INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT | Horn-Bad Meinberg

Historischer Stadtkern Horn

1. Fortschreibung

Junker + Kruse
Stadtforschung Planung

INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT

HORN-BAD MEINBERG

1. FORTSCHREIBUNG

Junker + Kruse
Stadtforschung Planung

Junker + Kruse
Stadtforschung Planung

Rolf Junker
Andreas Mayer
Sebastian Otto

Markt 5
44137 Dortmund
Tel. 0231 557858-0
www.junker-kruse.de
info@junker-kruse.de

im Auftrag der Stadt Horn-Bad Meinberg
Oktober 2017

INHALT

HINWEIS ZUR FORTSCHREIBUNG 6

GRUSSWORT DES BÜRGERMEISTERS 7

1. | EINLEITUNG 8

1.1 | ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG 9

1.2 | BETEILIGUNGSSTRUKTUR 11

2. | RAUMSTRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN 12

2.1 | LAGE IN DER REGION 13

2.2 | HISTORISCHE ENTWICKLUNG HORN-BAD MEINBERGS 14

2.3 | RAUMSTRUKTUR DES STADTGEBIETS 16

2.4 | SOZIOÖKONOMISCHER UND DEMOGRAFISCHER RAHMEN 19

3. | AUSGANGSLAGE IM STADTEIL HORN 24

3.1 | SIEDLUNGSSTRUKTUR IM STADTTEIL 25

3.2 | EINZELHANDELSSTRUKTUR UND FUNKTIONALE VERKNÜPFUNGEN 31

4. | DER HISTORISCHE STADTKERN IN HORN 38

4.1 | STÄDTEBAULICHE GRUNDSTRUKTUR DES HISTORISCHEN STADTKERNS 39

4.2 | FUNKTIONSVERTEILUNG IM HISTORISCHEN STADTKERN 46

4.3 | VERKEHRSSYSTEM IM HISTORISCHEN STADTKERN 50

4.4 | GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUR IM HISTORISCHEN STADTKERN 53

5. | ZUSAMMENFASSUNG STÄRKEN UND SCHWÄCHEN 56
5.1 | STÄRKEN UND POTENZIALE DES HISTORISCHEN STADTKERNS 57
5.2 | SCHWÄCHEN UND PROBLEMLAGEN IM HISTORISCHEN STADTKERN 60
5.3 | ABGRENZUNG DES FÖRDERGEBIETS 62
6. | ZIELE DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG 64
6.1 | ZIEL „STÄRKUNG DES HISTORISCHEN STADTKERNS ALS WOHNSTANDORT“ 65
6.2 | ZIEL „FUNKTIONALE STABILISIERUNG“ 66
6.3 | ZIEL „GESTALTERISCHE AUFWERTUNG“ 68
6.4 | ZIEL „STRASSENRÄUME UND VERKEHRSSYSTEM“ 69
6.3 | RÄUMLICHES LEITBILD DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG 70

7. | ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN HISTORISCHEN STADTKERN 72
7.1 | WEITERFÜHRENDE PLANUNGEN 73
7.2 | NEUORDNUNG DES MARKTQUARTIERS 74
7.3 | SCHAFFUNG VON ENTWICKLUNGSFLÄCHEN 88
7.4 | VERKEHRSSYSTEM UND STRASSENRÄUME 89
7.5 | AUFWERTUNG DER ÖFFENTLICHEN RÄUME 97
7.6 | INSTRUMENTE – UNTERSTÜTZUNG DER PRIVATEN INVESTITIONEN 99
7.7 | INSTRUMENTE – PROZESSBEGLEITUNG UND UMSETZUNG 100
7.8 | MASSNAHMENÜBERSICHT UND RAHMENPLAN 103

8. | AUSBLICK 106

HINWEIS ZUR FORTSCHREIBUNG

Im Erarbeitungsprozess der Grundversion des Handlungskonzepts wurden die Entwicklungsoptionen für das Immobilienensemble im Marktqaurtier ausführlich von allen Akteuren diskutiert. Aufgrund einiger Unklarheiten bezüglich der Entwicklungsmöglichkeiten des Kotzenbergschen Hofs wurde eine Vielzahl von möglichen Nutzungsszenarien für das Quartett aus Sparkasse, historischem Rathaus, Stadthaus und Kotzenbergschem Hof geprüft. Dabei musste aufgrund der Eigentümersituation von einer privaten Entwicklung des Kotzenbergschen Hofs ausgegangen werden.

Nach der Fertigstellung des Handlungskonzepts im November 2016 änderten sich die privaten Verwertungsabsichten. Vor diesem Hintergrund wurde ein Nutzungskonzept für den Umbau der Immobilie zu einem Bürgerzentrum entwickelt. Aufgrund der damit verbundenen weitreichenden finanziellen und konzeptionellen Änderungen der mit dem Marktquartier verbundenen IHK-Projekte wurde eine Anpassung des Handlungskonzepts erforderlich. Die vorliegende Fortschreibung weist also hauptsächlich Änderungen im Feld der Immobilienentwicklung im Marktquartier auf (siehe Kapitel 7.2), die übrigen Projekte des ursprünglichen Handlungskonzepts wurden beibehalten.

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

mit dem Beschluss vom 24.09.2014 entschied der Ausschuss für Stadtentwicklung und Liegenschaften des Rates der Stadt Horn-Bad Meinberg, das Thema der Innenstadtentwicklung erneut anzugehen und deshalb ein Integriertes Handlungskonzept (IHK) für den Stadtkern von Horn zu erarbeiten, welches die Grundlage für Städtebauförderungsmittel bildet.

Durch das Konzept soll den mittlerweile deutlich werdenden Folgen des demographischen Wandels und des wirtschaftlichen Strukturwandels in Form von städtebaulichen Funktionsverlusten, Leerständen und Versorgungslücken entgegengewirkt werden. Um den Stadtkern von Horn nachhaltig zu entwickeln, soll seine Funktionalität überprüft und ggf. geändert oder erweitert und die Lebendigkeit zurückgebracht werden.

Dabei war es wichtig, nicht in alten Bahnen zu denken, sondern neuen Ideen eine Chance zu geben, damit sie die Umstrukturierung in Horn vorantreiben konnten.

Gemeinsam mit dem Ingenieursbüro Junker + Kruse, Vereinen aus Horn-Bad Meinberg, Partnern der privaten Wirtschaft und Bürgerinnen und Bürgern wurde so ein Konzept erarbeitet, dass sich auf den folgenden Seiten sehen lassen kann. Im Ergebnis entstand ein Maßnahmenkatalog, der neben konkreten Einzelmaßnahmen auch Förderprogramme vorsieht, um private Personen bei Investitionen zur Förderung der Innenstadtgestaltung zu unterstützen.

Ein in Kürze startender städtebaulicher Wettbewerb zur Neugestaltung des Marktquartiers soll den Startschuss bilden, wird aber nur ein Anfang sein. Viele Ideen und Potenziale können gemeinschaftlich in die Wege geleitet werden, um so wieder eine attraktive und sehenswerte Innenstadt zu schaffen.

Ein ebenfalls intensiv behandeltes Thema liefert in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung der Verkehrsführung im historischen Stadtkern, insbesondere die Öffnung der Mittelstraße. Zur Bearbeitung dieses Themas hat sich speziell ein Arbeitskreis gebildet, der eine auf breitem Konsens beruhende und geeignete Lösung erarbeitet hat. Das Ergebnis soll in einem Verkehrsversuch überprüft werden.

Auch das Gebäudeensemble im Marktquartier, das durch den Leerstand des Kotzenbergschen negativ geprägt wird, steht seit langer Zeit im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung. Die sich während des Bearbeitungsprozesses geänderten Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Immobilie konnten mit der Fortschreibung in die Gesamtstrategie des IHK integriert werden.

Ein ansehnlich gestalteter und wirtschaftlich florierender Stadtkern erfreut nicht nur Bürgerinnen und Bürger, sondern auch alle Gäste, die es nach Horn-Bad Meinberg zieht. Es liegt mir daher am Herzen, die verfügbaren Kräfte zu bündeln und den Fokus auf eine Aufwertung des historischen Stadtkerns von Horn zu richten.

Es freut mich außerordentlich dieses Grußwort zu schreiben, da es bedeutet, dass der Abschluss des Projektes in greifbare Nähe rückt. Weiter heißt es, dass auch die Phase der Realisierung bevorsteht und positive Veränderungen geschaffen werden können.

Lassen Sie es uns gemeinsam angehen.

Stefan Rother
Bürgermeister
Horn-Bad Meinberg

1 EINLEITUNG

Mit der Erstellung eines Integrierten Handlungskonzepts soll für den Stadtteil Horn eine langfristige Entwicklungsstrategie konzipiert werden. In enger Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft, den politischen Vertretern und der Stadtverwaltung werden genauso die bestehenden Problemlagen der Stadtentwicklung wie die Chancen für die zukünftige Entwicklung identifiziert und in konkrete Maßnahmen übersetzt.

1.1 | ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Der Stadtteil Horn der Stadt Horn-Bad Meinberg muss sich seit einigen Jahren mit einer Reihe negativer Entwicklungen auseinandersetzen, die vor allem an einer hohen Zahl von Leerständen in Wohn- und Geschäftsgebäuden im historischen Stadtkern deutlich werden. Die für die Leerstände ursächliche Schwäche der Wohn- und Einzelhandelsfunktion resultiert unter anderem aus der negativen Bevölkerungsentwicklung und den geänderten Rahmenbedingungen des Einzelhandels. Damit gehen ein großer Handlungsbedarf im Hinblick auf die Sanierung von historischen Wohngebäuden sowie notwendige Anpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum einher.

Um den angesprochenen Herausforderungen umfassend begegnen zu können, hat sich die Stadt Horn-Bad Meinberg entschieden, unter Beteiligung des Büros Junker + Kruse, Stadtforschung Planung ein Integriertes Handlungskonzept zu erarbeiten, das die Leitlinie für die Weiterentwicklung des historischen Stadtkerns bilden soll.

Im Hinblick auf die breit gefächerten Problemlagen stellt das Integrierte Handlungskonzept einen geeigneten Ansatz dar, die ursächlichen Entwicklungen und Einflussfaktoren in ihrer gesamten thematischen Breite aufzuarbeiten und auf dieser Grundlage eine integrierte Entwicklungsstrategie zu konzipieren. Auch wenn das Handlungskonzept naturgemäß einen städtebaulichen Schwerpunkt aufweist, wird die Entwicklungssituation des Ortes in all ihren inhaltlichen Facetten behandelt.

Neben der systematischen Aufarbeitung der Erfordernisse im Bereich der Statdtentwicklung soll das Handlungskonzept zum Eintritt in das Programm der Städtebauförderung des Bundes und des Landes NRW dienen. Aufgrund der negativen demografischen und wohnungswirtschaftlichen Entwicklung befindet sich der historische Stadtkern gegenwärtig in einer Situation, in der weder die kommunalen Einflussmöglichkeiten noch die privatwirtschaftlichen Kräfte ausreichen, die Vorzeichen der Entwicklungsdynamik grundlegend umzukehren. Es ist eine deutliche externe Hilfestellung notwendig, um neue Entwicklungsimpulse zu generieren. Mit den Städtebauförderprogrammen besteht die Möglichkeit, die im Rahmen des Konzepts formulierten Teilmaßnahmen mit finanzieller Förderung umsetzen zu können, was für Horn-Bad Meinberg allein nur schwer zu bewältigen wäre.

Um vor diesem Hintergrund zu einer soliden Strategie für die zukünftige Stadtentwicklung zu gelangen, dienen die auf der folgenden Seite dargestellten Aspekte als Leitfragen der Bearbeitung.

Leitfragen der Bearbeitung

> Wie haben sich die Anforderungen und Potenziale des historischen Zentrums von Horn, insbesondere im Hinblick auf die Leitfunktionen Einzelhandel und Wohnen, entwickelt?

> Welche Funktionen kann das Zentrum zukünftig in angemessenem Maßstab erfüllen?

> Wie können die Themenfelder Verkehr und öffentlicher Raum weiterentwickelt werden, um optimale Rahmenbedingungen für die Aktivierung des Zentrums zu schaffen?

> Welche Entwicklungsaufgaben können in weiteren Teilbereichen umgesetzt werden, um eine für den Stadtteil flächendeckend positive Entwicklung anzustoßen?

> Wie können private Investitionen angestoßen werden?

> Wie können der Abwärtstrend und die Entleerung des Stadtkerns gestoppt werden?

Abb. 1: Schrägluftbild des historischen Stadtkerns Horn

1.2 | BETEILIGUNGSSTRUKTUR

Um zu einer tragfähigen und zukunftsweisenden Konzeption für die städtebauliche und funktionale Entwicklung des historischen Stadtkerns von Horn zu gelangen, ist eine breite Beteiligung aller Akteure der Stadtgesellschaft unerlässlich.

Damit im Erstellungsprozess des Handlungskonzepts sichergestellt wird, dass die wichtigsten Themenschwerpunkte im Mittelpunkt der Arbeit stehen, kommt dem Abgleich der externen Gutachtersicht mit der langjährigen Erfahrung und den Beobachtungen der Bürgerschaft eine zentrale Rolle zu. Darüber hinaus dient eine offene und intensive Partizipationsstruktur auch der Legitimation des Entwicklungspfads, der im Handlungskonzept aufgezeichnet und letztlich in politischen Willen überführt wird. Außerdem ist eine positive Entwicklung des historischen Stadtkerns zu großen Teilen vom Engagement und der Investitionsbereitschaft der privaten Immobilieneigentümer abhängig, die daher bereits möglichst frühzeitig im Prozess aktiviert werden sollen.

In Horn-Bad Meinberg haben sich neben der Politik und der Verwaltung eine Reihe zivilgesellschaftlicher Akteure und Gruppen mit großem Engagement in den Erstellungsprozess des Handlungskonzepts eingebracht. Um einen ortsbezogenen Einstieg in die Analysearbeit zu gewährleisten, wurden Expertengespräche mit Vertretern verschiedener Institutionen wie der Wohnungsbaugenossenschaft Horn und dem Verein „In Horn gemeinsam“ geführt, durch die detaillierte Einblicke in die lokalen Gegebenheiten gewonnen werden konnten. Darüber hinaus wurden weitere, in der Bürgerschaft gut vernetzte Gruppen und Akteure durch die Einrichtung einer Lenkungsgruppe, innerhalb derer der Arbeitsstand zur Diskussion gestellt wurde, als Multiplikatoren eingesetzt. Innerhalb der Politik bildete sich ein Arbeitskreis Verkehr, der die entwickelten Szenarien zum Verkehrssystem im historischen Stadtkern aufgrund der langjährigen Diskussionen zum Thema nochmals vertiefte.

Den Hauptteil der Beteiligungsstruktur bildeten zwei „klassische“ Informationsveranstaltungen für die gesamte Bürgerschaft, die zu lebhaften Diskussionen im Plenum genutzt wurden und bei der Justierung der Fokusthemen des Handlungskonzepts halfen. Die geänderten Rahmenbedingungen und Konzeptbausteine, die zur Fortschreibung führten, wurden in einem weiteren öffentlicher Termin vorgestellt und von einer Vielzahl von Teilnehmern diskutiert.

Die nebenstehende Tabelle gibt einen Überblick über die durchgeführten Termine.

Termine der Bürgerbeteiligung

- 29.09.2015: Treffen der Lenkungsgruppe in der Burg Horn
- 17.12.2015: Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Liegenschaften (ASL)
- 19.01.2016: Informationsworkshop für die Bürgerschaft im Rathaus der Stadt
- 08.09.2016: Öffentliche Sondersitzung des ASL
- 15.09.2016: Kombinierte Abendveranstaltung Bürgerschaft mit Lenkungsgruppe zum Verkehrskonzept und Teilmaßnahmen
- 31.08.2017: Informationsworkshop für die Bürgerschaft zur Fortschreibung

Abb. 2: Bürgerversammlung zum IHK im historischen Rathaus in Horn

2 RAUMSTRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Um die Situation des historischen Stadtkerns Horns richtig einordnen zu können, wird im folgenden Kapitel eine Bewertung der großräumlichen Ausgangslage durchgeführt. Neben der Rolle des Stadtgebiets in der Region stehen auch die sozioökonomischen Eckdaten sowie die Bevölkerungsentwicklung im Fokus der Analyse, um die Entwicklungsperspektive einordnen zu können.

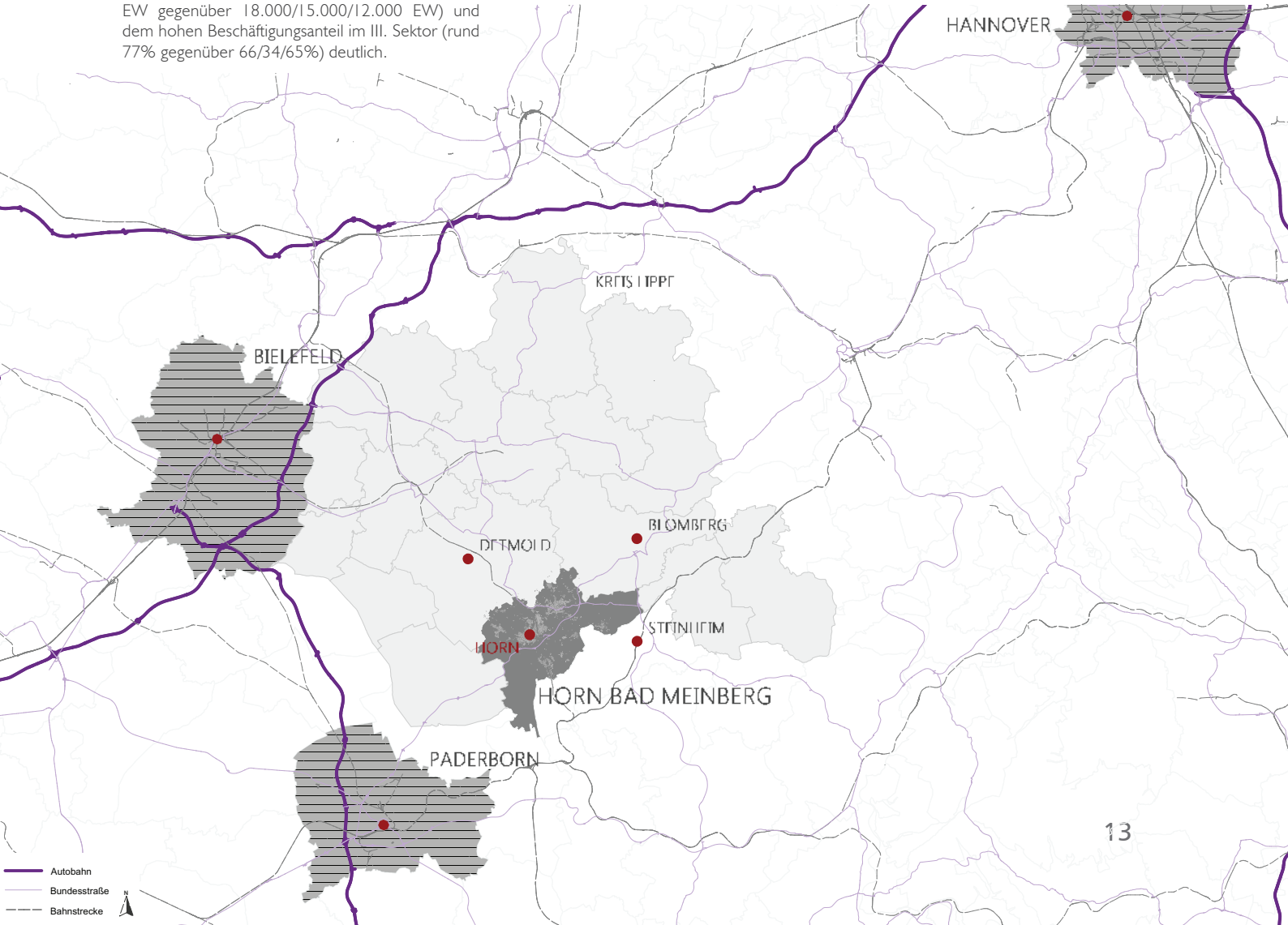
2.1 | LAGE IN DER REGION

Die Stadt Horn-Bad Meinberg, östlich des Teutoburger Waldes gelegen, zählt zum ländlich geprägten Raum Ostwestfalens. Das dem Kreis Lippe zugehörige Mittelzentrum stellt ein eigenständiges Siedlungsgefüge dar. Neben den Verflechtungen mit dem nahe gelegenen Oberzentrum Paderborn und auch Bielefeld steht Horn-Bad Meinberg vor allem mit Detmold als dem dominantesten der drei angrenzenden Mittelzentren[1] in starkem funktionalem Austausch.

Die Anbindung Horn-Bad Meinbergs an die überörtliche Verkehrsstruktur ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch die Bundesstraße B 1 umfassend sichergestellt. Die Bundesstraße bildet die regionale Hauptachse des südlichen Bereichs des Kreises Lippe und schließt bei Paderborn an die Autobahn A 33 an. Das Bundesstraßennetz im Stadtgebiet wird durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesstraße B 239 ergänzt. Hieraus ergeben sich für den Standort „Stadtkern Horn" Fahrzeiten von rund 30 Minuten zum nächsten Oberzentrum (Paderborn) bzw. 20 Minuten zum Mittelzentrum Detmold. Horn-Bad Meinberg - insbesondere der Stadtteil Horn - sind durch den Haltepunkt „Horn-Bad Meinberg" (Bahnstrecke Herford - Paderborn) vergleichsweise gut an das Netz der Deutschen Bahn angeschlossen. Die Fahrtzeit nach Detmold beträgt sieben, nach Paderborn rund 30 Minuten.

[1] Die gesteigerte regionale Bedeutung Detmolds als Mittelzentrum, neben Horn-Bad Meinberg, Blomberg und Steinheim, wird unter anderem bei der Betrachtung der sozioökonomischen Eckdaten wie der wesentlich höheren Einwohnerzahl (rd. 75.000 EW gegenüber 18.000/15.000/12.000 EW) und dem hohen Beschäftigungsanteil im III. Sektor (rund 77% gegenüber 66/34/65%) deutlich.

Abb. 3: Lage und Verkehrswege in der Region



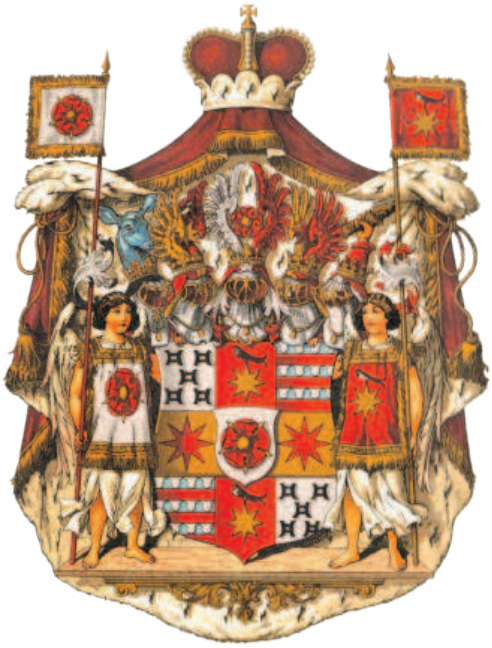
Neben allgemeinen Reisezwecken ist diese Verbindung insbesondere für Berufspendler und Schüler von besonderer Bedeutung. So zeigt die amtliche Statistik, dass von den rund 5.800 Auspendlern mit Wohnsitz in Horn-Bad Meinberg rund 40 % bzw. 2.300 Personen die Stadt Detmold als Ziel haben[2].

[2] IT.NRW: Pendlerrechnung (2014), verfügbar unter https://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2015/pdf/314b_15.pdf

2.2 | HISTORISCHE ENTWICKLUNG HORN-BAD MEINBERGS

Die Gründung Horns ist im Zusammenhang mit der ersten urkundlichen Erwähnung als eigenständige Stadt auf das Jahr 1248 datiert. Als lokaler Sitz des Hauses Lippe, dessen Vertreter das Territorium des heutigen Kreises Lippe seit dem 12. Jahrhundert in wechselnden Staatsformen und Bündnissen bis zum Ende des Kaiserreichs im Jahr 1918 führten, wurde die ursprüngliche Burg Horn im Jahr 1348 fertiggestellt. Aufgrund seiner Lage kam Horn als damals einziger Burgstandort des Hauses Lippe östlich des Teutoburger Waldes eine besondere strategische Bedeutung zu.

Die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts war durch einen wirtschaftlichen Aufschwung geprägt, wobei sich der Wohlstand der Einwohnerschaft mit den Prachtbauten im Stile der Weserrenaissance wie dem Kotzenbergschen Hof und einer Reihe aufwändiger Bürgerhäuser auch im Stadtbild niedergeschlagen hat. Der Beginn des Dreißigjährigen Krieges markiert das Ende dieser Periode. Ein verheerender Stadtbrand im Jahr 1864 zerstörte weite Teile der Horner Innenstadt. Im Zuge des Wiederaufbaus entstand das heutige Rathaus mit neugotischen Stilelementen.



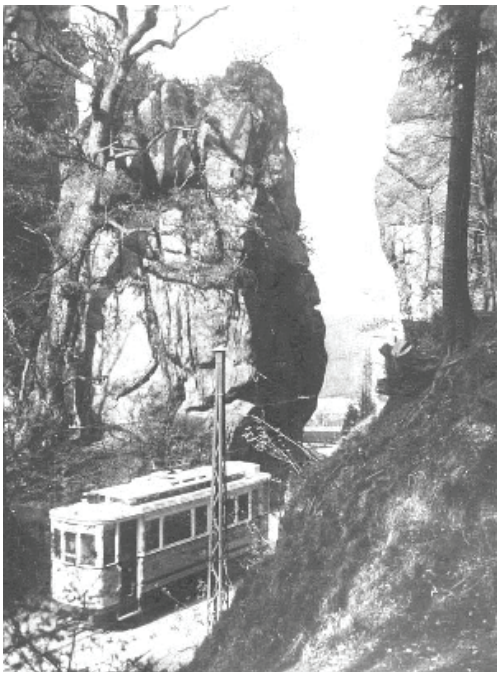


Abb. 4: (links): Wappen des Lippischen Fürstenhauses
Abb. 5: (rechts): Straßenbahnverbindung durch die Externsteine

Parallel zur Entwicklung Horns gewann die Stadt Meinberg durch die Erklärung zur Kurstadt im Jahr 1767 und die 1770 folgende Anlegung des Kurparks als Kurort an Bedeutung. Diese Entwicklung wurde mit der Verleihung des Bädertitels im Jahr 1903 und der Ausweisung als Lippisches Staatsbad (1933) weiter fortgesetzt. Den Anstoß der Entwicklung zum Kurort bildete die lobende Erwähnung des Meinberger Gesundbrunnens im Jahr 1699 durch Andreas Cunaeus, den Leibarzt des damaligen Grafens.

Mit dem Anschluss an das Schienennetz im Jahr 1895 erhielt die Industrialisierung als bestimmende Entwicklungskraft weiteren Vortrieb. Die räumliche Ausdehnung der Stadt ging mit der schnell steigenden Bevölkerungszahl einher. Bemerkenswert ist weiterhin, dass in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sogar eine Straßenbahnverbindung nach Paderborn existierte, deren Strecke durch die Externsteine verlief[3]. Mit der Gebietsreform im Jahr 1970 entstand die heutige Stadt Horn-Bad Meinberg.

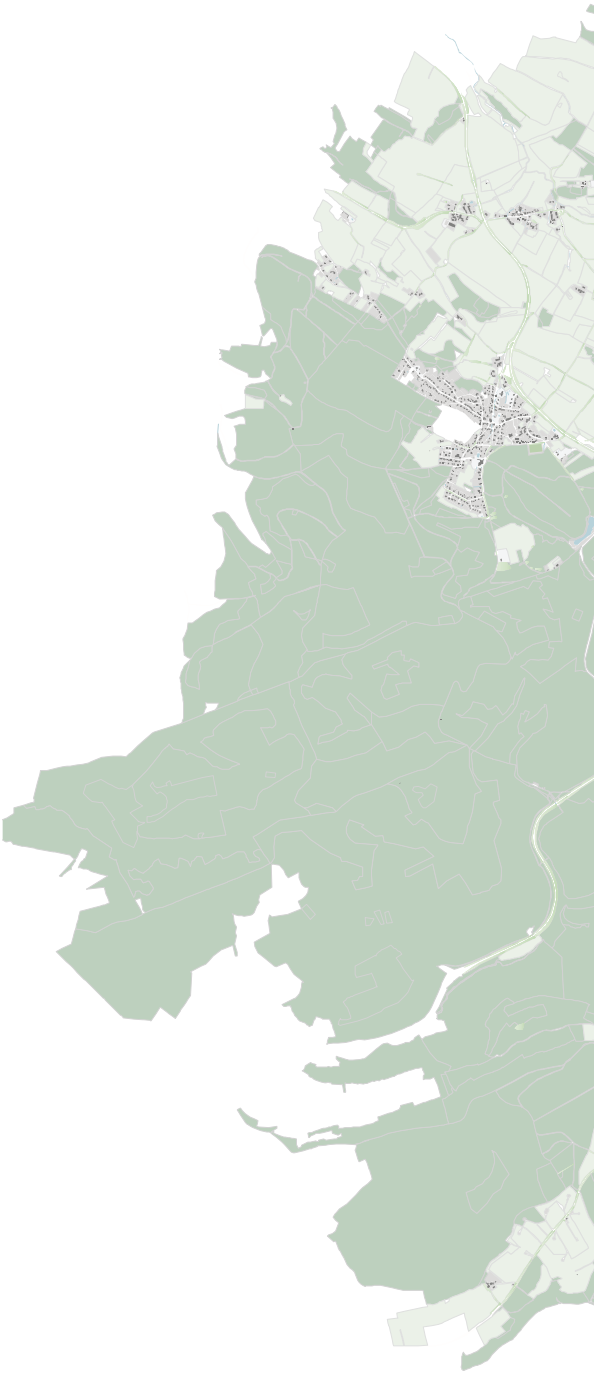
3 Fotoquelle Straßenbahn an Externsteien: Website Detmold Bildarchiv, verfügbar unter http://www.detmold-bildarchiv.de/Nr_3481_Externsteine.3581.0.html
Quelle „Großes Staatswappen des Fürstentums Lippe“: Hugo Gerard Ströhl - http://www.hot.ee/wappenrolle/, Gemeinfrei, über https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1474267

Abb. 6: Urkataster des Stadtkerns Horn (1880)

2.3 | RAUMSTRUKTUR DES STADTGEBIETS

Horn-Bad Meinberg ist, ebenso wie der Kreis Lippe, grundsätzlich dem ländlichen Raum zuzurechnen. Ein Vergleich ausgewählter struktureller Indikatoren mit den landesweiten Durchschnittswerten verdeutlicht die geringe Einwohner- und Siedlungsdichte innerhalb des Landkreises, die für das Stadtgebiet Horn-Bad Meinberg nochmals schwächer ausgeprägt ist.

Für das Stadtgebiet beläuft sich die Bevölkerungsdichte auf rund 190 Einwohner je km², was 37% des Landes- bzw. 68% des Kreisdurchschnitts entspricht. Die Stadtteile Horn und Bad Meinberg bilden dabei die dominanten Zentren des Siedlungskörpers, in denen mit rund 6.500 bzw. 4.700 Personen rund 60% aller Einwohner leben. Die restlichen rund 40% der Bevölkerung verteilen sich auf die übrigen 14 Ortsteile, wobei Leopoldstal, Belle und Holzhausen-Externsteine mit jeweils über 1.000 Einwohnern die größten Ortschaften bilden.



Naturnahe Landschaftsräume

Aus der geringen Siedlungsdichte ergibt sich ein hoher Anteil an Freiflächen, der sich im Pro-Kopf-Vergleich auf rund 270% des Landesdurchschnitts beläuft. Die Ausläufer des Teutoburger Waldes, die sich im Südwesten über fast 3.500 ha erstrecken und somit fast 40% des Stadtgebiets bedecken, tragen als naturnaher Raum deutlich zur landschaftlichen Prägung Horn-Bad Meinbergs bei. Bei gemeinsamer Betrachtung der Wälder mit den landwirtschaftlich genutzten Flächen steigt der Anteil der Freiflächen bereits auf rund 85% der Gesamtfläche.

Der Teutoburger Wald schafft insbesondere durch die Überlagerung mit den Ausläufern des Eggegebirges und den damit verbundenen topografischen Versprüngen eine klare Grenze des Siedlungsraums. Mit dem Zusammenspiel beider Landschaftsszüge, deren höchste Erhebungen beide im

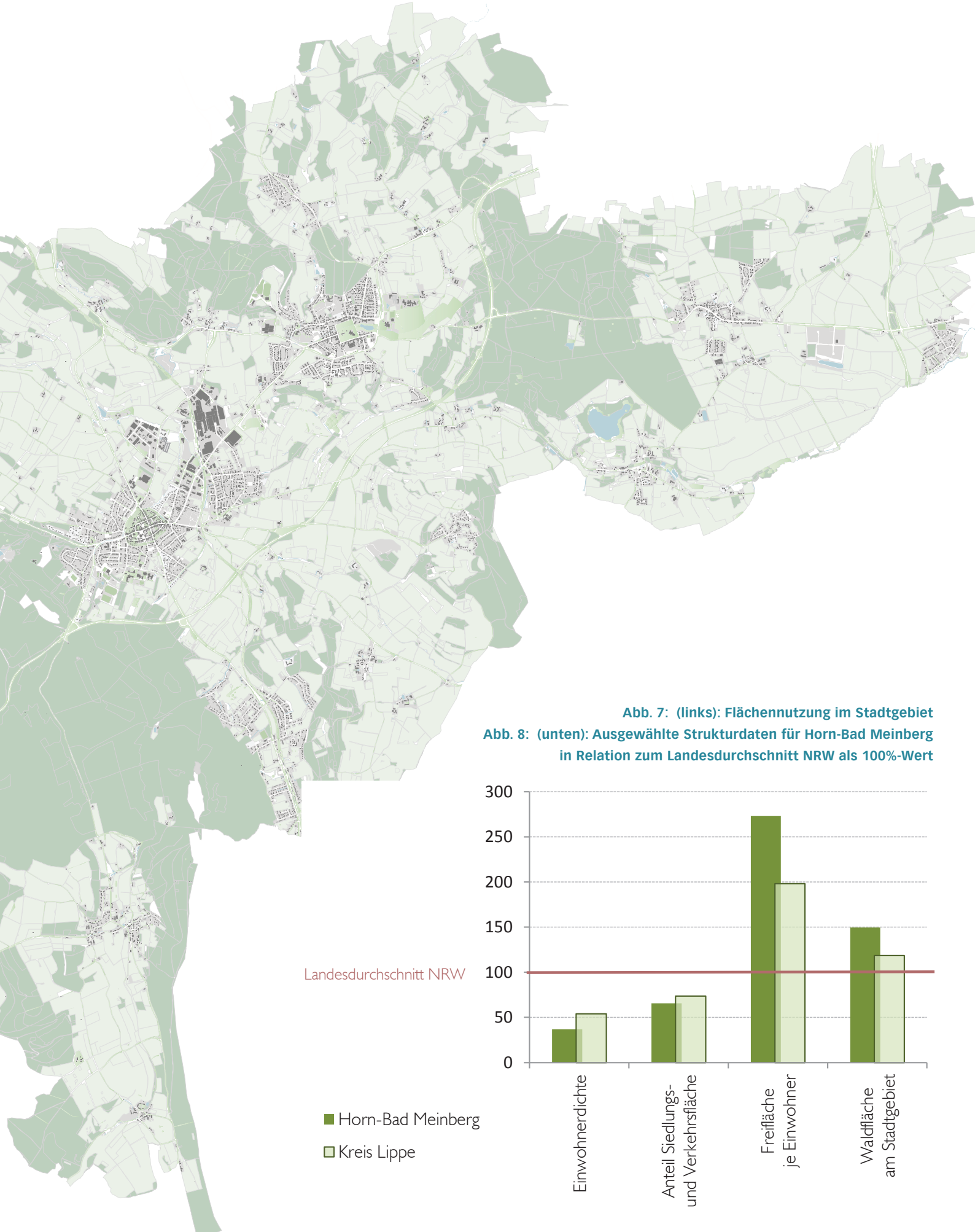
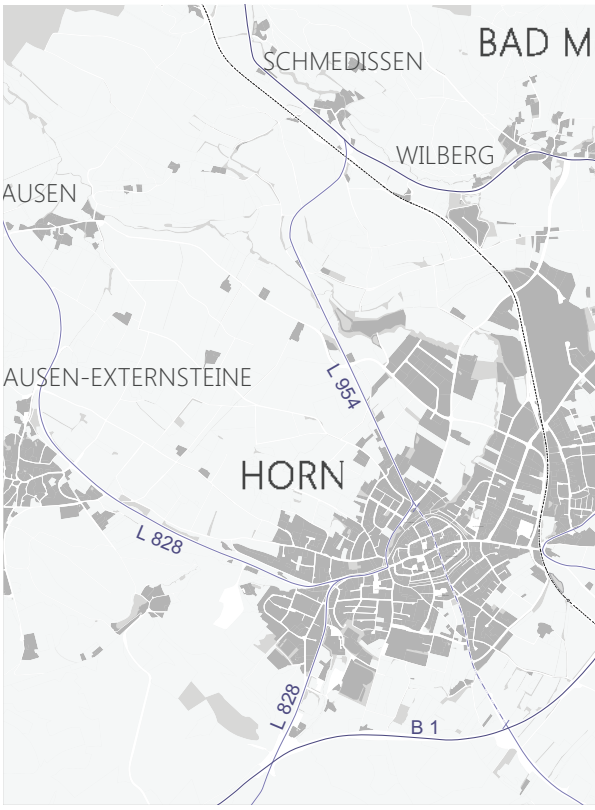


Abb. 7: (links): Flächennutzung im Stadtgebiet
Abb. 8: (unten): Ausgewählte Strukturdaten für Horn-Bad Meinberg in Relation zum Landesdurchschnitt NRW als 100%-Wert

Stadtgebiet Horn-Bad Meinbergs zu finden sind (Preußische Velmerstot mit 464 m sowie Feldromer Berg mit 446 m Höhe), entsteht ein attraktiver und spannungsvoller Naturraum, der mit den an die Ortslage Horn grenzenden Externsteinen im Teutoburger Wald ein einzigartiges Naturdenkmal vorweisen kann. Mit einem Natura 2000-Schutzgebiet wird den Externsteinen und ihrem besonderen ökologischen und kulturellen Wert Rechnung getragen[1].

Der Siedlungsbereich wird vor allem durch die Stadtteile Horn und Bad Meinberg gebildet, die sich weitestgehend unabhängig voneinander entwickelt haben und auch gegenwärtig kaum vernetzt sind. Die im übrigen Stadtgebiet verteilten und kaum miteinander verzahnten Kleinsiedlungsbereiche verfügen über eine lange eigenständige Geschichte, wie z. B. Veldrom, Feldrom, Kempen oder Schmedissen, dessen erste Erwähnung auf das 11. Jhd. datiert ist. Zum Teil resultiert der geringe Bezug der Ortschaften dabei aus naturräumlichen Zäsuren. So ist die Ortschaft Veldrom im Südwesten durch ihre Lage innerhalb des massiven Waldgürtels vom Hauptsiedlungsbereich deutlich abgesetzt. Auch das sich westlich des Stadtteils Belle befindliche Beller Holz trennt das östliche Stadtgebiet mit seinen kleinen Ortschaften von den zentralen Bereichen um Horn und Bad-Meinberg räumlich ab.

Innerhalb des Stadtgebiets übernehmen die Bundesstraßen B1 und B 239 sowie die Landesstraßen L 823, L 828 und L 954 wichtige Verbindungsfunktionen. Die B 239, die östlich des des Stadtteils Bad Meinberg mit der B 1 einen Knotenpunkt bildet, verbindet das Stadtgebiet mit Detmold. Über die L 954 besteht eine Anbindung Horns an die genannte Achse. Die Bundesstraße B 1 tangiert die namensgebenden Ortschaften in ihrem Verlauf nicht und wird über die bestehenden Landesstraßen mit den Siedlungsbereichen verbunden. Darüber hinaus dient ein dichtes Netz aus Landstraßen der Erschließung der verstreut liegenden kleinen Ortsteile.



[1] „Die Externsteine verkörpern eine einzigartige, freistehende Felsgruppe im Hauptkamm des Gebirgszuges Osning-Egge. Miteingeschlossen sind ein naturnaher, von Erlen-Eschenwald gesäumter Bach, der abschnittweise zu einem Teich aufgestaut wurde. Im Gebiet finden sich desweiteren mageres Frisch- und Feuchtgrünland sowie angrenzende Laubwälder und Fichtenforste, in denen Bergheidereste eingestreut sind. […] Die Felsen einschließlich ihrer typischen Vegetation sind innerhalb des Gebirgszuges Teutoburger Wald-Eggegebirge von großer biologischer und geologischer Bedeutung." (Website LANUV NRW: Datenblatt zum Natura 2000-Gebiet Externsteine, verfügbar unter http://natura2000-meldedok.naturschutzinformationen.nrw.de/natura2000-meldedok/de/fachinfo/listen/meldedok/DE-4119-301)

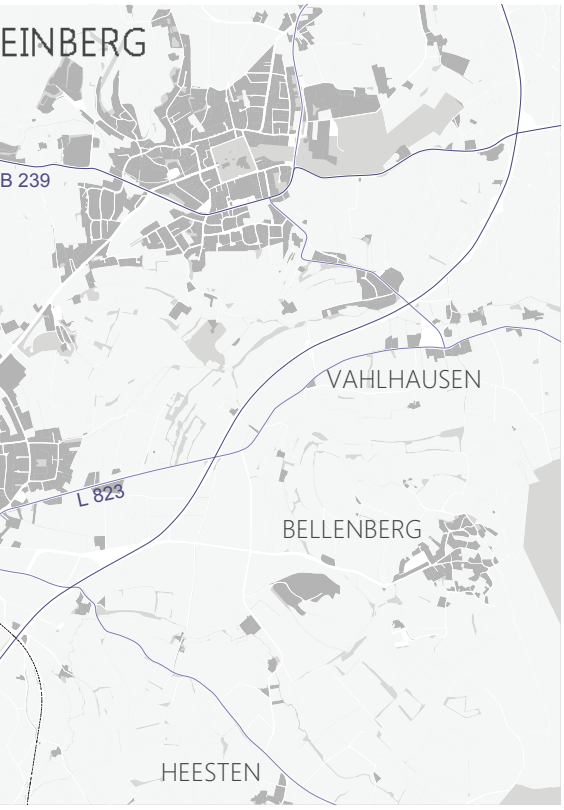
2.4 | SOZIOÖKONOMISCHER UND DEMOGRAFISCHER RAHMEN

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung ist sowohl für den Kreis Lippe als auch für Horn-Bad Meinberg seit einigen Jahren rückläufig. Lebten im Landkreis im Jahr 2000 noch rund ca. 365.000 Menschen, sank diese Zahl bis zum Jahr 2016 um rund 20.000 Personen bzw. 5,5% auf rund 342.500 Einwohner[1]. Für Horn-Bad Meinberg ist nach einer Wachstumsphase zu Beginn der 1990er Jahre seit dem Jahrtausendwechsel ein kontinuierlicher Einwohnerrückgang zu verzeichnen, sodass die gegenwärtige Einwohnerzahl von 18.189 Personen (12/2015) in etwa wieder dem Stand um das Jahr 1990 entspricht. In der zukünftigen Entwicklung wird sich dieser Negativtrend fortsetzten. Für den Zeitraum von 2012 bis zum Jahr 2030 wird, je nach Schätzung, ein Einwohnerverlust zwischen 8 bis 13% prognostiziert, was etwa 1.400 bis 2.150 Personen entspricht[2].

Hierbei ist anzumerken, dass es sich bei dem Bevölkerungsrückgang um ein omnipräsentes Problem des ländlichen Raumes handelt, das sich aus zwei Komponenten zusammensetzt. Neben dem demografischen Wandel, der sich unter den Schlagworten „Abnahme und Alterung der Bevölkerung" als bundesweiter Trend subsummieren lässt, bilden die Wanderungsverluste den zweiten Faktor des negativen Gesamtsaldos. Hier besteht ein komplexes Wirkungsgefüge von Ursachen wie der Bildungs- und Arbeitsplatzmobilität, flexiblen Biografien und Wünschen an einen urbanen Wohnstandort, welches zur selektiven Abwanderung bestimmter Bevölkerungsschichten führt. Die aus dem demografischen Wandel resultierenden Verschiebungen in der Altersstruktur der Einwohnerschaft bedeuten für Horn-Bad Meinberg eine Zunahme des

1 Kreis Lippe: Demographiemonitor Kreis Lippe, verfügbar unter http://www.lippe.de/new/verwaltung/statistiken/Instant1/atlas.html



2 **Prognosewert – 8,3 %:** Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune: Bevölkerungsprognose Horn-Bad-Meinberg, verfügbar unter http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/horn-bad-meinberg+bevoelkerungsprognose+bevoelkerungsstruktur+2012-2030+tabelle
Progonsewert - 12,9 %: Kreis Lippe: Demographiemonitor Kreis Lippe, verfügbar unter http://www.lippe.de/new/verwaltung/statistiken/Instant1/atlas.html

Abb. 9: Einbindung der Stadtteile Horn und Bad Meinberg in das überörtliche Verkehrsnetz

Abb. 10: (rechts): gemittelte Wanderungssaldi nach Altergruppen für Horn-Bad Meinberg (2009 - 2912)

Hauptgruppen von Wanderungstypen

- Familienwanderung: Wohnstandortpräferenzen junger Familien, Schwerpunkt Altersgruppe: zusammenhängende Betrachtung der unter 18- und der 30 bis 45-Jährigen), Einzelwert für Horn-Bad Meinberg (2014): +6,1 (je 1.000 Pers. der Altersgruppe)

- Bildungswanderung: Zugang zu weiterführenden Bildungseinrichtungen und zum Arbeitsmarkt, Schwerpunkt Altersgruppe: 18- bis 24-Jährige, Einzelwert für Horn-Bad Meinberg (2014): - 33,7 (je 1.000 Pers. der Altersgruppe)

- Alterswanderung: Alterswohnsitz und demografiefeste Infrastruktur, Schwerpunkt Altersgruppe: über 65-Jährige; Einzelwert Einzelwert für Horn-Bad Meinberg (2014): +5,3 (je 1.000 Pers. der Altersgruppe)

Durchschnittsalters von 45,1 (2012) auf 49,5 (2030)[3].

Eine nach Altersgruppen differenzierte Betrachtung der Wanderungssaldi[4] trägt dazu bei, die Motive der Bevölkerungsbewegungen zu identifizieren. Die größten Verluste sind für Horn-Bad Meinberg demnach in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen zu beobachten, deren Wanderungsmotive häufig im Zusammenhang mit dem Zugang zur Hochschulbildung und dem Arbeitsmarkt zu sehen sind. Demgegenüber liegen im Bereich des Zuzugs junger Familien sowie älterer Mitbürger leichte Wanderungsgewinne vor.

Anhand dieser Trends lassen sich zukünftig Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des Wohnstandorts ableiten (siehe Kap 6.1).

Zusammenfassend ist Horn- Bad Meinberg bereits seit rund 15 Jahren von einem konstanten Einwohnerrückgang betroffen, der durch die sich zukünftig verstärkenden Auswirkungen des demografischen Wandels noch deutlicher ausfallen wird. Allerdings gilt dieser Negativtrend nicht allein für Horn-Bad Meinberg, sondern betrifft weite Teile der ländlich geprägten Region Ostwestfalens. Nach gegenwärtigem Prognosestand werden innerhalb des Regierungsbezirks Detmold bis zum Jahr 2030 lediglich die Oberzentren und ihre unmittelbaren Verflechtungsräume Bevölkerungszuwächse verzeichnen[5].

Auf kommunaler Ebene ergeben sich aus dem Bevölkerungsrückgang vielfältige

3 Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune: Bevölkerungsprognose Horn-Bad-Meinberg, verfügbar unter http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/horn-bad-meinberg+bevoelkerungsprognose+alterung+2012-2030+tabelle

4 Wanderungstypen in Anlehnung an: Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune: Wanderungsprofile, verfügbar unter http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/horn-bad-meinberg+bevoelkerungsprognose+wanderungen+2012-2030+tabelle (auch Quelle der Abbildung)

5 Vortrag Bezirksregierung Detmold: Bevölkerungsentwicklung in Ostwestfalen-Lippe bis zum Jahr 2030. Auswertung der Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW für die Kreise und Gemeinden: S. 17 (auch Quelle Abb. 11)

Entwicklungsaufgaben. Als direkte Folge ist eine quantitative Abnahme der Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt zu erwarten. Gleichzeitig führen die Verschiebungen in der Altersstruktur zu geänderten qualitativen Ansprüchen an das Wohnungsangebot, wie z. B. Barrierefreiheit. Im kommunalen Haushalt bildet sich die Entwicklung über eine Verschlechterung der Einnahmensituation ab, die von einer geringeren Auslastung der – sozialen wie technischen – Infrastruktur flankiert wird. Vor diesem Hintergrund wird Horn-Bad Meinberg, ebenso wie vergleichbare Kommunen, mit weitreichenden Herausforderungen konfrontiert, die einer gezielten Strategie zur Gegensteuerung bedürfen.

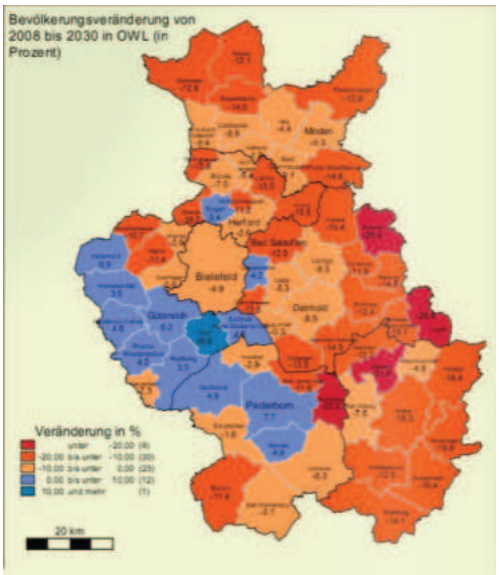
Wirtschaftsstruktur

Im Jahr 2014 bestanden rund 3.650 sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse im Stadtgebiet. Mit etwa 65% aller Beschäftigungsverhältnisse ist der Dienstleitungssektor (G-U nach WZ 2008) für Horn-Bad Meinberg maßgeblich, wobei der Anteil der unternehmensorientierten Dienstleistungen als Indikator für wissensintensive Branchen bei 4,5 % lag (Landesdurchschnitt NRW 15,4 %)[6]. Die übrigen Beschäftigungsverhältnisse entfallen nahezu komplett auf das produzierende Gewerbe, der primäre Sektor nimmt mit nur etwa 60 Beschäftigten eine untergeordnete Rolle ein[7].

Horn-Bad Meinberg weist im regionalen Kontext eine leicht unterdurchschnittliche Bedeutung als Arbeitsstandort auf, die sich in der hohen Zahl von fast 5.500 Auspendlern und der geringen Arbeitsplatzzentralität von 0,6[8] festmacht. Der überwiegende Teil der Pendlerverflechtungen besteht mit nahe gelegenen Kommunen, wobei Detmold mit etwa 2.300 Auspendlern aus Horn-Bad Meinberg die mit Abstand bedeutendste Destination darstellt[9].

Das der Holzindustrie zuzurechnende Unternehmen Sonae/Gluntz bildet mit rund 150 Beschäftigten den größten Arbeitgeber in der Stadt. Darüber hinaus entfallen mit der Mediclin Roseklinik (rd. 120 Mitarbeiter), die Dr. Becker-Brunnenklinik (rd. 110 Mitarbeiter), Matraflex (rd. 100 Mitarbeiter) sowie das Yoga Vidya-Zentrum (rd. 100 Mitarbeiter) ein Großteil der Beschäftigungsverhältnisse auf den Gesundheitssektor.

In den letzten Jahren ist eine negative Entwicklung der Gesamtzahl der Beschäftigungsverhältnisse in Horn-Bad



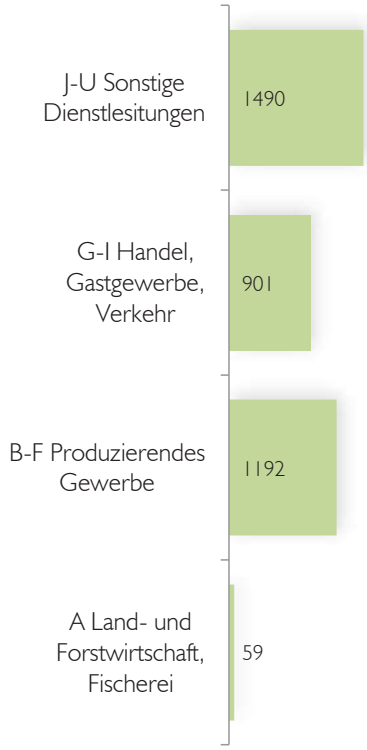


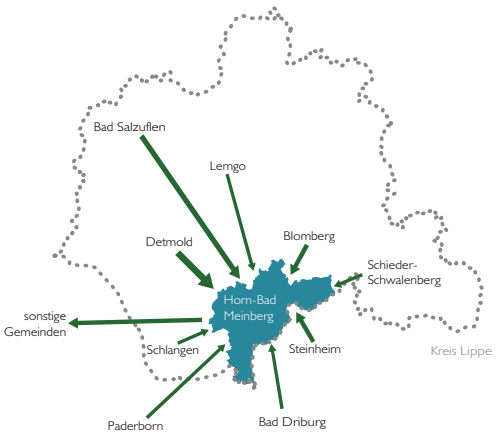
Abb. 11: (oben): Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen
Abb. 12: (links): Prognostizierter Bevölkerungsrückgang in Ostwestfalen-Lippe (2008 - 2030)

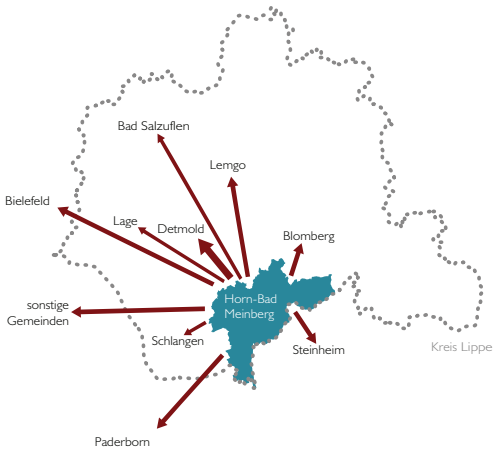
6 Bertelsmann-Stiftung: Wegweiser Kommune: Kommunale Daten – Qualifikation, verfügbar unter http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/horn-bad-meinberg+kommunale-daten+qualifikation+2014+tabelle

7 IT NRW: Beschäftigte nach WZ 08, verfügbar unter https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;jsessionid=6DC7C1A62270959 1F0C7D635BC09FC6F?operation=abruftabelleAbrufen&selectionname=13111-47iz&levelindex=1&levelid=1463047289570&index=17

8 Der Quotient der Beschäftigten am Wohnort und am Arbeitsort bildet die Arbeitsplatzzentralität ab. Ein Wert unter 1 verweist auf eine geringe Bedeutung als Arbeitsstandort.

9 IT.NRW: Pendlerrechnung (2014), verfügbar unter https://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2015/pdf/314b_15.pdf





Meinberg zu beobachten. Die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse sank gegenüber dem Jahr 2008 um rund 350, was einem Rückgang von rund 9 % entspricht. Als einer der maßgeblichen Faktoren ist hier allerdings ein Einzelereignis in Form einer Insolvenz eines Großbetriebs anzuführen.

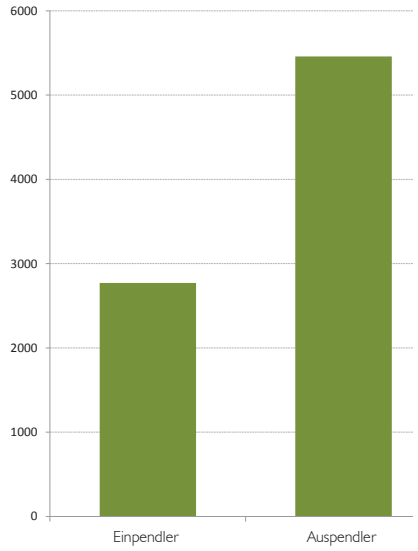
Die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Industrie- und Gewerbegebiete im Norden des Stadtteils Horn sind umfassend entwickelt, Reserveflächen für Neuansiedlungen sind kaum vorhanden. Mit dem interkommunal entwickelten Industriepark Lippe an der Grenze von Horn-Bad Meinberg, Schieder-Schwalenberg und Steinheim konnten weitreichende Flächenpotenziale für industrielle und gewerbliche Nutzungen gesichert werden. Derzeit sind für die Flächen am Knotenpunkt der Bundesstraßen 239 und 252, deren Entwicklung im Jahr 2014 begann, zwei Ansiedlungen zu verbuchen. Die Vermarktung des als „reines Industriegebiet“ beworbenen Areals gestaltet sich im Hinblick auf eine Reihe vorliegender Anfragen positiv, sodass langfristig eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts Horn-Bad Meinberg anzunehmen ist, die auch dem historischen Ortskern Horns zu Gute kommen wird.

Tourismus als Standortfaktor

Die Tourismusindustrie bildet einen wesentlichen Wirtschaftszweig im Stadtgebiet. Aufgrund der langen Tradition Bad Meinbergs als Kurort hat sich eine Vielzahl von medizinischen Einrichtungen im Stadtgebiet angesiedelt. Neben den klassischen Gästehäusern und Fachkliniken mit verschiedenen Rehabilitationsangeboten bildet vor allem das größte Yoga-Ausbildungszentrum Europas ein deutliches Alleinstellungsmerkmal, aus dem eine hohe Bekanntheit des Angebots resultiert. Gemeinsam mit regelmäßig stattfindenden Messen und Fachveranstaltungen besteht für Bad Meinberg eine deutliche Clusterbildung im gesundheitlichen Bereich, die prägend für die touristische Wahrnehmung der Stadt ist. Die ökonomischen Impulse dieses Feldes erstrecken sich allerdings nahezu ausschließlich auf den Stadtteil Bad-Meinberg, in dem sich die gesamte gesundheitlich-touristische Infrastruktur befindet. Daher ist auch der überwiegende Teil der rund 380.000 jährlichen Übernachtungen im Zusammenhang mit dem Kurbetrieb Bad Meinbergs zu sehen. Für den Stadtteil Horn sind kaum nennenswerte wirtschaftliche Effekte aus touristischen Angeboten zu erkennen, obwohl der Stadtteil durch seine Grenzlage mit den Externsteinen und dem Naturpark Teuto-Egge ein eigenständiges touristisches Potenzial aufweist. Die Präsentation und

Abb. 13: (oben): Größte Pendlerverflechtungen in der Region

Abb. 14: (unten): Gesamtzahl Ein- und Auspendler mit Anteil Dienstleistungsbereich (schraffiert)



Bewerbung der vorhandenen touristischen Potenziale wird durch die bestehenden regionalen Netzwerke unter der Federführung der Lippe Tourismus & Marketing AG professionell umgesetzt.

Insgesamt verfügt Horn-Bad Meinberg über eine breit aufgestellte Wirtschaftsstruktur, die neben wenigen großen Arbeitgebern von einer Reihe mittelständischer Unternehmen getragen wird. Hier zeigt sich ein breit aufgestellter Branchenmix, in dem u. A. dienregional tätigen Handwerksbetrieben eine trangende Rolle zukommt. Der Gesundheitstourismus entfaltet mit seiner regionalen Ausstrahlung eine hohe Anziehungskraft und wird im Sinne einer zukunftsfähigen Aufstellung stetig weiterentwickelt, was sich zuletzt in der Etablierung des Yogabetriebs als modernem Wellness- und Therapiefeld zeigte. Mit der interkommunalen Entwicklung des Industrieparks Lippe konnte ein wichtiger Beitrag für die wirtschaftliche Stärkung aller beteiligten Kommunen geleistet werden, wobei die planungsrechtliche Widmung als reine Industrieflächen die Vermarktung des Areals erleichtert. Langfristig ist anzunehmen, dass insbesondere der Industriepark einen Beitrag dazu leisten kann, den Anteil der Auspendler zu reduzieren und Horn-Bad Meinberg so als kombinierten Arbeits- und Wohnstandort in der Region zu stärken.

Abb. 15: industrielle Produktionsstätte im Stadtteil Horn

3 AUSGANGSLAGE IM STADTTEIL HORN

Im folgenden Kapitel werden die räumlich-funktionale Ausgangslage und die damit verbundenen Probleme und Potenziale für den Stadtteil Horn und insbesondere dessen historischen Stadtkern herausgearbeitet.

3.1 | SIEDLUNGSSTRUKTUR IM STADTTEIL

Die Stadtteile Horn und Bad Meinberg bilden die räumlichen und funktionalen Zentren des Stadtgebiets. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihres Profils deutlich voneinander. Während Horn ökonomische Schwerpunkte im industriell-gewerblichen Bereich vorweisen kann, ist Bad Meinberg durch den Gesundheits- und Kurbetrieb geprägt.Zwischen den Siedlungsschwerpunkten, die 1970 zu einer administrativen Einheit zusammengefasst wurden, besteht daher keine direkte Konkurrenzsituation.

Der namensgebende Stadtteil Horn liegt im Zentrum des Stadtgebiets und erstreckt sich auf rund 3,73 km². Das überwiegend zusammenhängende Siedlungsgefüge gliedert sich in mehrere Quartiere unterschiedlicher Prägung, deren Mehrzahl sich an den historischen Stadtkern als räumlichen Mittelpunkt anschließt. Lediglich der Verlauf des Schienennetzes bildet eine deutliche räumliche Zäsur und trennt die östlichen Quartiere vom Stadtkern ab. Im Norden spaltet sich durch einen landwirtschaftlich genutzten Grünraum, der dem Lauf der Wiembecke folgt, ein gewerblicher Ausläufer von der ansonsten kompakten Raumstruktur ab. Der südwestlich des Stadtteils gelegene Teutoburger Wald bildet eine natürliche Grenze des Siedlungskörpers, im nördlichen Bereich formen die industriell geprägten Flächen den abschließenden Rand zwischen Stadtgefüge und Landschaftsraum.

Der Stadtteil lässt sich unter räumlich-funktionalen Aspekten in acht unterschiedliche Quartiere gliedern, die jeweils eigene Charakteristiken aufweisen.

> 1. Industriegebiet „Am Bahnhof“

Die im Norden des Stadtteils zwischen der Bahnhof- und der Wilberger Straße gelegenen Flächen werden durch industrielle Betriebsstätten belegt und sind aufgrund ihrer Widmung als Betriebsgelände nicht öffentlich zugänglich. Die ansässigen Betriebe sind in den Bereichen der Produktion von (Holzpellets (Fa. Sonae/Gluntz) tätig. Aufgrund der abgesetzten Lage zwischen den Ausfallstraßen bestehen keine negativen Auswirkungen in Form von Emissionen auf die Wohnquartiere des Stadtteils.

Abb. 16: Industrie im Quartier

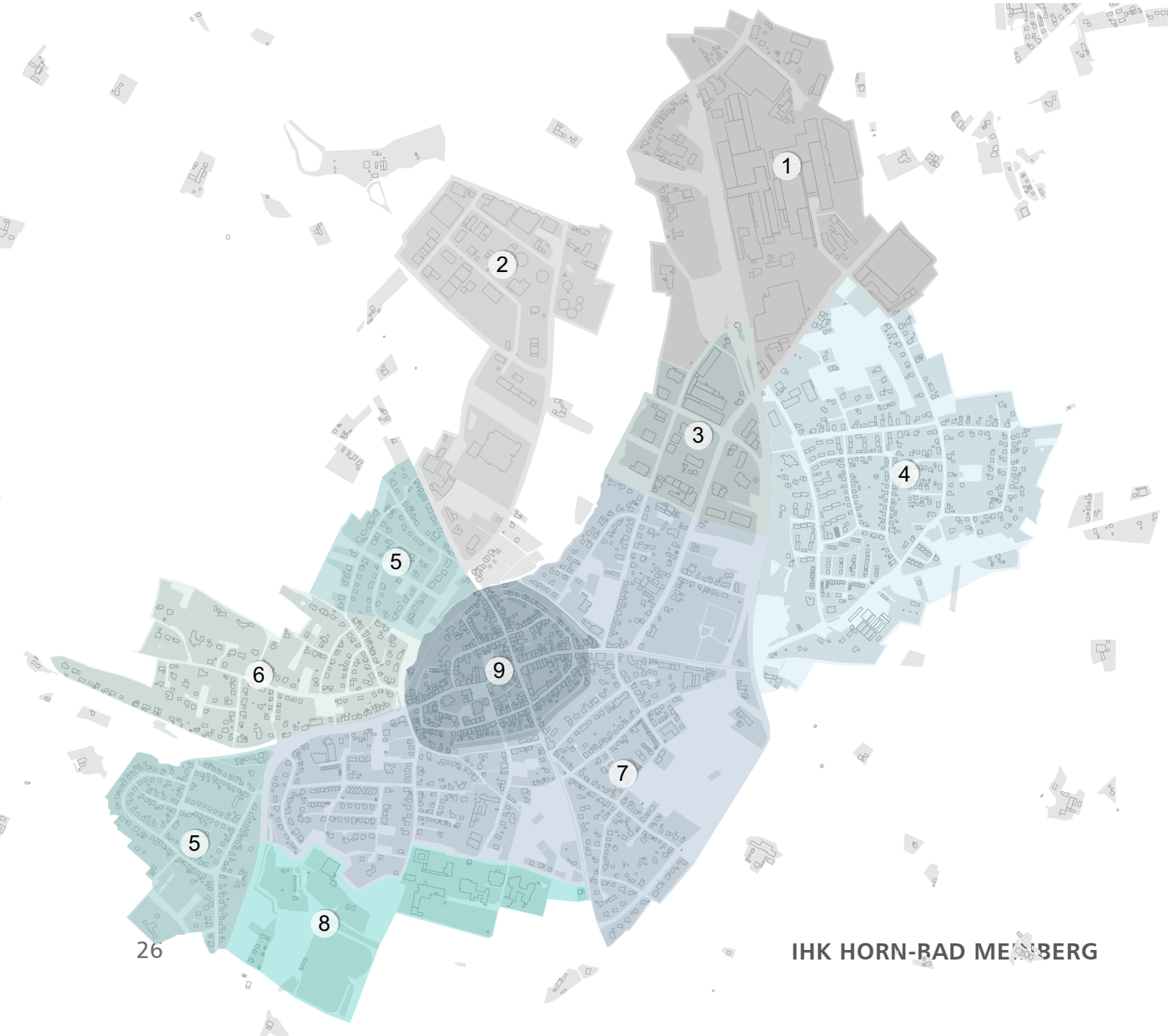
> 2. Gewerbegebiet „Wilberger Straße“

In Ergänzung zum vorgenannten Industriestandort verfügt der Stadtteil Horn auch über ein typisches Gewerbegebiet. An der Wilberger Straße finden sich verschiedene produzierende Betriebe, wobei der Großteil der Flächen durch eine Biogasanlage genutzt wird. Darüber hinaus existieren vereinzelte Dienstleistungsbetriebe wie z. B.

ein Sportcenter. Der Austausch des Gebiets mit den übrigen Quartieren ist ufgrund der fehlenden fußläufigen Anbindung insgesamt gering einzustufen.

Eine Ausnahme hiervon stellt der Einzelhandelsstandort südlich des Hessenrings dar. Der hier ansässige großflächige Bau- und Gartenmarkt, der durch einen Verbrauchermarkt flankiert wird, bildet einen Schwerpunkt der Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und ist mit einer entsprechenden Kundenfrequenz verbunden (siehe hierzu auch Kap. 3.2).

Abb. 17: (oben): Gewerbe Wilberger Straße
Abb. 18: (unten) Abgrenzung der Quartiere im Stadtteil Horn



> 3. Einzelhandelsagglomeration „Bahnhofstraße“

Der Bereich um die Kreuzung des Hessenrings mit der Bahnhofstraße bildet den räumlichen Schwerpunkt des Einzelhandels im Stadtgebiet. Er wird durch einige Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe ergänzt. Das durch die typischen eingeschossigen Filialbetriebe des Einzelhandels geprägte Gebiet weist mit seinen breiten Straßenquerschnitten und dem hohen Anteil an Parkplatzflächen eine starke Orientierung auf den MIV (motorisierter Individualverkehr) auf. Gemeinsam mit dem zuvor beschriebenen Industrie- und Gewerbegebiet bildet das Quartier den Abschluss des industriell-gewerblichen Areals im Norden des Stadtteils, Lediglich am Weidenweg besteht eine unmittelbare Grenzlage mit den Wohnstandorten des Stadtteils.

Abb. 19: Einzelhandel an der Bahnhofstraße

> 4. Quartier „Auf der Moorlage“

Das sich um die Gebrüder-Künnemeyer-Straße und Auf der Moorlage erstreckende Quartier hebt sich durch seine Baustruktur und Lage deutlich von den übrigen Wohngebieten des Stadtteils ab. Mit dem Verlauf der Bahnstrecke entsteht zudem eine starke räumliche Zäsur, durch die eine Anbindung an die umliegenden Bereiche nur punktuell möglich ist und die räumlich abgesetzte Lage des Standorts unterstrichen wird. Als weitere Besonderheit finden sich entlang der Gebrüder-Künnemeier-Straße der Großteil der Bestände im Segment des Geschosswohnungsbaus, die sich von den im restlichen Stadtteil vorherrschenden Bautypen der der Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften deutlich abheben. Diese in Ansätzen verdichtete Struktur wird durch zwei sechs- bzw. achtgeschossige Punkthochhäuser flankiert, die durch ihre Lage am Einmündungsbereich der Steinheimer Straße in die Gebrüder-Künnemeier-Straße ein bauliches Tor zum Quartier bilden. Der überwiegende Teil der Wohneinheiten in den zwei- und dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern befindet sich im Eigentum der Wohnungsbaugenossenschaft Horn, deren Büro sich ebenfalls vor Ort, in der Gebrüder-Künnemeier-Straße, befindet.

Abb. 20: Hochhaus an der Gebrüder-Künnemeier-Straße

> 5. Neubaugebiete Graf-Bernhard-Straße und Schlesier Weg

Die gegen Ende der 1950er Jahre entwickelten Wohngebiete (Quartier Graf-Bernhard-Straße ab ca 1980) wurden nach einheitlichem Bebauungsschema ange-

legt und bilden homogene Standorte. Innerhalb der dichten Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern sind den einzelnen Parzellen private Grünflächen zugeordnet. Im Quartier um die Graf-Bernhard-Straße ist der Zuschnitt der Gebäude sowie der Grundstücke großzügiger, sodass die Bebauung im Vergleich beider Standorte aufgelockert wirkt. Auch sind hier noch vereinzelte Baufelder verfügbar, wohingegen der Bereich um den Schlesier Weg bereits vollständig entwickelt ist.

Abb. 21: Wohnbebauung Graf-Bernhard-Straße

> 6. Quartier „Holzhauser Berg“

Der Wohnstandort um den Holzhauser Berg wurde ab den Jahr 1970er Jahren entwickelt. Innerhalb der Bebauung ist eine Nachverdichtung durch die Schließung von Baulücken an verschiedenen Orten möglich. Das durchgrünte Quartier am westlichen Rand des bebauten Stadtteils bildet mit dem angrenzenden Landschaftsraum sowie den großen privaten Grünflächen die attraktivste Wohnlage des Stadtteils.

Abb. 22: Wohnbebauung Holzhauser Berg

> 7. Kampstraße/Röddepöhler Weg/ Südholzweg

Innerhalb des weit gefassten Quartiers sind neben der überwiegenden Wohnfunktion auch weitere Nutzungen verortet. Im Bereich der westlichen Mittelstraße finden sich vereinzelt Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, wobei der hier ansässige Discounter eine wichtige Versorgungsfunktion für die westlichen Wohnstandorte übernimmt. In den Randlagen des östlichen Bereichs liegen einzelne landwirtschaftliche Betriebsstätten. Bei den weitläufigen Wohnstandorten handelt es sich um die Erweiterungsgebiete

Abb. 23: Wohnbebauung Röddepöhler Weg

der 1970er-Jahre, die überwiegend direkt an den historischen Stadtkern grenzen. Im Bereich der Kampstraße und deren Einmündung in die Mittelstraße bestehen verschiedene gewerbliche Einheiten, die als Fortsetzung der funktional durchmischten Struktur des Stadtkerns zu sehen sind.

> 8. Schul- und Sportzentrum

Das Schulzentrum an der Schulstraße umfasst als hochwertiger, kombinierter Standort eine Vielzahl von Schulformen (Grundschule, Hauptschule, Förderschule, Sekundarschule, Gymnasium). Es stellt einen wichtigen Standortvorteil für die Wohnquartiere Horns dar (siehe unten). Der überwiegende Teil der Sport- und Freizeiteinrichtungen des Stadtteils findet sich am benachbarten Eggestadion. Dadurch bilden die genannten Einrichtungen ein eigenständiges Quartier.

Abb. 24: Sekundarschule im Schulzentrum Horn-Bad Meinberg

> 9. Historischer Stadtkern

Der historische Stadtkern Horns grenzt sich durch seine Raumstruktur und das Nutzungsprofil deutlich von den übrigen Quartieren ab. Neben der Wohnfunktion finden sich im Quartier eine Vielzahl von öffentlichen Einrichtungen und Ladenlokalen in den Erdgeschossen der Gebäude. Eine ausführliche Analyse des Bereichs wird in Kap. 4 durchgeführt.

In der Gesamtschau zeigt sich somit eine klare Gliederung des Stadtteils. Mit der Ausnahme des historischen Stadtkerns ist jedem Quartier eine eindeutige Hauptfunktion zuzuordnen, die sich in der Raumstruktur deutlich abbildet. Der überwiegende Teil der Fläche des Stadtteils entfällt auf Wohnquartiere, die sich in ihrer jeweiligen Baustruktur homogen präsentieren. Bis zum Ende des II. Weltkriegs beschränkte sich die zusammenhängende Baustruktur auf den historischen Stadtkern. Die sich außerhalb der Wallanlagen befindlichen Wohngebiete wurden erst ab 1950 entwickelt, um die sich im Zeitraum von 1945 bis 1970 auf rund 6.600 Einwohner verdoppelte Bevölkerung mit adäquatem Wohnangeboten versorgen zu können[1].

Die industriell-gewerblichen Nutzungen liegen von den Wohnstandorten deutlich abgesetzt, die Einzelhandelslagen bilden prägnante, allerdings für den Stadtkern problematisch lokalisierte Schwerpunkte aus. Vor diesem Hintergrund besteht auf Stadtteilebene überwiegend kein Bedarf im Hinblick auf Anpassungen oder Schärfungen der teilräumlichen Quartiersfunktionen.

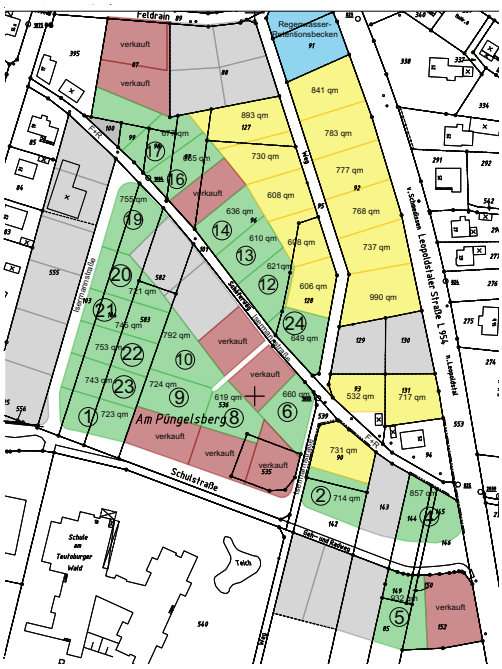
Perspektivische Erweiterungen und Baulandentwicklung

In Ergänzung der beschriebenen Wohnstandorte bestehen derzeit zwei Erweiterungsgebiete im Stadtteil. Auf den Flächen zwischen Leopoldstaler und Franz-Hausmann-Straße wird mit dem Wohngebiet „Schäferweg/Schulzentrum“ der Lückenschluss zwischen den bestehenden Wohnlagen forciert. Innerhalb

1 Tölle, Gerhard: Die bauliche Entwicklung der Stadt Horn/Lippe von 1945 bis 2000; ohne Veröffentlichung

der auf eine Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern ausgerichteten Parzellierung wurden seit Beginn des I. Erschließungsabschnitts (seit 2011) etwa 6 der rund 35 möglichen Baufelder genutzt. Mit der unmittelbaren Nähe zum Schulzentrum und durchschnittlichen Grundstücksgrößen von mehr als 700 m² verfügt das Wohngebiet über gute Standortvoraussetzungen. Darüber hinaus wurde seitens der Stadt eine Vermarkungsoffensive in Form einer Zuschussförderung für den Grunderwerb aufgelegt, die insbesondere auf junge Familien abzielt. Im Hinblick auf die Zahl von zwölf verkauften Grundstücken, die z. T. noch nicht entwickelt wurden, sind die Vermarktungsaussichten für den Wohnstandort vor dem Hintergrund der nicht einfachen Marktlage in Horn generell als positiv zu bewerten.

Mit dem zweiten Neubaugebiet „Röddepöhlen“ sollen derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen im Osten des Stadtteils perspektivisch in ein Wohnquartier umgewandelt werden. Der Anstoß für die Entwicklung des Bereichs ist im Zusammenhang mit der Erfordernis des Lückenschlusses der östlichen Ortsumfahrung in Form des geplanten Südrings zu sehen. Der zugrunde liegende Bebauungsplan befindet sich gegenwärtig in der Gesamtüberarbeitung. Innerhalb des Geltungsbereichs sind rund 75 Wohneinheiten als freistehende Einfamilienhäuser vorgesehen.



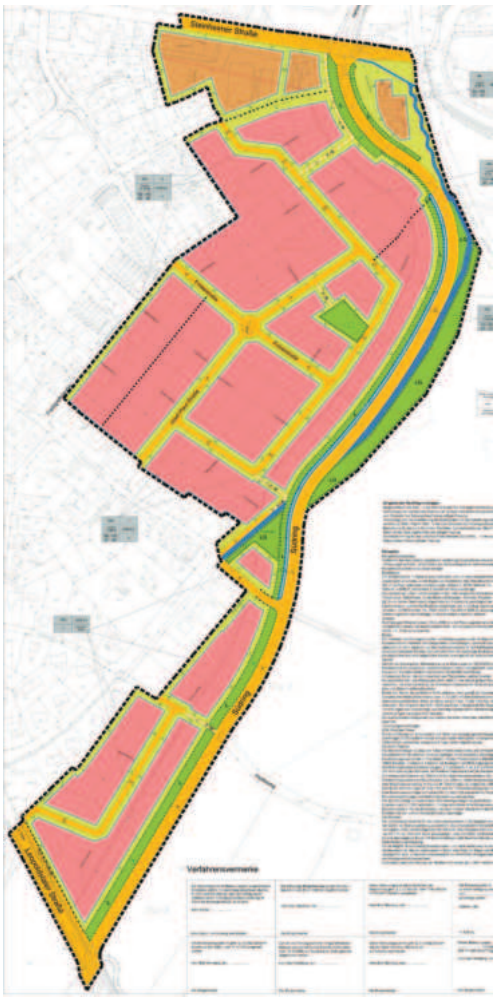


Abb. 25: (oben) Lage der Neubaugebiete im Stadtteil
Abb. 26: (unten) Grundstücksplan zum Neubaugebiet „Schäferweg/Schulzentrum“ (A)
Abb. 27: (rechts) Bebauungsplan zum Neubaugebiet Röddepöhlen“ (B)

3.2 | EINZELHANDELSSTRUKTUR UND FUNKTIONALE VERKNÜPFUNGEN

Innerhalb des Stadtgebiets von Horn-Bad Meinberg bestehen vier räumliche Schwerpunkte des Einzelhandels, die sich mit Ausnahme des Zentrums von Bad Meinberg alle im Stadtteil Horn befinden und über 90 % der gesamten Verkaufsfläche umfassen. Im übrigen Stadtgebiet existieren lediglich Streulagen, die kleinflächigen Nahversorgungsbetrieben zuzurechnen sind.

Die Bahnhofstraße in Horn bildet mit rund 8.400 m² Verkaufsfläche den größten Einzelhandelsschwerpunkt im Stadtgebiet. Der vom Stadtkern Horns deutlich abgesetzte Standort ist in planungsrechtlicher Hinsicht als Gewerbegebiet ausgewiesen, sodass der dichte Einzelhandelsbesatz als atypisch anzusehen ist und Erweiterungen ausgeschlossen sind (siehe hierzu auch die Handlungsempfehlungen des Einzelhandelskonzepts für Horn-Bad Meinberg[1]). Bezüglich der Branchenstruktur ist mit Lebensmittel- und Drogerieanbietern sowie Bekleidungsbetrieben ein deutlicher Schwerpunkt im nahversorgungs- und zentrenrelevanten Segment zu beobachten. Als Betriebe sind Aldi, Rossmann, Tedi, Netto, KIK, Ernsting´s Familiy, Lidl, Takko, Jibi-Markt und K+K Schuhe aufzuführen.

Mit seiner Lage und der baulichen Struktur weist der Standort eine starke Autokundenorientierung auf, die durch für die Betriebstypen typische eingeschossige Bauweise mit großflächigem Parkplatzangebot unterstrichen wird. Auch die Randlage mit dem Industriegebiet und die fehlenden Wegeverknüpfungen mit anderen Funktionsbereichen, die zu einer geringen Passantenfrequenz führen, unterstreichen diese Ausrichtung.

Der Baumarkt und der angegliederte Verbrauchermarkt an der Wilberger Straße bilden den zweiten Schwerpunkt des Einzelhandels außerhalb des Stadtkerns. Für die genannten Betriebe, die in einem

Abb. 28: Einzelhandelsbetriebe an der Bahnhofstraße (Mitte)
Abb. 29: Einzelhandel Wilberger Straße (unten)

1 BBE Standort- und Kommunalberatung: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Horn-Bad Meinberg; Münster 2014: S. 63ff

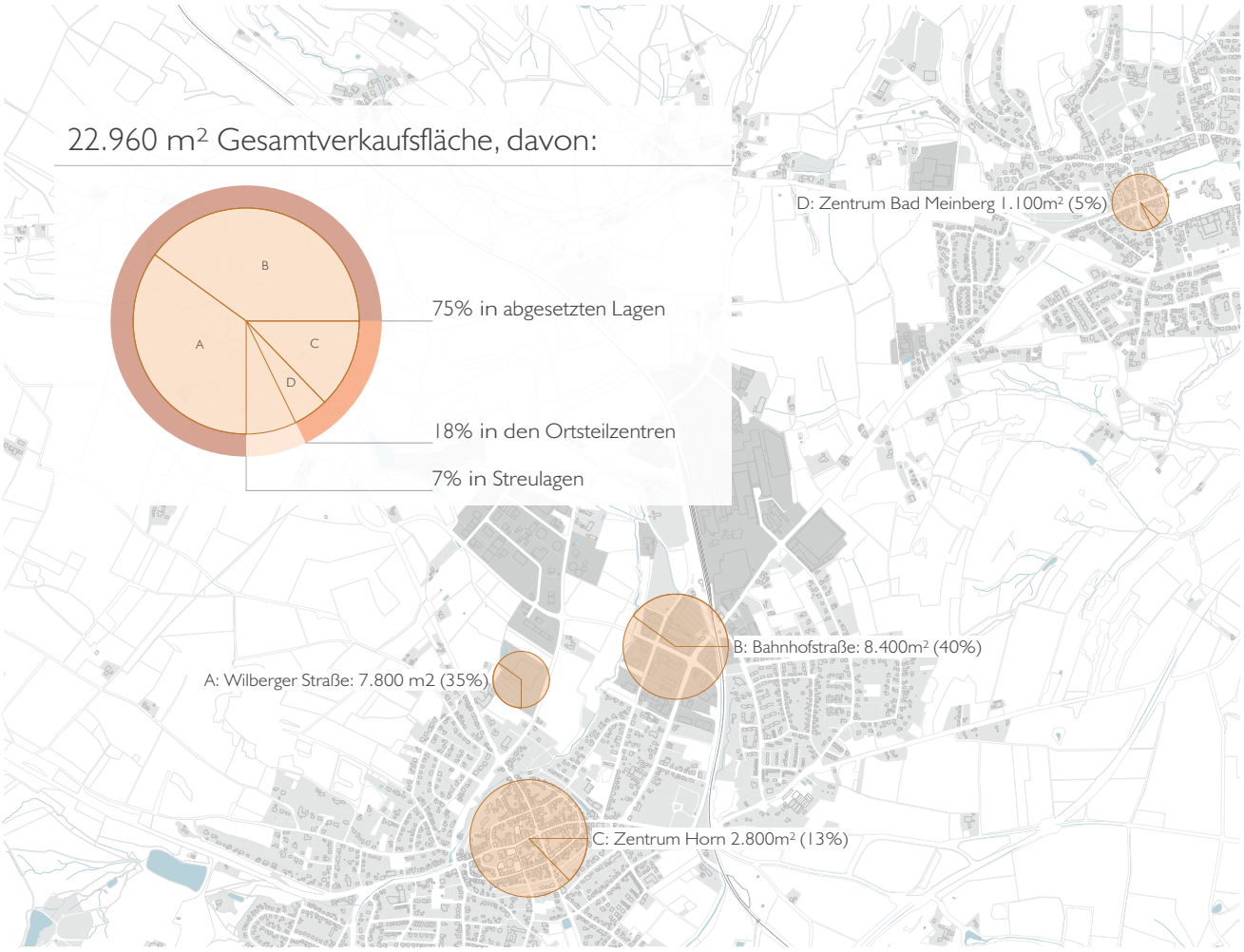


Abb. 30: (oben) Verteilung der Verkaufsflächen im Stadtgebiet
Abb. 31: (links) Einzelhandel an der Mittelstraße

gemeinsamen Baukörper rund 7.800 m² Verkaufsfläche umfassen, bestehen aufgrund des planungsrechtlichen Status als Sondergebiet noch geringfügige Erweiterungsmöglichkeiten (bis 9.500 m²). Durch die Lage an der Ausfallstraße des Stadtteils weist der Standort trotz seiner Nähe zur Siedlungsstruktur eine isolierte und autokundenorientierte Lage auf.

Der historische Stadtkern Horns umfasst als dritter und kleinster Pol des Einzelhandels rund 2.800 m² Verkaufsfläche, die über-

wiegend in den Erdgeschosslagen entlang der Mittelstraße zu verorten sind. Mit der Ausweisung als Kerngebiet sind hier grundsätzlich breite Entwicklungsspielräume für den Einzelhandel gegeben. Allerdings weist der Standort eine Vielzahl an Leerständen auf, die neben baustrukturellen Ursachen auch im Zusammenhang mit dem dichten Einzelhandelsbesatz der Schwerpunkte an der Bahnhof- und Wilberger Straße zu sehen sind. Eine weiterführende Betrachtung der Mittelstraße erfolgt in Kap. 4.2.

Funktionale Verknüpfungen des Stadtkerns

Neben der unmittelbaren Verflechtung des historischen Stadtkerns mit den umliegenden Quartieren, die sich aus den direkten Wechselwirkungen wie z. B. „Wohnen – Einkaufen" ergeben, finden sich im Stadtteil verschiedene Funktionszentren, die zum historischen Stadtkern in einem engen Bezug stehen. Diese Zentren können die Entwicklungspotenzialen des Stadtkerns stärken.

Verbindung „Stadtkern – Bahnhof"

Der DB-Haltepunkt im Stadtteil bildet den für die Erschließung der umliegenden Städte zentralen Zugang zum ÖPNV. Die Anbindung des Stadtkerns an die Region, insbesondere an den regionalen Arbeitsmarkt, stellt einen wesentlichen Standortfaktor für die Stärkung der Wohnfunktion dar.

Mit Blick auf eine bessere Funktionalität und Anbindung des Bahnhofs, besteht vor allem Handlungsbedarf, da das Bahnhofsareal rund 1,3 km bzw. 15 Gehminuten vom Stadtkern entfernt liegt. Heute weist vor allem die fußläufige Verbindung deutliche Mängel auf. Zwar besteht mit der Kampstraße eine nahezu direkte Achse zwischen Bahnhof und Zentrum. Allerdings besitzt sie ein nur äußerst schwaches Gestaltungsniveau und eine geringe Leitwirkung, was sich insbeson-

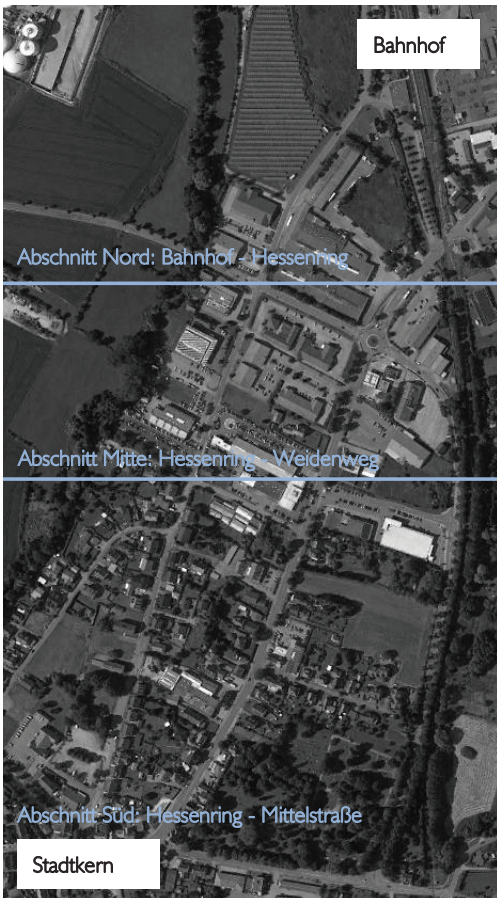


Abb. 32: (oben) Abschnitte der Achse „Stadtkern - Bahnhof

Abb. 33: (unten): Verbindung zwischen Stadtkern und Bahnhofsareal

Abb. 34: Entfernung der dargestellten Orte vom Stadtkern

dere für Fußgänger und Radfahrer nachteilig auswirkt. Diese Situation wird dadurch verstärkt, dass die Kampstraße zwischen Bahnhof und Zentrum mehrere, Quartiere mit unterschiedlicher Prägung durchquert:

Zwischen der Mittelstraße, die den östlichen Eingang zum Stadtkern markiert und der Einmündung des Weidenwegs verläuft die Straße durch ein Wohnquartier, dessen Bebauung die Straße in weiten Teilen einfasst. Der Mittelteil der Straße, zwischen Weidenweg und Hessenring, ist durch Gewerbebauten geprägt, die mit dem Straßenraum kaum im Austausch stehen. Diese Struktur und die Tatsache, dass für Fußgänger - mit Ausnahme des Bahnhofs - keine Ziele mehr bestehen, führen zu Brüchen in der Wahrnehmung der Verbindungsfunktion. Diese verstärken sich im nördlichen Teil zwischen Hessenring und Bahnhof nochmals. Nach der Querung des Hessenrings, der eine starke Zäsur darstellt, gehen die Baustrukturen in das typische Landschaftsbild eines dörflichen Außenbereichs über; der nahe Bahnhof wird nicht mehr erfahrbar. Die mangelhafte gestalterische Verbindung wird durch eine ungünstige Aufteilung der Verkehrsflächen verstärkt, vor allem ist keine Betonung des Rad- und Fußverkehrs erkennbar. Zusätzlich fehlen visuelle Gestaltungselemente, die den Charakter der Achse hervorheben und den Sprung zwischen den Quartieren abmildern könnten.

Mit Blick auf die Erschließung des Bahnhofs für den MIV ist gegenwärtig eine in Teilen unbefestigte Stellfläche für rund 60 Fahrzeuge zu erwähnen. Aufgrund der teilweise fehlenden Markierungen der einzelnen Parkplätze und die unzureichende Befestigung entsteht ein ungeordneter und behelfsmäßiger Eindruck. Darüber hinaus wird der Bedarf an Parkplätzen durch das vorhandene Angebot nicht ausreichend abgedeckt.

Verbindung „Stadtkern – Schulzentrum"

Das Schulzentrum der Stadt Horn-Bad Meinberg umfasst neben einer Grundschule, einem Gymnasium, einer Sekundar- sowie einer Real- und einer (zum Sommer 2016

auslaufenden) Hauptschule auch eine förderorientierte Bildungseinrichtung und stellt somit das Zentrum der Bildungsinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet dar. Mit diesem breit gefächerten Angebot an weiterführenden Schulen verfügt die Stadt über eine differenzierte Bildungslandschaft, die einen elementaren Faktor in der Wohnstandortwahl junger Familien darstellt. Im Hinblick auf den historischen Stadtkern als Wohnquartier ist insbesondere die fußläufige Entfernung des Schulzentrums als Entwicklungspotenzial zu unterstreichen. Heute mangelt es an einer sicheren Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Stadtkern und dem Schulzentrum.

Die Haupterschließung des Schulzentrums für den ÖPNV und MIV erfolgt über die Verbindung „Südholzweg/Schulstraße“ . Dies führt zu einer entsprechend hohen Frequenz. Der rund zehnminütige Fußweg zwischen dem Kern und dem Schulzentrum verläuft über die Franz-Hausmann-Straße, die die Erschließungsfunktion für das Wohnquartier übernimmt und somit nur von einem geringen Verkehrsaufkommen betroffen ist. Im Hinblick auf die Aufteilung des Straßenraums nimmt die Fläche der Fahrbahn einen Großteil der Flächen ein. Für Fußgänger und Radfahrer ergeben sich Engstellen, die unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit einer Optimierung bedürfen.

Im nördlichen Verlauf quert die Wegeverbindung die historischen Wallanlagen und schließt über den Domensoot an den Marktplatz an. Die Eingangssituation zum historischen Stadtkern wird dabei durch eine gelungene Verknüpfung der Wegeführung innerhalb des Grünraums der Wallanlagen mit dem Straßenraum gekennzeichnet. Die Steinformation, die als Tor fungiert, wirkt sich durch die Verengung des Straßenraums gleichzeitig verkehrsregelnd aus. Demgegenüber steht innerhalb des Stadtkerns die Kreuzung mit der Heerstraße, eine weitere Gefahrenstelle dar.

Verbindung „Stadtkern –Externsteine“

Die Externsteine entfalten aufgrund ihrer überregionalen Bekanntheit eine starke Leitwirkung im touristischen Bereich und bilden, gemeinsam mit dem Hermannsdenkmal unter der Dachmarke „Teutoburger Wald“ das Wahrzeichen der Region. Das Naturdenkmal verzeichnet mit rund 500.000 Personen pro Jahr ein sehr hohes Besucheraufkommen.

Die Externsteine liegen rund 2 km vom historischen Stadtkern entfernt, was einer fußläufigen Distanz von rund 30 Minuten entspricht. Innerhalb des zentralen Bereichs um das Marktquartier ist derzeit kein gestal-

Abb. 35: Franz-Hausmann-Straße als Achse zum Schulzentrum

terisch betonter Beginn der Fuß- und Radwegeverbindung erkennbar.

Innerhalb der Wallanlagen führt der Weg zu den Externsteinen über die Obere Mittelstraße, die mit ihrer niveaugleichen Pflasterung eine einladende Wirkung für alle Verkehrsteilnehmer entfaltet. Im weiteren Verlauf außerhalb des historischen Kerns übernimmt die Mittelstraße eine überörtliche Verbindungsfunktion, unter anderem als Zufahrt zur Bundesstraße B1, wodurch die Gestaltung einer hochwertigen Fuß- und Radverbindung im Straßenraum nicht mehr erkennbar ist. Ein Bezug zu den Externsteinen als Ziel ist nicht erkennbar. Der letzte Abschnitt der Wegeverbindung folgt der Externsteiner Straße, die die unmittelbare Ortslage verlässt und innerhalb des Randbereichs des Teutoburger Walds lediglich einen Schutzstreifen ausweist. Hier ist der Straßenraum für Fuß- und Radverkehr kaum mehr im Sinne einer touristischen Route mit Freizeitwert nutzbar.

In der Zusammenfassung bestehen mit dem Bahnhof, dem Schulzentrum und den Externsteinen drei Funktionszentren, die in besonderer Beziehung zum historischen Stadtkern stehen. Mit der Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Anbindungen, die jeweils spezifischen Zielsetzungen unterliegt, können die positiven Entwicklungsimpulse, die von den jeweiligen Zielen auf den Stadtkern ausgehen, deutlich verstärkt werden.

Abb. 36: (links) Straßenverbindung zu den Externsteinen
Abb. 37: (rechts) Burg Horn mit Wallanlagen

4 DER HISTORISCHE STADTKERN IN HORN

Der historische Stadtkern Horns übernimmt mit seiner zentralen Lage und den vielfältigen stadträumlichen Funktionen eine besondere Rolle im Stadtteil. Während die übrigen Quartiere eine singuläre Hauptfunktion aufweisen, finden sich im Stadtkern neben Wohnbereichen auch miteinander verzahnte Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen sowie öffentliche Einrichtungen. Allerdings werden bereits bei einer oberflächlichen Betrachtung verschiedene Problemlagen deutlich, die z. B. an einem hohen Anteil an Leerständen im Stadtraum ablesbar sind.

4.1 | STÄDTEBAULICHE GRUNDSTRUKTUR DES HISTORISCHEN STADTKERNS

Prägend für die stadträumliche Grundfigur des Stadtkerns ist das historische Grundmuster aus Straßenräumen und Baufeldern, welches bereits um die Mitte des 13. Jhd. angelegt wurde und bis zum heutigen Tag erhalten ist. Die Grundaufteilung entspricht dem Lippischen Drei-Straßen-Schema, innerhalb dessen das Hauptwegekreuz durch einen zusätzlichen inneren Straßenring ergänzt wird, der parallel zu den Wallanlagen verläuft. Die Hauptachsen verbinden die vier Stadteingängen nicht in direkter Sichtlinie mit einander, sondern weisen ein leichten Versatz auf, was zu den Zeiten der Entstehung einen militärischen Vorteil bedeutete[1].

[1] Das Lippische Drei-Straßen-Schema lässt sich als regional typische Grundfigur der mittelalterlichen Stadtanlage z. B. auch in Barntrup oder Lemgo finden. Durch das Verspringen der Hauptstraßen war es Angreifern nicht möglich, in direkter Linie durch den gesamten Stadtkern zu feuern.

Durch die Anlage des Straßennetzes werden alle Bauflächen des Stadtkerns als Blockbereiche definiert, die eine geschlossene randständige Bebauung aufweisen. Eine Ausnahme von der beschriebenen Blockstruktur bildet der Bereich zwischen Kirchstraße und Domensoot, der mit der Kirche und dem Rathaus das administrative und gesellschaftliche Zentrum bildet. Um die repräsentative Wirkung der genannten Institutionen stadträumlich zu betonen, bildet der dem Rathaus vorgelagerte Marktplatz - neben der Anlage der Burg Horn - den bedeutendsten und größten öffentlichen Raum des Stadtkerns (siehe Kap. 4.4). Aufgrund der vollständig ausgebildeten Blockstrukturen sind innerhalb der Wälle keine Flächenreserven für größere Entwicklungen vorhanden. Auch im unmittelbaren Anschluss an den Wallring sind großteilige Entwicklungsflächen nur vereinzelt verfügbar

Im Verhältnis der für die Entstehungszeit typischen schmalen Frontfassaden mit dem Straßenraum weist eine Reihe von Bauwerken eine ausgeprägte Tiefe aus, sodass sich die Gebäudekörper weit in die Innenbereiche erstrecken. Diese Grundflächenaufteilung ist insbesondere im Bereich der Mittelstraße, die die historische wie aktuelle Hauptstraße des Stadtkerns bildet, zu beobachten. Die historischen Blockkanten sind bis auf wenige Ausnahmen, z. B. in Teilbereichen der Pfuhl- und der Wallstraße, auch in der heutigen Baustruktur erhalten und klar ablesbar.

Abb. 38: Fachwerkensemble an der Leopoldstaler Straße

Burg Horn
Burgstraße
Nordstraße
Wallstraße
Mittelstraße
Marktplatz
Rathaus
Mittelstraße
Leopoldstaler Straße
Heerstraße

Die Innenbereiche sind vom öffentlichen Straßenraum her überwiegend nicht zugänglich und mit privaten Nutzungen belegt. Punktuell bestehen fußläufige Verbindungen zwischen der Mittelstraße und den Innenbereichen. Aufgrund der klaren Aufteilung lassen sich sechs maßgebliche Blockinnenbereiche abgrenzen, deren derzeitige Nutzungen variieren. Während die Flächen innerhalb der zwei nördlichen Blockbereiche zwischen Mauer- und Wallstraße als private Gartenflächen gestaltet sind, präsentieren sich die übrigen vier Bereiche teilweise sowohl gestalterisch als auch funktional in einem ungeordnetem Zustand. Diese Situation ist im Zusammenhang mit der Leerstandssituation der angrenzenden Bebauung zu sehen. Mit den Bereichen um die Ratstweete sowie die zwei Innenflächen an der Unteren Mittelstraße wird der Großteil als Parkplatz genutzt, wobei nur der erstgenannte Abschnitt öffentliche Stellplätze vorhält.

Bausubstanz und Denkmäler

Aufgrund seiner langen Entwicklungsgeschichte ist der Stadtkern Horns durch eine Vielzahl an historischen Fachwerkgebäuden geprägt. Das älteste Fachwerk-Wohngebäude (Nordstraße 9) lässt sich auf das Jahr 1579 zurückdatieren. Aufgrund der problematischen Nutzungssituation (siehe Kap. 4.2) ist bei einer Vielzahl der Objekte ein mangelhafter substanzieller Zustand und eine entsprechend hoher Sanierungsbedarf zu attestieren. Etwa 18 Gebäude sind als „Problemfälle“ einzustufen, für die näher zu konkretisieren ist, ob sie als abgängig anzusehen sind[1]. Im Hinblick auf die Größe des Stadtkerns entspricht dies zunächst einer überschaubaren Anzahl. Als problematisch ist hierbei einzustufen, dass mindestens die Hälfte dieser „Problemfälle“ auf denkmalgeschützte Objekte entfällt, wodurch die Aktivierung neuer Investitionen zusätzlich erschwert werden könnte. Insgesamt finden sich im historischen Stadtkern 41 denkmalgeschützte Hochbauten.

Neben dem Ensemble aus Fachwerkhäusern weist der historische Kern eine Reihe stadträumlich und historisch prägender Einzelgebäude auf:

> Burg Horn: Die Anlage der Burg Horn wurde im Jahr 1348 fertiggestellt und in den 1990-Jahren umfassend saniert. Im Zuge der Sanierungsarbeiten wurden auch rückgebaute Gebäudeteile wie das III. OG rekonstruiert, sodass das heutige Erscheinungsbild dem historischen Vorbild entspricht. In stadträumlicher Hinsicht bilden die die Burg umgebenden Bereiche einen prägenden Grün- und Freiraum innerhalb des Stadtkerns. Heutige Hauptnutzung ist das Burgmuseum, das sich der Geschichte der Stadt widmet. Darüber hinaus werden Teilflächen der Gebäude durch eine Polizeidienststelle und die Stadtverwaltung genutzt.

Abb. 39: (links) Bestandsplan des Historischen Stadtkerns
Abb. 40: Denkmalschutz (blau), substanzielle Probleme im Bestand (Punkt) und Leerstände in der Hauptgeschäftslage (bez. auf Ladenlokale im EG, rot))

1 Die Einschätzung erfolgte auf der Basis einer gründlichen äußeren Inaugenscheinnahme der Gebäude und soll für das Handlungskonzept eine ungefähre Größenordnung der Zahl bereitstellen. Für eine gesicherte Erhebung des Zustands ist eine detaillierte technische Bewertung notwendig.

> Stadtkirche Horn: Die Stadtkirche markiert das frühe Zentrum der Siedlung. Der untere Teil des Kirchturms wurde auf den Zeitraum um das Jahr 1200 datiert und ist somit älter als der Stadtkern selbst. Um die Mitte des 15. Jhd. wurde die Kirche zu einer dreischiffigen Hallenkirche im gotischen Stil ausgebaut und bis in die Gegenwart erhalten. Mit dem Bau des historischen Rathauses am Marktplatz wurde der Sakralbau als ehemals prägender Solitär in die „zweite Reihe" verdrängt und ist gegenwärtig von der Hauptachse der Mittelstraße nur über den Turm als Teil der Stadtsilhouette wahrnehmbar.

> Historisches Rathaus: Das Rathaus der Stadt Horn-Bad Meinberg, in den Jahren 1865 bis 1866 im Stile der Neugotik errichtet, bildet den westlichen Abschluss des Marktplatzes. Das Vorgängergebäude wurde durch den großen Stadtbrand des Jahres 1864 zerstört. Durch seine repräsentative Lage am bedeutendsten Stadtplatz trägt es wesentlich zur stadträumlichen Prägung des Stadtkerns bei. Die nebenstehende Tuschezeichnung zeigt das alte Rathaus mit der rückseitig gelegenen Kirche. Im Vordergrund ist der Kotzenbergsche Hof als Eckgebäude sichtbar[2].

> Kotzenbergscher Hof: Beim Kotzenbergschen Hof handelt es sich um ein stadtbildprägendes Gebäude mit langer Historie. Das der Weserrenaissance zuzurechnende Gebäude wurde 1616 errichtet und diente im Laufe seiner Geschichte u. a. als Adelssitz und Hotel. Seit Ende 2006 steht die Immobilie leer, in den letzten Jahren sind verschiedene Entwicklungsbemühungen gescheitert. Die andauernde Leerstandssituation wirkt sich aufgrund der bedeutenden Ecklage am Marktplatz und den daraus resultierenden zwei Gebäudefronten deutlich negativ auf das Marktquartier aus. Aufgrund des langen Leerstands besteht erheblicher Sanierungsbedarf, um das Objekt wieder nutzbar zu gestalten.

> Malzdarre: Das umgangssprachlich „Eulenturm" genannte Bauwerk ist der letzte erhaltene der ursprünglich sieben Wehrtürme der Befestigungsanlage. Im direkten Anschluss an den um 1500 errichteten Turm existieren die größten zusammenhängenden Reste der

2 Quelle der Abbildung: 39 Burkhard Meier et al: Emil Zeiß 1833-1910. Ein lippischer Pfarrer und Künstler, herausgegeben vom Lippischen Heimatbund und vom Landesverband Lippe, Detmold 2001: S. 112; über https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Emil_Zei%C3%9F_Marktplatz_in_Horn_1863.png

1

2

3

4

5

6

historischen Stadtmauer, die in die Grüngestaltung der Flächen der ehemaligen Wallanlagen integriert sind.

Neben den dargestellten historischen Baustrukturen sind im Stadtkern Horns kaum Neubauprojekte zu verorten, der Schwerpunkt der Bautätigkeit ist in den in Kap. 3.1 beschriebenen neu erschlossenen Wohngebieten zu verorten. Eine Ausnahme hiervon stellt das HAP Seniorenzentrum „Am Markt“ dar, durch dessen Eröffnung im Jahr 2005 die Ecklage des historischen Blocks an der Kreuzung von Heer- und Leopoldstaler Straße zeitgemäß entwickelt wurde. Als zweiter Bereich, der in den letzten Jahrzehnten umfassend bebaut wurde, ist die Fläche zwischen Marktplatz und Heerstaße aufzuführen, die im Wesentlichen durch den solitären Baukörper der Sparkasse und des durch die Stadtverwaltung genutzten Anbaus geprägt werden.

Abb. 42: Ansicht des historischen Rathauses mit Kirche und Kotzenbergschem Hof

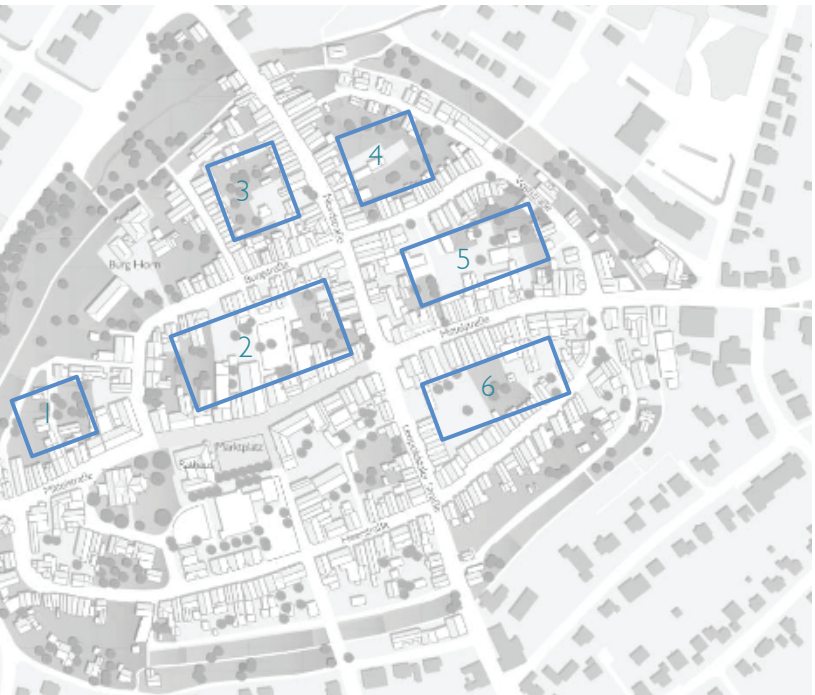


Abb. 41: Kurzsteckbriefe Blockinnenbereiche

- 1: verwildert, ungenutzt aufgrund der angrenzenden Leerstände
- 2: private Gärten, öffentliche und private Stellflächen
- 3: private Gärten, umbaut
- 4: Grünfläche mit rückseitiger Erschließung zur Leopoldstaler Straße
- 5: kleinteilige private Stellflächen der Ladenlokale am Mittelstraße, Gewächshaus
- 6: private Stellfläche, mindergenutzte Bereiche an Leerständen

Abb. 43: (v. l n. r.) Stadtmauer mit Turm, sanierungsbedürftiger Gebäudebestand im Stadtkern, Kotzenbergscher Hof,

frei
Linien-
verkehr
frei

4.2 | FUNKTIONSVERTEILUNG IM HISTORISCHEN STADTKERN

Der historische Stadtkern weist eine zentrentypische Nutzungsmischung auf, die ihn von den übrigen Quartieren des Stadtgebiets deutlich unterscheidet. Als wesentliche Bestandteile sind Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistung aufzuführen, die durch eine hohe Zahl öffentlicher Einrichtungen flankiert werden. Um sich für die zukünftige funktionale Entwicklung einer realistischen Zieldefinition anzunähern, kommt der Analyse der Nutzungsstruktur ein besonderer Stellenwert zu.

Wohnfunktion des historischen Stadtkerns

Weite Teile des Gebäudebestands im Horner Zentrum dienen reinen Wohnzwecken. Dies trifft auf Mauerstraße, Wallstraße, Pfuhlstraße sowie Burg- und Heerstraße zu. Auch die Leopoldstaler und die Nordstraße sind, trotz teilweise vorhandener Ladenlokale in den Erdgeschossen, überwiegend als Wohnstandort einzustufen. Die generelle Wohnfunktion ist sowohl von ihrer Baustruktur als auch ihrer historischen Entwicklung her als für das Zentrum typisch anzusehen und trägt wesentlich zur funktionalen Identität des Stadtkerns bei.

Zwischen den bestehenden Wohnlagen lassen sich qualitativ unterschiedliche Standorte unterscheiden, die in der Konsequenz zu Leerständen und zu einer substanziellen Vernachlässigung der Immobilien führen. Dadurch wurde die Wohnfunktion von Teilbereichen empfindlich geschwächt.

Die Wohngebäude in der Mauer- und im nördlichen Teil der Wallstraße [Nr. 1 in nebenstehender Abbildung] präsentieren sich als gepflegtes Ensemble, innerhalb dessen kaum Leerstände auftreten. Durch ihre Ausweisung als Einbahnstraßen und einer ansprechenden Querschnittsgestaltung, die für den MIV nur geringe Geschwindigkeiten zulässt, trägt der Straßenraum zur Qualität der Wohnlage bei. Möglich wird dies durch die Tatsache, dass die Straßen eine reine Erschließungsfunktion für den Wohnstandort übernehmen und das Verkehrsaufkommen entsprechend gering ist. Eine Vielzahl der Objekte verfügt zudem über private Freiflächen in den Innenbereichen, was für zusätzliche Qualität sorgt. Die Baustruktur an der Südseite der Wallstraße verkörpert mit den freistehenden Gebäuden und den großzügigen Parzellen einen für den historischen Kern unüblichen, aber mit einer hohen Wohnqualität verbundenen Bautypus. Insgesamt wird die Wohnfunktion des Bereichs somit von einer Reihe positiver Standortfaktoren gestützt und ist als stabil einzustufen.

Die Heerstraße [3] bildet ebenfalls einen stabilen Wohnstandort mit einer geringen Anzahl an Leerständen, obgleich sich insbesondere im östlichen Teil gestalterischer Aufwertungsbedarf im Gebäudebestand zeigt. Da nur ein geringer Teil der Gebäude historischen Ursprungs ist, weisen die Immobilien zum Großteil marktgängige Zuschnitte auf. Im Hinblick auf die Transitfunktion der Heerstraße sind die Anwohner einer deutlich erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt, was zu einer geringeren stadträumlichen Qualität im Vergleich zur oben beschriebenen Wohnlage Mauerstaße/Wallstraße führt. Einen deut-

Abb. 44: Hauptwohnstandorte im historischen Stadtkern

lichen Vorteil kann der Wohnstandort Heerstraße mit den nahezu durchgängig vorhandenen privaten Grünflächen aufweisen, die durch ihre Grenzlage mit dem Grünraum der Wallanlagen zusätzlich aufgewertet werden.

In der Burg- und der Pfuhlstraße [2], die den mittleren Bogen des historischen Straßenschemas bilden, zeichnen sich, im Gegensatz zu den vorgenannten Bereichen, deutlich problematische Aspekte für die Wohnfunktion ab. Neben dem grundsätzlichen Modernisierungsbedarf ist die Bausubstanz durch die zum Teil langjährigen Leerstände deutlich beeinträchtigt. Für eine Vielzahl der historischen Objekte besteht somit ein massiver Sanierungsbedarf, um in den Gebäuden zeitgemäßen Wohnraum anbieten zu können. Darüber hinaus sind den Gebäuden, insbesondere in den historisch bebauten Ecklagen mit der Nordstraße, kaum private Grünflächen zuzuordnen, was die zeitgemäße Vermarktung als Wohnstandort erschwert. Im Zusammenwirken der ausbleibenden Investitionen und der teilweise unpassenden Zuschnitte von Gebäuden und Grundstücken sind trotz der geringen Verkehrsbelastung des Straßenraums Trading-Down-Tendenzen für den Standort erkennbar, die die Wohnfunktion bereits gegenwärtig eklatant schwächen.

Die Nord- bzw. Leopoldstaler Straße [4] stellt den am deutlichsten belasteten Wohnbereich im historischen Stadtkern dar. Da hier alle zuvor als negativ erwähnten Standortfaktoren für die Attraktivität der Wohnnutzung zusammenfallen, sind problematische Leerstände mit schwieriger Entwicklungsperspektive auf der gesamten Länge des Straßenraums gleichmäßig verteilt. Als schwerwiegend sind insbesondere die hohe Verkehrsbelastung des Straßenraums durch den MIV sowie die fehlenden privaten Freiflächen aufzuführen, vor deren Hintergrund erforderliche

Abb. 45: (v. o. n. u.) Wohnstraßen im Stadtkern: Mauerstraße - Burgstraße - Obere Heerstraße - Leopoldstaler Straße

Investitionen in die historische Bausubstanz erschwert werden.

Verteilung von Einzelhandel und Dienstleistung

Innerhalb des Horner Stadtkerns besteht mit der Oberen und Unteren Mittelstraße eine räumlich klar definierte Hauptlage des Einzelhandels, die durch ihre Gestaltung als Fußgängerbereich bzw. im östlichen Teil mit fußgängerfreundlichem Straßenquerschnitt auch stadträumlich als solche ausgewiesen wird. Außerhalb dieses rund 500 m langen Bereichs sind, bis auf Streulagen in den Einmündungsbereichen zur Mittelstraße, keine über das Wohnen herausgehenden Funktionen erkennbar.

Der Einzelhandel bildete in den vergangenen Jahrzehnten einen tragfähigen Baustein der Innenstadtentwicklung Horns und stellte einen vitalen Aspekt eines funktional durchmischten Zentrums dar. Innerhalb der letzten 15 Jahre sind jedoch deutliche Einbrüche im Einzelhandelsbesatz an der Mittelstraße zu beobachten. Die Marktsituation der ehemals dort ansässigen kleinteiligen und überwiegend inhabergeführten Geschäfte verschlechterte sich durch die übergeordneten Trends im Einzelhandel wie der Filialisierung, der Vergrößerung und räumlichen Konzentration der Verkaufsflächen sowie den Auswirkungen des Internethandels.

Die Schwierigkeiten der Einzelhandelsbetriebe im Horner Stadtkern wurden darüber hinaus durch die Ansiedlung großflächiger Filialbetriebe außerhalb des Zentrums vergrößert. In dieser Situation erwies sich auch die Ausweisung einer Fußgängerzone als nicht förderlich für den Einzelhandel. Diese Entwicklung führt zu einem massiven Absenken der Passantenfrequenz innerhalb der zentralen Lagen, die sich gegen die mittlerweile gefestigten Synergieeffekte des Standorts Bahnhofstraße kaum behaupten können. Vor diesem Hintergrund ist die Einzelhandelsfunktion im historischen Stadtkern Horns gegenwärtig kaum existent, aktuell befinden sich an der Mittelstraße nur rund 28 Einzelhandelsbetriebe. Die als Nebenlagen einzustufenden Ladenlokale an der Nord- bzw. Leopoldstaler Straße sind aufgrund der beschriebenen gesamten Schwächung des Einzelhandels und der Lagenachteile (Verkehrsbelastung, Lage außerhalb der FGZ etc.) derzeit nicht mehr als Einzelhandelsstandort wahrnehmbar.

Neben der Einzelhandelsfunktion existieren in den Erdgeschosslagen der Oberen und Unteren Mittelstraße verschiedene Dienstleistungsbetriebe. Im Bereich

der Dienstleistungen, die mit rund 38 Betrieben derzeit einen quantitativ stärkeren Funktionszweig als der Einzelhandel für das Zentrum bilden, ist eine fachliche Konzentration auf Betriebe mit täglichem Publikumsverkehr wie Ärzte, Frisöre und Finanzdienstleister zu beobachten. Büronutzungen nehmen nur eine untergeordnete Rolle ein. Auch gastronomische Nutzungen bilden aufgrund der geringen Anzahl von nur rund 12 Betrieben, die teilweise über kleine Außenflächen an der Mittelstraße verfügen, keinen nennenswerten Schwerpunkt.

Die Möglichkeiten für Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe werden an der Mittelstraße maßgeblich durch die baulichen Gegebenheiten der Bestandsgebäude definiert, die nahezu durchgängig über kleine Ladenlokale in den Erdgeschosslagen verfügen. Die bestehenden Gewerbeeinheiten weisen eher kleinteilige Zuschnitte auf, wobei einzelne Gebäude aufgrund ihrer baulichen Tiefe deutlich größere Nutzflächen bereitstellen. Um eine zukunftsfähige Entwicklung der Bereiche sicherzustellen, müssen sowohl die funktionale Konzeption als auch die baulichen Gegebenheiten für mögliche Einzelhandelsnutzungen intensiv weiterentwickelt werden.

Mit rund 35 betroffenen Objekten bilden die Teilleerstände der Erdgeschosslagen die leider prägendste Kategorie, von der rund 40 % aller an die Mittelstraße angrenzenden Gebäude betroffen sind. In einigen Fällen stehen die Immobilien vollständig leer. Insgesamt ergeben sich deutliche trading-down-Prozesse über alle Funktionsbereiche, die das Stadtbild deutlich negativ beeinflussen.

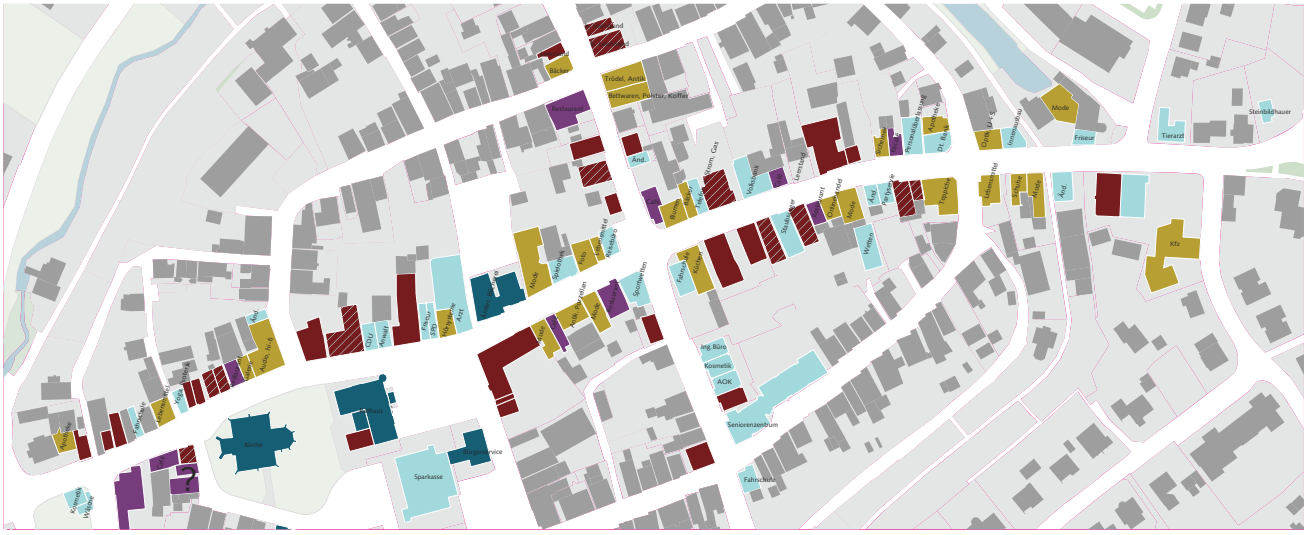
Öffentliche Einrichtungen und Bildungslandschaft

Die Dichte an öffentlichen Nutzungen ist eine besondere Stärke des Horner Stadtkerns. Die Stadtverwaltung nutzt mit dem historischen Rathaus, dem Stadthaus sowie dem zum Sparkassengebäude zählenden Verwaltungsanbau die prominente Lage am Marktplatz, um die publikumsintensiven Einrichtungen wie Bürgerbüro und Jobcenter gebündelt anzubieten. Mit der Bücherei im nördlich des Marktplatzes gelegenen Stadthaus weist das Marktquartier einen deutlichen Schwerpunkt öffentlicher Nutzungen auf. Auch die Burg Horn wird in Form der Polizeidienststelle und des stadtgeschichtlichen Museums, welches in

Abb. 46: (links) :öffentliche Nutzung in der Burg Horn - Gastronomie und Einzelhandel an der Unteren Mittelstraße

Abb. 47: (rechts) Leerstand an Leopoldstaler Straße - Nutzungskartierung der Hauptlage

- Einzelhandel (28)
- Dienstleistung (38)
- Gastronomie (12)
- Gemeinbedarf (8)
- Leerstand (23)
- bespielter LS (12)



Kooperation mit dem Heimatverein betrieben wird, durch die Stadt genutzt. Darüber hinaus verfügt der Stadtkern mit der in Kap. 3.2 beschriebenen Schullandschaft über einen leistungsfähigen Bildungsstandort, der bis zu deren Auslaufen mit dem Ende des Schuljahrs 2017 durch den Hauptschulbetrieb in der Turmschule an der Leopoldstaler Straße ergänzt wird.

In der zusammenfassenden Betrachtung finden sich im Horner Ortskern alle zentrentypischen Funktionen, wobei die reinen Wohnstandorte eine dominante Rolle einnehmen. Im Bereich der Mittelstraße und ihrer Ausläufer existieren Mischlagen, die durch Gewerbeeinheiten und Ladenlokale in den Erdgeschossen geprägt sind. Allerdings ist die Einzelhandelsnutzung hier gegenwärtig so stark ausgedünnt, dass die Leerstände die Hauptkategorie der (Nicht)nutzung bilden. Die Dienstleistungsfunktion, die größtenteils als Ergänzung des Einzelhandels in Erscheinung tritt, ist weit verbreitet und nähert sich von ihrer Bedeutung her der des Einzelhandels an. Die Konzentration der öffentlichen Einrichtungen im Zentrum trägt zur Steigerung der Besuchsanlässe und zur Stabilisierung der Frequenzen bei. Insgesamt kann der Einzelhandel keine Leitwirkung für die gegenwärtige Entwicklung entfalten, wie es in den zurückliegenden Jahrzehnten der Fall war. Vor diesem Hintergrund muss die konzeptionelle Verteilung der Funktionen im historischen Ortskern überprüft und neu justiert werden.

4.3 | VERKEHRSSYSTEM IM HISTORISCHEN STADTKERN

Die Verkehrsinfrastruktur des Horner Stadtkerns ist stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet. Aufgrund der weitläufig verstreuten Lage der Stadtteile und der geringen Siedlungsdichte übernimmt der MIV naturgemäß eine Leitfunktion, die sich auch im historischen Ortskern abbildet. Der öffentliche Personennahverkehr unterstützt die stadtweite Mobilität der Einwohner mit sieben Buslinien, die den Stadtkern Horns über die Haltepunkte „Zentrum“ (Kreuzung Mittelstraße/Leopoldstaler Straße) sowie „Mittelstraße“ (auf Höhe des Marktplatzes) mit den umliegenden Stadtteilen und teilweise mit den angrenzenden Kommunen verbinden. Die dominanteste interkommunale Verbindung des ÖPNV wird durch den Zugang zum Schienennetz der Hauptstrecke Herford - Paderborn in Form des Bahnhofs „Horn-Bad Meinberg“ gebildet. Starke Verkehrsbezüge bestehen hier vor allem nach Detmold. Der Fuß- und Radverkehr findet nur für die kurzen Distanzen innerhalb des Stadtkerns statt. Ausnahmen hiervon bilden die touristisch geprägten Fuß- und Radwanderwege, die eher freizeitlich-touristische Ansprüche bedienen.

Die Verkehrssituation im Horner Stadtkern mit dem MIV als Hauptverkehrsmittel wird durch die Lage im Zugangsbereich zum überregionalen Straßennetz geprägt. Mit der rund 1,2 km südlich des Stadtkerns verlaufenden Bundestraße B 1, die die bedeutendste regionale Straßenverbindung darstellt und von Horn aus über die Landesstraßen L 828 und L 954 anfahrbar ist, passiert bzw. tangiert ein

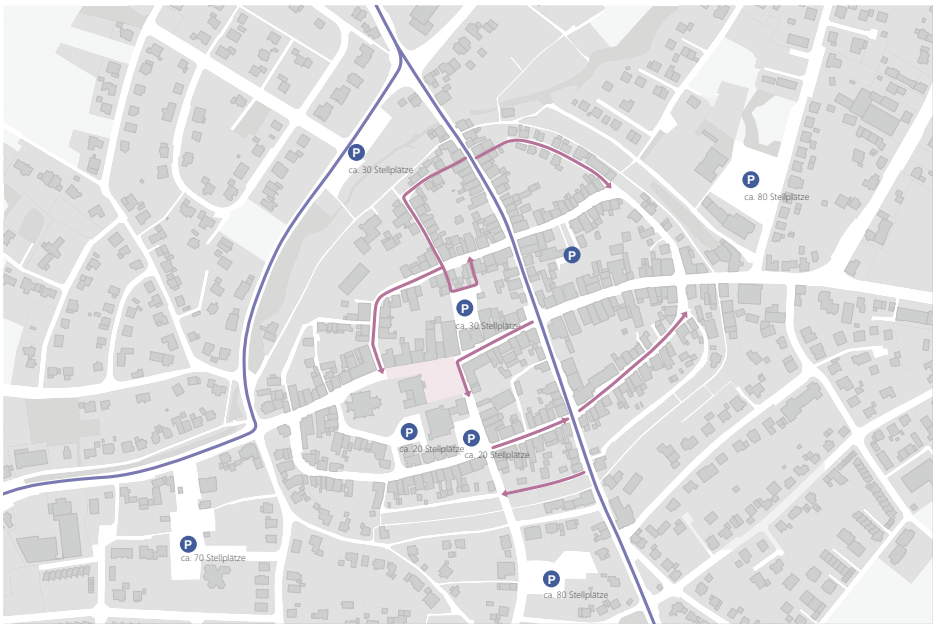
Abb. 48: (oben) Einbahnstraßen und Parkplätze im historischen Ortskern

Abb. 49: (unten) Hauptachsen des Durchgangsverkehrs und Erschließung der Parkplätze

hoher Anteil von Transitverkehr das Horner Zentrum. Mit der Landesstraße L 828 bzw. dem Potthof besteht bereits eine leistungsfähige Ortsumfahrung für den von Norden kommenden Verkehr mit Zielen in südlicher bzw. westlicher Richtung. Mittelfristig soll der historische Ortskern durch die Schließung des Südrings als zweite Ortsumfahrung zusätzlich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Für den Ost-West-Transitverkehr besteht keine großräumige Umfahrungsmöglichkeit. Im Rahmen des Verkehrskonzepts aus dem Jahr 2002 wurde erhoben, das rund die Hälfte des Autoaufkommens dem Durchgangsverkehr zuzurechnen ist und kein Ziel innerhalb des Stadtkerns aufsucht[1]. Auch wenn das Verkehrssystem auf der Grundlage des Konzepts angepasst wurde und keine neuen Erhebungen vorliegen, ist weiterhin von einer hohen Belastung des Stadtkerns durch den Transitverkehr auszugehen. In gewisser Weise ist hierdurch die Lage Horns an den bedeutenden Handels- und Verkehrswegen der Region, die der Stadt im 16. Jahrhundert zu Wohlstand verhalf, bis heute noch ablesbar.

Innerhalb des Stadtkerns führte diese Situation zur Erprobung verschiedener Verkehrskonzepte, wobei sich bisher keine ganzheitlich zufriedenstellende Lösung abzeichnet. Gegenwärtig ist mit der Schließung der direkten Durchfahrtsmöglichkeit auf der Oberen Mittelstraße die Herausbildung zweier Hauptachsen in Ost-West-Richtung zu beobachten.

Während der Transitverkehr aus westlicher Richtung die Verbindung über die Heerstraße nutzt, führt das Verkehrsaufkommen in umgekehrter Richtung zu einer starken Frequentierung des Domensoots bzw. der Fläche des Marktplatzes, die in



Entwicklung des Verkehrssystems in Horn

- 1991: Verlegung der Bundesstraße B1 als Anlass zur verkehrlichen Neuordnung des Kerns
- 1992: Versuchsweise Einrichtung einer Fußgängerzone in der oberen Mittelstraße (von Nordstraße/Leopoldstaler Straße bis Einmündung Burgstraße)
- Verkehrsberuhigung in der unteren Mittelstraße
- In den Folgejahren: Erprobung verschiedener Modelle
- 2002: Verkehrskonzept Prof. Dr. Haller: Öffnung der FGZ an der oberen Mittelstraße und einer Teilfläche des Marktplatzs für Verkehr

1 Schnüll, Haller und Partner: Verkehrskonzept und Straßenraumgestaltung für den historischen Stadtkern Horn. Hannover 2002: S. 8ff

den Domensoot übergeht. Die Lösung der Überfahrbahrkeit des Marktplatzes führt dabei zu einer unklaren räumlichen Situation, da die gedachte Führung sich in der Gestaltung des Straßenraums nicht ablesen lässt. Darüber hinaus zählt der Marktplatz zum öffentlichen Raum des Stadtkerns, wodurch die Umwidmung zur Straße keine dauerhaft tragbare Lösung darstellt. Auch die Zufahrt über die Obere Mittelstraße widerspricht der ursprünglichen Intention der Verkehrsberuhigung, da der Straßenraum faktisch als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Da die Ausweisung als Fußgängerzone die Befahrung für PKW nur nach 22.00 Uhr ausschließt, spielt die Regelung praktisch keine Rolle. Auch die Obere Heerstraße ist durch den Zweirichtungsverkehr stark belastet, wobei vor allem der Kreuzungspunkt mit der Leopoldstaler Straße aufgrund der schlechten Einsichtigkeit ein großes Unfallpotenzial entsteht. Vor diesem Hintergrund ist eine Neuordnung der Verkehrsströme im Horner Stadtkern dringend geboten.

Neben den Aspekten der systemischen Verkehrslenkung bildet auch die Frage der Erreichbarkeit des Stadtkerns einen Analyseaspekt. In diesem Kontext ist die hohe Abdeckung des Stadtkerns durch ÖPNV-Haltepunkte als positiv aufzuführen[2]. Die Anbindung des Stadtkerns an den Bahnhof, die als fußläufige Verbindung funktionale Schwächen aufweist (siehe Kap.3.2), wird durch die bestehenden Busverbindungen gestärkt.

Im Hinblick auf den MIV bestehen sieben größere öffentliche Parkplätze, von denen sich drei innerhalb der Wallanlagen befinden und direkte Zugänge zur Hauptlage des Zentrums bieten. Die rund 70 Parkplätze werden bewirtschaftet, um sie für Kunden der anliegenden Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe verfügbar zu halten und Dauerparker auszuschließen. Die übrigen vier Bereiche mit rund 260 Parkplätzen liegen in fußläufiger Entfernung zum Stadtkern und sind daher für Einpendler und Langzeitbesucher geeignet.

Insgesamt verfügt der historische Stadtkern somit über ein gut ausgebautes Angebot an Parkplätzen und Zugangspunkten zum ÖPNV, sodass die Erreichbarkeit für alle Teilnehmer als grundsätzlich gut einzustufen ist.

2 Quelle Abbildung Linienetzplan: Website OWL Verkehr GmbH (http://www.owlverkehr.de/owlv/dl/netzplaene/lippe/Liniennetzplan_Lippe.pdf)

Abb. 50: (links) Marktplatz als Fahrbahn

Abb. 51: (rechts) Einbindung des Stadtteils in ÖPNV-Netz

4.4 | GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUR IM HISTORISCHEN STADTKERN

Aufgrund seiner dichten Baustruktur und den geschlossenen Blockbereichen verfügt der historische Stadtkern, mit Ausnahme der Wallanlagen, nur über einen geringen Anteil an Freiflächen. Der Marktplatz bildet den prominentesten Freiraum im Stadtkern und markiert gleichzeitig die räumliche, gesellschaftliche und historische Mitte. Die Platzfläche ist für die regelmäßige Marktnutzung von Möblierung freigehalten. Die Randbereiche, die sich durch die Pflastergrenzen von der Hauptfläche abtrennen, sind im südlichen Abschnitt als Aufenthaltsbereich und Vorzone des Sparkassen-Gebäudes gestaltet, wobei das Erscheinungsbild der Flächen einer gestalterischen Aufwertung bedarf. Sowohl die Aufenthaltsbereiche als auch die Grünelemente wirken ungepflegt und werden ihrer Funktion als Bindeglied zwischen Freifläche und den Gebäudezugängen nicht gerecht.

Neben dem Marktplatz finden sich im Kern keine weiteren Platzbereiche. Lediglich die Aufweitung des zentralen Kreuzungsbereichs von Mittelstraße und Nord/Leopoldstaler Straße bildet einen kleinen Aufenthaltsbereich aus, der aus funktionaler Sicht gut platziert ist, in seinem gegenwärtigen Zustand allerdings keine repräsentative Wirkung ausstrahlt. Darüber hinaus ist die gestalterische Verbindung der zwei Teilabschnitte der Mittelstraße über die Leopoldstaler/Nordstraße hinweg nicht deutlich genug ausgebildet.

Die Mittelstraße im Horner Zentrum übernimmt aufgrund der begrenzt verfügbaren Flächen Teilfunktionen des öffentlichen Raums als Begegnungs- und Aufenthaltsbereich. Gleichzeitig fungiert sie als „Visitenkarte“ des Stadtkerns und trägt mit ihrer Gestaltung mittelbar zur Qualität der Einzelhandelslage bei. Auch hier zeigt sich ein in die Jahre gekommener Zustand der Möblierung und Begrünung, der sich negativ auf die Aufenthaltsqualität und das gesamte Erscheinungsbild der Lage auswirkt. Dies unterstreicht den problematischen funktionalen Zustand der Mittelstraße auch optisch.

Als flächenmäßig größte Freiraumkategorie für den Stadtkern sind die Wallananlagen aufzuführen. Neben ihrer historischen Bedeutung, die sich aus der Sichtbarmachung des historischen Verlaufs der Festungsanlage ergibt, übernehmen sie eine wichtige freiräumliche Funktion für das

Abb. 52: Möblierung der Mittelstraße

Horner Zentrum. Durch die umfassenden Bemühungen der Burgwallinitiative konnte für weite Teile der Grünflächen eine hochwertige und parkartige Gestaltung umgesetzt werden. Insbesondere im nordwestlichen Bereich ist der breit angelegte Grünraum durch Wegebeziehungen und Zugangsmöglichkeiten eng mit dem Areal der Burg Horn sowie den angrenzenden Wohnstandorten verknüpft. Die Integration des Wasserlaufs der Wiembecke in die Gestaltung stellt ein zusätzliches attraktivierendes Merkmal dar. Im südlichen Abschnitt bezieht sich die Gestaltung der Grünflächen vor allem auf die vorhandenen Reste der historischen Stadtmauer und begleitet diese in Form einer Rasenfläche. Der historische Stadtturm an der Leopoldstaler Straße bildet einen prominenten Abschluss. In der östlichen Hälfte des Stadtkerns sind die Wallanlagen weniger klar lesbar und aufgrund der Parzellierung der Flurstücke sowie ihrer teilweise privaten Nutzung nicht durchgängig freigehalten. Eine Wegebeziehung konnte jedoch als Grundelement der gemeinschaftlichen Gestaltung auch hier etabliert werden, sodass ein geschlossener Rundweg durch die ehemaligen Wallanlagen gesichert ist.

Insgesamt stellen der Marktplatz sowie die ehemaligen Wallanlagen die wichtigsten Freiräume des Stadtkerns dar. Die naturnahe Gestaltung der ehemaligen Wallanlagen ist als gelungen einzustufen. Der öffentliche Raum innerhalb des bebauten Bereichs ist als Begegnungs- und Platzflächen zwar funktional richtig ausgerichtet, aber bedarf in gestalterischer Hinsicht einer umfassenden Erneuerung, um zur langfristigen Stärkung des historischen Stadtkerns beitragen zu können.

Abb. 53: (links) öffentlicher Raum am Marktplatz

Abb. 54: (rechts) Unterschiedliche Gestaltungsqualitäten in den Wallanlagen

5 ZUSAMMENFASSUNG STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die gegenwärtige Situation im historischen Stadtkern Horns stellt sich vielschichtig dar. Neben den offensichtlichen Problemlagen bestehen verschiedene Potenziale, die im Rahmen des zukünftigen Aufwertungsprozesses gezielt entwickelt werden müssen. Das folgende Kapitel fasst die zentralen Ergebnisse der Analyse im Sinne eines Stärken- und Schwächenprofils zusammen.

5.1 | STÄRKEN UND POTENZIALE DES HISTORISCHEN STADTKERNS

Leistungsfähiger Wohnstandort im regionalen Kontext

Die regionale Positionierung des Stadtteils Horn ist, ebenso wie die des Kerns, klar abgrenzbar. Mit Blick auf die regionalen Nutzungsverflechtungen fungieren sowohl der Stadtteil als auch der Kern primär als Wohnstandorte. Mit dem Industriepark Lippe ist die Gesamtstadt auch im gewerblichen Segment ihrer Größe gut aufgestellt. Die gute verkehrliche Anbindung an die Region kommt dem funktionalen Profil dabei zu Gute. Der hohe landschaftliche Wert des Stadtgebiets sowie das an den Kern angrenzende Schulzentrum verkörpern weitere Qualitäten des Wohnstandorts. Hieraus lassen sich deutliche Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung Horns ableiten.

Erfolgreiche und stabile Wohnlagen

Als Wohnstandort weist der historische Kern verschiedene Qualitäten auf, die den einzelnen Quartieren zuzuordnen sind. So verfügen insbesondere die Mauer- und die Obere Heerstraße über attraktive Standorte, in denen kaum negative Entwicklungstendenzen zu beobachten sind. Diese stabilen Bereiche verkörpern die gelungene Inwertsetzung der Wohnnutzung im historischen Kern in beispielhafter Weise. Auch das Seniorenzentrum kann als Positivbeispiel für die übergreifende bauliche Erneuerung der historischen Strukturen genannt werden.

Ungebrochene historische Identität

Die Historie des Kerns, die heute noch am Stadtgrundriss sowie am Gebäudebestand ablesbar ist, stellt ein unverwechselbares Charakteristikum für Horn dar. Aufgrund der Vollständigkeit und der Dichte des Stadtkerns ist die im Mittelalter wurzelnde Tradition Horns deutlich erlebbar. Neben der Vielzahl der Fachwerkgebäude tragen insbesondere die außergewöhnlichen Einzelobjekte wie das historische Rathaus oder der Kotzenbergsche Hof zur geschichtlichen Identität bei.

Standort öffentlicher Angebote

Der historische Stadtkern bildet das unbestrittene räumliche und funktionale Zentrum des Stadtteils und nimmt neben dem Wohnen weitere funktionale Aufgaben wahr. Mit der Clusterung der öffentlichen Nutzungen im Stadtkern ist ein wichtiger Grundbaustein für ein attraktives und nachhaltiges Nutzungsprofil bereits angelegt.

Flächenressourcen im historischen Raster

Im Hinblick auf Erneuerungsmöglichkeiten ist mit den zum Teil ausgeprägten Gebäudetiefen sowie den großzügigen Innenbereichen eine Flächenressource vorhanden, die typischerweise von der Grundstruktur eines mittelalterlichen Stadtkerns geringer ausgeprägt ist. Bei einer flurstückübergreifenden Betrachtung können neue Projekte räumlich gut in die historische Grundstruktur integriert werden.

Abb. 55:

1	stabile Wohnstandorte mit hoher Umfeldqualität
2	konstanter Einzelhandelsbesatz
3	Positvbeispiel Blockentwicklung (Seniorenzentrum)
4	Umfeld Burg Horn als prägender Freiraum
5	zentrumsnahes Parkplatzangebot
6	Historisches Gebäudeensemble
7	Wallanlagen als hochwertiger Grünraum
8	gelungener Stadteingang

Abb. 56: Weitere Stärken und Potenziale mit direktem und kleinteiligem Ortsbezug sind in der nebenstehenden Abbildung aufgeführt.

5.2 | SCHWÄCHEN UND PROBLEMLAGEN IM HISTORISCHEN STADTKERN

Schlechte Verknüpfung mit Funktionszentren

Die Anbindung des Stadtkerns an die umliegenden Orte mit besonderer funktionaler Bedeutung für die Stadt ist derzeit mangelhaft. Insbesondere die Externsteine als herausragende touristische Destination stehen in keinem erkennbaren Zusammenhang mit dem Stadtkern. Auch die Anbindung des Bahnhofs als Tor zur (Arbeitsmarkt)Region, die einen zentralen Standortfaktor für den Kern verkörpert, ist derzeit mangelhaft.

Grassierende Funktionsverluste

Die Entwicklung des Stadtkerns wurde in den zurückliegenden Jahrzehnten – wie in den meisten Städten - durch ein Nutzungsprofil bestimmt, innerhalb dessen der Einzelhandel die treibende Kraft darstellte. Diese Leitfunktion ist nach und nach deutlich zurück gegangen. Das heutige Profil ist nicht mehr ausreichend, den Kern adäquat mit „Leben zu füllen". Durch sich ausdehnende Funktionsverluste sind einzelne Abschnitte wie z. B. Teile der Mittelstraße oder der Leopoldtaler/Nordstraße von hohen Leerstandsquoten betroffen und aufkommenden Verödungstendenzen bedroht.

Ausgelagerter Einzelhandel

Von den am Rand des Stadtkerns liegenden Schwerpunkten des Einzelhandels – insbesondere der Bahnhofstraße – gehen starke Synergie- und Anziehungseffekte aus, die zu einer deutlichen Schwächung des Stadtkerns führen (vgl. oben). Neuansiedlungen im Kern gestalten sich dadurch schwierig, zumal die baulichen Gegebenheiten im Bestand wie z. B. zu kleine Flächenzuschnitte, oder zu geringe Geschosshöhen zusätzliche Probleme für bestimmte Betriebsformen mit sich bringen.

Substanzielle Probleme im Gebäudebestand

Die historische Bausubstanz des Gebäudebestands ist in Teilbereichen stark vernachlässigt. Aufgrund ausgebliebener Investitionen der Eigentümer besteht zum Teil derart umfangreicher Sanierungsbedarf, dass von einer wirtschaftlich tragfähigen Neuentwicklung kaum auszugehen ist. Darüber hinaus ist eine Reihe von Objekten generell als abgängig einzustufen.

Nachteiliges Verkehrssystem

Der Stadtkern ist auch nach den Anpassungen, die auf dem Verkehrskonzept aus dem Jahr 2002 basieren, noch stark durch Transitverkehr belastet. Speziell im westlichen Kreuzungspunkt Potthof / Mittelstraße fehlt eine deutliche Leitung des Verkehrs auf die Ortsumfahrung. Die als Wohnstraßen konzipierten Standorte wie die Heerstraße werden in hohem Maße vom Verkehr belastet. Die ungewöhnliche Regelung der Überfahrbarkeit des Marktplatzes in Höhe des Kotzenbergschen Hofs führt zu einer deutlichen Minderung der stadträumlichen Qualität. Die Konzeption der Fußgängerzone bleibt derzeit sowohl als verkehrsregulierendes Element als auch zur Stärkung der anliegenden Raumfunktionen wirkungslos.

Übergreifender räumlicher und funktionaler Abwärtstrend

Durch die genannten Faktoren ist im Stadtkern eine Abwärtsdynamik entstanden, die zum Teil auch die Wohnfunktion erfasst

hat. Neben den gewerblichen Leerständen sind auch viele Wohnobjekte betroffen. Als letztes Glied in der Reihe lassen sich diese trading-down-Prozesse auch in Ansätzen bereits im öffentlichen Raum beobachten, für den ein ganzheitlicher Gestaltungsansatz fehlt.

Abb. 57: Weitere Schwächen und Problemlagen mit direktem und kleinteiligem Ortsbezug sind in der nebenstehenden Abbildung aufgeführt.

5.3 | ABGRENZUNG DES FÖRDERGEBIETS

In der Zusammenschau von Stärken und Schwächen entsteht für den historischen Stadtkern eine diffizile Momentaufnahme, in der die Schwächen deutlicher zu Tage treten. Die vorhandenen Potenziale werden von den Symptomen der negativen Entwicklung überlagert und müssen durch einen großen Impuls, gezielte Teilstrategien mit ihnen entsprechenden Maßnahmen aktiviert werden, um die Vorzeichen der zukünftigen Gesamtentwicklung positiv auszugestalten.

Um die Entwicklungsbemühungen räumlich zu konzentrieren und zu einem für die Städtebauförderung praktikablen Zugang zu gelangen, wird das Fördergebiet wie dargestellt abgegrenzt. Das Gebiet konzentriert sich dabei auf die räumlichen Schwerpunkte der beschriebenen Problemlagen, die durch das Konzept gezielt entwickelt werden sollen. Der Verlauf der historischen Wallanlagen bietet dabei eine weitestgehend passende Einfassung. Zusätzlich ist mit der Franz-Hausmann-Straße die Anbindung an das für den Kern bedeutsame Schulzentrum in der Gebietskulisse enthalten.

Die spätere Umsetzung von Teilmaßnahmen sowie die Anwendung der Förderinstrumente mit Inanspruchnahme der Städtebauförderung ist nur innerhalb der nebenstehenden Abgrenzung möglich.

Abb. 58: Abgrenzung des Fördergebiets

Nordstraße
Burgstraße
Pluhstraße
Mittelstraße
Leopoldstalter Straße
Mittelstraße
Heerstraße
Südwall

6 ZIELE DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Um die dargestellten Potenziale des historischen Stadtkerns in den Mittelpunkt der zukünftigen Entwicklung zu stellen und den bestehenden Problemlagen strategisch begegnen zu können, werden im folgenden Kapitel Zielaussagen zu den wesentlichen Entwicklungskomplexen „Wohnstandort", „Funktionsverteilung", „Entwicklung öffentlicher Räume" sowie „Verkehrssystem" formuliert. Diese sollen als Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Stadtkerns und für die Ausformulierung konkreter Teilmaßnahmen im Rahmen des Handlungskonzepts fungieren.

6.1 | ZIEL „STÄRKUNG DES HISTORISCHEN STADTKERNS ALS WOHNSTANDORT“

Die für die Aufwertung des Stadtkerns wichtigste Funktion ist die des Wohnens. Ein Großteil der Quartiere ist aufgrund der baulichen Ausgangslage als Wohnstandort prädestiniert. Allerdings müssen zur erfolgreichen Platzierung des Standorts am regionalen Wohnungsmarkt verschiedene Attraktivitätsmerkmale gezielt unterstützt werden. Mit der Stärkung der Wohnfunktion ist eine entscheidende Belebung des Kerns in Form einer erhöhten Passantenfrequenz sowie der Wiederbelebung von Leerständen verbunden.

Schaffung attraktiver Wohnlagen!

Wie sich an den funktionierenden Wohnstandorten des Kerns wie z. B. der Mauerstraße zeigt, ist die Attraktivität der Wohnlage von einer Reihe kleinräumlicher Standortfaktoren abhängig, die im Rahmen von Um- oder Neubaukonzepten berücksichtigt werden sollen:

> Moderner Grundriss: Eines der Hauptprobleme für die geringe Marktgängigkeit der Wohngebäude ist in ihren historischen Grundrissen begründet. Im Zuge von Umbaumaßnahmen soll auf passende Zuschnitte für moderne, großzügige und barrierefreie Wohneinheiten Wert gelegt werden.

> Aktuelle Ausstattungsstandards: Die Wohngebäude sollen die gegenwärtigen energetischen und ökologischen Anforderungen erfüllen, um eine langfristige und nachhaltige Nutzung zu ermöglichen. Neben Aspekten der Energiebilanz sollen auch im Innenausbau hohe Standards im Hinblick auf Ausstattung und Materialien umgesetzt werden um die Objekte erfolgreich am Markt zu platzieren.

> Private Grünflächen: Aufgrund der kleinteiligen Parzellenstruktur im Stadtkern verfügen die Wohngebäude oft nicht über private Gartenflächen. Daher sollen bei der Entwicklung benachbarter Leerstände die Flurstücke möglichst zusammengefasst werden, um größere Freiflächen anbieten zu können.

> Unbelastete Straßenräume: Die Qualität einzelner Wohnlagen wird durch den Transitverkehr empfindlich beeinträchtigt. Diese Räume sollen im Rahmen des Verkehrskonzepts möglichst entlastet werden.

Förderung der privaten Sanierung!

Eine erfolgreiche Aufwertung des historischen Gebäudebestands ist auf die weitreichende Aktivierung der privaten Investitionen angewiesen. Aufgrund der jahrelang ausgebliebenen Sanierungen besteht teilweise erheblicher Bedarf im Hinblick auf die Instandsetzung und Aufwertung der Bestandsgebäude. Mit

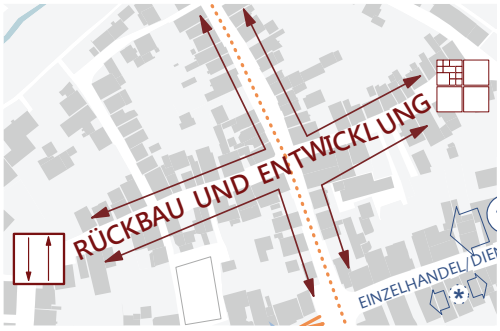


Abb. 59: (folgende Seiten): Aussachnitte des räumlichen Leitbilds

dem Städtebauförderungsprogramm sollen Eigentümer unterstützt werden, um wirtschaftlich tragfähige Rahmenbedingungen für den Sanierungsprozess zu ermöglichen. Um die finanzielle Schwelle zur Umsetzung der erforderlichen Sanierungen abzusenken, sollen die verfügbaren Förderinstrumente möglichst umfassend eingesetzt werden.

Zeitgemäße Neubauten begleiten!

In den Einzelfällen, in denen eine Sanierung finanziell nicht (mehr) tragfähig durchführbar ist, soll sich die Stadt gemeinsam mit den Eigentümern aktiv um architektonisch tragfähige Konzepte für eine Neubebauung im historisch-räumlichen Kontext bemühen. Durch dieses Vorgehen können moderne Wohnangebote geschaffen werden, die sich in den Stadtkern integrieren. Aus stadtgeschichtlicher Sicht ist dabei auf den Erhalt der historischen Blockstrukturen zu achten, wobei gleichzeitig großzügigere Gebäude mit entsprechenden Freiflächen geschaffen werden sollen. Diese Aufgabenstellung bedarf für jeden Einzelfall einer intensiven planerischen und architektonischen Begleitung.

6.2 | ZIEL „FUNKTIONALE STABILISIERUNG“

Der historische Stadtkern ist über das Wohnen hinaus von massiven Funktionsverlusten betroffen. Die bisher vorherrschende Funktionsverteilung innerhalb der Wälle führt nicht länger zu einer nachhaltigen Gesamtentwicklung. Insbesondere von der Einzelhandelsfunktion gehen derzeit mehr Probleme – u. A. in Form von Leerständen – als positive Impulse aus. Ein nachhaltiger Funktionsmix für das Horner Zentrum muss sich auf die folgenden Bausteine beziehen:

Konzentration des Einzelhandels!

Der flächendeckende Einzelhandel in kleinteiligen Ladenlokalen und als inhabergeführter Betrieb organisiert, wie es für Stadtkerne wie den Horns lange Zeit prägend war, stellt kein rentierliches Nutzungsmodell mehr dar. Die klassischerweise im Kern zu verortenden Branchen und Betriebsformen, insbesondere die Nahversorgung und Bekleidungs- bzw. Modegeschäfte, sind durch die ausgelagerten großflächigen Filialbetriebe und geänderte Konsumgewohnheiten als kleine Geschäfte an der Mittelstraße nicht länger existenzsichernd zu betreiben. Die vorhandenen ehemaligen Ladenlokale entsprechen nicht mehr dem Kundenverhalten und müssen umgebaut werden. Hierfür sollte versucht werden, die größeren (leer stehenden) Gebäude und Flurstücke an der Mittelstraße zu attraktiven und schlagkräftigen Magnetbetrieben umzugestalten, die ihrerseits den Nukleus für weitere Ansiedlungen ihrer Nachbarschaft bilden. Durch dieses Vorgehen entstehen im Nahumfeld frequenzbringender Betriebe (die auch durch öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr gebildet werden können) gute Voraussetzungen für weitere Neuansiedlungen. Die Bildung räumlicher Einzelhandelsschwerpunkte soll dabei das realistisch umsetzbare Entwicklungsmodell darstellen.

Ausbau der Dienstleistungslandschaft!

Als zweiter Funktionsaspekt für den Horner Stadtkern ist der Bereich der Dienstleistungen aufzuführen. In der

gegenwärtigen Situation übernehmen die Dienstleistungsbetriebe bereits eine gewichtige Rolle innerhalb der Mittelstraße, die perspektivisch ausgebaut werden soll. Bereits in der augenblicklichen Situation stehen den rund 25 Einzelhandelsbetrieben im Bereich der Mittelstraße etwa die gleiche Zahl an Dienstleistern gegenüber. Hierbei bestehen zwei unterschiedliche Betriebskonzepte, die sich in der aktuellen Entwicklung des Stadtkerns als robuster im Vergleich zum kleinteiligen Einzelhandel präsentiert haben.

Die publikumsorientierten Dienstleister bilden in Horn bereits eine zahlenmäßig große Gruppe, zu denen Banken, Ärzte, Reisebüros oder Frisöre zählen. Da diese Branchen keine großflächigen Betriebsstätten benötigen, gestaltet sich ihre Ansiedlung im Stadtkern leichter als die beim Einzelhandel.

Die klassischen Bürobetriebe bilden den zweiten Dienstleistungsbereich, die im Zuge der Digitalisierung der Arbeitswelt von der wachsenden Standort- und der generellen Publikumsverkehrsunabhängigkeit ihrer Büroräume profitieren. Mit seiner Lage in der Nähe von Ober- und Mittelzentren (vgl. oben) sowie der hervorragenden Anbindung an das regionale Verkehrsnetz gewinnt das Argument der preiswert verfügbaren Flächen in Horn für den Ausbau des Angebots an entsprechenden Flächen an Bedeutung.

Aktivierung der Eigentümer!

Die erfolgreiche Stabilisierung bzw. Wiederbelebung der Nutzungsstruktur im Horner Stadtkern ist in allen Funktionsbereichen von einer erfolgreichen Aktivierung der Eigentümer abhängig. Für diese im Rahmen des Ziels „Wohnfunktion“ bereits angesprochene Tatsache sind im Bereich der gewerblichen Nutzungen weitere Aspekte zu ergänzen, da hier einerseits bauliche Anpassungen an den Ladenlokale bzw. den Gesamtimmobilien vorzunehmen sind und andererseits auf realistische Mietvorstellungen hingewirkt werden muss. Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz der Förderinstrumente für private Investoren um ein langfristig aktives Vermarktungs- und Anspracheforum wie z. B. ein städtisch organisiertes Ladenmanagement zu ergänzen.

Bündelung der öffentlichen Einrichtungen!

Um die bestehenden Nutzungen im Stadtkern im Hinblick auf Synergieeffekte möglichst effizient zu bündeln, sollen die öffentlichen Einrichtungen, um eine spürbare Frequenzerhöhung zu bewirken, an einem zentralen Ort zusammengefasst werden. Im Hinblick auf die Ausgangslage

im Marktquartier, die durch den Leerstand des Kotzenbergschen Hofs geprägt wird, bietet sich eine zusammenhängende Neuordnung der öffentlichen Nutzungen im Gebäudeensemble am Marktplatz an, die durch eine Aufwertung des öffentlichen Raums zu begleiten ist. Mit diesem Vorgehen kann sichergestellt werden, dass das gefühlte Zentrum der Stadt auch in Zukunft mit dem räumlichen und historischen Zentrum – in Gestalt des Marktplatzes - deckungsgleich bleibt. Kurze Wege und Bedienungsqualität für die Bürgerinnen und Bürger kommen hinzu.

6.3 | ZIEL „GESTALTERISCHE AUFWERTUNG“

Während die ersten zwei genannten Ziele die privaten Eigentümer und Investoren als Hauptakteure in den Fokus nehmen, besteht auch für die öffentliche Hand eine Vielzahl von Entwicklungsaufgaben, durch die ein zentraler Beitrag zur Stabilisierung geleistet werden kann.

Aufwertung von Freiräumen!

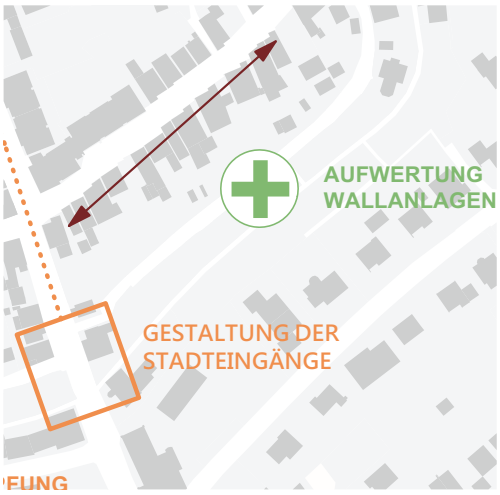
Hauptaufgabe der Stadt ist die Aufwertung und Anpassung der Straßenräume, Stadtplätze und Grünanlagen, sodass diese als „Bühne“ für alle Nutzergruppen optimale Rahmenbedingungen ermöglichen. Innerhalb der öffentlichen Räume muss für Besucher und Anlieger eine positive Atmosphäre entstehen, die mit einer gelungenen Gliederung, einem gepflegten Erscheinungsbild mit ansprechender Möblierung sowie einer hohen Aufenthaltsqualität verbunden ist. Gegenwärtig zeichnet sich für dieses Thema in den zentralen Lagen des Stadtkerns ein umfassender Handlungsbedarf ab:

Ausbau des Grüngürtels!

Neben den baulich geprägten Freiräumen, die überwiegend mit der Mittelstraße in Verbindung stehen, sollen auch die Grünräume der Wallanlagen weiterentwickelt werden. Dieser Grüngürtel trägt bereits heute wesentlich zur stadträumlichen Gliederung bei und soll im Sinne eines wohnortnahen Erholungsraums mit Spiel- und Freizeitflächen ausgestaltet werden. In diesem Kontext können die Wallanlagen auch einen maßgeblichen Beitrag zur Stärkung der Wohnfunktion leisten.

Vorbildfunktion des öffentlichen Raums!

Da die Aktivierung der privaten Investitionen einen zentralen Baustein der Aufwertungsstrategie für den Horner Stadtkern darstellt, ist es erforderlich, dass auch die öffentliche Hand im Stadtbild sichtbar tätig wird. Durch umfassende Investitionen in den öffentlichen Raum wie z. B. die Aufwertung der Mittelstraße als Hauptlage oder die gestalterische Begleitung der Umstrukturierung des Marktquartiers kann signalisiert werden, dass auch die Stadt ihren baulichen Beitrag zum Gesamtprozess leistet. Auf diese Weise fällt auch für die privaten Investoren ein deutlicher „Startschuss“ zur Aufwertung, der



zur Erhöhung der Planungssicherheit und Investitionsbereitschaft auf privater Seite beiträgt.

Marktplatz als Mitte!

Das Marktquartier bildet das Zentrum des historischen Stadtkerns. Insbesondere der Marktplatz und seine angrenzenden Verflechtungsbereiche sollen im Zuge der Belebung des Gesamtquartiers gestalterisch aufgewertet werden, um die funktionale Neuordnung des Quartiers zu unterstützen. Auch der Umgang mit den vorhandenen Verkehrsströmen im öffentlichen Raum soll verträglicher ausgestaltet werden (vgl. unten), sodass sich die funktionale Bedeutung des Quartiers langfristig auch in seiner stadträumlichen Qualität wiederspiegelt.

6.4 | ZIEL „STRASSENRÄUME UND VERKEHRSSYSTEM“

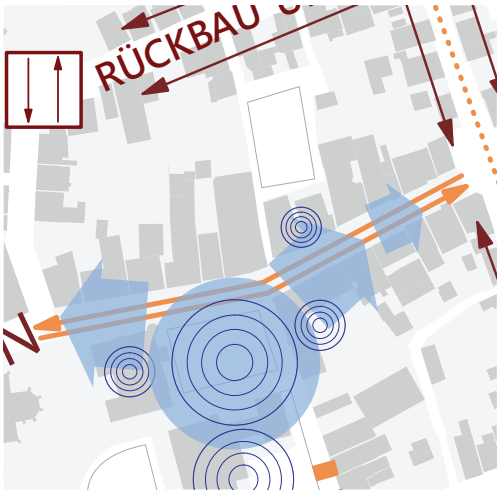
Für die Verkehrsführung im Horner Stadtkern konnte in den zurückliegenden Jahrzehnten keine voll zufriedenstellende Gesamtlösung entwickelt werden. Im Zuge der erkennbaren Funktionsverschiebungen im Stadtkern sollen die folgenden Aspekte in der Neuordnung des Verkehrsflusses möglichst umgesetzt werden:

Störungsfreier Transitverkehr!

Oberste Priorität für das Verkehrssystem im Stadtkern hat die Minimierung des Durchgangsverkehrs, also der der kein Ziel im Kern aufsucht. Um diese Zielsetzung zu erfüllen, sind der Ausbau sowie die verkehrsrechtliche Stärkung der Umfahrungsmöglichkeiten erforderlich. Für den verbleibenden Anteil soll eine möglichst störungsfreie Route innerhalb der Wälle präferiert werden, die die verkehrssensiblen Wohnbereiche nur in geringem Maße belastet.

Erschließung und Erreichbarkeit der Lagen!

Um die Hauptlage des Stadtkerns in ihrer funktionalen Entwicklung zu unterstützen, soll das Verkehrssystem eine hohe Erreichbarkeit der Geschäftsbereiche sicherstellen. Vor diesem Hintergrund und der insgesamt schwachen Fußgängerfrequenz soll die einschränkende Rolle der Fußgängerzone geprüft werden. Auch ein Ausbau des zentrumsnahen Parkraumangebots soll, soweit hierfür Flächen bereitstehen, im Sinne der Gesamtmaßnahme zur Stärkung der Erreichbarkeit geprüft werden. Die Erschließung der Wohnlagen soll sich in der Gesamtsystematik überschaubar und nachvollziehbar darstellen und gleichzeitig möglichst nur vom jeweiligen Anliegerverkehr in Anspruch genommen werden.



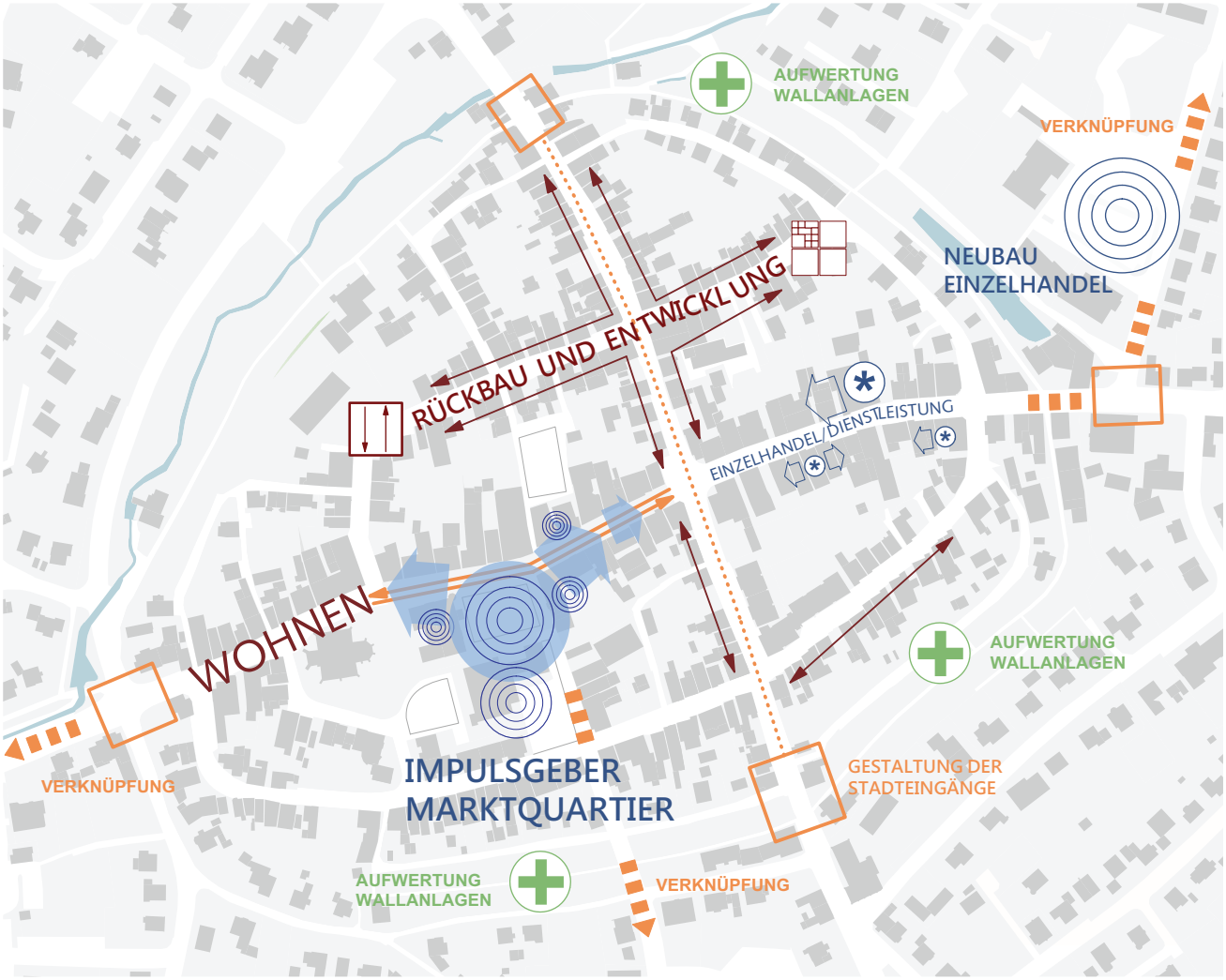
Sicherung der stadträumlichen Qualitäten!
Sowohl die Wohn- als auch die Geschäftsbereiche werden in hohem Maß von verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt. Aufgrund der kompakten Struktur und der damit verbundenen kurzen Wege innerhalb des Kerns sind die Fußgänger und Radfahrer als Verkehrsteilnehmer durch eine geeignete Flächenaufteilung zu unterstützen. Der historische Stadtkern ist als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort selbstverständlich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) als Verkehrsträger angewiesen, dieser muss jedoch im Hinblick auf Geschwindigkeiten etc. möglichst verträglich in das Gesamtbild eingeordnet werden. Auch in baulicher Hinsicht sollen die Qualitäten des historischen Stadtkerns nicht durch einen Ausbau der MIV-Funktion beeinträchtigt werden.

6.3 | RÄUMLICHES LEITBILD DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Die festgesetzten qualitativen Ziele müssen mit den räumlichen Gegebenheiten des historischen Stadtkerns verschnitten werden, um zu einem konkreten Entwicklungsszenario zu gelangen. Auf dieser Basis können zukünftige Funktionslagen und räumliche Schwerpunkte für bestimmte Entwicklungen abgegrenzt und konkret benannt werden. Im Hinblick auf die bisherigen Untersuchungsergebnisse zeichnet sich das folgende räumliche Leitbild als Entwicklungsziel für den Stadtkern Horns ab. Im räumlichen Leitbild zeigen sich folgende Schwerpunkte:

- Impulsgeber Marktquartier: Das Marktquartier soll durch eine umfassende Neuentwicklung der prägenden Bestandsgebäude eine Leitwirkung für die Entwicklung der Lage zwischen Burgstraße und Leopoldstaler/Nordstraße entfalten.
- Wohnstandort Obere Mittelstraße: Die westlichen Abschnitte der Mittelstraße sind nicht als Einzelhandelslage zu betrachten und langfristig zum Wohnstandort umzubauen.
- Magneten Untere Mittelstraße: Durch solitäre und möglichst große Neuentwicklungen des Gebäudebestands wird die Lage bis zur Wallstraße/Heerstraße als gemischter Dienstleistungs- und Einzelhandelsbereich entwickelt.
- Rückbau und Neuordnung: Weite Teile der historischen Blockkanten bzw. des Gebäudebestands sollen im Sinne der Schaffung von modernen Wohnangeboten langfristig als größere Grundstückseinheiten entwickelt werden.
- Aufwertung Wallanlagen: Die Wallanlagen sollen im östlichen und südlichen Bereich nach dem Vorbild der Bereiche an der Burg aufgewertet werden und eine zusätzliche Spiel- und Freizeitfläche im Bereich der Franz-Hausmann-Straße aufnehmen.

Abb. 60: Verortung von Entwicklungsaufgaben im räumlichen Leitbild



7 ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN HISTORISCHEN STADTKERN

Die im Folgenden vorgestellten Einzelmaßnahmen, lassen sich sieben thematischen Schwerpunkten zuordnen. Sie sind aus den vorgestellten Analysen und Zielsetzungen stringent abgeleitet und fügen sich zum Integrierten Handlungskonzept für Horn zusammen.

7.1 | WEITERFÜHRENDE PLANUNGEN

Mit dem Handlungskonzept wurde ein thematisch breit gefächerter Ansatz gewählt, der sich programmgemäß verstärkt stadträumlichen (Bau)Maßnahmen widmet. Im Rahmen des Stärken-Schwächen-Profil des historischen Ortskerns konnten weitere Themenfelder identifiziert werden, die nun im Rahmen weiterführender Studien vertieft bearbeitet werden müssen. Hierbei sind vor allem die Möglichkeiten der Entwicklung von Bestandsgebäuden bzw. Neubauten im Wohnbereich technisch und architektonisch zu vertiefen.

Modellstudie „Wohnen im historischen Ortskern"

Die Herausforderungen, die bei der Weiterentwicklung des Horner Stadtkerns als Wohnstandort zu bewältigen sind, bilden die Problemlagen der Bestandsentwicklung in historischen Stadtkernen in strukturschwachen Räumen in typischer Weise ab. Große Teile der mittelalterlichen Fachwerkgebäude weisen einen hohen Sanierungsbedarf auf, der die Kosten für einen Ersatzneubau teilweise übersteigt. Zusätzlich erschweren oft die schmalen Flurstücke, die nicht mehr zeitgemäßen kleinteiligen Grundrisse sowie die geringen Raumhöhen und die generell fehlende Barrierefreiheit die Nutzung als zukunftsfähige Wohnobjekte, sodass eine Marktgängigkeit für Teile des Bestands auch nach einer erfolgreichen Sanierung kaum anzunehmen ist. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, für ausgewählte Teilflächen neue Wohnbaukonzepte zu entwickeln, die sowohl den inhaltlichen Ansprüchen an nachhaltiges und demografiefestes Wohnen gerecht werden und gleichzeitig Wege zur architektonischen Neuinterpretation des historischen Kontexts aufzeigen. Der Denkmalschutz und die historische Grundstruktur als Träger der baulichen Identität müssen hierbei stets berücksichtigt werden.

Um diese Fragenstellungen exemplarisch zu beantworten, werden für die im Handlungskonzept ausgewählten Grundstücke und Gebäude vertiefende Modellstudien zum Um- oder Neubau von Wohngebäuden erstellt. Um marktgängige Objekte entwickeln zu können und gleichzeitig räumliche Entwicklungsimpulse für den Stadtkern zu erzeugen, wurden größere Einheiten gebildet, die über die heutigen Flurstücksgrenzen hinausgehen.

Abb. 61: Gebäudebestand an Mittelstraße

7.2 | NEUORDNUNG DES MARKTQUARTIERS

Im Sinne der Belebung des Stadtkerns und der Zielsetzung der Bündelung öffentlicher Nutzungen im Zentrum umfasst das Handlungskonzept auch einen Baustein zur Neuordnung des Marktquartiers. Auslöser für die Überlegungen sind die Entwicklungsmöglichkeiten für den Kotzenbergschen Hof, die sich im Rahmen der Konzepterstellung nach und nach konkretisiert haben. Für die Stadt besteht seit Kurzem die Möglichkeit, das seit über zehn Jahren leerstehende Gebäudes, das mit seiner zentralen Lage zu den prominentesten historischen Objekten des Stadtkerns zählt, zu erwerben und dann passgenau für ihre Zwecke zu entwickeln.

Darüber hinaus zeichnet sich eine weitere große Entwicklungsoption ab: Ausgelöst durch den schlechten baulichen Zustand des Sparkassengebäudes und der Wunsch der Sparkasse Paderborn-Detmold eG, die Geschäftsflächen ihrer Filiale an geänderte Raumansprüche anzupassen, kann das Sparkassenareal, einschließlich des heute durch den Fachbereich für Stadtentwicklung, Bauen und Liegenschaften genutzten Gebäudes, einer privat getragenen Neunutzung zugeführt werden. Bei der kleinteiligen historischen Baustruktur im Untersuchungsgebiet stellt die Verfügbarkeit des Areals das mittelfristig größte Flächenpotenzial für Neuentwicklungen im historischen Stadtkern dar. Wegen dieser Veränderungen und der damit verbundenen Optionen sind die Nutzungskonzepte für das Sparkassenareal und den Kotzenbergschen Hof aufeinander abzustimmen. Diese ganzheitliche Betrachtung öffnet den Blick für einen umfassenden Aufwertungsimpuls für das Marktquartier und damit für den gesamten Stadtkern.

Ausgangslage: Nutzungsverteilung im Bestand

Das Gebäudeensemble im Marktquartier umfasst das Rathaus, das Sparkassengebäude mit angeschlossenem Verwaltungsanbau, den Kotzenbergschen Hof und das Stadthaus. Es fasst den Marktplatz, Mittelpunkt des Stadtkerns, baulich ein.

Das historische Rathaus (A) wird gegenwärtig durch die städtischen Fachbereiche 1 und 2 genutzt (zur Struktur der Fachbereiche siehe Tabelle). Neben den Fachbereichen befinden sich im EG sowie im 1. OG Saalflächen (Ausstellungsfläche/Ratssaal). Das UG kann durch einen gastronomischen Betrieb, zur Zeit leer stehend, genutzt werden und verfügt über separate Zugänge. Das nicht ausgebaute Dachgeschoss dient als Lagerfläche. Im südlichen Anbau des Gebäudes befinden sich im DG zwei Wohneinheiten, die über die dem Marktplatz abgewandte Seite des Rathauses erschlossen werden.

Abb. 62: Ausgangslage Marktquartier (blau: Sparkasse mit Verwaltungsanbau und Flurstücksgrenze)

Abb. 63: Bestandsgebäude und Flurstücke („SK" - Flurstück im Besitz der Sparkasse; alle übrigen Flurstücke in städtischem Besitz)

Der südlich des Marktplatzes gelegene Gebäudekomplex (B) wird derzeit durch die Sparkasse sowie die Stadt Horn-Bad Meinberg genutzt. Aufgrund der veralteten Haustechnik, der damit verbundenen desolaten Energiebilanz, statischer Probleme mit der Dachkonstruktion sowie des mittlerweile verringerten Flächenbedarfs für den Filialbetrieb der Sparkasse ist ein Neubau bzw. Umbau der Immobilie geplant auch weil die Sparkasse zukünftig geringere Flächenansprüche hat.

Im Verwaltungsanbau, der sich im Eigentum der Stadt befindet, sind Mitarbeiter der Fachbereiche 1, 2 und 3 untergebracht. Das Gebäude ist vollständig belegt. Im Erdgeschoss befindet sich das zum FB 2 gehörenden Bürgerbüro, das naturgemäß einen starken Publikumsverkehr aufweist.

Der Kotzenbergsche Hof (C) besetzt die prominente Ecklage zwischen Mittelstraße und Marktplatz. Das seit 2006 leer stehende Gebäude, befindet sich im Privatbesitz und weist einen erheblichen Sanierungsbedarf auf.

Das Stadthaus (D), das ebenso wie das Rathaus und der Kotzenbergsche Hof unter Denkmalschutz steht, bildet einen weiteren Baustein des Ensembles. Das Gebäude wurde bis 1970 als Sitz des ehemaligen Amtsgerichts Horn-Bad Meinberg genutzt. Gegenwärtig befinden sich der FB 2, die Stadtbücherei und das Jobcenter Lippe in dem zweiflügeligen Gebäude. Der östliche Gebäudeteil wird im EG und 1. OG durch die Stadtbücherei genutzt, zu der neben Auslageflächen auch Büroräume gehören. Naturgemäß besteht auch hier ein ausgeprägter Publikumsverkehr. Auch das Jobcenter im EG des westlichen Gebäudeflügels wird aufgrund seiner Beratungsfunktion stark frequentiert.

Zusammenfassend bilden die öffentlichen Einrichtungen einen deutlichen Nutzungsschwerpunkt im Marktquartier, der sich auf fast alle hier lokalisieren stadträumlich bedeutsamen Gebäude erstreckt. Der FB 4 ist als einziger Fachbereich der Stadt außerhalb des Marktquartiers lokalisiert, ist . Diese Dienststellen befinden sich im Anbau der Burg Horn und im Baubetriebshof.

Übersicht Fachbereiche und Standorte				
Fachbereich/ Amt	Gebäude	Anzahl Arbeitsplätze	Anzahl Büros	Publikumsverkehr
FB1 / Zentrale Dienste	Rathaus	15	13	
	Verwaltung	1	1	GERING (WiFö)
Gesamt		**16**	**14**	
Bücherei	Stadthaus			JA
Gesamt		**16**	**14**	
FB2 / Bildung, Ordnung, Soziales	Rathaus	4	4	
	Stadthaus	9	8	JA (Sozialamt)
	Verwaltung	4	4	JA (Bürgerbüro)
Gesamt		**17**	**16**	
FB3 / Stadtentwicklung, Bauen und Liegenschaften	Verwaltung	13	13	GERING (Bauamt)
Gesamt		**13**	**13**	
FB4 / Stadtwerke, Umwelt und öffentliche Einrichtungen	Stadtwerke	14	12	
	Bauhof	3		
Gesamt		**17**	**12**	
Jobcenter Lippe	Stadthaus	10	7	JA
Gesamt		**10**	**7**	

Abb. 64: Verteilung der Fachbetriebe im Gebäudebestand

Grundsätze der zukünftigen Entwicklung

Da die funktionale Stabilisierung des Stadtkerns Horns eines der zentralen Ziele des IHK darstellt, wird an dieser Stelle geprüft, ob angesichts der anstehenden Veränderungen durch die Wiedernutzung des Kotzenbergschen Hofs und eine Neuentwicklung des Sparkassenareals Impulse für das Marktquartier gesetzt werden können. Gleichzeitig ist auch die zukünftige Rolle des historischen Rathauses zu schärfen.

Mit den bereits skizzierten Entwicklungsoptionen für die genannten Liegenschaften sind die folgenden Hauptziele verbunden, die einen möglichst umfassenden Impuls für das Quartier sicherstellen sollen:

A. Öffentliche Bestandsentwicklung Kotzenbergscher Hof

> Im Zentrum der Restrukturierung des Gebäudeensembles steht der Ansatz, alle öffentlichen Nutzungen mit Publikumsverkehr in einem Bürgerzentrum zu bündeln. Die öffentlichen Einrichtungen sollen auch zukünftig im Quartier konzentriert bleiben. Eine Verlagerung von Fachbereichen an außerhalb gelegene Standorte (z. B. in die frei werdende Turmschule) soll vermieden werden. Für Besucher und Bürger soll ein transparentes und leicht erkennbares Zentrum entstehen, welches niederschwellig besucht werden kann. Dies ist vor dem Hintergrund der Nutzungsverteilung in den Bestandsgebäuden nicht der Fall. Für eine Neuordnung der öffentlichen Nutzer spricht auch die Tatsache, dass einige Abteilungen wie das Bürgerbüro im Bestand kaum über adäquate Flächen verfügen. Durch die Bündelung der frequenzerzeugenden öffentlichen Angebote kann zudem die dringend erforderliche Belebung des Marktquartiers erreicht werden. Mit einer Erhöhung der Passantenfrequenz bei gleichzeitiger Aufwertung der Bestandsimmobilien und des öffentlichen Raums entstehen Synergieeffekte für die Mittelstraße, die zur Inwertsetzung der Hauptlage beitragen können.

> Der Erhalt des Kotzenbergschen Hofs ist zur Konsolidierung des stadtbildprägenden Gebäudes mit herausragender historischer Bedeutung, hohem Identifikationswert sowie seiner städtebaulichen bedeutsamen Lage unumgänglich. Nach dem mittlerweile über zehn Jahre andauerndem Leerstand, in dem, trotz einiger Bemühungen, keine privatwirtschaftliche Investition in die

Liegenschaft erfolgte, stellt eine öffentliche Entwicklung der Immobilie die einzige marktgängige Option dar.

> Innerhalb des Stadtkerns sollen zusätzliche Flächen mit multifunktionalem Quartiersbezug entstehen. Dieses Angebot soll vor allem an den vor Ort aktiven bürgerschaftlichen Institutionen, wie z. B. lokalen Vereinen, neue Räume eröffnen. Auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass eine Reihe der städtischen Abteilungen derzeit über kein ausreichendes bzw. repräsentatives Raumangebot verfügen, bildet die Bündelung und der Ausbau der publikumsintensiven Nutzungen den Hauptansatz für die öffentliche Entwicklung des Kotzenbergschen Hofs.

B. Privater Neubau Sparkassenareal

> Mit der Umstrukturierung der öffentlichen Abteilungen soll gleichzeitig eine marktgängige Entwicklungsfläche im Quartier geschaffen werden, um private Investitionen zu ermöglichen. Hierfür ist das Sparkassenareal aufgrund der Entwicklungswünsche der derzeitigen Nutzer prädestiniert. Die Schaffung einer zusammenhängenden Entwicklungsfläche ist dabei im Hinblick auf die Flurstücke sowie die architektonishen Voraussetzungen nur mit dem Rückbau des Bestandsgebäudes der Sparkasse und des Verwaltungsanbaus erreichbar. Ohne die Möglichkeit einer privaten Neuentwicklung des Sparkassenareals kann keine umfassende Impulswirkung für das Quartier erreicht werden. Darüber hinaus stünde die öffentliche Weiternutzung des Verwaltungsanbaus dem Leitbild eines modernen und gut auffindbaren Bürgerzentrums entgegen.

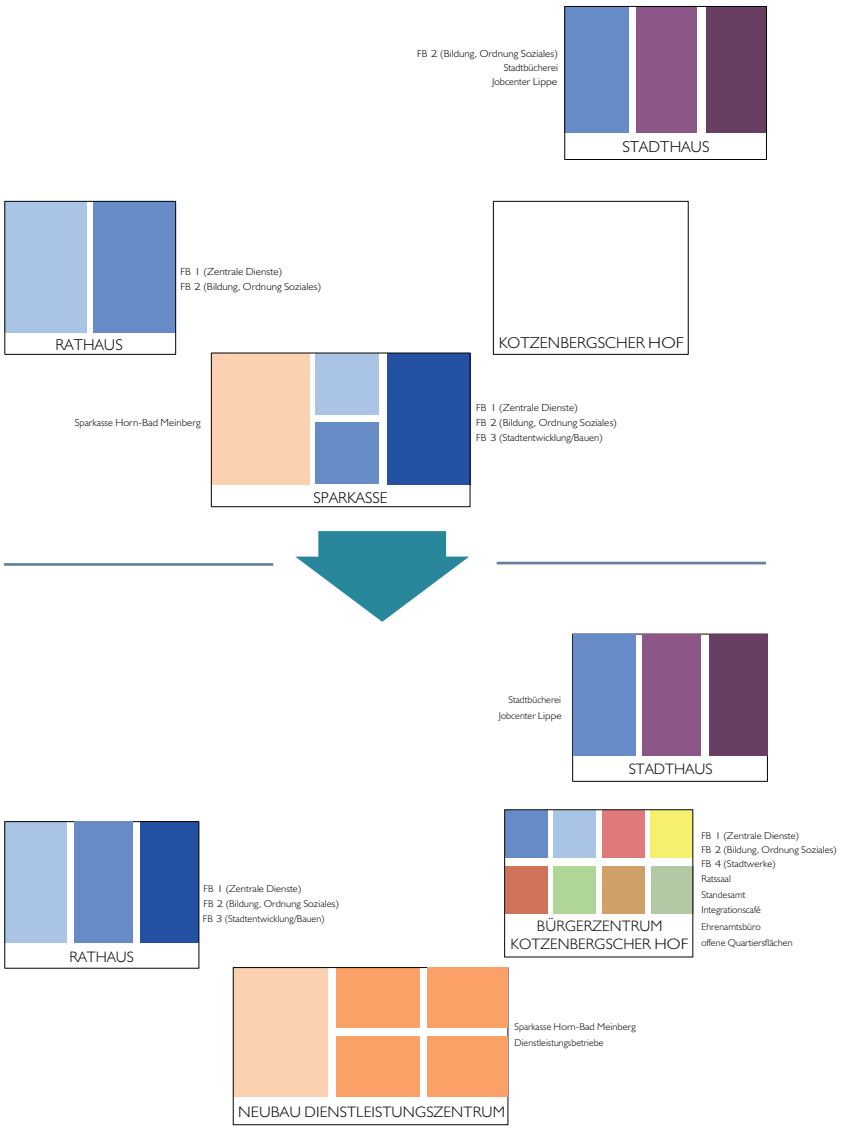


Abb. 65: Schematische Darstellung der Nutzungsverteilung

> In Ergänzung zu dem Impuls in städtischer Trägerschaft wird der Abriss der Sparkassenimmobilie mit anschließendem Neubau von den in den Prozess involvierten Akteuren favorisiert. Um ausreichende Gestaltungsmöglichkeiten für die Neuentwicklung sicherzustellen und die funktionale Neuordnung öffentlicher und privater Nutzer im Quartier durchführen zu können, ist ein vollständiger Abriss der Bestandsimmobilie

(Sparkassengebäude und Verwaltungsanbau) erforderlich. Dieses Vorgehen eröffnet die Möglichkeit, die Neuentwicklung passgenau zu steuern und zusätzliche Nutzungen zu integrieren. Die öffentlichen Kosten, die mit der Entwicklung des Kotzenbergschen Hofs verbunden sind, werden so durch umfassende private Investitionen im Quartier ergänzt.

> Das neu geschaffene Flächenangebot auf dem Sparkassenareal schöpft dabei die Flächenpotenziale für Einzelhandel und Dienstleistung im Quartier umfassend aus. Durch den Neubau können marktgängige Einheiten geschaffen werden, was bei einer Entwicklung im Bestand kaum möglich wäre. Vor diesem Hintergrund ist die Aufteilung der Trägerschaft und der Schwerpunkte im Raumprogramm zwischen den zwei Projekten „öffentliche Bestandsentwicklung / privater Neubau“ auch unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zielführend.

> Aufgrund der hohen stadträumlichen Bedeutung des Sparkassenareals soll das Neubauvorhaben durch einen städtebaulichen Wettbewerb vorbereitet werden.

C. Ertüchtigung des historischen Rathauses

> Im Zuge der Umstrukturierung der öffentlichen Abteilungen soll das historische Rathaus das räumliche Zentrum der operativen Verwaltungsarbeit bilden. Es besteht die Möglichkeit, die derzeit verstreut liegenden Fachbereiche (z. B. im Verwaltungsanbau) im historischen Rathaus zu ballen, um die Synergieeffekte in der Zusammenarbeit der Fachbereiche zu stärken.

> Für die quartiersbezogene offene Nutzung des Ratssaals ist ein neuer organisatorischer Ansatz erforderlich, da dessen öffentliche Zugänglichkeit im historischen Rathaus logistisch begrenzt ist. Im Hinblick auf die repräsentativen Räumlichkeiten des neuen Bürgerzentrums sowie das Ziel einer möglichst autarken Nutzbarkeit bildet eine Verlagerung des Ratssaals in den Kotzenbergschen Hof die beste Lösung. Für die Nachnutzung des jetzigen Ratssaals empfehlen sich die zu verlagernden Abteilungen aus dem Verwaltungsanbau.

Aus den dargestellten rahmengebenden Faktoren ergibt sich ein deutliches Nutzungsschema für die Liegenschaften im Quartier, was die Impulswirkung der Restrukturierung unterstützt. Gleichzeitig bestehen für öffentliche sowie private Investitionen klare konzeptionelle Schwerpunkte:

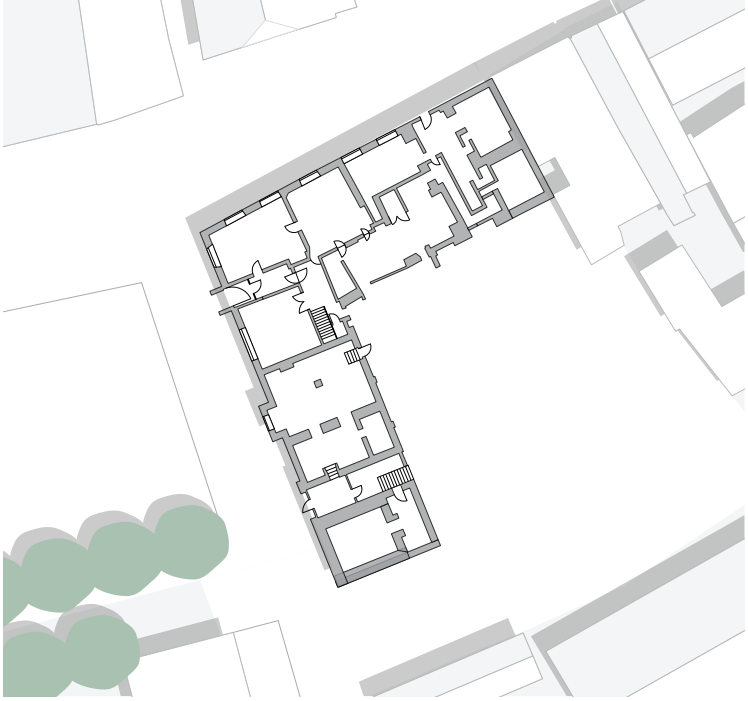
A. Bürgerzentrum Kotzenbergscher Hof: Publikumsverkehr, transparente Außendarstellung, offenes Flächenangebot

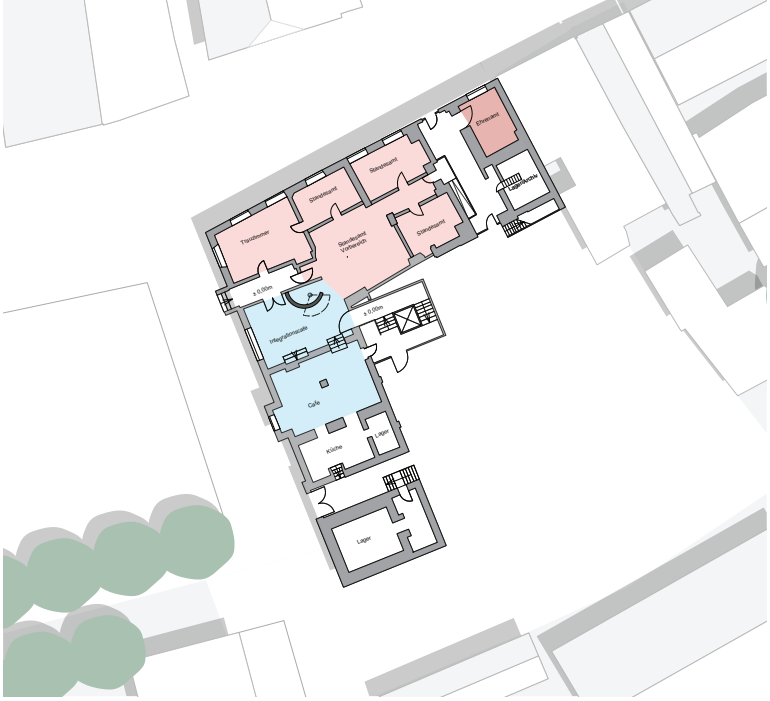
B. Areal Sparkasse: Private Neuentwicklung, Marktgängigkeit, maximale Gestaltungsmöglichkeiten für Investor

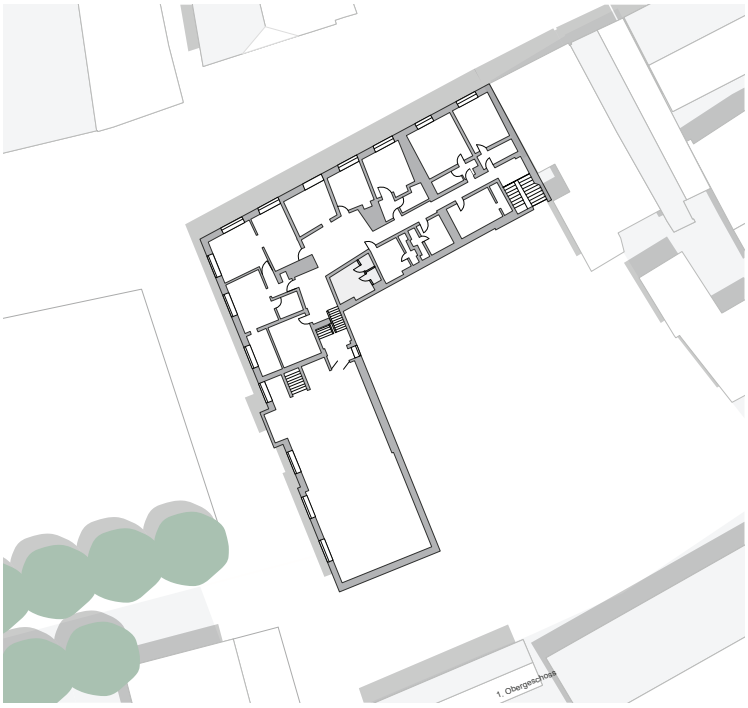
C. Historisches Rathaus: Räumliche Einheit des operativen Verwaltungsgeschäfts

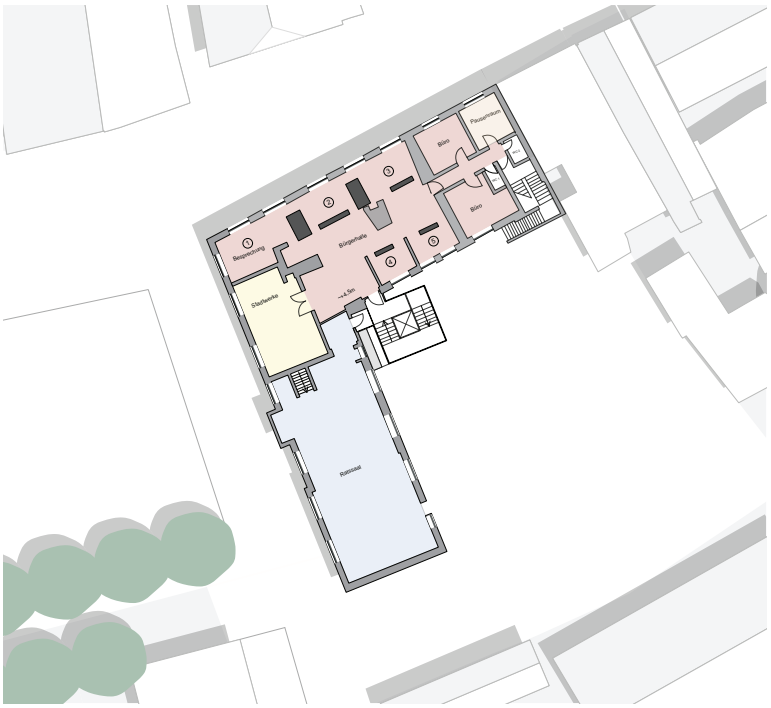
Hierauf basierend ergeben sich für die genannten Immobilien die folgenden Nutzungskonzepte :

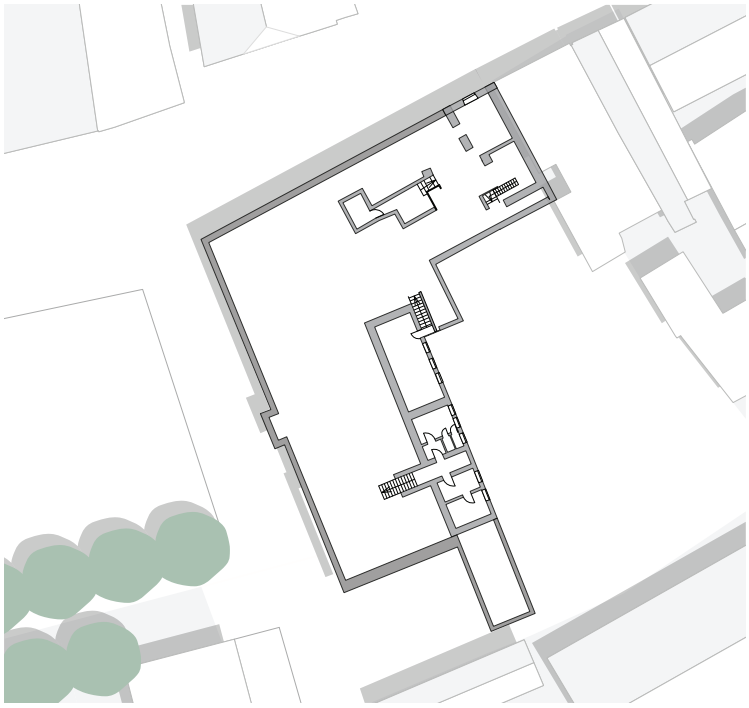
Abb. 66: Grundrisse Kotzenbergscher Hof (links: Bestand - rechts: Entwurf; oben: EG; Mitte: OG; unten: UG)

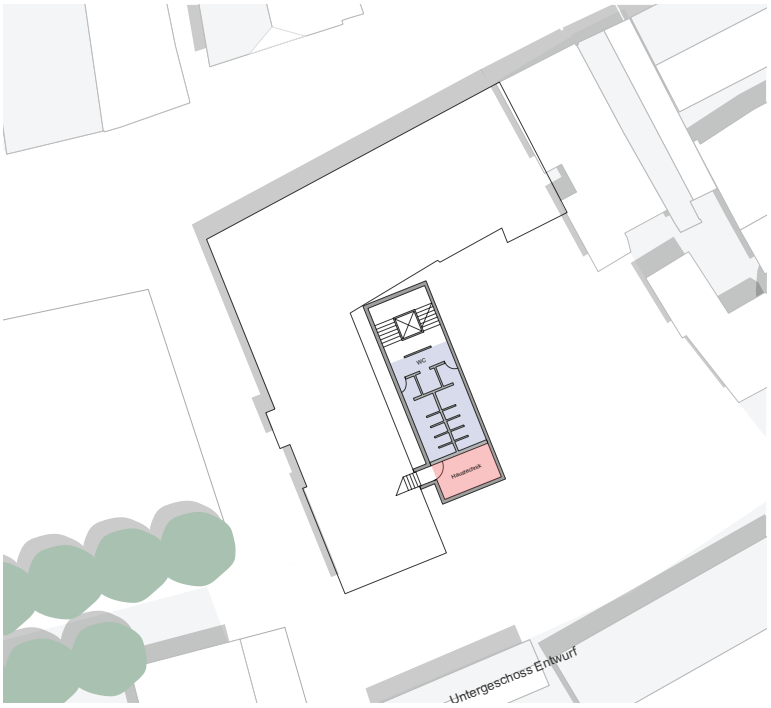



Ehrenamt
Standmuant
Standmuant
Standmuant
Standmuant
Trauerhemmer
Standesamt Vorhersich
Integrationscafe
Cafe
Küche
Lager
Lager


1. Obergeschoss


Büro
Büro
Bürgerhalle
Stadtwerke
Rosenstadt




WC
Hausmeisterbüro
Untergeschoss Entwurf

Konzept: Bürgerzentrum Kotzenbergscher Hof

Der lange leer stehende Kotzenbergsche Hof stellt eine der exponiertesten und gleichzeitig problematischsten Bestandsimmobilien im Stadtkern dar. Aufgrund der Größe des Gebäudes, der prominenten Lage und des historischen Werts trägt der Kotzenbergsche Hof in hohem Maß zur städtebaulichen Prägung des Marktquartiers und des gesamten Stadtkerns bei. Um eine positive Entwicklungsdynamik für das Quartier zu initiieren, ist eine erfolgreiche Reaktivierung des Gebäudes erforderlich. Aufgrund des seit 2006 andauernden Leerstandes und der historischen Bausubstanz bestehen umfassende Sanierungserfordernisse, um das Objekt einer zeitgemäßen Nutzung zuzuführen.

Grundrisse und Erschließung des Gebäudes[1]

Die Abbildung 66 (vorherige Seite) zeigt die Grundrisse der einzelnen Geschosse im Bestand sowie für den Entwurf eines Bürgerzentrums. Um die vormals kleinteiligen Innenflächen nutzbar zusammenzulegen und großzügige Zuschnitte entstehen zu lassen, wurde dabei eine Reihe nicht tragender Innenwände entfernt. Als Haupteingänge fungieren das Portal zum Marktplatz sowie der hofseitig neu errichtete Erschließungskern.

1 Das dargestellte Nutzungskonzept für den Umbau des Kotzenbergschen Hofs zum Bürgerzent-rum wurde im Vorfeld der Fortschreibung in planungsrechtlicher und bautechnischer Hinsicht auf grundlegende Umsetzbarkeit hin geprüft. Unter anderem wurden Aspekte wie Brandschutz, Fluchtwege und Zustand der Bausubstanz beleuchtet, was aus Gründen der Lesbarkeit im vorliegenden Endbericht nur verkürzt dargestellt wird.

Im Sinne der dargestellten Zielsetzungen für die zwei Großprojekte im Quartier ergibt sich für den Kotzenbergschen Hof das folgende Raumprogramm:

Bürgerbüro

Das aus dem Fachbereich II bestehende Bürgerbüro befindet sich derzeit im Erdgeschoss des Verwaltungsanbaus. Aufgrund des unzureichenden Flächenangebots kann das Bürgerbüro als Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Verwaltung seiner funktionalen und repräsentativen Aufgaben kaum gerecht werden. Im Kotzenbergschen Hof besteht die Möglichkeit, das Büro um weitere Empfangsschalter auf insgesamt sechs Arbeitsplätze (zusätzlicher Schalter z. B. für Konzessionsgeschäft Gasnetz) sowie eine großzügige Wartezone zu erweitern. Die rund 190 m² umfassende Fläche im I. OG kann über den hofseitigen Erschließungskern barrierefrei erreicht werden. Im rückwärtigen Bereich stehen zwei separate Büroflächen als „Backoffice“ zur Verfügung.

Integrationscafé

Als Hilfestellung für die Eingliederung von Menschen mit Behinderung soll ein Integrationscafé neu geschaffen werden. Das in öffentlich-karitativer Trägerschaft betriebene Angebot soll dabei gleichzeitig als „kleiner“ Gastronomiebetrieb, als gesellschaftlicher Treffpunkt und als Schwerpunkt der sozialen Interaktion im Stadtkern fungieren. Als flankierendes „Warteangebot“ für das Standesamt und das Bürgerbüro kann das Café von der hohen Besuchszahl der öffentlichen Angebote profitieren und zusätzlich ein niederschwelli-

ges Versorgungsangebot für Vereine und weitere bürgerschaftliche Nutzer in den Abendstunden anbieten. Mit der baulichen Verbindung des Gewölbekellers können weitere Nebenräume wie eine Küche und Lagerräume in das Café integriert werden, um einen umfassenden Betrieb zu ermöglichen. Generell ist auch die Einrichtung einer Außenfläche auf dem Marktplatz denkbar.

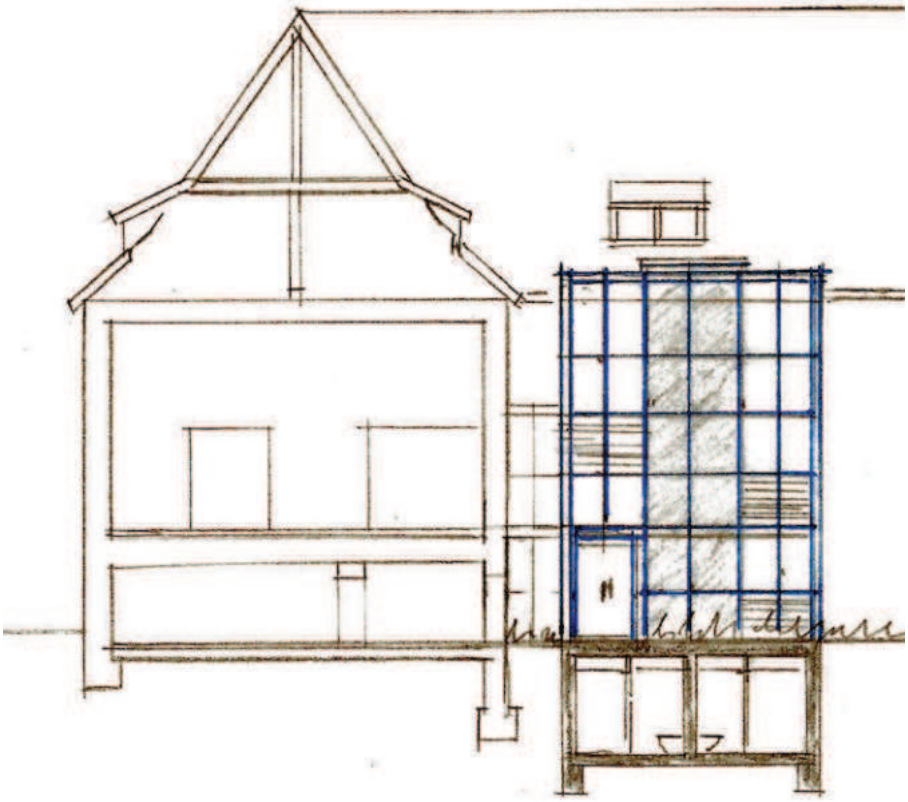
Ehrenamtsbüro

Bisher kann die Stadt leider keine eigenständigen Räumlichkeiten für ein Ehrenamtsbüro vorhalten, gegenwärtig wird diese Funktion in Doppelbesetzung des Bürgerbüros in dessen Räumen umgesetzt. Im Bürgerzentrum Kotzenbergscher Hof werden zur Unterstützung des ehrenamtlichen Engagements eine dauerhaft nutzbare Bürofläche von rund 20 m² im EG angeboten.

Ratssaal

Das Herzstück des Kotzenbergschen Hofs bildet die Halle im südlichen Gebäudeflügel. Mit ihrer Höhe von eineinhalb Geschossen und einer großzügigen Fenstergliederung bestehen beste Voraussetzungen für eine Neunutzung als Ratssaal mit rund 190 m². Durch eine Auflösung des kaum nutzbaren Dachbodens zu Gunsten eines offenen Dachstuhls kann die Raumwirkung noch ausdrucksstärker gestaltet werden. Dies ist auch sinnvoll weil der jetzige Ratssaal im historischen Rathaus aufgrund der Vielzahl weiterer Nutzungsarten (siehe unten) an seine logistischen Grenzen stößt. Seine mangelnde Zugänglichkeit außerhalb der Öffnungszeiten der Verwaltung ist hierbei besonders einschränkend. Im Bürgerzentrum kann der Ratssaal auch bei geschlossenen Büros aufgrund der separaten Zugänglichkeit unproblematischer genutzt werden.

Abb. 67: Schnitt durch den hofseitigen Erschließungskern
Abb. 68: (unten): Panorama des Marktplatzes



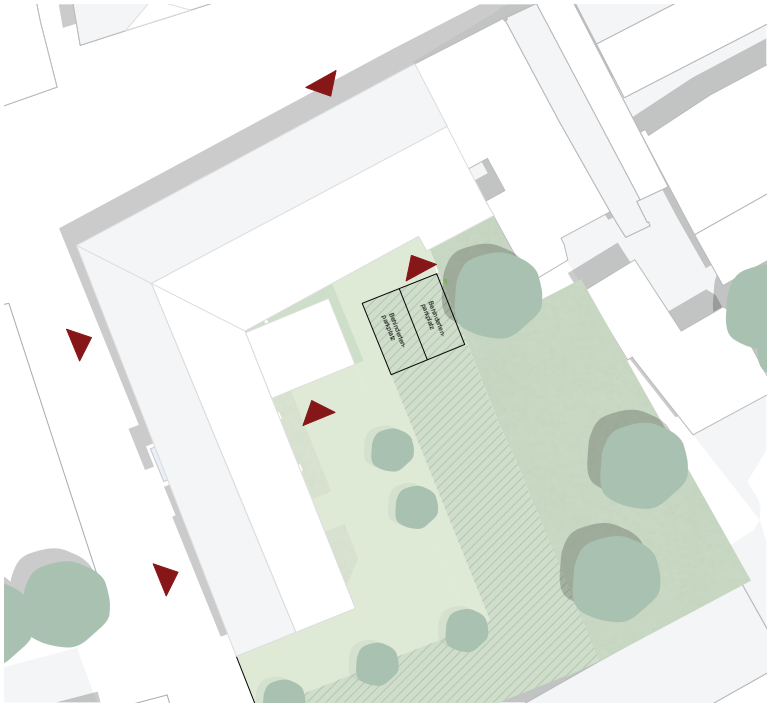
Multifunktionsflächen: Offenes Raumangebot für Bürgerschaft und Vereine

Neben den städtischen Abteilungen bilden die quartiersorientierten Flächen den zweiten Nutzungsschwerpunkt des Konzepts. Dadurch können den vor Ort aktiven bürgerschaftlichen Gruppen passende Räumlichkeiten für ihre Aktivitäten angeboten werden. Neben dem neuen Ratssaal als offenem Mittelpunkt des

Bürgerzentrums mit rund 190 m² Fläche bietet auch das Integrationscafé offene Räume als Veranstaltungsort (rund 115 m²). Insbesondere der im Gewölbekeller liegende Teil des Cafés schafft einen stimmungsvollen Treffpunkt.

Zu den Nutzern der quartiersorientierten Flächen zählen die örtlichen Vereine und die Ehrenämtler sowie Einrichtungen der Erwachsenenbildung. Auch im Hinblick auf die zunehmenden Anforderungen im Rahmen der Integration benötigt die Stadt dringend zusätzliche Raumangebote, um Kurse o. ä. zentral anbieten zu können. Während durch die Ehrenämter (z. B. Senioren- und Behindertenbeirat, Arbeitskreise, Kleiderkammer, Sprachunterricht, Begleiternetzwerk, etc.) und Vereine (z. B. Jahreshauptversammlung des Schützenvereins, Vorträge) eher unregelmäßig Räumlichkeiten nachgefragt werden, benötigen die Angebote für die Erwachsenenbildung (Sprach- und Integrationskurse, Vortragsreihen, Gymnastik- und Tanzkurse, etc.) feste wöchentliche Termine. Gegenwärtig werden die Räumlichkeiten durch die Tanzsportgruppen des TSV Leopoldstal (drei Termine pro Woche) sowie die Harmoniechöre (zwei Termine pro Woche) genutzt. Der Rathaussaal ist somit fast dauerhaft ausgelastet, teilweise ist die vorhandene Kapazität für die bestehende Nachfrage sogar nicht ausreichend. Wie oben erwähnt, ist die Nutzung des Ratssaals auch mit weitreichenden logistischen Herausforderungen für den regulären Betrieb verbunden, sodass das Angebot moderner Multifunktionsflächen wesentlich zur Entzerrung der Situation beitragen kann.

Abb. 69: Eingänge und Außenlagen im Entwurf (Fußweg/Fahrspur/Grünfläche)



Zentral-Standesamt Südlippe

Mit dem regionalen Zusammenschluss der Standesämter Horn-Bad Meinberg, Schlangen und Schieder-Schwalenberg geht eine Stärkung der regionalen Arbeitsteilung einher, die für alle beteiligten Kommunen Synergieeffekte mit sich bringt. Auch mit Blick auf die bevorstehende Regionale 2022 Ostwestfalen-Lippe folgt die Zusammenlegung der Standesämter dem Ziel der Stärkung der Einzelkommunen durch den Ausbau des regionalen Selbstverständnisses.

Die Wahl des historischen Stadtkerns Horns als Standort für das Zentral-Standesamt Südlippe kann im Rahmen des Projekts Bürgerzentrum in einen Impuls für den Horner Stadtkern umgewandelt werden. Mit dem kommunalen Zusammenschluss der Standesämter hat sich die „Kundenzahl" deutlich erhöht. Der Betrieb am Altstandort in der Burg Horn ist im Hinblick auf den Raumbedarf zukünftig kaum umsetzbar. Durch die Integration in den Kotzenbergschen Hof wird ein repräsentativer und ansprechender räumlicher Rahmen für die Arbeit des Zentral-Standesamts sichergestellt.

Im EG des Kotzenbergschen Hofs werden die drei Büroarbeitsplätze sowie das Trauzimmer auf rund 190 m² realisiert. Der Zugang zum gesamten Bereich erfolgt über die Hauptpforte des Kotzenbergschen Hofs, die auf den Marktplatz führt. Mit der Einbeziehung des repräsentativen Eckzimmers mit historischer Täfelung und Kamin kann der denkmalschutzrechtliche Erhalt des Innenausbaus mit einer modernen Nutzung verknüpft werden. Ein ausreichend großer Vorbereich kann von Angehörigen und Begleitern der Brautpaare zum Empfang genutzt werden. Mit der direkten Anbindung an das Integrationscafé besteht zudem die Möglichkeit kleine kulinarische Begleitangebote anzubieten.

Stadtwerke

Im 1. OG des Bürgerzentrums wird eine Bürofläche für die Stadtwerke eingerichtet, um die derzeit an der Burg positionierte Abteilung ebenfalls in das Marktquartier zu integrieren und alle besucherintensiveren städtischen Betriebe im Stadtkern zu verankern. Auf rund 55 m² werden die erforderlichen Büroarbeitsplätze eingerichtet. Als Besonderheit wird hier die Sichtbeziehung zum zukünftigen Ratssaal über die Balustrade beibehalten.

Untergeschoss und Haustechnik

Die bestehenden Kellerräume im südlichen Gebäudeteil werden aufgrund des derzeit kaum nutzbaren Zustands rückgebaut und auf rund 75 m² neu errichtet, was im Hinblick auf die geschätzten Baukosten effizienter als ein Umbau im Bestand zu bewerten ist. Auf einem Großteil der Fläche wird eine neue und barrierefreie Toilettenanlage errichtet, die Zugänglichkeit über den hofseitigen Treppenturm sichergestellt. Die für die Haustechnik erforderlichen stationären Anlagen werden ebenfalls im neuen Kellergeschoss untergebracht.

Gestaltung der Außenanlagen

Der rund 1.050 m² umfassende Innenhof wird im Sinne einer innerstädtischen Grünfläche als „Pocketpark“ gestaltet. Mit den Zugängen über den Domensoot sowie die Passage zur Mittelstraße wird der Hof in die bestehenden Laufwege im Stadtkern integriert und bietet einen attraktiven Eingangsbereich für den hofseitigen Haupteingang des Bürgerzentrums. Durch diese Wegeverbindung kann der historische Durchgang im Nordteil des Kotzenbergschen Hofs reaktiviert und das Bürgerzentrum eng an die Hauptlage der Mittelstraße angebunden werden.

Abb. 70: „Täfelzimmer“ im Kotzenbergschen Hof

Als Hauptweg für den fußläufigen Besuch wird der Korridor zwischen dem Zugang am Domensoot und dem hofseitigen Haupteingang als Fußweg mit begleitenden Verweilmöglichkeiten gestaltet. Parallel zum Wegeverlauf besteht die Möglichkeit, die barrierefreien Parkplätze direkt am Treppenhaus per Pkw anzufahren. Die übrigen Bereiche werden durch hochwertige Bepflanzung als attraktive Grünfläche gestaltet.

Planungsrechtliche Auflagen für die Umnutzung

Aufgrund der dargestellten Nutzungsschwerpunkte gelten für das Bürgerzentrum Kotzenbergscher Hof unter anderem die folgenden Vorschriften, deren Vorgaben sich auf die Gestaltung der Grundrisse auswirken und im Entwurf berücksichtigt wurden. Grundsätzlich ist das Gebäude als Versammlungsstätte einzustufen:

> Versammlungsstätte gemäß § 1 (1) und § 2 (1) SBauVO (Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten), Teil 1 (ehemals VStättVO) in Verbindung mit § 85 Abs. 1 Nr. 5 und 6 BauO NRW (Landesbauordnung NRW).

> O. g. Vorschriften gelten für Versammlungsstätten mit Versammlungsräumen, die einzeln mehr als 200 Besucher fassen. Auch für Versammlungsstätten mit mehreren Versammlungsräumen, die insgesamt mehr als 200 Besucher fassen, wenn diese Versammlungsräume gemeinsame Rettungswege haben.

Hieraus ergeben sich vor allem die folgenden Aspekte:

Barrierefreiheit im Quartier

Alle Abteilungen des Bürgerzentrums müssen barrierefrei erreichbar sein. Aufgrund der schwierigen Staffelung der Geschosse wird dies über einen neu errichteten Erschließungskern im Hofbereich gewährleistet (siehe ABB). Mit dem innen liegenden Aufzug, um den sich der Treppenaufgang gruppiert, kann jedes (Halb-)Geschoss barrierefrei erreicht werden. Auch die im UG befindlichen barrierefreien WC-Anlagen sind somit angebunden.

In der Gesamtschau ergibt sich somit eine deutliche Verbesserung in der Bilanzierung der Barrierefreiheit im Quartier. Da alle städtischen Abteilungen mit Publikumsverkehr im neuen Bürgerzentrum vollständig barrierefrei gestaltet werden und der nicht barrierefreie Verwaltungsanbau als Anlaufstelle entfällt, ist insgesamt ein wesentlich höherer Anteil von öffentlich genutzten Gebäudeteilen barrierefrei erreichbar. Hinzu kommt, dass eine nachträgliche barrierefreie Erschließung des für den Rückbau vorgesehenen Verwaltungsanbaus architektonisch kaum möglich gewesen wäre. Für das historische Rathaus stellt sich die Barrierefreiheit unverändert dar: Mit dem bestehenden Treppenlift ist eine grundsätzlich barrierefreie Erschließung gesichert.

Brandschutz und Fluchtwege

Je Geschoss müssen mindestens zwei voneinander unabhängige bauliche Rettungswege ausgebildet sein. Es müssen mindestens zwei, möglichst weit auseinander liegende Ausgänge ins Freie führen. Die maximale Länge der Fluchtwege darf 30 Meter nicht überschreiten. Die Breite der Rettungswege muss mindestens 1,20 Meter betragen.

Die oben genannten Anforderungen werden im Konzept erfüllt. Als Besonderheit ist anzumerken, dass der Ratssaal aufgrund seiner Kapazität als eigenständiger Brandabschnitt ausgebildet wird. Hier bilden das externe Treppenhaus sowie der Ausbau eines Fensters als Port fenetre die Fluchtwege.

Bautechnische Aspekte der Umnutzung

Das Gebäude steht gemäß § 2 (1)+(2) Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW als bedeutendes bauliches Zeugnis der Weserrenaissance unter Schutz. An der Erhaltung und Nutzung des Gebäudes besteht ein öffentliches Interesse. Innerhalb des Nutzungskonzepts werden die relevanten historischen Elemente nicht verändert bzw. als repräsentative Bauteile neu inszeniert.

Bezüglich der bautechnischen Umsetzbarkeit ist eine eingehende technische Untersuchung der Statik des Tragwerks sowie möglicher Probleme mit dem Grundwasserstand erforderlich.

Konzept: Neubau Sparkassenareal

Die Bestandsimmobilie der Sparkasse und des angeschlossenen Verwaltungsanbaus wird rückgebaut, um die Flächen einer umfassenden Neuentwicklung zuführen zu können.

Als Ankermieter für den privaten Neubau ist die Sparkassenfiliale zu sehen, die durch eine Reihe von Dienstleistungsbetrieben flankiert wird. Die generell wünschenswerte Integration eines (großflächigen) Einzelhandelsbetriebs ist mit Blick auf die realisierbaren Flächen durch den Bauherrn zu prüfen.

Städtebauliche Integration des Neubaus

Um das Vorhaben im Rahmen des Handlungskonzepts städtebaulich umfassend darzustellen, ist in Abbildung 71 (nächste Seite) ein Entwurf für einen möglichen Gesamtbaukörper dargestellt, der in Bauabschnitte aufgeteilt werden kann. Mögliche Bauabschnitte sind in Abbildung 72 (nächste Seite) dargestellt.

Die städtebauliche Grundfigur des Neubaus muss eine konstante Raumkante zum Marktplatz bilden. Der Baukörper sollte sich in seiner Geschossigkeit am Bestand orientieren, im südlichen Verlauf sind abgestaffelte Geschosse denkbar. Die innere Gliederung des Gebäudes sollte nach der gegenwärtigen Vorstellung über ein zentral liegendes Atrium erfolgen, dessen Haupteingang sich zum Marktplatz orientiert. Die verschiedenen Abteilungen können für die Besucher über das Atrium, das eine gemeinsame Foyerzone bildet, erschlossen werden.

Das Projekt soll auch zum Anlass genommen werden, zu prüfen bzw. zu initiieren inwieweit ein Lückenschluss zur südlich angrenzenden Wohnbebauung möglich ist. Eine mögliche Grundflächenaufteilung von Baufeldern und Außenanlagen ist der Abbildung 71 (nächste Seite) zu entnehmen.

Aufgrund der hohen städtebaulichen Bedeutung dem Gesamtprojekts soll der Neubau und dessen Verzahnung mit den öffentlichen Räumen durch einen Wettbewerb (siehe unten) vorgeschaltet werden.

Wettbewerb Marktplatz/Rathaus/Domensoot

Mit dem projektierten Neubauvorhaben auf dem Sparkassenareal ändert sich das Erscheinungsbild des Quartiers sowie der angrenzenden Straßen- und öffentlichen Räume grundlegend. Um den gestalterischen Ansprüchen an das Projekt, die sich u. a. aus der stadträumlichen Bedeutung des Neubaus und der historischen Gesamtsituation des Ensembles ergeben, gerecht werden zu können, soll der Neubau und die Umgestaltung des öffentlichen Raums durch einen städtebaulichen Wettbewerb vorbereitet und konkretisiert werden. Der Wettbewerbsbereich soll neben dem Baufeld für das Hochbauvorhaben auf dem Areal des Sparkassengebäudes

auch die Verzahnungsbereiche mit dem öffentlichen Raum umfassen, die sich aus der derzeitigen Zonierung der „Ränder“ des Marktplatzes ergeben. Neben der städtebaulichen Bedeutung des Quartiersumbaus ist die Begleitung durch ein Wettbewerbsverfahren auch aufgrund des hohen Investitionsvolumens von über 10 Mio. Euro (bezogen auf die perspektivischen Gesamtinvestitionen im Quartier) erforderlich.

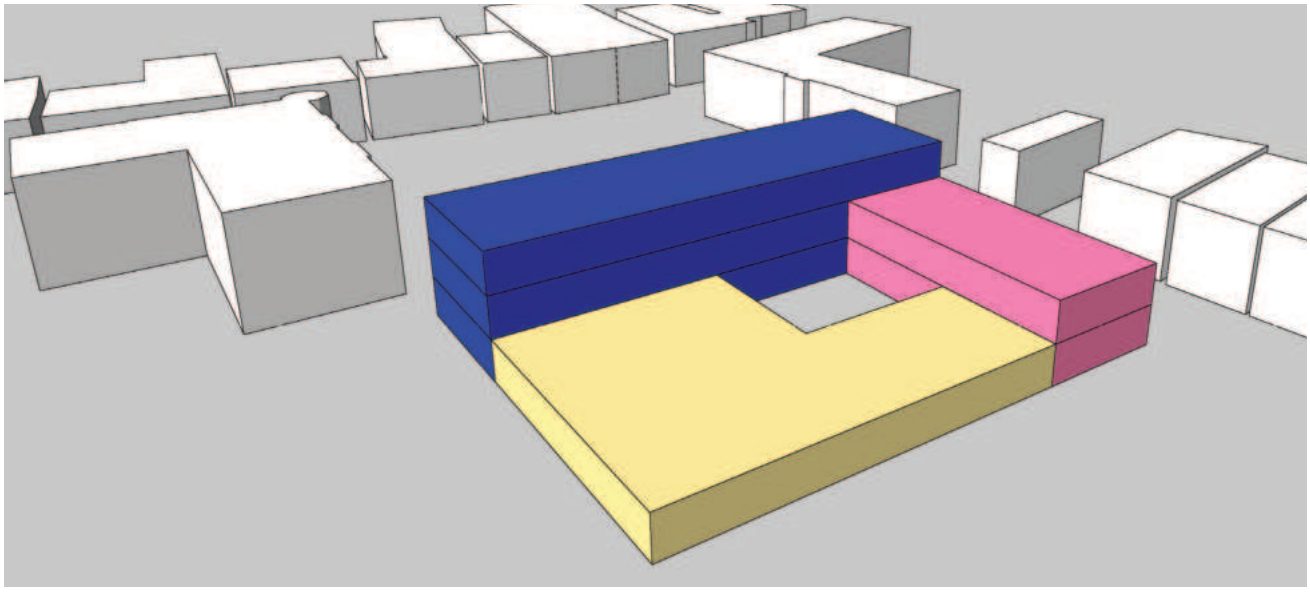


Abb. 71: Entwurf zur Gliederung und Positionierung des Neubaus des Dienstleistungszentrums

Abb. 72: Perspektivische Ansicht des Entwurfs

Konzept: Ertüchtigung des historischen Rathauses

Um einen zusätzlichen Fachbereich in das historische Rathaus zu integrieren, ist die Ertüchtigung von Teilflächen sowie eine energetische Sanierung des Gebäudes erforderlich. Mit dem Umzug des Ratssaals als „Herzstück" des neuen Bürgerzentrums kann die Fläche im 1. OG des Rathauses als Arbeitsplatz ausgebaut werden.

Vor diesem Hintergrund soll die Fläche des Ratssaals im historischen Rathaus durch den FB 3 (Stadtentwicklung, Bauen und Liegenschaften) nachgenutzt werden. Aufgrund des hohen Raumbedarfs des Fachbereichs werden auch Teilflächen des derzeit leer stehenden Rathausanbaus in die Ertüchtigung miteinbezogen. Die Verlagerung des Fachbereichs folgt dabei zwei Zielsetzungen: Mit dem Leerzug des Verwaltungsanbaus wird die flächige Neuentwicklung des Sparkassenareals möglich. Gleichzeitig ist die Integration des Fachbereichs aufgrund der geringen öffentlichen Frequentierung in das historische Rathaus zielführend, um eine Stärkung der räumlichen Einheit des Verwaltungsgeschäfts zu erreichen.

Im Zuge der Aufwertung des Marktquartiers ist es darüber hinaus erforderlich, das Rathaus in energetischer Hinsicht aufzuwerten, um das historisch und stadträumlich hoch bedeutsame Gebäude als langfristig nutzbares Objekt zu erhalten.

Für das geschichtsträchtige Bauwerk, das in den Jahren 1865 und 1866 errichtet wurde, zeigt sich vor allem im Hinblick auf den energetischen Zustand Handlungsbedarf. Um im Sinne des Klimaschutzes und der ökologischen Nachhaltigkeit eine tragfähige Energiebilanz zu erreichen, ist ein Ausbau der Dämmung der Geschossdecken sowie der Fassade des Anbaus erforderlich. Darüber hinaus sollen die Haustechnik, im Wesentlichen die Heizungsanlage sowie die Elektronik und Beleuchtung angepasst und modernisiert werden. Aufgrund des bestehenden Denkmalschutzes und der historischen Bausubstanz sollen sich die Maßnahmen, soweit möglich, an den Vorgaben der EnEV orientieren.

Abb. 73: Fassade des historischen Rathause

7.3 | SCHAFFUNG VON ENTWICKLUNGSFLÄCHEN

Den aufgezeigten Problemen des Horner Stadtkerns bezüglich der Wohnfunktion und den Leerständen kann nur durch eine umfassende Neuentwicklung der Bestandsimmobilien, die ggf. durch eine Zusammenfassung von Flurstücken begleitet wird, begegnet werden. Obgleich diese Bauprojekte überwiegend durch private Investoren durchgeführt werden müssen, will die Stadt im Sinne des Ziels der Eigentümeraktivierung in diesem Themenfeld möglichst umfassende Hilfestellungen anbieten. Hierfür können die folgenden Instrumente eingesetzt werden:

„Baureifmachung": Rückbau nicht marktgängiger Gebäude durch Private oder durch die Stadt

Mit Blick auf den schlechten substanziellen Zustand einiger historischer Bestandsgebäude ist davon auszugehen, dass die anfallenden Sanierungskosten, die eines Neubaus überschreiten und damit eine umfassende Modernisierung nur in äußerst seltenen Einzelfällen, durch „Liebhaber" des historischen Fachwerkhauses, durchgeführt wird. Um die Realisierungschancen von Ersatzneubauten auf den Parzellen abgängiger Objekte zu erhöhen, sollen der Rückbau und die Aufbereitung der Grundstücke durch Zuschüsse an die privaten Bauherren bzw. Investoren gefördert werden. Durch dieses Instrument kann die Wirtschaftlichkeit von Neubauten wie z. B. den in den Modellstudien entwickelten Wohnkonzepten erhöht werden.

Da ein potenzieller Investor, je nach Fallkonstellation, nicht vom Beginn der Überlegungen in das Projekt involviert ist, erscheint es ratsam, der Stadt die Möglichkeit zu eröffnen, als Zwischenerwerber aufzutreten und die entsprechenden Parzellen möglichst baureif anzubieten. Um die erfolgreiche Weitervermarktung vorzubereiten, sollen sowohl der Grunderwerb als

Abb. 74: Potenzielle Bestandssituationen für Modellstudien (genaue Abgrenzungen müssen im Zuge der Vorbereitung mit den Eigentümern erörtert werden)

auch der Rückbau der nicht marktgängigen Gebäude durch die Stadt mit den entsprechenden Instrumenten gefördert werden. Im Falle eines möglichen Rückbaus sind die Belange des Denkmalsuchutzes und des historischen Stadtgrundrisses einzelfallbezogen zu berücksichtigen. Die unten stehende Karte zeigt mögliche Bereiche für Neuentwicklungen exemplarisch auf.

Die hohe Bedeutung der Maßnahme ergibt sich auch aus der Tatsache, dass die erfolgreiche Umsetzung von Modellprojekten zu einer positiven Gesamtdynamik für alle Immobilienteilmärkte des historischen Ortskerns führen kann.

Neubau Einzelhandel Kampstraße

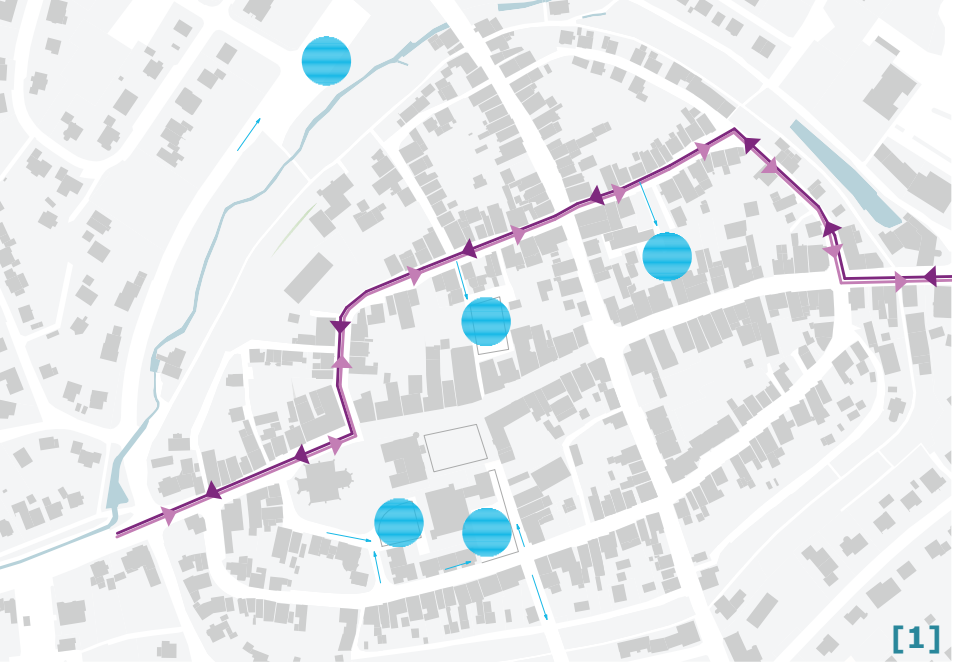
Der unbefestigte Parkplatz an der Kampstraße stellt das einzige Areal für großflächige Neuentwicklungen in integrierter Lage und mit guter Anbindung an den Kern dar. Vor diesem Hintergrund wurde der Bereich bereits im Einzelhandelskonzept als Potenzialfläche für Neuansiedlungen eingestuft. Im Rahmen der Entwicklungsstrategie des Handlungskonzepts wird die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs als Frequenzbringer weiterhin forciert. Diese Zielsetzung sollte insbesondere zur Etablierung eines Gegengewichts zur starken Anziehungswirkung des Einzelhandelsstandorts „Bahnhofstraße“ aktiv gefördert werden. Mit dem gegenwärtigen Interesse eines Discounters bestehen gute Möglichkeiten, die rund 4.300 m² umfassende Fläche erfolgreich zu entwickeln.

Abb. 75: Entwicklungsfläche Kampstraße

7.4 | VERKEHRSSYSTEM UND STRASSENRÄUME

Im Mittelpunkt der Konzeption zum Verkehrssystem in der Horner Innenstadt steht die Frage nach dem Umgang mit dem MIV und der Lenkung des Transitverkehrs, der den Stadtkern gegenwärtig passiert. Um zu einer nachhaltigen Konzeption zu gelangen, wurden verschiedene Verkehrszenarien für die Führung des Durchgangsverkehrs überprüft. Im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr besteht vor allem in der Anbindung von Zielen außerhalb der Wallanlagen, wie z. B. des Schulzentrums, Aufwertungsbedarf.

Im Zuge der Analyse der bestehenden Verkehrsführung konnte der Kreuzungspunkt der Mittelstraße mit dem Potthof als Schwachstelle der Ortsumfahrung identifiziert werden. Im Sinne der Lenkung des Transitverkehrs auf die bestehende Umfahrung soll die Verkehrsregelung innerhalb des Knotenpunkt neu gestaltet werden, um den Transitverkehr möglichst umfassend aus dem Stadtkern herauszuhalten. Gegenwärtig findet mit der bestehenden Vorfahrtsregelung eine Bevorzugung der direkten Ost-West-Verbindung durch den historischen Kern Horns statt.



Auch nach der Minimierung des Transitverkehrs ist die Definition von zwei Durchgangsachsen innerhalb des Stadtkerns grundsätzlich erforderlich. Um diese im Sinne der aufgestellten Ziele (Geringe Belastung der Wohnlagen, Erreichbarkeit der Geschäftsbereiche etc., siehe Kap. 6.4) zu konzipieren, wurden verschiedene mögliche Verkehrsführungen auf ihre Eignung hin bewertet. Aufgrund der drei bestehenden Straßenverbindungen in Ost-West-Richtung (Burgstraße/Pfuhlstraße, Mittelstraße und Heerstraße) ist die Anzahl verschiedener denkbarer Szenarien generell begrenzt.

Szenario „Hauptachse Wohnstraße: Beruhigung der Mittelstraße" [1]

Die Konzentration des Durchgangsverkehrs auf eine der Wohnstraßen würde die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßenquerschnitte deutlich übersteigen. Darüber hinaus wäre die Verkehrsbelastung der Wohnstandorte nicht mit dem Ziel der Stärkung der Wohnfunktion vereinbar. Auch der angestrebte Ausbau der Erreichbarkeit der Geschäftslagen würde nicht erreicht. Mit der für die Lenkung notwendigen Verringerung des Verkehrsflusses auf der Mittelstraße ist eher eine weitere Abnahme zu erwarten. Das Szenario ist somit als nicht zielführend anzusehen.

Szenario „Getrennte Achsen: Beibehaltung der FGZ" [2]

Aufgrund der Straßennetzes innerhalb des Kerns ist eine Aufteilung des Verkehrs auf je eine Achse pro Fahrtrichtung denkbar, sodass der dritte Straßenraum tendenziell unbelastet bleibt. Diese Konzeption ist in der Bestandssituation bereits teilweise umgesetzt (mit Ausnahme der westlichen Heerstraße, auf der beide Achsen zusammenfallen). Als Ausgangspunkt der Überlegung wird eine Beibehaltung der Fußgängerzone angenommen, um eine geringe Verkehrsbelastung des Marktquartiers sicherzustellen.

Gleichzeitig kann bei dieser Lösung die Gefahr ausgeschlossen werden, dass der Transitverkehr mit der Öffnung der direkten Verbidnung über die Mittelstraße perspektivisch zunimmt. Um in den Wohnstraßen ein vertretbares Verkehrsaufkommen sicherzustellen, müssen die neuen Hauptachsen als Einbahnstraßen ausgewiesen werden. Hierdurch entsteht neben der Verlängerung der Fahrzeiten ein hoher Regelungsaufwand, der die Verkehrsführung für den einzelnen Teilnehmer verkompliziert.

Szenario „Öffnung: Mittelstraße als Hauptachse" [3]

Die Bündelung des Verkehrs auf der Mittelstraße mit der Aufgabe der Fußgängerzone stellt die dritte Variante der Achsenführung im Horner Stadtkern dar. Als Vorteil ist hier die geringste Belastung der Wohnquartiere sowie die höchste Erreichbarkeit der Geschäftslagen für alle Szenarien aufzuführen. Auch die Linienführung des ÖPNV, die sich mit den Haltepunkten im Marktquartier bewährt hat und in den zuvor beschriebenen Szenarien nicht ohne Probleme zu integrieren ist (Befahrbarkeit für ÖPNV in beide Richtungen trotz Sperrung für MIV), kann hier beibehalten werden. Die Variante ist im Bezug auf die Regelungsintensität leicht umsetzbar. Als Risiko ist die Öffnung der direkten Verbindung für den Transitverkehr aufzuführen, die durch entsprechende Regelungsmaßnahmen und ggf. bauliche Eingriffe in den Straßenquerschnitt begleitet werden muss. Das in der zugehörigen Abbildung [3] oben links dargestellte Szenario wurde als Abwandlung der vollständigen Öffnung der Mittelstraße diskutiert. Die Ausweisung der Oberen und Unteren Mittelstraße als Einbahnstraßen ist jeodch im Hinblick auf die ÖPNV-Führung in beide Verkehrsrichtungen nicht umsetzbar.

In der Gesamtbetrachtung aller Varianten und in der Rückkopplung mit den formulierten Entwicklungszielen (siehe Tabelle unten) ist das Szenario „Öffnung: Mittelstraße als Hauptachse" als das vorteilhafteste zu bewerten. Mit der Öffnung der Mittelstraße kann eine umfassende Stärkung der Wohnquartiere (Entlastung von Verkehr) sowie der Geschäftslagen (höhere Erreichbarkeit) sichergestellt werden. Gleichzeitig ist der erforderliche Aufwand zur regulativen und baulichen Umsetzung geringer als in den übrigen Szenarien. Die stadträumlich unpassende Befahrbarkeit des Marktplatzes entfällt in allen Varianten.

Bei weiterführender Betrachtung der konkret möglichen Regelungsansätze für das Szenario besteht die Möglichkeit, als Alternative zur vollständigen Befahrbarkeit der Oberen Mittelstraße eine unechte Einbahnstraße mit westlicher Hauptfahrtrichtung einzurichten. Hierdurch wäre die direkte West-Ost-Verbindung für den Transitverkehr geschlossen, sodass dieser wiederum auf eine zweite Achse (Heerstraße) zugreifen müsste. Diese Lösung stellt eine Zwischenvariante zwischen der vollständigen Öffnung und der Bestandssituation dar und kann mit geringem Aufwand erprobt werden. Im Rahmen des Handlungskonzepts wird jedoch die vollständige Öffnung als Vorzugslösung eingestuft.

Parallel zur Erstellung des Handlungskonzepts wurde durch einen städtischen Arbeitskreis eine Konzeption für die zukünftige Verkehrsführung erarbeitet, die im

Szenario	Durchgangs-verkehr	Belastung Marktquartier	Belastung Wohnquartiere	Erreichbarkeit
Bestand	+	-	-	-
Hauptachse Wohnstraße	+	+	--	--
Getrennte Achsen	+	++	-/--	-
Öffnung Mittelstraße	-/--	--	++	++

Abb. 76: (linke Seite) Hauptachsen der Verkehrsführung im jeweiligen Szenario
Abb. 77: (rechte Seite) Kurzbewertung der Verkehrsszenarien

November 2016 durch den zugehörigen Ausschuss beschlossen wurde. Das Konzept, dessen Maßnahmen durch die dargestellten Betrachtungen weitestgehend abgebildet werden, soll zunächst temporär als Verkehrsversuch erprobt und im Rahmen der Umsetzung des IHK durch ein vertiefendes Fachgutachten begleitet werden. Die wesentlichen Inhalte sind im Folgenden dargestellt[1]:

> Aufhebung der Befahrbarkeit des Domensoot

> Ausweisung der Oberen Mittelstraße als unechte Einbahnstraße in westlicher Fahrtrichtung

> Einrichtung einer Vorfahrtsstraße im Verlauf der Ortsumfahrung bzw. eines Mini-Kreisels am Knotenpunkt Potthof

> verschiedene Änderungen der Einbahnstraßenregelungen in der Burg- und Heerstraße zur Erhöhung des Verkehrsflusses (siehe auch Abbildung 81)

Basierend auf diesem Grundkonzept sollen die folgenden Teilmaßnahmen umgesetzt werden:

Konzepterstellung Verkehr

Um die dargestellten Überlegungen zur Verkehrsführung im Anschluss an das IHK in technischer und regulativer Hinsicht sicher umsetzen zu können, sollen die vorliegenden konzeptionellen Ansätze durch ein spezielles Verkehrskonzept nochmals vertieft werden. Schwerpunkte bilden hierbei u. A. die Untersuchung und fachliche Einschätzung des Transitverkehrs sowie detaillierte Aussagen zu Regelungsmöglichkeiten bezüglich Geschwindigkeiten und Ausweisungen nach der StVO.

1 Eine ausführliche Darstellung der beschlossenen Maßnahmen findet sich im Protokoll zur Sitzung des Ausschusses für Sport, Ordnung und Feuerwehr (ASOF) der Stadt Horn-Bad Meinberg vom 09.11.2016.

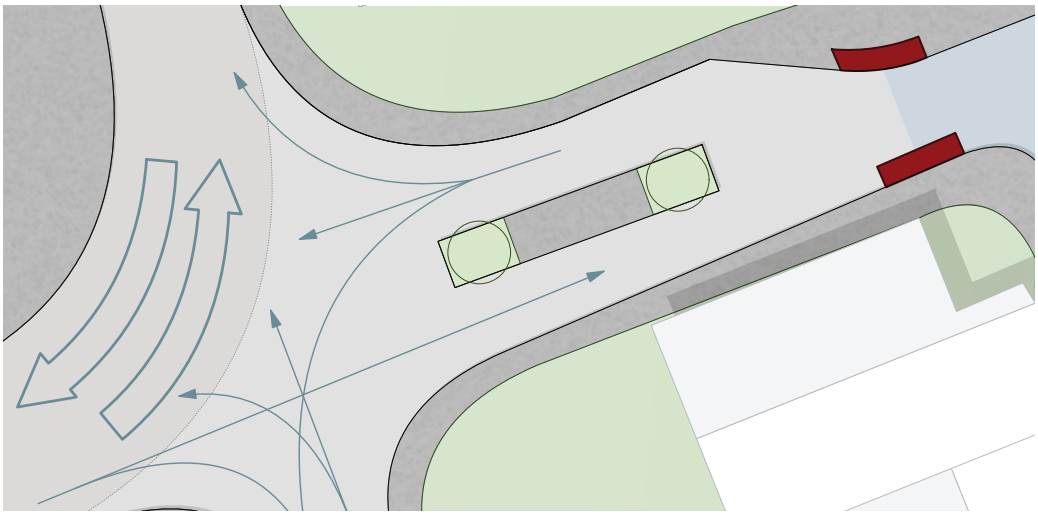


Abb. 78: (oben) Bestandssituation Knotenpunkt Mittelstraße/Potthof mit Blickrichtung Stadtkern
Abb. 79: (unten) Konzept zur Platzierung der Stadttore bei Einrichtung einer Vorfahrtsstraße

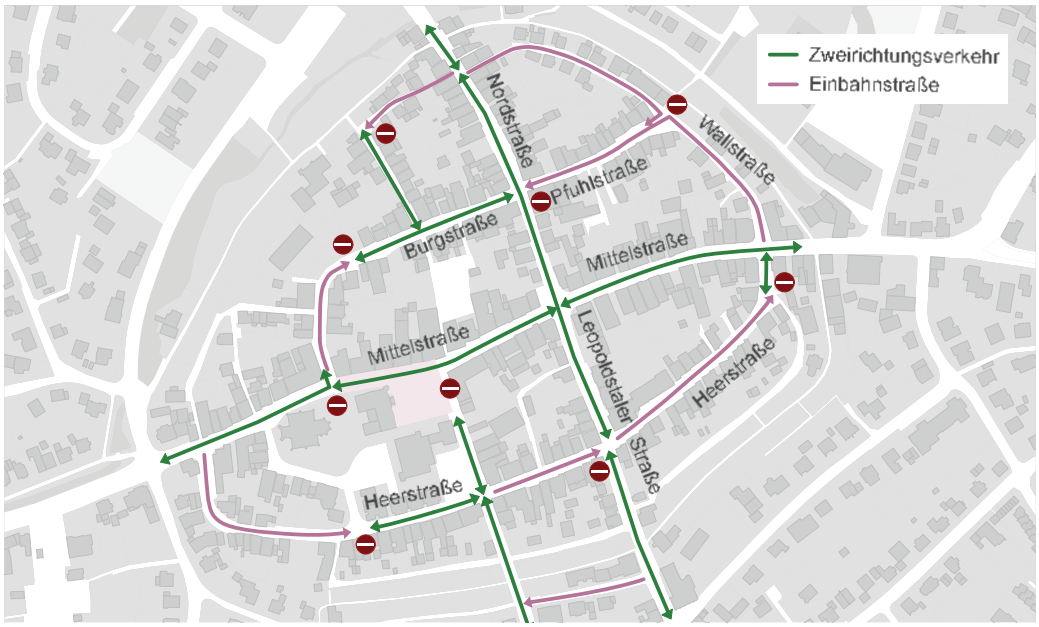


Abb. 81: Übersichtsplan zum Verkehrskonzept des Arbeitskreises

Umstrukturierung Verkehrsknotenpunkt Potthof/Mittelstraße mit Stadteingang West

Die stärkere Verlagerung des Transitverkehrs auf die bestehenden Umfahrungen bildet einen zentralen Baustein des Verkehrskonzepts für den historischen Stadtkern. Mit der Landstraße L 828 (Mittelstraße/Potthof) besteht bereits eine leistungsfähige Verbindung, durch die der Stadtkern potenziell entlastet werden kann. Um diese für den MIV wahrnehmbar zu gestalten, ist ein Umbau des Knotenpunkts Mittelstraße/Potthof notwendig, durch den die räumliche und verkehrsrechtliche Schwächung der Umgehung aufgehoben wird. Gleichzeitig soll die Eingangssituation in den historischen Stadtkern betont werden, die sich östlich an den Knotenpunkt anschließt. Durch die Inszenierung eines „Stadttors", das für alle vier Eingangsbereiche zum historischen Stadtkern einheitlich umgesetzt wird, soll die Bedeutung des Zentrums in der Wahrnehmung von Bewohnern und Besuchern unterstrichen und mit hohem Wiedererkennungswert als Markenzeichen gestaltet werden (zu den Stadttoren siehe auch Kap 7.5).

Perspektivische Umstrukturierung Leopoldstaler/Nordstraße mit Stadteingang Nord und Süd

Neben dem zuvor dargestellten Knotenpunkt ist für die Reduzierung des Transitverkehrs auch die durch den Stadtkern verlaufende

Abb. 80: MIV_dominierter Straßenraum an der Nordstraße

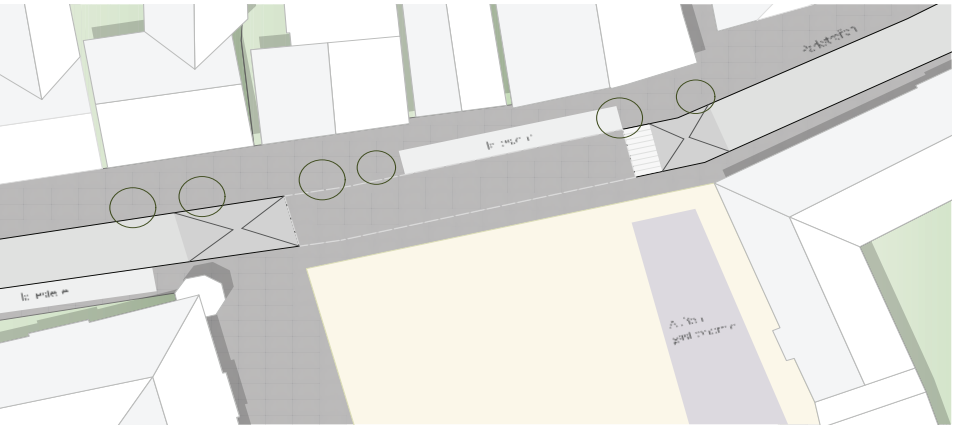
Nord-Süd-Verbindung, bestehend aus Leopoldstaler Straße und Nordstraße, anzupassen. Da sich das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse mit dem bevorstehenden Lückenschluss des Südrings verringert, soll die stadträumliche Qualität der Leopoldstaler Straße und der Nordstraße über Anpassungen des Straßenquerschnitts für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Die Schaffung eines attraktiven Straßenraums wird langfristig zur Aufwertung der Leopoldstaler Straße und der Nordstraße beitragen, so dass er auch wieder als Wohnstandort Bedeutung erlangen kann. Im Fokus der baulichen Anpassung, die durch eine regulative Ausweisung als Tempo 30-Zone begleitet wird, stehen dabei u. A. punktuelle Verengungen der Fahrbahn und die Aufwertung und Erweiterung der Fußgängerbereiche. Die Schnittpunkte des Straßenraums mit dem Verlauf der mittelalterlichen Wallanlagen sollen im Zuge der einheitlich konzipierten Stadttore gestaltet werden.

Da die Umsetzung der Teilmaßnahme vor allem von der langfristigen Planung des Südrings abhängig und damit als derzeitig nicht gesichert anzusehen ist, wird der flächendeckende Umbau der Achse zunächst nur perspektivisch aufgeführt und nicht in die Kalkulation der Gesamtmaßnahme miteinbezogen.

Anpassung Obere Mittelstraße

Die Obere Mittelstraße soll im Hinblick auf die geänderte Verkehrsführung an die neuen Anforderungen des Verkehrsflusses angepasst werden, um die fußläufige Erschließung des Quartiers zu stärken. Mit der Aufgabe des Einrichtungsverkehrs und der Befahrbarkeit des Marktplatzes, die im Rahmen der Revitalisierung des Marktquartiers erforderlich sind, wird sich das Verkehrsaufkommen im Quartier deutlich verändern. Um den motorisierten Individualverkehr im Hinblick auf das Fußgängeraufkommen möglichst verträglich abzuwickeln, soll durch diese Maßnahme eine umfassende Geschwindigkeitsreduzierung und eine Erhöhung der Achtsamkeit erreicht werden. Vor allem auf Höhe des Marktplatzes soll der Fußgängerverkehr auch räumlich unterstützt werden, um das frequenzerzeugende Nutzungskonzept des Gebäudeensembles zu unterstützen. Die Verkehrsteilnehmer sollen durch verkehrslenkende Elemente wie z. B. Aufpflasterungen sensibilisiert werden, sodass sich alle Nutzergruppen im Quartier möglichst ohne Einschränkungen bewegen können. Im Hinblick auf die publikumsintensiven Nutzungen innerhalb des Quartiers muss hierfür vor allem die Einbindung des MIV mit den Bedürfnissen des Fußgängeraufkommens abgestimmt werden. Gleichzeitig soll die bauliche Gestaltung des Straßenraums dazu beitragen, das Aufkommen an Transitverkehr zu verringern. Dieser Ansatz soll auch durch eine entsprechende Verkehrsregelung – z. B. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – unterstützt werden.

Abb. 82: (oben) Entwurf zur Aufpflasterung der Mittelstraße zur Erhöhung der Verkehrsqualität der Fußgänger und Radfahrer im Quartier
Abb. 83: (unten) Konzept zur Zonierung der Mittelstraße im Marktquartier



Umbau Einmündung Kampstraße/Mittelstraße mit Stadteingang Ost

Mit der Neuentwicklung eines Einzelhandelsbausteins an der Kampstraße kann das Verhältnis zwischen Stadtkern und Bahnhofstraße als konkurrierende Standorte zugunsten des Stadtkerns verbessert werden. Hier ist es erforderlich, den entstehenden Entwicklungsimpuls räumlich möglichst eng an die Mittelstraße als Hauptlage des Stadtkerns anzubinden. Deshalb soll die Verbindung von Mittelstraße und Kampstraße für alle Verkehrsteilnehmer attraktiviert werden. Aufgrund des großzügig gestalteten Straßenquerschnitts, der insbesondere dem MIV einen großen Flächenanteil zuweist, soll die Wegverbindung stärker auf die Belange von Fußgängern ausgerichtet werden. Hierfür sollen die Verkehrsflächen der Kampstraße zwischen dem Standort des Neubaus und der Mittelstraße neu definiert werden. Die Flächenpotenziale, die in der Neugestaltung dem Fußverkehr zugeschlagen werden sollen, sind in der nebenstehenden Entwurfsskizze schraffiert dargestellt.

Darüber hinaus bildet der Einmündungsbereich den östlichen Eingang zum historischen Stadtkern und soll entspre-

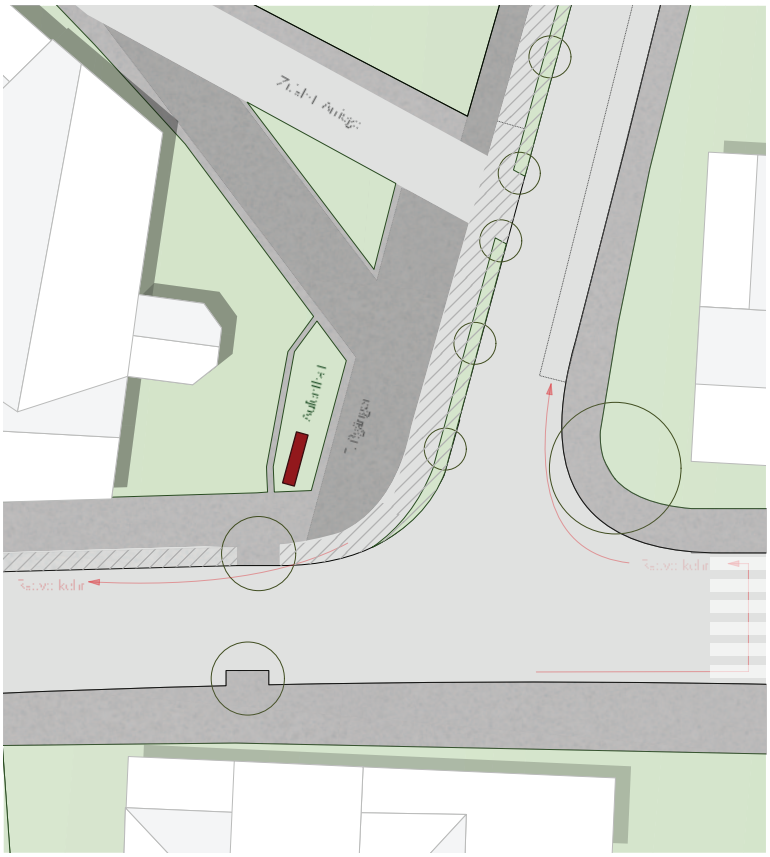
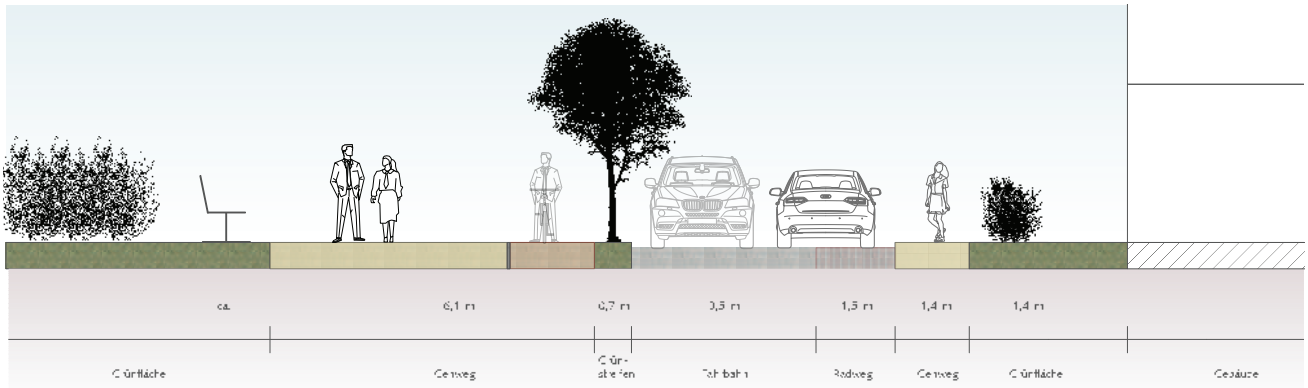


Abb. 84: (oben) Entwurf zur Aufteilung des Straßenraums mit verbreitertem Fußweg

Abb. 85: (Mitte) Schnitt zum Entwurf

Abb. 86: (u. links) Bestandssituation im Einmündungsbereich Kampstraße

Abb. 87: (u. rechts) Beispeil für weiche Trennung der Verkehrsflächen in Bad Laer



chend der gemeinsamen Gestaltung aller Stadteingänge inszeniert werden.

Aufwertung der Verbindung „Stadtkern – Schulzentrum"

Das Schulzentrum an der Schulstraße bildet aufgrund seiner breit aufgestellten Bildungsangebote mit einer Vielzahl von Schulformen einen wichtigen Standortfaktor für die Gesamtstadt und die Wohnfunktion des historischen Stadtkerns. Aufgrund der geringen räumlichen Distanz soll die Attraktivität der fußläufigen Verbindung entlang der Franz-Hausmann-Straße erhöht werden. Im Mittelpunkt der Maßnahme stehen Aspekte der Schulwegsicherheit, die durch eine Anpassung der Fahrbahnflächen und evtl. der Einrichtung einer Einbahnstraße zwischen der Kreuzung Schäferweg und der Kreuzung Schulstraße verbessert werden soll. Im Bereich des Parkplatzes der städtischen Grundschule wird die Einrichtung einer „Bring- und Abholzone" für den schulbezogenen MIV geprüft. Mit einer Änderung der Verkehrsführung und der Ausweisung eines Einrichtungsverkehrs im oberen Teil der Franz-Hausmann-Straße wird eine deutliche Erweiterung des Flächenanteils für den fußläufigen Verkehr insbesondere im kritischen Bereich entlang der Grundschule möglich.

Abb. 88: Bestehender Stadteingang an der Franz-Hausmann-Straße

7.5 | AUFWERTUNG DER ÖFFENTLICHEN RÄUME

Neben dem Umbau des unmittelbaren Straßenraums soll auch der öffentliche Raum gemäß den formulierten Zielen für den Stadtkern aufgewertet werden. Ein räumlicher Schwerpunkt für konkrete Maßnahmen liegt hierbei auf beiden Teilen der Mittelstraße sowie auf den Verbindungsachsen zu den umliegenden Funktionsbereichen des Stadtteils. Im Einzelnen sollen folgende Projekte umgesetzt werden:

Umgestaltung Domensoot und Randbereiche Marktplatz

Ein wesentliches Element der Revitalisierungsstrategie für den historischen Stadtkern Horns besteht in der Umstrukturierung des Marktquartiers. Um die projektierten Hochbauprojekten eng mit dem öffentlichen Raum des Marktplatzes zu verzahnen, sollen die Übergangszonen zwischen Platzfläche und Gebäudevorflächen als attraktive öffentliche Räume mit Aufenthaltsmöglichkeiten gestaltet werden, die die publikumsintensive Nutzung der Gebäude unterstreichen und zur Aufwertung des Marktplatzes beitragen. Gleichzeitig stellt die Aufwertung des Marktplatzes eine der zentralen Maßnahmen des Handlungskonzepts im öffentlichen Raum dar, die den Erneuerungsprozess Horns im Stadtbild deutlich sichtbar werden lassen. Mit den konzeptionellen Änderungen der Verkehrsführung im Stadtkern kann auch der befahrbare Teil der Platzfläche des Marktplatzes neu entwickelt werden. Eine Umgestaltung des Marktplatzes ist aufgrund des guten Zustands und der befriedigenden Aufteilung nicht notwendig, zumal sich die Nutzungskonzeption für die eigentliche Platzfläche (Wochenmarkt) durch das Handlungskonzept nicht ändert.

Aufwertung Erscheinungsbild Mittelstraße

In Ergänzung zum Umbau von Teilabschnitten ist eine flächendeckende Aufwertung des Erscheinungsbilds der Mittelstraße erforderlich. Die Mittelstraße soll ihrer zentralen Funktion und Lage entsprechend als Visitenkarte des Stadtkerns präsentiert werden. Hierfür ist eine Aufwertung des öffentlichen Raums notwendig, um dem in die Jahre gekommenen Erscheinungsbild entgegenzuwirken. Neben der Umgestaltung der straßenbegleitenden Grünelemente soll auch die Möblierung aktualisiert werden, um eine Impuls für die Etablierung neuer Nutzungen in den angrenzenden Gebäuden zu generieren. Eine Neugestaltung der Straßenoberfläche ist dagegen nicht erforderlich.

Gestaltung der Stadteingänge

Durch eine einheitliche Gestaltung der vier Stadteingänge soll die räumliche Identifikation des Stadtkerns als besonderer Standort und „Marke“ gestärkt werden. Die Lage der Eingangsbereiche entspricht auch in der heutigen Stadtstruktur noch den historischen Stadttoren. Alle vier Bereiche sollen durch ein einheitliches gestalterisches Prinzip betont werden, das z. B. durch die Verwendung eines prägnanten künstlerischen Elements oder das Aufgreifen des historischen Vorbilds von Mauer und Tor (wie im Bereich der Franz-Hausmann-Straße bereits umgesetzt), entstehen kann.

Entwicklung des Grünraums „Wallanlagen“

Die Flächen der ehemaligen Wallanlagen entfalten neben ihrer Rolle für die geschichtliche Identität Horns auch eine deutli-

che gliedernde Wirkung für den historischen Stadtkern. Die Abschnitte im westlichen Bereich wurden bereits beispielhaft entwickelt und weisen einen parkähnlichen Charakter auf. Vor diesem Hintergrund sollen, soweit Zugriffsmöglichkeiten auf die Flurstücke gegeben sind, auch die Flächen im östlichen Teil des Stadtkerns als Grüngürtel weiterentwickelt und sichtbar gemacht werden. Durch die Anlage eines attraktiven Fußwegs und kleiner Aufenthaltsbereiche soll der in Teilen bereits vorhandene Rundweg um den historischen Stadtkern gestärkt werden.

Sport- und Freizeitfläche Franz-Hausmann-Straße

Um den historischen Stadtkern langfristig als Wohnstandort zu stabilisieren, sollen junge Familien verstärkt in den Fokus der Nachfrage gerückt werden. Neben dem Vorhandensein von Bildungseinrichtungen muss ein attraktiver Wohnstandort auch über Zugangsmöglichkeiten zu adäquater Spiel- und Freizeitflächen verfügen. Um dieses im Stadtkern bisher vernachlässigte Thema räumlich auszubauen, soll ein zusätzlicher Spielplatz im Grünraum der Wallanlagen angelegt werden. Im Hinblick auf die Zugriffsmöglichkeiten auf Flächen sowie die Lage an einem prominenten und sichtbaren Standort ist hierfür der Abschnitt der Wallanlagen zwischen dem Bibelgarten und der Franz-Hausmann-Straße besonders geeignet. Darüber hinaus ist die Fläche für Kinder aus den umliegenden Neubaugebieten ohne die Querung von Hauptverkehrsachsen zu erreichen. Um die Gestaltung der Oberflächen am gartenartigen Charakter der Wallanlagen orientieren, kann die Fallsicherheit um die Spielgeräte z. B. durch Holzeinstreu erreicht werden.

Stadtinformationssysteme

Um die Orientierung von Besuchern des Kerns sowie die Präsentation wichtiger Orte und Objekte zu verbessern, sollen hochwertige Informationssysteme für den Stadtraum konzipiert und aufgestellt werden, mit denen z. B. die Auffindbarkeit der Parkplätze verbessert werden kann. Auch die Ausweisung touristisch interessanter Punkte und Routen kann durch den Einsatz von Informationsmedien wie Stelen und Info-Points entscheidend verbessert werden. Die genauen Themen sowie Standorte sind im Nachgang zum Handlungskonzept zu konkretisieren.

Abb. 89: (links) Entwicklungspotenziale in den Wallanlagen
Abb. 90: (rechts):Beispiel für eine Info-Stele

7.6 | INSTRUMENTE – UNTERSTÜTZUNG DER PRIVATEN INVESTITIONEN

Da die Aktivierung und Aufwertung des Stadtkerns in hohem Maße von den privaten Eigentümern abhängt, sollen für den Geltungsbereich des Konzepts die im Folgenden dargestellten, vielfach bewährten Förderinstrumente aufgelegt werden. Adressaten sind neben den Immobilieneigentümern und potenziellen Bauherren auch alle weiteren Akteure der Stadtgesellschaft.

Profilierung und Standortaufwertung

Im Hinblick auf den Zustand der Bausubstanz ist für eine Reihe von Gebäuden im Horner Stadtkern ein deutlicher Aufwertungsbedarf erkennbar. Aufgrund der ungünstigen Gesamtentwicklung des Stadtkerns sind private Investitionen der Eigentümer in ihre Immobilie oftmals unterblieben. Vor diesem Hintergrund weist eine Vielzahl von Objekten ein sehr ungepflegtes Erscheinungsbild auf, das negativ auf den Stadtraum abstrahlt. Gleichzeitig befinden sich eine ganze Reihe privater Grundstücksflächen in einem desolaten und/oder wenig attraktiven Zustand. Durch die Umsetzung des Handlungskonzepts werden sich die Investitionschancen deutlich verbessern. Um die Investitionsbereitschaft der Einzeleigentümer zu erhöhen, sollen Aufwertungsmaßnahmen an Gebäuden über ein Hof- und Fassadenprogramm bezuschusst werden. Das Förderprogramm soll eng mit einem Bauberatungsangebot verknüpft werden, um den Immobilieneigentümern eine möglichst umfassende öffentliche Unterstützung anbieten zu können (siehe Kap. 7.7).

Modernisierung und Instandsetzung

Der Gebäudebestand im Stadtkern Horns ist durch einen hohen Anteil an historischen Fachwerkgebäuden geprägt, die zum Teil bereits im 17. Jhd. errichtet wurden. Vor diesem Hintergrund ist eine Vielzahl der Gebäude in ihrer gegenwärtigen baulichen Struktur kaum erfolgreich am Wohnungsmarkt zu platzieren. Auch

Abb. 91: Modernisierungs- und Aufwertungsbedarf im Gebäudebestand

die sich in den Erdgeschosslagen befindlichen Ladenflächen erfüllen die Ansprüche an moderne Nutzungskonzepte für Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe nicht. Um den Umbau von Bestandsimmobilien zu modernen Wohn- und Geschäftshäusern zu fördern, der zum Teil mit hohen Investitionen verbunden ist, soll ein Förderzugang geschaffen werden, aus dem ein Zuschuss zur Deckung der unrentierlichen Kosten generiert werden kann. Durch die Möglichkeit der Förderung soll ein zusätzlicher Anreiz für die Immobilieneigentümer geschaffen werden, die baulichen Rahmenbedingungen für zukunftsfähige Nutzungskonzepte zu schaffen.

Verfügungsfonds

Für die erfolgreiche Erneuerung des historischen Stadtkerns Horns ist eine umfassende Aktivierung aller Akteure unerlässlich. Neben einem Großteil der Maßnahmen des IHK, die durch die Stadt selbst umgesetzt werden, kommt der Einbindung der bürgerschaftlichen Akteure eine hohe Bedeutung zu. Mit der Einrichtung eines Verfügungsfonds wird für alle Akteursgruppen die Möglichkeit geschaffen, ihre eigenen Projektideen in den Erneuerungsprozess einzubringen. Der Fonds bietet allen im Plangebiet aktiven Gruppen wie Gewerbetreibenden, Immobilieneigentümern oder Vereinen und Initiativen die Möglichkeit, Projekte zur Stärkung, Attraktivierung und Belebung des Stadtkerns mit Unterstützung der Städtebauförderung umzusetzen.

7.7 | INSTRUMENTE – PROZESSBEGLEITUNG UND UMSETZUNG

Als weiterer Themenblock der Maßnahmen wird eine Reihe von Instrumenten definiert, die die Stadtverwaltung in der Umsetzung des ambitionierten Gesamtkonzepts und der Vielzahl der Einzelprojekte unterstützen sollen.

Leerstandsmanagement

Die hohe Anzahl leer stehender Ladenlokale und Wohngebäude im historischen Ortskern stellt eines der gravierenden Probleme Horns dar. Um die Eigentümer bei der Vermarktung der leer stehenden Immobilien zu unterstützen, soll ein Leerstandsmanagement initiiert werden. In einem ersten Schritt soll die verfügbaren Wohn- und Geschäftsflächen systematisch erfasst und katalogisiert werden. Auf dieser Datengrundlage soll das Angebot transparent beworben werden, um potenziellen Nachfragern einen umfassenden Überblick über das Immobilienangebot im Stadtkern zu vermitteln. Darüber hinaus bildet die Entwicklung und ggf. Akquisition passender Nachnutzungskonzepte und die Beratung der Eigentümer zu den Vermarktungschancen ihrer Objekte ein weiteres Aufgabenfeld des Leerstandsmanagements.

Unterstützung der Prozesssteuerung

Mit der Umsetzung des IHK sind vielschichtige und personalintensive Prozesse verbunden. Um eine kontinuierliche Steuerung gewährleisten zu können, sollen die Fachämter der Stadt Horn-Bad Meinberg durch die Beauftragung eines externen Dienstleisters in der Prozesssteuerung unterstützt werden. Neben der inhaltlichen

Begleitung und planerischen Konkretisierung der Teilmaßnahmen fällt hierunter auch die Fördermittelbewirtschaftung und die Abstimmung mit dem Fördergeber. Das Aufgabenfeld der Projektsteuerung umfasst auch Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit wie die Bürgerinformation, -beteiligung und -mitwirkung, die parallel zu den Planungen laufen müssen. Hier ist bereits im Verlauf des Prozesses für das Handlungskonzept eine gute Beteiligungskultur aufgebaut worden, die fortgesetzt werden soll. Um eine zentrale Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Stadtverwaltung zu etablieren, soll ein Innenstadtbüro in prominenter Lage im Kern eröffnet werden. Neben dem kontinuierlichen Austausch mit der Bürgerschaft während des Realisierungsprozesses und der Aktivierung und Beratung der Immobilieneigentümer soll sich das Büro auch in der Bewerbung und Umsetzung der privaten Förderinstrumente wie des Hof- und Fassadenprogramms engagieren.

Öffentlichkeitsarbeit

Um die Bürgerschaft möglichst breit in den Umsetzungsprozess des IHK einzubinden, ist eine konstante Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Neben der Beteiligung der Bürger an den erforderlichen Planungen sollen vor allem die Instrumente wie das Hof- und Fassadenprogramm oder der Verfügungsfonds, die sich an private Akteure richten, öffentlich vorgestellt und beworben werden. Darüber hinaus soll eine kontinuierliche Information der Bürgerschaft über ein abgestimmtes Medienkonzept, welches z. B. eine eigene Wort-Bild-Marke zum Erneuerungsprozess, eine Homepage und verschiedene Printprodukte umfasst, sichergestellt werden.

Um für das Untersuchungsgebiet möglichst umfassende Entwicklungsimpulse zu generieren, soll das Handlungskonzept auch durch flankierende Maßnahmen zum Marketing und zur Standortprofilierung ergänzt wer-

Die Blomberger Innenstadt soll attraktiver werden.

Es sind viele Projekte geplant, die jetzt nach und nach umgesetzt werden.
Gefragt: Auch Ihre Mitwirkung!

Die Blomberger Innenstadt wird auf Grundlage des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (StEK) umgestaltet. Bund, Land sowie die Stadt Blomberg stellen hierfür umfangreiche Mittel bereit. Es geht darum die Qualität der Innenstadt zu sichern und weiter zu entwickeln.

Das Büro bietet allen Interessierten Informationen zu den anstehenden Projekten. Im öffentlichen Raum steht der Umbau von Straßen und Plätzen im Mittelpunkt. Als Erstes soll die zentrale Achse Markt – Pideritplatz umgestaltet werden. Weitere Straßenbaumaßnahmen folgen. Wenn Sie hierzu Anregungen und Fragen haben, wenden Sie sich an uns.

Gleichzeitig sollen private Aktivitäten zu einer weiteren Attraktivierung des historischen Stadtkerns beitragen. Denn Fassaden, Gärten und Innenhöfe und nicht zuletzt die Wohnqualität prägen das Erscheinungsbild der Innenstadt entscheidend mit. Hierzu bieten wir Ihnen eine kompetente Beratung zum Bauen und zu Förderprogrammen an.

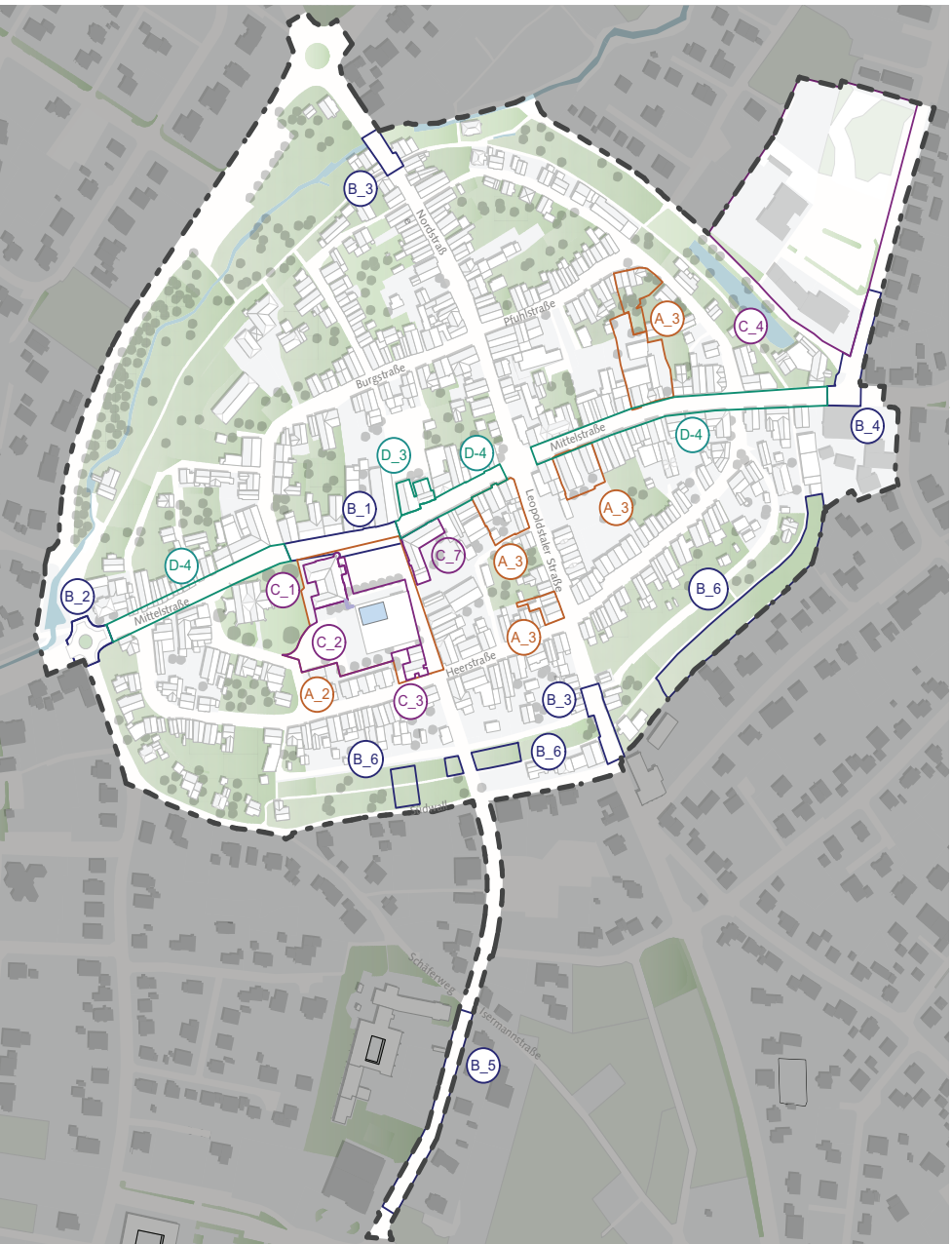
Wir hoffen auf Ihr Interesse und freuen uns auf Ihren Besuch.

Alle Informationen finden Sie auch unter www.lebendige-innenstadt-blomberg.de

Abb. 92: Beispiel Öffentlichkeitsarbeit aus der Region - Bewerbung des Fassadenprogramms in Blomberg mit Banner und Flyer

den. Da die Wirkungsweise der Maßnahmen des Handlungskonzepts sich eher auf die klassischen, „harten“ Themenfelder der Stadtentwicklung fokussieren, soll diese Perspektive durch die genannten Aktivitäten um „weiche“ Standortfaktoren wie die Optimierung der imagerelevanten Darstellung und die Vermarktung verschiedener Themen erweitert werden. Für den historischen Stadtkern Horn bestehen beispielsweise umfassende Potenziale im touristischen Bereich, deren direkte Aktivierung durch das Handlungskonzept nur teilweise möglich ist. Auch für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Wohnstandorts, die durch das IHK räumlich vorbereitet wird, sind zur Stärkung einer attraktiven Marke zusätzliche Marketingmaßnahmen erforderlich. Vor diesem Hintergrund können durch Maßnahmen zum Marketing und zur Standortprofilierung für den Stadtkern gewinnbringende Ansätze kreiert werden. Dabei soll die Erstellung in enger Kooperation mit den Vereinen und der Bürgerschaft geschehen, um so eine starke Signalwirkung zum Beginn des gesamten Umbauprozesses entfalten.

Abb. 93: Tabellarische Maßnahmenübersicht
Abb. 94: Flurstücksbezogene Verortung der Teilmaßnahmen
Abb. 95: (nächste Doppelseite): Rahmenplan zum Gesamtkonzept



Nr.	Titel
A_1	Integriertes Handlungskonzept
A_2	Städtebaulicher Wettbewerb Marktplatz/Rathaus/Domensoot
A_3	Modellstudien Wohnen im historischen Stadtkern
A_4	Konzepterstellung Verkehr

Nr.	Titel
B_1	Anpassung Obere Mittelstraße
B_2	Umstrukturierung des Verkehrsknotenpunkts Potthof/Mittelstraße mit Inszenierung des Stadteingangs West
B_3	Stadteingänge Nord und Süd (perspektivische Umstrukturierung Leopoldstaler Straße/N
B_4	Umbau Einmündung Kampstraße/Mittelstraße mit Stadteingang Ost
B_5	Aufwertung der Verbindung „Stadtkern – Schulzentrum“
B_6	Entwicklung des Grünraums "Wallanlagen"

Nr.	Titel
C_1	Ertüchtigung des historischen Rathauses
C_2	Neubau Dienstleistungszentrum
C_3	Ergänzung der Wohnbebauung Heerstraße
C_4	Neubau Einzelhandel Kampstraße
C_5	Rückbau nicht vermarktbarer und abgängiger Gebäude durch Stadt
C_6	Rückbau nicht vermarktbarer und abgängiger Gebäude durch private Eigentümer
C_7	Revitalisierung des Kotzenbergschen Hofs als Bürgerzentrum

Nr.	Titel
D_1	Leerstandsmanagement
D_2	Profilierung und Standortaufwertung
D_3	Modernisierung und Instandsetzung
D_4	Verfügungsfonds
D_5	Unterstützung der Prozesssteuerung
D_6	Öffentlichkeitsarbeit
	GESAMTSUMME

7.8 | MASSNAHMENÜBERSICHT UND RAHMENPLAN

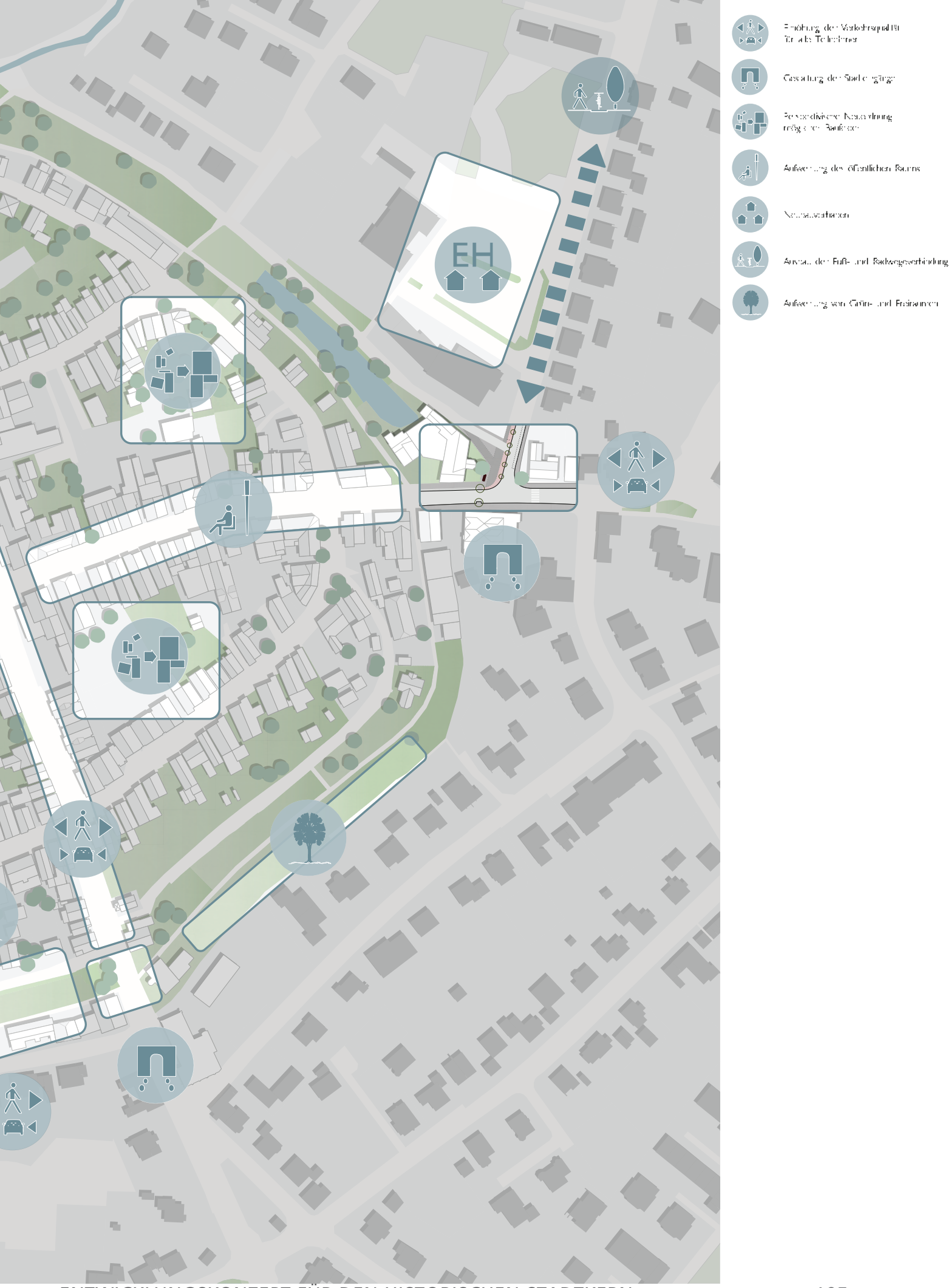
Die nebenstehende Tabelle bietet einen kompakten Überblick über alle Maßnahmen sowie deren Priorisierung und Kostenstruktur. Über den Rahmenplan wird die Gesamtmaßnahme abschließend und zusammenhängend dargestellt. Eine ausführliche Darstellung der Teilmaßnahmen erfolgt durch die Projektdatenblätter, die im Anhang des Konzepts enthalten sind. Die Kosten beruhen auf eigenen Schätzungen, die eine i. d. R. auskömmliche Mischkalkulation für die jeweilige Maßnahmenkategorie darstellen, sowie auf Angaben der Projektträger.

A_Vertiefende Planungen und Konzepte									
	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	dv. Förderung	davon Eigenanteil	Anteil Stadt ges.	Zeitrahmen	Priorität
	35.000	-	35.000	35.000	24.500	10.500	10.500	2015/2016	A
	110.000	-	110.000	110.000	77.000	33.000	33.000	2017/2018	A
	50.000	-	50.000	50.000	35.000	15.000	15.000	2017	A
	40.000	-	40.000	40.000	28.000	12.000	12.000	2017	A

B_Städtebauliche Projekte (Tiefbau)									
	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	dv. Förderung	davon Eigenanteil	Anteil Stadt ges.	Zeitrahmen	Priorität
	235.000	-	235.000	226.600	158.620	67.980	76.380	ab 2020	A
	200.000	-	200.000	50.000	35.000	15.000	165.000	2017	A
Nordstraße)	100.000	-	100.000	100.000	70.000	30.000	30.000	2019/2020	B
	290.000	-	290.000	290.000	203.000	87.000	87.000	2018/2019	B
	247.500	-	247.500	247.500	173.250	74.250	74.250	2018/2019	B
	210.000	-	210.000	210.000	147.000	63.000	63.000	2017-2018	C

C_Städtebauliche Projekte (Hochbau)									
	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	dv. Förderung	davon Eigenanteil	Anteil Stadt ges.	Zeitrahmen	Priorität
	1.225.000	-	1.225.000	700.000	490.000	210.000	735.000	ab 2018	B
	7.005.400	6.960.400	45.000	-	-	-	45.000	ab 2018	A
	900.000	900.000	-	-	-	-	-	ab 2018	B
	1.050.000	1.050.000	-	-	-	-	-	2017	A
	75.000	25.000	50.000	50.000	35.000	15.000	15.000	ab 2018	B
	150.000	50.000	100.000	100.000	70.000	30.000	30.000	ab 2018	B
	5.004.800	-	5.004.800	5.004.800	3.503.360	1.501.440	1.501.440	ab 2018	A

D_Instrumente									
	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	dv. Förderung	davon Eigenanteil	Anteil Stadt ges.	Zeitrahmen	Priorität
	80.000	-	80.000	80.000	56.000	24.000	24.000	2017-2021	A
	150.700	-	150.700	150.000	105.000	45.000	45.700	2017-2021	A
	1.400.000	1.050.000	350.000	350.000	245.000	105.000	105.000	2017-2021	A
	250.000	125.000	125.000	125.000	87.500	37.500	37.500	2017-2021	A
	175.000	-	175.000	175.000	122.500	52.500	52.500	2017-2021	A
	80.000	-	80.000	80.000	56.000	24.000	24.000	2017-2021	A
	19.063.400	10.160.400	8.903.000	8.173.900	5.721.730	2.452.170	3.181.270		


EH
Einhöhung der Verkehrsqualität für alle Teilnehmer
Gestaltung der Stadteingänge
Perspektivische Neuordnung möglicher Baufelder
Aufwertung des öffentlichen Raums
Neubauverhalten
Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung
Aufwertung von Grün- und Freiräumen

8 AUSBLICK

Mit der vorliegenden Studie verfügt die Stadt Horn – Bad Meinberg über ein abgestimmtes Entwicklungskonzept für den Stadtkern von Horn, das den Handlungskorridor für die nächsten rund zehn Jahre umreißt.

Die Erarbeitung erfolgte in enger Kooperation mit einer Lenkungsrunde, mit der Bürgerschaft, Verwaltung und Politik sowie in vielen kleineren und größeren Gesprächsrunden und diese in einer stets sehr konstruktiven Atmosphäre - hierfür vielen Dank.

Im Rahmen des Planungsprozesses konnten die Chancen und Risiken des Stadtkerns klar und im Konsens herausgearbeitet werden. Demnach wird das vorhandene wertvolle historische Erbe zurzeit zu stark von baulichen und funktionalen Schwächen überdeckt; Abwärtstrends sind in einigen Bereichen unübersehbar. Es ist in dieser Situation wichtig, gezielt gegenzusteuern und die vorhandenen Chancen eine vitale Innenstadt aufzubauen zu nutzen. Hierfür sind drei Projekte von zentraler Bedeutung:

- Die gestalterische und funktionale Aufwertung des Marktquartiers mit dem Rathaus, dem Stadthaus, dem Kotzenbergschen Hof und dem Sparkassen-Ensemble.
- Die Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs in der Innenstadt.
- Die Wiederinwertsetzung vieler Wohngebäude.

Diese und weitere Maßnahmen werden starke Impulse setzen und zielen damit auch darauf ab, die Investitionssicherheit deutlich zu erhöhen. Ergänzt durch Förderprogramme eröffnet sich damit für Private die Chance, sich (lohnend) am Umbau zu beteiligen.

Insgesamt wird mit dem Handlungskonzept ein „verbindlicher Fahrplan“ für die kommenden Jahre formuliert, der für alle Akteure in der Stadt, sei es auf privater oder auf öffentlicher Seite, Transparenz und Sicherheit schafft. Verbunden ist damit der Auftrag, weiter gemeinsam am Wohl des lebendigen und liebenswerten Stadtkerns zu arbeiten.

Wir wünschen Ihnen hierbei in den nächsten Jahren viel Erfolg.

Abblidungsverzeichnis

Abb. 1: Schrägluftbild des historischen Stadtkerns Horn 10
Abb. 2: Bürgerversammlung zum IHK im historischen Rathaus in Horn 11
Abb. 3: Lage und Verkehrswege in der Region 13
Abb. 4: Wappen des Lippischen Fürstenhauses 14
Abb. 5: Straßenbahnverbindung durch die Externsteine 14
Abb. 6: Urkataster des Stadtkerns Horn (1880) 15
Abb. 7: Flächennutzung im Stadtgebiet 17
Abb. 8: Ausgewählte Strukturdaten für Horn-Bad Meinberg 17
Abb. 9: Einbindung der Stadtteile Horn und Bad Meinberg in das überörtliche Verkehrsnetz 19
Abb. 10: gemittelte Wanderungssaldi nach Altergruppen für Horn-Bad Meinberg (2009 - 2912) 20
Abb. 11: Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen 21
Abb. 12: Prognostizierter Bevölkerungsrückgang in Ostwestfalen-Lippe (2008 - 2030) 21
Abb. 13: Größte Pendlerverflechtungen in der Region 22
Abb. 14: Gesamtzahl Ein- und Auspendler mit Anteil Dienstleistungsbereich (schraffiert) 22
Abb. 15: Industrielle Produktionsstätte im Stadtteil Horn 23
Abb. 16: Industrie im Quartier 25
Abb. 17: Gewerbe Wilberger Straße 26
Abb. 18: Abgrenzung der Quartiere im Stadtteil Horn 26
Abb. 19: Einzelhandel an der Bahnhofstraße 27
Abb. 20: Hochhaus an der Gebrüder-Künnemeier-Straße 27
Abb. 21: Wohnbebauung Graf-Bernhard-Straße 28
Abb. 22: Wohnbebauung Holzhauser Berg 28
Abb. 23: Wohnbebauung Röddepöhler Weg 28
Abb. 24: Sekundarschule im Schulzentrum Horn-Bad Meinberg 29
Abb. 25: Lage der Neubaugebiete im Stadtteil 30
Abb. 26: Grundstücksplan zum Neubaugebiet „Schäferweg/Schulzentrum“ (A) 30
Abb. 27: Bebauungsplan zum Neubaugebiet Röddepöhlen“ (B) 30
Abb. 28: Einzelhandelsbetriebe an der Bahnhofstraße (Mitte) 31
Abb. 29: Einzelhandel Wilberger Straße (unten) 31
Abb. 30: Verteilung der Verkaufsflächen im Stadtgebiet 32
Abb. 31: Einzelhandel an der Mittelstraße 32
Abb. 32: Abschnitte der Achse „Stadtkern - Bahnhof 33
Abb. 33: Verbindung zwischen Stadtkern und Bahnhofsareal 33
Abb. 34: Entfernung der dargestellten Orte vom Stadtkern 34
Abb. 35: Franz-Hausmann-Straße als Achse zum Schulzentrum 35
Abb. 36: Straßenverbindung zu den Externsteinen 36
Abb. 37: Burg Horn mit Wallanlagen 36
Abb. 38: Fachwerkensemble an der Leopoldstaler Straße 39
Abb. 39: Bestandsplan des Historischen Stadtkerns 41
Abb. 40: Denkmalschutz, substanzielle Probleme und Leerstände in der Hauptgeschäftslage 41
Abb. 42: Ansicht des historischen Rathauses mit Kirche und Kotzenbergschem Hof 43
Abb. 41: Kurzsteckbriefe Blockinnenbereiche 43
Abb. 43: Stadtmauer mit Turm, sanierungsbedürftiger Gebäudebestand im Stadtkern, Kotzenbergscher Hof, 44
Abb. 44: Hauptwohnstandorte im historischen Stadtkern 46
Abb. 45: Wohnstraßen im Stadtkern: Mauerstraße - Burgstraße - Obere Heerstraße - Leopoldstaler Straße 47
Abb. 46: öffentliche Nutzung in der Burg Horn - Gastronomie und Einzelhandel an der Unteren Mittelstraße 49
Abb. 47: Leerstand an Leopoldstaler Straße - Nutzungskartierung der Hauptlage 49

Abb. 48: Einbahnstraßen und Parkplätze im historischen Ortskern 51
Abb. 49: Hauptachsen des Durchgangsverkehrs und Erschließung der Parkplätze 51
Abb. 50: Marktplatz als Fahrbahn 52
Abb. 51: Einbindung des Stadtteils in ÖPNV-Netz 52
Abb. 52: Möblierung der Mittelstraße 53
Abb. 53: öffentlicher Raum am Marktplatz 55
Abb. 54: Unterschiedliche Gestaltungsqualitäten in den Wallanlagen 55
Abb. 56: Stärken und Potenziale 59
Abb. 57: Schwächen und Problemlagen 61
Abb. 58: Abgrenzung des Fördergebiets 62
Abb. 59: Aussachnitte des räumlichen Leitbilds 65
Abb. 60: Verortung von Entwicklungsaufgaben im räumlichen Leitbild 71
Abb. 61: Gebäudebestand an Mittelstraße 73
Abb. 62: Ausgangslage Marktquartier (blau: Sparkasse mit Verwaltungsanbau und Flurstücksgrenze) 74
Abb. 63: Bestandsgebäude und Flurstücke 75
Abb. 64: Verteilung der Fachbetriebe im Gebäudebestand 76
Abb. 65: Schematische Darstellung der Nutzungsverteilung 77
Abb. 66: Grundrisse Kotzenbergscher Hof 78
Abb. 67: Schnitt durch den hofseitigen Erschließungskern 81
Abb. 68: Panorama des Marktplatzes 81
Abb. 69: Eingänge und Außenlagen im Entwurf 82
Abb. 70: „Täfelzimmer“ im Kotzenbergschen Hof 83
Abb. 71: Entwurf zur Gliederung und Positionierung des Neubaus des Bürger- und Dienstleistungszentrums 84
Abb. 72: Perspektivische Ansicht des Entwurfs 85
Abb. 73:Fassade des historischen Rathauses 86
Abb. 74: Potenzielle Bestandssituationen für Modellstudien 88
Abb. 75: Entwicklungsfläche Kampstraße 89
Abb. 76: Hauptachsen der Verkehrsführung im jeweiligen Szenario 91
Abb. 77: Kurzbewertung der Verkehrsszenarien 91
Abb. 78: Bestandssituation Knotenpunkt Mittelstraße/Potthof mit Blickrichtung Stadtkern 92
Abb. 79: Konzept zur Platzierung der Stadttore bei Einrichtung einer Vorfahrtsstraße 92
Abb. 80: Übersichtsplan zum Verkehrskonzept des Arbeitskreises 93
Abb. 81: MIV_dominierter Straßenraum an der Nordstraße 93
Abb. 82: Entwurf zur Aufpflasterung der Mittelstraße 94
Abb. 83: Konzept zur Zonierung der Mittelstraße im Marktquartier 94
Abb. 84: Entwurf zur Aufteilung des Straßenraums mit verbreitertem Fußweg 95
Abb. 85: Schnitt zum Entwurf 95
Abb. 86: Bestandssituation im Einmündungsbereich Kampstraße 95
Abb. 87: Beispeil für weiche Trennung der Verkehrsflächen in Bad Laer 95
Abb. 88: Bestehender Stadteingang an der Franz-Hausmann-Straße 96
Abb. 89: Entwicklungspotenziale in den Wallanlagen 98
Abb. 90: Beispiel für eine Info-Stele 98
Abb. 91: Modernisierungs- und Aufwertungsbedarf im Gebäudebestand 99
Abb. 92: Beispiel Öffentlichkeitsarbeit aus der Region 101
Abb. 93: Tabellarische Maßnahmenübersicht 102
Abb. 94: Flurstücksbezogene Verortung der Teilmaßnahmen 102
Abb. 95: Rahmenplan zum Gesamtkonzept 102