



STADTENTWICKLUNGS- KONZEPT 2022 WESEL



Wesel
informiert

INHALT

1.	AUSGANGSLAGE, AUFGABENSTELLUNG	Seite 01
2.	KURZFASSUNG STADTENTWICKLUNGSKONZEPT	Seite 05
3.	STANDORT WESEL	
3.1	Nachkriegsentwicklung	Seite 11
3.2	Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung	Seite 14
3.3	Demografie, Wanderungen	Seite 21
3.4	Standortvorteile	Seite 24
4.	UMSETZUNGSORIENTIERTE STADTPLANUNG	
4.1	Bodenmanagement	Seite 27
4.2	Exkurs: Gemeindefinanzen	Seite 33
5.	WOHNUNGSBAUENTWICKLUNG	
5.1	Bestandsanalyse	Seite 37
5.2	Potentiale und Ziele	Seite 38
6.	WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG	
6.1	Bestandsanalyse	Seite 47
6.2	Potentiale und Ziele	Seite 59
7.	BAULEITPLANUNG: MITTEL ZUR UMSETZUNG STÄDTEBAULICHER ZIELE	
7.1	Vorbereitende Bauleitplanung: Flächennutzungsplan	Seite 69
7.2	Bebauungsplan	Seite 71
8.	VERKEHRSPPLANUNG	Seite 75
9.	LANDSCHAFT	Seite 81
10.	KLIMASCHUTZ	Seite 89
11.	FAZIT	Seite 91
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	Seite 94
	ANHÄNGE	Seite 95

IMPRESSUM

Herausgeberin: Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
Klever-Tor-Platz 1
46483 Wesel
www.wesel.de

Redaktion:

Stand: 12.12.2013

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2022

1. AUSGANGSLAGE, AUFGABENSTELLUNG



Rhein bei Wesel, Quelle: Stadt Wesel

Das Stadtentwicklungskonzept soll die Entwicklungsperspektiven Wesels für die nächsten zehn Jahre aufzeigen und festlegen. Ziel ist es, die Weichen für die zukünftige Stadtentwicklung zu stellen. Dabei sollen die Entwicklungslinien im Wesentlichen aus städtebaulicher und wirtschaftlicher Perspektive dargestellt werden, wie vom Rat der Stadt Wesel am 03.11.2009 beschlossen. Das Konzept bildet somit das Grundgerüst der zukünftigen Entwicklung. Dieses Grundgerüst muss kontinuierlich weiterentwickelt und ausdifferenziert werden. Im Folgenden geht es darum, Schwerpunktaufgaben und Handlungsnotwendigkeiten festzulegen.

Schon in früheren Jahren hat sich der Rat der Stadt Wesel mit dieser Thematik beschäftigt. Erinnerung werden sollte an dieser Stelle an die vom Kommunalverband Ruhrgebiet – KVR – (jetzt Regionalverband Ruhr – RVR –) erarbeitete und vom Rat der Stadt Wesel mit Änderungen und Ergänzungen am 26.04.1983 beschlossene „Stadtentwicklung Wesel“.

Der Teilbereich Stadtentwicklung ist mit einer Reihe von grundsätzlichen Aussagen bereits in die vom Rat am 23.06.2009 beschlossenen **strategischen Ziele (NKF)** eingeflossen.

Im Laufe der Jahre hat der Rat der Stadt Wesel eine Reihe von lenkenden und grundsätzlichen (neben einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen) Beschlüssen gefasst. Sie stellen jeweils wichtige Beiträge zur planerischen und gewerblichen Entwicklung dar und gelten zum großen Teil weiterhin. Hier die Wichtigsten:

- Flächennutzungsplan am 30.04.1991 sowie diverse Ergänzungen und Änderungen in der Folge
- Verkehrsentwicklungsplan Wesel 1992/93 (ergänzt u. aktualisiert durch die Verkehrsanalyse vom Mai 2008, s.u.)
- Einrichtung eines Gestaltungsbeirates 01.02.2000

2

- Stadtbussystem am 05.02.2002 (beschlossen, jedoch aus finanziellen Gründen zurückgestellt)
- Vereinbarung über die Interkommunale Zusammenarbeit im LippeMündungsRaum vom 18.07.2002 (wird angepasst)
- Bodenmanagement am 13.05.2003
- Masterplan Innenstadt am 19.04.2005 auf der Grundlage des zuvor beschlossenen Konzeptes zur Entwicklung der Innenstadt von Wesel (laufender Prozess, z. B. integriertes Handlungskonzept Innenstadt)
- Abgrenzung des Stadtumbaugebietes Innenstadt Wesel gemäß § 171 b BauGB am 21.06.2006
- Prioritätenliste der stadtentwicklungspolitisch wichtigsten Projekte (LippeMündungsRaum, Neuer Bahnhof Wesel, Innenstadt, Strukturentwicklung Büderich und Ginderich usw.) bisher am 13.09.2005, 29.08.2006, 11.12.2007, 16.12.2008, 16.03.2010, 22.02.2011 und 26.06.2012
- Einzelhandelskonzept am 12.12.2006 und Fortschreibung am 11.12.2012
- Wohnungsmarktanalyse „Wohnen in Wesel“ am 11.12.2007
- Verkehrsanalyse vom Mai 2008
- Dorfentwicklungskonzept Bislich am 23.06.2009 (Einzelmaßnahmen werden umgesetzt)
- Strukturkonzept Natur- und Freizeitverbund Niederrhein als kommunale Entwicklungsplanung gemäß BauGB am 15.12.2009 auf der Grundlage des Grundsatzbeschlusses vom 13.12.2000



Niederrheinbrücke Wesel, Quelle: Stadt Wesel

- Gestaltungssatzung Großer Markt am 14.12.2010, Gestaltungssatzung Innenstadt am 11.12.2012
- Häfenkooperation vom 05.07.2011, 27.09.2011, 26.06.2012 und 22.08.2012
- Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes vom 13.03.2012
- Fassadenprogramm und Modernisierungsberatung im Stadtumbaugebiet West „Innenstadt Wesel“ am 08.05.2012

Diese grundlegenden Beschlüsse haben dazu beigetragen, dass die Stadt Wesel sich wirtschaftlich, ökologisch und städtebaulich positiv entwickelt.

Daneben prägt auch eine Vielzahl von Konzepten und Beschlüssen aus anderen gemeindlichen Aufgabenbereichen die Entwicklung unserer Stadt. Hier eine Auswahl aus den letzten Jahren:

Bereich Kultur

- Errichtung des Preußen-Museums NRW, Beitrittsbeschluss zur Stiftung am 30.05.1989

Bereich Bildung, Jugend und Sport

Im Zuge der ganzheitlichen Bildungsoffensive und des Ausbaus der Prävention wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Projekte und Maßnahmen umgesetzt:

- Tagesbetreuung für Kinder
- Erfüllung des Rechtsanspruchs auf Betreuung unter dreijähriger Kinder ab dem Kindergartenjahr 2012/2013 (jährliche Fortschreibung der Bedarfsplanung im Jugendhilfeausschuss)
- Errichtung von Familienzentren in der Weiterentwicklung von Tageseinrichtungen für Kinder nach entspr. Beschluss im Jugendhilfeausschuss
- Kooperationsprojekte Jugendhilfe mit Tageseinrichtungen für Kinder und Schulen für Schüler/innen mit besonderem Förderbedarf (Bericht Jugendhilfeausschuss 07.07.2004)
- Verschiedene Projekte innerhalb des sozialen Frühwarnsystems (z.B. Startchancen, Opstapje, Armut von Kindern, Integration der Hilfen zur Erziehung in den offenen Ganzttag) nach jew. Beschluss im Jugendhilfeausschuss
- Einrichtung eines Familienbüros in Wesel (Beschluss Jugendhilfeausschuss 06.06.2007)
- Sprachförderprogramm „Mama lernt Deutsch, Papa auch“ (Kooperationsprojekt des Volkshochschulzweckverbandes Wesel / Hamminkeln / Schermbeck)
- Offener Ganzttag / Über-Mittag-Betreuung an allen Weseler Grundschulen (jew. Beschlüsse im Ausschuss für Schule und Sport)
- Gebundener Ganzttag an der Martini-Hauptschule und am Konrad-Duden-Gymnasium (Ratsbeschlüsse am 07.03.2006 und 28.10.2008)
- Schulsozialarbeit an fünf Weseler Schulen mit dem Schwerpunkt „Bildung und Teilhabe“ (Schul- und Sportausschuss 29.09.2011)
- Modernisierung des RWE-Auestadion Wesel, Landesleistungsstützpunkt Leichtathletik im besonderen Landesinteresse (Ratsbeschluss 13.12.2011)

Bereich Soziales

- Einrichtung einer Fachstelle Wohnen im Fachbereich Soziales als Anlaufstelle für alle das Thema Wohnen betreffenden Fragen (Ratsbeschluss 11.11.1997)
- Konsequenter Ausbau der barrierefreien Stadtgestaltung in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe „Barrierefreiheit“ unter Beteiligung des Seniorenbeirates der Stadt Wesel (siehe auch Vorlage für die Sitzung des Sozialausschusses am 03.07.2012 zum öffentlich geförderten Wohnungsbau)

Darüber hinaus gibt es Verkehrsvorhaben anderer Träger, die sich wesentlich auf das Stadtgebiet auswirken. Hier seien insbesondere die Umgehungsstraßen (Büderich, neue Rheinbrücke, Südumgehung Fusternberg) und die Betuwe-Linie genannt.

Wegen seiner grundsätzlichen und ausschlaggebenden Bedeutung für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung ist hier der Flächennutzungsplan besonders hervorzuheben.

Mit seiner Bindung für die Gemeinde und die Träger öffentlicher Belange stellt er für die Stadt Wesel das Grundgerüst dar „für die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen“ (§ 5 Abs. 1 Baugesetzbuch -BauGB-).

Trotz oder gerade wegen bestehender Beschränkungen durch zum Beispiel Vorgaben der Landesplanungsebene, knapper werdender Finanzmittel sowie den Folgen des demografischen Wandels ist es unabdingbar, weiterhin kontinuierliche Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung zu betreiben.

2. KURZFASSUNG STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

Die Inhalte der Kapitel lassen sich in folgende Kernaussagen zusammenfassen:

1. AUSGANGSLAGE, AUFGABENSTELLUNG

- Zielsetzung ist, die Entwicklungslinien aus städtebaulicher und wirtschaftlicher Perspektive gemäß Ratsbeschluss vom 03.11.2009 darzustellen.
- Es gibt bereits eine Vielzahl von lenkenden und grundsätzlichen Beschlüssen zur Stadtentwicklung.
- Der Flächennutzungsplan ist die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung.

2. KURZFASSUNG

3. STANDORT

3.1 Nachkriegsentwicklung

- Die heute vielschichtige Zentren- und Siedlungsstruktur ist durch den völligen Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg (Innenstadt) und die beiden kommunalen Neuordnungen von 1969 und 1975 entstanden.

3.2 Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung

- Der Siedlungsflächenverbrauch auf dem Gebiet der Stadt Wesel ist niedriger als im Landesdurchschnitt. Das vom Land NRW vorgegebene Ziel von landesweit 5 ha pro Tag wird auch in Wesel nicht ohne Auswirkungen bleiben.

3.3 Demografie, Wanderungen

- Die demografischen Auswirkungen sind in Wesel vergleichsweise moderat. Gemessen an der Bevölkerungszahl von ca. 62.000 ist der Anteil an Wanderungen relativ hoch. Nahezu 10.000 Umzüge pro Jahr, davon jeweils die Hälfte innerörtlich und überörtlich (hiervon jeweils ca. 2.500 Zu- und Fortzüge) bedeuten eine erhebliche Fluktuation.
- Beim innerstädtischen Umzugsverhalten ist die Ortsteilbindung signifikant. Daraus folgt, dass die Identität der Ortsteile eine besondere Rolle spielt und in stadtplanerische Überlegungen immer mit einbezogen werden muss.
- Der Überschuss an Sterbefällen wird auch in Zukunft anhalten. Wanderungsgewinne sind die einzige Stellschraube, mit der ein entsprechender Ausgleich geschaffen werden kann.
- Durch die Quote der Hochqualifizierten am Arbeits- und Wohnort Wesel und die hohe Arbeitsplatzzentralität besteht die Chance, Wanderungsgewinne zu generieren.

3.4 Standortvorteile

- Die Stadt Wesel erfüllt sämtliche Versorgungsfunktionen, die verkehrliche Einbindung ist weit überdurchschnittlich.
- Das Arbeitsplatzangebot ist breit gefächert.

- Die Baulandpreise sind im regionalen Umfeld betrachtet sehr moderat und seit 2002 nahezu konstant. Eine maßgebliche Rolle spielt hierbei das den Grundstücksmarkt regulierende Instrument des Bodenmanagements.
- Die Wohnqualität ist aufgrund des sehr hohen Grünanteils und insbesondere aufgrund der landschaftlichen Besonderheiten ausgesprochen attraktiv.
- Das Freizeitangebot – gerade auf die vielfältige Gewässerlandschaft bezogen – ist reichhaltig und auch in anderen Bereichen sehr vielfältig. So stehen z. B. im Freizeitschwerpunkt um die Rheinpromenade herum nicht nur die Rheinpromenade selbst, der Yachthafen und der Auesee für wasserbezogene Freizeitaktivitäten zur Verfügung. Mit dem Landeplatz für Segel- und Sportflugzeuge existiert hier eine zusätzliche Attraktion.
- Das Kultur- und Sportangebot sowie die Angebote an Schulen und Weiterbildung haben ein ausgezeichnetes Niveau und strahlen über die Stadtgrenzen hinaus. Anzustreben ist ein Teilstandort Hochschule.
- Das attraktive Innenstadtangebot bewirkt eine hohe Zentralität.

4. UMSETZUNGSORIENTIERTE STADTPLANUNG

4.1 Bodenmanagement

- Das erfolgreich praktizierte Bodenmanagement muss zu einem nachhaltigen Flächenmanagement weiterentwickelt werden.

4.2 Exkurs Gemeindefinanzen

- Die Entwicklung von Wohnbau- und Gewerbeflächen hat erheblichen Einfluss auf die kommunalen Finanzen.

5. WOHNUNGSBAUENTWICKLUNG

5.1 Bestandsanalyse

- Der Schwerpunkt der städtebaulichen Handlungsempfehlungen verlagert sich vom Neubau zur Bestandsentwicklung.

5.2 Potentiale und Ziele

- Es ist weiterhin ein Neubaubedarf in den einzelnen Wohnungsmarktsegmenten gegeben.
- Dieser Bedarf ist durch Modernisierung von Bestandsimmobilien sowie Ersatzbauten nach erfolgtem Rückbau und Neubaumaßnahmen zu decken.
- Die Nettoreservefläche Wohnen beträgt 29,6 ha. Dabei handelt es sich zu 91 % um kleinere Wohnbauflächenpotentiale (< 1 ha).
- Die größten Wohnbauflächenreserven finden sich im linksrheinischen Stadtgebiet und in den Ortsteilen Feldmark und Bislich.
- Die in der Wohnungsmarktanalyse von 2007 dargestellten Handlungsempfehlungen sind weiter abzuarbeiten.

- Die Handlungsempfehlungen sind nur in Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft umsetzbar.
- Nach den Handlungsempfehlungen der Wohnungsmarktanalyse von 2007 sind jährlich 130 Wohneinheiten mit einem differenzierten Wohnungsangebot (Schwerpunkt barrierefreies Wohnen) herzustellen. Es ist verstärkt Stadtumbau zu betreiben und stadtgestalterische Qualität zu sichern.

6. WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

6.1 Bestandsanalyse

- Die Kreisstadt Wesel ist als Mittelzentrum der Region Zentrum für Wirtschaft und Handel. Ein gesunder Branchenmix kennzeichnet den Standort Wesel.
- Strukturell hat sich die Wirtschaft in Wesel sektoral sowie auch hinsichtlich der typischen Betriebsgrößen verändert. Nach der Schließung oder Verkleinerung einiger großer Betriebe formen zunehmend kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) die diversifizierte Wirtschaftsstruktur in Wesel.
- Die hohe Zentralität des Mittelzentrums Wesel zeigt Chancen für Handel und Gastronomie auf.
- Die Nachfrage nach freien Gewerbeflächen in Wesel ist groß. Gewerbegebiete mit guter Anbindung an Bundesstraßen, Autobahnen und Wasserstraßen sind besonders gefragt. Neben Flächen für Neuansiedlungen werden insbesondere auch Flächen zur Betriebserweiterung oder -verlagerung von in Wesel ansässigen Unternehmen benötigt.

6.2 Potentiale und Ziele

- Der Flächennutzungsplan weist große Gewerbepotentialflächen aus, die teilweise der hafenbezogenen Nutzung vorbehalten sind. Ziel ist, weitere gewerbliche Bauflächen bedarfsgerecht zu entwickeln.
- Die weitere Stärkung des Mittelzentrums Wesel steht im Fokus vieler Maßnahmen, die insbesondere im Masterplan Innenstadt von 2005 beschrieben wurden. Dessen Ziele werden kontinuierlich weiter verfolgt.
- Die Zentralität des Standorts soll mit qualitativen Angeboten gesteigert und die Nutzung touristischer Potentiale optimiert werden.
- Im Sinne einer diversifizierten Wirtschaft durch kleine und mittelständische Unternehmen steigt die Wertigkeit mittelstandsorientierter Angebote.
- Die Häfen im Kreis Wesel haben ein großes wirtschaftliches Potential. Die Hafengesellschaft DeltaPort soll die Potentiale bündeln und eine gemeinsame Vermarktung vorantreiben.

7. BAULEITPLANUNG: MITTEL ZUR UMSETZUNG STÄDTEBAULICHER ZIELE

7.1 Vorbereitende Bauleitplanung: Flächennutzungsplan

- Entwicklungen des städtischen Flächennutzungsplanes sind in die Regionalplanung eingebunden. Daher sind übergeordnete Planungsinteressen immer mit zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind Verfahren zum Flächennutzungsplan grundsätzlich durch die Bezirksregierung genehmigungspflichtig.
- Der sparsame Umgang mit Flächen ist Planungsprämisse.

7.2 Bebauungsplan

- Festsetzungen in Bebauungsplänen bieten eine Reihe von Möglichkeiten, städtebauliche Qualitäten zu sichern. Dazu bedarf es auch qualitätssichernder Gestaltungsregeln.
- Städtebauliche Planung muss grundsätzlich geeignet sein, die energetische Ausrichtung von baulichen Anlagen zu ermöglichen.

8. VERKEHRSPLANUNG

- Die Verkehrsuntersuchung von 2008 hat eine sehr hohe Mobilitätsquote ergeben (Fahrten und Wege pro Tag). Ein hoher Anteil der täglichen Verkehrsleistung wird mit dem motorisierten Individualverkehr, aber auch mit dem Fahrrad abgewickelt. Bei Fußwegen sind die Anteile erheblich geringer, in der Relation werden sehr wenige Fahrten mit dem ÖPNV unternommen.
- Das übergeordnete Straßennetz muss weiter optimiert werden. Die geplanten Ortsumgehungen sorgen für signifikante Entlastungen der betroffenen Ortsteile. Die neue Rheinbrücke ist bereits in Betrieb.
- Zur Entlastung der Schermbecker Landstraße ist ein neuer Autobahnanschluss von der B 70 auf die A 3 (Stadtgrenze Hamminkeln) von der Stadt Wesel angeregt.
- Eine Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV-, Rad- und Fußwegnetz) kann das Straßennetz nicht nur entlasten, sondern auch die Wohnqualität steigern.
- Planungen der DB-AG zur Betuwe sollten durch die Stellungnahme der Stadt Wesel städtebaulich vertretbar gestaltet werden.
- Der LippeMündungsRaum muss durch einen Bahnanschluss aufgewertet werden.

9. LANDSCHAFT

- Vorhandene Gewässer, Waldgebiete und Grünflächen stellen Standortqualitäten dar, die z.T. durch Festsetzungen im Landschaftsplan und auch durch die städtische Bauleitplanung gesichert sind. Insbesondere das Potential Wasser bietet Freizeitqualitäten, die erhalten und ausgebaut werden müssen.
- Im nordwestlichen Stadtgebiet (Raum Bislich) stellt die von den wesentlichen Akteuren Land, Bezirk, Kreis und Stadt getragene strukturelle Perspektive die touristische Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung der ökologischen Belange dar. Diese Entwicklung

im Raum Bislich ist eine zentrale stadtentwicklungspolitische Aufgabe, die die Stadt Wesel in den nächsten Jahren zu bewältigen hat.

- Langfristig stehen drei großräumige Entwicklungsziele an: Großräumige Biotopvernetzung zwischen Aaper Busch und Diersfordter Wald, Gestaltung des Landschaftsraumes zwischen Büderich und Ginderich und Erweiterung der bestehenden Freizeitachse (Rheinpromenade, Yachthafen, Landeplatz, Auesee etc.) in Richtung des neu entstehenden Landschaftsraums im Bereich der Lippeverlegung. Dabei sollten Teile des Stadthafens mit einbezogen werden. Nach Norden bestehen Anbindungen an den Raum Bislich.

10. KLIMASCHUTZ

- Die auf der Grundlage des aufzustellenden Klimaschutzkonzeptes zu erarbeitenden Ziele werden das zukünftige Handeln verstärkt mitbestimmen.

11. FAZIT

- Das Stadtentwicklungskonzept insgesamt und alle einzelnen Ansätze machen deutlich, dass es immer auf die Erhaltung und Steigerung von Attraktivität und Qualität ankommt, um eine nachhaltig erfolgreiche Stadtentwicklung zu gewährleisten. Grundlage dafür ist eine weiterhin positive städtebauliche, wirtschaftliche und ökologische Entwicklung Wesels.

3. STANDORT WESEL

3.1 NACHKRIEGSENTWICKLUNG

Vor der Zerstörung im Februar 1945 konzentrierten sich die zentralen Funktionen in Form öffentlicher Nutzungen und der Handelsnutzung in dem Bereich um den Großen Markt. Der Große Markt und seine nähere Umgebung mit dem Willibrordidom und dem am Markt gelegenen historischen Rathaus war die erste Adresse des alten Wesel. Der Bereich um das Berliner Tor im Osten der Innenstadt war ein gründerzeitlicher Stadtumbau, der neben öffentlichen Nutzungen wie der Post auch Handelsnutzungen aufnahm und so allmählich die heutige Nutzungsstruktur vorprägte. Ergänzt wurde dieser Bereich vom Bahnhof Wesel.



Blick auf das zerstörte Wesel 1945, Quelle: Stadtarchiv Wesel

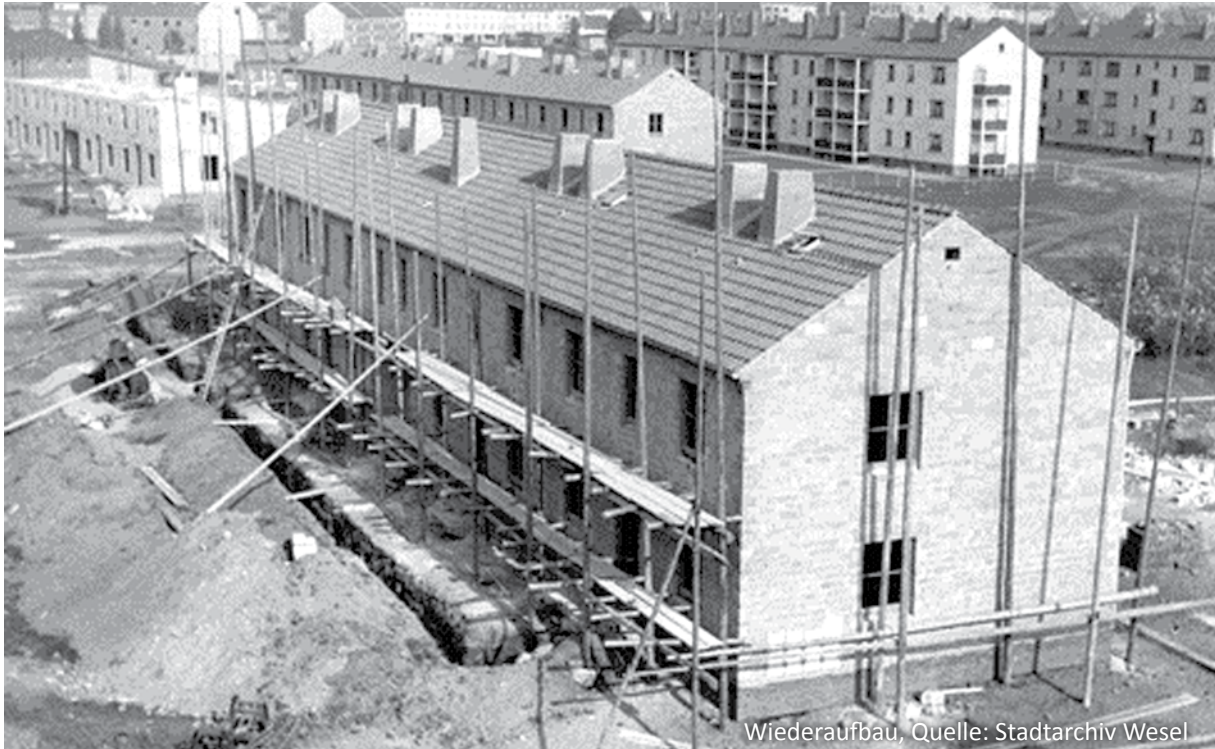
Entwicklung im Rahmen des Wiederaufbaus

Der Wiederaufbau des im II. Weltkrieg total zerstörten Wesel war insbesondere dadurch gekennzeichnet, dass die alte vor der Zerstörung bestehende städtebauliche Situation von ihrem Grundriss nicht wesentlich verändert wurde. Vielmehr wurde die Siedlungsstruktur beim Wiederaufbau aufgenommen und mit für die 50er Jahre üblichen Gebäuden bebaut. Typisch sind somit kleinteilig zugeschnittene Einzelgebäude und Quartiere mit einem relativ hohen Wohnnutzungsanteil ohne die Ausstrahlung der Vorkriegsarchitektur.

Bereits durch den Bau des ersten „Nachkriegsrathauses“ (1952) am Mathenakreuz, seines Abrisses (1971) und des Neubaus des Kaufhofes an dieser Stelle (1972) wurde eine Entwicklung eingeleitet, die eine stärkere Aufwertung der östlichen Innenstadt auslöste. Dieser Prozess hat sich in den Folgejahren fortgesetzt und somit zu der heutigen Struktur geführt.

Die Entwicklung des Handels in der Weseler Innenstadt fand entlang einer bandartigen Struktur der Straßen Wilhelmstraße, Berliner-Tor-Platz, Hohe Straße, Viehtor, Brückstraße, Großer Markt statt. Dabei verlor das ehemalige Zentrum am Großen Markt an Bedeutung. Diese Entwicklung der Nachkriegszeit versuchte man sowohl in den 50er als auch in den 80er Jahren durch die Auslobung städtebaulicher Wettbewerbe für den Bereich um den Großen Markt aufzuhalten bzw. umzukehren. Die Ergebnisse ließen sich jedoch in beiden Fällen nur teilweise

in Bebauung umsetzen; eine nachhaltige Verbesserung der städtebaulichen wie auch funktionalen Situation des „Herzens der Stadt“, dem Bereich um den Willibrordidom, konnte dadurch nicht erreicht werden.



Siedlungsbau der 50er, 60er und 70er Jahre

Ende der 50er sowie in den 60er und 70er Jahren gewannen die Ortsteile Fusternberg, Schepersfeld und Feldmark zunehmend an Bedeutung für die Stadtentwicklung.

Während die Feldmark zu Beginn der sechziger Jahre fast in Form einer geschlossenen Entwicklungsmaßnahme entstand und sich somit durch eine zumindest zeitlich geschlossene Entwicklung kennzeichnet, ist die Entwicklung in Schepersfeld und Fusternberg inhomogener und mehr durch die Zufälligkeiten eines freien unbeeinflussten Grundstücksmarktes geprägt. Städtebaulich sind die Bauformen und Strukturen den jeweiligen Trends unterlegen, ohne ganz extreme Formen anzunehmen. Sowohl in Fusternberg als auch in Schepersfeld sind Vorkriegsstrukturen vorhanden, die sich in die Entwicklung einbringen und entgegen den planerischen Absichten das städtebauliche Bild mitbestimmen. Die Entwicklung vollzog sich jedoch nicht geschlossen wie in der Feldmark, sondern fand zeitlich und räumlich versetzt jeweils in Quartieren statt. Diese Quartiere wurden jedoch nicht planvoll steuernd, sondern mehr zufällig angegangen.

Für alle Weseler Ortsteile gilt, dass eine gemischte Entwicklung stattfand, also immer Geschosswohnungsbau in unterschiedlicher Dichte und Massivität einherging mit dem Bau von Einfamilienhäusern. Die jeweiligen Anteile unterschieden sich jedoch nach Zeit und Ortsteil. Ein wesentlicher Bestandteil der Wohngebäude Wesels muss als Altbausubstanz gesehen werden. Ihre Grundrisse und Zuschnitte sind energetisch überholt und haben qualitative Defizite. In Teilen sind auch ihre städtebaulichen Ausprägungen anpassungsbedürftig.

Die kommunalen Neuordnungen 01.07.1969 und 01.01.1975

Die zwei kommunalen Neuordnungen haben aus einer sehr kompakten eine eher weitläufigere Struktur entstehen lassen. Während die Struktur vor 1969 eher der einer Ballungsrandzonengemeinde entsprach, ist sie heute im Siedlungsrand ländlicher. Im Kern entspricht sie nach wie vor der einer Ballungsrandzonengemeinde. Obrighoven und Flüren besitzen überwiegend geschlossenerere Siedlungsstrukturen mit leichten urbanen Verdichtungen. Büderich, Ginderich, Blumenkamp mit Einschränkungen, Bislich, Bergerfurth und Diersfordt sind eher als Dorfbereiche mit eindeutig ländlicher Ausrichtung anzusehen.

Noch nach den kommunalen Neuordnungen ist in der jeweiligen Siedlungs- und Zentrenstruktur abzulesen, dass die ehemals selbstständigen Gemeinden, jeweils ihren Größenordnungen angepasst, ihre eigenen Strukturüberlegungen hinsichtlich der privaten und öffentlichen Infrastrukturen angestellt und diese dann auch entsprechend umgesetzt haben.

Die **Zentren- und Siedlungsstruktur** der Stadt Wesel mit ihrem Hauptzentrum in der Innenstadt, dem weiteren Siedlungsschwerpunkt in der Feldmark sowie den Nebenzentren im Bereich Flüren und Büderich und den in drei Siedlungsansätze aufgeteilten Ortsteil Obrighoven ist daher für eine Stadt dieser Größenordnung recht **vielschichtig**. Die infrastrukturelle Ausstattung hat sich in der Vergangenheit daher stark an den einzelnen Ortsteilen und nicht so stark an den Siedlungsschwerpunkten und Kleinzentren orientiert. Insbesondere im Einzelhandel – dokumentiert durch das Einzelhandelsgutachten von 2006 –, aber auch bei den Schulen führt dies jedoch zu Verwerfungen, die eine teilweise Umorientierung erforderlich machen.

Regionale verkehrliche Entwicklungen

Die verkehrsgeografisch günstige Lage durch die Nähe zu generellen Infrastrukturen (Autobahnnetz, Eisenbahn, Rhein) sowie die Lage im Raum haben in der Nachkriegsentwicklung ihre Spuren hinterlassen. Diese positiven Standortbedingungen müssen jedoch im Rahmen der sich abzeichnenden allgemeinen Veränderungsprozesse begleitet und aktiv mit gestaltet werden. Als Beispiele hierfür sind die endgültige Herstellung der Umfahrungen im Zuge der B 58n, der dreigleisige Ausbau der Schienenstrecke Oberhausen – Emmerich (Betuwe) und die Entwicklung der Häfen zu benennen.



Sonstige strukturelle Elemente

Die Anforderungen an ein Mittelzentrum werden sowohl durch das vor Ort angebotene Kulturangebot (privat wie öffentlich) als auch im Rahmen des Schulangebotes (Hauptschule, Realschule, Gesamtschule, Gymnasium, Grundschulen, VHS, Berufskolleg, Musik- und Kunstschule, Montessorischule, Fernuniversität Hagen, ab 2013 Hochschule für Oekonomie und Management (FOM) etc.) gut erfüllt. Die Stadt bietet ein gutes Wohnumfeld und hat mit ihren sich an fast jeden Siedlungsbereich unmittelbar anschließenden Landschaftsräumen (s. Kapitel 9 „Landschaft“) ein hervorragendes landschaftliches Umfeld. Neben den relativ günstigen Bodenpreisen (s. Kapitel 4 „Umsetzungsorientierte Stadtplanung: Bodenmanagement“) hat dies in der Vergangenheit zu relativ hohen Zuwanderungszahlen geführt. Diese Entwicklung sollte weiter verfolgt werden.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung ist beispielsweise durch einen Einpendlerüberschuss und eine gut diversifizierte Wirtschaft gekennzeichnet. Nur so konnten in der Vergangenheit schmerzhaft Umstrukturierungsprozesse und größere Arbeitsplatzverluste (Siemens, Flachglas, Philips, Flender etc.) aufgefangen werden. Auch hier gilt es, durch ein aktives Entwickeln weiterer gewerblicher Nutzungen (s. Kapitel 6 „Gewerbliche Entwicklung“) z. B. im LippeMündungsraum diese Strukturen aufzunehmen und auszubauen. Der Ansiedlung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) sollte besonderes Augenmerk zukommen.

3.2 SIEDLUNGS- UND VERKEHRSFLÄCHENENTWICKLUNG

Wie im Kapitel 4 „Umsetzungsorientierte Stadtplanung: Bodenmanagement“ näher ausgeführt, hat sich sowohl die Bundesregierung im Rahmen des 30 ha Ziels als auch das Land NRW mit dem 5 ha Ziel zur Aufgabe gemacht, den Flächenverbrauch im Sinne einer angestrebten Nachhaltigkeit deutlich zu reduzieren.

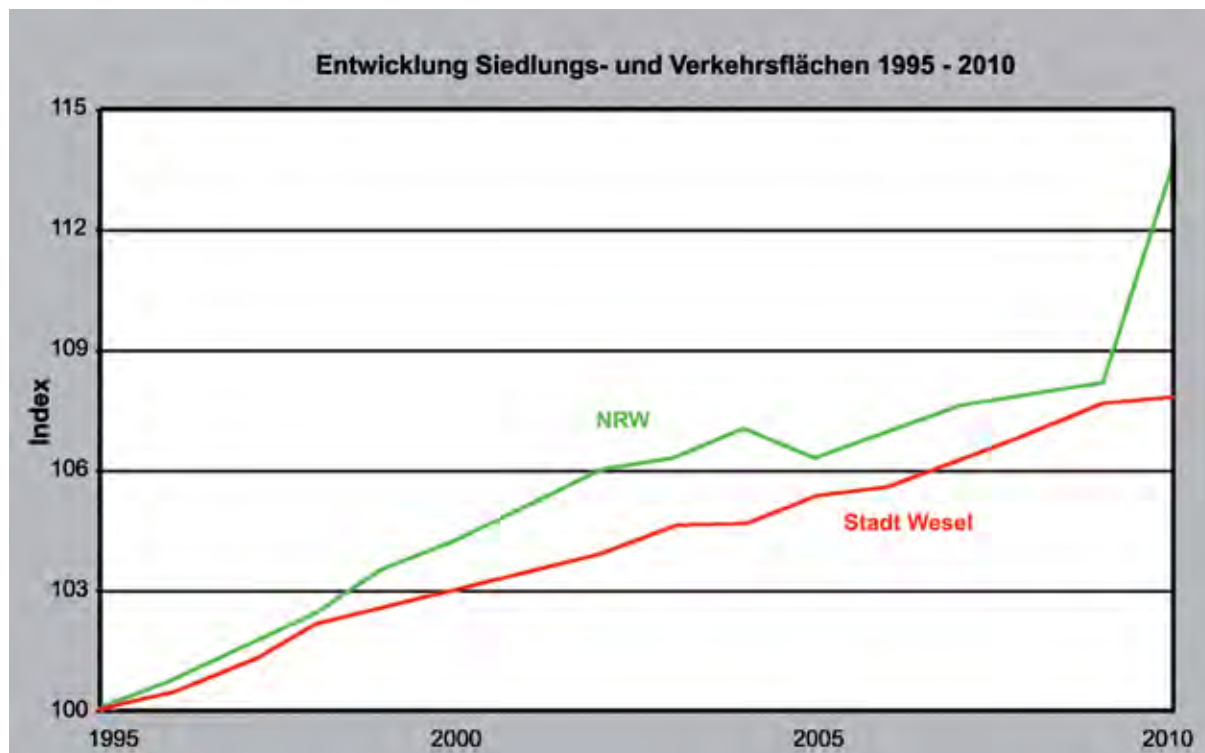
Vor diesem Hintergrund soll nachfolgend die Flächenentwicklung allgemein, insbesondere aber der Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrszwecke der Stadt Wesel für den Zeitraum 1995 – 2010 betrachtet werden. Hier wird auf die amtliche Statistik des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT. NRW) zurückgegriffen. Erhebungsgrundlage für die „Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung“ stellen die Liegenschaftskataster dar.

Als Flächenverbrauch gilt dabei die Inanspruchnahme ehemals landwirtschaftlich genutzter oder naturnaher Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke. Unter Siedlungs- und Verkehrsflächen fallen alle intensiv genutzten Flächen. Hierzu zählen

- Gebäude- und gebäudebezogene Freiflächen (Wohnen, Handel, Gewerbe etc.)
- Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Plätze, Bahngelände, Flugplätze, Schiffsverkehr)
- Erholungsflächen (Sportanlagen, Campingplätze, Grünanlagen)
- Friedhöfe
- Betriebsflächen ohne Abbauand (Halden, Lagerplätze, Ver- u. Entsorgungsanlagen)

Wie der nachstehenden Grafik zu entnehmen ist, lag die Siedlungs- und Verkehrsfläche zum Stichtag 31.12.1995 bei 2501,61 ha und ist seitdem kontinuierlich angestiegen. Zum Stichtag 31.12.2010 beträgt die Siedlungs- und Verkehrsfläche nunmehr 2698,76 ha. Dies entspricht einem Anstieg um 7,88 % bzw. 197,15 ha.

Landesweit sind die Siedlungs- und Verkehrsflächen im gleichen Zeitraum von 685.852,88 ha um 11,58 % auf 765.284,71 ha gestiegen. Damit bewegt sich der Flächenverbrauch der Stadt Wesel gemessen am gesamten, NRW weiten Flächenverbrauch noch im unteren Bereich.

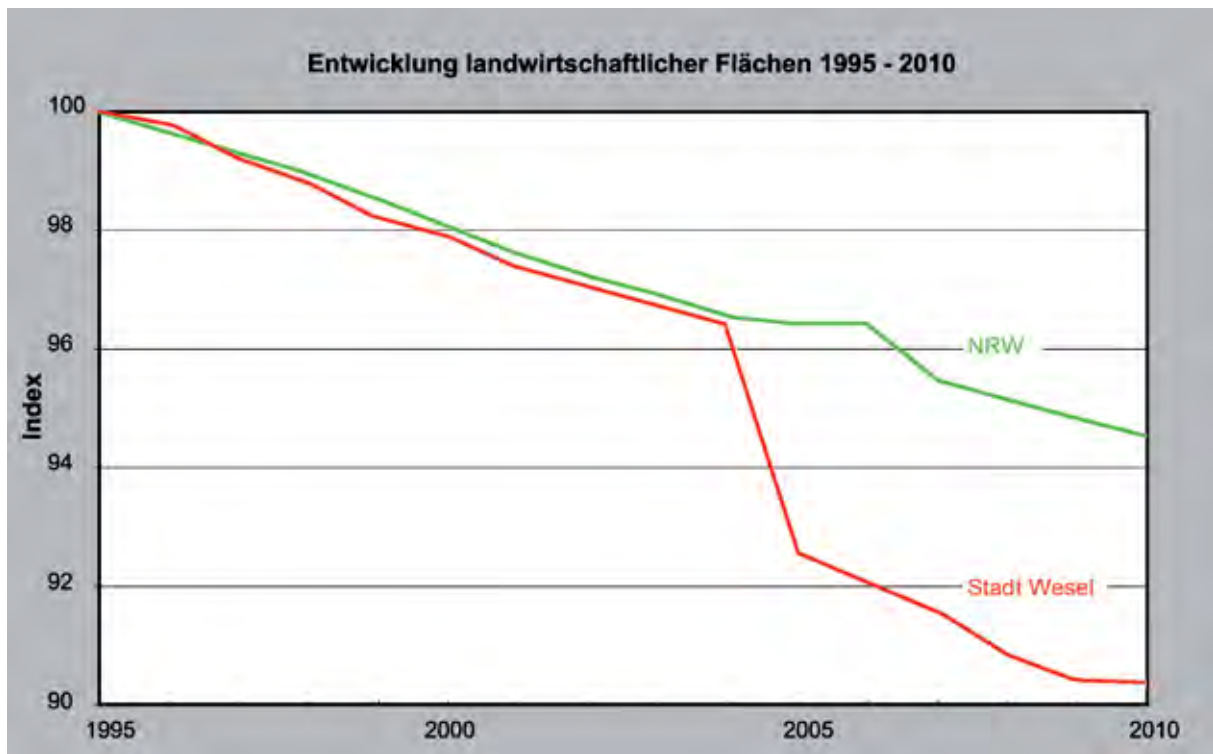


Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT NRW), eigene Darstellung

Lag der Flächenverbrauch dabei im Zeitraum 1995 – 2000 noch bei 76,33 ha, ist dieser für den Zeitraum 2000 – 2005 auf ca. 58 ha und den Zeitraum 2005 – 2010 auf ca. 63 ha zurückgegangen. Letzteres entspricht einem jährlichen Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsflächen um durchschnittlich ca. 12,1 ha. Als Vergleichsgröße seien das durch den Bebauungsplan Nr. 219 erfasste, ca. 9,8 ha große Gewerbegebiet an der Hagerstownstraße oder auch die linksrheinischen Gewerbegebiete in einer Größe von insgesamt ca. 9 ha genannt. Da beide Bereiche in der Flächenbilanz 2010 noch nicht enthalten sind, wird diese in den nächsten Jahren gemessen am durchschnittlichen Flächenverbrauch der letzten Jahre voraussichtlich negativer ausfallen.

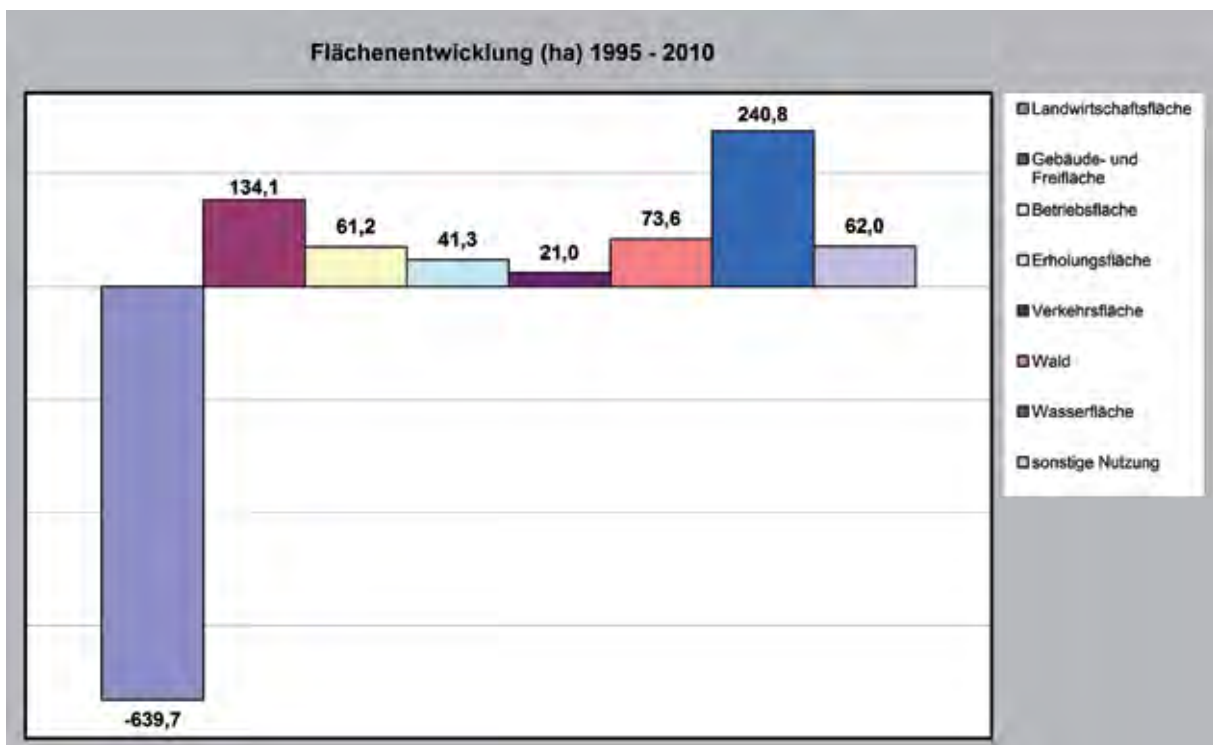
Das Gebiet der Stadt Wesel in Größe von 122,58 km² entspricht 0,359 % der Bodenfläche des Landes NRW. Überträgt man das Flächenziel des Landes von 5 ha / Tag bzw. 1.825 ha / Jahr auf die Stadt Wesel, würde dies einem Flächenverbrauch von 6,5 ha / Jahr entsprechen. Berücksichtigt man des Weiteren, dass der Flächenverbrauch nicht nur durch städtische Planungen, sondern auch durch Vorhaben anderer Planungs- oder Vorhabenträger ausgelöst wird (z.B. Bau der Ortsumgehungen, Auskiesungsvorhaben, Deichbaumaßnahmen), so reduziert sich das für städtische Planungen zur Verfügung stehende Flächenpotenzial – soweit dem Nachhaltigkeitsziel des Landes NRW Rechnung getragen werden soll – noch weiter.

Im genannten Zeitraum (1995 – 2010) sind die landwirtschaftlichen Flächen in Wesel von 6.630,54 ha auf 5.990,84 ha, damit um 9,65 % bzw. 639,70 ha zurückgegangen. Landesweit sind die landwirtschaftlichen Flächen im Vergleichszeitraum von 1.770.882,27 ha um 5,46 % auf 1.674.174,29 ha, damit prozentual in deutlich geringerem Umfang zurückgegangen.



Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), eigene Darstellung

Der gegenüber dem Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche flächenmäßig deutlich stärkere Rückgang der landwirtschaftlichen Flächen ist dabei auf die Inanspruchnahme dieser Flächen auch für andere Nutzungen (Betriebsflächen, Erholungsflächen, Wald, auskiesungsbedingte Wasserflächen, Flächen anderer Nutzung) zurückzuführen.



Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), eigene Darstellung

In nachstehenden Tabellen wird die Flächenentwicklung Wesels (Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie landwirtschaftliche Flächen) in Relation zu der Flächenentwicklung des Landes, des Kreises Wesel sowie umliegender Kommunen gesetzt.

Entwicklung SUV-Fläche	31.12.1995	31.12.2010	Zuwachs SUV gesamt	Zuwachs in %
NRW	685.852,88 ha	765.284,71 ha	79.431,83 ha	11,58 %
Kreis Wesel	19.904,58 ha	22.610,16 ha	2.705,58 ha	13,59 %
Wesel	2.501,61 ha	2.698,76 ha	197,15 ha	7,88 %
Dinslaken	2.136,96 ha	2.312,05 ha	175,09 ha	7,57 %
Moers	3.186,86 ha	3.611,18 ha	424,32 ha	13,31 %
Bocholt	2.880,19 ha	3.240,49 ha	360,30 ha	11,11 %
Hamminckeln	1.936,47 ha	2.129,27 ha	192,80 ha	9,96 %

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT. NRW), eigene Darstellung

Die vorstehende Tabelle zeigt, dass sich für die Stadt Wesel die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Vergleich zu den anderen Kommunen im unteren Bereich bewegt, der Flächenverbrauch für diese Zwecke somit gegenüber den genannten Kommunen tendenziell geringer ist.

Anders stellt sich dies mit Blick auf die in nachstehender Tabelle dargestellte Entwicklung der landwirtschaftlichen Flächen dar.

Entwicklung landw. Flächen	31.12.1995	31.12.2010	Rückgang landw. Fläche gesamt	Rückgang in %
NRW	1.770.882,27 ha	1.674.174,29 ha	96.711,98 ha	5,78 %
Kreis Wesel	61.240,92 ha	57.408,87 ha	3.832,05 ha	6,26 %
Wesel	6.630,54 ha	5.990,84 ha	639,70 ha	9,65 %
Dinslaken	1.425,96 ha	1.267,75 ha	158,21 ha	11,09 %
Moers	2.962,77 ha	2.385,18 ha	577,59 ha	19,49 %
Bocholt	8.027,91 ha	7.657,79 ha	370,12 ha	4,61 %
Hamminckeln	12.14803 ha	11.925,81 ha	222,12 ha	1,83 %

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT. NRW), eigene Darstellung

Hier hat die Stadt Wesel im Verhältnis zu den anderen aufgeführten Kommunen in absoluten Zahlen betrachtet den **stärksten Rückgang bei den landwirtschaftlichen Flächen** zu verzeichnen.

Dies ist – wie der als Anhang 1 beigefügten Tabelle zu entnehmen ist – zum einen auf die den Auskiesungen geschuldete Zunahme der Wasserflächen (240,82 ha) und des Abbaulandes (63,12 ha), zum anderen auf eine Zunahme der Waldflächen (73,63 ha) und der durch die Deichbaumaßnahmen bedingten zusätzlichen Schutzflächen (55,03 ha) zurückzuführen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsflächen werden in nachstehender Tabelle noch die Bereiche Wohnen, Handel und Dienstleistungen sowie Gewerbe und Industrie näher betrachtet.

Gebäude- u. Freifläche	31.12.1995	31.12.2000	31.12.2005	31.12.2010	prozentuale Veränderung 1995-2010
Wohnen	711,44 ha	743,30 ha	775,66 ha	810,70 ha	13,95 %
Handel / Dienstleistung	36,67 ha	81,95 ha	87,05 ha	91,36 ha	149,14 %
Gewerbe / Industrie	218,07 ha	219,03 ha	239,15 ha	231,78 ha	6,29 %

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT. NRW), eigene Darstellung

Für den Bereich Wohnen ergibt sich jeweils für einen 5-Jahreszeitraum ein durchschnittlicher Flächenverbrauch von ca. 30 ha. Dies entspricht einem jährlichen Flächenverbrauch von ca. 6 ha.

Für den Bereich Handel und Dienstleistungen hat sich im Zeitraum 1995 – 2005 ein massiver Anstieg um ca. 123 % (50,38 ha) ergeben. Für den Zeitraum 2005 – 2010 ergibt sich ein weiterer Anstieg von 4,3 ha in 5 Jahren.

Im Bereich Gewerbe / Industrie war der Flächenanstieg zwischen 1995 und 2000 mit 0,44 % relativ gering. Im Zeitraum 2000 – 2005 steigt dieser jedoch deutlich und zwar um 9,18 % und fällt dann für den Zeitraum 2005 – 2010 wieder auf 3,08 %. Mit der Ausweisung des Gewerbegebietes Hagerstownstraße, der geplanten linksrheinischen Gewerbegebiete sowie der Entwicklung des LippeMündungsRaumes ist hier in den kommenden Jahren mit einem deutlichen Anstieg zu rechnen.

Die Entwicklung von 1995 bis 2010 wird im Vergleich zum Land NRW, dem Kreis Wesel und umliegender Kommunen in folgender Tabelle dargestellt.

	Bevölkerungstand		Bodenfläche in km ²		Bevölkerungsdichte EW je km ²	
	31.12.1995	31.12.2010	31.12.1995	31.12.2010	31.12.1995	31.12.2010
NRW	17.893.045	17.845.154	34.077,64	34.092,26	525,1	523,4
Kreis Wesel	465.454	468.619	1.042,33	1.042,46	446,6	449,5
Wesel	61.609	60.750	122,58	122,53	502,6	497,5
Dinslaken	69.148	69.472	47,68	47,68	1.450,4	1.457,0
Moers	107.095	105.506	67,69	67,69	1.582,2	1.558,7
Bocholt	70.424	73.170	119,37	119,37	590,0	613,0
Hamminkeln	26.480	27.711	164,37	164,37	161,1	168,6

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT. NRW), eigene Darstellung

Hier zeigt sich die sehr unterschiedliche Prägung der Vergleichskommunen.

Diese Zahlen haben jedoch nur bedingte Aussagekraft. Bezogen auf Wesel sind sie eher als Indikator für die landschaftliche Prägung des Stadtgebietes zu bewerten. Da sich die Siedlungs- und Verkehrsflächen auf die Kernbereiche in den einzelnen Ortsteilen konzentrieren, ergibt sich daran anschließend ein hohes Freiflächenpotenzial, durch das die Qualität der Stadt als Wohnstandort und Naherholungsbereich nachhaltig gestärkt wird.

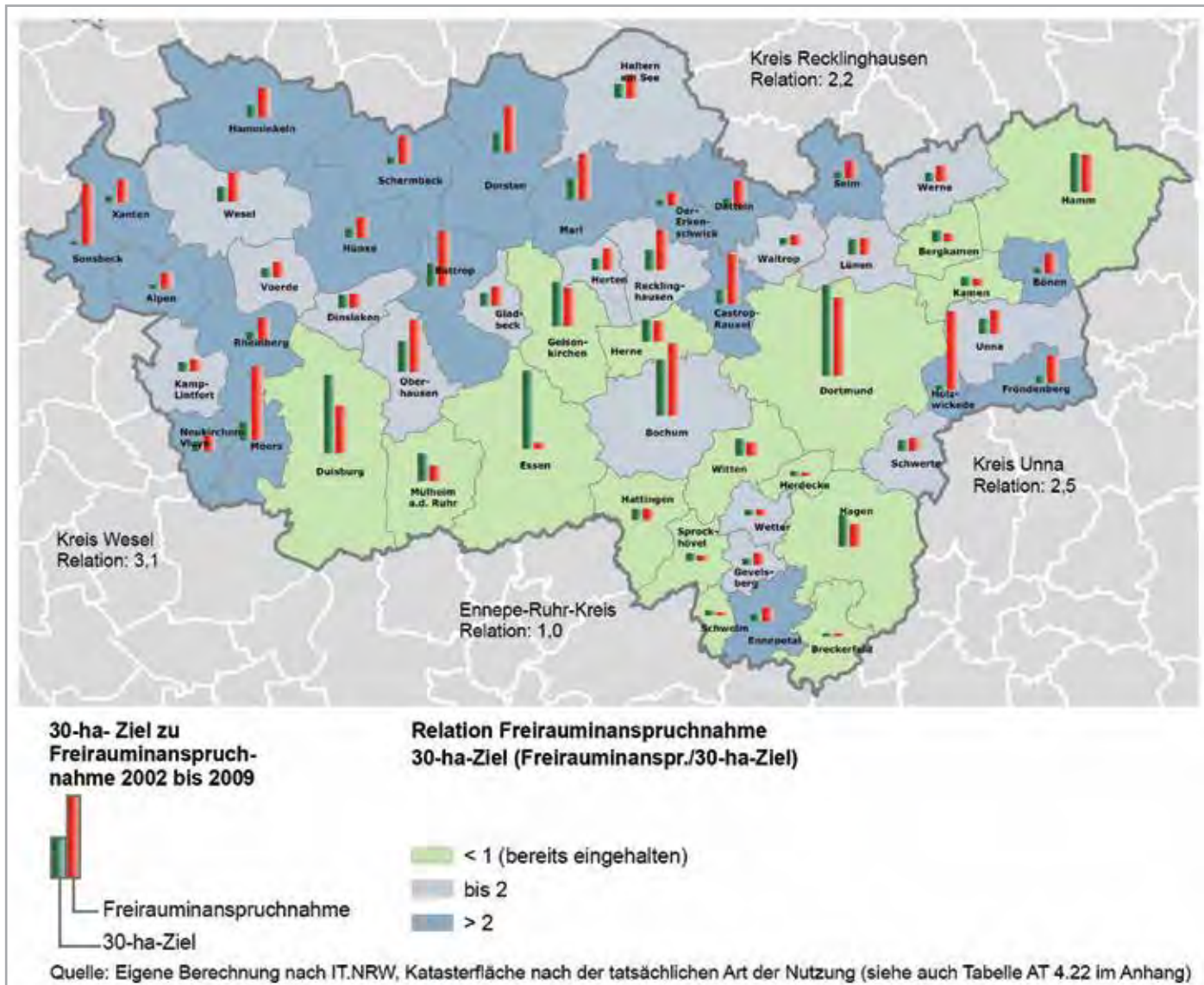
Eine höhere Flächeneffizienz ist nur durch einen Anstieg der Einwohnerzahl zu erreichen. Sofern nicht gegengesteuert wird, ist langfristig eher mit einer abnehmenden Einwohnerzahl zu rechnen. Eine wichtige Stellschraube ist hierbei die Beeinflussung der Wanderungen (siehe hierzu Kapitel „3.3 Demografie, Wanderungen“).

Aus Vorstehendem lassen sich im Sinne einer stärkeren Nachhaltigkeit folgende Zielsetzungen ableiten:

- Reduzierung des Flächenverbrauchs
- Erhalt der Flächeneffizienz durch Stabilisierung der Einwohnerzahlen

Ersteres lässt sich wie im Kapitel 4. „Umsetzungsorientierte Stadtplanung: Bodenmanagement“ näher beschrieben, letzteres durch die Stärkung der Stadt Wesel als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort mit hohem Freizeitwert erreichen.

Freirauminanspruchnahme 2002 bis 2009 und 30-ha-Ziel



Quelle: Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur (Raumanalyse) – Vorentwurf Dez. 2010, RVR-Abbildung 4.32

3.3 DEMOGRAFIE, WANDERUNGEN

Im Gegensatz zu vielen Ruhrgebietsmetropolen sind in der Stadt Wesel die **demografischen Auswirkungen moderat**. So ist in den letzten Jahren zwar ein leichter Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen, „Entleerungsprozesse“, wie sie mittlerweile andernorts beobachtet werden, sind jedoch nicht eingetreten. Gleichwohl wird die Bevölkerung immer älter, allein Wanderungsgewinne können dem Bevölkerungsrückgang – zumindest vorübergehend – entgegenwirken.

In der Stadt Wesel finden pro Jahr bis zu **10.000 Umzüge** statt, innerörtliche und überörtliche je zur Hälfte. Gemessen an der Gesamtzahl der Bevölkerung von ca. 62.000 Einwohnern ist dies eine bemerkenswerte Grundgesamtheit, anhand derer man sowohl Chancen wie Risiken ablesen kann. So liegen zentrale Zielsetzungen der Stadt darin, die Bevölkerung vor Ort zu halten bzw. neue Einwohner zu gewinnen. Hierzu müssen Qualitäten entwickelt oder ausgebaut werden und es müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die im regionalen Umfeld Standortvorteile bieten.

Die folgende Tabelle bildet die Bevölkerungszahl, den natürlichen Bevölkerungssaldo und die Fort- und Zuzüge zwischen 2007 und 2010 ab. Auffällig ist der hohe Anteil der Zu- und Fortzüge (jährlich um die 5000) gemessen an dem daraus resultierenden Wanderungssaldo (zwischen + 65 und - 46).

Wanderungsbewegungen				
Merkmal / Jahre	2007	2008	2009	2010
Einwohner insgesamt zum 31.12. (amtl. Zahl)	61.337	61.203	60.958	60.750
Geburten	463	501	473	464
Sterbefälle	623	586	688	709
natürlicher Bevölkerungssaldo	-160	-85	-215	-263
Zuzüge	2.585	2.565	2.540	2.403
Fortzüge	2.520	2.611	2.571	2.348
Wanderungssaldo	+65	-46	-31	+55
Gesamtsaldo	-95	-131	-246	-208

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW)

Die stadt eigene Einwohnermeldedatei weicht von diesen Werten ab. So liegt die Einwohnerzahl zum 31.12.2010 dort bei 62.410. Unterschiedlich sind auch die Wanderungssalden. Das hängt mit den jeweils zugrundeliegenden Stichtagen zusammen. Dennoch vermitteln die Gesamthöhe der Wanderungen und deren Relation zu den daraus resultierenden Salden das gleiche Bild.

Der folgenden Tabelle ist die Bevölkerungsentwicklung ab 1990 zu entnehmen. Dabei wird deutlich, dass der demografische Wandel in Wesel relativ moderat verläuft.

Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Wesel 1990 bis 2010 (nur Hauptwohnung)					
Jahr	Bevölkerungszahl	Geburten	Sterbefälle	NBB-Saldo	Wanderungssaldo
1990	59.631	747	554	+193	+338
1991	60.260	728	561	+167	+462
1992	60.664	713	639	+74	+330
1993	61.111	661	651	+10	+437
1994	61.247	605	589	+16	+120
1995	61.609	643	544	+99	+263
1996	61.767	613	635	-22	+180
1997	61.983	648	613	+35	+181
1998	61.882	610	599	+11	-112
1999	61.953	587	623	-36	+107
2000	62.063	583	644	-61	+171
2001	62.151	554	573	-19	+107
2002	61.996	539	639	-100	-55
2003	61.828	532	614	-82	-86
2004	61.591	504	607	-103	-134
2005	61.711	486	597	-111	+231
2006	61.432	519	597	-78	-201
2007	61.337	463	623	-160	+65
2008	61.203	501	586	-85	-46
2009	60.958	473	688	-215	-31
2010	60.750	446	709	-263	+55

Quelle: Landesbetrieb IT.NRW (Stand: jeweils 31.12. des Jahres)

Die Standortqualitäten der Stadt Wesel werden im „Demografiekompas Niederrhein 2030 – Perspektiven für Wirtschaft und Kommunen“ anhand objektiv gefasster Indikatoren abgebildet. Im Rahmen o.g. Studie wurden insgesamt 30 Städte und Gemeinden im Kammerbezirk Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg analysiert und z.T. in einem Ranking gegenübergestellt.

„Mit einem Medianalter von rund 44 Jahren befindet sich Wesel im Mittelfeld der Niederrhein-Kommunen. Die überdurchschnittliche Geburtenrate kommt hier positiv zum Tragen. Dagegen ist auch der Altenquotient überdurchschnittlich hoch. Auf 100 Personen im erwerbsfähigen Alter kommen 33 Senioren. Der Familienwanderungssaldo ist zwar positiv, aber nicht so ausgeprägt wie in anderen Gemeinden. Trotz hoher Arbeitsplatzzentralität ist zudem Bildungsabwanderung für Wesel ein Thema, wenn auch in begrenztem Maße. [...] Die künftige Entwicklung verheißt eine weiter sinkende Bevölkerungszahl. Bis 2030 wird ein Minus von mehr als acht Prozent berechnet. Zugleich steigt das Medianalter auf mäßige rund 50 Jahre an. Damit würde die Stadt Wesel zusammen mit Sonsbeck noch zu den „jüngeren“ Kommunen im Kreis Wesel zählen.“¹

¹ Niederrheinische Industrie- und Handelskammer (IHK) Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg 2011: Demografiekompas Niederrhein 2030 – Perspektiven für Wirtschaft und Kommunen, S. 34

Indikatoren für die Stadt Wesel

Indikator	Wert	Rang
Bevölkerung aktuell		
Bevölkerungsdichte aktuell (Ew/ha)	5,0	
Ausländeranteil (%)	6,6	
Altenquotient	0,33	27
Medianalter (Jahre)	44,1	18
Bisherige Alterung		
Kurzfristige Alterung (Jahre)	2,5	7
Mittelfristige Alterung (Jahre)	4,4	7
Bisherige Bevölkerungsentwicklung		
Kurzfristige Bevölkerungsentwicklung (%)	-1,0	22
Mittelfristige Bevölkerungsentwicklung (%)	-1,1	24
Prognostizierte Entwicklung		
Alterungsentwicklung bis 2030 (Jahre)	6,2	9
Bevölkerungsentwicklung bis 2030 (%)	-8,2	24
Medianalter 2030 (Jahre)	50,4	10
Demografiefaktoren		
Allgemeine Geburtenrate	42,2	8
Bildungswanderung (‰)	-1,1	8
Familienwanderung (‰)	1,2	17
Seniorenwanderung (‰)	-0,2	
Familie und Beruf am Wohnort		
Beschäftigungsquote der Frauen (%)	38,0	
Hochqualifizierungsquote der Beschäftigten am Wohnort (%)	7,6	
Betreuungsquote der unter 3-jährigen Kinder (%)	3,4	
Betreuungsquote der 3 bis 6-jährigen Kinder (%)	92,0	
Attraktivität als Arbeitsort		
Arbeitsplatzzentralität (%)	106,5	
Teilzeitquote der Beschäftigten (%)	17,2	
Hochqualifiziertenquote der Beschäftigten am Arbeitsort (%)	6,5	
Zukunftsfestigkeit der Kommunalfinanzen		
Kommunale Steuereinnahmen je Einwohner (€)	1,032	4
Kommunale Verbindlichkeiten je Einwohner (€)	2,329	28

Demografietyt 5: Kommunen mit zuletzt sinkender Bevölkerungszahl, mittlerem Altersstand und guter Geburtenrate

(Quelle: IHK 2011, S. 34)

Den Indikatoren lässt sich also entnehmen, dass Alterungsentwicklung und Medianalter die Ränge 9 und 10 im Vergleich zu den anderen untersuchten Städten und Gemeinden einnehmen, also eher positiv zu beurteilen sind („jüngere Kommune“), bei der Bevölkerungsentwicklung insgesamt jedoch lediglich Rang 24 erreicht wird. Dies ist auf geringe Zuzugsraten zurückzuführen. Die Familienwanderungsquote liegt in einem deutlich suboptimalen Bereich. Im Vergleich positiv wiederum sind die Quoten der Hochqualifizierten am Wohn- und am Arbeitsort Wesel zu werten. Zusammen mit der ebenfalls positiv zu wertenden Zentralität des Arbeitsstandortes lassen sich daraus die offensichtlichen Qualitäten des Arbeits- und Wohnstandortes folgern.

Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungsrückgangs wird ein hoher Handlungsbedarf attestiert. Die oben beschriebenen Qualitäten des Standortes Wesel bieten die Chance, Zuzugspotentiale zu generieren, um dem prognostizierten Trend entgegenzuwirken.

3.4 STANDORTVORTEILE

Siedlung und Wirtschaft

Die Stadt Wesel weist Merkmale auf, die gegenüber anderen Standorten erhebliche Vorteile bieten:

- Gutes, breitgefächertes Arbeitsplatzangebot
- Moderate Baulandpreise (Bodenmanagement!)
- Intaktes natürliches Wohnumfeld
- Landschaftsbezogenes Freizeitangebot
- Kultur- und Sportangebot
- Angebot Schulen und Weiterbildung, wobei ein Teilstandort Hochschule anzustreben ist
- attraktive Innenstadt

Als Mittelzentrum und Kreisstadt erfüllt Wesel darüber hinaus sämtliche **Versorgungsfunktionen**, die **verkehrliche Einbindung** ist weit überdurchschnittlich (Autobahnen 3 und 57, Bundesstraßen 8, 58, 58n und 70 sowie Rheinbrücke, Eisenbahnverbindungen, Wasserstraßen Rhein und Wesel-Datteln-Kanal). Die Anbindungen an die Rhein- und Ruhr-Metropolen, aber auch in Richtung Niederlande sind sehr gut ausgebaut und leistungsfähig.

Das Kulturangebot sowie das Angebot an Schulen und Weiterbildung hat ein ausgezeichnetes Niveau und strahlt über die Stadtgrenzen aus. Wenn auch aufgrund der Überlegungen zur demografischen Entwicklung diese Leistungen und Angebote in den Fokus der Betrachtungen gestellt werden, so sollte das Angebot auch vor dem Hintergrund seiner Funktion als maßgeblicher weicher Standortfaktor und nicht nur als potentielles Einsparpotential betrachtet werden.

Durch Standortqualitäten können insbesondere Nahwanderungsströme initiiert werden. Diese Qualitäten sind insofern konsequent auszubauen. Stadtplanerisch muss dazu neben der **Pflege und dem Ausbau der Infrastruktur** auch **hochwertiger Städtebau** betrieben werden. Zum hochwertigen Städtebau gehört in einer Stadt wie Wesel aber auch die Entwicklung der landschaftlichen Qualitäten. Hier ist die unmittelbare Kopplung an die in Bauleitplanverfahren obligatorischen Kompensationsmaßnahmen zu nennen.

Gleichermaßen sind die innerstädtischen Umzüge zu betrachten und zu bewerten (siehe hierzu auch Kapitel 3.3 „Demografie, Wanderungen“). Hier ist die **Ortsteilbindung** signifikant. Das betrifft nicht nur die solitär gelegenen Dorfbereiche, sondern auch die im städtischen Kontext gelegenen Stadtteile. Eine **ortsteilbezogene Stadtplanung** ist von daher notwendig, um den jeweiligen Strukturen auch gerecht werden zu können.

Umzüge (nur Hauptwohnsitz) im Jahr 2011 nach Stadtteilen
Stand: 31.12.2011

Stadtteil von/nach	Wesel	Flüren	Obrighoven-Lackhausen	Bislich	Büderich	Gesamt
Wesel*	2.502	85	344	16	56	3.003
Flüren	99	121	22	8	7	257
Obrighoven-Lackhausen	311	12	235	4	11	573
Bislich	24	6	2	59	0	91
Büderich*²	82	14	14	2	134	246
Gesamt	3.018	238	617	89	208	4.170

Quelle: Stadt Wesel, Fachbereich Finanzen, IT und Recht , Abgeschottete statistische Dienststellen

* dazu gehören: Innenstadt, Feldmark, Blumenkamp

*² dazu gehören: Büderich, Ginderich, Werrich, Perrich

Eine umfassendere Tabelle ist dem Konzept als Anhang 2 beigefügt.

Die Stadt Wesel zeichnet sich aus durch:

- diversifizierte Wirtschaft
- Angebot an Gewerbeflächen, insbesondere im LippeMündungsRaum
- günstige Gewerbeflächenpreise
- Hohe Zentralität der Innenstadt

Im gewerblichen Bereich spielt darüber hinaus die bereits beim Wohnen beschriebene verkehrliche Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze eine entscheidende Rolle, und hier insbesondere die Anbindung an die Wasserstraßen. Der LippeMündungsRaum (LMR) mit dem Rhein-Lippe-Hafen und der direkten Nähe zum Hafen Emmelsum in Voerde weist die größten Flächenreserven für Hafennutzungen in ganz Nordrhein-Westfalen auf. Dies geht aus dem Hafenkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen hervor.

Weitergehende Ausführungen enthält Kapitel 6 „Wirtschaftliche Entwicklung“.

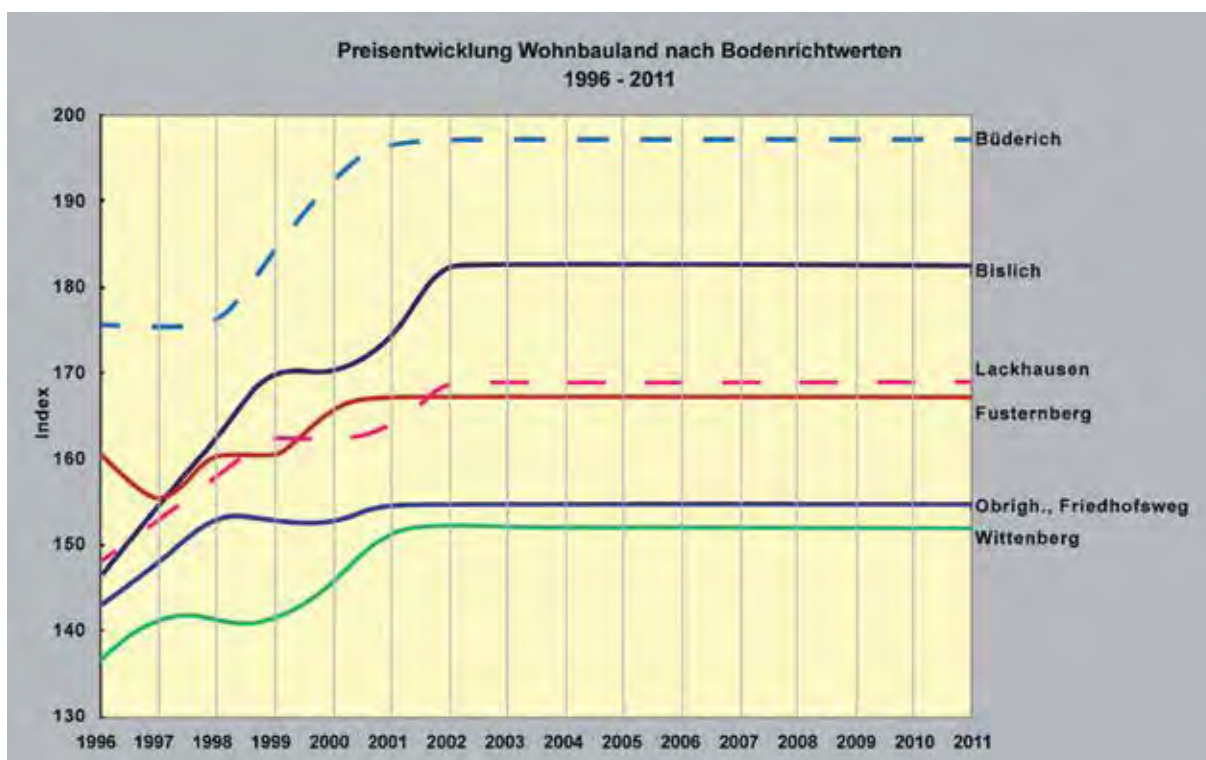
4. UMSETZUNGSORIENTIERTE STADTPLANUNG

4.1 Bodenmanagement

Der Rat der Stadt Wesel hat in seiner Sitzung am 13.05.2003 als dauerhafte Verpflichtung für Rat und Verwaltung einen Grundsatzbeschluss zum Bodenmanagement gefasst. Die wesentlichen Ziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- kooperative Planverfahren
- kontinuierliche am Bedarf orientierte Ausweisung von Wohnbau- und Gewerbeflächen (Flächenvorhaltung)
- leichtere Umsetzung städtebaulicher Zielsetzungen
- Stabilisierung der Bodenpreise
- finanzielle Entlastung des städtischen Haushaltes
- Aufbau eines Öko-Kontos

Hinsichtlich des bisherigen Zielerreichungsgrades kann eine positive Bilanz gezogen werden. Insbesondere ist es – wie nachstehende Grafik zeigt – gelungen, durch Limitierung der späteren Verkaufspreise in Höhe der Bodenrichtwerte die **Bodenpreise zu stabilisieren**.



Quelle: Grundstücksmarktbericht, eigene Darstellung

Um dies dauerhaft zu gewährleisten, bedarf es ausnahmslos in allen Fällen einer konsequenten Orientierung an den Richtwerten. Zudem muss sichergestellt sein, dass über die im Rahmen der städtebaulichen Kalkulation zu berücksichtigenden Entwicklungskosten keine weiteren

Kostenfaktoren hinzukommen. Sobald eine Grundstücksentwicklung und -vermarktung nicht durch die Stadt selbst, sondern durch private Dritte, z. B. Kreditinstitute oder Grundstücksgesellschaften erfolgen würde, ergäben sich allerdings zwangsläufig zusätzliche Kosten. Allein die grundsätzlich bestehende Gewinnerzielungsabsicht und die zu berücksichtigenden steuerrechtlichen Auswirkungen (Vermögens-, Umsatz-, Körperschaftssteuer und Gewerbesteuer) würden zu einer Verteuerung der Grundstücke führen.

Welche Bedeutung neben einem attraktiven Wohnstandort den Bodenpreisen bei Zuzug und Wegzug von Einwohnern zukommt, zeigen die in der Wohnungsmarktanalyse festgestellten Wanderungsverflechtungen. Demnach verzeichnet Wesel vorwiegend Zuzüge aus dem Ruhrgebiet und dessen Randbereichen (z. B. Dinslaken, Oberhausen, Duisburg) mit entsprechend höheren Bodenpreisen. Die Stadt Wesel verliert dafür Einwohner an umliegende Kommunen mit niedrigeren Bodenpreisen (z.B. Hamminkeln, Xanten, Rees).

An den bodenpreisdämpfenden Maßnahmen soll festgehalten werden.

Darüber hinaus hat das Bodenmanagement durch die in kooperativen Verfahren vereinbarte Übernahme der Entwicklungskosten durch die Alteigentümer einen wesentlichen Beitrag zur **Entlastung des städtischen Haushaltes** geleistet.

Nicht zuletzt aber hat das Bodenmanagement auch eine leichtere und schnellere Umsetzung von Planverfahren ermöglicht und sich dabei als **wichtiges Steuerungsinstrument** zur Gewinnung höherer Qualitäten in den Plangebieten bewährt. Auch hier liegt auf der Hand, dass städtebaulich anspruchsvollere Planungen bei privaten Dritten aufgrund einer regelmäßig angestrebten Gewinnmaximierung eher gefährdet sind.

Im Fokus des städtischen Bodenmanagements steht seit seiner Einführung im Jahre 2003 auch die kontinuierliche und bedarfsorientierte Entwicklung neuer Wohnbau- und Gewerbegebiete.

Auch unter Berücksichtigung des demografischen Wandels wird es zukünftig Bedarf an neuen Wohnbauflächen geben.



Neu angesiedelter Baumarkt, Wesel – Robert-Bosch-Str. , Quelle: Stadt Wesel

Das Bodenmanagement soll künftig zu einem **nachhaltigen Flächenmanagement** mit folgenden zusätzlichen Schwerpunkten weiter entwickelt werden:

- Anpassung der Wohnsiedlungsentwicklung (z. B. altengerechte und barrierefreie Wohnangebote) und der Infrastruktur an die demografische Entwicklung
- verstärkte Innenentwicklung
- Bewertung ökologischer und ökonomischer Auswirkungen der Siedlungsentwicklung

Die Notwendigkeit für ein nachhaltiges Flächenmanagement, bei dem es nicht nur das jeweilige Plangebiet, sondern das **gesamte Stadtgebiet zu betrachten** gilt, ergibt sich insbesondere aus folgenden Gründen:

- Paradigmenwechsel von der Flächenmobilisierung zum Flächensparen

Im Rahmen der vom Rat für nachhaltige Entwicklung (RNE) im Jahr 2002 aufgestellten Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wird das Ziel verfolgt, den bundesweiten Flächenverbrauch bis zum Jahr 2020 von zurzeit ca. 115 ha auf 30 ha pro Tag zu reduzieren. Des Weiteren hat die Bundesregierung mit den kommunalen Spitzenverbänden im Jahr 2009 vereinbart, die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme gemeinsam voranzubringen. Das Land NRW wiederum verfolgt durch die Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. durch Einführung eines „Nachhaltigen Flächenmanagements“ die Zielsetzung, zunächst den täglichen Flächenverbrauch auf max. 5 ha zu begrenzen, langfristig sogar einen „Netto-Null-Flächenverbrauch“ zu erreichen. Hiervon ausgehend befasst sich sowohl das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) im Rahmen des Projektes „LEAN² – Kommunale Finanzen und nachhaltiges Flächenmanagement“ als auch das MUNLV NRW im Rahmen des Projektes „Nachhaltige Gewerbeflächenentwicklung in NRW“ mit dieser Thematik.

Dass sich die Landesplanung diesem Ziel verschrieben hat, zeigt sich nicht zuletzt daran, dass eine **landesplanerische Zustimmung** bei Neuausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten nur noch zu erwirken ist, wenn die Flächen entweder im Flächennutzungs- oder Gebietsentwicklungsplan bereits entsprechend ausgewiesen sind oder gegen andere, planungsrechtlich gesicherte Wohnbau- oder Gewerbeflächen getauscht werden.

- Demografischer Wandel

Bedingt durch den demografischen Wandel ist – wie zuvor im Kapitel 3.3 „Demografie, Wanderungen“ dargelegt – langfristig nicht nur von rückläufigen Einwohnerzahlen, sondern auch von einem Rückgang der Familien sowie einer Zunahme der Älteren auszugehen. Beides wird zu erheblichen Veränderungen der Nachfragesituation auf dem Wohnungsmarkt (Rückgang der Nachfrage im Segment der Einfamilienhäuser und parallel dazu steigender Bedarf an altengerechten Wohnformen) führen. Dem gegenüber steht ein künftig steigendes Angebot zum Verkauf stehender Immobilien, insbesondere von Einfamilienhäusern in Baugebieten der 50er, 60er und 70er Jahre.

- Kosten-Nutzen-Betrachtung

Die Ausweisung und Entwicklung neuer Wohnbau- und Gewerbeflächen bleibt nicht ohne Einfluss auf die Gemeindefinanzen. In Zeiten immer knapper werdender Haushaltsmittel ist es daher erforderlich, die fiskalischen Auswirkungen nicht nur hinsichtlich der Entwicklungskosten, sondern auch mit Blick auf spätere Folgekosten durch eine Kosten-Nutzen-Analyse einzuschätzen.



- Wesel als Naherholungs- und Freizeitbereich

Die Stadt Wesel als Mittelstadt in der Nähe des Ruhrgebietes zeichnet sich – wie später im 9. Kapitel „Landschaft“ dargelegt – durch einen hohen Grünanteil und ein für einen Wohnstandort attraktives landschaftliches Umfeld mit hohem Freizeitwert aus. Diesen Standortvorteil gilt es zu erhalten.

Die vorgenannten Aspekte bedingen zwangsläufig, dass das Bodenmanagement anders als bisher nicht mehr in erster Linie auf die Entwicklung neuer Wohnbau- und Gewerbegebiete ausgerichtet werden kann. Es muss zu einem nachhaltigen Flächenmanagement entwickelt werden, bei dem der Fokus verstärkt auf vorhandene Flächenpotenziale und die **langfristigen ökologischen und ökonomischen Auswirkungen** zu richten ist.

Der Paradigmenwechsel im Bereich der Wohnbauflächen soll wie folgt erreicht werden:

- Verstärkte Aktivierung der Flächen mit Baurecht

- Fortlaufende Analyse der Bebauungspläne/Satzungen hinsichtlich vorhandener Potenziale
- Überprüfung der planerischen Festsetzungen/ggf. Anpassung der Bebauungspläne
- Überprüfung der Erschließungssituation
- Klärung der Veräußerungsbereitschaft der Eigentümer
- aktive Beratung und Unterstützung der Eigentümer
- gezielte Öffentlichkeitsarbeit zum Zwecke der Flächenmobilisierung

- Verstärkte Nachverdichtung und Aktivierung von Leerständen

- Potenzialanalyse (Ermittlung der hierfür in Betracht kommenden Flächen unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte)
- Verfahrensentwicklung
- aktive Beratung und Unterstützung der Eigentümer
- Intensivierung der Kooperation mit den Wohnungsunternehmen
- Öffentlichkeitsarbeit

- weiterhin Bewertung der in Betracht kommenden neuen Wohnbauflächen unter folgenden Aspekten

- Entfernung zum nächsten Nahversorgungsbereich entsprechend der Prognose im Einzelhandelskonzept
- Entfernung zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt
- vorhandene Infrastruktur (Schulen, Kindergärten etc.)
- erforderliche Infrastruktur und damit verbundene Kosten
- ökologische und landschaftliche Aspekte
- Kosten-Nutzen-Analyse
- kontinuierliche und bedarfsorientierte Entwicklung geeigneter und marktverfügbarer Flächen durch entsprechende Bauleitplanung (demografische Entwicklung!)

- Brachflächenentwicklung

- Potenzialanalyse
- Kooperation mit Eigentümern
- Zwischennutzung brachliegender Flächenpotenziale

- Rückführung von Baurechten

Auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 13.05.2003 soweit Aktivierung der Flächen

- unter städtebaulichen und/oder ökonomischen Gesichtspunkten nicht sinnvoll ist
- an der Verkaufs- oder Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer scheitert oder
- die Flächen als Tauschpotenzial in Betracht kommen

Zu diesem Zweck soll die Aufhebung von Bebauungsplänen und Innen- oder Außenbereichssatzungen geprüft werden, die länger als 7 Jahre rechtskräftig sind, ohne dass die hierdurch eröffneten Baumöglichkeiten ausgeschöpft wurden. Für die hierdurch entfallenden Baupotenziale sollen an anderer Stelle geeignete neue Flächen planerisch aufbereitet werden (siehe auch Kapitel 7.1 „Vorbereitende Bauleitplanung: Flächennutzungsplan“).

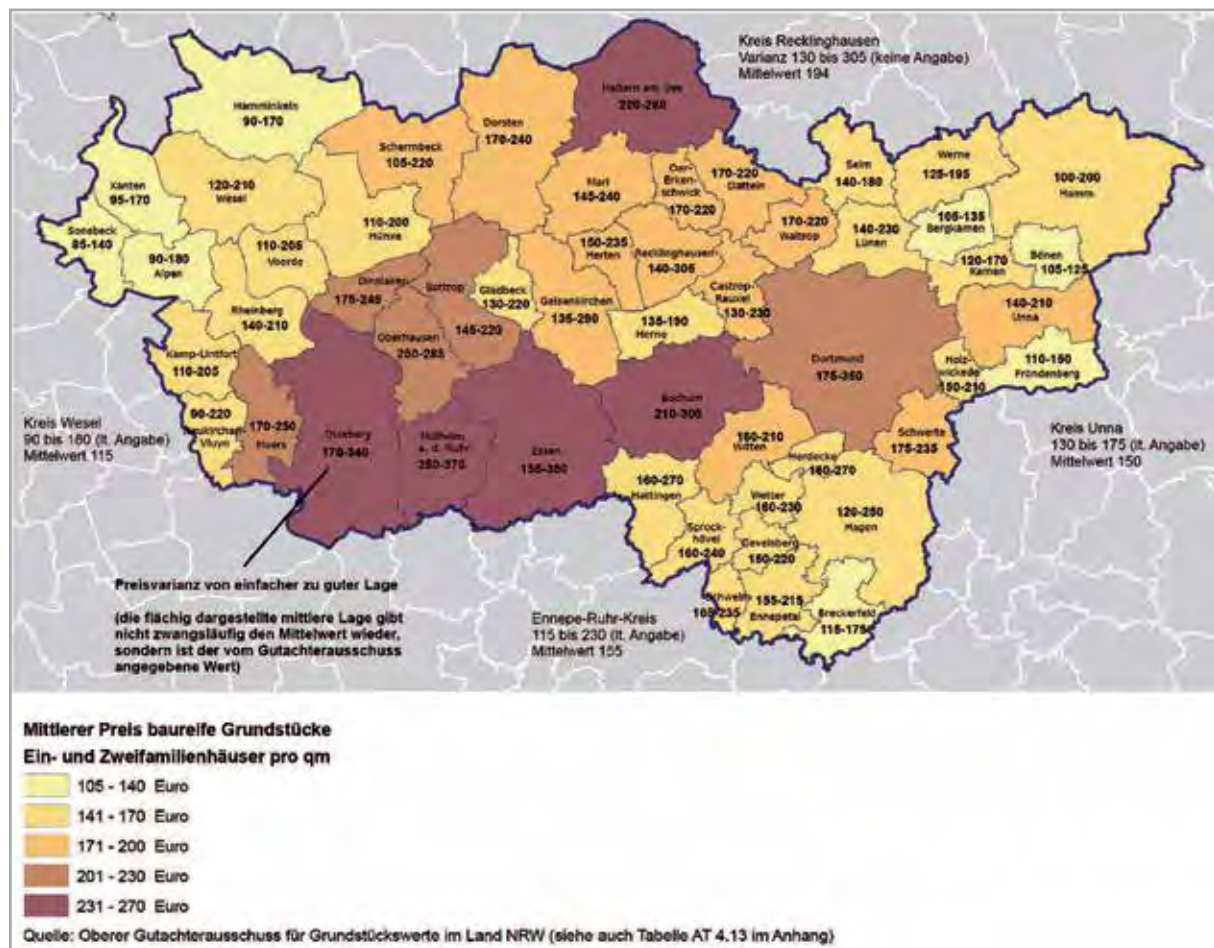
Um den vorstehenden Schritten, insbesondere in Kooperation mit den betroffenen Eigentümern der Aktivierung vorhandener Flächenpotenzialen zum Erfolg zu verhelfen, bedarf es einer größtmöglichen Flexibilität, die folgende Handlungsoptionen erforderlich machen:

- Entwicklung von Bebauungsvorschlägen
- Unterstützung der Eigentümer bei der Vermarktung (ggf. Vermarktung durch Stadt)
- großzügige Anwendung des Baurechtes bei Erweiterungs- und Umbauvorhaben
- Erwerb der Flächen
- Anwendung aller bodenrechtlicher Instrumente des Baugesetzbuches u.a. auch das Instrument der Umlegung gemäß Grundsatzratsbeschluss zum Bodenmanagement vom 13.05.2003

Ganz wesentlich für eine erfolgreiche Umsetzung ist aber nicht zuletzt auch die dauerhafte Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel.

Vorstehender Handlungsrahmen lässt sich angesichts der personellen Kapazitäten und Komplexität nur sukzessive erarbeiten. Am Anfang sollte daher neben der bedarfsgerechten Entwicklung neuer Wohnbau- und Gewerbegebiete die Analyse der übrigen Flächenpotenziale stehen, bei der zum Teil auf die Reserveflächenkartierung des Regionalverbandes Ruhr (RVR) zurückgegriffen werden kann.

RVR-Abbildung 4.14: Preise Baureife Grundstücke Ein- und Zweifamilienhäuser in mittleren Lagen 2009



4.2 Exkurs: Gemeindefinanzen

Ziel der Stadtentwicklung und des vom Rat beschlossenen Bodenmanagements ist unter anderem eine kontinuierliche und bedarfsgerechte Bereitstellung von Wohnbau- und Gewerbeflächen. Hierdurch soll die Stadt Wesel als Wohn- und Gewerbestandort gestärkt, nicht zuletzt aber auch ein Beitrag geleistet werden, einem langfristig zu erwartenden Rückgang der Einwohnerzahlen und einer Überalterung der Bevölkerung zu begegnen.

Das kommunale Interesse an einer Neuausweisung von Wohnbaugebieten und der damit verbundenen Erwartung auf eine Stabilisierung oder Erhöhung der Einwohnerzahlen ist insoweit gegeben, als dass hierdurch zum einen eine größtmögliche Auslastung bereits vorhandener Infrastruktur (z.B. Kindergärten, Schulen, Straßen, Kanalsystem) sichergestellt, zum anderen einer Überalterung der Bevölkerung entgegengewirkt werden kann. Wesentlich ist allerdings auch das kommunale Einnahmesystem, das sehr stark an Einwohnerzahlen orientiert ist. Diese bestimmen angesichts des derzeitigen Gemeindefinanzierungssystems maßgeblich die finanzielle Leistungsfähigkeit einer Kommune.

Welche Auswirkungen neue Wohnbau- und Gewerbeflächen auf die kommunalen Einnahmen und Ausgaben haben, wird nachstehend kurz erläutert.

Einnahmeseite

- Grundsteuer

Im Zuge der Ausweisung neuer Wohnbau- und Gewerbeflächen unterliegen bislang als Flächen für die Land- und Forstwirtschaft bewertete und demnach mit der Grundsteuer A belastete Grundstücke einer Neubewertung durch das Finanzamt und in der Folge einer Veranlagung mit der Grundsteuer B, deren Hebesatz deutlich über dem der Grundsteuer A liegt (Grundsteuer A zurzeit 220 % / Grundsteuer B zurzeit 413 %).

- Gewerbesteuer

Inwieweit die Ausweisung neuer Gewerbegebiete zu höheren Gewerbesteuereinnahmen führt, hängt zum einen sehr stark von den sich künftig dort ansiedelnden Unternehmen und der Frage ab, inwieweit diese der Gewerbesteuerpflicht unterliegen; zum anderen führen höhere Gewerbesteuereinnahmen in der Regel zu einer Erhöhung der Gewerbesteuer- und Kreisumlage, darüber hinaus aufgrund der steigenden Steuerkraft unter Umständen auch zu einer Reduzierung der Schlüsselzuweisungen. In der Gesamtbetrachtung ist jedoch bei der Steigerung von Gewerbeflächen mit einem Einnahmezuwachs zu rechnen.

- Gemeindeanteil an der Einkommenssteuer

Durch die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe erhöht sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Hierdurch wiederum erhöht sich neben dem Zentralitätsansatz der Kommune insbesondere auch der Gemeindeanteil an der Einkommenssteuer.

- Schlüsselzuweisungen im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs

Aus dem Grundsteuer- und Gewerbesteueraufkommen sowie dem Gemeindeanteil an der Einkommens- und Umsatzsteuer ergibt sich auf der Einnahmeseite die Steuerkraft der Kommune. Dieser steht der Ausgabebedarf gegenüber, der sich aus der Einwohnerzahl, der Anzahl der Schüler nach Differenzierung in Halb- oder Ganztagschüler, der Zahl der Bedarfsgemein-

schaften in der Kommune und der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ermittelt. Soweit der Ausgabenbedarf die Steuerkraft übersteigt, erhält die Kommune Schlüsselzuweisungen.

Ausgabeseite

- Infrastrukturkosten neuer Wohn- und Gewerbegebiete

Die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete setzt die Erweiterung der vorhandenen Infrastruktur, insbesondere den Ausbau des Straßen- und Kanalnetzes voraus. Darüber hinaus entstehen Kosten für die Planung, Baureifmachung, die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, den ggf. erforderlichen Grunderwerb nicht zuletzt aber auch Folgekosten.

- Sonstige Infrastrukturkosten

Die Stadt hält mit Schulen, Kindergärten, Bädern, Kultur- und Sporteinrichtungen etc. in erheblichem Umfang Infrastruktur vor. Die Auslastung dieser Infrastruktureinrichtungen ist wesentlich von der Zahl der Einwohner und ihrem Alter abhängig. Bei einem lediglich geringfügigen Rückgang ist zwar unter Umständen keine ausreichende Auslastung mehr gegeben, dennoch eine Schließung nicht möglich, da die hierfür maßgeblichen Schwellenwerte nicht unterschritten werden. Dies gilt in besonderem Maße für Straßen und das städtische Kanalnetz.

Hinsichtlich der Infrastrukturkosten ist zwischen den Kosten der erstmaligen Herstellung und den Folgekosten zu unterscheiden.

Kosten der erstmaligen Herstellung

Hierzu zählen

- Kosten der inneren Erschließung (Verkehrs-, Grün-, Ver- und Entsorgungsanlagen)
- Kosten der äußeren Erschließung (Um- und Ausbau bestehender Straßen)
- Kosten der Baureifmachung (Abbruchkosten, Altlastenbeseitigung etc.)
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Herstellung, Planung, Grunderwerb)
- Planungskosten (Boden-, Lärmschutzgutachten etc.)
- Grunderwerb incl. Nebenkosten

Folgekosten

Hierzu zählen

- Betrieb, Instandsetzung, Unterhaltung und Erneuerung der neuen Infrastruktur (Kanal, Straße, zentrale Versickerungsflächen, öffentliche Grünflächen, Spielplätze, Straßenbeleuchtung)
- Kosten für die Pflege und Unterhaltung der Ausgleichsflächen

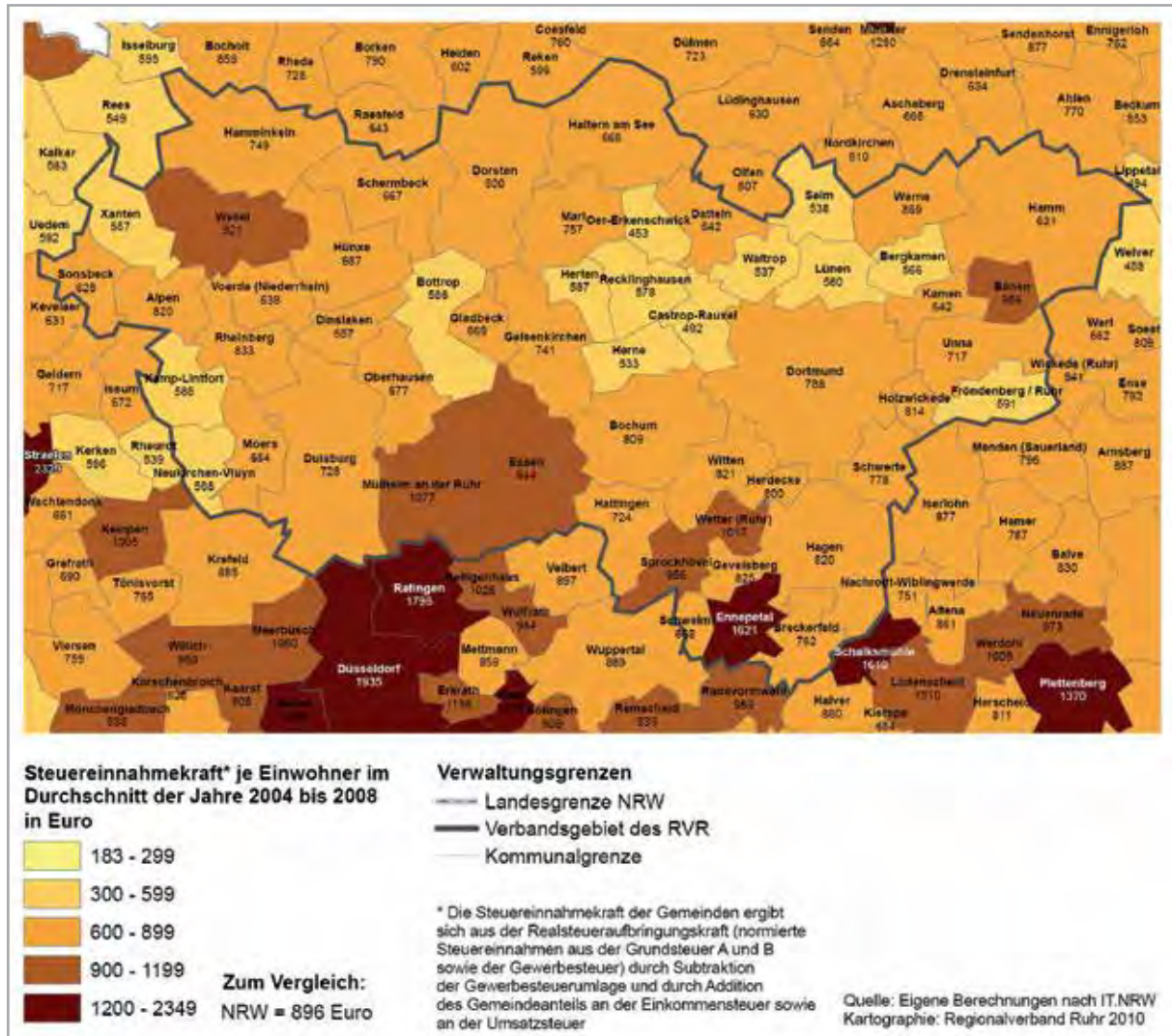
Im Rahmen des vom Rat beschlossenen Bodenmanagements werden die Kosten für die erstmalige Herstellung der Infrastruktur weitestgehend durch die von der Überplanung profitierenden Alteigentümer getragen. Anders verhält es sich bei den Folgekosten, die nur bedingt über Gebühren refinanziert werden können.

Fazit

Mit Blick auf die Gemeindefinanzen muss es daher Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung sein,

- die Entwicklung neuer Wohnbau- und Gewerbegebiete weiterhin und noch stärker einer Kosten-Nutzen-Betrachtung zu unterziehen
- die mit der Erschließung neuer Gebiete verbundenen Infrastruktur- und Folgekosten (z.B. durch Nutzung bereits vorhandener Rahmenerschließung) so gering wie möglich zu halten und insoweit Flächen am Siedlungsrand den Vorzug zu geben
- durch Aktivierung des bereits vorhandenen Wohnbauflächenpotenzials (Innenentwicklung) einer Erweiterung der vorhandenen Infrastruktur entgegenzuwirken
- Wesel durch eine bedarfsgerechte Neuausweisung von Wohngebieten als Wohnstandort zu stärken und damit die Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Einwohnerzahlen zu schaffen
- Konzepte für die Siedlungen der 50er, 60er u. 70er Jahre zu entwickeln
- insbesondere bei der Entwicklung von Gewerbeflächen bedarfsbezogen, d. h. an den Bedürfnissen der konkreten Gewerbeansiedlungen orientiert zu planen, damit Fehlplanungen und erst recht Fehlinvestitionen für Erschließungsmaßnahmen vermieden werden
- bei der Vermarktung von Gewerbeflächen verstärkt auf arbeitsplatzintensive und gewerbesteuerpflichtige Unternehmen zu setzen (s. hierzu später Kapitel „6.2 Wirtschaftliche Entwicklung – Potenziale und Ziele“)
- brachfallende Flächen zu aktivieren

RVR-Abbildung 3.10: Steuereinnahmekraft im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2008



Quelle: Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur (Raumanalyse) – Vorentwurf Dez. 2010, RVR

5. WOHNUNGSBAUENTWICKLUNG

5.1 Bestandsanalyse

Wie bereits in Kapitel 3.1 „Nachkriegsentwicklung“ dargestellt, sind die Strukturen Wesels wesentlich durch die Nachkriegsentwicklung und den Wiederaufbau geprägt. Dies manifestiert sich durch die jeweilige Eigenentwicklung der Ortslagen nach 1945 bis zur ersten bzw. zweiten kommunalen Neuordnung im Jahr 1975. Die jeweiligen Entwicklungen in den einzelnen Bereichen wie in Obrighoven und Flüren, im Kernbereich Wesel mit der Innenstadt, der Feldmark, Fusternberg und Schepersfeld und den ländlichen, dörflichen Strukturen in den Ortsteilen Buderich und Ginderich, Bislich, Diersfordt, Bergerfurth sowie dem Stadtteil Blumenkamp sind als Einzelentwicklung mit einer ihnen jeweils eigenen Dynamik ablesbar und erkennbar.

Der Wohnungsbau war einerseits durch den jeweiligen der Zeit angepassten Einfamilienhausbau, andererseits durch den auch dem Zeitgeist geschuldeten Geschosswohnungsbau geprägt. Da sich die Wohnsiedlungsbereiche aufgrund der Zerstörungen im zweiten Weltkrieg weitgehend geschlossen entwickelten, sind die jeweiligen zeit- und siedlungsspezifischen Probleme relativ geschlossen in den Ortsteilen zu finden. An erster Stelle und im Wesentlichen den Wiederaufbau nach dem Krieg repräsentierend, steht die Innenstadt mit ihren Strukturen aus den 50er und 60er Jahren. Aber auch in den anderen Ortsteilen haben sich bestimmte Bereiche geschlossen entwickelt, sodass die Struktur Wesels zum einen als sehr geschlossen, zum anderen als sehr heterogen bezeichnet werden muss. Seitdem haben sich verschiedene Bereiche in den jeweiligen Stadtteilen unterschiedlich entwickelt.

Klar ist, dass sich im Siedlungsbereich der Schwerpunkt der städtebaulichen Handlungsprogramme vom **Neubau zur Bestandsentwicklung** verlagert hat. Diese Entwicklung vollzieht sich auch in Wesel, war jedoch bislang noch mit einer großen Scheu vor dem Abriss gekennzeichnet. In Zukunft wird jedoch der Stadtumbau in allen Facetten, also von der erhaltenden Erneuerung bis zum Totalabriss mit der Schaffung vollkommen neuer Strukturen zentrales Element



Modell Marktplatz Feldmark, Quelle: Stadt Wesel

der städtebaulichen Aktivitäten werden. Hier gilt es, die stadtbildprägenden Gebäude und Ensembles zu erhalten, ohne die Chancen, die in einer Neugestaltung nach einem Abriss stecken, zu vergeben.

5.2 Potentiale und Ziele

Im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW hat das wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Beratungsinstitut empirica das Gutachten „Entwicklung der quantitativen und qualitativen Neubaunachfrage auf den Wohnungsmärkten in NRW bis 2030“ erstellt, mit dem das Gutachten des Pestel-Institutes „Gutachten zur Veränderung der Wohnungsnachfrage und Reaktion des Wohnungsangebotes in Nordrhein-Westfalen bis 2025“ aus dem Jahre 2006 weiterentwickelt wurde.

Für ganz NRW geltende Kernaussagen dieses neuen Gutachtens von empirica sind:

- Zunahme der **demografisch bedingten Neubaunachfrage** in den wachsenden Regionen, Rückgang in den schrumpfenden Regionen
- Zunahme der **qualitativ bedingten Neubaunachfrage** in allen Regionen
- **Wohnungsüberhänge** (Leerstände) durch langfristig nicht mehr nachgefragte Wohnungen in allen Regionen, verstärkt aber in schrumpfenden Regionen
- Das künftige **Haushaltsbildungsverhalten** hat erheblichen Einfluss auf die künftige Wohnungsnachfrage.

Nach der von INWIS erstellten Wohnungsmarktanalyse „Wohnen in Wesel 2007“ ergibt sich für die kommenden Jahre trotz insgesamt rückläufiger Zahlen weiterhin ein Neubaubedarf in den einzelnen Wohnungsmarktsegmenten. Wie den nachstehenden Tabellen zu entnehmen ist, besteht auch in Zukunft ein Bedarf sowohl im Eigentumssegment (Eigenheime u. Eigentumswohnungen) als auch im Mietwohnungssegment (öffentliche u. frei finanzierte Mietwohnungen, altengerechtes/betreutes Wohnen). Hier ist dem Segment öffentlich geförderter Wohnungsbau besondere Beachtung einzuräumen, da zukünftig die Frage der Bezahlbarkeit von Wohnraum ohne Transferleistungen wieder größerer Raum zugebilligt werden muss.

Marktsegment	Zielgruppe	Umfang p. a.		
		2007	2010	2020
Eigenheime incl. Mieteigenheime	Schwellenhaushalte bis zu höheren Einkommen	115 WE	80 WE	65 WE
Mietwohnungen	alle Haushalte	110 WE	50 WE	45 WE
Wohnungen insgesamt	alle Haushalte	225 WE	130 WE	110 WE

Quelle: Wohnungsmarktanalyse „Wohnen in Wesel 2007“ von INWIS; eigene Darstellung

Dieser grundsätzliche Bedarf kann in folgenden Teilsegmenten wie folgt weiter ausdifferenziert werden:

Marktsegment	Zielgruppe	Umfang p. a.		
		2007	2010	2020
Mieteigenheime	Einkommensschwache; kinderreiche Haushalte; mobile einkommensstarke Paare ggf. ältere Paare 55 +	15 WE	10 WE	10 WE
Eigentumswohnungen	ältere Haushalte 55 +, mittleres Einkommen; kaufkräftige Paare mittleren Alters	50 WE	25 WE	15 WE
altengerechte Wohnungen	ältere Haushalte, unteres bis mittleres Einkommen	25 WE	15 WE	15 WE
betreutes Wohnen	ältere Haushalte 70 – 85 Jahre, mit geringen bis mittleren Einkommen	15 WE	10 WE	10 WE
Mietwohnungen, öffentl. gefördert	einkommensschwache Haushalte	10 WE	10 WE	10 WE
Mietwohnungen, frei finanziert	alle Haushalte	50 WE	15 WE	20 WE

Quelle: Wohnungsmarktanalyse „Wohnen in Wesel 2007“ von INWIS; eigene Darstellung

Der sich für die Stadt Wesel ergebende Bedarf muss zum einen durch Modernisierung und Entwicklung von Bestandsimmobilien, zum anderen durch Bereitstellung neuer Wohnbauflächen und Ersatzbaumaßnahmen nach erfolgtem Rückbau gedeckt werden.

Nachfolgend soll auf das für Neubaumaßnahmen vorhandene Wohnbauflächenpotential eingegangen werden.

Der Regionalverband Ruhr hat in Kooperation mit den verbandsangehörigen Kommunen und Kreisen in 2010/2011 eine Erhebung der Siedlungsflächenreserven vorgenommen. Das Ergebnis dieser Erhebung liegt seit Oktober 2011 vor und wird künftig Grundlage für die weitere Ausweisung von Wohnbau- aber auch Gewerbeflächen sein.

Die Ergebnisse dieser Erhebung, die die wesentlichen Wohnbauflächenpotentiale darstellen, lassen sich für die Stadt Wesel wie folgt zusammenfassen:

Die **Bruttoreservefläche Wohnen** beträgt insgesamt 37 ha. Die nach Abzug der Erschließungsflächen verfügbaren Wohnreserven wurden mit 28 ha ermittelt. Hinzu kommen weitere 1,6 ha, die darauf zurückzuführen sind, dass nach § 34 BauGB bebaubare Flächen unter 500 m² aufgrund der geringen Mobilisierungsquote lediglich zu 5 % angerechnet wurden. Die gesamte Nettowohnbauflächenreserve beträgt somit 29,6 ha. Die Stadt Wesel liegt damit im Vergleich zu den verbandsangehörigen Kommunen im Bereich der unteren 10%. Der Ausschöpfungsgrad der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohnbauflächen liegt bei 97,1 %.

Bei näherer Betrachtung dieser Nettowohnbauflächenreserve ist festzustellen, dass es sich hierbei zu 91 % (27 ha) um Flächen handelt, die kleiner 1 ha sind und somit keine größeren, zusammenhängenden Bauflächenpotentiale darstellen.

Größere Bauflächenpotentiale ergeben sich danach nur im Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 154 „Am Hessenweg“. Hinzu kommen zwei weitere Wohnbaugelände, die in der Siedlungsflächenenerhebung aufgrund der zurzeit noch gültigen Ausweisung als Gewerbefläche unberücksichtigt geblieben sind. Dabei handelt es sich zum einen um den Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 216 „Tretford“; zum anderen um die durch die 36. Änderung des Flächennutzungsplanes erfasste, zwischen Reeser Landstraße und Emmericher Straße gelegene Wohnbaufläche im Ortsteil Flüren.

Hinsichtlich der zeitlichen Verfügbarkeit der zuvor genannten 29,6 ha ergibt sich folgendes Bild:

Wohnbauflächenreserve	zeitliche Verfügbarkeit	
12,4 ha	kurzfristig	bis 2 Jahre
12,0 ha	mittelfristig	2 – 5 Jahre
4,1 ha	langfristig	über 5 Jahre
1,1 ha	zeitlich unklar	

Quelle: eigene Darstellung

Bei den als kurzfristig verfügbar eingestuften Flächen ist zu berücksichtigen, dass diese nach rein objektiven Kriterien (Baurecht gegeben, Erschließung gesichert) beurteilt wurden, Vermarktungshemmnisse (z.B. mangelnde Verkaufsbereitschaft des Eigentümers) insoweit außer Betracht geblieben sind.

Entsprechende zurzeit planungsrechtlich vorbereitete, aufgrund von Eigentümerrestriktionen de facto aber nicht zur Verfügung stehende Flächen finden sich insbesondere in den Bebauungsplänen Nr. 141 „Nordstraße/Aachener Straße“, Nr. 210 „Bleicherstege“, Nr. 213 „Am Lilienvelden Süd“, Nr. 214 „An der Gnadenkirche“, Nr. 134 „Zwischen Aaper Weg und St. Antonius-Weg“ und Nr. 165 a „Rosenstraße Ost“.

Ausgehend von einer Flächenreserve von 29,6 ha können im Neubaubereich bei Annahme des Mindestansatzes 700 Wohneinheiten, bei Annahme des Maximalansatzes 965 Wohneinheiten realisiert werden.

Betrachtet man diese **Potentiale ortsteilbezogen** so ist festzustellen, dass auf das linksrheinische Stadtgebiet ca. 245 Wohneinheiten, auf den Ortsteil Feldmark ca. 160 Wohneinheiten, auf den Innenstadtbereich (bis Nordstraße) lediglich 40 Wohneinheiten entfallen. Es ergibt sich somit eine sehr ungleichmäßige Verteilung dieser Potentiale, wobei die linksrheinischen Ortsteile und der Ortsteil Bislich (ca. 60 Wohneinheiten) die größten Potentiale aufweisen. Aber auch hier gilt, dass diese Flächen zwar baurechtlich entwickelt sind, aber teilweise aufgrund von Vermarktungshemmnissen dem Markt zurzeit nicht zur Verfügung stehen.

Städtebauliche Aktivitäten wurden zwischenzeitlich eingeleitet mit den Gutachten Innenstadtkonzept und Masterplan 2004/2005 von Junker & Kruse, dem Einzelhandelskonzept 2006 sowie der zuvor bereits erwähnten Wohnungsmarktanalyse „Wohnen in Wesel 2007“ von INWIS, die vor allem die Weseler Innenstadt analysiert hat. Als Schwerpunkte eines Handlungskonzeptes hat das INWIS-Gutachten im Rahmen eines Stadtteilrankings für folgende Stadtteile einen erhöhten Handlungsbedarf gesehen:

1. Innenstadt mit den Kristallisationskernen Zitadellenquartier und Altstadt
2. Westliches Schepersfeld
3. Fusternberg, Quartier östlich des Bahnhofes
4. Nördliche Feldmark

Im Rahmen einer Untersuchung der Stärken, der Schwächen, der Chancen und der Risiken hat INWIS Strategien zur Erneuerung entwickelt und Handlungsempfehlungen mit einer zeitlichen Priorisierung aufgestellt. Diese Handlungsempfehlungen sind sowohl räumlich als auch inhaltlich sektoral gegliedert. Sie stellen als eine vom Rat beschlossene Entwicklungsplanung gemäß Baugesetzbuch (§ 1 Abs. 6 Nr. 11) eine wesentliche Grundlage des kommunalen Handelns für das Wohnen dar.

Die Wohnungsmarktanalyse enthält eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen. Die wesentlichen sind:

Verstärkt Stadtumbau betreiben
Rückbau von Wohnungen erhöhen
Modernisierung von Wohnraum fördern
Wohnumfeldqualitäten erhöhen, insbesondere in der Innenstadt
Öffentliche Fördermittel für Innenstadt aus Stadtumbau-Programm einwerben
In Quartiersrahmenplan für Zitadellenviertel enge Abstimmung mit Bauverein Wesel AG sicherstellen, Perspektiven für Gelände der ehemaligen Katastrophenschutzschule prüfen
Den Quartieren westl. Schepersfeld, östlich des Bahnhofes und nördliche Feldmark ebenfalls Aufmerksamkeit widmen, dortige Aktivitäten privater Akteure unterstützen
Kommunales Bodenmanagement fortsetzen, um Preisniveau zu stabilisieren
Kostengünstige Erschließung in Bebauungsplänen für preiswerten Eigenheimbau entwickeln
Kleinere Baugebiete in sehr guten Wohnlagen für hochwertiges Eigenheimsegment erschließen
Stadtgestalterische Qualitäten bei Eigenheimsiedlungen sichern
Vorrangig Baugebiete als Arrondierung bestehender Siedlungen ausweisen
Wohnungsunternehmen und private Investoren zur Errichtung öffentlich geförderter Wohnungen animieren
Konzentration von Belegungsbindungen im südwestlichen Bezirk der Innenstadt vermeiden, hierzu Instrumente der kooperativen Belegungsvereinbarung und/oder Freistellung einsetzen

Quelle: Wohnungsmarktanalyse 2007, eigene Zusammenstellung

Um das in den Handlungsempfehlungen enthaltene Beratungs- und Informationserfordernis zu unterstützen, hat die Stadt Wesel die Fachstelle Wohnen personell verstärkt.

Weite Teile des Handlungsprogramms sind nur in **Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft** umsetzbar, wobei unter Wohnungswirtschaft die Wohnungsbaugesellschaft bis hin zum kleinen Einzeleigentümer verstanden wird. Die Kommune kann in weiten Teilen die Rahmenbedingungen verbessern sowie beratende und initiiierende Aktivitäten entfalten. Direktes finanzielles Engagement wird, wenn überhaupt, nur im absoluten Einzelfall möglich sein. Jedoch sind über Landesförderungen, Beratungen und über gezielte Informationen Anstöße in Richtung Wohnungswirtschaft möglich. Der Zusammenarbeit mit den Wohnungsbaugesellschaften insbesondere bei der Realisierung von Vorschlägen der Wohnungsmarktanalyse kommt dabei besondere Bedeutung zu. Diese Zusammenarbeit kann durch die Beispielwirkung einzelner innovativer Projekte weit in den Markt hineinwirken, sodass weitere private Aktivitäten initiiert werden können. Dies gilt sowohl für die umstrukturierende Aufwertung in problematischeren Bereichen als auch für den Erhalt und die Weiterentwicklung in städtebaulich hochwertigeren Bereichen wie dem Schillviertel, der nördlichen Innenstadt, Teile des Wittenbergs und Teilbereiche vom Fusternberg.

Da die Lösung energetischer Probleme bei den anstehenden Aufgaben eine zentrale Rolle spielt, ergibt sich hier für die Stadtwerke Wesel ein herausragendes Aufgabenfeld (siehe hierzu auch Kapitel 7.2.3 „Energetische Optimierung, Stadtklima“ und 7.2.4 „Zielkonflikte und Synergien“).

Die trotz aller Offenheit kompakte Siedlungsstruktur sowie die vorliegenden Baustrukturen in Verbindung mit den städtebaulichen Strukturen lassen einerseits einen Handlungsbedarf erkennen, andererseits stellen sie keine unlösbare Aufgabe dar.

Als wichtige Voraussetzung für das Wohnen in Wesel hat der Rat zur Sicherstellung der Nahversorgung in der Innenstadt und in den Ortsteilen im Jahre 2006 ein Einzelhandelskonzept beschlossen, dessen Fortschreibung am 11.12.2012 vom Rat verabschiedet wurde.

Um das Wohnen (aber auch die gewerbliche Entwicklung, siehe deshalb auch Kapitel 6 „Wirtschaftliche Entwicklung“/6.2 „Potentiale und Ziele“) in der Innenstadt zu attraktivieren und zu unterstützen, sind in den letzten Jahren eine Reihe von städtebaulichen und stadtgestalterischen Maßnahmen ergriffen bzw. vorbereitet worden: z. B. Gestaltungssatzungen, Aufwertungen der Fußgängerzone und des Bahnhofsumfeldes, Fassadenprogramm, Modernisierungsberatung.



Abbildungen Zitadellenquartier vor und nach der Modernisierung

Beispiele für Gebäude und Wohnumfeld vor Beginn der Maßnahme



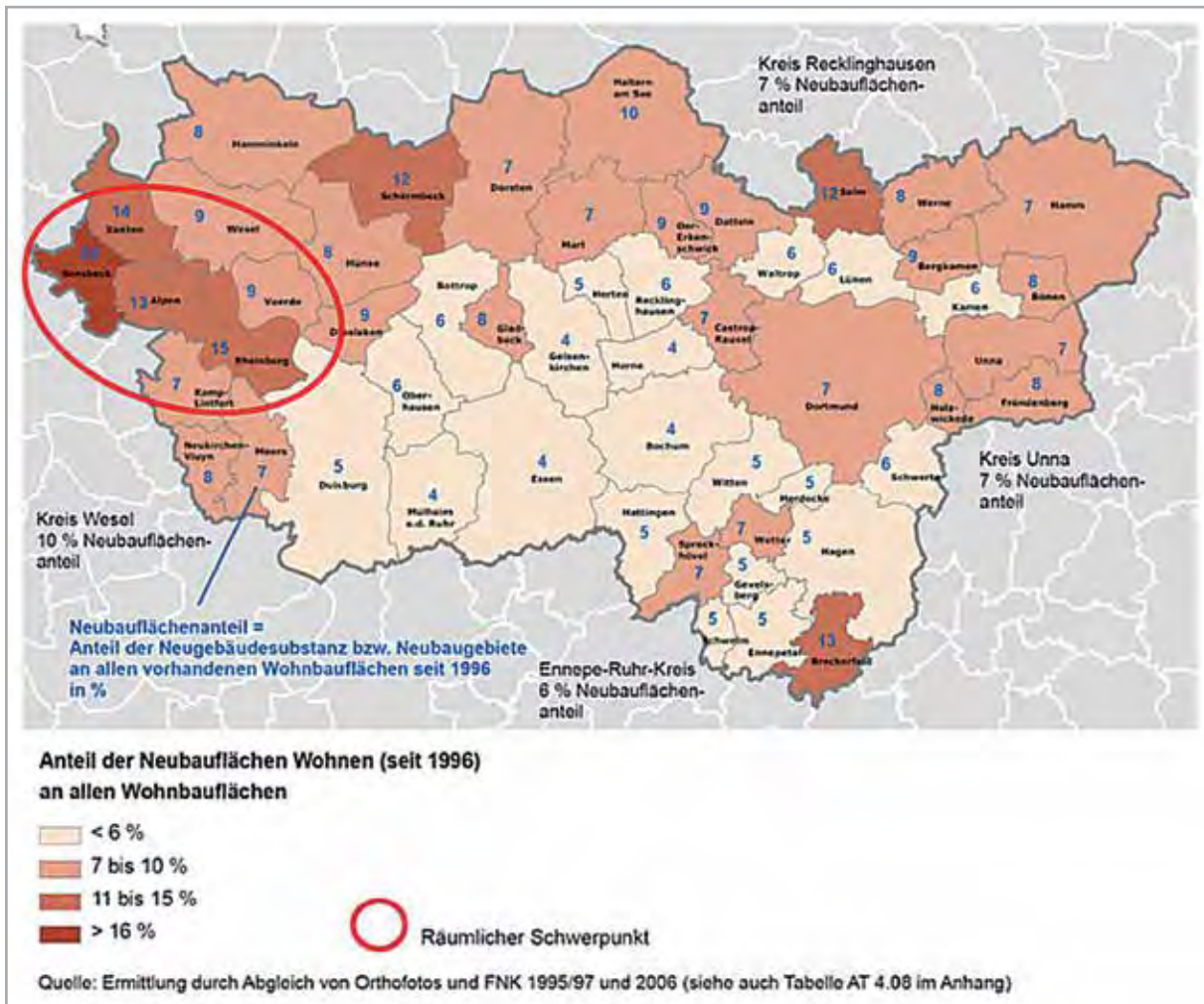
Abbildungen: Zitadellenquartier, pp pesch partner architekten stadtplaner

Beispiele für Gebäude und Wohnumfeld nach Beginn der Maßnahme



Abbildungen: Zitadellenquartier, pp pesch partner architekten stadtplaner

Wachstumsdynamik Wohnen 1996 – 2006



Quelle: Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur (Raumanalyse) – Vorentwurf Dez. 2010, RVR-Abbildung 4.13

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Wohnbaufächenpotentiale, des Bedarfs an Wohnbaufächen in den einzelnen Wohnungsmarktsegmenten und der sich ändernden Nachfragesituation ergeben sich folgende Ziele und Handlungsnotwendigkeiten:

- genaue Beobachtung der Entwicklung des Weseler Wohnungsmarktes
- Bereitstellung des nach der Wohnungsmarktanalyse von INWIS gegebenen Bedarfs
- Entwicklung kleinerer Wohnbauebiete in sehr guten Wohnlagen
- Bereitstellung von Wohnbaufächen für altengerechtes Wohnen in den einzelnen Ortsteilen vergleichbar des im Ortsteil Lackhausen realisierten Konzeptes; hierfür kämen nachfolgende Flächen in Betracht:

Fusternberg	Bpl. 210 Bleicherstege
Feldmark	Bpl. 154 nördlich Holzweg
Flüren	geplantes Wohnbauggebiet
Büderich	Bpl. 171 Rheinallee
Ginderich	Bpl. 170 Am Bergacker
Innenstadt	Kreiswehrrersatzamt
Obrighoven	Bpl. 165a Rosenstraße

- Aktivierung kleinerer, in Privatbesitz befindlicher Wohnbauflächen
- Entwicklung eines Konzeptes zum Umgang mit den Siedlungen der 50er, 60er und 70er Jahre
- Vermeidung künftiger Leerstände durch Modernisierung oder Rückbau von Bestandsimmobilien in Kooperation mit den Wohnungsbaugesellschaften und privaten Eigentümern
- bei allen Entwicklungen ist eine barrierefreie und behindertengerechte Bauweise anzustreben
- Berücksichtigung der vom Rat im Jahre 2009 beschlossenen strategischen Ziele

6. WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG



6.1 Bestandsanalyse

Standortportrait und Branchenstruktur

Die Kreisstadt Wesel ist als Mittelzentrum der Region auch Zentrum für Wirtschaft und Handel. Ein gesunder Branchenmix kennzeichnet den Standort Wesel. Dank der Lage an Rhein und Lippe und der reizvollen niederrheinischen Landschaft ist auch der Tourismus wichtiger Bestandteil des Wirtschaftslebens.

Die Wirtschaftsstruktur in Wesel ist geprägt von einer großen Anzahl kleiner und mittelständischer Unternehmen mit breit gefächertem Produktions- und Dienstleistungsangebot. Chemieindustrie, Maschinen-, Apparate- und Spezialfahrzeugbau, Glasbearbeitung, Sanitärkeramik, Baugewerbe, Energiewirtschaft, Kiesindustrie, Medizintechnischer Großhandel, Teppichproduktion, Handwerk und Dienstleistungen sind Schwerpunkte der Weseler Wirtschaft.

Auswertung aus dem Gewerberegister der Stadt Wesel, Stichtag 31.12.2011

(mehrere Betriebsarten je Gewerbeanmeldung möglich, „Sonstiges“ enthält hauptsächlich Dienstleistungen)

angemeldete Gewerbe insg.	mit Betriebsart „Handel“	mit Betriebsart „Handwerk“	mit Betriebsart „Industrie“	mit Betriebsart „Sonstiges“
4.124	1.612	705	102	2.215

Wichtiges Kriterium für die Beurteilung der Bedeutung der verschiedenen Wirtschaftsbereiche ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort Wesel) nach Wirtschaftsbereichen			
Wirtschaftsbereich	Gesamt	Männer	Frauen
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	64	51	13
Produzierendes Gewerbe	5.638	4.537	1.101
Handel, Verkehr und Gastgewerbe	5.314	3.103	2.211
Erbringung von Unternehmensdienstleistungen	3.578	1.908	1.670
Erbringung von öffentlichen u. privaten Dienstleistungen	6.304	1.420	4.884
Insgesamt	20.898	11.018	9.880

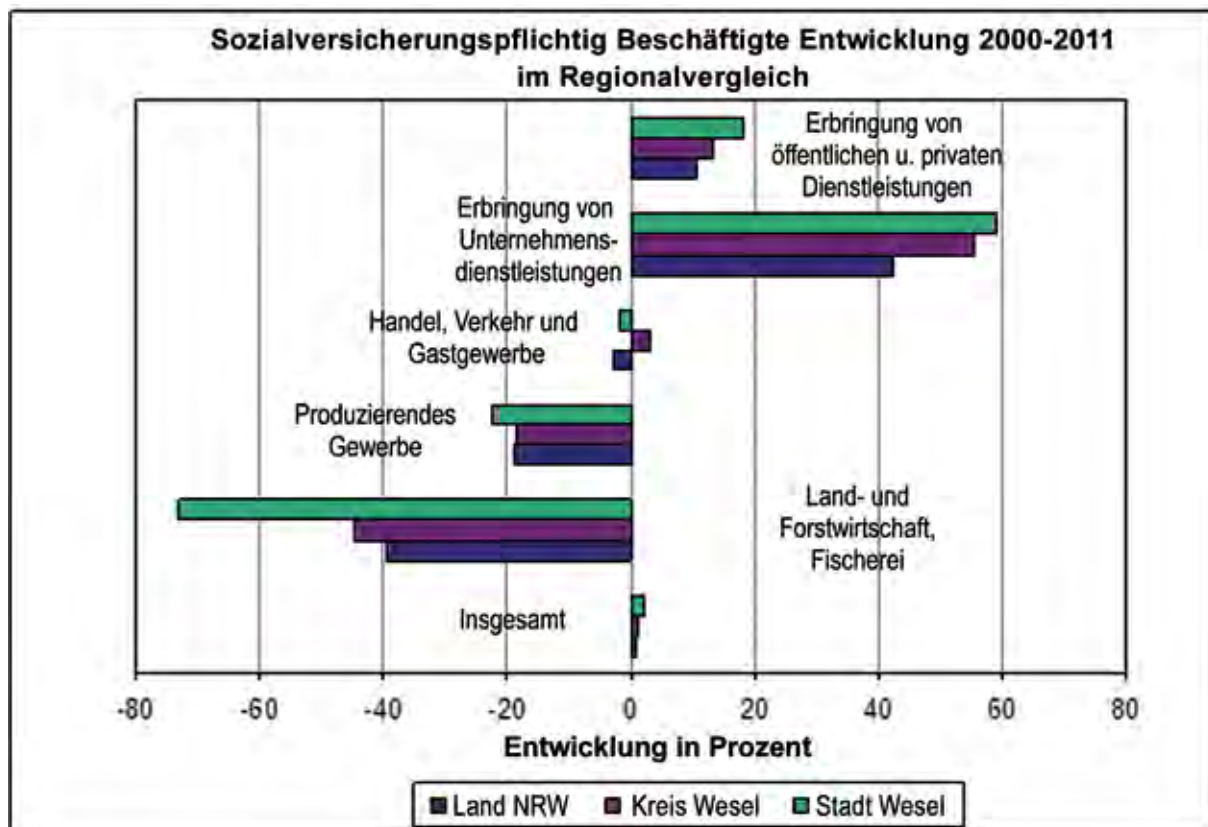
Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW, eigene Darstellung, Stand: 30.06.2011

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort Wesel) nach Wirtschaftsbereichen im Regionalvergleich -Anteile der Bereiche an den Beschäftigten insgesamt-			
Wirtschaftsbereich	Stadt Wesel	Kreis Wesel	Land NRW
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	0,3%	0,8%	0,5%
Produzierendes Gewerbe	27,0%	32,6%	29,5%
Handel, Verkehr und Gastgewerbe	25,4%	24,3%	22,9%
Erbringung von Unternehmensdienstleistungen	17,1%	14,3%	20,9%
Erbringung von öffentlichen u. privaten Dienstleistungen	30,2%	28,0%	26,2%
Insgesamt	100%	100%	100%

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW, eigene Darstellung, Stand: 30.06.2011

- Der Anteil der Beschäftigten in der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft ist gering und dem bundesweiten Trend folgend abnehmend. Dennoch bleibt dieser Wirtschaftssektor für Kultur und Landschaft der Region bedeutsam und ist bei der Entwicklung des Stadtgebiets zu berücksichtigen.
- Handel, Verkehr und Tourismus haben mit 25,4 % der Beschäftigten einen deutlichen und im Verhältnis zum Kreis- und Landesgebiet leicht überdurchschnittlichen Anteil. Ein tendenzielles Wachstum dieses Wirtschaftsbereichs lassen die seit 2006 wieder steigenden Übernachtungszahlen in der Stadt Wesel (2006 – 2011: + 38,0%, Kreis Wesel: + 23,5%) sowie die steigende Zentralitätskennziffer für Wesel erwarten.

- Die Bedeutung des Produzierenden Gewerbes nimmt – entsprechend der landesweiten Entwicklung – zugunsten des Dienstleistungssektors ab. Der hohe Rationalisierungsgrad, steigende Arbeitsproduktivität und der Trend zur Externalisierung produktionsnaher Dienste tragen zum gesunkenen Arbeitskräftebedarf im Produzierenden Gewerbe bei. Dennoch bleibt dieser Wirtschaftssektor mit 27 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wesentliches Standbein der Weseler Wirtschaft.
- Der Dienstleistungssektor wächst als einziger Wirtschaftsbereich entsprechend dem landesweiten Trend und zählt 47,3 % der Beschäftigten. Unterschieden wird zwischen Unternehmensdienstleistungen (17,1 %) und öffentlichen sowie privaten Dienstleistungen (30,2 %). Beide Bereiche wachsen gemessen an der Entwicklung im Land Nordrhein-Westfalen überdurchschnittlich. Im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen ist das Wachstum vor allem auf die Entwicklung im Gesundheitssektor zurückzuführen. Beide Krankenhäuser in Wesel erweitern in Fläche und Kompetenzfeldern. Durch eigene Angebote und bündelnde Effekte sorgen sie für die Konzentration von gesundheitsnahen Dienstleistungen in Wesel.



Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW, eigene Darstellung, Stand: 30.06.2011 ²

²

Klassifikation der Wirtschaftszweige im Dienstleistungsbereich (Quelle: Erläuterungen IT.NRW)

- Erbringung von Unternehmensdienstleistungen (Wirtschaftszweige J-N): Information und Kommunikation; Finanz- und Versicherungsdienstleistungen; Grundstücks- und Wohnungswesen; freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen- darunter Rechts- und Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung; Forschung und Entwicklung; Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen
- Erbringung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen (Wirtschaftszweige O-U): Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung; Erziehung und Unterricht; Gesundheits- und Sozialwesen; Kunst, Unterhaltung und Erholung; Sonstige Dienstleistungen; Private Haushalte mit Hauspersonal, Herstellung von Waren und Erbringung von Dienstleistungen durch private Haushalte für den Eigenbedarf ohne ausgeprägten Schwerpunkt; Exterritoriale Organisationen und Körperschaften

Insgesamt ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Wesel steigend. Zwischen den Jahren 2000 und 2011 beträgt die Steigerung 2,0 %. Deutlicher wird der positive Trend im Vergleich zwischen dem Tiefpunkt 2005 und dem Wert im Jahre 2011 mit einer Steigerung von 12,5%. Unter dem Blickwinkel der demografisch bedingten Abnahme der Bevölkerung ist die Steigerung der Beschäftigtenzahlen noch positiver zu bewerten.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort			
Jahr	Stadt Wesel	Kreis Wesel	Land NRW
2000	20.485	117.954	5.907.280
2001	20.259	118.765	5.929.580
2002	20.358	118.663	5.889.812
2003	19.483	114.273	5.736.058
2004	18.791	113.171	5.631.485
2005	18.573	111.925	5.556.270
2006	18.578	110.989	5.560.958
2007	19.139	111.707	5.665.640
2008	19.570	114.276	5.798.424
2009	19.887	115.063	5.766.861
2010	20.154	115.792	5.820.035
2011	20.898	119.172	5.963.603
Veränderung 2000/2011 in %	+2,0	+1,0	+1,0

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW, eigene Darstellung Statistikstelle Stadt Wesel,
Stand: jew. 30.06. d. J.

Ein weiterer positiver Indikator für die Arbeitsplatzdichte und die Wirtschaftskraft in Wesel ist der positive Pendlersaldo.

Berufspendler Stadt Wesel			
Jahr	Berufseinpender(innen)	Berufsauspendler(innen)	Pendlersaldo
2010	15.973	13.586	2.387

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW, Pendlerrechnung
Stand: jew. 30.06. d. J.

Die Beherbergungsstatistik weist für die letzten fünf Jahre kontinuierlich gestiegene Übernachtungszahlen für die Stadt Wesel aus. Diese Entwicklung entspricht dem positiven Trend in der Tourismusregion Niederrhein.

Beherbergungsstatistik 2011 Stadt Wesel

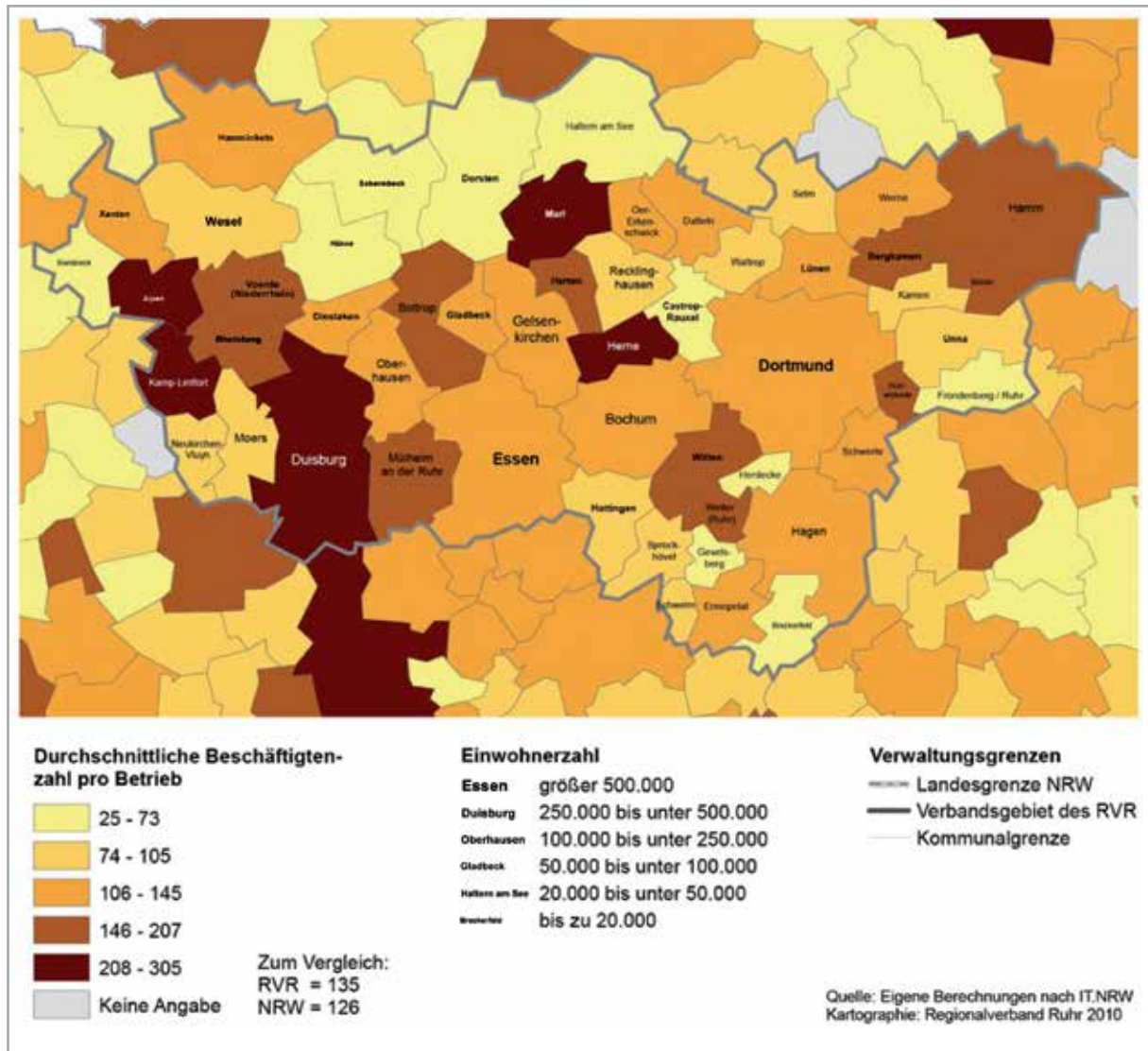
Zeit- raum	Gästeankünfte				Gästeübernachtungen			
	insgesamt		darunter Gäste aus dem Ausland		insgesamt		darunter von Gästen aus dem Ausland	
	Anzahl	Veränderung in Prozent	Anzahl	Veränderung in Prozent	Anzahl	Veränderung in Prozent	Anzahl	Veränderung in Prozent
2006	68.157		11.168		122.187		22.529	
2007	72.895	+7,0	12.405	11,1	132.748	+8,6	25.950	15,2
2008	88.172	+21,0	12.422	+0,1	151.104	+13,8	24.555	-5,4
2009	91.377	+3,6	12.313	-0,9	161.290	+6,7	24.879	+1,3
2010	94.038	+2,9	12.299	-0,1	160.074	-0,8	25.292	+1,7
2011	101.298	+7,7	11.866	-3,5	168.614	+5,3	24.263	-4,1

Quelle: IT.NRW 2012, Auszug und eigene Darstellung

Erfasst sind nur Betriebe mit mehr als 9 Betten sowie Campingplätze ohne Dauercamping

Strukturell hat sich die Wirtschaft in Wesel auch hinsichtlich der typischen Betriebsgrößen verändert. Bis in die Neunzigerjahre waren – vornehmlich im Produzierenden Gewerbe – größere Betriebe bestimmend für die Wirtschaftsstruktur (Siemens, Flender, Flachglas, Telekom usw.). Nach der Schließung oder Verkleinerung einiger dieser Betriebe bestimmen zunehmend kleine und mittelständische Unternehmen die Wirtschaftsstruktur in Wesel. Frei gewordene Betriebsflächen konnten durch Vermittlung der Stadt oder durch private Investoren einer neuen wirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Dabei konnte durch Aufteilung der Flächen der neuen Struktur mit kleineren Betriebsgrößen Rechnung getragen werden. Unabhängig davon und diesem Trend entgegen expandiert die chemische Industrie – am Standort Wesel eine tragende Säule und wichtiger Arbeitgeber.

Betriebsgrößen im Verarbeitenden Gewerbe und im Bergbau 2008



Quelle: Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur – Raumanalyse, Seite 58
Regionalverband Ruhr 2010

Handel

Dem Wirtschaftsbereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe kommt im Mittelzentrum Wesel eine besondere Bedeutung zu. Die Stadt hat nicht nur für die eigene Einwohnerschaft sondern auch für benachbarte Städte und Gemeinden zentrale Funktionen als Einkaufs- und Freizeitzentrum. Die Weseler Innenstadt bietet eine abwechslungsreiche Mischung aus Fach- und Filialgeschäften mit umfassender Sortimentsbreite und -tiefe sowie ein vielfältiges gastronomisches Angebot. Auch außerhalb der Innenstadt ist der Wirtschaftsstandort Wesel durch den Handel geprägt. Regional orientierte und teilweise flächenintensive Handelsunternehmen positionieren sich am zentralen Standort, dem Mittelzentrum der Region. Zuletzt siedelte sich ein großer Bau- und Baustoffmarkt an.

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft der Weseler liegt nur leicht über dem Bundesdurchschnitt, Wesel profitiert aber zusätzlich von der Kaufkraft in den umliegenden Städten und Gemeinden. Hinzu kommt der Umsatz auswärtiger Besucher und Touristen.

	Kaufkraft 2011		Kaufkraftkennziffer 2011	
	in Mio. Euro	in Euro je Einwohner(in)	in Promille	je Einwohner(in)
Stadt Wesel	1.204,1	19.753	0,748	100,3
Kreis Wesel	9.364,2	19.908	5,816	101,1
Land NRW	356.048,8	19.921	221,121	101,2

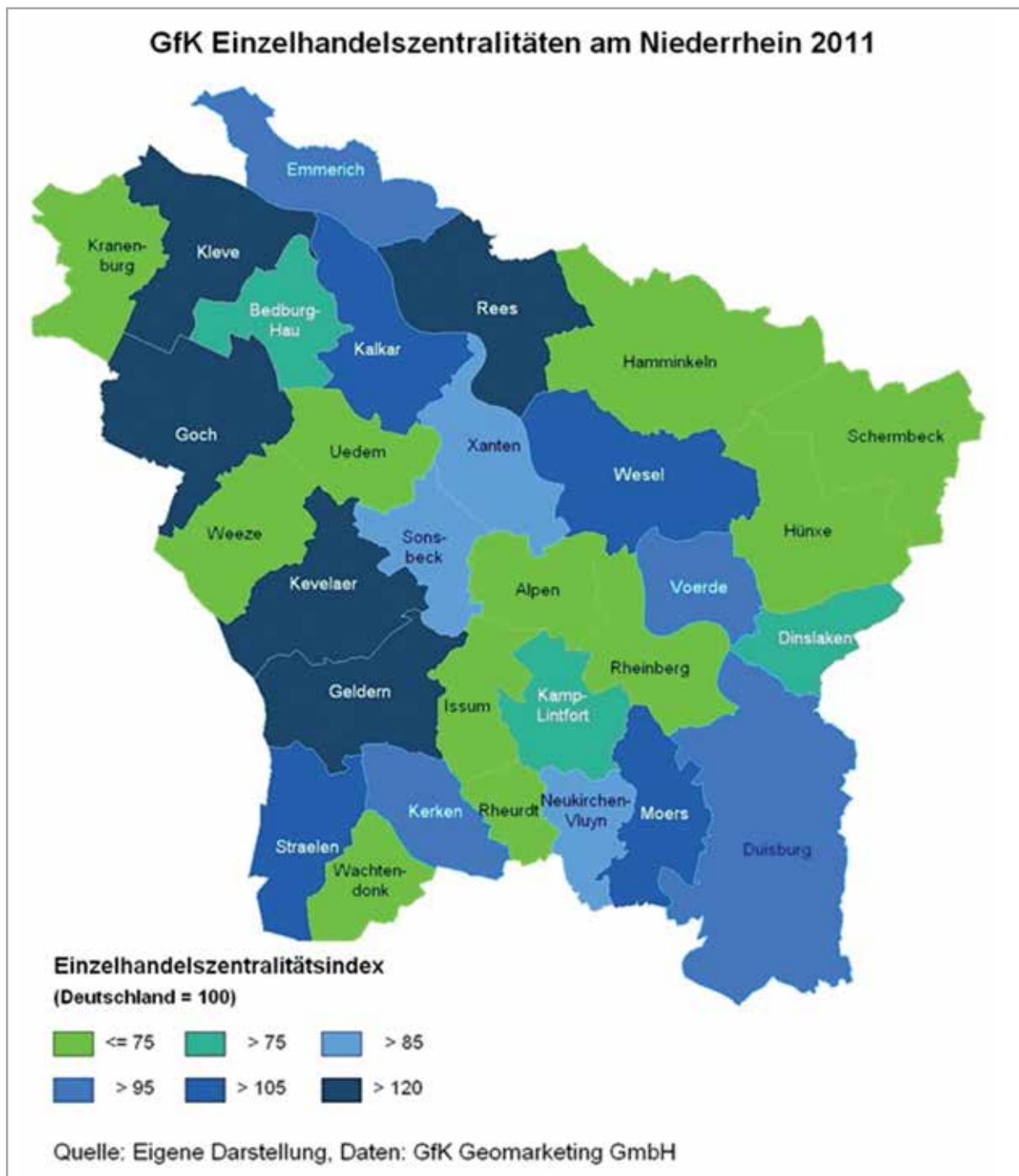
Quelle: GfK, Nürnberg, eigene Darstellung

	Einzelhandelsrelevante Kaufkraft 2011		Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer 2011		Zentralität 2011
	in Mio. Euro	in Euro je Einwohner(in)	in Promille	je Einwohner(in)	
Stadt Wesel	326,3	5.353	0,749	100,4	113,3
Kreis Wesel	2.524,5	5.367	5,791	100,7	90,6
Land NRW	96.670,5	5.409	221,772	101,5	101,9

Quelle: GfK, Nürnberg, eigene Darstellung

Die hohe Zentralitätskennziffer von 113,3 im Jahr 2011 bestätigt den deutlichen Kaufkraftzufluss in Wesel. Dieser Wert ist der mit Abstand höchste im Kreis Wesel. Mit Moers (108,0) und Voerde (102,7) haben zwei weitere Städte im Kreis Wesel einen Kaufkraftzufluss zu verzeichnen. Für das Jahr 2012 wurde für Wesel erneut eine Steigerung der Zentralitätskennziffer, und zwar auf 115,7, prognostiziert.

(Quelle: GfK Geomarketing GmbH)



Quelle: Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, *Niederrhein in Zahlen 2011*, S. 50 (Farben geändert)

Erläuterung GfK Einzelhandelszentralität:

„Die „Sogwirkung“ einer Stadt als Einkaufsort wird dadurch gemessen, dass man die Nachfrage der Einwohner am Wohnort (GfK Einzelhandelskaufkraft) den Umsätzen im Einzelhandel (GfK Einzelhandelsumsatz) gegenüberstellt. Daraus ergibt sich die GfK Einzelhandelszentralität. Eine attraktive Stadt zeichnet sich dadurch aus, dass sie mehr Kaufkraft an sich binden kann, als ihre Einwohner zur Verfügung haben.“

(Quelle: GfK Geomarketing, *Produktkatalog 2012*, S. 18)

Infrastruktur

Als Mittelzentrum und Kreisstadt erfüllt Wesel darüber hinaus sämtliche Versorgungsfunktionen, die verkehrliche Einbindung ist weit überdurchschnittlich (Autobahnen 3 und 57, Bundesstraßen 8, 58, 58n und 70 sowie Rheinbrücke, Eisenbahnverbindungen, Wasserstraßen Rhein und Wesel-Datteln-Kanal). Die Anbindungen an die Rhein- und Ruhr-Metropolen, aber auch in Richtung Niederlande sind sehr gut ausgebaut und leistungsfähig.

Die Bahnlinie Oberhausen – Arnheim ist für Berufspendler und Reisende sowie als Transportstrecke von großer Bedeutung. Täglich pendeln jeweils circa 6.000 Menschen per Bahn ein und aus. Die Bahnlinie verbindet Wesel mit dem Ruhrgebiet und darüber hinaus bis Düsseldorf und Köln, in die andere Richtung bis Emmerich und darüber hinaus bis in die Niederlande. Eine weitere Strecke verbindet mit der Stadt Bocholt.

Die Stadtwerke Wesel bieten mit einer eigenen Bahnstrecke verschiedenen Weseler Unternehmen die Möglichkeit, Transporte einzuspeisen und über diese Strecke abzuwickeln. Die Hafenschiene ermöglicht im Weseler Stadthafen auch den Warenumsatz vom Schiff auf die Schiene.

Im Stadtgebiet von Wesel befinden sich zwei Häfen, die – zusammen mit weiteren Häfen im Kreis Wesel – zukunftssträchtiges Potential aufweisen. Der Weseler Stadthafen wird zum Umschlag von Gütern genutzt. Der Rhein-Lippe-Hafen wird derzeit ausschließlich zur Verladung von Flüssiggütern genutzt. Die nächste Möglichkeit zur Verladung von Stückgütern und Containern besteht im Hafen Emmelsum, Voerde. Durch die Lage am Rhein und den Zugang zum Wesel-Datteln-Kanal ist die Anbindung an die Schifffahrtswege sehr gut.

Bisher werden die Häfen im Kreis Wesel durch verschiedene Betreibergesellschaften bewirtschaftet. Durch Gründung der gemeinsamen Hafengesellschaft DeltaPort werden zukünftig die Potentiale gebündelt und Synergien geschaffen.

Zunehmend rückt auch die Verfügbarkeit von breitbandigen Internetzugängen als infrastruktureller Standortfaktor in den Fokus. Im kreisweiten Vergleich ist die Breitbandversorgung auf Weseler Stadtgebiet überdurchschnittlich gut. Insbesondere in den dicht besiedelten Bereichen des Stadtgebietes ist die Verfügbarkeit von Breitbandanschlüssen über die Kabelnetze von Telekom und Unitymedia sehr hoch. Schlechter versorgte Bereiche liegen vornehmlich in ländlichen Gebieten mit geringer Siedlungsdichte. Durch kabellose Technologien (Mobilfunk/UMTS, LTE, Satellit) kann dieser Versorgungsnachteil teilweise ausgeglichen werden.

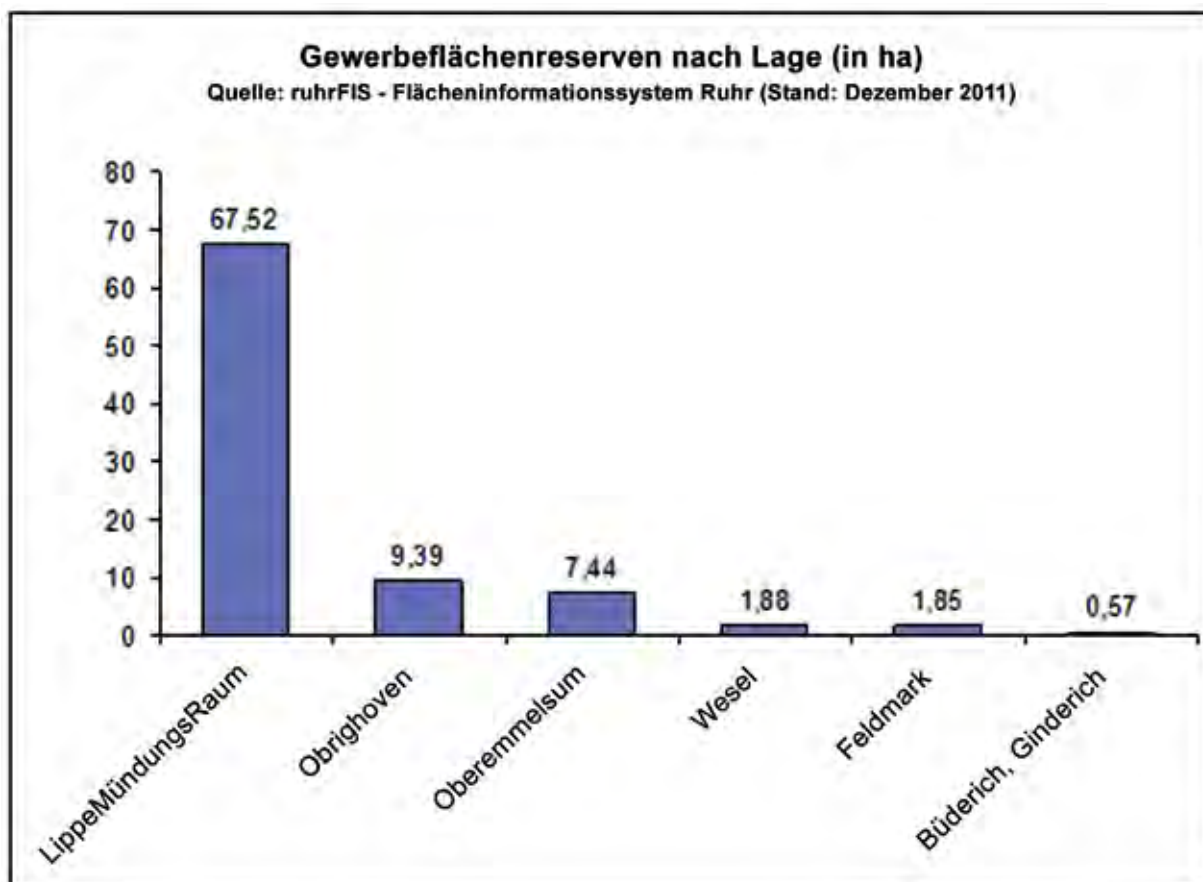


Gewerbeflächen

Im Flächennutzungsplan der Stadt Wesel sind insgesamt 460 Hektar für gewerbliche Nutzungen ausgewiesen. Dies entspricht 3,75 % der Gesamtfläche Wesels (Siedlungs- und Verkehrsfläche = 22,5 %). Hinzu kommen ca. 53 ha Flächen in Sondergebieten (0,43 %), die ebenfalls gewerblich genutzt werden (u.a. Stadthafen, real-Markt, Hanseviertel, Telekom, Gastronomie: Niederrheinhalle, Tannenhäuschen, Welcome-Hotel).³

Der Regionalverband Ruhr hat im Oktober 2011 mit der Einführung des Flächeninformationssystems Ruhr (ruhrFIS) gemeinsam mit den Kommunen die Siedlungsflächenreserven in den Flächennutzungsplänen und im regionalen Flächennutzungsplan ermittelt und analysiert. Hierbei wurden auch die Gewerbeflächenreserven erhoben und im regionalen Vergleich dargestellt. Die ermittelten Flächen wurden im geografischen Informationssystem (GIS) der Stadt Wesel erfasst und bewertet. Dadurch wird die Fortschreibung und Auswertung von ruhrFIS für die Stadt Wesel erleichtert.

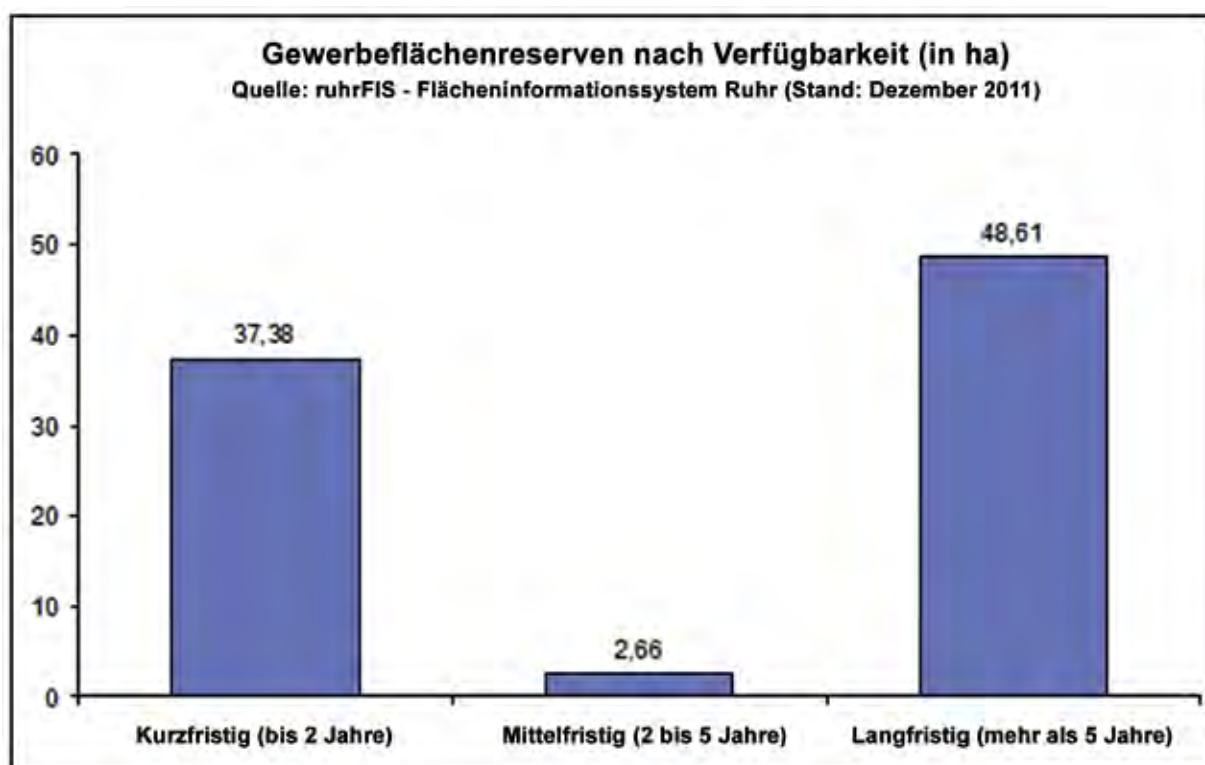
Für die Stadt Wesel ergab die Untersuchung der Flächennutzungspläne eine Netto-Gewerbeflächenreserve von insgesamt 88,6 Hektar. Damit liegt Wesel auf Platz 10 der insgesamt 53 Kommunen im Verbandsgebiet. Ausschlaggebend dafür sind die großen Reserveflächen (67,5 ha) im LippeMündungsRaum, die vornehmlich von der Entwicklung der Häfen im Kreis Wesel (Hafengesellschaft) abhängen, aber nicht für die Ansiedlung/Erweiterung von KMU zur Verfügung stehen.



³ Quelle: Geografisches Informationssystem (GIS) der Stadt Wesel

Die Nachfrage nach freien Gewerbegrundstücken in Wesel ist groß. Dies betrifft insbesondere verkehrsgünstig gelegene Gewerbegebiete außerhalb des Stadtkerns mit direkter Bundesstraßen-Anbindung und Autobahnnähe (Am Schornacker, Rudolf-Diesel-Straße). Die Auslastung in diesen Gebieten ist entsprechend hoch. Bei hier noch unbebauten Gewerbegrundstücken handelt es sich zum Teil um für die Entwicklungsperspektive der angesiedelten Unternehmen unverzichtbare Betriebserweiterungsflächen.

Auch in den übrigen Gewerbegebieten werden aufgrund der Vermittlung der Wirtschaftsförderung durch Betriebsaufgabe oder -verlagerung entstandene Leerstände in der Regel kurzfristig einer neuen gewerblichen Nutzung zugeführt. Zum Teil werden frei werdende Grundstücke auch durch expandierende Weseler Unternehmen übernommen. Durch privates Engagement konnten in den letzten Jahren größere Betriebsgrundstücke, deren Nutzung aufgegeben wurde, durch Parzellierung und teilweise Neubebauung für kleinere Betriebsgrößen aufbereitet und vermarktet werden.



Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für das Ruhrgebiet „Metropole Ruhr“ (wmr) hat im Rahmen des „Gewerblichen Flächenmanagements Ruhr“ den Verbrauch von Gewerbeflächen im Ruhrgebiet analysiert und detailliert ausgewertet.

Deutliche Zuwächse am Flächenverbrauch bzw. Flächenbedarf für den Zeitraum 2005 – 2010 verzeichneten die Branchen Verarbeitendes Gewerbe (15,9 ha), öffentliche und private Dienstleistungen (4,4 ha), Handel und (Kfz-)Werkstätten (3,0 ha) sowie Verkehr und Nachrichtenübermittlung (2,0 ha) und das Gesundheits- und Sozialwesen (1,1 ha). Branchen mit deutlichen Rückgängen in der Flächeninanspruchnahme sind mit Ausnahme des öffentlichen Sektors nicht zu verzeichnen.

Gewerbe- und Industrieflächenverbrauch in den Jahren 2002 – 2011

In den letzten zehn Jahren hat die Wirtschaftsförderung der Stadt Wesel insgesamt 401.533 m² Gewerbe- und Industriefläche an Unternehmen im Rahmen von Neuansiedlungen und Betriebserweiterungen oder -verlagerungen verkauft (durchschnittlich 40.153 m²/Jahr).

Gewerbeflächenangebot

Der in der Flächenbilanz aufgezeigte Trend zeigt den weiteren Flächenbedarf für Gewerbebetriebe in Wesel. Der Bedarf kann nicht allein durch die Neunutzung von Leerständen und Brachflächen gedeckt werden.

Freie, zurzeit dem Markt zur Verfügung stehende Gewerbeflächen werden aktuell (2012) in den folgenden Gewerbegebieten angeboten:

Bezeichnung / Lage	freie Fläche in ha	Eigentum
Rudolf-Diesel-Straße (ehem. URSA)	3,74	privat
Nordstraße/Hanseviertel	0,55	Stadt Wesel
Hagerstownstraße	1,5	Stadt Wesel, privat
Oberemmelsum	3,92	Stadt Wesel, privat

Quelle: Stadt Wesel, Fachbereich Stadtentwicklung

Unbebaute Grundstücke dienen entweder als betriebsnotwendige Erweiterungsflächen der Bestandsunternehmen oder sind aufgrund von Vermarktungshemmnissen (Erläuterung s. „Gewerbeflächenpotentiale“) ungenutzt.

Entstehende Leerstände gehen in der Regel kurzfristig in eine neue Nutzung über oder werden für die Entwicklung im Bestand genutzt (Betriebserweiterungen).

Neue Gewerbeflächen werden in diesen Bereichen entwickelt:

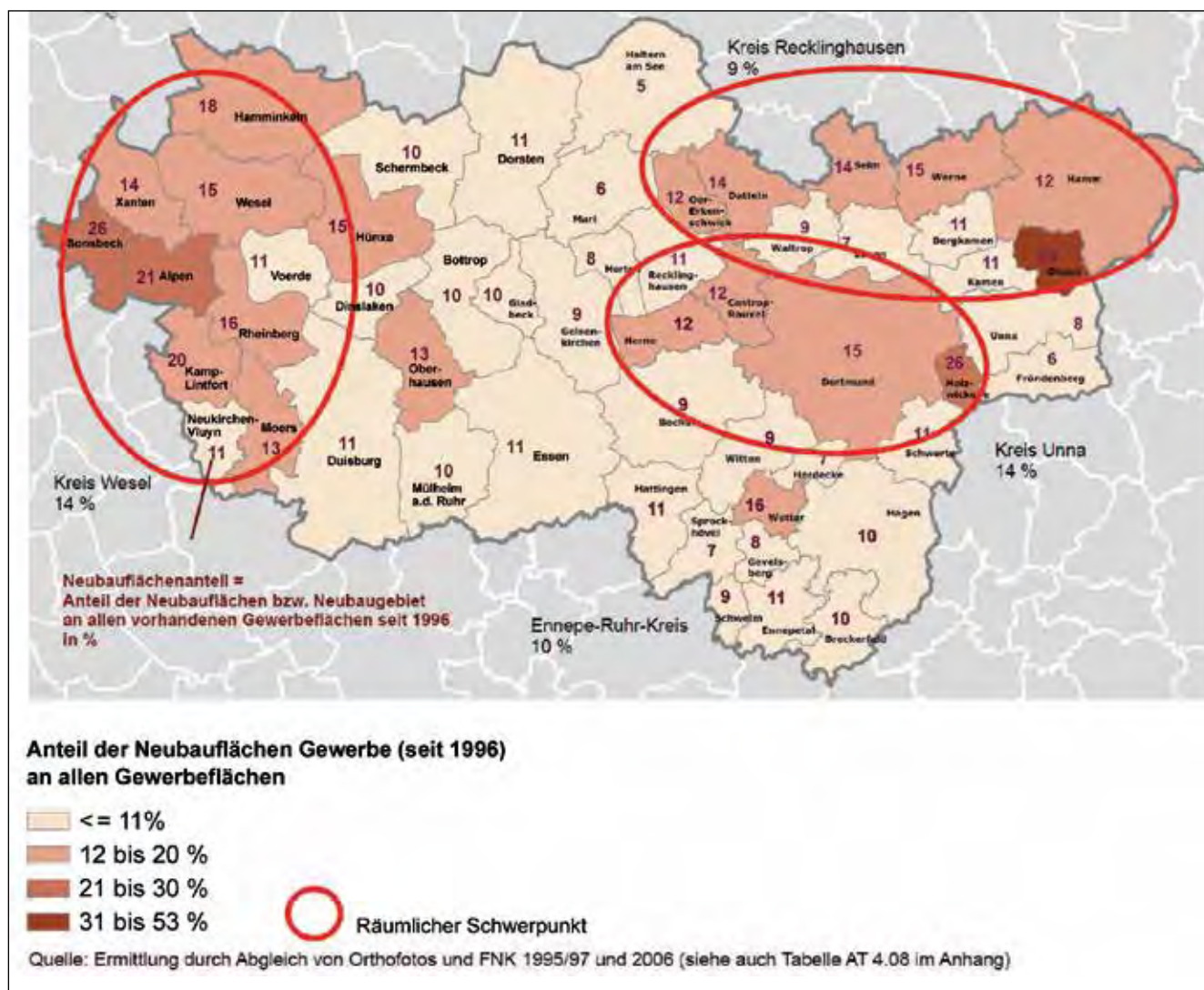
Bezeichnung / Lage	freie Fläche in ha	Eigentum
Büderich (nördl. Hagelkreuzweg)	4,55 ha	Stadt Wesel
Büderich „Tank & Rast“	2,15 ha	Stadt Wesel
Ginderich (Heidekuhle)	4,0 ha	Stadt Wesel

Quelle: Stadt Wesel, Fachbereich Stadtentwicklung

Die linksrheinischen Gewerbegebiete sollen der Entwicklung und/oder Verlagerung der bereits in den linksrheinischen Ortsteilen bestehenden Gewerbebetriebe dienen.

Die Nutzung der Flächen im Bereich des Hafens soll Gewerbebetrieben mit Hafenbezug vorbehalten sein. Mit der Fortschreibung der Häfenkooperation im Kreis Wesel wird sich eine Konkretisierung der Nutzungspriorität und Branchenstruktur auf diesen hafennahen Flächen ergeben. Die nördlich des Rhein-Lippe-Hafens gelegenen Potentialflächen der Stadt Wesel werden zu diesem Zweck in die Häfenkooperation eingebracht und durch die Hafengesellschaft bewirtschaftet.

Wachstumsdynamik Gewerbe 1996 – 2006



Quelle: Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur (Raumanalyse) – Vorentwurf Dez. 2010, RVR-Abbildung 4.20

6.2 Potentiale und Ziele

Gewerbeflächenpotentiale

Zur Ermittlung verfügbarer Gewerbeflächen wurde im Rahmen des „Gewerblichen Flächenmanagement Ruhr“ auch eine Potentialanalyse durchgeführt. Dazu wurden die Ausweisungen im Flächennutzungsplan mit Luftaufnahmen verglichen. Ungenutzte oder unbebaute Grundstücke mit gewerbebezogener Ausweisung wurden katalogisiert und in Zusammenarbeit mit der Stadt Wesel hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit und Nutzbarkeit bewertet. Daraus ergibt sich ein Katalog der Gewerbeflächenpotentiale im Stadtgebiet. Der überwiegende Teil dieser Flächen befindet sich im Bereich des LippeMündungsRaumes - zwischen Rhein, Lippe und Wesel-Datteln-Kanal und der Bundesstraße 8 im Osten. Weitere (deutlich kleinere) freie Flächen befinden sich in den Gewerbegebieten Rudolf-Diesel-Straße, Hagerstownstraße, Oberemmelsum und Hanseviertel sowie an einigen Einzelstandorten.

Gewerbliche Potenziale Rhein-Lippe-Hafen



Kartengrundlagen © Regionalverband Ruhr (RVR)

Quelle: Potentialanalyse Gewerbliches Flächenmanagement Ruhr, Beispiel einer Flächendarstellung

Neben der rein flächenmäßigen Erfassung zeigt die Potentialanalyse auch Einschränkungen bei der Realisierbarkeit einer gewerblichen Nutzung dieser Potentialflächen auf. Zum Teil können Flächen mit gewerbebezogener Ausweisung nur unter Schwierigkeiten der ursprünglich geplanten Nutzung zugeführt werden.

Dafür können verschiedene Gründe identifiziert werden, u.a.:

- mangelnde Verkaufsbereitschaft der Grundstückseigentümer
- eingeschränkte Marktgängigkeit aufgrund ungünstiger Lage, Erschließung oder Zuschnitt der Grundstücke
- wasserrechtliche Einschränkungen der gewerblichen Nutzung (Trinkwasserschutzgebiete)
- eingeschränkte Massenverfügbarkeit von Verfüllmaterial für noch nicht hochwasserfrei aufgeschüttete Flächen im LippeMündungsRaum (Wegfall von Bergematerial aus dem Steinkohlebergbau)

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage und Infrastruktur ist Wesel als Standort für Logistik und Großhandel von großem Interesse. Die regionale Bedeutung des Mittelzentrums Wesel verstärkt auch die Nachfrage des Einzelhandels mit überregionaler und flächenintensiverer Ausrichtung.

Branchentypisch für Logistik, Produzierendes Gewerbe und Handel ist ein höherer Flächenbedarf. Um diesem weiterhin gerecht werden zu können, ist die Entwicklung der vorhandenen Gewerbepotentialflächen von hoher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Wesel und die Stärkung der Mittelzentrenfunktion zur Positionierung des Standorts in der Region.

Im Hinblick auf die teilweise eingeschränkte Realisierbarkeit müssen die einzelnen Potentialflächen und deren Ausweisung im Flächennutzungsplan kritisch überprüft werden. Ziel ist die Anpassung der im Flächennutzungsplan ausgedrückten Entwicklungsperspektiven. Durch Aufgabe von Teilflächen und Bündelung der gewonnenen Tauschflächen kann in Abstimmung mit der Landesplanung ein neues Gewerbeareal mit idealen Standortfaktoren entwickelt werden. Eine Erweiterung des Gewerbegebiets Rudolf-Diesel-Straße wäre dafür sehr geeignet.

Arbeitsplätze

Der Erhalt und Zuwachs von Arbeitsplätzen ist vorrangiges Ziel der Wirtschaftsförderung. Um dem aufgezeigten positiven Trend in der Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung zu unterstützen, muss die Stadt Wesel verantwortungsvoll im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten mitwirken.

Die öffentliche Hand kann dabei sowohl harte als auch weiche Standortfaktoren beeinflussen durch:

- bedarfsorientierte Bereitstellung und Unterhaltung einer optimalen Infrastruktur (Straße, Schiene, Wasser, Häfen sowie Breitband)
- Bereitstellung und Unterhaltung geeigneter Gewerbeflächen für Betriebserweiterungen und Neuansiedlungen
- Ausgeglichenes Verhältnis von Flächenverbrauch und Anzahl geschaffener Arbeitsplätze
- Mitgestaltung des Bildungsangebots im Hinblick auf die Qualifizierung von (zukünftigen) Arbeitskräften
- Attraktivierung der Region zur Bindung und Werbung von qualifiziertem Personal, um dem Fachkräftemangel vorzubeugen (Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebote, (Nah-)Versorgung, Handel und Gastronomie, Infrastruktur und attraktives Wohnen)
- Anstreben eines Teilstandortes Hochschule
- gute verkehrliche Anbindung regional und überregional, insbesondere Ausbau und Attraktivierung der Bedingungen für Berufs- und Bildungspendler
- Kaufkraftbindung sowie Stärkung des „Wir“-Gefühls / der Identifikation mit der Stadt Wesel durch Stadtmarketing-Aktivitäten

Die Stadt Wesel muss in diesen Aufgabenfeldern durch eigene Leistungen und Mitgestaltung der Planungen anderer öffentlicher und privater Träger für die optimale Ausgestaltung der genannten Faktoren Sorge tragen.



Fußgängerzone, Quelle: Stadt Wesel

Kleine und mittlere Unternehmen und diversifizierte Wirtschaftsstruktur

Die Wirtschaftsstruktur in Wesel wird maßgeblich geprägt durch Unternehmen kleiner und mittelständischer Größenordnung. Neben einigen großen Unternehmen, deren Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze für den Standort sehr bedeutend sind, definiert insbesondere eine breite, alle Wirtschaftssektoren umfassende Unternehmensvielfalt die Stabilität des Wirtschafts- und Arbeitslebens in Wesel. Eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur minimiert in Krisenzeiten die Abhängigkeit von einzelnen Wirtschaftszweigen.

Um der diversifizierten Wirtschaftsstruktur in Wesel Rechnung zu tragen und insbesondere den positiven Einfluss der KMU auf die Branchenvielfalt am Standort weiter zu fördern, ist es wichtig, die Anforderungen dieser Unternehmen bei der Stadtentwicklung und Angeboten der Stadtverwaltung besonders zu berücksichtigen. Hierzu zählt insbesondere die Bereithaltung von kleinen und günstigen, auf diese Betriebsgrößen abgestimmte Gewerbeflächen. Kurze Genehmigungszeiten und möglichst unbürokratische Antragsverfahren tragen ebenfalls zur Mittelstandsorientierung der Verwaltung bei.

Stärkung des Mittelzentrums

Insbesondere die im Kreisgebiet überdurchschnittliche Zentralitätskennziffer belegt Wesels Bedeutung als Mittelzentrum der Region. Neben der zentralen Position als Handelsstandort hat die Stadt Wesel auch regionale Zentrenfunktionen im Bildungs-, Kultur- und Freizeitbereich.

Als Einkaufsstadt ist Wesel auch für die Einwohner umliegender Städte und Gemeinden sowie eine steigende Anzahl von Gästen und Touristen ein Anziehungspunkt. Allerdings ist der Einzelhandel durch geändertes Konsumentenverhalten, größere Preistransparenz und schrumpfende Gewinnspannen auch großen Veränderungen unterworfen. Einzelhändler in Wesel stehen nicht nur in Konkurrenz zu den großen Einkaufsstädten und -zentren in Ruhrgebiet und Rheinland sondern auch zum expandierenden Online-Handel.

Zur Stärkung des Standorts muss den zentralen Funktionen des Mittelzentrums Wesel auch bei der Ausformung der Standortfaktoren verstärkt Rechnung getragen werden. Für das Handelszentrum Innenstadt bedeutet dies die kontinuierliche Attraktivitätssteigerung durch städtebauliche Maßnahmen und Stadtmarketing-Aktivitäten.

Innerhalb des Kreises Wesel ist der Kaufkraftzufluss in die Stadt Wesel (Zentralitätskennziffer 2012: 115,7) überdurchschnittlich. Weiteres Potential bietet die touristische Attraktivierung der Stadt. Bei steigenden Übernachtungszahlen am Niederrhein kann Wesel mit seinen Einkaufs- und Gastronomieangeboten profitieren. Durch die Verbindung von Stadtwerbung und touristischer Vermarktung kann zusätzliche Kaufkraft am Standort gebunden werden. Insbesondere die Rheinpromenade und der Rheinauepark bieten in diesem Zusammenhang noch nicht ausgeschöpfte touristische und gastronomische Potentiale.

Bei allen Aktivitäten gilt es, die besonderen Qualitäten der Stadt Wesel als Einkaufsstadt, als Ausflugs- und Urlaubsziel oder als Gewerbestandort in den Fokus zu stellen und durch den Ausbau ebenso qualitätsvoller Angebote zu unterstreichen. Maßnahmen, die den Standort aufwerten, schaffen wiederum Anreize zur Positionierung eines qualitativen Angebots. So kann zum Beispiel die hochwertig neugestaltete Fußgängerzone einen zusätzlichen Anreiz für Ansiedlung oder Erweiterung qualitativ hochwertiger Einzelhandels- und Gastronomieangebote bieten. Eigentümer werden ihrerseits angeregt, am gestärkten Standort zu investieren.

Die Stadt Wesel arbeitet – insbesondere zur Stärkung der Innenstadt – mit verschiedenen Maßnahmen und Instrumenten am Ziel der Qualitätssteigerung:

- Der Masterplan Innenstadt wurde 2005 erarbeitet. Die darin erarbeiteten Ziele werden kontinuierlich weiter verfolgt.
- Das erste Einzelhandelskonzept mit dem Ziel der Sicherstellung der Nahversorgung und der Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt und den Versorgungszentren in den Ortsteilen wurde 2006 verabschiedet. Um lokalen Entwicklungen und grundsätzlichen Veränderungen im Handel gerecht zu werden, muss das Einzelhandelskonzept ständig fortgeschrieben werden. Das aktualisierte Einzelhandelskonzept wurde am 11.12.2012 vom Rat beschlossen.

Prioritätenliste

Umsetzungspriorität der einzelnen Pläne		
	Schon bearbeitet	<input checked="" type="checkbox"/> Gestaltungsplan 2: Fußgängerzone ✓
	In Bearbeitung	<input checked="" type="checkbox"/> Fachplan 3: Einzelhandel ✓
	Zur Bearbeitung vorgesehen	<input checked="" type="checkbox"/> Fachplan 1: Wohnen ✓
		<input type="checkbox"/> Aktionsplan 1: Außendarstellung des Einzelhandels ✓
		<input checked="" type="checkbox"/> Aktionsplan 2: Fassadengestaltung ✓
		<input type="checkbox"/> Aktionsplan 3: Standortentwicklung
		<input type="checkbox"/> Gestaltungsplan 1: Äußerer Ring, Innere Ringstraße, Radialstraßen 
		<input type="checkbox"/> Quartiersrahmenplan 1: Geschäftszentrum
		<input type="checkbox"/> Quartiersrahmenplan 2: Altstadt 
		<input type="checkbox"/> Quartiersrahmenplan 4: Bahnhofsviertel
		<input checked="" type="checkbox"/> Quartiersrahmenplan 6: Zitadellenviertel ✓
		<input type="checkbox"/> Fachplan 2: Verkehr
		<input type="checkbox"/> Quartiersrahmenplan 5: Böhlischulenviertel
		<input type="checkbox"/> Fachplan 4: Wege und Licht
		<input type="checkbox"/> Quartiersrahmenplan 3: Rathausviertel

- Die Fußgängerzone erhält eine neue, moderne Gestaltung und wird in den Jahren 2011 bis 2013 komplett neu ausgebaut.
- Der Weseler Bahnhof und das Bahnhofsumfeld wurden neu und pendlerfreundlich umgestaltet.
- Die Aktivitäten der Wirtschaftsförderung (Immobilienmanagement, Bestandspflege, Ansiedlungsunterstützung) zielen auf die Aufwertung der Angebotsbreite und -qualität in Handel und Gastronomie.
- Die Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) Domviertel und CityAchse wurden gegründet. In den ISGs engagieren sich Immobilieneigentümer und -nutzer gemeinsam für die Aufwertung des Stadtquartiers/ihrer Standorts.
- Eine neue Sondernutzungssatzung wurde erarbeitet, um positiven Einfluss auf die Gestaltung des öffentlichen Raums durch Werbung, Warenpräsentation und Möblierung zu nehmen.
- Gestaltungssatzungen für den Großen Markt und die Innenstadt wurden erlassen. Ziel der Satzungen ist der Erhalt bzw. die Schaffung eines harmonischen Gesamtbildes der Bebauung in diesen für die öffentliche Wahrnehmung bedeutsamen Bereichen der Stadt.
- Immobilieneigentümern im Bereich der Innenstadt werden im Rahmen eines Fassadenprogramms eine Modernisierungsberatung und ein Zuschuss zu den Baukosten angeboten.

Entwicklung der Häfen

Aufgrund des rasanten Wachstums der Seehäfen in den Niederlanden und Belgien und der prognostizierten Zuwächse im Güterumschlag werden den Häfen in Nordrhein-Westfalen große Entwicklungspotentiale bescheinigt. Aufgrund nicht mehr ausreichender Kapazitäten in den Seehäfen wird ein Teil der Logistik auf die Binnenhäfen im Hinterland verlagert. Der Hafen Duisburg hat sich auch vor diesem Hintergrund bereits rasant entwickelt.

Den Prognosen folgend werden weitere Häfen und hafennahe Gewerbeflächen benötigt, um den wachsenden Güterstrom im Hinterland der Seehäfen zu verarbeiten. Die Häfen im Kreis Wesel bieten dafür große Potentiale.

Verschiedene Gutachten haben einheitlich empfohlen, die bisher durch verschiedene Betreibergesellschaften bewirtschafteten Häfen im Stadtgebiet von Voerde und Wesel in einer gemeinsamen Hafengesellschaft zu bündeln, um die Marktposition der Häfen im Kreis Wesel - auch gegenüber potentiellen Betreibern oder Kooperationspartnern - zu verbessern.

Die gemeinsame Hafengesellschaft DeltaPort für die Häfen Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen und Stadthafen Wesel wurde gegründet und hat für die Stadt Wesel hohe Priorität.

Die Stadt Wesel bringt für diese Entwicklung große Hinterlandflächen im Bereich des Rhein-Lippe-Hafens ein. Damit wird ein bedeutendes gewerbliches Flächenpotential für eine überregionale Entwicklung zur Verfügung gestellt. Da diese Flächen einer kommunalen gewerblichen Entwicklung entzogen sind, muss ein Ausgleich an anderer Stelle angestrebt werden (siehe auch oben Gewerbeflächenpotentiale und Kapitel 7.1 Vorbereitende Bauleitplanung).



Quelle: Stadt Wesel

Die Stadt Wesel hat im Rahmen der Häfenkooperation – insbesondere im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen – folgende Entwicklungsziele:

- Schaffung von qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen
- ausgewogenes Verhältnis von Flächenverbrauch und Anzahl geschaffener Arbeitsplätze
- Wertschöpfung auf den eingebrachten Hinterlandflächen durch qualifiziertes Gewerbe (keine reine Lager- oder Umschlagstätigkeit, sondern Weiterverarbeitung und logistische Dienstleistungen)
- stadtverträgliche Nutzungsarten in Bezug auf
 - Lärmemissionen
 - Art der umgeschlagenen Güter (Geruchs- und Staubemissionen)
 - Massengüter (kein Kohleumschlag)
- nach Möglichkeit Ausbau der Trimodalität des Standorts Rhein-Lippe-Hafen durch Anbindung an die Bahnstrecke Spellen-Oberhausen (über Kreisbahn) oder Emmerich-Oberhausen

Tourismus

Wie in Kapitel 6.1 Bestandsanalyse dargestellt, gewinnt der Wirtschaftsbereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe (Tourismus) mit steigenden Übernachtungszahlen an Bedeutung.

Darüber hinaus besteht ein enormes Entwicklungspotential. Insbesondere birgt der nordwestliche Bereich des Stadtgebietes große Chancen im Zusammenhang mit den bereits bestehenden und den zukünftigen Wasserflächen (siehe auch Kapitel 3.4 Standortvorteile und Kapitel 8 Landschaft), die es zu nutzen gilt.

Aufgaben und Zielsetzung der Wirtschaftsförderung

Der Slogan „Wesel – Standort mit Zukunft“ ist zugleich Programm und Ziel für die Wirtschaftsförderung der Stadt Wesel. Aufgrund des tiefgreifenden Strukturwandels in unserer Region ging einerseits in den 90er Jahren eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen verloren. Andererseits entstehen aber neue, zukunftsorientierte Beschäftigungsfelder. Die Verschiebung zugunsten des Dienstleistungssektors bildet als gesamtwirtschaftliches Phänomen den Rahmen, dem sich strukturgestaltende Wirtschaftsförderung jetzt und in Zukunft stellen muss.

Die wachsende Bedeutung von unternehmensorientierten Dienstleistungen bei gleichzeitigem Abbau von Arbeitsplätzen in vielen Bereichen von Industrie und produzierendem Gewerbe zeigen die veränderten Bedingungen, auf die sich die Wirtschaftsförderung eingestellt hat. Die Rahmenbedingungen der Wirtschaftsförderung haben sich auch insoweit geändert, als dass sie nicht diskussionslos von allen politischen Gruppen getragen werden. Baurechtliche Anforderungen, Umwelt- und Landschaftsschutz haben heute einen hohen Stellenwert und sind bei ökonomischen Entscheidungen entsprechend zu würdigen. Die lokale Wirtschaftsförderung in Wesel ist stark auf kleine und mittlere Unternehmen ausgerichtet und betrifft nicht ausschließlich große Unternehmen.

Neben der Begleitung aktueller und zukunftsorientierter Projekte und Neuansiedlungen ist die Bestandspflege und -förderung eine der wesentlichen Aufgaben der Weseler Wirtschaftsförderung. In der Praxis werden die Betriebe in allen unternehmensrelevanten Fragen unterstützt und betreut. Hierzu zählen in einer Vielzahl der Fälle notwendig gewordene Betriebserweiterungen bzw. -verlagerungen. Eine Anzahl von Unternehmen hat die Kapazitätsgrenzen erreicht und ist gezwungen, kurzfristig neue Produktionsmöglichkeiten zu schaffen.

Bestandspflege meint aber auch den regelmäßigen Kontakt zu den Unternehmen. So lassen sich oft schon im Vorfeld Probleme erkennen und damit auch leichter klären. Die Schaffung eines wirtschaftsfreundlichen Klimas ist ein zentrales Anliegen der Wirtschaftsförderung in Wesel.

Die Dynamik des Wirtschaftsstandortes Wesel hängt entscheidend von der Entwicklung der vorhandenen Betriebe ab. Für eine positive Bestandsentwicklung ist es notwendig, die Förderung dort anzusetzen, wo Entwicklungshemmnisse bestehen. Betriebserweiterungen und -verlagerungen müssen durch ein optimales Flächenangebot bedarfsgerecht ermöglicht werden, um den Unternehmensstandort Wesel dauerhaft zu sichern und langfristig qualifizierte Arbeitsplätze zu erhalten.

Die vom Rat im Jahre 2009 beschlossenen strategischen Ziele (NKF) sind auch bei allen Zielsetzungen der Wirtschaftsförderung stets zu berücksichtigen. Die nachfolgende Abbildung stellt eine diesbezügliche Zieleinordnung dar.



Quelle: Stadt Wesel

7. BAULEITPLANUNG: MITTEL ZUR UMSETZUNG STÄDTEBAULICHER ZIELE

7.1 Vorbereitende Bauleitplanung

Schon im einleitenden Kapitel 1. „Ausgangslage, Aufgabenstellung“ ist die besondere Bedeutung des Flächennutzungsplanes (FNP) für die Stadtentwicklung hervorgehoben worden.

Im FNP werden die einzelnen Nutzungskategorien für das gesamte Stadtgebiet festgelegt – so etwa Flächen für das Wohnen, die Versorgung, den Gemeinbedarf, das Arbeiten und den Verkehr. Aus dem – die Flächennutzungen vorbereitenden – FNP werden die konkreten Bebauungspläne entwickelt.

Der FNP wiederum ist unmittelbar **in die Regionalplanung eingebunden**. Überörtliche Interessen müssen beachtet werden. So können vom FNP auch Auswirkungen regionaler Art ausgehen. Insofern besteht bei Aufstellung, Änderung oder Ergänzung die Genehmigungspflicht. Im Planverfahren wird die Anpassung an die landesplanerischen Ziele geprüft. Dieses Prüfverfahren erfolgt seit Oktober 2009 durch den Regionalverband Ruhr mit Sitz in Essen. Die Genehmigung – mit formeller Prüfung des vorangegangenen Planverfahrens – läuft über die Bezirksregierung Düsseldorf.

Der demografische Wandel in der Gesellschaft, sich verändernde volkswirtschaftliche Rahmenbedingungen und auch wandelnde Anforderungen an den Wohnstandort haben die Stadtlandschaften in den letzten Jahren verändert. So sind die Ruhrgebietsmetropolen von z. T. drastischen Schrumpfungsprozessen geprägt, während Umlandkommunen davon generell weniger berührt sind bzw. sogar Bevölkerungswachstum aufweisen können. Die Auswirkungen betreffen weniger das äußere Erscheinungsbild der jeweiligen Städte und Gemeinden, sondern vielmehr die allgemeine Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen und somit die Versorgung der Bevölkerung. Hier sind über die einzelnen gemeindlichen Ziele hinaus die regionalen Auswirkungen zu betrachten.

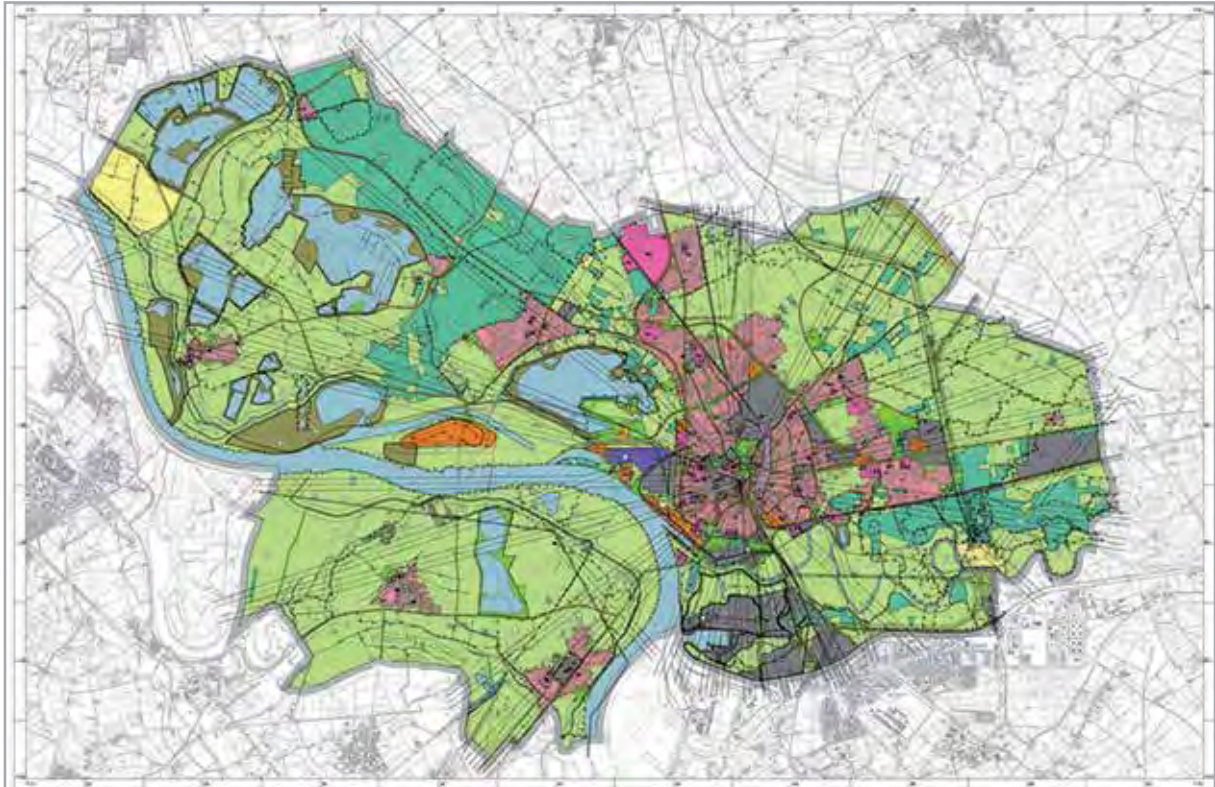
Regionalplanerisch wiederum kann die zunehmende Stadt-/Umlandwanderung mit den sich daraus ergebenden verkehrlichen Konsequenzen, dem Flächenverbrauch und den neuen Olnfrastrukturanforderungen – sei es für neu zu schaffende oder für dann überflüssige Einrichtungen – nicht Ziel einer nachhaltigen Entwicklungslinie sein. Das gilt im Übrigen gleichermaßen für private wie gewerbliche Zwecke.

Die Regionalplanung ist als übergeordnete Planungsinstitution bestrebt, über Nutzungs- und Flächenangebote eine gleichmäßige Verteilung im Raum zu gewährleisten. Insofern muss sich die kommunale Planung mit ihrer Bauleitplanung hier zunächst **in das übergeordnete System** einpassen. Für die Stadt Wesel als Kommune in der Ballungsrandzone bedeutet dies konkret, dass über die im FNP bereits vorhandenen Kontingente für eine bauliche Entwicklung hinaus nur noch unter besonderen Bedingungen weitere Potentiale aufgetan werden können.

Die Einbindung in das Rechtssystem des Landesplanungsgesetzes – Notwendigkeit der landesplanerischen Zustimmung gem. § 34 Abs. 1 und 5 Landesplanungsgesetz – mit Genehmigungsvorbehalt nach Abschluss des Verfahrens macht ein Ausbrechen mit anderen Zielen unmöglich. Steuerungsmöglichkeiten bleiben lediglich über **Flächentauschverfahren** oder gezielte Maßnahmen zur Innenentwicklung, falls sich hier Möglichkeiten ergeben sollten. Im Fazit bleibt jedenfalls festzuhalten, dass großflächige Neuplanungen – auch wenn sie in den nutz-

baren Siedlungsbereichen der Regionalplanung liegen – nur noch in besonders begründbaren Einzelfällen möglich sein werden.

Die in die gemeinsame Hafengesellschaft DeltaPort für eine überregionale Entwicklung eingebrachten Gewerbeflächen stehen für eine kommunale gewerbliche Entwicklung nicht mehr zur Verfügung. Ziel ist es, hierfür durch Flächennutzungsplanänderungen einen Ausgleich an anderer Stelle im Stadtgebiet zu erhalten, z.B. östlich des Gewerbegebietes Rudolf-Diesel-Straße (siehe hierzu auch Kapitel 6.2 Potentiale und Ziele/Wirtschaftliche Entwicklung).



Flächennutzungsplan, Quelle: Stadt Wesel

7.2 Bebauungsplan

Im Bebauungsplan werden die Nutzungskategorien des FNP **konkret städtebaulich definiert**. Die räumlichen Siedlungsansprüche werden allgemein über die Art und das Maß der baulichen Nutzung sowie durch die Erschließungsanlagen festgesetzt. Bei zurückhaltender Festsetzungspraxis werden – neben der Art der baulichen Nutzung – allein die immer notwendigen Rahmenbedingungen wie Geschossigkeit und Verkehrsflächen bestimmt.

Diese Festsetzungspraxis wurde in der Vergangenheit immer dann gewählt, wenn große Areale durch wenige Bauträger bebaut und im Hinblick auf einen zügigen Bauablauf keine behindernden Vorschriften eingebaut werden sollten, die möglicherweise zu – verzögernden – Planänderungen hätten führen können. In Bebauungsplangebieten, in denen vorwiegend individuell gebaut werden kann, ist eine die städtebaulichen Ansprüche im Detail definierende Festsetzungspraxis geboten. Nur so kann sichergestellt werden, dass planerisch angedachte **städtebauliche Qualitäten** auch tatsächlich realisiert werden.

Maß der baulichen Nutzung und Gestaltungsregeln

Durch das Maß der baulichen Nutzung werden die städtebaulichen Kuben festgelegt. Hierbei werden auch durch die privat initiierten Gebäude die öffentlichen Räume in ihrer Wahrnehmung definiert. Ziel der Planung muss es daher sein, dass die Bauvorhaben so exakt definiert sind, dass nicht durch individuelle Ausgestaltungsräume eine Eigendynamik entsteht, die dem geplanten Gesamteindruck entgegenwirkt. In diesem Zusammenhang können über die Geschossigkeit allein keine zielgerichteten Regelungen getroffen werden, vielmehr sind enge Vorgaben zu Gebäudehöhen und Gebäudeausgestaltungen notwendig (First-, Trauf- und Sockelhöhen, Souterrains etc.). Daneben müssen klassische Gestaltungsregeln entwickelt werden wie zu Dachgestaltung und -aufbauten und insbesondere zu Fassadenmaterialien. Durch die Stellung der baulichen Anlagen können Einzelakzente gesetzt werden. Mit der höchstzulässigen Anzahl von Wohneinheiten pro Wohngebäude wird die städtebauliche Dichte und mit dem damit in direktem Zusammenhang stehenden Verkehrsaufkommen maßgeblich die Qualität des Wohnumfeldes bestimmt.

Gestaltung im öffentlichen Bereich

Die städtebaulichen Qualitäten innerhalb eines Gebietes werden neben der hochbaulichen Nutzung vor allem durch die Ausgestaltung des öffentlichen Raumes bestimmt. In Wohnquartieren ist hier die **Aufenthaltsqualität** maßgebend, in Gewerbegebieten, Geschäftsvierteln etc. steht der **repräsentative** Eindruck im Vordergrund. Bereits im Bebauungsplan sollten die späteren Gestaltungsmerkmale mit eingeplant werden. Nur so kann ein städtebauliches Gesamtbild sichergestellt werden. Die in den letzten Jahren in die Gesetzgebung eingeflossenen Regelungen zur Regenwasserversickerung können hier in positiver Weise herangezogen werden. Durch die Festsetzung von Versickerungsanlagen innerhalb der Straßen- und Wegesysteme wie durch seitliche Gräben, Versickerungsflächen oder auch Versickerungsteiche können gestalterische Akzente gesetzt werden. Das Thema „Wasser“ kann also als Gestaltungselement in besonderem Maße Eingang in die Planung finden. Die Anlage von **Grünwegenetzen** wurde in der Vergangenheit mehrfach diskutiert. So ist eine Abrechnung als Erschließungsanlage nicht möglich. Gleichwohl kann aus der Sicht der Stadtplanung auf straßenunabhängige Fuß- und Radwegeverbindungen nicht verzichtet werden, da nur damit Wege, die ansonsten mit dem motorisierten Individualverkehr durchgeführt würden, substituiert werden können. Im

Rahmen des Bodenmanagements (Kapitel 4 „Umsetzungsorientierte Stadtplanung: Bodenmanagement.“) können solche Wegebaukosten aber häufig schon im Vorfeld mit einkalkuliert werden.

Energetische Optimierung, Stadtklima

Alternative Energien werden in zunehmendem Maße genutzt. Wärmepumpentechnik, Solarthermie und Photovoltaik sind zu Standards gereift und stehen mittlerweile gleichberechtigt neben konventionellen Wärmeanlagen. Daneben lassen sich die gesetzgeberisch formulierten energetischen Anforderungen im Wohnungsbau nur durch entsprechende Dämmmaßnahmen einhalten. Welche Energiequelle auch immer gewählt wird: solare Energiegewinnung ist grundsätzlich immer möglich und kann durch die Stellung der baulichen Anlage und ihrer Lage innerhalb eines Siedlungsverbundes entsprechend optimiert werden. Bei der Planung neuer Wohnsiedlungen sollte insofern die solare Optimierung ein zentraler Entwurfsgrundsatz sein.

Zur Anpassung an den **Klimawandel**, der eine Erhöhung der kritisch zu bewertenden extremen Hitzetage prognostiziert, wird ein breiter Katalog von Maßnahmen vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen vorgeschlagen (www.klimawandel.nrw.de).

Betroffen hiervon können voraussichtlich Teile der Weseler Innenstadt sein. Für den überwiegenden Siedlungsraum, der durch einen hohen Anteil an Gartenflächen gekennzeichnet ist, scheint die Entwicklung insgesamt eher moderat zu verlaufen. Gleichwohl gilt, dass im Hinblick auf die demografische Entwicklung (höherer Anteil älterer Wohnbevölkerung in den Siedlungsflächen) zum Beispiel Oaseneffekte genutzt werden können, die durch Entwicklung oder Sicherung kleiner Wald- oder Parkparzellen das unmittelbare Wohnumfeld qualitativ hochwertig weiter zu entwickeln helfen. In den verdichteten Stadträumen sollten auch Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünung Unterstützung finden. In Verbindung mit kleinräumlicher Regenwasserbewirtschaftung stellen wohnortnahe Frei- und Grünflächen eine gute Möglichkeit dar, eine hohe Wohnqualität langfristig zu sichern.

Zielkonflikte und Synergien

Zwischen den verschiedenen Nutzungen und Raumannsprüchen bestehen auch Zielkonflikte, die teilweise erhebliches Konfliktpotential bergen.

Beispielhaft hierfür wäre eine rein nach Süden ausgerichtete Gebäudestellung im Sinne einer optimierten Solarnutzung, die eventuell eine unverträgliche stadträumliche Qualität nach sich ziehen würde. Hiermit verbunden sind Fragen hinsichtlich der Gesamtenergiebilanz von zukünftigen Wohngebäuden beziehungsweise von Quartiersentwicklungen. Als Stichpunkte zu diesem Themenkomplex können Energieplusgebäude, Erdwärmennutzung, Miniblockheizkraftwerke und andere technische Entwicklungen benannt werden. Welche Art von technischer Daseinsvorsorge ist in Zukunft sicherzustellen, wenn eine externe Energieversorgung nicht mehr zwingend notwendig sein wird?

Der Verortung von schattenspendenden Bäumen, die regelmäßig eine hohe Wohnumfeldqualität unterstützen kann, indem ein angenehmes Lokalklima geschaffen wird, steht eventuell ebenfalls eine optimierte Solarnutzung entgegen. Ein klassischer Konflikt ist auch eine hohe Gebäudeverdichtung, die natürlich eine geringere Inanspruchnahme von Freiflächen darstel-

len kann, häufig aber nicht das gewünschte Nutzungsprofil zukünftiger Bewohner widerspiegelt.

Vergleichbar sind gestaltende Regelungen zum Hochbau oder der Grünentwicklung zu bewerten. Diese Regelungen müssen aber auch gestalterische Qualitäten des öffentlichen Raums berücksichtigen bzw. fördern.

Zukünftig wird der Gebäudebestand im Siedlungsraum vermehrt in den Fokus der Stadtentwicklung genommen werden müssen. Dieses betrifft insbesondere die Qualität sich verändernder Wohnnutzungsansprüche – hier wären zum Beispiel Anforderungen an behindertengerechte Wohnformen zu nennen, weitere Aspekte sind neue technische und energetische Anforderungen im Gebäudebestand, die stadträumlich massive Auswirkungen entwickeln können. Das Verschwinden von ortsbildprägenden Backsteinbauten hinter Wärmedämmplatten, die häufig höhere Nachverdichtung in rechtskräftigen Bauleitplänen „alten-Musters“ mit meist sehr großzügig ausgewiesenen Wohnbaufenstern, sind nur einige Punkte, die in Zukunft behandelt werden müssen.

Im Sinne eines Synergieeffektes kann zum Beispiel die Regenwasserbewirtschaftung vor Ort aufgeführt werden. Hier besteht gesetzlich die Notwendigkeit, technisch Niederschläge konfliktfrei aufzunehmen und zu versickern, gleichzeitig aber auch die dafür notwendige Grün- und Freiflächen vorzuhalten. Bei entsprechender Gestaltung kann der Synergieeffekt – technische Notwendigkeit und wohnortnaher Freiraum – für eine positive Auswirkung auf das stadträumliche Umfeld genutzt werden.

Es ist daher von besonderer Bedeutung, diese Zielkonflikte zu erkennen und zu benennen. Eine langfristig tragfähige Stadtentwicklungsstrategie erfordert einen umfassenden Abwägungsprozess, um das gemeinsame zentrale Ziel, einen auf die Bedürfnisse der Bewohner der Stadt zugeschnittenen und qualitativ hochwertigen Stadtraum in all seinen verschiedenen Ausprägungen zu gestalten.



8. VERKEHRSPLANUNG

Die Verkehrsplanung steht mehr denn je vor einem elementaren Wandel. Fossile Brennstoffe sind endlich und der Peak Oil (Zeitpunkt für das globale Ölfördermaximum) wird nach wissenschaftlichen Untersuchungen schon bald erreicht sein. Unsere Städte benötigen zunehmend eine Verkehrsplanung, die ökonomischer, ökologischer und intelligenter gestaltet ist als bisher.

Wesentliche Schlagwörter in diesem Zusammenhang sind die **Nahmobilität** sowie ein ökonomisch, ökologisch orientiertes sharing system (Verbundsystem verschiedener Verkehrsmittel). Fraglich ist, ob Verkehrsideen aus den USA, die uns Jahrzehnte beherrscht haben, zukünftig noch tragbar sind.

Die Wissenschaft hat für die Stadt von Morgen herausgestellt, dass der Verkehr nicht mehr von dem Verkehrsmittel Auto mit seinem Ottomotor alleine abhängt wie in den vergangenen Jahrzehnten, sondern dass **neue und ökologisch vertretbare Antriebsysteme** in unseren Städten Einzug halten werden. Fest steht auch, dass Fortbewegungsmittel intelligenter genutzt werden als zum heutigen Zeitpunkt. Das Auto als Statussymbol verliert seine Rolle mehr und mehr und wird ersetzt durch Fahrzeuge, die zweckgebunden eingesetzt werden und für die unterschiedlichen Zwecke geliehen werden. Die ökonomischen Gesichtspunkte werden hierfür den Ausschlag geben.

Vor diesem Hintergrund müssen sich die Städte neu aufstellen und überlegen, wie sie diesen Ansprüchen für die Stadt von Morgen aus Sicht der Mobilität gerecht werden.

Verkehrsuntersuchung Wesel

Während bei der Verkehrsuntersuchung von 1992 (erstellt von Socialdata, einem Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung in München) durchschnittlich 3,02 Wege pro Person und Tag festzuhalten waren, liegt der Wert im Rahmen der Untersuchung auf der Grundlage von Haushaltsbefragungen 2008 bei 4,38 Wegen. Das entspricht 275.940 Wegen pro Tag. Dies stellt ein hohes Ergebnis dar, liegt jedoch im Trend, da sich auch der Wert der bundesweiten Erhebung auf 3,6 Wege pro Person erhöht hat. Insgesamt ist in Wesel daher von einer recht **hohen Mobilitätsquote** auszugehen. Vom daraus resultierenden erheblichen Mehrverkehr wird ein nicht unerheblicher Teil durch die Verkehrsanteile im Umweltverbund, insbesondere dem hohen Anteil an Radverkehr, aufgefangen.

Das dominierende Verkehrsmittel in Wesel ist das private Kfz. Der Split-Anteil (Verkehrsanteil) liegt bei etwa 60 %, davon entfallen knapp 50 % auf Selbstfahrer und gute 10 % auf Mitfahrer. Der Anteil an motorisierten Zweiradfahrzeugen liegt bei unter einem Prozent.

Einen im Vergleich zum Bundes- und Landesdurchschnitt – aber auch im Vergleich zu ähnlich strukturierten Städten – sehr hohen Anteil weist das **Verkehrsmittel Fahrrad** auf. Mit 22 % findet jede fünfte Fahrt in Wesel mit dem Fahrrad statt, das entspricht 61.000 Fahrten pro Tag. Dieses Ergebnis ist in Bezug auf seine positiven Auswirkungen auf Umwelt- und Umfeldqualität, Entlastung von Knotenpunkten, Reduzierung von Park-Such-Verkehr und Entlastung von Stellplätzen positiv einzuschätzen.

Der Anteil der **Fußwege** am Modal Split liegt dem gegenüber bei 13 % und ist damit relativ gering. Im Gegensatz zur Untersuchung von 1992 ist die hier angewendete Untersuchungsmethodik sehr strikt darauf ausgerichtet, jeden kurzen Fußweg mit zu erfassen, so dass davon auszugehen ist, dass der Anteil des Fußverkehrs am Modal-Split in Wesel tatsächlich niedriger ist als in Deutschland allgemein.

Ebenfalls gering stellt sich demgegenüber der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Er liegt bei gut 4 %, wobei knapp 3 % auf den Bus und gut 1 % auf die Bahn entfallen. Hinzu kommen 0,4% für die Taxinutzung.

Es fällt auf, dass in Wesel der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fußverkehrs geringer ist, jedoch durch den erheblich höheren Radverkehrsanteil aufgefangen wird. Insgesamt weist dadurch der motorisierte Verkehr in Wesel einen geringfügig kleineren Anteil als im Bundesdurchschnitt auf.

Nachfolgend wird der Modal Split dieser Haushaltsbefragung mit den vorangegangenen Untersuchungen vergleichend dargestellt.

Jahr	Kfz-selbst	Kfz-mit	ÖPNV	Rad	Fuß
1982	37,00%	12,00%	5,00%	20,00%	24,00%
1992	46,00%	14,00%	4,00%	17,00%	19,00%
2008	48,70%	10,70%	4,30%	22,20%	13,30%

Quelle: eigene Darstellung

Der Vergleich zeigt, dass der Anteil des Fußverkehrs – dem Trend der beiden älteren Werte folgend – weiter deutlich abgenommen hat. Die Abnahme beim Modal Split im Fahrradbereich konnte jedoch gestoppt und ins Gegenteil gewendet werden. Während sich der Anteil im Bereich des PKW-Verkehrs insgesamt von 49% im Jahre 1982 auf 60% im Jahre 1992 erhöhte, liegt dieser Wert in der aktuellen Untersuchung mit ebenfalls 60% auf gleichem Niveau wie 1992. Der Anteil der Selbstfahrer hat sich leicht erhöht, während der Anteil der Mitfahrer entsprechend abgenommen hat. Beim öffentlichen Verkehr gibt es praktisch keine Bewegung.

Der kaum veränderte Gesamtanteil des PKW-Verkehrs bedeutet jedoch nicht, dass es keinen Zuwachs der Verkehrsleistungen gibt. Dies liegt zum einen darin begründet, dass der Selbstfahreranteil leicht gestiegen ist und daraus auch eine höhere Verkehrsleistung resultiert.

Zum anderen hat der Verkehr auch insgesamt zugenommen (s.o.). Bei einer Gesamtverkehrszunahme bedeutet der gleich gebliebene Anteil des Kfz-Verkehrs demgemäß auch eine Erhöhung der Verkehrsleistung im Motorisierten Individualverkehr (**MIV**). Ebenso haben sich die Verkehrsleistungen im ÖPNV und im Radverkehr erhöht.

Ortsteiluntersuchung am Beispiel Fusternberg

Im Ortsteil Fusternberg ist der höchste Splitanteil in Bezug auf den Fahrradverkehr in Wesel festzustellen. Hier findet jede dritte Fahrt mit dem Fahrrad statt, während der Anteil des Kfz-Verkehrs bei rund 50% liegt. Auch in Fusternberg finden bei normalem Grundniveau mehr Fahrten mit der Bahn und weniger mit dem Bus statt. Auch ist hier der Anteil des motorisierten Zweiradverkehrs höher als in anderen Ortsteilen. Die Gründe für den sehr hohen Anteil am Radverkehr müssen durch Befragungen sorgfältig analysiert werden. Es ist davon auszugehen, dass neben einer idealen Fahrradentfernung zum Zentrum die Möglichkeit der schnellen Direktverbindungen über die Hauptstraßen hierbei eine zentrale Rolle spielt. Darüber hinaus wird das örtliche Zentrum in Fusternberg gut angenommen, woraus die Möglichkeit resultiert, viele Wege ohne Auto durchzuführen.

Bezüglich der anderen Ortsteile liegen ebenfalls dezidierte Ergebnisse zum Splitanteil vor. Aufgrund dieser Ergebnisse müssen im Detail Lösungen für **optimierte Anbindungen** wie z.B. Fahrradautobahnen aufgezeigt werden.

Zukünftige Schwerpunkte in der Verkehrsplanung:

Verbesserung der Nahmobilität

Für die Stadt Wesel bedeutet das, dass sie weiter intensiv auf die Nahmobilität setzt und die Verkehrsanteile im Bereich des Rad- und Fußgängerverkehrs erhöht. Die **Entwicklung von Komfortnetzen** und die **Bewußtseinschaffung** für die Kurzstrecke mit dem Rad stellen wichtige Aufgaben dar. Da das Auto mehr Konkurrenz durch alternative Verkehrsmittel bekommen wird, muss der Straßenraum intelligenter aufgeteilt werden und zudem als Lebensraum dienen. In der Quartiersplanung muss den neuen Verkehrsmitteln ebenfalls Rechnung getragen werden. Stellplätze für Autos waren bisher die Norm, zukünftig muss überlegt werden, wie E-Fahrzeuge, E-Bikes oder Pedelecs ebenfalls sicher und geschützt im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden können. Es ist kaum möglich, E-Bikes oder Pedelecs infolge des Gewichts in den Keller eines Mehrfamilienhauses zu tragen.

Die Schaffung einer intakten Infrastruktur für die E-Mobilität wird das Thema der Zukunft werden. Hierbei muss überlegt werden, wie der Straßenraum aufgeteilt werden muss, wo E-Bikes und Pedelecs fahren, wie die Verkehrssicherheit im Bereich der Knotenpunkte gewährleistet wird, an welchen Stellen und wie viele Leihräder bzw. Leihpedelecs zur Verfügung gestellt werden. Weiter ist zu überlegen, an welchen Stellen Aufladestationen im Stadtgebiet verteilt werden und wie diese Standorte rechtlich im Bereich der Bauleitplanung gesichert werden.

ÖPNV

Ziel muss es auch weiterhin sein, den Umweltverbund zu verbessern. Das Angebot hinsichtlich der Taktzeiten und der axialen Wegeverbindungen muss deutlich verbessert werden. Dieseltreibene Busse sollten aus ökologischer Sicht mittelfristig durch Elektro-Busse ersetzt werden, um die Städte emissionsfreier zu gestalten.

Nahverkehrsplan

Im Nahverkehrsplan des Kreises Wesel für den Busverkehr wird ein Konzept verfolgt, dass die rein kommunalen Linien (Stadtlinien in Wesel) im Wesentlichen beibehält. Linien, die interkommunale Verkehrsbedürfnisse befriedigen, werden – soweit sie stark kommunal orientiert sind – mit ihren Verkehren jeweils den betroffenen Kommunen zugeordnet. Regionale Linien sind der allgemeinen und generellen Verantwortung des Kreises unterworfen.

Das Konzept versucht, die befriedigende Versorgung beizubehalten und in einigen Bereichen zu verbessern. Dies soll kostenneutral erfolgen.

Verkehrsnetz

Neben der E-Mobilität sind die Verkehrsnetze auch für die Nahmobilität deutlich zu verbessern. Schnelle Verbindungen sowie breitere Radverkehrsachsen sind ein Muss in der Stadt von Morgen. In diesem Zusammenhang sind alle Möglichkeiten für schnelle, komfortable und möglichst barrierefreie Verbindungen aus den Ortsteilen in die Innenstadt zu prüfen. Umwegebeziehungen für den Fußgänger sind ebenfalls zu vermeiden. In diesem Zusammenhang stellt

die barrierefreie Stadt einen wesentlichen Faktor dar. Infolge des demografischen Wandels erscheint es notwendig, auch den mobilitätseingeschränkten Menschen und besonders den Senioren eine verbesserte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, da ihre Anzahl wachsend ist.

Die Entwicklung des Verkehrsnetzes stellt ein wichtiges zukunftsorientiertes Modell dar. Die Nahmobilität soll im untergeordneten Netz stets Vorrang haben, der MIV im übergeordneten Netz. Durch eine klare Abgrenzung sollen Durchgangsverkehre in untergeordneten Quartieren eine Ausnahme darstellen. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, das übergeordnete Netz den verkehrlichen Erfordernissen anzupassen. Die **Verkehrssicherheit** stellt auch weiterhin eine wichtige Qualitätsaufgabe dar. In diesem Zusammenhang ist die Überprüfung aller Knotenpunkte erforderlich.

Projekte wie der Neuanschluss der **B 70 an die A 3** zur Entlastung des innerstädtischen Netzes und in besonderem Maß für die B 58, die als einzige Verkehrsanlage in Spitzenstunden zu Verkehrsproblemen führt, sind mittelfristig notwendig. Nicht zu vergessen sind die **Ortsumgehungen Büderich und Fusternberg**, die ebenfalls das innerstädtische Netz deutlich entlasten und dadurch dem innerstädtischen Netz neue Gestaltungsvarianten ermöglichen.

Für die Umgehung Fusternberg – die sogenannte Südumgehung – ist im Jahre 2012 das Planfeststellungsverfahren angelaufen. Erst mit Abschluss dieses Verfahrens und dem Bau der Südumgehung ist das Netz der Hauptverkehrsstraßen Wesels fertig gestellt.

Eine weitere Möglichkeit, die Anbindung der Stadt Wesel an das überörtliche Netz von Süden her zu optimieren, könnte über den Bau der Bundesstraße 8 „neu“ bestehen. Die Planung liegt beim Landesbetrieb Straßen NRW. Entscheidungen liegen nicht vor.

Ein zentrales, im Wesentlichen die Region jedoch belastendes Verkehrsinfrastrukturelement stellt der Bau des dritten Gleises der Bahnverbindung Emmerich – Oberhausen (**Betuwelinie**) dar. Hier gilt es, die Interessen der Stadt Wesel in das Planfeststellungsverfahren einzubringen und die negativen Auswirkungen dieses Projektes möglichst gering zu halten.

LippeMündungsRaum

Im LippeMündungsRaum ist insbesondere vor dem Hintergrund der Nutzung als Hafenstandort sowie der Aussage im GEP, in diesem Raum ein Güterverkehrszentrum zu schaffen, Vorsorge dafür zu treffen, dass die Trimodalität hergestellt wird. Hierzu muss eine Eisenbahntrasse an den Rhein-Lippe-Hafen geführt werden.

Modal Split

Die Steigerung des Modal Splits (Verkehrsmittelanteile) für die Bereiche zu Fuß und Rad ist aus Sicht der Stärkung des Nahverkehrs in den nächsten Jahren definiertes Ziel. Der Radverkehrsanteil in Wesel soll auf 25% (Ansatz AGFS = Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW) im Jahresdurchschnitt erhöht werden.

Quartiersbezogene Verkehrsplanung

Einheitliche Gestaltungsprinzipien von quartiersbezogenen Verkehrsräumen sind aus städtebaulichen Gründen dringend geboten. Eine langfristige qualitative Planung ist anzustreben. Der Wiedererkennungswert von Quartieren ist zu steigern.

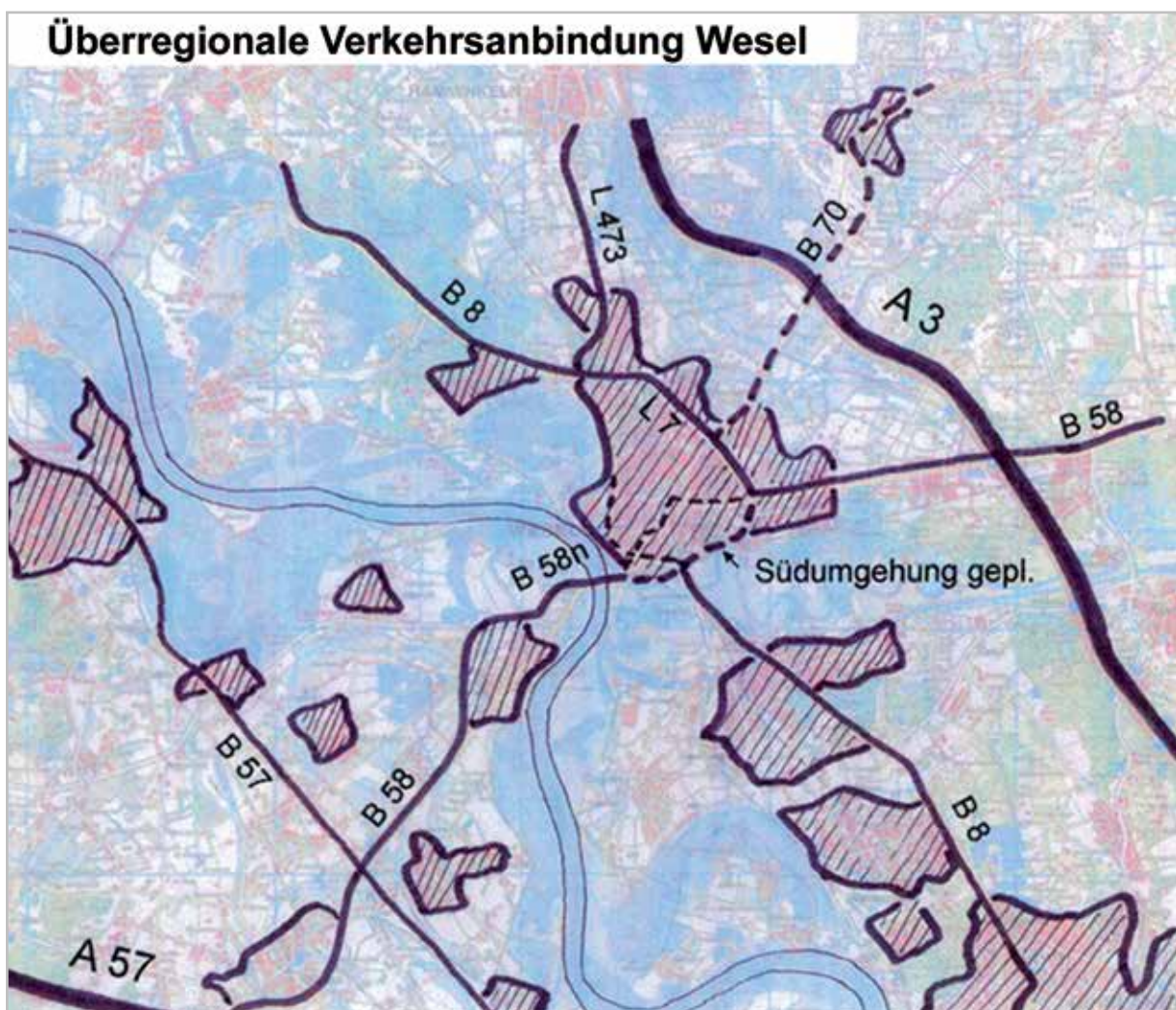
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW

Die Stadt Wesel ist seit 1995 ständiges Mitglied in der AGFS und in vielen verschiedenen Gremien vertreten. Dieser Einfluss muss auch weiterhin ausgeübt werden, da dadurch eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten bestehen und Informationen ausgetauscht werden. Neben der Öffentlichkeitsarbeit werden auch Straßenbauprojekte sowie Radverkehrsprojekte vom Land NRW gefördert.

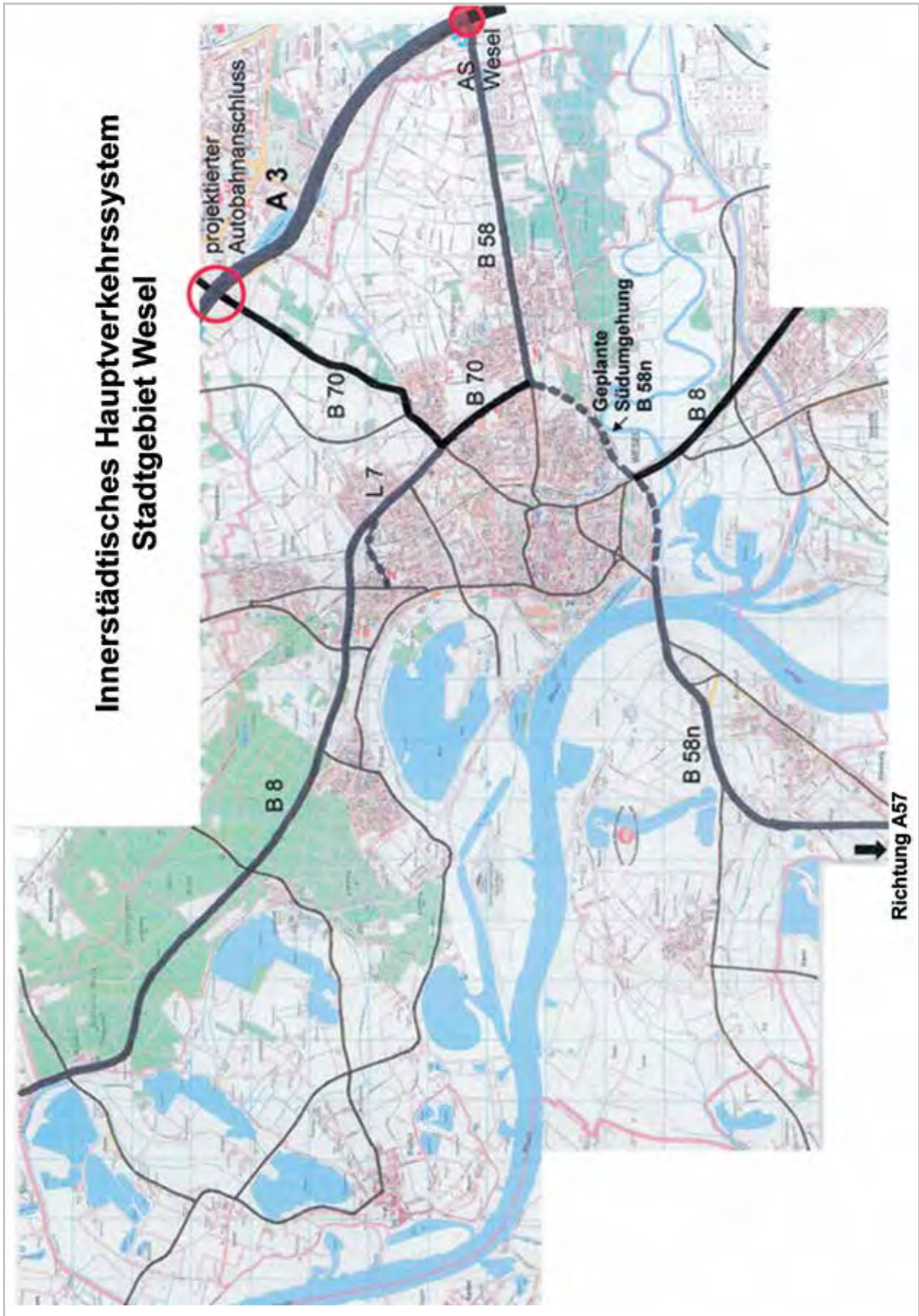
Internet und Marketing

Durch die wachsende Zunahme von Internetzugängen in den Haushalten ist es notwendig, die Internetauftritte im Bereich Verkehrsplanung, Aktivitäten, Veranstaltungen, Lippefähre noch aktueller zu gestalten. Die Vielzahl an Mails zeigt, wie wichtig den Bürgern eine gute Internetpräsenz ist.

Bei der Stärkung des Nahverkehrs ist nicht nur eine verbesserte Infrastruktur anzustreben, sondern ebenfalls Marketingoffensiven, um das Bewusstsein der Bürger für eine sinnvolle Nutzung des Verkehrsmittels zu steigern. Da 80 % aller Wege in Wesel maximal 5 km betragen, ist der Einsatz von Fahrrädern und Pedelecs aus ökologischer Sicht zu fördern. Gute Marketingstrategien können zu erheblichen Steigerungen führen.



Quelle: eigene Darstellung



Quelle: eigene Darstellung

9. LANDSCHAFT

Qualitäten

Die Stadt Wesel bezieht ihre Wohnqualitäten in erster Linie aus dem landschaftlichen Umfeld. Dieses Umfeld ist vorrangig durch verschiedene **Gewässer** geprägt. So sind – neben dem Rhein als landschaftsprägende Dominante – noch Lippe und Issel als Flussgewässer, der Auesee als Freizeitgewässer und verschiedene naturgerecht hergestellte Auskiesungsgewässer für die stille Erholung sowie für eine aktive Freizeiterholung vorhanden. Direkt am Rheinufer befindet sich der Weseler Yachthafen; die Rheinpromenade und die Wohnmobilstellplatzanlage vermitteln die Lage der Stadt am Fluss. Der Campingplatz „Gravinsel“ bezieht seine Qualitäten in erster Linie aus dem unmittelbaren Bezug zum Rhein.

Wie die Gewässer sind es vor allem die beiden **Waldgebiete** „Diersfordter Wald“ und „Aaper Busch“, die nicht nur landschaftliche Qualitäten setzen, sondern auch erhebliche ökologische Werte aufweisen. Daneben sorgen ausgeprägte, durch die landwirtschaftliche Nutzung bedingte Freiflächenanteile für eine von **Grün** geprägte, offene Stadtgestalt.

Die Siedlungsränder sind zur offenen Landschaft hin in der Regel eindeutig abgegrenzt. Dies gilt sowohl für die Dorfgebiete (Ginderich, Büderich, Bislich) als auch für die verschiedenen Ortsteile. Einer Landschaftszersiedelung muss auch in Zukunft entgegengewirkt werden.

Chancen

In der Bauleitplanung (wie auch bei anderen Fachplanungen) ist neben der inhaltlichen Bearbeitung der Planungsziele die gleichzeitige Berücksichtigung von **Kompensationsmaßnahmen** obligatorisch. Kompensation kann aber nur unter bestimmten Voraussetzungen gelingen. So sind in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahmen bestimmte landschaftliche Voraussetzungen notwendig. In der Regel sind solche Landschaftsräume geeignet, bei denen entweder aufgrund ihrer Größe oder im Hinblick auf ihre Lage Störungseinflüsse weitestgehend ausgeschlossen werden können. So entfalten Maßnahmen in freien Landschaftsräumen erheblich mehr Wirkung als isolierte, von Störungen geprägte Lagen. Die Suche nach geeigneten Kompensations-



Niederrheinbrücke Wesel bei Hochwasser, Quelle: Stadt Wesel



flächen geht insofern mit der Abwicklung der Planungsleistungen einher. Für das Stadtgebiet eignen sich nach o. g. Darstellung in erster Linie die landwirtschaftlich geprägten, dünn besiedelten Außenbereiche. In bestimmten Suchräumen sind wiederum bestimmte Maßnahmen konzeptionell miteinander zu verbinden. Solche „Themenräume“ sind beispielsweise die Umgebung des Auesees, der die gewerblichen Gebiete im LippeMündungsRaum gliedernde Grünbereich östlich des Hafens, verschiedene Waldumbaumaßnahmen im Diersfordter Wald und im Aaper Busch etc.

Der Niederrhein ist geprägt durch Landschaftsbilder, die wesentlich durch landwirtschaftliche Nutzformen wie Gemüse- und Obstanbau, Grünland und Milchviehhaltung geschaffen wurden. Der notwendige Anpassungsdruck einer zeitgemäßen Landwirtschaft führt auch hier zu einer nachhaltigen Veränderung des Freiraumbildes. Die vielfältigen, nicht immer konfliktfreien Nutzungsansprüche an den Freiraum – Landwirtschaft, Auskiesung, Naturschutz und Erholung – müssen dieser Entwicklung Rechnung tragen.

Naheliegend ist eine Verknüpfung ökologischer Notwendigkeiten (Kompensationsmaßnahmen) mit Freizeitangeboten und landschaftlicher Aufwertung.

Einbeziehung Landschaftsplan

Für einen Teil der vorgenannten Freiräume bestehen im Landschaftsplan Festsetzungen als **Naturschutzgebiete**. Diese gliedern sich in drei Komplexe:

1. Die rheinbegleitende Auenlandschaft von Büderich bis zur Nordgrenze des Stadtgebietes (gleichzeitig Teil des Vogelschutzgebietes Niederrhein einschließlich Fischschutzzonen nach FFH-Richtlinie)
2. Lippeaue und Drevenacker Dünen (Aaper Busch) von der LippeMündung bis zum Ostrand des Stadtgebietes (östlich der B 8 zum großen Teil auch Schutzgebiet nach FFH-Richtlinie)
3. Diersfordter Wald (im Nordosten auch Schutzgebiet nach FFH-Richtlinie)

Diese Naturschutzgebietskomplexe werden in allen Fällen durch **Landschaftsschutzgebiete** (LSG) ergänzt. Im Bereich Büderich/Ginderich kommen noch die größeren LSG Grünland Poll und im Osten das Isselgebiet als LSG hinzu.

Nur im Bereich um Ginderich, östlich und nördlich von Bislich, östlich von Blumenkamp sowie östlich von Obrighoven bleiben größere Freiflächenkomplexe von Schutzfestsetzungen frei. Auch für diese Flächen sieht der Landschaftsplan Erhaltungs- und Optimierungsmaßnahmen vor.

Diese Räume sind für die Entwicklung eines abwechslungsreichen, attraktiven Stadtbildes zu nutzen. Gleichzeitig sind hier die Suchräume für Kompensationsflächen und -maßnahmen für zukünftige Bauflächen. Aus wirtschaftlichen Gründen ist dabei eine weitgehende Beibehaltung einer naturverträglichen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung anzustreben. Zusätzlich kann dabei das Potential für eine ebenfalls naturverträglich zu gestaltende touristische Nutzung entwickelt werden.

Potential Wasser

Das die Stadtgestalt prägende Potential Wasser wird bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt gut genutzt und bietet überragende Standortqualitäten, die vorrangig auf den Freizeitsektor bezogen sind. Im Rahmen der Freizeitnutzung müssen die vorhandenen Qualitäten erhalten und z.T. auch ausgebaut werden:

- Rheinpromenade: Erweiterung in Richtung Stadthafen/Neugestaltung
- Yachthafen: langfristig städtebauliche Aufwertung
- Behutsame Entwicklung Rheinaue
- Wohnmobilstellplatz
- Deichradwege: Erhalt und kontinuierliche Pflege
- Jollenhafen Auesee: Umsetzung einer alten Idee
- Wasserwanderrastplätze
- Lippefähre „Quertreiber“: kontinuierliche Pflege des Standortes
- Lippeverlegung: erlebbare Einbeziehung in den Landschaftsraum
- Wassertourismus Bislich
- Fährkopf Bislich: Aufwertung des Umfeldes/Fährbetrieb „Keer Tröch“
- Ellerdonksee: Badestrand, Infrastruktur



Rheinstrand, Quelle: Stadt Wesel

Sonderfall Natur- und Freizeitverbund NFN

Das nordwestliche Stadtgebiet ist seit Jahren einem massiven **Strukturwandel** unterworfen. Der Wandel von der überwiegenden Landwirtschaft zu einer kieswirtschaftlich geprägten Landschaft ist weitgehend vollzogen. Die Umwandlung selbst wird noch erhebliche Zeiträume in Anspruch nehmen. Die Struktur Kieslandschaft ist aus sich heraus nicht nachhaltig und stellt nur ein – wenn auch Jahre andauerndes – Zwischenstadium dar. Die von den wesentlichen Akteuren Land, Bezirk, Kreis und Stadt getragene strukturelle Perspektive stellt die touristische Entwicklung unter Berücksichtigung der ökologischen Belange dar. Diese Entwicklung zum **Natur- und Freizeitverbund am Niederrhein** ist eine zentrale stadtentwicklungspolitische Aufgabe, die die Stadt Wesel in den nächsten Jahren zu bewältigen hat.

Die strukturelle **Entwicklung zu einer Freizeitlandschaft** mit hohem ökologischen aber auch hohem touristischem Niveau, das auch die ökonomische Entwicklung dieses Stadtteiles nachhaltig und langfristig sichert, bedarf bereits jetzt einer intensiven Begleitung, um die laufenden Prozesse derart zu steuern, dass die gewünschten Ergebnisse am Ende erreicht werden.

Dies muss zum einen durch eine vorausschauende städtebauliche Planung erfolgen. Hierzu ist die 40. Änderung des FNP der Stadt Wesel eingeleitet worden. Es bedarf aber auch der Koordination, Begleitung und Förderung von Aktivitäten Dritter (sowohl privater als auch staatlicher Stellen), um die jeweiligen Aktivitäten so auszurichten, dass sie letztlich ihre Wirkungen und Beiträge entsprechend den im Konzept der NFN GmbH angelegten Zielen entfalten. Die NFN GmbH hat unter Beteiligung aller Gesellschafter ein Strukturkonzept entwickelt, das die entwicklungsplanerischen Ziele und die geplanten Nutzungen verortet und beschreibt.

Mit der Erstellung des durch die Gesellschafter gemeinschaftlich getragenen Strukturkonzeptes war die wesentliche Aufgabe der Gesellschaft erfüllt. Die Gesellschafter kamen überein, die Abstimmung und Koordination von Projekten und Maßnahmen auf einer anderen Plattform als der der Gesellschaft durchzuführen und beschlossen daher, die GmbH aufzulösen. Das **Forum Natur- und Freizeitverbund NiederRhein** soll durch den Kreis Wesel betreut werden.



Fahrradfähre Quertreiber an der Lippe, Quelle: Stadt Wesel

Im Strukturkonzept für den Landschaftsraum Wesel-Rees-Hamminkeln, das hier mit einem Ausschnitt der Maßnahmenkarte dargestellt ist, sind die Planungen und Konzepte im Detail dargelegt.

Großräumige Entwicklungsziele

Für den Landschaftsraum Wesel können drei langfristig angelegte großräumige Entwicklungsziele entworfen werden:

Biotopvernetzung Aaper Busch/Diersfordter Wald

Beide Waldgebiete weisen nicht nur entsprechende ökologische Wertigkeiten auf, sie prägen auch in nachhaltiger Weise ihre (städtebauliche) Umgebung. Zwischen diesen im Osten bzw. im Nordwesten gelegenen zusammenhängenden Waldflächen bestehen kleinere eingestreuete Waldstücke, die sich größtenteils in freier Landschaft befinden. Sie stellen **Gliederungselemente** in der z.T. ausgeräumten landwirtschaftlich geprägten Umgebung dar. Dieser gering besiedelte Landschaftsraum eignet sich – wie bereits oben beschrieben – nahezu gänzlich zu Kompensationsmaßnahmen. Darüber hinaus können die bestehenden Gliederungselemente miteinander verbunden werden, wobei langfristig eine Vernetzung der beiden Großbiotope Aaper Busch und Diersfordter Wald anzustreben wäre.

Im Zusammenhang mit dieser großräumigen Vernetzung muss die Chance für zwei maßgebliche Gliederungsmaßnahmen unbedingt genutzt werden. Es drohen die Ortsteile Blumenkamp, Feldmark und Lackhausen langfristig zusammenzuwachsen, so dass hier eine **wirksame Grünbarriere** aufzubauen ist, deren dann daraus resultierender ökologischer und landschaftsästhetischer Wert einer baulichen Nutzung dauerhaft entgegengehalten werden kann. Des Weiteren bestehen seit langer Zeit private Bestrebungen, den Freibereich zwischen Flüren und der Feldmark, nördlich des Auesees, baulich zu verwerten; auch hier muss mit geeigneten Maßnahmen ein entsprechendes Gegengewicht geschaffen werden.

Die städtische Bauleitplanung sieht für sämtliche o. g. Überlegungen zwar lediglich Freiraumnutzungen vor, aufgrund der Langfristigkeit der Maßnahmen sollten aber nachhaltig angelegte Festlegungen erfolgen.

Landschaftsraum Büderich/Ginderich

Im linksrheinischen Bereich der Stadt Wesel ist die außerhalb der bebauten Dorfbereiche befindliche Landschaft weitestgehend ausgeräumt. Gliedernde Elemente sind nur ansatzweise vorhanden. Mit der Ortsumgehung Büderich wird in absehbarer Zeit eine weithin prägende Landmarke geschaffen, die die Qualität des Landschaftsraumes nicht verbessern wird. Positiv zu bewerten sind die vom Rhein beeinflussten Gebiete, darüber hinaus bestehen im **Kiesgewässer „Pettenkaul“** ganz erhebliche Potentiale zur landschaftlichen Aufwertung.

Bereits im Landschaftsplan werden gliedernde Elemente zur Bereicherung der Landschaft festgesetzt. In diesem Sinne sollten die vorhandenen Potentiale und auch die zu erwartenden Defizite als Auftakt zur großräumigen Aufwertung des linksrheinischen Bereichs der Stadt Wesel genutzt werden.

Freizeitachse Nord/Süd

Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht eine ausgeprägte, vielfältig genutzte **nordsüdlich ausgerichtete Freizeitachse**, die südlich in etwa Höhe der Fischertorstraße beginnt, die **Rheinpromenade**, am **Yachthafen** und **Flugzeug-Landeplatz** entlang über den Auedamm zwischen **Auesee** und Rhein führt und vor Flüren, direkt nördlich der **Gravinsel** endet. Dieser Achse ideell hinzuzurechnen ist auch der gesamte weitere Bereich des Auesees.

Diese Achse kann nach Süden verlängert werden, indem die Rheinpromenade in Richtung Stadthafen geführt wird. Es könnte schon jetzt die fußläufige **Anbindung des Hafens** und auch die Verkehrssicherheit innerhalb des Hafengebietes verbessert werden.

Eine weitere nach Süden ausgerichtete Option besteht in der Anbindung des **LippeMündungs-Raumes** an diese Achse. Durch die Verlegung der Lippe wird der gesamte Landschaftsraum zwischen Rheinbrücke und Dinslakener Landstraße bzw. Frankfurter Straße neu gestaltet. Diese großflächige landschaftliche und ökologische Aufwertung sollte für die Öffentlichkeit erlebbar sein. Anbindungsmöglichkeiten bestehen in Höhe der Schießstände an die Brücke. Nach Osten können Anbindungen an den Radweg entlang des Wesel-Datteln-Kanals mit fernem Ziel Lippefähre eingerichtet werden.

Nach Norden wird über den **Diersfordter Wald** das „**NFN**“-**Gebiet** angebunden, mit dem Fahrrad gut zu erreichen ist die **Rheinfähre** nach Xanten.

Abknickend erfolgt die Anbindung an den NFN-Raum über die Rheinachse bis Bislich. Diese Verbindung, die wesentlich durch die Deichlinie des Hochwasserschutzdeiches beschrieben ist, stellt eine Verlängerung der Freizeitachse in den Raum Bislich dar. Dieser Raum wird aufgrund der nachhaltigen Veränderung seiner Nutzungsstruktur neben den landschaftlichen Angeboten auch wesentlich Träger touristischer Nutzungen sein und somit längerfristig den Strukturwandel von Kieswirtschaft in touristische Wirtschaft vollziehen müssen.

10. KLIMASCHUTZ

Die Bundesregierung verfolgt nach ihrem im Oktober 2010 beschlossenen Energiekonzept das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 80 % gegenüber 1990 zu reduzieren.

Um den Klimawandel und seine unweigerlichen Auswirkungen noch in einem erträglichen Rahmen zu halten, ist es nach wissenschaftlicher Auffassung notwendig, den globalen Temperaturanstieg auf maximal 2 Grad gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen.

Die praktische Umsetzung konkreter Klimaschutzmaßnahmen und somit die CO₂-Reduzierung erfolgt vor allem auf lokaler bzw. kommunaler Ebene. Die Kommunen haben eine Vorbildfunktion beim Klimaschutz und bei der Klimaanpassung. Die Gemeinden und Gemeindeverbände können im Rahmen ihrer Handlungsmöglichkeiten darauf hinwirken, dass unter anderem auch Unternehmen, Gewerbebetriebe und Privatpersonen in die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen einbezogen werden. Wenn wir über Klimaschutz reden, ist damit gleichzeitig auch Material-, Energie- und Ressourceneffizienz sowie gerechte und sparsame Umweltinanspruchnahme gemeint.

Der Nutzen einer Integration des Klimaschutzes in die Stadtentwicklung ist immens. Neben einer Reduktion von Emissionen, der Aufwertung von Quartieren und der Steigerung der Akzeptanz von städtebaulichen Modernisierungen etabliert sich der Klimaschutz zunehmend als ein lokaler Wirtschaftsfaktor und Innovationsmotor. Allein im Bereich Altbausanierung könnten in Wesel Millionenbeträge an regionaler Wertschöpfung bis zum Jahr 2022 generiert werden. Arbeitsplätze vor allem in kleineren und mittleren Handwerksbetrieben und bei Herstellern in der Baubranche können so gesichert oder neu geschaffen werden.

In der Stadt Wesel wird das Thema Klimaschutz seit vielen Jahren berücksichtigt. In der Stadtentwicklung und Bauleitplanung bildet der Klimaschutz einen wesentlichen Schwerpunkt. Auch die Verbesserung der Energiebilanz der städtischen Gebäude nimmt seit vielen Jahren eine positive Entwicklung.

Zur Verstärkung und Bündelung von Klimaschutzmaßnahmen soll die Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes in Auftrag gegeben werden. Die Ausarbeitung soll durch ein geeignetes Fachbüro unter Zuarbeit der Verwaltung erfolgen. Gleiches gilt für die Erstellung einer CO₂-Bilanz, die fester Bestandteil eines Klimaschutzkonzeptes sein muss. Für die Erstellung einer CO₂-Bilanz hat die Landesregierung für alle NRW-Kommunen die Lizenz des Bilanzierungstools „ECOREGION“ erworben, sodass die Kommunen dieses kostenlos nutzen können.

Mit dem Beschluss des Rates vom 13.03.2012 zur Aufstellung eines Klimaschutzkonzeptes ging der Beschluss zum Beitritt zum Klimabündnis Kreis Wesel einher. Neben dem Wirken als Fairtrade Gemeinde stellt der Beitritt zum Klimabündnis einen weiteren Beitrag zur Nachhaltigkeit dar.

Das Klimaschutzkonzept soll aufgestellt und operationalisiertes Handeln im Bereich Klimaschutz auslösen. Letztendlich sollen Klimaschutzprojekte Dritter angeschoben, begleitet und unterstützt werden. Zudem soll das städtische Handeln unter Klimaschutzgesichtspunkten optimiert und verstärkt werden, um in diesem wichtigen Aktionsfeld mitzuwirken und eine positive Ausrichtung der Stadt im Bereich des Klimaschutzes zu erreichen.

11. FAZIT

Der **Wettbewerb unter den Städten, enge Handlungs- und Finanzspielräume** und nicht zuletzt die **demografische Entwicklung** machen es ständig erforderlich, vorhandene **Potentiale zu sichern und auszubauen**. Als Mittelzentrum und Kreisstadt hat Wesel vergleichsweise gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung.

Insbesondere die **Lage am Wasser** (Rhein, Lippe, Issel, Wesel-Datteln-Kanal) bietet erhebliche Vorteile für Wohnen und Gewerbe. Selbst die durch die hauptsächlich im nordwestlichen Stadtgebiet durch die zahlreichen Auskiesungen entstehende Strukturveränderung bietet Chancen für eine Steigerung des **Freizeitwertes** und der **touristischen/gewerblichen Entwicklung**.

Wohnen und Gewerbe profitieren auch von der **guten verkehrlichen Anbindung** (Bundesautobahnen 3 und 57, Bundesstraßen 8, 58, 70, Eisenbahnverbindungen).

Letztlich werden auch die nach Fertigstellung der Neuen Rheinbrücke zu bauenden Umgehungen (Fusternberg, Büderich) in der Summe zu einer **Verbesserung der Lebensqualität** und auch zu einer **Stärkung des Gewerbestandortes Wesel** führen.

Sowohl Menschen als auch Unternehmen hält es – in gegenseitiger Abhängigkeit – dort bzw. zieht es dort hin, wo nicht nur rein fiskalische Standortvorteile, sondern auch **Lebensqualität** zu finden ist.

Im Laufe der Jahre hat die Stadt Wesel neben dem als Grundlage für die städtebauliche Entwicklung maßgeblichen **Flächennutzungsplan** eine **Vielzahl von ganzheitlichen Konzepten und Einzelmaßnahmen** beschlossen, die auf eine Stärkung des Wohn- und Gewerbestandortes gerichtet waren.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das **Innenstadtkonzept**/Masterplan Innenstadt mit seinen zum Teil bereits abgearbeiteten bzw. begonnenen Aufgaben (**Einzelhandelskonzept, Wohnungsmarktanalyse, Fußgängerzone etc.**) und noch ausstehenden Schritten, die alle zu einer **Attraktivitätssteigerung** führen werden.

Nicht zuletzt wird auch das **Bahnhofsprojekt** einen nicht zu unterschätzenden Beitrag hierzu leisten.

Sowohl Innenstadtkonzept als auch Bahnhofsprojekt gilt es beharrlich zu realisieren bzw. zu Ende zu führen.

Hinsichtlich der gewerblichen/wirtschaftlichen Entwicklung liegt neben der äußerst wichtigen **Bestandspflege** die größte Herausforderung für die Stadt Wesel in der weiteren interkommunalen Entwicklung des **LippeMündungsRaumes unter Einbeziehung des Stadthafens** (Hafengesellschaft DeltaPort). Hier könnte es durchaus sein, dass **Landes- und Bundesinteressen** die örtlichen Interessen überlagern und wegen der für Realisierungen (Hafenbecken, Aufschüttungen) notwendigen Fördergelder letztlich erheblichen Einfluss haben.

Die **Vielzahl der Stellschrauben** macht die Stadtentwicklung zu einer sehr **komplexen Aufgabe**.

Festzustellen ist auch, dass es **Zielkonflikte** gibt. So kann zum Beispiel eine wirtschaftlich begründete effektivere Flächenausnutzung mit einer städtebaulich sinnvollen Freiraumplanung konkurrieren. Derartige Konflikte müssen geschickt und maßvoll austariert werden, um ein möglichst hohes Maß an nachhaltigem Gesamtnutzen für die Stadt zu erreichen.

Die Schwierigkeit einer erfolgreichen Stadtentwicklung liegt gerade darin, in einem **Balance-akt** mit den vorhandenen finanziellen und personellen Kapazitäten ein größtmögliches Maß an Attraktivität zu erzielen, die nur durch **Qualität nachhaltig** ist.

Das Ergebnis kann sowohl für die Menschen als auch für die Wirtschaft wie ein **Magnet** wirken.

Nur durch **aktives Verhalten** ist die Stadt Wesel auf die unausweichliche demografische Entwicklung vorbereitet und **steuert zugleich aktiv** mit der Folge **dagegen**, dass die Auswirkungen zumindest abgemildert werden.

Auch die auf der Grundlage des aufzustellenden **Klimaschutzkonzeptes** zu erarbeitenden Ziele werden das zukünftige Handeln verstärkt mitbestimmen.

Die vom Rat am 23.06.2009 beschlossenen **strategischen Ziele (NKF)** bilden eine ständig zu beachtende Vorgabe bei der städtebaulichen und gewerblichen Entwicklung.

Die angesprochenen Themen begleiten Rat und Verwaltung tagtäglich. Die Erkenntnis, dass eine **nachhaltige positive Stadt- und Wirtschaftsentwicklung nur durch Qualität zu erreichen** ist, muss bei dieser täglichen Arbeit bewusst und kontinuierlich angewendet werden.

Insbesondere aufgrund der in jeder Stadt individuellen Voraussetzungen und Entwicklungen müssen Korrekturen, Anpassungen und Feinsteuerungen als **ständiger Prozess** betrachtet werden.

Dabei machen die Darstellungen in einigen Kapiteln deutlich, dass die zeitlichen Perspektiven einer Stadtentwicklung insbesondere in den grundsätzlichen Bereichen noch weit über 2022 hinaus anzusetzen sind (s. z.B. die großräumigen Entwicklungsziele in Kapitel 9 „Landschaft“).

Abschließend sei auf einen Umstand hingewiesen, der als äußerst wichtiger Erfolgsfaktor anzusehen ist:

Alle Strategien, Konzepte, Maßnahmen sowie finanziellen und personellen Ressourcen können nur dann volle Wirkung entfalten, wenn alle dahinter stehen.

Ein **positives Bild** sowohl in der Einwohnerschaft als auch nach außen trägt deutlich dazu bei, dass gerne in der Stadt gewohnt wird und Zuzüge sowie gewerbliche Ansiedlungen erleichtert werden.

Daran sollten wir gemeinsam arbeiten!

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AGFS = Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden u. Kreise

BPL = Bebauungsplan

DB AG = Deutsche Bahn AG

FFH-Richtlinie = Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

FNP = Flächennutzungsplan

GEP = Gebietsentwicklungsplan

GFK = Gesellschaft für Konsumforschung

GIS = Geografisches Informationssystem

ILS = Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

INWIS = Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung

ISG = Immobilien- und Standortgemeinschaft

IT.NRW = Landesbetrieb Information Nordrhein-Westfalen

KMU = Kleine und mittlere Unternehmen

KVR = Kommunalverband Ruhrgebiet

LMR = LippeMündungsRaum

LTE = Long Term Evolution

LSG = Landschaftsschutzgebiet

MIV = Motorisierter Individualverkehr

MUNLV = Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz

NBB = Natürliche Bevölkerungsbewegung

NFN = NaturFreizeitverbund Niederrhein

NKF = Neues kommunales Finanzmanagement

ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

p.a. = per anno

RNE = Rat für nachhaltige Entwicklung

RuhrFIS = Flächeninformationssystem Ruhr

RVR = Regionalverband Ruhr

UMTS = Universal Mobile Telecommunications System

WMR = Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr

ANHÄNGE

1. Rückgang landwirtschaftlicher Flächen 1995–2010
2. Umzüge (nur Hauptwohnsitz) im Jahr 2011 nach Wohnplätzen
3. Power-Point-Präsentation Stadtentwicklungskonzept 2022
4. Power-Point-Präsentation zum Tourismus von WeselMarketing in der Sitzung des Wirtschaftsförderungs- und Grundstücksausschusses vom 21.11.2012

Anhang 1

Rückgang landwirtschaftlicher Flächen 1995–2010

	Rückgang landw. Fläche 1995 – 2010	davon entfallen auf						
		Geb.- u. Freifläche	Verkehrsfläche	Abbauland	Wasserfläche	Schutzflächen	Wald	Sonstige Flächen
Wesel	639,70 ha	134,11 ha	21,01 ha	63,12 ha	240,82 ha	55,03 ha	73,63 ha	51,98 ha
Dinslaken	158,21 ha	99,37 ha	27,63 ha	-	12,21 ha	3,99 ha	-	15,01 ha
Moers	577,59 ha	123,37 ha	68,74 ha	-	60,2 ha	-	135,49 ha	189,79 ha
Bocholt	370,12 ha	210,40 ha	61,79 ha	-	-	12,73 ha	7,12 ha	78,08 ha
Hamminkeln	222,12 ha	144,44 ha	22,03 ha	24,63 ha	1,73 ha	0,43 ha	1,95 ha	26,91 ha

Quelle: eigene Darstellung

Umzüge* (nur Hauptwohnsitz) im Jahr 2011 nach Wohnplätzen
 Stand: 31.12.2011

Wohnplatz von/nach	Altstadt	Feldmark	Blumenkamp	Fusternberg	Schepersfeld	Lippedorf	Flüren	Lackhausen	Obrighoven
Altstadt	863	177	13	114	108	0	41	33	67
Feldmark	203	215	22	40	51	0	28	35	21
Blumenkamp	35	11	22	12	4	0	2	18	13
Fusternberg	93	39	4	103	39	1	5	11	39
Schepersfeld	108	43	10	46	121	0	9	8	24
Lippedorf	3	2	0	0	0	0	0	0	0
Flüren	39	39	4	9	8	0	121	9	4
Lackhausen	26	40	14	7	14	1	9	54	10
Obrighoven	48	24	12	30	27	0	2	14	53
Wittenberg	19	20	2	13	14	0	1	20	21
Bislich-Land	3	1	0	0	0	0	0	0	0
Bergerfurth	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bislich-Ortskern	5	6	5	2	1	0	5	0	1
Diersfordt	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Werrich/Perrich	2	2	0	4	0	0	0	0	0
Ginderich	11	4	1	1	3	0	7	1	1
Büderich	27	14	8	3	2	0	7	5	0
Gesamt	1.486	637	117	384	392	2	238	208	254

Wohnplatz von/nach	Wittenberg	Bislich-Land	Bergerfurth	Bislich-Ortskern	Diersfordt	Werrich/Perrich	Ginderich	Büderich	Gesamt
Altstadt	24	3	3	2	1	2	10	23	1.484
Feldmark	20	1	0	6	0	0	2	9	653
Blumenkamp	3	0	0	0	0	0	0	1	121
Fusternberg	17	0	0	0	0	0	2	2	355
Schepersfeld	11	0	0	0	0	0	2	3	385
Lippedorf	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Flüren	9	4	0	1	3	0	2	5	257
Lackhausen	9	0	0	0	0	0	0	1	185
Obrighoven	24	0	0	3	0	4	0	5	246
Wittenberg	30	0	0	1	0	0	1	0	142
Bislich-Land	0	6	0	3	0	0	0	0	13
Bergerfurth	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bislich-Ortskern	1	6	0	40	2	0	0	0	74
Diersfordt	0	0	0	0	2	0	0	0	4
Werrich/Perrich	3	0	0	0	0	1	2	6	20
Ginderich	2	0	0	0	0	0	31	9	71
Büderich	2	0	0	2	0	0	10	75	155
Gesamt	155	20	3	58	8	7	62	139	4.170

* Hinweis: Die Zahlen stellen Tendenzen dar. Fehlerhafte Meldungen/Berichtigungen der Meldestelle sind verfahrenstechnisch bedingt auch als Umzug erfasst.

Anhang 3

POWER-POINT-PRÄSENTATION



AUSGANGSLAGE, AUFGABENSTELLUNG

- Entwicklungslinien aus städtebaulicher und wirtschaftlicher Perspektive
- Ziel: Weichenstellung für die künftige Stadtentwicklung
- Bereits vorhanden: Vielzahl von lenkenden und grundsätzlichen Beschlüssen zur Stadtentwicklung, z. B.
 - Flächennutzungsplan 30.04.1991
 - Verkehrsentwicklungsplan 1992/93 (Verkehrsanalyse 2008)
 - Masterplan Innenstadt 2005
 - Einzelhandelskonzept 2006, Fortschreibung z. Zt.
 - Häfenkooperation, zuletzt 22.08.12

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL



NACHKRIEGSENTWICKLUNG

Ziele

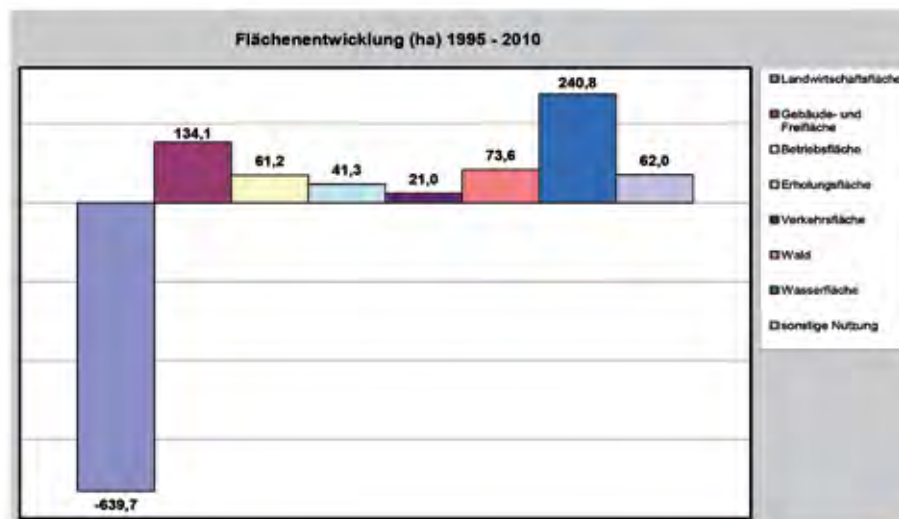
- Optimierung der Siedlungsstruktur

Hintergrund

- Bedeutung der kommunalen Neuordnung für die Siedlungsstruktur
- Aktuelle Siedlungsstruktur
- Hohe Lagegunst
- Wesel als Mittelzentrum

Maßnahmen

- Stärkung der mittelzentralen Funktionen Handel, Arbeit und Wohnen



STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

DEMOGRAFIE, WANDERUNG

Wanderungsbewegungen

Merkmal / Jahre	2007	2008	2009	2010
Einwohner insgesamt zum 31.12. (amtl. Zahl)	61.337	61.203	60.958	60.750
Geburten	463	501	473	464
Sterbefälle	623	586	688	709
natürlicher Bevölkerungssaldo	-160	-85	-215	-263
Zuzüge	2.585	2.565	2.540	2.403
Fortzüge	2.520	2.611	2.571	2.348
Wanderungssaldo	+65	-46	-31	+55
Gesamtsaldo	-95	-131	-246	-208

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

DEMOGRAFIE, WANDERUNG

Umzüge (nur Hauptwohnsitz) im Jahr 2011 nach Stadtteilen

Stand: 31.12.2011

Stadtteil von/nach	Wesel	Flüren	Obrighoven-Lackhausen	Bislich	Büderich	Gesamt
Wesel*	2.502	85	344	16	56	3.003
Flüren	99	121	22	8	7	257
Obrighoven-Lackhausen	311	12	235	4	11	573
Bislich	24	6	2	59	0	91
Büderich**	82	14	14	2	134	246
Gesamt	3.018	238	617	89	208	4.170

* dazu gehören: Innenstadt, Feldmark, Blumenkamp

** dazu gehören: Büderich, Ginderich, Werrich, Perrich

Die starke Ortsteilbindung ist ein Beleg für grundsätzlich passende Rahmenbedingungen. Diese dürfen nicht gefährdet werden.

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

DEMOGRAFIE, WANDERUNG

Ziele

- Wanderungsgewinne erzielen

Hintergrund

- Demografische Auswirkungen in Wesel moderat
- Überschuss an Sterbefällen
- Durchschnittsalter z. Zt. ca. 44 Jahre
- Bei einer um ca. 8 % sinkenden Bevölkerungszahl bis 2033: rund 50 Jahre
- Wanderungsanteil mit nahezu 10.000 pro Jahr relativ hoch
- Starke Ortsteilbindung

Maßnahmen

- Standortqualitäten steigern
- Ortsteilplanung

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

STANDORTVORTEILE

Ziele

- Standortvorteile stärken und ausbauen

Hintergrund

- Wesel als Mittelzentrum und Kreisstadt
 - erfüllt sämtliche Versorgungsfunktionen
 - verkehrliche Einbindung weit überdurchschnittlich
- Breit gefächertes Arbeitsplatzangebot
- Moderate Baulandpreise durch Bodenmanagement
- Attraktive Wohnqualität (hoher Grünanteil/Landschaft)
- Gutes Freizeitangebot
- Kultur- und Sportangebot
- Attraktive Innenstadt bewirkt hohe Zentralität

Maßnahmen

- Standortvorteile bei Beschlüssen beachten

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

BODENMANAGEMENT

Ziele

- Entwicklung eines nachhaltigen Flächenmanagements
- kooperative Planverfahren
- bedarfsorientierte Ausweisung von Wohnbau- u. Gewerbeflächen
- Anpassung Wohnsiedlungsentwicklung an demografische Entwicklung
- verstärkte Innenentwicklung
- Umsetzung städtebaulicher Zielsetzungen
- Stabilisierung der Bodenpreise
- Entlastung des städt. Haushaltes

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

Preisentwicklung Wohnbauland



BODENMANAGEMENT

Hintergrund

- Paradigmenwechsel zum Flächensparen
- veränderte Nachfragesituation durch demografischen Wandel
- Erhaltung des landschaftlichen Umfeldes
- Finanzlage der Stadt

Maßnahmen

- verstärkte Aktivierung von Flächen mit Baurecht / Nachverdichtung
- Entwicklung neuer Gebiete unter Berücksichtigung vorhandener Infrastruktur, ökologischer u. landschaftlicher Aspekte
- verstärkte Kosten-Nutzen-Betrachtung
- Durchführung städtebaulicher Kalkulationen

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

GEMEINDEFINANZEN

Ziele

Entlastung des städt. Haushaltes

Hintergrund

Auswirkungen neuer Wohnbau- und Gewerbegebiete

Einnahmeseite

- Grundsteuer
- Gewerbesteuer
- Gemeindeanteil an Einkommenssteuer
- Schlüsselzuweisungen

Ausgabeseite

- Herstellungskosten (Straße, Kanal etc.)
- Folgekosten (Erneuerung, Instandsetzung, Unterhaltung etc.)
- sonstige Infrastrukturkosten (Schulen, Kindergärten etc.)

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

GEMEINDEFINANZEN

Maßnahmen

- bedarfsgerechte Neuausweisung von Wohnbau- und Gewerbegebieten
- Entwicklung neuer Baugebiete am Siedlungsrand
- verstärkte Innenentwicklung
- Aktivierung bereits erschlossener Bauflächen
- Reduzierung der Infrastruktur- und Folgekosten

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

WOHNUNGSBAUENTWICKLUNG

Ziele

- Schaffung eines entspannten Wohnungsmarktes
- bedarfsgerechte Bereitstellung von Wohnungen gemäß Wohnungsmarktanalyse INWIS 2007
- vom Neubau zur Bestandsentwicklung
- Erhaltung der ortsteilspezifischen Strukturen

Hintergrund

- demografisch bedingte Neubaunachfrage
- qualitativ bedingte Neubaunachfrage
- mögliche Wohnungsleerstände
- Haushaltsbildungsverhalten
- Siedlungsflächenreserven 29,6 ha

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

WOHNUNGSBAUENTWICKLUNG

Maßnahmen

- Modernisierung von Bestandsimmobilien
- Stadtumbau / Wohnumfeldverbesserung
- Ersatzbaumaßnahmen nach Rückbau
- Aktivierung vorhandener Bauflächenpotentiale
- Nachverdichtung
- Bereitstellung neuer Wohnbauflächen
- Schaffung von hohen Qualitäten
- Einwerben von Fördermitteln
- Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft
- Erhalt der Nahversorgung

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL



WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Ziel

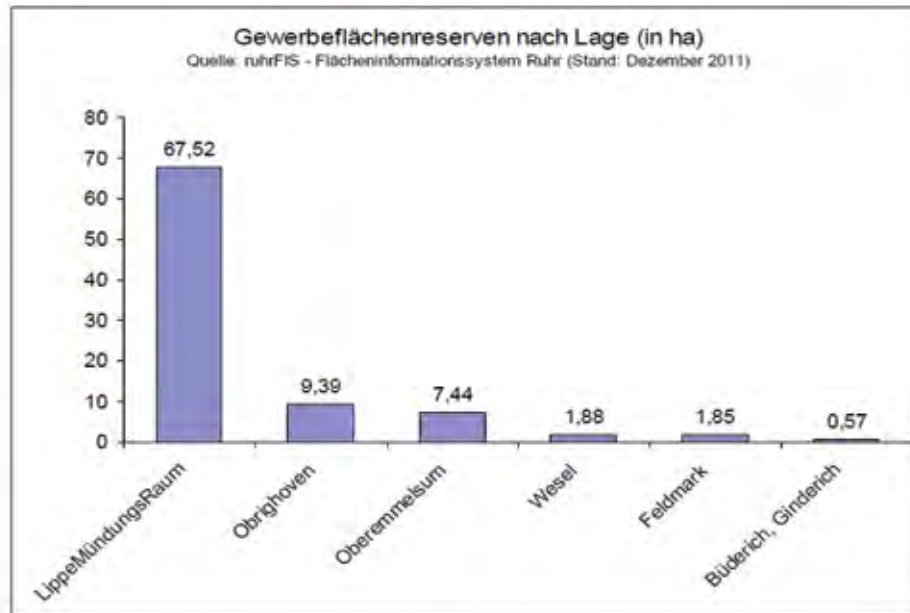
- Bedarfsgerechtes Gewerbeflächenangebot

Hintergrund

- Gewerbeflächenbedarf für Neuansiedlungen, Betriebserweiterungen oder -verlagerungen
- Potentialflächen im Flächennutzungsplan ausgewiesen
- teilweise eingeschränkte Realisierbarkeit
- Hafengebundenheit
- Reduzierung des Flächenverbrauchs

Maßnahmen

- Neue linksrheinische Gewerbegebiete
- Analyse der Realisierbarkeit von Potentialflächen
- Flächentauschverfahren / Erweiterung GE Rudolf-Diesel-Straße
- Vermittlung ungenutzter Gewerbe- oder Brachflächen
- Gründung einer Hafengesellschaft



WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Ziel

- Erhalt und Zuwachs von Arbeitsplätzen

Hintergrund

- Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigend
- Positiver Pendlersaldo
- Wachstum vor allem im Dienstleistungssektor

Maßnahmen

- Bereitstellung von Gewerbeflächen und einer optimalen Infrastruktur
- Ausgeglichenes Verhältnis von Flächenverbrauch und Arbeitsplätzen
- Attraktive Wohn-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebote als Anreiz für Arbeitnehmer und Arbeitgeber
- Kontaktpflege zu ansässigen Unternehmen

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort			
Jahr	Stadt Wesel	Kreis Wesel	Land NRW
2000	20.485	117.954	5.907.280
2001	20.259	118.765	5.929.580
2002	20.358	118.663	5.889.812
2003	19.483	114.273	5.736.058
2004	18.791	113.171	5.631.485
2005	18.573	111.925	5.556.270
2006	18.578	110.989	5.560.958
2007	19.139	111.707	5.665.640
2008	19.570	114.276	5.798.424
2009	19.887	115.063	5.766.861
2010	20.154	115.792	5.820.035
2011	20.898	119.172	5.963.603
Veränderung 2000 / 2011 in %	+2,0	+1,0	+1,0

Quelle:
Landesbetrieb Information und Technik NRW, eigene Darstellung Statistikstelle Stadt Wesel,
Stand: jew. 30.06. d. J.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Ziel

- Diversifizierte Wirtschaftsstruktur

Hintergrund

- Durchschnittliche Betriebsgrößen sinken
- kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) zunehmend
- Branchenvielfalt stärkt Stabilität des lokalen Arbeitsmarktes

Maßnahmen

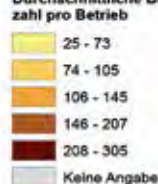
- Angebote auf KMU abstimmen
- Bestandspflege / Kontaktpflege durch die Wirtschaftsförderung
- Bereithaltung kleiner und günstiger Gewerbeflächen
- Kurze Genehmigungszeiten und optimierte Verwaltungsabläufe

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

Betriebsgrößen im Verarbeitenden Gewerbe und im Bergbau 2008



Durchschnittliche Beschäftigtenzahl pro Betrieb



Zum Vergleich:
RVR = 135
NRW = 126

Einwohnerzahl

Essen	größer 500.000
Düsseldorf	250.000 bis unter 500.000
Oberhausen	100.000 bis unter 250.000
Wettlar	50.000 bis unter 100.000
Witten am See	20.000 bis unter 50.000
Witten	bis zu 20.000

Verwaltungsgrenzen

Landesgrenze NRW
Verbandsgebiet des RVR
Kommunalgrenze

Quelle: Eigene Berechnungen nach ITNRW
Kartographie: Regionalverband Ruhr 2010

Quelle: Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur – Raumanalyse, Seite 58
Regionalverband Ruhr 2010

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Ziel

- Stärkung des Mittelzentrums
insb. Handel und Gastronomie in der Innenstadt

Hintergrund

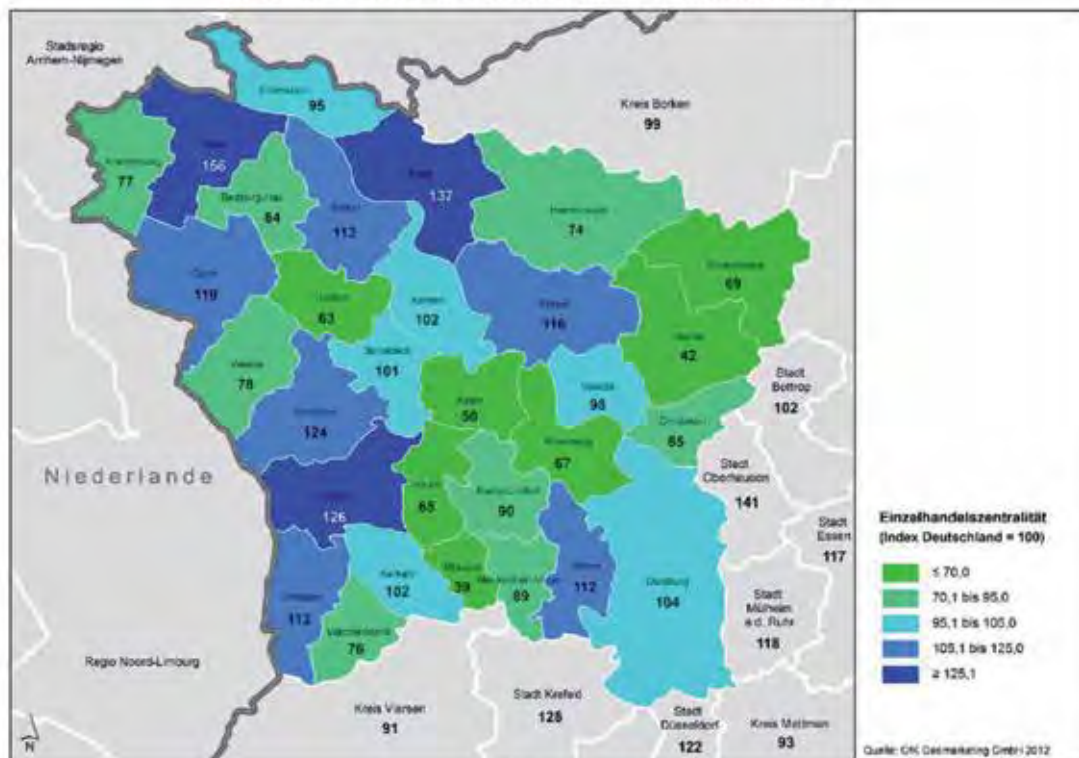
- Einkaufsstadt und Ausflugsziel mit touristischem Potential
- Steigende Zentralität
- Steigende Übernachtungszahlen

Maßnahmen

- Attraktivierung der Innenstadt
- Umsetzung Masterplan Innenstadt, z.B.
 - Neubau Fußgängerzone, Gestaltung Bahnhofsumfeld
 - Sondernutzungs- und Gestaltungssatzungen
 - Modernisierungsberatung und Fassadenprogramm
- Steigerung der Angebotsqualität
- Kontaktpflege zu ansässigen Unternehmen
- Stadtmarketing

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

Karte der GfK Einzelhandelszentralitäten 2012



BEBAUUNGSPLAN

Ziele

- Soziale, wirtschaftliche und umweltschützende Anforderungen erfüllen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen
- Natürliche Lebensgrundlagen, städtische Qualitäten sichern

Hintergrund

- Bebauungspläne regeln mindestens
 - Art und Maß der baulichen Nutzung
 - überbaubare Grundstücksflächen
 - örtliche Verkehrsflächen

Maßnahmen

- Exakte Definitionen
- Voraussetzung für
 - gute Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren
 - repräsentativen Eindruck in Gewerbegebieten/Geschäftsvierteln
- Energetische Ausrichtung

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

VERKEHRSPLANUNG

Ziele

- Übergeordnetes Straßennetz optimieren
- Stärkung des Umweltverbundes
- Minimierung der Umweltbelastungen

Maßnahmen

- Weiterer BAB-Anschluss A 3/B 70
- Betuwe: Lärmschutz/städtebauliche Vertretbarkeit
- Bahnanschluss Lippemündungsraum
- ÖPNV, Rad- und Fußwegenetz ausbauen
- B58n

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

VERKEHRSPLANUNG

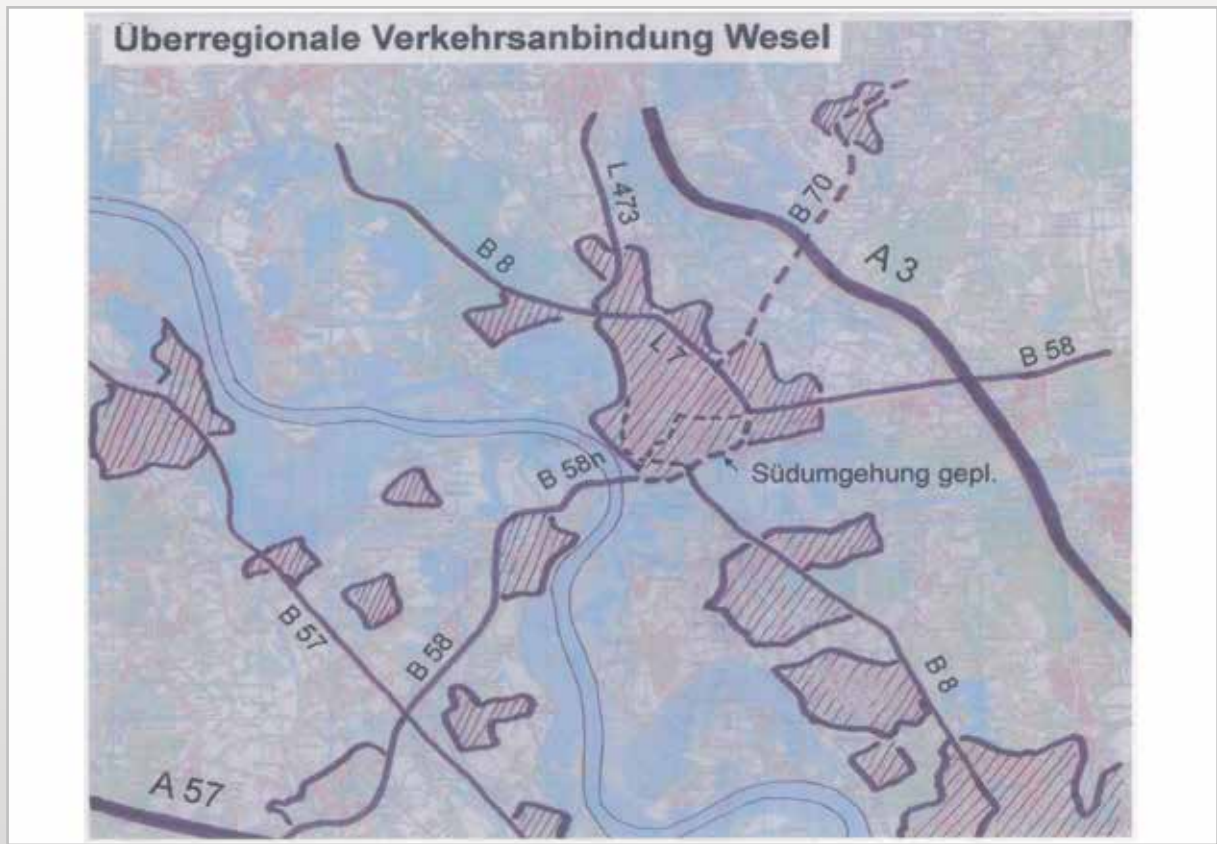
Hintergrund

Jahr	Kfz-selbst	Kfz-mit	ÖPNV	Rad	Fuß
1982	37,00%	12,00%	5,00%	20,00%	24,00%
1992	46,00%	14,00%	4,00%	17,00%	19,00%
2008	48,70%	10,70%	4,30%	22,20%	13,30%

- Hohe Mobilitätsquote
- 80 % aller Wege max. 5 km

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL





LANDSCHAFT

Ziele

- Landschaftsbezogene Standortqualitäten stärken

Hintergrund

- Standortqualitäten durch Gewässer, Waldgebiete, Grünflächen
- Landschaftsplan

Maßnahmen

- Großräumige Entwicklungsziele/Vernetzungen anstreben
- Nordwestliches Stadtgebiet (Raum Bislich):
touristische Entwicklung/ökologische Belange durch
Bauleitplanung sichern

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL



KLIMASCHUTZKONZEPT

- Erstellen einer stadtweiten CO²-Bilanz
- Sektorspezifische Ermittlung von CO²-Minderungspotentialen
- Prozess für eine partizipative Maßnahmenentwicklung
- Erstellen eines Maßnahmenprogramms mit Prioritäten
- Konzept für Fortschreibung und Erfolgsbilanzierung
- Umsetzungskonzept mit Netzwerkbildung und Öffentlichkeitsarbeit

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL

Fazit

- Nachhaltige Stadtentwicklung durch Attraktivität und Qualität
- Stadtentwicklungskonzept formuliert Ziele und Anstöße
- Daraus abzuleiten: Maßnahmen
- Stadtentwicklung als ständiger Prozess
- Alle müssen dahinter stehen!

STADTENTWICKLUNGS-
KONZEPT2022
WESEL



	Gesundheit/ Wellness	Kultur	Aktiv	Stadt
Junge Paare und Singles			Outdoor Events Funsport	Großereignisse im Bereich Sport und Kultur
Erwachsene Paare	Wellness Verwöhnen Ernährungs- themen	Unterhaltungs- kultur Hochkultur	Fahrrad fahren Golf spielen	Stadtreise i.V.m. Kultur und Gourmeterlebnis
Familien			Fahrrad fahren Funsport Ski-/Wintersport	Tagesreise Shoppingerlebnis Events, Kultur
Aktive Best Ager	Wellness Prävention	Hochkultur Lokalkultur	Wandern Nordic Walking	Stadtreise i.V.m. Kultur und Gourmeterlebnis
Boden- ständige Best Ager	Kur Medical Wellness	Lokalkultur i.V.m. lokalen Events	Wandern	

WeselMarketing, November 2012

Trends

Häufiger aber kürzer reisen

Zunehmende Bedeutung von Nahtourismus

Erlebnisorientierung

Hohe Qualitätsanforderung

Leitlinien für den Niederrhein

Steigerung des Bekanntheitsgrades

- Schaffen einer Marke
- Verstetigen des Marketings

Profil durch Kernthemen

- Landschaft, Natur, Wasser
- Radfahren, Radwandern
- Kultur, Städte, Sightseeing

Ergänzungsthemen

- Tagungen, Seminare
- Aktivurlaub
- Wassersport
- Camping, Wohnmobilsten

Verbesserung der Qualität

- Der Leistungsanbieter
- Der Touristeninformation

WeselMarketing, November 2012

6

Herkunft Gäste Wesels



WeselMarketing, November 2012

7

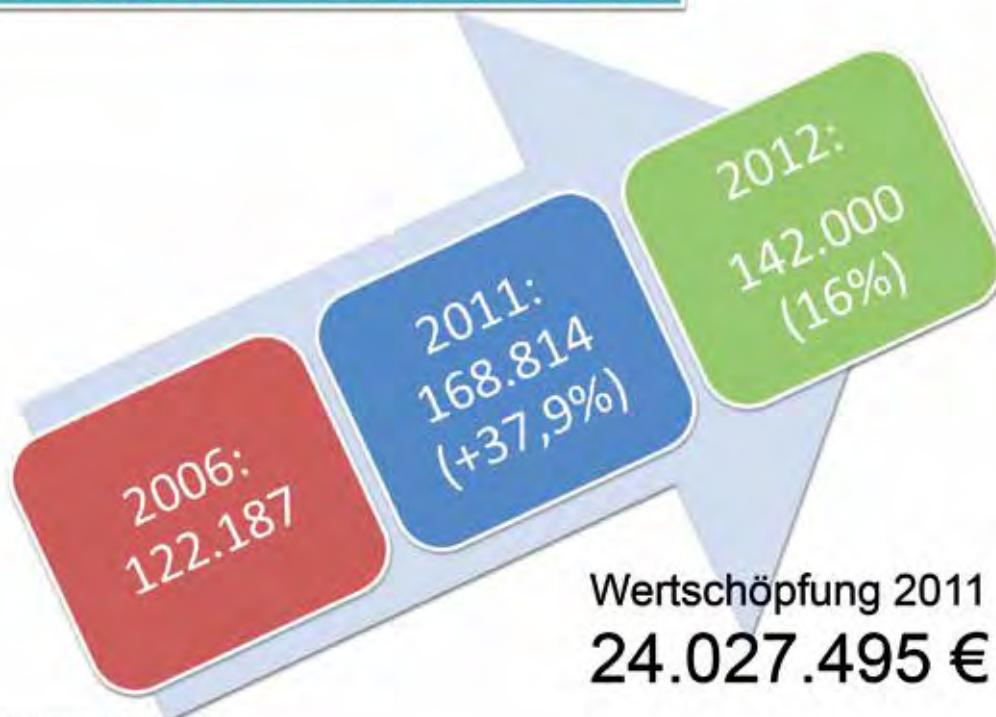
Aufenthaltsdauer Gäste Wesel



WeselMarketing, November 2012

8

Entwicklung der Übernachtungszahlen in Wesel



WeselMarketing, November 2012

9

	Gesundheit/ Wellness	Kultur	Aktiv	Stadt
Junge Paare und Singles			Outdoor Events Funsport	Großereignisse im Bereich Sport und Kultur
Erwachsene Paare	Wellness Verwöhnen Ernährungsthemen	Unterhaltungskultur Hochkultur	Fahrrad fahren Golf spielen	Stadtreise i.V.m. Kultur und Gourmeterlebnis
Familien			Fahrrad fahren Funsport Ski-/Wintersport	Tagesreise Shoppingerlebnis Events, Kultur
Aktive Best Ager	Wellness Prävention	Hochkultur Lokalkultur	Wandern Nordic Walking	Stadtreise i.V.m. Kultur und Gourmeterlebnis
Bodenständige Best Ager	Kur Medical Wellness	Lokalkultur i.V.m. lokalen Events	Wandern	

WeselMarketing, November 2012

Aktive			
Kernthemen	Ergänzungsthemen	Qualität	Marketing
Landschaft, Natur, Wasser Radfahren, Wandern Kultur, Städte, Sights	Aktivurlaub Wassersport Camping, Reisemobil	Leistungsanbieter Touristeninformation	Markenbildung
Fernwanderwege	Hansetourismus	Barrierefreiheit	Broschüren
Römer-Lippe-Route	Ellerdonksee	2-Land	Internetauftritt
Boxteler Bahn	Aueseer	Niederrheinrad	Web 2.0
3-Flüsse-Route	Grav-Insel	Elektorräder	Messebesuche
Rheinradweg	Reisemobilstellplatz	Wesel-Shop	Mehrsprachigkeit
Lokale Radrouten	Hansefest	Touristeninfo	NT
Jakobsweg		Datenbanken	
Stadtführungen		Servicequalität Q	
Historisch, Rathaus		Fährkopf Bislich	
Preußen Museum		Zertifizierung	

WeselMarketing, November 2012

Entwicklungschancen

Fokussierung auf Zielgruppe(n)

Wassersportangebote

Freizeitangebote für Aktive

Gastronomie am Wasser

Pauschalangebote

Qualität

WeselMarketing, November 2012

12

Ziele

2022:
>200.000

2,0

WeselMarketing, November 2012

13

Voraussetzungen

Erweiterung des Freizeitangebotes in Wesel

Stärkere Vermarktung lokaler Angebote

Kooperation in der Region

Weitere Professionalisierung der Leistungsanbieter

Entwicklung regionaler Identität

Schaffen von Planungsvoraussetzungen

Politischer Wille für Wesel als touristische Destination