerstand</li> <li>▶ Gewährleistung der Nutzungsvielfalt</li> <li>▶ Attraktivierung des öffentlichen Raumes</li> <li>▶ Stärkung der Aufenthaltsqualität</li> </ul>		
<b>Beschreibung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Information, Mobilisierung und Einbindung der Eigentümer und Gewerbetreibenden</li> <li>▶ Entwicklung und Umsetzung von Gestaltungsideen (beispielsweise im Rahmen des Verfügungsfonds)</li> <li>▶ Stärkung der Bahnhofstraße als verbindendes Glied zwischen Bahnhof und Eschstraße</li> </ul>		
Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde und private Anlieger	

Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Eigentümer und Gewerbetreibende</li> <li>▶ Prozessbegleitendes Büro</li> </ul>													
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)													
Ziffer FRL	Nr. 12													
Umsetzungskosten	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;"><b>Gesamtkosten (rund):</b></td> <td style="text-align: right;"><b>39.000 €, brutto</b></td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritter:</td> <td style="text-align: right;">0 €</td> </tr> <tr> <td>nicht zwf. Kosten:</td> <td style="text-align: right;">0 €</td> </tr> <tr> <td>zwf. Kosten:</td> <td style="text-align: right;">39.000 €</td> </tr> <tr> <td>Zuwendung (60%):</td> <td style="text-align: right;">23.400 €</td> </tr> <tr> <td>Kommune (40%):</td> <td style="text-align: right;">15.600 €</td> </tr> </table>		<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>39.000 €, brutto</b>	Anteil Dritter:	0 €	nicht zwf. Kosten:	0 €	zwf. Kosten:	39.000 €	Zuwendung (60%):	23.400 €	Kommune (40%):	15.600 €
<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>39.000 €, brutto</b>													
Anteil Dritter:	0 €													
nicht zwf. Kosten:	0 €													
zwf. Kosten:	39.000 €													
Zuwendung (60%):	23.400 €													
Kommune (40%):	15.600 €													

## 8

## Erneuerung Freibad



Ausschnitt Maßnahmenplan

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Eisbogen	2019 - 2021	A
Zielsetzung		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Steigerung der Freizeitqualität der Bünnder Innenstadt</li> <li>▸ Erzielung von Synergieeffekten mit dem Sport- und Freizeitareal Eise</li> <li>▸ Schaffung einer modernen und barrierefreien Anlage zur Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen</li> </ul>		
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Erneuerung des vorhandenen Freibades</li> </ul>		
Maßnahmenträger   Initiator		Stadt Bünde

Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Planungsbüro</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 11.3	
Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	6.248.800 € netto
	Baunebenkosten:	1.562.200 € netto
	Baukostensteigerung:	0 € netto
	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>7.811.000 € netto*</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	7.811.000.000 €
Zuwendung (60%):	4.686.600 €	
Kommune (40%):	3.124.400 €	



Lufthild Freibad

## 9

## Sport- und Freizeitanlage Else / Steinmeisterpark östlich DLRG-Gebäude



Ausschnitt Maßnahmenplan



Elbestadion

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Elsebogen	2019 - 2021	A

## Zielsetzung

- ▶ Schaffung einer öffentlichen Park-, Sport- und Freizeitanlage mit hohen Aufenthaltsqualität
- ▶ Stärkung der Verbindung zwischen Stadt und Else
- ▶ Stärkung Wegeverbindungen Richtung Else und Goetheplatz
- ▶ Schaffung neuer multifunktionaler Flächen für alle Bevölkerungsgruppen, inklusive attraktiven Spielmöglichkeiten für Kinder
- ▶ Verstärkte Integration des Teichs in die umliegenden Grünstrukturen
- ▶ Stärkung des Steinmeisterparks als Erholungsort

## Beschreibung

- ▶ Rückbau des mindergenutzten und nicht mehr zeitgemäßen Sportplatzes an der Else
- ▶ Schaffung von neuen multifunktional nutzbaren Sport-, Grün- und Freizeitflächen
- ▶ Anlegen von attraktiven Grünflächen und Stärkung des Baumbestandes
- ▶ Ergänzung und Aufwertung vorhandenen Spielmöglichkeiten für Kinder
- ▶ Schaffen von attraktiven und barrierefreien Wegeverbindungen (teilweise Roll- und Gleitbahnen)
- ▶ Ausbau der bestehenden Wegeverbindung entlang des Teichs zur Promenade als verbindendes Element zwischen Steinmeisterpark Goetheplatz
- ▶ Schaffung von Zugängen zur Else
- ▶ Anlage von neuen Parkeingängen

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Landschaftsplanungsbüro</li> <li>▶ Bauunternehmen</li> <li>▶ Öffentlichkeit</li> </ul>
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60 %)
Ziffer FRL	Nr. 10.4

Kalkulationsansätze	Ausbaufläche Kosten pro m <sup>2</sup> Ausbaufläche (brutto):	ca. 22.264 m <sup>2</sup> ca. 80 €/m <sup>2</sup>
Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	1.781.120 € netto
	Baunebenkosten:	320.602 € netto
	Baukostensteigerung:	63.052 € netto
	Umsatzsteuer:	411.307 €
	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>2.576.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
zwf. Kosten:	2.576.000 €	
Zuwendung (60 %):	1.545.600 €	
Kommune (40 %):	1.030.400 €	



Teich Stinmelsterpark mit DLRG-Gebäude



Luftbild Eisstadion

## 10

## Elseterrassen



Ausschnitt Maßnahmenplan



Elbeufer an der Bahnhofstraße

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Eise	2020 - 2022	A

## Zielsetzung

- Verbesserung der Zugänglichkeit und Einbindung des Flusses in die Innenstadt
- Steigerung Aufenthaltsfläche mit hoher Gestaltqualität
- Herstellung der Barrierefreiheit
- Erhöhung von Erleb- und Nutzbarkeit der Elbe im Einklang mit dem Landschaftsschutz
- Aktivierung mindergenutzter Bereiche
- Verbesserung Attraktivität der Fuß- und Radwegeverbindung entlang Elbe
- Herstellung eines Interessenausgleiches zwischen Öffentlichkeit, Landschaftsschutz und privaten Flächeneigentümern
- Aktive Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess

## Beschreibung

- Erarbeitung eines zur Realisierungs-/Umsetzungsprojekts zur Erreichung der Ziele
- Aufenthaltsbereiche funktional primär auf angrenzende Nutzungen/Nutzungsmöglichkeiten der Innenstadt, das Rathaus und das Thema Wasser ausrichten
- Blickbeziehung in Richtung Flussraum stärken und sicherstellen
- Wasserbezogene Nutzungsangebote schaffen (Elbe sichtbar und Wasser erlebbar machen)
- Stadtmobiliar erneuern/ergänzen (neue Sitz-/Liegemöglichkeiten prüfen)
- Spielbereiche/-möglichkeiten etablieren
- Beleuchtung verbessern
- Angrenzend Ruheräume für Tiere belassen

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Stadt Bünde</li> <li>▸ Landschaftsarchitekturbüro</li> <li>▸ Öffentlichkeit</li> </ul>
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)

Ziffer FRL	Nr. 10.4	
Kalkulationsansätze	Ausbaufäche:	ca. 7.176 m <sup>2</sup>
	Kosten pro m <sup>2</sup> Ausbaufäche (brutto):	ca. 328 €/m <sup>2</sup>
Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	1.506.960 € netto
	Baunebenkosten:	271.253 € netto
	Baukostensteigerung:	223.181 € netto
	Umsatzsteuer:	380.265 €
	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>2.382.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
zwf. Kosten:	2.382.000 €	
Zuwendung (60 %):	1.429.200 €	
Kommune (40 %):	952.800 €	



*Eiseufer an der Brücke Bahnhofstraße*



*Eiseufer an der Brücke Bahnhofstraße*



Ausschnitt Maßnahmenplan

Goetheplatz

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Wege, Plätze, Innenstadtzugänge	2021 - 2022	A

## Zielsetzung

- Wiederherstellung des Platzcharakters
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Herstellung der Barrierefreiheit
- Verbesserung der Anbindung zum Steinmeisterpark

## Beschreibung

- Funktionsbereiche unter Berücksichtigung aller Nutzer klären und neu ordnen
- Herstellung der Barrierefreiheit für den Fuß- und Radverkehr
- Aufwertung der vorhandenen Grünstrukturen durch angemessene Bepflanzung
- Verbesserung der Eingangssituation Richtung Steinmeisterpark (beispielsweise baulich oder durch Leitsystem)

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde	
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Stadt Bünde</li> <li>▸ Landschaftsplanungsbüro</li> <li>▸ Öffentlichkeit</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60 %)	
Ziffer FRL	Nr. 10.4	
Kalkulationsansätze	Ausbaufäche:	ca. 5.274 m <sup>2</sup>
	Kosten pro m <sup>2</sup> Ausbaufäche (brutto):	ca. 338 €/m <sup>2</sup>

Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	1.160.280 € netto
	Baunebenkosten:	208.850 € netto
	Baukostensteigerung:	126.955 € netto
	Umsatzsteuer:	
	<b>Gesamtkosten:</b>	<b>1.780.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	1.780.000 €
	Zuwendung (60 %):	1.068.000 €
	Kommune (40 %):	712.000 €



Luftbild Goetheplatz

## 12

## Profilierung und Standortaufwertung / Haus- und Hofflächenprogramm



Gebäude mit Handlungsbedarf



Gebäude mit Handlungsbedarf

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Private Immobilien	2019 - 2026	A

## Zielsetzung

- ▶ Aktivierung privater Investitionen in den Gebäudebestand
- ▶ Gestalterische Aufwertung des Gebäudebestands, insbesondere der stadtbildprägenden Gebäude (Stadtbildpflege)
- ▶ Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt für Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen

## Beschreibung

- ▶ Aufstellung kommunale Vergaberichtlinie
- ▶ Gestaltung der Fassaden
- ▶ Austausch Schaufensteranlagen/Fenster
- ▶ Austausch Dachpfannen
- ▶ Gestaltung und Entsigelung einsehbarer Hofflächen
- ▶ Rückbau nicht oder mindergenutzter Nebengebäude
- ▶ Maßnahmen zur barrierefreien Gebäudeerschließung
- ▶ Sanierung historischer Einfriedungen

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde	
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Private Eigentümer</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60 %)	
Ziffer FRL	Nr. 11.2	
Kalkulationsansätze	Geschätzte Gebäudezahl:	ca. 40 Stück
	Kosten pro Stück (brutto):	ca. 11.900

Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	400.000 € netto
	Baukostensteigerung:	0 € netto 75.000 €
	Umsatzsteuer:	
		<b>476.000 € brutto</b>
	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	
		238.000 €
	Anteil Dritter:	238.000 €
	nicht zwf. Kosten:	238.000 €
	zwf. Kosten:	
	Zuwendung (50 %):	142.800 €
Kommune (40 %):	95.200 €	

## 13

## Modernisierung und Instandsetzung Gebäudebestand



Sanierungsbedürftiges Gebäude



Sanierungsbedürftiges Gebäude

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Private Immobilien	2020 - 2024	B

## Zielsetzung

- ▶ Aktivierung privater Investitionen in den Gebäudebestand
- ▶ Durchgreifende Modernisierung und Instandsetzung von stadtbildprägenden Immobilien
- ▶ Wiederherstellung der Nutzungs- und Marktfähigkeit von besonders erhaltenswerten Gebäuden
- ▶ Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt für Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen

## Beschreibung

- ▶ Durchgreifende Modernisierung und Instandsetzung einzelner erhaltenswerter und stadtbildprägender Gebäude
- ▶ Information und Beratung der privaten Gebäudeeigentümer
- ▶ Beispielhafte Baumaßnahmen: Anpassung von Grundrissen, Herstellung Barrierefreiheit, energetische Sanierung, Modernisierung Gebäudetechnik

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde	
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Private Eigentümer</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 11.1	
Kalkulationsansätze	geschätzte Anzahl der Gebäude:	ca. 5 Stück
	Kosten pro Stück (brutto):	ca. 595.000

Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	2.500.000 € netto
	Baukostensteigerung:	0 € netto
	Umsatzsteuer:	475.000 €
	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>2.975.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	2.231.250 €
	nicht zwf. Kosten:	2.231.250 €
	zwf. Kosten:	744.000 €
	Zuwendung (60 %):	446.400 €
	Kommune (40 %):	297.600 €

## 14

## Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung



Diskussion mit Bürgern



Öffentlichkeitsveranstaltung

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Vorbereitungs- und Begleitungsmaßnahmen	2019 - 2025	A

## Zielsetzung

- ▶ Informieren, Einbinden und Aktivieren der lokalen Akteure
- ▶ Interesse der Öffentlichkeit wecken sowie Mitwirkungsbereitschaft erreichen
- ▶ Förderung privater Investitionen
- ▶ Identifikation mit der Innenstadt und den geplanten Maßnahmen bei Bürgern und Besuchern steigern

## Beschreibung

- ▶ Durchführung Pressearbeit
- ▶ Erstellung Printmedien (Broschüren, Plakate, Innenstadtzeitung)
- ▶ Aufbau und Pflege Internetpräsentation
- ▶ Informationsveranstaltungen zur Förderung privater Baumaßnahmen
- ▶ Durchführung Ausstellungen und Baustellenfeste

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde	
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Innenstadtakteure</li> <li>▶ Bürgerinnen und Bürger</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 9	
Finanzierung   Förderung	<b>Honorarkosten (rund):</b>	<b>30.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	30.000 €
	Zuwendung (60 %):	18.000 €
	Kommune (40 %):	12.000 €

**16** Innenstadtmanagement



Moderation Bürgerbeteiligung



Prüfung förderfähiger Maßnahmen

<b>Handlungsfeld</b> Vorbereitungs- und Begleitungsmaßnahmen	<b>Laufzeit</b> 2019 - 2026	<b>Priorität</b> A
--	--------------------------------	-----------------------

**Zielsetzung**

- ▶ Umsetzung ISEK
- ▶ Fachliche Begleitung von Politik und Stadtverwaltung
- ▶ Aktivierung privater Akteure und Bauherren

**Beschreibung**

- ▶ Durchführung Fördermittelmanagement (Förderanträge, Mittelabrufe, Verwendungsnachweise)
- ▶ Aufstellung und Überwachung Kosten- und Finanzierungsplanung gemäß § 171 BauGB
- ▶ Beratung Immobilieneigentümer und Investoren bei förderfähigen Baumaßnahmen
- ▶ Initiierung und Begleitung Verfügungsfonds
- ▶ Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Begleitende Prozesssteuerung

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde	
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Sanierungsträger</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 12	
Finanzierung   Förderung	<b>Honorarkosten (rund):</b>	<b>357.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	357.000 €
	Zuwendung (60 %):	214.200 €
	Kommune (40 %):	142.800 €

## 17

## Machbarkeitsstudie Bürgerforum



Bürgerveranstaltung

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Vorbereitungs- und Begleitungsmaßnahmen	2019	A

## Zielsetzung

- ▶ Suche und Bewertung möglicher Räume / Gebäude für die Realisierung eines Bürgerforums
- ▶ Entscheidungsgrundlage für Realisierung schaffen
- ▶ Aktivierung privater Akteure und Bauherren
- ▶ Stärkung Gemeinsinn und gemeinnützige Arbeit in der Innenstadt
- ▶ Fachliche Begleitung von Politik und Stadtverwaltung

## Beschreibung

- ▶ Die Machbarkeitsstudie solle Räum/Gebäude für die Schaffung eines Bürgerforums untersuchen, die Realisierung prüfen/vorbereiten und damit eine zentrale Entscheidungsgrundlagen für die Politik schaffen. Das Bürgerforum soll ein Ort der Begegnung, Kommunikation und Vernetzung sein und soll allen Bünde Bürgerinnen und Bürgern offen stehen. Es soll dem Bedarf und den Wünschen unterschiedlicher Personengruppen entsprechen und für alle Personengruppen zugänglich sein. Es hat eine politisch, religiös und weltanschaulich neutrale Ausrichtung. Im Mittelpunkt steht die Förderung, Koordination und Unterstützung von bürgerschaftlichem Engagement und die Schaffung guter Rahmenbedingungen für in diesem Sinne freiwillig Tätige.

Maßnahmenträger | Initiator

Stadt Bünde

Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Architekturbüro</li> </ul>												
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)												
Ziffer FRL	Nr. 9												
Umsetzungskosten	<table border="0"> <tr> <td><b>Honorarkosten (rund):</b></td> <td><b>30.000 € brutto</b></td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritter:</td> <td>0 €</td> </tr> <tr> <td>nicht zwf. Kosten:</td> <td>0 €</td> </tr> <tr> <td>zwf. Kosten:</td> <td>30.000 €</td> </tr> <tr> <td>Zuwendung (60 %):</td> <td>18.000 €</td> </tr> <tr> <td>Kommune (40 %):</td> <td>12.000 €</td> </tr> </table>	<b>Honorarkosten (rund):</b>	<b>30.000 € brutto</b>	Anteil Dritter:	0 €	nicht zwf. Kosten:	0 €	zwf. Kosten:	30.000 €	Zuwendung (60 %):	18.000 €	Kommune (40 %):	12.000 €
<b>Honorarkosten (rund):</b>	<b>30.000 € brutto</b>												
Anteil Dritter:	0 €												
nicht zwf. Kosten:	0 €												
zwf. Kosten:	30.000 €												
Zuwendung (60 %):	18.000 €												
Kommune (40 %):	12.000 €												

18

Verfügungsfonds



Kunst im öffentlichen Raum



Projektbeispiel öffentlich zugänglicher Tischkicker

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Vorbereitungs- und Begleitungsmaßnahmen	2019 - 2025	A

## Zielsetzung

- ▶ Aktivierung von privatem Engagement für die Innenstadt
- ▶ Punktuelle gestalterische Aufwertung der Innenstadt

## Beschreibung

- ▶ Aufstellung kommunale Vergaberichtlinie
- ▶ Einrichtung Vergabegremium
- ▶ Bezuschussung von investiven und investitionsvorbereitenden Maßnahmen
- ▶ Analysen Konzepte oder Wettbewerbe zur Vorbereitung von Investitionen und Investitionsvorbereitenden Maßnahmen (z. B. Begrünung, Stadtmöbiliar, Kunstobjekte, Beleuchtung)

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde	
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadt Bünde</li> <li>▶ Innenstadtakteure</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 14	
Kalkulationsansätze	veranschlagtes Gesamtvolumen (brutto):	ca. 160.000 €

Umsetzungskosten	Herstellungskosten:	134.500 € netto
	Umsatzsteuer:	25.555 €
	<b>Gesamtkosten (rund):</b>	<b>160.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	80.000 €
	nicht zwf. Kosten:	80.000 €
	zwf. Kosten:	80.000 €
	<hr/>	
	Zuwendung (60 %):	48.000 €
	Kommune (40 %):	32.000 €



Umsetzungskosten	<b>Honorarkosten (rund):</b>	<b>49.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	49.000 €
	<hr/>	
Zuwendung (60 %):	29.400 €	
Kommune (40 %):	19.600 €	

## 21

## Städtebaulicher Rahmenplan Innenentwicklung



Beispiel Studie Innenentwicklung

Handlungsfeld	Laufzeit	Priorität
Vorbereitende Konzepte	2019 - 2020	A

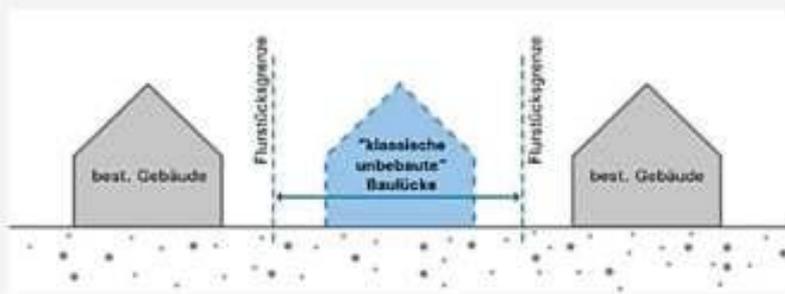
## Zielsetzung

- ▶ Gesetzgeber: Haushälterischer Umgang mit Boden
- ▶ Flächenreaktivierung und -mobilisierung
- ▶ Sicherung qualitätsvoller Freiraumstrukturen
- ▶ Belebung gewachsener Strukturen
- ▶ Senkung Infrastrukturkosten

## Beschreibung

- ▶ Ziel ist es, einerseits das Baulandpotential innerhalb des Siedlungsgefüges verstärkt als Bauland zu aktivieren und andererseits ein qualitatives Freiflächenangebot zu entwickeln und zu sichern. Der Rahmenplan dient damit dem wichtigen im Baugesetzbuch verankerten Grundsatz, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und insbesondere Maßnahmen zur Innenentwicklung, zur Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung von Flächen zu nutzen (§ 1a BauGB). Mit dem Rahmenplan soll die Entwicklung der Innenstadt gestärkt und die gewachsenen Strukturen belebt werden.
- ▶ Die möglichen Flächen- und Umnutzungspotentiale, größere Baulücken sowie Freiraumstrukturen und -qualitäten werden erfasst, deren wichtigsten Parameter dokumentiert und ausgewertet. Im Vordergrund steht dabei insbesondere die planungsrechtliche Nutzbarkeit resp. Sicherung. Im Vergleich zu diesen Typen unterliegen Leerstände einem sehr viel schnelleren Veränderungsprozess. Aufgrund dieser Besonderheit ist eine Erfassung im Rahmenplan nicht zielführend und zweckmäßig.

Maßnahmenträger   Initiator	Stadt Bünde	
Projektbeteiligte   Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Stadt Bünde</li> <li>▸ Stadtplanungsbüro</li> </ul>	
Förderung	Städtebauförderung (Fördersatz: 60%)	
Ziffer FRL	Nr. 9	
Umsetzungskosten	<b>Honorarkosten (rund):</b>	<b>48.000 € brutto</b>
	Anteil Dritter:	0 €
	nicht zwf. Kosten:	0 €
	zwf. Kosten:	48.000 €
	Zuwendung (60 %):	
Kommune (40 %):		19.200 €



Beispiel Studie Innenentwicklung/Nochverdichtung

## 9. Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Untersuchungsgebiet Innenstadtkonzept (ISEK) .....	4
Abb. 2	Stadtgebiet und naturräumliche Gegebenheiten .....	7
Abb. 3	Laurentius Kirche, Bahnhofstraße 12 .....	11
Abb. 4	Hindenburgstraße 11 .....	11
Abb. 5	Tabakspeicher, Wasserbreite 5 .....	11
Abb. 6	Denkmal Zigarrenbarone, Rathausvorplatz .....	11
Abb. 7	Bevölkerungsentwicklung in Bünde zwischen 2009 und 2015; Datenquelle IT.NRW 2017	12
Abb. 8	Bevölkerungsvorausberechnung für Bünde bis 2040; Datenquelle IT.NRW 2017 .....	13
Abb. 9	Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Bünde zwischen 2009 und 2015; Datenquelle IT.NRW 2017 .....	14
Abb. 10	Wanderungen nach und aus Bünde zwischen 2009 und 2015; Datenquelle IT.NRW 2017	14
Abb. 11	Altersstruktur in Bünde 2015; Datenquelle IT.NRW 2017.....	15
Abb. 12	Anzahl der Baufertigstellungen in Bünde nach Gebäudeart Quelle: NRW.Bank (2016) auf Basis der Daten von IT.NRW .....	17
Abb. 13	Busliniennetzplan Stadt Bünde, (Quelle: <a href="http://www.owlverkehr.de">http://www.owlverkehr.de</a> ).....	21
Abb. 14	Radrouten in Bünde, rot = regionale Routen / blaue = lokale Routen (Quelle: Radroutenplaner NRW) .....	22
Abb. 15	Else, enger Flussraum innerhalb der Innenstadt .....	24
Abb. 16	Else, eher technisch geprägtes Profil flussabwärts.....	24
Abb. 17	Gleisfeld, Standort Bahnstraße .....	24
Abb. 18	Unterführung Haupt-/Bahnhofstraße.....	24
Abb. 19	Eschstraße .....	25
Abb. 20	Bahnhofstraße.....	25
Abb. 21	Naturraum Else, westlich der Lettow-Vorbeck-Straße.....	27
Abb. 22	Elseterrassen .....	27
Abb. 23	Neue Wohnnutzungen im Bereich Kleiner Bruchweg .....	28
Abb. 24	Elsestadion .....	28
Abb. 25	Else, Brücke Bahnhofstraße, Blick Richtung Osten .....	30
Abb. 26	Else, Brücke Bahnhofstraße, Blick Richtung Westen .....	30
Abb. 27	Bahnhofsvorplatz .....	31
Abb. 28	Tönnies Wellensiek Platz.....	31
Abb. 29	Verschmutzung und fehlende, barrierefreie Wegebeziehung im Bereich Goetheplatz ...	34
Abb. 30	technische Nebenanlagen im Herzen der Bänder Innenstadt direkt an der Else = Gestaltungs-/ Gliederungsdefizite .....	34
Abb. 31	fehlende Fuß-/Radwegeverbindung, hier an der Else östlich der Bahnhofstraße .....	35
Abb. 32	fehlende Barrierefreiheit, hier Bereich Hauptstraße .....	35

Abb. 33	Problematische Maßstäblichkeit und Gestalt – Rückseite Einzelhandelsschwerpunkt im Bereich Esch-/Elsestraße .....	36
Abb. 34	Defizite in der Stadtfassade – Bereich Bahnhofstraße .....	36
Abb. 35	Bereich Goetheplatz – Lücke in Stadtfassade .....	36
Abb. 36	Bereich Elsestraße – Lücke in Stadtfassade .....	36
Abb. 37	Fuß-/Radweg – Else Südufer .....	38
Abb. 38	Wichtiger Fußweg Bereich Friedhof .....	38
Abb. 39	Fehlende Fuß-/Radwegeverbindung östlich der Bahnhofstraße entlang des Else-Südufers .....	40
Abb. 40	Hohe Trennwirkung für Fußgänger im Bereich Elsestraße .....	41
Abb. 41	Hohe Immissionsbelastung entlang übergeordneter Straßen (hier Wasserbreite) .....	41
Abb. 42	Strukturelles Nadelöhr Bahnunterführung.....	41
Abb. 43	Fehlende Barrierefreiheit, hier Nordseite Bahnunterführung .....	41
Abb. 44	Eschstraße .....	43
Abb. 45	Eschstraße .....	43
Abb. 46	Wehmstraße .....	43
Abb. 47	Heimatismuseum im Hurlbrinkschen Haus .....	43
Abb. 48	City Passage, Eschstraße.....	46
Abb. 49	Woolworth, Eingangsbereich Fußgängerzone (Bahnhofstraße/Eschstraße) .....	46
Abb. 50	Eingangsbereich Stadthalle .....	46
Abb. 51	Rückseite Stadthalle .....	46
Abb. 52	Tabakspeicher Wasserbreite .....	47
Abb. 53	Tabakspeicher Ladebereich (Rückwärtig zur Wasserbreite.....	47
Abb. 54	Empfangsgebäude Bahnhof .....	47
Abb. 55	Anbau/ Alter Güterbahnhof.....	47
Abb. 56	Bahnhof mit leerstehender Radstation.....	48
Abb. 57	Hof Rahning, heute Restaurant.....	49
Abb. 58	Haus Dahlkötter, heute Standesamt .....	49
Abb. 59	Heimatismuseum im Hurlbrinkschen Haus .....	49
Abb. 60	Heimatismuseum im Hurlbrinkschen Haus .....	49
Abb. 61	Deutsches Tabak- und Zigarrenmuseum .....	50
Abb. 62	Dammhaus .....	50
Abb. 63	Ansicht Doberg Museum .....	50
Abb. 64	Ansicht Doberg Museum .....	50
Abb. 65	Villa Steinmeister an der Eschstraße 45 .....	50
Abb. 66	Hoher Sanierungsbedarf.....	51
Abb. 67	Leerstände.....	51
Abb. 68	Unterdimensionierte Bebauung.....	51
Abb. 69	Baulücke und schlechter Gebäude-zustand / sanierungsbedürftiges Gebäude .....	51

Abb. 70	Postgebäude .....	52
Abb. 71	Tennisplätze .....	52
Abb. 72	Wohngebäude, Siedlung Britische Armee .....	53
Abb. 73	Freiräume, Siedlung Britische Armee .....	53
Abb. 74	Rathaus Bünde .....	55
Abb. 75	Standesamt Bünde .....	55
Abb. 76	Amtsgericht Bünde .....	56
Abb. 77	Finanzamt .....	56
Abb. 78	Hauptzollamt .....	56
Abb. 79	Polizei .....	57
Abb. 80	Stadthalle Bünde .....	58
Abb. 81	Stadthalle Bünde .....	58
Abb. 82	Impressionen Bürgerforum .....	60
Abb. 83	Impressionen Bürgerforum .....	60

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Auszug Denkmalliste für die Innenstadt von Bünde (Datenquelle: Denkmalliste Stadt Bünde) .....	10
Tab. 2:	Wohnungsangebot in Bünde im Jahr 2015, Quelle: NRW.Bank (2016) auf Basis der Daten von IT.NRW .....	16
Tab. 3	Prioritäten Handlungsfelder Bürgerforum, eigene Darstellung .....	61
Tab. 4:	Auszug 1 städtebaulicher Maßnahmentabelle, 05.02.2019, eigene Darstellung .....	80
Tab. 5:	Auszug 2 städtebaulicher Maßnahmentabelle, 05.02.2019, eigene Darstellung .....	81

### Kartenverzeichnis

Karte 1	Hauptstrukturen, eigene Darstellung .....	26
Karte 2	Else, eigene Darstellung .....	29
Karte 3	Stadtraum – Stärken, eigene Darstellung .....	33
Karte 4	Stadtraum – Schwächen, eigene Darstellung .....	37
Karte 5	Mobilität – Stärken, eigene Darstellung .....	39
Karte 6	Mobilität – Schwächen, eigene Darstellung .....	42
Karte 7	Gebäudebestand – Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken, eig. Darstellung	45
Karte 8	Daseinsvorsorge und Ökonomie / Freizeit, Kultur und Tourismus, eigene Darstellung....	54
Karte 9	Strukturkonzept – Stadtraum, eigene Darstellung .....	70
Karte 10	Strukturkonzept – Mobilität, eigene Darstellung .....	72
Karte 11	Strukturkonzept – Nutzungsschwerpunkte, eigene Darstellung .....	74
Karte 12	Maßnahmenplan, 04.02.2019, eigene Darstellung .....	77

Karte 13 Abgrenzung Städtebaufördergebiet, eigene Darstellung ..... 82

## Anhang

- A.1 Städtebaulicher Maßnahmenplan** im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für die Bünde Innenstadt, 04.02.2019, Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück und DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft, Bielefeld
- A.2 Gesamtübersicht städtebauliche Maßnahmentabelle** im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für die Bünde Innenstadt, 05.02.2019, Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück und DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft, Bielefeld
- A.3 Ergebnisdokumentation Bürgerforum vom 04.10.2017**, Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück und DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft, Bielefeld
- A.4 Projektleitblätter Perspektivmaßnahmen** im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für die Bünde Innenstadt, Februar 2019, Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück und DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft, Bielefeld