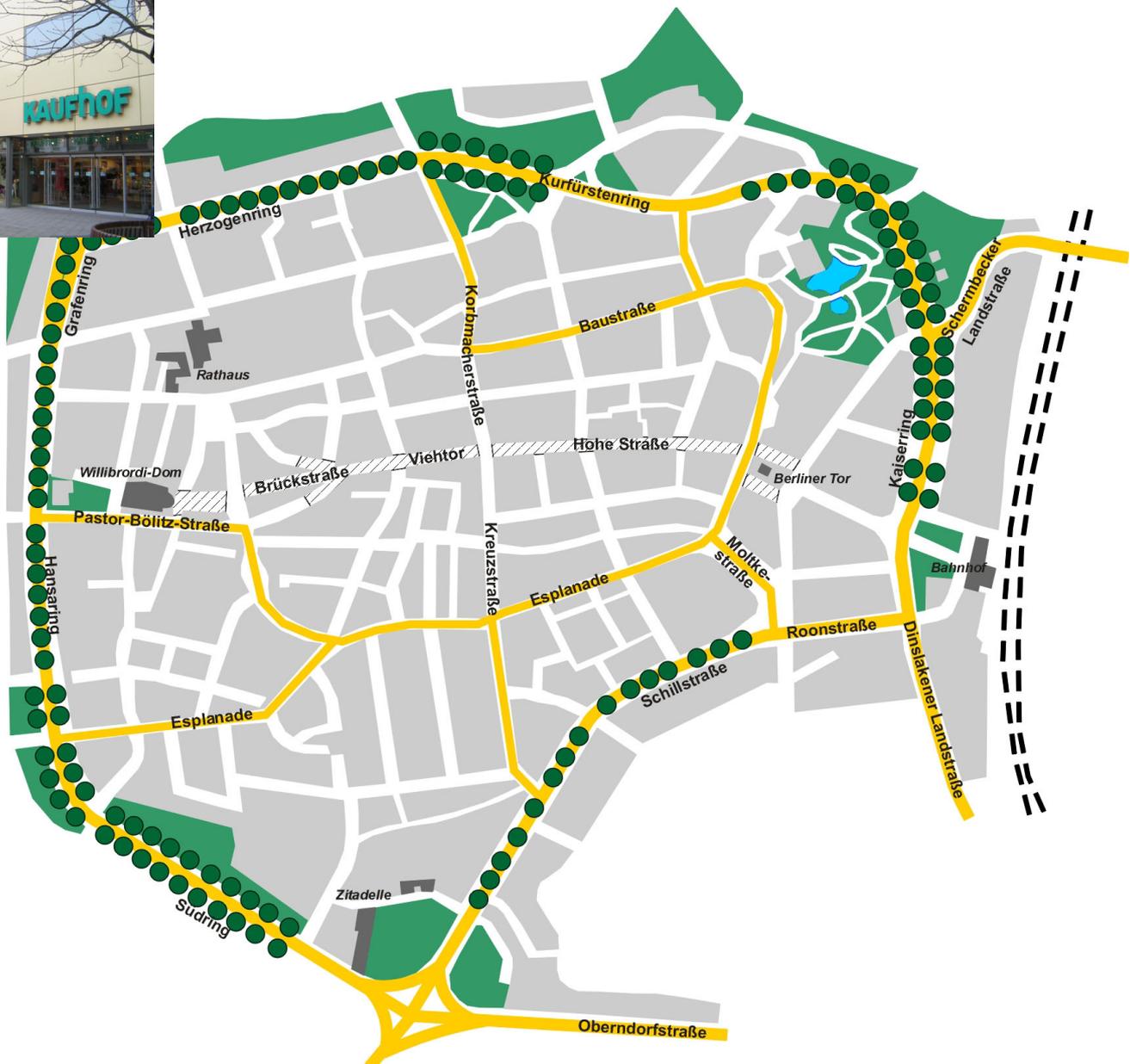




# Konzept zur Entwicklung der **Innenstadt** von Wesel



# **Konzept zur Entwicklung der Innenstadt von Wesel**

**Im Auftrag der Stadt Wesel**

**Rolf Junker  
Andreas Mayer  
Tobias Hundt**

**Junker und Kruse  
Stadtforschung ■ Stadtplanung  
Markt 5 44137 Dortmund  
Tel. 0231/55 78 58-0 Fax 0231/55 78 58-50  
[www.junker-kruse.de](http://www.junker-kruse.de)  
[info@junker-kruse.de](mailto:info@junker-kruse.de)**

**Juni 2004**

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation / Auftrag</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Über die Bedeutung von Innenstädten</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse</b> .....	<b>9</b>
	<b>3.1 Innenstadtstruktur</b> .....	<b>9</b>
	<b>3.2 Situation des Einzelhandels im Geschäftszentrum</b> .....	<b>14</b>
	3.2.1 Räumliche Struktur des Einzelhandels .....	14
	3.2.2 Gestalterische Aspekte .....	21
	3.2.3 Zusammenfassung: Struktur des Geschäftszentrums .....	22
	<b>3.3 Stadtbildeinschätzung</b> .....	<b>23</b>
	<b>3.4 Fazit und Handlungsansätze</b> .....	<b>24</b>
<b>4</b>	<b>Ziele des Innenstadtkonzeptes</b> .....	<b>27</b>
<b>5</b>	<b>Konzept zur Entwicklung der Weseler Innenstadt</b> .....	<b>29</b>
	<b>5.1 Einzelhandel im Geschäftszentrum</b> .....	<b>29</b>
	<b>5.2 Gestaltung des öffentlichen Raums im Geschäftszentrum</b> .....	<b>35</b>
	<b>5.3 Außendarstellung des Einzelhandels und der Gebäudefassaden im Geschäftszentrum</b> .....	<b>39</b>
	<b>5.4 Struktur, Höhepunkte und Auffindbarkeit der Innenstadt</b> .....	<b>42</b>
<b>6</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>50</b>
<b>7</b>	<b>Verzeichnisse</b> .....	<b>52</b>

## 1 Ausgangssituation / Auftrag

---

Wesel ist seit der kommunalen Neugliederung im Jahre 1974 Kreisstadt und administratives Zentrum für rund 475.000 Menschen (2002). Die Stadt selbst hat rund 62.000 Einwohner (2002)<sup>1</sup> und gliedert sich in einen zentralen Siedlungskörper und mehrere zum Stadtgebiet gehörende Dörfer.

Die Lage der Stadt am naturräumlich reizvollen Niederrhein und gleichzeitig in der Peripherie des Ruhrgebietes ist günstig: Zum einen ist der Rhein prägend für ein positives Image der Stadt und zum anderen wirkt sich die Nähe zum Ballungsraum positiv auf die Bedeutung Wesels als Wohn- und Betriebsstandort aus. Zudem ist Wesel durch die A3 und mehrere Bundesstraßen gut an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Wesel ist eine typische Stadt des Wiederaufbaus. Die Innenstadt und weite Teile des sonstigen Stadtgebiets wurden im Zweiten Weltkrieg völlig zerstört. In der Nachkriegszeit bekam die Stadt ein modernes Gesicht. Es entstanden vor allem in den 1950er und 1960er Jahren neue Gebäude, im Wesentlichen auf dem alten Stadtgrundriss. Allerdings wurde dieser in weiten Teilen durch Grundstückszusammenlegungen und Straßenbegradigungen vereinfacht.<sup>2</sup> Die Weseler Innenstadt erhielt so das auch heute noch bestimmende Stadtbild.

Im Zuge des Wiederaufbaus kam es zu einer Verlagerung des Geschäftszentrums vom bisherigen Altstadtbereich nach Osten in Richtung Bahnhof. Da sich die Bautätigkeit vor allem auf den Bereich Hohe Straße/Viehtor/Korbmacherstraße konzentrierte und dort auch schneller vorangetrieben wurde, verlor der Bereich um Kornmarkt und Großer Markt nach und nach an Bedeutung.<sup>3</sup> Dadurch entstand die heute anzutreffende ausgeprägte Bandstruktur des Geschäftszentrums.

Die Weseler Innenstadt wird durch den sie begrenzenden Straßenring klar markiert. Raumpprägend für die Innenstadt sind die großen, sie einfassenden Grünbereiche und ein lebhafter und Urbanität erzeugender Mix aus Wohnungen, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Kirchen und Verwaltungsgebäuden sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben.

---

<sup>1</sup> [www.kreis-wesel.de](http://www.kreis-wesel.de)

<sup>2</sup> Stadt Wesel (Hg.): Geschichte der Stadt Wesel, Bd. 1, Düsseldorf 1991, S. 428, 434f

<sup>3</sup> ebd., S. 437f

In den letzten Jahren ist zunehmend spürbar geworden, dass Struktur und Qualität der Weseler Innenstadt nicht mehr ausreichen, um zum einen für die Bürger der Stadt wichtiger Ort der Identifikation und Anziehungspunkt zu sein, und zum anderen genügend Ausstrahlungskraft in die Region zu entfalten. Es haben in den vergangenen Jahren offensichtlich zu wenige Anpassungsprozesse an aktuelle Erfordernisse stattgefunden. Von verschiedenen Seiten in der Stadt wird deshalb betont, dass eine Neuorientierung erforderlich ist.

In dieser Situation hat die Stadt Wesel das Büro Junker und Kruse Stadtforschung ■ Stadtplanung, Dortmund beauftragt, ein Konzept zur Entwicklung der Innenstadt zu erarbeiten. Dieses soll einen strukturgebenden Rahmen für die Weiterentwicklung der Weseler Innenstadt vorgeben, der schrittweise zu konkretisieren ist. Dabei fixiert es klare Aufgaben, macht jedoch ganz bewusst nur ansatzweise Aussagen zur Ausgestaltung der Maßnahmen (Vorschlagscharakter). Diese bleiben ausdrücklich anderen Planungsebenen und ausführlichen Diskussionen vorbehalten. Es berücksichtigt alle für die Innenstadtentwicklung relevanten Handlungsfelder, legt jedoch wegen der hervorgehobenen Bedeutung und der Ausgangssituation in Wesel einen klaren Schwerpunkt auf die Bereiche Einzelhandel und Städtebau sowie räumlich auf den Hauptgeschäftsbereich der Innenstadt.

Der vorliegende Bericht ist wie folgt aufgebaut: Nach einer grundsätzlichen Einführung zur Bedeutung von Innenstädten (Kapitel 2) erfolgt zunächst eine Bestandsanalyse (Kapitel 3) mit den Schwerpunkten Innenstadtstruktur, räumliche Einzelhandelsstruktur im Geschäftszentrum und Stadtbild. Im Kapitel 4 werden Ziele zur Entwicklung der Weseler Innenstadt formuliert und nachfolgend wird das Konzept abgeleitet und erläutert (Kapitel 5). Mit einem Fazit mit Aussagen zur weiteren Vorgehensweise (Kapitel 6) schließt der Bericht.

Der Auftragnehmer bedankt sich an dieser Stelle für die angenehme und konstruktive Zusammenarbeit mit der Stadt Wesel, namentlich bei Herrn Baudezernent Michelbrink und seinem Team den Herren Klein-Hitpass, Klessa, Prior und Waldeyer, ohne die die zügige Bearbeitung nicht möglich gewesen wäre.

## 2 Über die Bedeutung von Innenstädten

Zentren und damit in besonderem Maße Innenstädte definieren sich durch ihren Bedeutungsüberschuss, den sie gegenüber ihrem Umland aufweisen. Nach planerischer Vorstellung bilden sie „die Knotenpunkte wirtschaftlicher und sozialer Beziehungen in der Stadt. In ihnen konzentriert sich das öffentliche Leben.“<sup>4</sup>

Überlegungen zur Stabilisierung und Aufwertung der Innenstadt müssen sich an ihnen (idealtypisch) zugewiesenen Aufgaben orientieren. Zur Beschreibung und bewussten Abgrenzung von anderen Bereichen der Stadt können anhand der Fachliteratur folgende weiter vertiefende Kriterien herangezogen werden:<sup>5</sup>

- Ein grundsätzliches Merkmal von Innenstädten ist ihre **Multi-funktionalität**. Innenstädte sind eine auf einem engen Raum konzentrierte, damit relativ verdichtete und massierte Ballung vieler Einzelnutzungen. Sie ermöglichen in einem hohen Maße Aktivitätskopplungen.
- Innenstädte sind aufgrund ihres multifunktionalen Angebotes auch die Orte innerhalb der Städte, die am meisten öffentliches Leben generieren. Sie benötigen **Dichte und Masse**, was auch die menschliche Dichte umfasst. Innenstädte müssen als Orte der Kommunikation zudem über ausreichend attraktiv gestaltete öffentliche Räume und Plätze verfügen.
- Innenstädte haben als Kristallisationspunkte unterschiedlicher Nutzungen und Funktionen darüber hinaus eine entscheidende **ökonomische Bedeutung**. Der Austausch von Waren und Gütern sowie die Versorgung der Wohnbevölkerung ist auch heutzutage noch das Fundament von Innenstädten.
- Vielschichtig und heterogen zeigen sich Innenstädte auch durch ihr abwechslungsreiches Äußeres. Sie weisen aufgrund der verschiedensten Gestaltungs- und Architekturelemente eine häufig hohe **gestalterische Attraktivität und Ausstrahlung** auf.
- Vielfalt und Mischung im funktionalen, gestalterischen Sinne und in Bezug auf die Unterschiedlichkeit der Nutzer machen Innenstädte zu Orten, die am stärksten öffentliches Leben erzeugen (können). Sie stellen damit nicht nur (teilweise) geographisch, sondern insbesondere auch symbolisch den Mittelpunkt der Stadt

<sup>4</sup> Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen (Hg.): Stadtentwicklungskonzept Bremen. Bremen 1999, S. 69

<sup>5</sup> Verändert und ergänzt nach: Curdes, Gerhard: Stadtstruktur und Stadtgestaltung. Stuttgart, Berlin, Köln 1993, S. 183-195; Hatzfeld, Ulrich; Junker, Rolf: Innenstädte: Probleme und Handlungsoptionen Mitte der 90er Jahre. In: Handbuch Kommunale Politik. Stuttgart 1994, Punkt II/A 4.2, S. 3-4

dar. Diese **Symbolik** ist auch baulich ablesbar aufgrund der höheren baulichen Dichte oder durch bestehende herausragende (historische) Gebäude.

- Aufgrund ihrer Bedeutung innerhalb der Siedlungsstruktur weisen Innenstädte meist die beste **Erreichbarkeit** für alle Verkehrsträger auf. Idealtypisch sind Innenstädte so in die Siedlungsstrukturen integriert, dass sie „Wegekostenminimalpunkte“ darstellen.
- Innenstädte sind durch die sich ändernden gesellschaftlichen Ansprüche und Bedürfnisse einem permanenten **Zwang zur Veränderung** ausgesetzt. Wird die erforderliche Anpassung nicht vorgenommen, verlieren einzelne Innenstädte vielfach über die Zeit an Bedeutung und übertragen indirekt ihre Funktion auf andere Siedlungsbereiche (im Handelssektor z.B. der „Grünen Wiese“).

Bei den Bemühungen zur Sicherung und Aufwertung von Innenstädten gilt es nun zu prüfen, welche der o.g. Kriterien von besonderer Bedeutung für den jeweiligen Ort sind und in wie weit diese Kriterien vor dem Hintergrund der allgemeinen Rahmenbedingungen und den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen erfüllt werden. Formal betrachtet kann durch eine solche Zusammenfügung ein Zielerfüllungsgrad ermittelt werden, der auch Hinweise auf Handlungsnotwendigkeiten, Profilierungsstrategien und möglicherweise auch für ein neues Innenstadtbild gibt.

Seit einer ganzen Reihe von Jahren sind die Innenstädte immer mehr unter Druck geraten und können ihre Rolle als zentrale Bereiche in der Stadt nur noch schwer ausfüllen. Die schrumpfende Stadt und zentrifugale Kräfte führen auch zu einer deutlichen Funktionsschwächung. Im Einzelnen sind die Gründe für diese krisenhafte Entwicklung vor allem in folgenden Punkten zu sehen:

- Die insgesamt stagnierende bzw. zurückgehende Bevölkerungsentwicklung sorgt für ein sinkendes Nachfragepotenzial.
- Gleichzeitig sorgt der fast unvermindert anhaltende Trend von Handels-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Richtung nicht-integrierte Lagen für deutliche Frequenzverluste.
- Hinzu kommt, dass das Größenwachstum der einzelnen Einrichtungen dazu führt, dass viele neue Einrichtungen nur noch schwer in das räumliche Gefüge zu integrieren sind.
- Die Suburbanisierung der Wohnstandorte, d.h. die Entstehung neuer Wohnschwerpunkte außerhalb der Kernstadt, ggf. mit entsprechenden Handelseinrichtungen, verändert bestehende Einzugsbereiche.

- Die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung drückt unmittelbar auf die Kaufkraft. Gerade bei der innerstädtischen Leitfunktion, dem Handel, aber auch bei Gastronomiebetrieben ergibt sich daraus eine erhebliche Schwächung.
- Zudem entstehen bei den Nachfragern immer neue und vielfältigere Anforderungen, die von den gewachsenen Innenstädten oft nur ungenügend erfüllt werden können.
- Neue Verhaltensweisen in Verbindung mit der Möglichkeit der schnellen Raumüberwindung führen zu einer großen Wahlfreiheit hinsichtlich der Zielorte. „Der Ort“ verliert dadurch für die Menschen tendenziell an Bedeutung.

Als Folge dieser Entwicklungen ist ein eher negatives Bild der heutigen Situation der Innenstädte zu zeichnen. Zwar boomen einige nach wie vor oder können ihre Situation behaupten, die meisten haben sich jedoch mit einem erheblichen Trading-down-Prozess auseinander zu setzen.

Natürlich laufen auch entgegengesetzte Trends, hier sind insbesondere folgende Aspekte zu benennen:

- An die neuen Ansprüche angepasste, starke Innenstädte haben und werden auch in Zukunft „geradezu mythische Anziehungskraft für die Demonstration von Präsenz und Dominanz behalten“<sup>6</sup>. Sie sind gesuchte Standorte und nach wie vor prädestiniert für die verschiedensten „Headquarter“.
- In Zeiten der Unsicherheit und des Lebens in weiten Netzen werden von den Menschen Orte gesucht, die Identifikationsmöglichkeiten bieten.
- Gleichzeitig suchen bestimmte soziale Gruppen mit stadtorientierten Lebensstilen ganz explizit das Städtische und damit die Innenstädte.
- Überlagert werden diese Strömungen vielerorts durch den zunehmenden Städtetourismus, durch den vor allem die Innenstädte profitieren können.

In der Fachdiskussion ist man sich einig darüber, dass die letztgenannten Trends seltener auftreten, als die oben beschriebene Verflüssigung oder gar Auflösung zentraler Bereiche. Dabei ist allerdings unstrittig, dass qualitätsvolle Innenstädte und Zentren in jedem Fall ein gesellschaftlich und ökonomisch tragfähiges Zukunftsmodell sind.

---

<sup>6</sup> Siebel, Walter: Zukunft der europäischen Stadt. In: Architektur als Element des Städtischen. Kolloquium in Köln am 28./29.9.1999, Hg.: Ministerium für Städtebau, Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf. Düsseldorf 2000, S. 26-28; hier: S. 28

### 3 Bestandsanalyse

Die folgende Bestandsanalyse gibt einen an den Chancen und Problemen orientierten Überblick über die aktuelle Situation in der Weseler Innenstadt. Dabei spielen vor allem stadtstrukturelle und gestalterische Aspekte eine Rolle. Ein besonderer Fokus liegt entsprechend der Ausgangssituation in Wesel auf dem Geschäftszentrum und damit auch auf dem Einzelhandel. Zudem wird er eingehender untersucht und analysiert, weil seine Rolle als Anziehungsfaktor und Frequenzerzeuger für jede Innenstadt nach wie vor von zentraler Bedeutung ist.

#### 3.1 Innenstadtstruktur

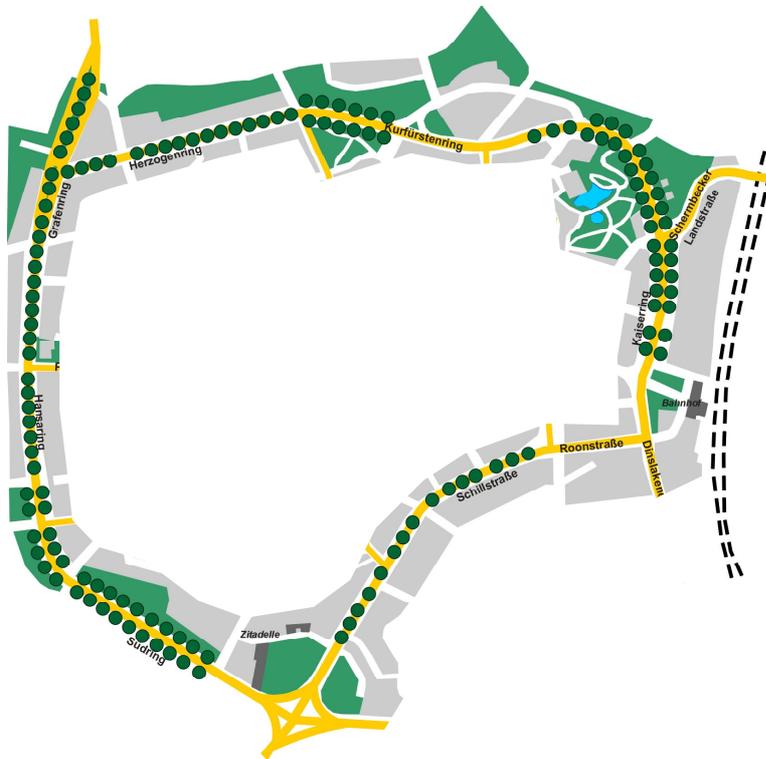
Die Weseler Innenstadt wird durch den **Äußeren Ring** begrenzt (vgl. Abbildung 1). Er ist ein deutlich ablesbares und prägendes Strukturelement und hat zudem eine wichtige Verkehrsfunktion für die Stadt. Charakteristisch für den Äußeren Ring sind begleitende Grünanlagen (Heubergpark, Glacis) und in besonderem Maße die Allee mit dem Grünstreifen. Meist bilden mehrere parallel angeordnete Baumreihen ein dichtes Kronendach, wie z.B. am Herzogenring (siehe Abbildung rechts ►). Die Alleen des Äußeren Rings bilden ein wichtiges und beeindruckendes Identitätsmerkmal der Stadt. In weiten Teilen des Rings besteht ein typischer Boulevardcharakter. Bei aller Qualität hat dieser, die Innenstadt begrenzende Boulevard jedoch auch einige verbesserungswürdige Punkte, die beseitigt werden sollten, um die bereits bestehende Strahlkraft weiter zu erhöhen:

- In einigen Teilen, vor allem in Kreuzungsbereichen, fehlen die Bäume. Orientierung und Wiedererkennung werden neben der gestalterischen Schwächung dadurch behindert.
- An einigen Kreuzungsbereichen (z.B. Kaiserring/Roonstraße, siehe Abbildung rechts ►) bricht eine rein an verkehrlichen Überlegungen ausgerichtete Gestaltung den Alleecharakter. Hierdurch wird nicht nur die gestalterische Qualität, sondern auch die Orientierung und die Ablesbarkeit der Innenstadt stark beeinträchtigt.



- Zudem sind die am Ring liegenden Eingänge in die Innenstadt, und damit auch die Anbindung des Geschäftszentrums, nicht eindeutig definiert. Die wichtigen Einmündungen von Radialstraßen, z.B. Schillstraße/Kreuzstraße oder Kurfürstenring/Poppelbaumstraße, sind unklar gestaltet. Auch hierdurch wird die Auffindbarkeit des Geschäftszentrums erschwert.

Abbildung 1: Äußerer Ring



eigene Darstellung

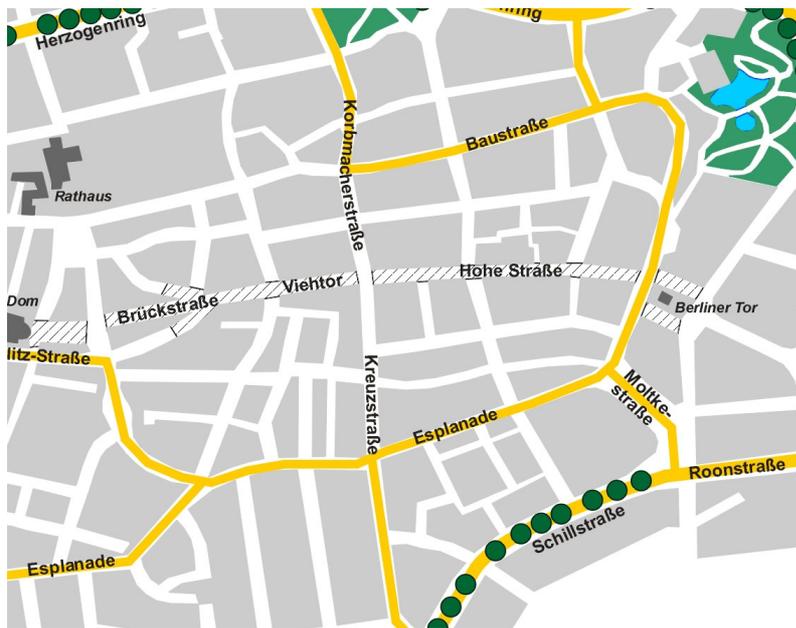
Als weiteres strukturbildendes Element der Weseler Innenstadt ist eine **Innere Ringstraße** (vgl. Abbildung 2) vorhanden, die aus den Straßen Esplanade, Wallstraße, Poppelbaumstraße, Baustraße, Flesgentor, Ritterstraße, Dimmerstraße und Magermannstraße gebildet wird. Aus verkehrlicher Sicht ist kein für den Straßenverkehr durchgehender Ring vorhanden. Im Bereich Ritterstraße/Dimmerstraße wird der Zweirichtungsverkehr durch Einbahnstraßenregelungen unterbrochen. Im deutlichen Gegensatz zum Äußeren Ring finden sich an der Inneren Ringstraße keine durchgehenden Gestaltungselemente. Dadurch wird die gestalterische Qualität und die Ablesbarkeit dieses wichtigen Straßenzuges massiv einschränkt. Deutlich wird dies zum Beispiel an der Poppelbaumstraße (siehe Abbildung rechts ▶). Dadurch setzt sich der raumprägende Charakter des Äußeren Rings im Innern nicht fort: Die städtebauliche Struktur der Innenstadt ist nur am Äußeren Ring ablesbar. Darüber hinaus sind die Verknüp-



fungspunkte zwischen den Ringen unklar, vor allem weil die sie verbindenden Radialstraßen nicht als solche erkennbar sind. Auch hier sind die Kreuzungspunkte unklar gestaltet, wie z.B. im Bereich Korbmacherstraße/Baustraße/Flesgentor (siehe Abbildung rechts ▶).

Aufgrund dieser „Befunde“ besteht an der Inneren Ringstraße dringender Handlungsbedarf, damit der Straßenzug seiner wichtigen Anzeigebedeutung entsprechend wirken kann und die immensen gestalterischen Schwächen behoben werden können.

**Abbildung 2: Innere Ringstraße**



eigene Darstellung

Die Innenstadt ist kein homogenes Gebilde. Bei genauerer Betrachtung lassen sich fünf **Quartiere** (vgl. Abbildung 3) identifizieren, auf die in unterschiedlicher Weise einzugehen sein wird.



Abbildung 3: Quartiere in der Innenstadt



eigene Darstellung

Das **Geschäftszentrum (1)** ist das kommerzielle Herz der Weseler Innenstadt. Eine weitläufige Fußgängerzone (siehe Abbildung rechts ►) bildet die Mittelachse des Quartiers, das sich zwischen dem Willibrordidom und dem Berliner Tor erstreckt. Dieses Geschäftszentrum der Stadt Wesel ist der Schwerpunkt der weiteren Untersuchungen (vgl. nachfolgende Kapitel).

Das **historische Zentrum (2)** mit den zentralen Plätzen Kornmarkt (siehe Abbildung rechts ►) und Großer Markt liegt im westlichen Teil der Weseler Innenstadt. Hier herrscht aufgrund der städtebaulichen Struktur, der Bebauung und der ansässigen Nutzungen noch eine gewisse „Altstadatmosphäre“. Vor allem die gastronomischen Betriebe am Kornmarkt prägen das Quartier. Sie bilden den gastronomischen Schwerpunkt der Innenstadt. Auf dem Großen Markt findet regelmäßig der Wochenmarkt statt. Damit wird der Platz an diesen Tagen zum wichtigen Frequenzbringer am westlichen Rand des Geschäftszentrums. Mit dem Willibrordidom und der neuen südlichen Platzrandbebauung besteht hier ein stadtbildprägendes Raumgefüge, dass durch Planungen zur Wiedererrichtung der historischen Rathausfassade weiter an Prägnanz und Ausstrahlung gewinnen wird. Im Weiteren ist das Marienhospital ein wichtiger Anziehungspunkt des Quar-



tiers mit Bedeutung für die Gesamtstadt. Im südlichen Bereich finden sich einige Wohnstraßen mit kleinteiliger Bebauung.

Im Bereich des Rathauses im nordwestlichen Teil der Innenstadt findet sich das **Quartier für Verwaltung, Bildung und Kultur (3)**. Es wird durch eine ganze Reihe öffentlicher Einrichtungen geprägt. Neben dem Rathaus (siehe Abbildung rechts ►) sind zahlreiche soziale Einrichtungen vorhanden: mehrere weiterführende Schulen, Kindergärten, eine Bildungsstätte, das städtische Bühnenhaus, einige kirchliche Einrichtungen sowie das Amtsgericht. Die Wohnfunktion ist hier deutlich unterrepräsentiert. Damit ist das Quartier täglicher Anlaufpunkt für zahlreiche Beschäftigte und Schüler. Es hat damit auch eine wichtige überörtliche Funktion. Von der Bebauungsstruktur her ist das Quartier vor allem durch einzeln stehende Sonderbauten geprägt. Zudem sind einige größere Freiflächen vorhanden, dadurch ist es insgesamt recht locker bebaut und gegliedert. Eine funktionale Verknüpfung mit dem Geschäftszentrum ist nur in Ansätzen vorhanden.

Der **Bahnhofsbereich (4)** liegt im östlichen Teil der Innenstadt und erfüllt mehrere Funktionen zugleich: Er ist Verkehrsknotenpunkt, „Empfangshalle“ der Stadt und ein wichtiger Auftakt zum Geschäftszentrum. Wilhelmstraße und Berliner-Tor-Platz als Übergangsbereiche zum Geschäftszentrum haben städtisches Flair, sowohl bezogen auf die Bebauungsstruktur, als auch auf die vorhandenen Nutzungen. Hier findet sich ein typischer innerstädtischer Mix. Der Bahnhofsvorplatz (Franz-Etzel-Platz) ist durch Grünanlagen geprägt und präsentiert sich als großzügiges Tor zur Stadt mit Hochhäusern als städtebauliche Dominanten. Die Grüngestaltung vermittelt weder Aufenthaltsqualität noch Aufforderungscharakter und ist insgesamt verbesserungswürdig. Die Größe des Platzes und die angrenzende Ringstraße wirken wie eine städtebauliche Zäsur und trennen den Bahnhof vom Geschäftszentrum ab (siehe Abbildung rechts ►).

Nordöstlich und südlich des Geschäftszentrums wird die Innenstadt durch **Wohnbereiche (5)** geprägt:

Der südliche Wohnbereich wird in erster Linie durch eine typische Zeilenbebauung der 1950er bzw. 1960er Jahre geprägt (wie an der Esplanade, siehe Abbildung rechts ►). Hier sind großzügige Abstandsflächen mit wertvollem Baumbestand vorhanden. Dieses Quartier erhält dadurch einen grünen und aufgelockerten Charakter. Die Sanierung und städtebauliche Weiterentwicklung der Zeilenbebauung, die sich im Besitz des Bauvereins befindet, wird derzeit vorgenommen. Zudem stellt hier die be-



nachbarte Zitadelle einen attraktiven Repräsentations- und Grünbereich dar.

Der nordöstliche Wohnbereich ist eher durch klassische Blockrandbebauung, wie z.B. in der Böhlstraße (siehe Abbildung rechts ►), geprägt. Mölderplatz und vor allem der Heubergpark stellen attraktive wohnungsnaher Grünbereiche dar, die die Wohnqualität im Quartier aufwerten. Zudem befindet sich dort auch das Weseler Hallenbad, das einen wichtigen Anziehungspunkt darstellt.

Insgesamt weisen beide Wohnbereiche wegen ihrer Gebäude- und Wohnungsstruktur jedoch nur eine eher durchschnittliche Qualität auf. Auch sind die vorhandenen Wohnformen wenig ausdifferenziert.

Insgesamt bietet die Weseler Innenstadt einen interessanten und stabilisierend wirkenden Mix aus unterschiedlichen Funktionen, auf dem aufgebaut werden kann. Besonders positive Handlungschancen bieten sich hinsichtlich der weiteren Verbesserung des Äußeren Rings und durch eine Profilierung der Quartiere. Dringender Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Gestaltung der Inneren Ringstraße.

## 3.2 Situation des Einzelhandels im Geschäftszentrum

Die genaue Untersuchung der räumlichen Einzelhandelsstruktur im Geschäftszentrum ist wegen der Leitfunktion des Einzelhandels für die innerstädtische Entwicklung zentraler Ausgangspunkt für konzeptionelle Überlegungen zur Innenstadtentwicklung.

### 3.2.1 Räumliche Struktur des Einzelhandels

#### Einzelhandelsstruktur und Einzelhandelsdichte

Wesels **Fußgängerzone**, die gebildet wird aus Brückstraße, Leyensplatz, Viehtor und Hohe Straße und vom Willibrordidom bis zum Berliner Tor reicht, ist rund 950 m lang. Der Mittelwert bei Städten vergleichbarer Größe liegt bei 1.058 m, die Bandbreite reicht von 160 bis 2.200 m.<sup>7</sup> Damit liegt Wesel zwar knapp unter dem Durchschnitt, allerdings ist die

<sup>7</sup> Junker und Kruse Stadtforschung ■ Stadtplanung (Hg.): Entwicklungsprobleme und -optionen von Innenstädten in Nordrhein-Westfalen – Ergebnisse einer Städtebefragung, Dortmund 1996, S. 10



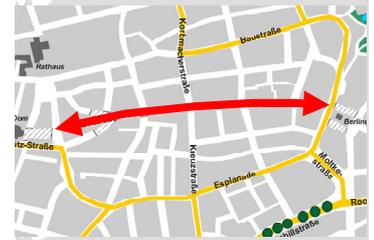
streng lineare Struktur des Fußgängerbereichs (siehe Abbildung rechts ►) vor dem Hintergrund der im Folgenden aufgezeigten Situation nicht unproblematisch.

Die **Verkaufsfläche** der Gesamtstadt beträgt rund 110.000 m<sup>2</sup><sup>8</sup>, das sind rund 1,8 m<sup>2</sup> pro Einwohner – ein im Vergleich mit anderen Gemeinden dieser Größe leicht überdurchschnittlicher Wert. In der Innenstadt befinden sich laut Angaben der GfK rund 35.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche<sup>9</sup>. Rund ein Drittel der gesamtstädtischen Verkaufsfläche befindet sich also in der Innenstadt; ein Wert, der auf eine quantitativ zufriedenstellende Flächenausstattung in der Innenstadt hinweist.

In zentraler Lage in der Fußgängerzone befindet sich das Kaufhof-Warenhaus (siehe Abbildung rechts ►), wichtigster **Magnetbetrieb** und Frequenzbringer der Innenstadt. Etwas abgesetzt an der Kreuzstraße liegt ein zweiter Magnetbetrieb, der Saturn-Elektromarkt (siehe Abbildung rechts ►). Ein dritter ist das Textilkauflhaus Mensing am östlichen Ende der Hohe Straße (siehe Abbildung rechts unten ►).

Die **Einzelhandelsdichte** (vgl. Abbildung 4), wichtiges Indiz für die Einzelhandelsbedeutung der jeweiligen Einkaufslagen, wurde wie folgt ermittelt:

- Die Dichte ist am *Viehtor* am höchsten, hier ist der maximal mögliche Besatz (100 %) auf beiden Straßenseiten vorhanden.
- Im Verlauf der *Hohe Straße* ist abschnittsweise ebenfalls eine sehr hohe Dichte festzustellen, allerdings verringert sich diese deutlich östlich der Straße Heuberg und auf der südlichen Straßenseite.
- In der *Brückstraße* ist die Handelsdichte bereits deutlich schwächer; westlich des Leyensplatz liegt sie teilweise bereits unter 50 %.
- Es fällt weiter auf, dass an der *Korbmacherstraße* und der *Kreuzstraße*, zwischen Kaufhof und Saturn, bereits eine deutliche Handelslücke<sup>10</sup> vorhanden ist.



<sup>8</sup> Diese Zahl wurde im Rahmen des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf ermittelt.

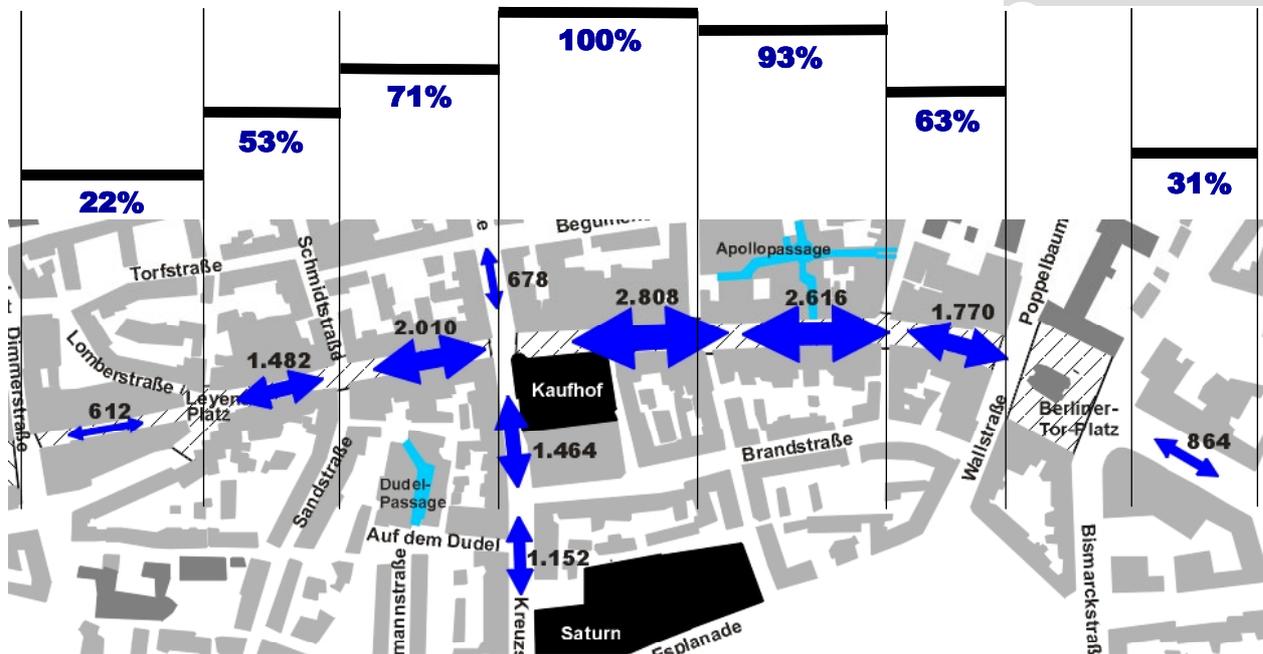
<sup>9</sup> GfK Prisma Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung (Hg.): Auswirkungenanalyse für das geplante Einkaufszentrum MultiCasa in Duisburg, Nürnberg 2004, S. 75

<sup>10</sup> Es ist hierbei allerdings zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der Erhebung einige Ladenlokale im neuen Saturn-Komplex noch nicht vermietet waren.



Zur Beurteilung der Dichte des Einzelhandels und der Wertigkeit von Standorten liefern auch **Passantenfrequenzen** wichtige Hinweise. Die von Seiten des beauftragten Büros durchgeführte Erhebung<sup>12</sup> lässt insbesondere Rückschlüsse auf die Unterschiede zwischen einzelnen Straßenabschnitten zu. Wegen der Einmaligkeit der Erhebung sind weniger die absoluten Zahlen, sondern vielmehr ihr Verhältnis zueinander relevant. Die höchste Passantenfrequenz (als Top-Wert gleich 100% gesetzt) wurde am Zählpunkt Hohe Straße (zwischen Korbmacher- und Pergamentstraße) ermittelt. Etwas weiter östlich, auf Höhe der Apollopassage, erreichte der Wert immerhin noch 93 % des Top-Wertes, am Viehtor noch 71 %. Vor allem zum westlichen Randbereich der Fußgängerzone nehmen die Frequenzen dann deutlich ab. Auf der Brückstraße zwischen Schmidtstraße und Leyensplatz liegt die Frequenz nur noch bei rund 50 %, zwischen Leyensplatz und Dimmerstraße sind es weniger als ein Viertel des Top-Wertes. Bessere Werte werden noch auf der Wilhelmstraße, jenseits des Berliner-Tor-Platzes mit 31 % sowie auf der Kreuzstraße ermittelt. Allerdings wird hier die Frequenz südlich der Straße Auf dem Dudel Richtung Saturn schwächer (vgl. zusammenfassend Abbildung 5).

Abbildung 5: Passantenfrequenzen



eigene Darstellung

Im Wesentlichen decken sich die ermittelten Passantenfrequenzen mit den Handelsdichten. Allerdings ist der Abschnitt mit dem höchsten Besatz (Viehtor, vgl. weiter oben) nicht der Abschnitt mit der höchsten Frequenz.

<sup>12</sup> Zeitpunkt der Erhebung: 06.02.2004, 15.00 bis 16.00 Uhr.

Die besondere Bedeutung des Kaufhofs und des H&M-Bekleidungshauses als Frequenzerzeuger werden hier deutlich.

Bezüglich der Handelsstruktur ist auch der immer wieder kontrovers diskutierte Aspekt **Parken** von Bedeutung. Mit rund 3.900 öffentlich zugänglichen Stellplätzen in der Innenstadt stellt sich die Situation in Wesel quantitativ als befriedigend dar. Die Parksituation im Straßenraum ist allerdings meist angespannt, während in einigen Parkhäusern bzw. Tiefgaragen durchaus noch Reserven vorhanden sind. Zum Beispiel war das Kaufhof-Parkhaus zum Erhebungszeitpunkt September 2002 durchschnittlich zu nur rund 18 % ausgelastet, gleiches gilt für die Tiefgarage Dudelpassage.<sup>13</sup> Ein statisches Parkleitsystem ist bereits eingerichtet. Von einem dynamischen Parkleitsystem, zu dem bereits eine Konzeptstudie vorliegt, wäre eine Verbesserung der Auslastung und eine Optimierung der Wegeführung zu den Stellplätzen zu erwarten. Die Parksituation kann insgesamt als gut eingestuft werden.

### Handelslagen

Durch die zusammenhängende Betrachtung von Einzelhandelsdichten und Passantenfrequenzen lassen sich im Weseler Geschäftszentrum folgende

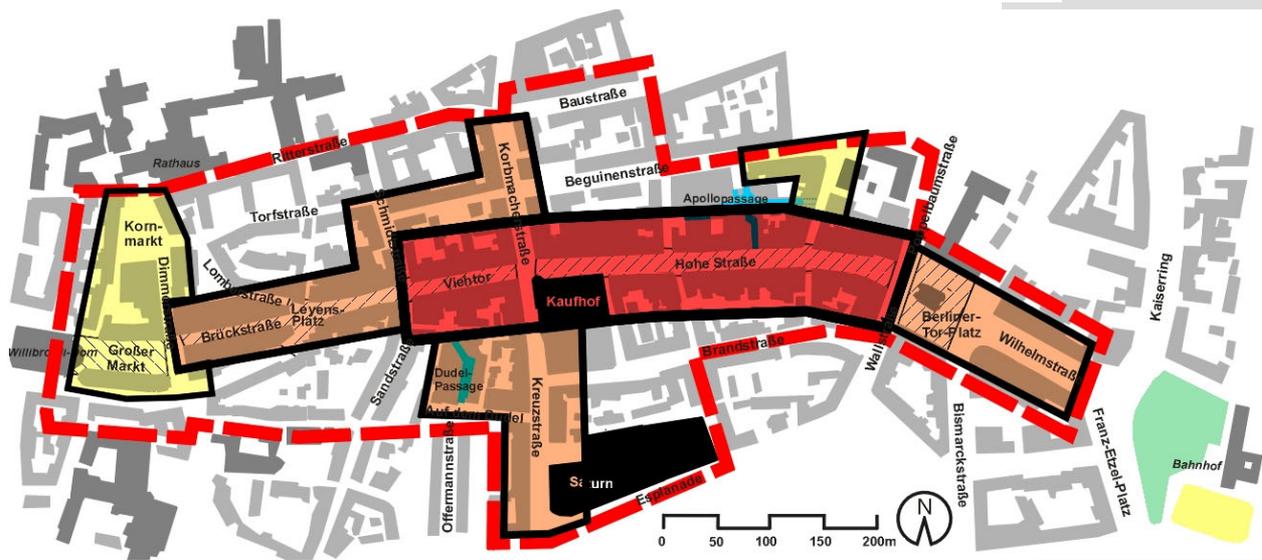
**Handelslagen** (vgl. Abbildung 6) abgrenzen:

- A-Lage:  
Viehtor/Hohe Straße
- B-Lagen:  
Brückstraße, Kreuzstraße/Korbmacherstraße, Berliner-Tor-Platz, Wilhelmstraße
- Ergänzungslagen:  
Großer Markt/Kornmarkt

---

<sup>13</sup> Stadt Wesel (Hg.): Verkehrsuntersuchung Innenstadt. Wesel 2003, o.S.; Auskunft der Stadt Wesel

Abbildung 6: Handelslagen



eigene Darstellung

Wie ist diese räumliche Handelsstruktur nun zu bewerten? Sie zeigt insgesamt keine idealtypische Form. Lange Bänder werden von den Kunden nicht in ganzer Länge genutzt, oft drohen sie zu „zerreißen“ oder sie neigen zur Verödung an den Rändern. Erfolgreicher sind Netzstrukturen, bei denen der Handel in mehreren sich kreuzenden und vernetzten Straßen lokalisiert ist und der Passant verschiedene Wege wählen kann. Auch Knochenstrukturen, wie sie bei modernen Einkaufszentren stets geschaffen werden, sind erfolgreich. Bei ihnen ist der Handel zwischen zwei starken Magneten (z.B. Warenhäusern) entlang einer Straße ansiedelt. Beide Strukturtypen sind in Wesel allerdings nicht herstellbar. Es ist deshalb im Rahmen dieses Gutachtens zu klären, wie mit der bestehenden Bandstruktur umzugehen ist und wie sie mittel- und langfristig aufgestellt werden kann.

### Qualität des Einzelhandels

Bezüglich der **Qualität des Einzelhandels** sind im Weseler Geschäftszentrum nur wenige Höhepunkte anzutreffen. Während am *Viehtor* Filialbetriebe und Fachgeschäfte mit durchschnittlicher Qualität überwiegen (siehe Abbildung rechts ►), lässt die angebotene Qualität auf der *Hohe Straße*, insbesondere östlich der Straße Heuberg, zum Teil sehr stark nach. Das für Wesel bedeutende Textilkaufhaus Mensing am östlichen Ende der Hohe Straße ist dadurch heute qualitativ-gestalterisch isoliert. Auf



der *Brückstraße* dominieren discountorientierte Filialbetriebe (siehe Abbildung rechts ►), die Qualität des Handels ist hier insgesamt deutlich schwächer. In der *Korbmacherstraße* und der *Kreuzstraße* sind dagegen meist Fachgeschäfte anzutreffen. Durch die im September 2003 erfolgte Ansiedlung von Saturn und weiteren Geschäften in einem neuen Einzelhandelskomplex ist hier mit einer Standortaufwertung zu rechnen. Allerdings ist zur Zeit die städtebaulich-funktionale Einbindung von Saturn noch nicht besonders ausgeprägt, insbesondere die „angehängten“ Betriebe Aldi und Kik an der Esplanade liegen deutlich abgesetzt (siehe Abbildung rechts ►). Wie bereits erwähnt sind im Bereich *Großer Markt/Kornmarkt* Gastronomie- und sonstige Dienstleistungsbetriebe vorherrschend, die Handelsfunktion ist deutlich untergeordnet; allerdings findet hier zwei Mal wöchentlich ein Wochenmarkt statt. Die *Wilhelmstraße* weist einen innerstädtischen Nutzungsmix aus Handel, Gastronomie und ergänzenden Dienstleistern mit höchstens durchschnittlicher Qualität auf. Die sonstigen Lagen sind bezüglich der Handelsqualität überwiegend schwach und können in diesem Zusammenhang vernachlässigt werden.

Eine weitere Besonderheit in der Einzelhandelslandschaft des Weseler Geschäftszentrums stellen zwei **Passagen** dar.

Die *Dudelpassage* (siehe Abbildung rechts ►) liegt abseits des Hauptlaufs im Winkel Viehtor/Kreuzstraße. Sie schafft dadurch ein wenig räumliche Tiefe in der bestehenden Bandstruktur des Geschäftszentrums und schafft die Möglichkeit eines kleinen Rundlaufs. Die städtebaulich-funktionale Anbindung der Passage an die Fußgängerzone, für die Frequentierung des Objekts von existenzieller Bedeutung, ist allerdings äußerst mangelhaft. Die Auffindbarkeit vom Viehtor aus ist für Ortsfremde nahezu unmöglich und auch der Zugang von der Kreuzstraße setzt kein Signal und wird zudem noch durch die Zufahrt zur Tiefgarage gestört. Auch die interne Erschließung und Gestaltung der Passage entspricht nicht mehr den aktuellen und zukünftigen Anforderungen. Leerstände sind die Folge und ein Umbau des Objektes ist dringend erforderlich.

Die *Apolloassage* (siehe Abbildung rechts ►) liegt an der Nordseite der Hohe Straße zwischen Pergamentstraße und Heuberg. Sie verfügt über eine direkte Anbindung zur 1a-Lage. Die interne Erschließung schafft einen Parallelweg zur Hohe Straße sowie eine Verbindung von Hohe Straße und Beguinenstraße. Die Passage ist als attraktives Element des Weseler Einkaufsbereichs geplant, sie weist jedoch bezogen auf aktuelle Ansprüche erkennbare funktionale und gestalterische Schwächen auf:



- Die räumliche Passagenorganisation führt zu einer Doppelschließung, die die innenliegende Passage letztlich schwächt und in weiten Teilen funktional überflüssig macht.
- Der Passage fehlen lohnenswerte Ziele in Richtung Osten, Westen und Norden. Für eine Durchquerung der Passage - zentraler Aspekt um Frequenz zu erzeugen - besteht somit kaum Anlass.
- Die Passage ist inzwischen gestalterisch überholungsbedürftig, dies betrifft insbesondere die Materialwahl im Inneren.
- Insgesamt entwickelt sie nicht mehr genügend Aufforderungscharakter.

Ein Umbau der Passage ist aus diesen Gründen sinnvoll und notwendig.

### 3.2.2 Gestalterische Aspekte

Die Außendarstellung der Ladenlokale und des Einzelhandels im Allgemeinen geben Auskunft über Niveau und Qualität von Geschäftsstraßen und prägen entscheidend den öffentlichen Raum in Innenstädten.

Daneben sind natürlich auch die Art der Bausubstanz und die Gestaltung des öffentlichen Raums einschließlich des Mobiliars von großer Bedeutung hinsichtlich der Ausstrahlung und Atmosphäre eines Geschäftszentrums.

Die **Außendarstellung der Ladenlokale** in der Weseler Innenstadt, so auch die sich einprägende „Gesamtbotschaft“, ist in vielen Fällen unterdurchschnittlich. Einige Lokale befinden sich sogar auf sehr niedrigem Niveau, z.B. in der östlichen Hohe Straße (siehe Abbildung rechts oben ▶). In weiten Teilen ist die Gestaltung einfach und von schwacher Prägnanz. Die durchaus vorhandenen positiven Beispiele (siehe Abbildung rechts ▶) sind im Vergleich zum Durchschnitt deutlich unterrepräsentiert und können sich dementsprechend kaum bemerkbar machen. Vor allem in der östlichen Hohe Straße und in der Brückstraße besteht verstärkt Handlungsbedarf. In der Brückstraße kommen die funktional und gestalterisch problematischen Arkaden hinzu (siehe Abbildung rechts ▶). Die Einzelhandelsbetriebe „verstecken“ sich, zumal aufgrund von Verkaufsständen ein Flanieren unterhalb der Arkaden in weiten Teilen nicht möglich ist. Aber auch die A-Lage weist im Vergleich mit Handelslagen anderer Städte ein eher unterdurchschnittliches Niveau auf.



Diese Situation findet in der **Außengestaltung der Gebäude** ihre Entsprechung. Die charakteristische Bebauung der Nachkriegszeit lässt oftmals innenstadttypische Handelsarchitektur vermissen, z.B. in der Hohe Straße (siehe Abbildung rechts ►) und ist zudem zu wenig gepflegt. Auch hier werden einzelne positive Beispiele (z.B. Kaufhof oder Mensing) vom Durchschnitt überstrahlt und können daher kaum Wirkung entfalten. Das gesamte Geschäftszentrum wird von dieser schwachen Mittelmäßigkeit geprägt (vgl. hierzu auch Kapitel 3.3).

Hinsichtlich der **Gestaltung des öffentlichen Raums** ist in der Weseler Innenstadt zunächst auffallend, dass die Gestaltung in den Nebenlagen (z.B. am Großen Markt oder am Berliner Tor, siehe Abbildung rechts ►) oder in den Nichtgeschäftslagen in der Regel besser ist als in der Hauptlage (siehe Abbildung rechts ►). Die Fußgängerzone präsentiert sich fast durchgehend als dringend erneuerungsbedürftig. Auf die Darstellung von Details kann daher an dieser Stelle verzichtet werden. Der Erneuerungsbedarf bezieht sich sowohl auf die Oberflächen, als auch auf Möblierung und Grüngestaltung. Die Elemente sind überaltert, in der Regel abgenutzt, sie folgen keinem einheitlichen Gestaltungskanon und sind dadurch ohne Ausstrahlungskraft (siehe Abbildung rechts unten ►). Das in der Fußgängerzone aufgestellte private Mobiliar (Stehtische, überdachte Bereiche für Außengastronomie etc.) verschärft diese Situation weiter. Hier ist zu wenig Gestaltungswille erkennbar. Durch die Vielzahl aufgestellter Objekte ist die Fußgängerzone in weiten Teilen verstellt, sie vermittelt gestalterische Ruppigkeit auf schwachem Niveau. Die erfolgte Erneuerung der Beleuchtung ist als ein erster positiver Schritt zu sehen, der angibt, in welche Richtung gedacht werden muss.

### 3.2.3 Zusammenfassung: Struktur des Geschäftszentrums

Neben einigen positiven Aspekten wie z.B. die Ausstattung mit Einzelhandelsflächen oder die Parkplatzsituation, überwiegen in der Gesamtschau für diesen Bereich die kritischen Punkte. Sie werden an dieser Stelle noch einmal zusammengefasst.



- Die Länge der Fußgängerzone ist aufgrund der Schwäche der Randbereiche kritisch zu sehen, insbesondere betrifft das den westlichen Bereich.
- Es ist nur ein echter Handelsmagnet in der Hauptlage vorhanden.
- Die Ansiedlung von Saturn außerhalb der Hauptlage verunklart die Handelsstruktur und erschwert auch dessen Auffindbarkeit.
- Die Hohe Straße weist trotz hoher Passantenfrequenzen oft einen qualitativ schwachen Handelsbesatz auf.
- Die vorhandenen Passagen sind funktional, qualitativ, gestalterisch und vom Besatz her problematisch und daher mittelfristig gefährdet.
- Die Gestaltung des öffentlichen Raums in der Fußgängerzone ist desolat und deshalb dringend erneuerungsbedürftig.
- Die Außendarstellung der meisten Handelsbetriebe ist durchschnittlich, teilweise auch inakzeptabel.
- Die Gestaltung der Fassaden und der Pflegezustand der Gebäude befindet sich in weiten Teilen auf niedrigem Niveau.

### 3.3 Stadtbildeinschätzung

Wie eingangs bereits betont, besitzt die Weseler Innenstadt die typischen baulichen Merkmale des Wiederaufbaus. Aufgrund der massiven Kriegseinwirkungen ist heute nur noch wenig historische Bausubstanz vorhanden. Markante Bauten wie der Willibrordidom (siehe Abbildung rechts ►) oder das Berliner Tor sind heute solitäre Relikte des alten Wesel, auch wenn sie zum Teil wieder aufgebaut wurden. Beide Gebäude haben eine positive Wirkung als Auftakt zum Geschäftszentrum; sie heben sich deutlich von der umgebenden 1950er-/1960er-Jahre-Architektur ab.

Auch der Zitadelle (siehe Abbildung rechts ►) kommt für die gesamte Innenstadt eine wichtige Identifikations- und Signalfunktion zu. Ihre exponierte Lage an einer wichtigen Kreuzung des Äußeren Rings und die weitläufigen Grünanlagen machen sie darüber hinaus zu einem Identität stiftenden Merkmal für die Gesamtstadt.

Darüber hinaus sind die beiden markanten und die Stadtsilhouette prägenden Türme (Fernmeldeturm an der Hauptpost und Wasserturm an der Brandstraße, siehe Abbildung rechts ►) zu erwähnen, die für die Gesamtstadt eine ähnlich wichtige Rolle einnehmen.



Eine räumlich-funktionale Vernetzung dieser identitätserzeugenden Merkmale ist bisher nicht vorhanden.

Ansonsten ist im Geschäftszentrum wie in der gesamten Innenstadt nahezu ausschließlich Nachkriegsarchitektur vorhanden. Die in weiten Teilen sehr zurückhaltende Architektursprache der Gebäude lässt viele Straßen ausdruckslos und in Teilen auch spröde erscheinen (z.B. am Großen Markt, siehe Abbildung rechts ▶). Qualitätsvolle Vor- und Nachkriegsarchitektur ist zwar vorhanden, kann sich jedoch kaum angemessen behaupten. Sie leidet meist unter der Durchschnittlichkeit der Umgebung, mangelnder Pflege und Beachtung. Dabei gibt es eine Reihe von positiven Beispielen der Bauepoche der 1950er und 1960er Jahre in der Weseler Innenstadt, wie die nachfolgende Bildreihe<sup>14</sup> illustriert. Hier gezielt anzusetzen ist eine wichtige wie lohnenswerte Aufgabe im Rahmen der innerstädtischen Aufwertungsbemühungen.



### 3.4 Fazit und Handlungsansätze

Die erfolgte Zustandsbeschreibung offenbart, dass die Weseler Innenstadt mehr Schwächen als Stärken hat und dringend der Aufwertung bedarf. Der räumliche Maßnahmenswerpunkt wird dabei auf dem Geschäftszentrum liegen müssen.

Nachfolgend erfolgt eine Zusammenfassung der Ausgangsbedingungen und eine Herausstellung der Handlungsansätze.

#### Innenstadtstruktur

- Der Äußere Ring ist für den ersten Eindruck der Innenstadt prägend und bereits in seiner heutigen Form und Gestalt eindrucksvoll, doch partiell verbesserungsfähig.

<sup>14</sup> Quelle Bild links und Mitte: Stadt Wesel

- Die schwache gestalterische Ausprägung der Inneren Ringstraße und die Gestaltung der Verknüpfungspunkte zwischen den Ringen und den Radialstraßen führen dazu, dass die Ringstraße in ihrer Funktion nicht wahrgenommen werden kann. Die stadt-bildprägende Gestalt des Äußeren Rings setzt sich im Innern nicht fort.
- Vor allem ist dadurch auch das Geschäftszentrum nicht gekennzeichnet bzw. wahrnehmbar.
- Die Innenstadt setzt sich aus fünf Quartieren zusammen, die jeweils besondere Merkmale, insgesamt aber kein besonderes Profil haben und noch zu wenig Synergien zum Geschäftszentrum herstellen können.
- Das Geschäftszentrum kann seine Rolle als wichtiger Imageträger der Stadt nur teilweise erfüllen.

### **Räumliche Handelsstruktur im Geschäftszentrum**

Die räumliche Handelsstruktur im Weseler Geschäftszentrum erweist sich heute als unklar, instabil und langfristig gefährdet. Die Gestaltung im öffentlichen Raum und auch bei Fassaden und Handelsdarstellung ist in weiten Teilen inakzeptabel. Im Einzelnen sind folgende Punkte zu nennen:

- Es bestehen funktionale Schwächen an den Rändern der Fußgängerzone.
- Die absolute Länge der Fußgängerzone ist insbesondere wegen ihrer streng linearen Ausdehnung problematisch.
- Die bestehenden Passagen sind von einem Trading-down-Prozess und mittelfristig von Leerstand bedroht. Wegen der Größe und der Geschlossenheit dieser Systeme würde das den innerstädtischen Organismus empfindlich stören.
- Vorhandene städtebauliche Glanzlichter können sich bisher zu wenig in Szene setzen und werden zum Teil auch durch ihre Umgebung entwertet.
- Die Außendarstellung der Handelsbetriebe und die Gestaltung des öffentlichen Raums ist unterdurchschnittlich und dringend erneuerungsbedürftig.

### **Stadtbildeinschätzung**

Das Bild der Innenstadt erzeugt trotz vorhandener Potenziale zu wenig positive Identifikationsmomente. Atmosphäre und urbanes Flair kann nur in einigen Ausnahmefällen erzeugt werden. Hierfür sind im Einzelnen folgende Punkte verantwortlich:

- Es gibt relativ wenige Identifikationspunkte bzw. herausragende Architektur.

- Im Geschäftszentrum existiert kaum typische Handelsarchitektur.
- Die vorhandene qualitätsvolle 1950er-Jahre-Architektur wird nur selten gewürdigt und wird meist „zugedeckt“.
- Ebenso werden die vorhandenen Höhepunkte durch die dominierende Eintönigkeit der Nachkriegsbebauung entwertet.

## 4 Ziele des Innenstadtkonzeptes

---

Angesichts der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Schwächen und Mängel des Weseler Geschäftszentrums ist es dringend geboten, von öffentlicher und privater Seite gezielt gegenzusteuern. Ohne planerische Eingriffe und ohne größere öffentliche und private Investitionen wird sich der zu beobachtende Trading-down-Prozess fortsetzen. Aus Sicht des Gutachters können folgende Ziele formuliert werden.

### Hauptziel des Innenstadtkonzeptes und Ziele für die einzelnen Handlungsfelder

Hauptziele des Konzepts sind:

- Die Profilierung, städtebauliche Aufwertung und Markierung der Innenstadt.
- Die Sicherung und Stärkung des Geschäftszentrums mit all seinen Funktionen und unterschiedlichen Profilen.

Abgeleitet aus der Bestandsanalyse und dem daraus abgeleiteten Handlungsbedarf werden die folgenden Handlungsfelder definiert und entsprechende Entwicklungsziele formuliert:

- **Handlungsfeld „Einzelhandel im Geschäftszentrum“**  
Ziel:  
Schaffung einer tragfähigen Handelsstruktur durch die räumliche Konzentration des Handels und Aufbau von Geschäftsbereichen mit unterschiedlichen Charakteren.
- **Handlungsfeld „Gestaltung des öffentlichen Raums im Geschäftszentrum“**  
Ziel:  
Gestaltung der Fußgängerzone als Impulsgeber zur durchgreifenden Erneuerung des Geschäftszentrums.
- **Handlungsfeld „Außendarstellung des Einzelhandels und der Gebädefassaden im Geschäftszentrum“**  
Ziel:  
Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Strahlkraft und damit der wirtschaftlichen Prosperität des Einzelhandels und damit auch der Innenstadt.

- **Handlungsfeld „Struktur, Höhepunkte und Auffindbarkeit der Innenstadt“**

Ziel:

Herausarbeitung der vorhandenen Innenstadtstruktur und Schaffung eines klar ablesbaren Erschließungssystems unter der Prämisse der leichten Auffindbarkeit des Geschäftszentrums.

Des Weiteren Profilierung der Quartiere in der Innenstadt und Herausarbeitung der städtebaulichen Höhepunkte der Innenstadt.

Im nachfolgenden Kapitel werden die zur Umsetzung dieser Ziele einzuleitenden Maßnahmen bezogen auf Hauptmaßnahmenfelder näher erläutert.

## 5 Konzept zur Entwicklung der Weseler Innenstadt

### 5.1 Einzelhandel im Geschäftszentrum

Wie oben bereits dargestellt wurde, ist in Wesel die räumliche Fixierung der Einzelhandelsstruktur nicht nur erforderlich, sondern unumgänglich. Dabei müssen insbesondere die Hauptlagen gestärkt und die Nebenlagen teilweise neu definiert werden. Dabei geht es im Wesentlichen um folgende räumliche Abschnitte:

- Brückstraße,
- Viehtor/Hohe Straße,
- Passagen,
- Berliner-Tor-Platz/Wilhelmstraße.

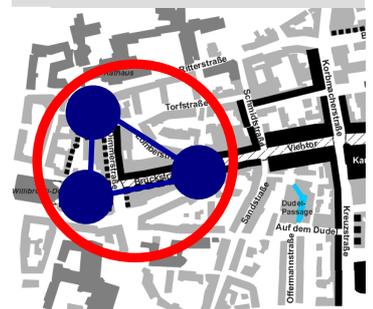
#### Brückstraße

Die Brückstraße leidet bereits heute am deutlichsten unter einem Trading-down-Prozess, der vor allem an einer zunehmenden Discountorientierung und einem schrittweisen Rückzug des Handels ablesbar wird. Folgende Maßnahmen sind zur Gegensteuerung einzusetzen:

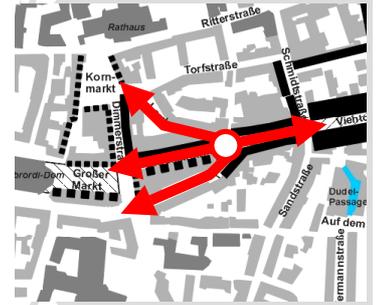
- Durch eine Neukonzeption und Spezialisierung der Nutzungen in Richtung eines Mixes aus Handel, Dienstleistungen und Gastronomie ist die Trading-down-Tendenz zu stoppen.
- Hierzu ist auch eine thematische Verknüpfung der Brückstraße mit dem Bereich Kornmarkt/Großer Markt anzustreben. Die Brückstraße kann (ab Leyensplatz) als Auftakt für den Gastronomie- und Marktbereich dienen und so neu definiert werden (siehe Abbildung rechts ►).
- Gestalterische Vereinheitlichung der Straßen ab Leyensplatz in Richtung Rhein (Brückstraße, Goldstraße, Lomberstraße).
- Verbesserung der Situation der Arkaden an der Brückstraße. Dies entweder durch eine gestalterische Aufwertung oder durch die Aufgabe der Arkaden zugunsten einer Vergrößerung der Ladenlokale.

#### Ziel:

Schaffung einer tragfähigen Handelsstruktur durch die räumliche Konzentration des Handels und Aufbau von Geschäftsbereichen mit unterschiedlichen Charakteren.



- Leyensplatz als Gelenkpunkt zwischen Fußgängerzone und Gastronomiebereich (Großer Markt/Kornmarkt) definieren und die Verteilerfunktion stärken (siehe Abbildung rechts ►).
- Zur Belebung ist eine Neukonzeption der Verkehrsführung im Bereich westliche Brückstraße/Goldstraße/Lomberstraße/Kettlerstraße zu prüfen. Möglich wäre ggf. eine (Teil-) Öffnung für den Autoverkehr. Der Nutzen einer solchen Maßnahme ist allerdings genau abzuwägen.



Die Konzentration und Konsolidierung der Handelslagen im Geschäftszentrum bewirkt, dass die Brückstraße zukünftig als Handelslage eine neue Funktion erhalten wird. Sie wird vor allem als besonderer Ergänzungs- und Verbindungsbereich des Geschäftszentrums eine Rolle spielen.

### Viehtor/Hohe Straße

Die dieses Maßnahmenfeld betreffenden Handlungsansätze sind in erster Linie städtebaulicher und stadtgestalterischer Art und dementsprechend in den Kapiteln 5.2 und 5.3 dargestellt.

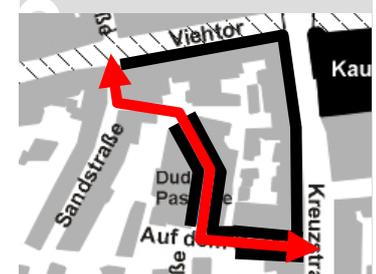
### Passagen

Wie dargestellt, sind beide Passagen in der heutigen Form mittel- bis langfristig nicht überlebensfähig. Sie sind deshalb durch Umbaumaßnahmen dauerhaft zu stabilisieren und besser als heute in die Einzelhandelsstruktur einzubinden.

#### Dudelpassage:

Ein Umbau der Dudelpassage ist, wenn sie als Einzelhandels- und Freizeitstandort weiter Bestand haben soll, unumgänglich. Als Nebeneffekt kann dadurch auch eine verbesserte Integration des Baukörpers von Saturn erreicht werden, und zwar dann, wenn generell eine Stärkung des Laufs Viehtor – Kreuzstraße gelingt. Folgende, noch genauer zu untersuchende Umbauoptionen sind prinzipiell denkbar:

- Option 1:  
Gestalterische Aufwertung der vorhandenen Anbindungen zur Stärkung des Laufs durch die Passage ohne größere Umbaumaßnahmen. Insbesondere die Anbindung an die Straße Viehtor bedarf der Aufwertung. In den Übergangs- und Anbindungsbereichen, hier vor allem Auf dem Dudel, können eventuell ergänzende Handelsnutzungen angesiedelt werden. Schematische Darstellung siehe rechts ►.



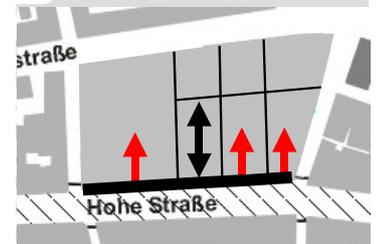
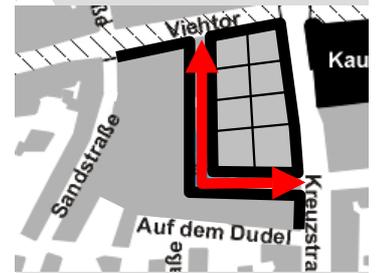
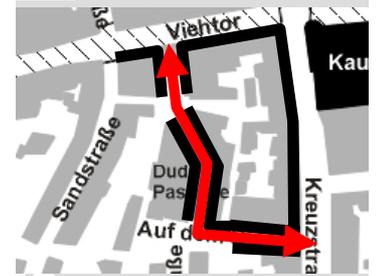
- **Option 2:**  
Neue Anbindung an die Straße Viehtor. Hierzu wird eine direkte bauliche Verknüpfung hergestellt und neue Ladenlokale in diesem Bereich eingerichtet, ebenso wie Auf dem Dudel. Dadurch wäre eine deutliche Verbesserung der Auffindbarkeit der Passage sichergestellt und die städtebauliche Integration in das Gefüge des Geschäftszentrums würde optimiert. Schematische Darstellung siehe rechts ►.
- **Option 3:**  
Überplanung des gesamten Blocks zwischen Passage, Viehtor und Kreuzstraße mit neuer Anbindung an Viehtor und Kreuzstraße. Dabei ist auch an der Kreuzstraße auf eine Verdichtung des Besatzes zu achten, damit keine Rückseiten zum öffentlichen Raum entstehen. Diese „große Lösung“ würde sich städtebaulich optimal darstellen; gleichzeitig würde auch die Anbindung des Saturn-Marktes deutlich verbessert. Schematische Darstellung siehe rechts ►.
- **Option 4:**  
Es findet kein handlungsgerechter Umbau statt. In diesem Fall ist eine Entwicklung der Passage in Richtung öffentliche und private Dienstleistungen, ggf. Gastronomie oder kulturelle Nutzungen bzw. Wellnesseinrichtungen anzustreben. Dabei ist die Initiierung von Umzügen vorhandener Einzelhandelsbetriebe in die A-Lage erforderlich. Schematische Darstellung siehe rechts ►.

**Einschätzung:** Die notwendige durchgreifende Lösung der heute problematischen Situation ist vor allem durch die Option 3, möglicherweise noch durch die 2. Option zu erwarten. Beide Lösungen erfordern jedoch große Anstrengungen und Investitionen. Die 1. Option bedeutet dagegen keine besondere Verbesserung. Unter Umsetzungsaspekten erscheint die Verfolgung der 4. Option am Geeignetsten.

#### *Apollo*passage:

Die Apollopassage ist räumlich gut an die A-Lage angebunden, weist jedoch Mängel in der internen Erschließung und der Wege- bzw. Zielführung auf. Folgende, noch genauer durchzuplanende Maßnahmen sind zur Verbesserung der Situation einzuleiten (schematische Darstellung siehe rechts ►):

- Aufgabe der Passage.
- Vergrößerung der Ladenlokale um die Flächen der Passage.
- Orientierung der Ladenlokale zur Hohe Straße.
- Zusammenlegung von Ladenlokalen.



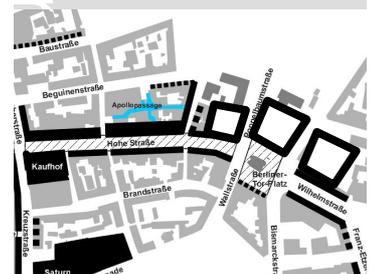
- Belassen eines direkten Zugangs zur Tiefgarage von der Hohe Straße aus.
- Ggf. Anlage von Räumen für Dienstleistungsbetriebe bzw. auf weniger Frequenz angewiesene Einzelhändler an der Beguinenstraße.

Die faktische Schließung der Passage ist vor dem Hintergrund der baulichen Gegebenheiten der Doppelschließung und der ungünstigen Lage der Zugänge, die heute bereits in einigen Leerständen ihren Ausdruck findet (vgl. Kapitel 3.2.1), erforderlich. Zugleich verbessert sie die wirtschaftliche Aufstellung des Objekts.

### Berliner-Tor-Platz/Wilhelmstraße

Der Bereich hat eine wichtige Auftaktfunktion für das Geschäftszentrum. Insbesondere für Bahnreisende, aber auch für Kunden des zukünftigen Einkaufsbereiches am Bahnhof stellt er eine Art „Tor zur Innenstadt“ dar. Das vorhandene Kaufhaus Mensing (siehe Abbildung rechts ►) und das Berliner Tor setzen hier bereits heute positive Zeichen. Zudem weist der Bereich Berliner-Tor-Platz verschiedene Potenzialflächen auf und bietet dadurch die Chance, nicht nur neue Einzelhandelsflächen innerhalb des Weseler Geschäftszentrums zu schaffen, sondern auch neue Qualitätsmaßstäbe zu setzen. Dies betrifft sowohl den Einzelhandel, als auch die Architektur. Zur qualitativen Aufwertung des Standorts Innenstadt ist dies dringend erforderlich, zumal bezüglich der Architektur im Bereich Saturn Chancen nicht genutzt werden konnten. Insgesamt kann so ein neuer Einzelhandelspol aufgebaut werden (siehe Abbildung rechts ►), der für ein prosperierendes Geschäftszentrum von zentraler Bedeutung wäre. In Verbindung mit der stadtstrukturell günstigen Lage, auch als Pendant zum Kaufhof, kommt ihm damit eine herausragende Schlüsselrolle bei der Entwicklung der Innenstadt zu. Folgende Maßnahmen sind im Sinne der oben vorgestellten Aufwertungsstrategie des Bereichs zu verfolgen:

- Das Gebäude des ehemaligen Hansa-Kaufhauses (siehe Abbildung rechts ►) ist zu sanieren und es ist eine neue Nutzung zu etablieren. Alternativ kommt auch ein Komplettabriss und die Neubebauung des gesamten Grundstücks bis zum Finanzamt in Frage. Die Entwicklung dieses Leerstandes ist entscheidend für die Etablierung eines neuen Handelpols. Zudem sind positive Synergien zum Bekleidungshaus Mensing zu erwarten.



- Das Postgebäude am Berliner Tor (siehe Abbildung rechts ►) und die sich nördlich anschließenden Flächen bieten die Möglichkeit zur Ansiedlung zusätzlicher Handelsangebote. Der Betriebsbereich der Post ist in diesem Falle neu zu ordnen und ggf. auch zu verlagern.
- Im nördlich an die Wilhelmstraße grenzenden Baublock (siehe Abbildung rechts unten ►), der bis zur Viktoriastraße reicht, finden sich mindergenutzte Grundstücke, die ebenfalls für die Ansiedlung neuer Handelsflächen geeignet sind. Allerdings muss hierbei eine direkte Verbindung zur Wilhelmstraße und ggf. zur Friedrichstraße geschaffen werden.

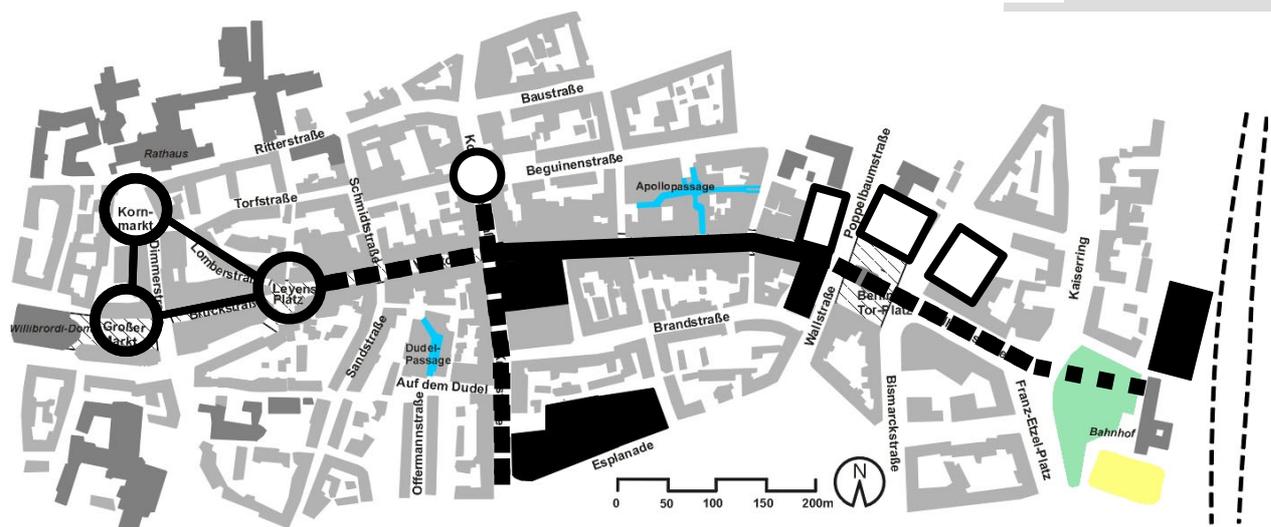


### Konsequenzen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen zur Herausbildung einer stabilen kreuzförmigen Einzelhandelsstruktur mit Handelsmagneten an wichtigen Endpunkten. Um dies zu gewährleisten sind neue Magneten zu etablieren und zu verbinden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Qualifizierung unterschiedlicher Einkaufs- und Erlebniswelten im Weseler Geschäftszentrum. Die Unterschiede sollten sich hinsichtlich des Handelsbesatzes und der Qualität des Handels sowie des Anteils handelsergänzender Nutzungen (Dienstleistungen, Gastronomie) bemerkbar machen.

Abbildung 7 zeigt die vorgeschlagene Struktur in einer Zusammenschau.

Abbildung 7: Konzept zur Einzelhandelsstruktur



eigene Darstellung

## Zusammenstellung der einzuleitenden Maßnahmen

- **Brückstraße:** Erarbeitung eines neuen abgestimmten Nutzungskonzeptes unter der Prämisse eines ausgewogenen Mixes aus Handel, Dienstleistung und Gastronomie. Umgestaltung der Brück-, Lomber- und Goldstraße unter Beachtung eines einheitlichen Gestaltungskanons.. Erneuerung und einheitliche Gestaltung oder Schließung der Arkaden (Vergrößerung der Ladenlokale).
- **Dudelpassage:** Die Verbesserung der Anbindung der Passage an Viehtor und Kreuzstraße ist unbedingt erforderlich. Bei einer bestandsorientierten Lösung, ohne größere Umbaumaßnahmen, ist mittelfristig eine Umnutzung in Richtung Dienstleistungsangebote bzw. öffentliche oder kulturelle Nutzungen anzustreben. Dabei sollten die noch vorhandenen Einzelhandelsbetriebe in die Fußgängerzone verlagert werden.
- **Apolloassage:** Die Passage muss schon aufgrund ihrer Lage mit der guten Anbindung an die Fußgängerzone als Einzelhandelsstandort erhalten bleiben. Hier besteht die Möglichkeit, durch Umbau besser an den Lauf orientierte Einzelhandelsflächen zu schaffen. Die Schließung der eigentlichen Passage ist aufgrund der doppelten Erschließung vieler Ladenlokale und der ungünstigen Wegeführung funktional und auch wirtschaftlich erforderlich.
- **Berliner-Tor-Platz/Wilhelmstraße:** Hinsichtlich der Aktivierung der vorhandenen Potenziale erscheint folgende Prioritätensetzung sinnvoll: 1. Umbau des ehemaligen Hansa-Kaufhauses oder Neubebauung des Grundstücks, 2. Umnutzung der rückwärtigen Grundstücke Wilhelmstraße, 3. Verlagerung der Post und Umbau Postgebäude.
- **Korbmacherstraße/Viehtor:** Die Ausbildung von Handelspolen zur Stärkung und Stabilisierung einer kreuzförmigen Handelsstruktur erfordert am nördlichen und westlichen Ende ebenfalls Handelsmagnete bzw. Anziehungspunkte. Mittels Zusammenlegung von Ladenlokalen bzw. durch die Herausbildung eines eigenständigen Profils besteht an der Korbmacherstraße die Möglichkeit, hier attraktive Flächen für potenzielle Handelsmagneten zu schaffen. Die Brachfläche an der Doelenstraße ist bei diesen Überlegungen mit zu berücksichtigen. Am Viehtor ist der Übergang zum Leyensplatz als Auftakt zum „Brückstraßenviertel“ von Bedeutung.

Strategisch und planerisch sind folgende Aufgaben zu leisten:

- Gezielte Entwicklung der angesprochenen Projekte. Hierzu sind Gespräche mit Grundstückseigentümern, Betreibern und Entwicklern zu führen und Projektgemeinschaften zu bilden. Die Stadt muss beratend und fördernd mitwirken.

- Im Rahmen einer **Interessens- und Standortgemeinschaft (ISG)** bzw. **City-Management** sind darüber hinaus Anstöße zu Investitionen im privaten Sektor zu geben und ein intensives Public-Private-Partnership anzustoßen. Das Innenstadtconcept ist diesbezüglich eine klare Handlungsanleitung und verschafft Investitionssicherheit.

## 5.2 Gestaltung des öffentlichen Raums im Geschäftszentrum

Viele bauliche und gestalterische Elemente in der Fußgängerzone sind erneuerungsbedürftig. Maßnahmenfelder sind dementsprechend:

- Oberflächen,
- Beleuchtung,
- Mobiliar/Bepflanzung.

### Oberflächen

Die Oberflächengestaltung in der Fußgängerzone entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen und Ansprüchen. Eine umfassende Umgestaltung ist erforderlich. Hierzu gehören im Einzelnen:

- Eine durchgehende Erneuerung des Pflasters; die Abbildung rechts ► zeigt ein Beispiel aus Schwerte.
- Anzustreben ist dabei eine klare und einheitliche Oberflächengestaltung im gesamten Verlauf der Fußgängerzone; allerdings sind die einzelnen Straßenabschnitte durch Variationen des Hauptthemas zu betonen.
- Auch sollten Straßeneinmündungen zur Gliederung und Akzentuierung besonders hervorgehoben werden.
- Mit Blick auf die Kostenseite ist von Vorteil, dass der Umbau nicht in einem Schritt durchgeführt werden muss, eine abschnittsweise Realisierung ist möglich.
- Vor dem Hintergrund der bestehenden, eher schlichten Gestaltung der Gebäude und um einen Impuls zur Erneuerung zu setzen ist hinsichtlich der Wahl der Materialien und der Ausführung Mut zu ausgefallenen Gestaltungsformen anzuraten. Hierdurch kann ein positiver Kontrast zur bisherigen Gestaltung entstehen und zudem ein Zeichen Wesels in die Region gesandt werden. Die Abbildung rechts ► zeigt ein Beispiel aus Herne, wo mittels Pflasterung und Möblierungselementen eine Neuaufteilung des Straßenraums erfolgte.

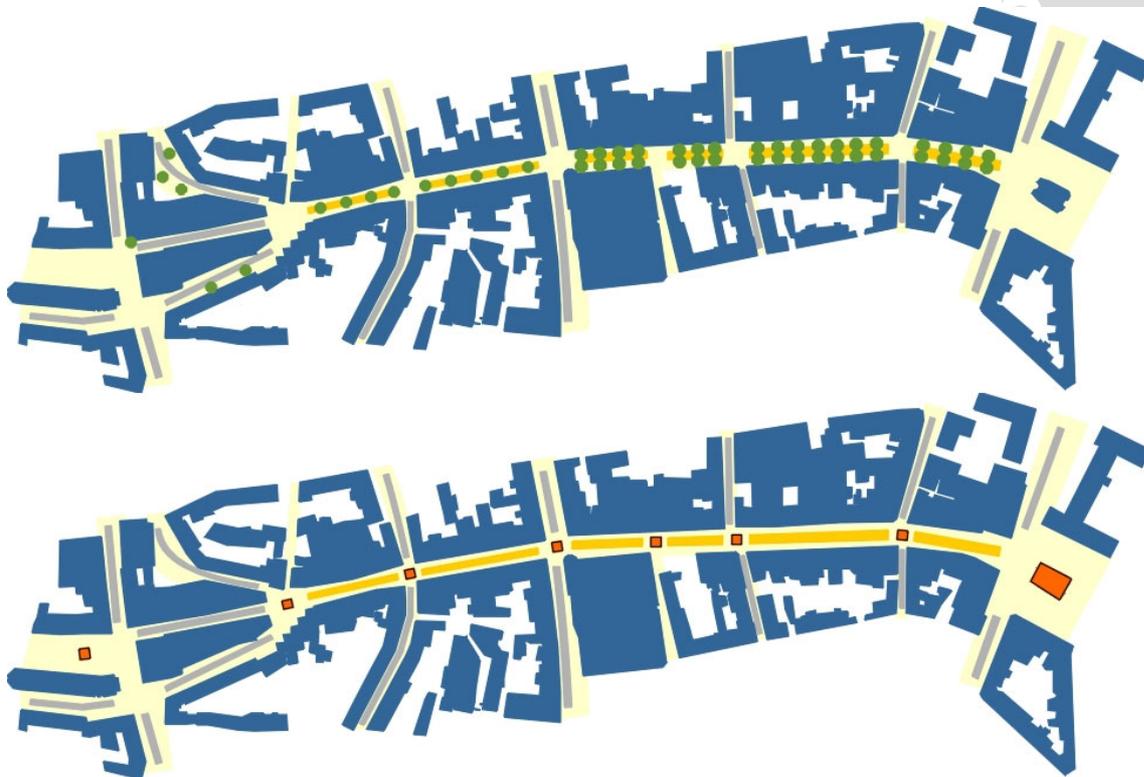
### Ziel:

*Gestaltung der Fußgängerzone als Impulsgeber zur durchgreifenden Erneuerung des Geschäftszentrums.*



Die Erstellung eines Gestaltungskonzeptes für die Fußgängerzone und ein Konsens darüber innerhalb der Stadt ist ein unerlässlicher Schritt, um den Umbau der Fußgängerzone vorantreiben zu können. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen mögliche Grundzüge eines Gestaltungskonzeptes. Innerhalb eines einheitlich gestalteten Rahmens, der sich an Kreuzungen zu Plätzen aufweitet, bestehen Variationsmöglichkeiten: Die innenliegenden Abschnitte können verschiedene Abschnitte markieren, können begrünt werden oder auch unterschiedliche Nutzungen aufnehmen. Die Plätze können durch Stelen, Kunst oder Ähnliches akzentuiert werden.

**Abbildung 8: Aspekte eines Gestaltungskonzeptes**



eigene Darstellung

### Beleuchtung

Mit der kürzlich erfolgten Erneuerung der Lampen in der Fußgängerzone wurde ein erster Schritt zur Aufwertung vollzogen, der grundsätzlich zu begrüßen ist. Folgende Aspekte sind hinsichtlich einer durchgreifenden Verbesserung der Beleuchtung zu bedenken:

- Die einheitliche, hochwertige Ausführung der neuen Beleuchtung ist wichtig für eine Qualitätssteigerung der Gestaltung des öffentlichen Raums in der Fußgängerzone.

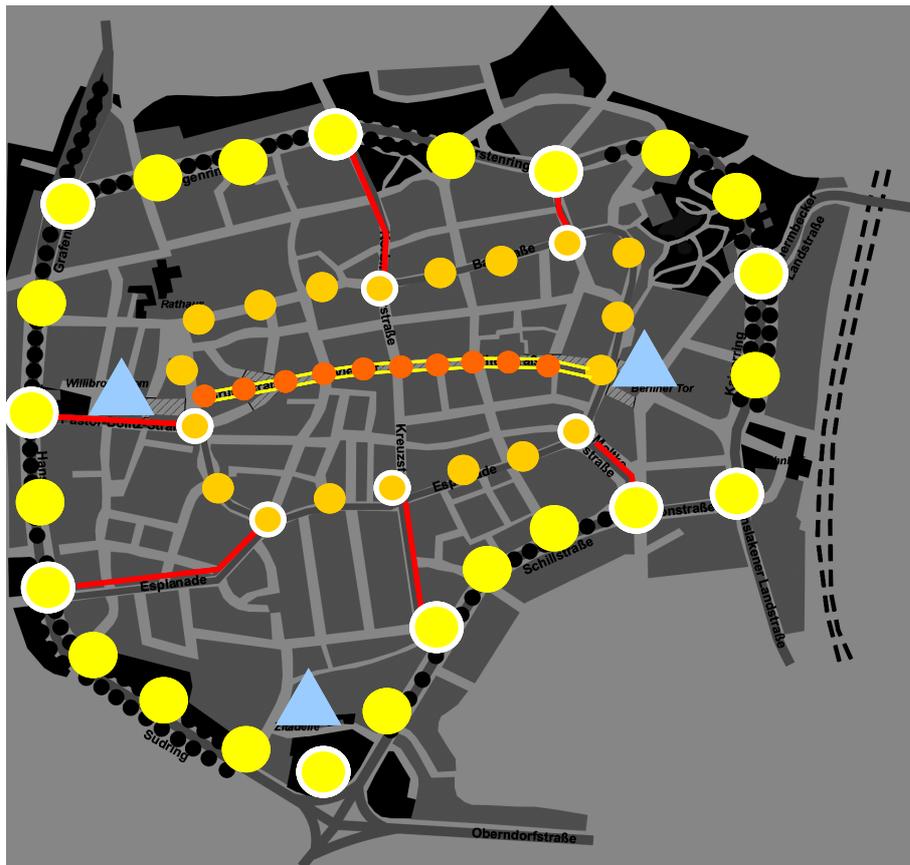
- Die Überprüfung einzelner Leuchtenstandorte in Verbindung mit einem Gestaltungskonzept ist möglicherweise erforderlich.
- Die Erneuerung der Beleuchtungskörper und anderer Ausstattungselemente kann grundsätzlich auch vor der Erneuerung der Straßenoberfläche stattfinden. Hierzu wäre allerdings ein schlüssiges Gesamtkonzept erforderlich.

Empfehlenswert ist die Erarbeitung eines umfassenden Lichtkonzeptes für die gesamte Weseler Innenstadt (einschließlich des Geschäftszentrums) . Es bietet die Möglichkeit zur integrierten Betrachtung des Themas Beleuchtung und zur Abstimmung einzelner Erneuerungsmaßnahmen. Auch können prägende Stadtstrukturen und öffentliche Räume treffend in Szene gesetzt werden. Die Abbildung rechts ► zeigt ein Beispiel aus Lippstadt, wo ein ganzer Platzbereich mittels Beleuchtung akzentuiert wird. Auch der Äußere Ring und die Innere Ringstraße können mittels Licht stärker herausgearbeitet und ihre wichtige Rolle für die Stadtstruktur und ihre Orientierungsfunktion dadurch gewürdigt werden. Dabei kommt den Anknüpfungspunkten an die in das Geschäftszentrum führenden Radialstraßen eine besondere Bedeutung zu.

Weiterhin sind besondere Höhepunkte der Weseler Stadtsilhouette bzw. prägende Identitätsmerkmale (Fernmeldeturm, Wasserturm, Willibrordidom, Berliner Tor, Zitadelle) durch Einzelbeleuchtung zu betonen. Auch einzelne Straßenzüge können so treffend in Szene gesetzt werden. Die Abbildung rechts ► zeigt ein Beispiel aus Dessau, dort wurde eine eher schlicht gestaltete Häuserzeile „in ein neues Licht getaucht“. Mittels eines Lichtkonzeptes (vgl. Abbildung 9) könnte zudem die stufenweise Umsetzung verschiedener Beleuchtungsabschnitte gewährleistet werden.



Abbildung 9: Lichtkonzept für die Innenstadt



eigene Darstellung

### Mobiliar/Bepflanzung

Innerhalb des Gestaltungskonzeptes für die Fußgängerzone ist auch die Erneuerung des Mobiliars bzw. der Bepflanzung erforderlich.

- Die Erneuerung sämtlicher Pflanzkübel, Bänke, Papierkörbe und sonstigen Mobiliars ist im Rahmen der Neugestaltung der Fußgängerzone durchzuführen. Die Abbildung rechts ► zeigt Fahrradständer in Cottbus, die aufgrund ihrer Befestigung in Kombination mit dem Regenwasserablauf flexibel angeordnet werden können.
- Die Straßenbreiten in der Fußgängerzone eröffnen vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten. Von (Teil-) Überdachungen einzelner Straßenbereiche über die Ausbildung einer klassischen Allee bis hin zu einem durchgehenden Wasserband sind verschiedene Gestaltungsoptionen denkbar. Die Abbildung rechts ► zeigt ein Wasserspiel in Rotterdam, das aufgrund des unvorhersehbaren Austretens der Wasserstrahlen hohe Aufmerksamkeit erlangt.



- Mobile Werbeanlagen der Einzelhandelsbetriebe, Bestuhlung der Außengastronomie, Stehtische etc. sind als Möblierungselemente ebenfalls einer Erneuerung zu unterziehen. Diese Erneuerung muss abgestimmt zu und in Koordination mit den Maßnahmen der öffentlichen Hand erfolgen. Gestaltungsvorschläge, -empfehlungen, ggf. auch -vorschriften seitens der Stadt können hier wertvolle Dienste leisten.

### Zusammenstellung der einzuleitenden Maßnahmen

- **Oberflächen:** Eine durchgehende Erneuerung der Pflasterung ist vorzunehmen.
- **Beleuchtung:** Erarbeitung eines Lichtkonzeptes mit dem Ziel einer koordinierten, innenstadtweiten Erneuerung der Beleuchtung. Dabei ist auch die private Beleuchtung von Schaufenstern, Gebäuden etc. zu integrieren.
- **Mobiliar:** Sämtliches (öffentliches wie privates) Mobiliar in der Fußgängerzone (Bänke, Papierkörbe, Werbeschilder etc.) ist im Rahmen des Gestaltungskonzeptes zu erneuern bzw. gestalterisch zu optimieren. Der Einsatz von Kunst oder Wasser als Gestaltungselemente im öffentlichen Raum bietet sich in der Fußgängerzone an.
- **Bepflanzung:** Eine im Rahmen des Gestaltungskonzeptes abgestimmte Anordnung verschiedener Grünelemente (von Pflanzkübeln bis hin zu Baumpflanzungen) ist vorzunehmen.

Ein zu entwickelndes **Gestaltungskonzept Fußgängerzone** muss die Themen Oberflächenbeläge, Verkehrsführung, Beschilderung, Grüngestaltung, Möblierung, Kunst und Licht behandeln. Zudem sollten Prioritäten gesetzt und ein Zeitrahmen formuliert werden. Um dies zu erreichen sind ein entsprechender städtebaulicher Entwurfsplan und darauf aufbauend Ausbaupläne zu erstellen.

### 5.3 Außendarstellung des Einzelhandels und der Gebäudefassaden im Geschäftszentrum

Analog zum öffentlichen Raum ist auch im Bereich der Außendarstellung von Einzelhandel und Gebäudefassaden ein enormer Verbesserungs- bzw. Investitionsbedarf vorhanden. Maßnahmenfelder sind dementsprechend :

- Die Außendarstellung des Einzelhandels und die
- Fassadengestaltung von Gebäuden.

#### **Ziel:**

Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Strahlkraft und damit der wirtschaftlichen Prosperität des Einzelhandels und damit auch der Innenstadt.

## Außendarstellung des Einzelhandels

Wie gezeigt wurde ist die Außendarstellung ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Außenwirkung des Weseler Einzelhandels. Die Strahlkraft des Einzelhandels kann dadurch deutlich verbessert werden:

- Viele Werbeanlagen entsprechen kaum gestalterischen Mindestanforderungen, deshalb ist eine abgestimmte und mutige Erneuerung anzustreben. Die Stadt sollte hierzu Empfehlungen geben und positive Beispiele auszeichnen.
- Zur Vermeidung des Images einer „Ramschmeile“ oder des Eindrucks, in Wesel findet ein „dauerhafter Schlussverkauf“ statt, ist insbesondere im Bereich der Fußgängerzone eine Reduzierung und optische Aufwertung von Werbeanlagen und Verkaufsständen im Straßenraum vorzunehmen. Auch hier sollte die Stadt mit Empfehlungen und Auszeichnungen arbeiten.
- Anregungen hierzu können im Rahmen einer Interessens- und Standortgemeinschaft (ISG) oder eines City-Managements entwickelt und weiter gegeben werden. Einzusetzende, unterstützende Mittel sind
  - Initiierung von Gestaltungswettbewerben,
  - Aufbau einer Anreizförderung,
  - Besichtigung von best practices in anderen Städten und
  - Empfehlungen durch die Stadt, ggf. Satzungen.

Die einzelnen Maßnahmen innerhalb dieses Maßnahmenfeldes sind vor allem in Abstimmung mit der Fassadengestaltung durchführbar. Aus diesem Grunde ist eine enge Kooperation zwischen Grundeigentümern und Ladenlokalinhabern erforderlich.

## Fassadengestaltung von Gebäuden

Die gestalterisch zurückhaltende Art der Nachkriegsbebauung in Kombination mit notwendigen Renovierungsmaßnahmen lässt insbesondere im Bereich der Fassadengestaltung ein enormes Gestaltungspotenzial erkennen. Zu berücksichtigen sind folgende Punkte:

- Es ist eine grundlegende Auffrischung nahezu aller Fassaden im Geschäftszentrum notwendig. Die Abbildungen rechts ► zeigen zwei erneuerte Fassaden aus den 1950er Jahren in Dortmund.
- Als Impuls muss die Neugestaltung des öffentlichen Raums bewusst eingesetzt werden.



- Die Stadt muss die Rolle eines Managers und Kümmerers einnehmen und die offensive Kontaktaufnahme zu Grundeigentümern und Mietern und deren Betreuung übernehmen.
- Eine enge Abstimmung möglicher Gestaltungsideen zwischen Stadt und Eigentümern ist notwendig, damit die Maßnahmen in beiderseitigem Einvernehmen durchgeführt werden. Hierbei ist eine weitergehende Betreuung der Eigentümer und Mieter während des gesamten Prozesses anzuraten.
- Zur Unterstützung dieses Vorhabens ist die Bewusstmachung der städtebaulichen und architektonischen Qualitäten dieser Bauphase und deren Grenzen durch Tagungen und Veröffentlichungen herauszuarbeiten.

Eine abgestimmte Fassadengestaltung wird den äußeren Eindruck der Innenstadt von Wesel und insbesondere des Geschäftszentrums enorm verbessern.

#### Zusammenstellung der einzuleitenden Maßnahmen

- **Außendarstellung des Handels:** Die grundlegende Verbesserung der Außendarstellung ist zur Hebung des Image von Wesel als Einkaufsstadt dringend erforderlich. Im Rahmen einer ISG bzw. von City-Management können Anstöße gegeben werden.
- **Fassadengestaltung:** In Absprache zwischen Stadt und Eigentümern ist die Erarbeitung eines mehrstufigen Modells zur Aufwertung der Fassaden durchzuführen. Erster Schritt: Farbe und Licht, zweiter Schritt: Sanierung und ggf. Neubau.

Eine **ISG bzw. ein City-Management** ermöglichen die Aktivierung von Einzelhändlern und Grundbesitzern. Die Stadt muss einen Impuls durch den Umbau des öffentlichen Raums geben und Rahmenkonzepte sowie Gestaltungsvorschläge für Maßnahmen im privaten Bereich in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Akteuren erstellen. In diesem Zusammenhang können auch Werbe- und Interessengemeinschaften gefördert werden, so dass gemeinsame Aktionen und Veranstaltungen zur Akzentuierung des Einkaufsstandortes Wesel geplant und veranstaltet werden können. Stadt und Eigentümer bzw. Händler sollten die Umbau- und Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum und im Bereich der Fassaden gemeinsam vermarkten.

## 5.4 Struktur, Höhepunkte und Auffindbarkeit der Innenstadt

Die Auffindbarkeit der Geschäftszentrums in der Innenstadt ist entscheidend für dessen Erreichbarkeit und Symbolwirkung. Wichtige Maßnahmenfelder sind:

- Äußerer Ring,
- Innere Ringstraße,
- Radialstraßen,
- Quartiere in der Innenstadt,
- Vernetzung und Anbindung von Höhepunkten.

### Äußerer Ring

Der Äußere Ring hat als wesentliches und sich heute schon positiv darstellendes Strukturelement der Innenstadt eine herausgehobene Bedeutung.

- Der weitere Ausbau durchgehender Gestaltungselemente (vor allem Baumpflanzungen) arbeitet insbesondere an den gestalterisch/funktional gestörten Bereichen (Kreuzungen) den Ring deutlicher heraus.
- An den Kreuzungsbereichen ist zudem durch verkehrslenkende Maßnahmen (Veränderung der Vorfahrtsregelungen, Änderung der Abbiegespuren) die Ringfunktion zu stärken. Dies kann durch eine zusätzliche Beschilderung unterstützt werden. Die Beschilderung des Parkleitsystems („Parkleitring“) ist hier ein wichtiger Ansatz.
- Die Anknüpfungsbereiche der Radialstraßen sind als wichtige Eingänge bzw. Zubringer zum Geschäftszentrum zu qualifizieren. Diese Orte können durch sich abhebende, ggf. durchaus großflächige Beschilderung und/oder Kunstelemente markiert und damit akzentuiert werden. Die Abbildung rechts ► zeigt ein Beispiel aus Paris.
- Diese Maßnahmen können durch eine verbesserte Gestaltung der heute schon ansprechenden Abschnitte des Rings (siehe Abbildung rechts ►) unterstützt werden. Hier ist zu denken an eine durchgehende Gestaltung des Mittelstreifens, die bessere Abschirmung des äußeren Rands oder den Einsatz zusätzlicher Elemente am Straßenrand (z.B. kleine Mauern, Zäune, Steine, Hecken oder Poller).

Die Aufgabe der Gestaltung des Äußeren Rings in der Innenstadt von Wesel ist wichtig wie dankbar. Als heute einziges klar ablesbares Struktur-

#### Ziel:

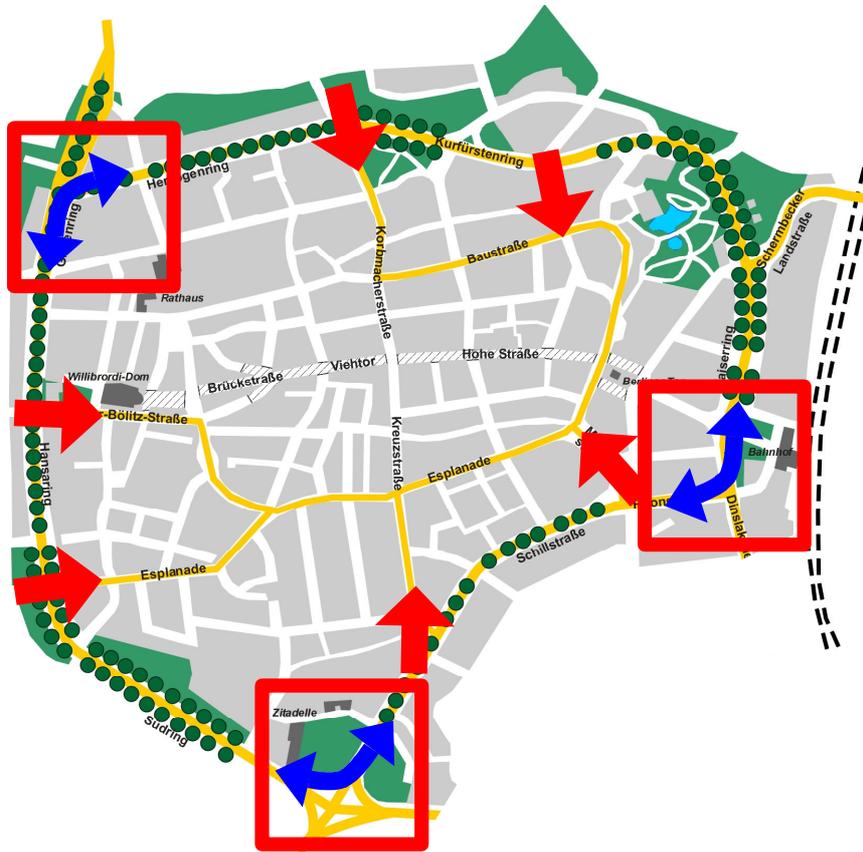
Herausarbeitung der vorhandenen Innenstadtstruktur und Schaffung eines klar ablesbaren Erschließungssystems unter der Prämisse der leichten Auffindbarkeit des Geschäftszentrums.

Des Weiteren Profilierung der Quartiere in der Innenstadt und Herausarbeitung der städtebaulichen Höhepunkte der Innenstadt.



element gliedert es durch seine Eindeutigkeit die Innenstadt und fördert deren Image. Dies weiterzuentwickeln, ist in jedem Fall zu befürworten (vgl. Abbildung 10).

**Abbildung 10: Herausarbeitung des Äußeren Rings**



eigene Darstellung

### Innere Ringstraße

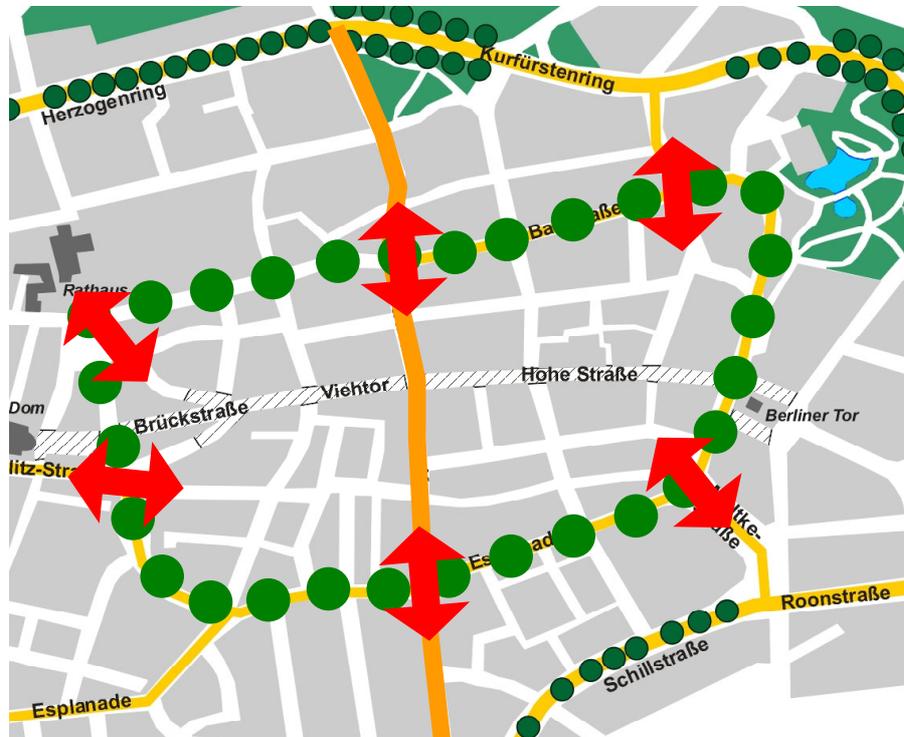
Die Innere Ringstraße ist grundsätzlich ebenfalls geeignet, ein bedeutsames Strukturelement der Weseler Innenstadt zu sein. Zur Zeit gelingt das in keiner Weise.

- Die wichtige Erschließungsfunktion der Ringstraße für das Geschäftszentrum ist gestalterisch klar herauszuarbeiten.
- Zur Verbesserung der Ablesbarkeit sind durchgehende Gestaltungselemente zu etablieren, z.B. durch eine einreihige Allee oder durch eine besondere Beleuchtung. Die Abbildung rechts ► zeigt ein Beispiel aus Viersen.
- Das den Äußeren Ring nutzende neue Parkleitsystem könnte in Teilen auf der Inneren Ringstraße ergänzt werden.



Die Ausprägung der Inneren Ringstraße (vgl. Abbildung 11) analog zum Äußeren Ring ist ein wichtiger Schritt hinsichtlich der Herausarbeitung der Weseler Innenstadtstruktur und zur Verbesserung des Images.

**Abbildung 11: Herausarbeitung der Inneren Ringstraße**



eigene Darstellung

### Radialstraßen

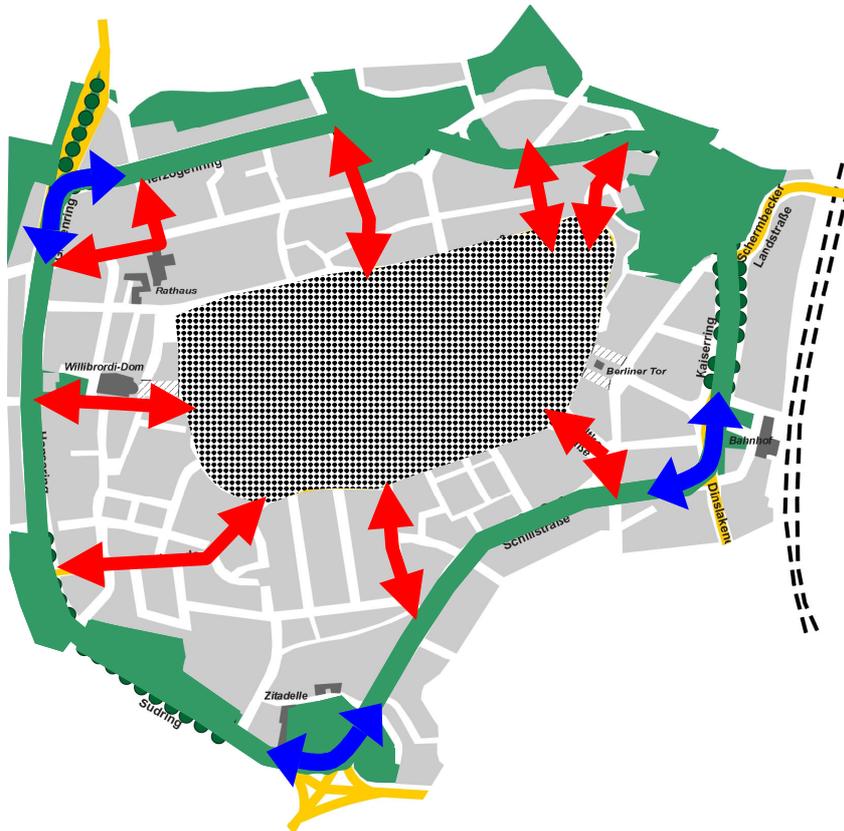
Die Radialstraßen sind einerseits als Verbindungsstraßen zwischen Innerer Ringstraße und Äußeren Ring, andererseits als Zubringer zum Äußeren Ring von Bedeutung.

- Mittels einer Akzentuierung der Radialstraßen kann das Ringsystem in der Weseler Innenstadt noch deutlicher herausgearbeitet werden.
- Wichtige Radialstraßen sind Moltkestraße, Poppelbaumstraße (Teilabschnitt) und Pastor-Bölitz-Straße. Kreuz- und Korbmacherstraße haben zudem eine besondere Funktion bei der Erschließung des Geschäftszentrums. Sie sind bereits Teil der Handlungslagen. Heute weisen sie in Abschnitten bereits eine besondere Gestaltung auf (siehe Abbildung rechts ►), die nach außen fortgesetzt werden sollte. Dies ist insbesondere an der Kreuzstraße als wichtigem Zubringer zum Geschäftszentrum vonnöten, da sie bis zum Äußeren Ring einer neuen Gestaltung bedarf.



Die Herausarbeitung des Systems aus Äußerem Ring, Innerer Ringstraße und den Radialen hebt die Struktur der Weseler Innenstadt hervor und ist ein wichtiger Beitrag hinsichtlich Ablesbarkeit und Auffindbarkeit des Geschäftszentrums (vgl. Abbildung 12).

**Abbildung 12: System aus Radialen, Äußerem Ring und Innerer Ringstraße**



eigene Darstellung

### Quartiere in der Innenstadt

Die Qualifizierung der verschiedenen Quartiere (neben dem Geschäftszentrum, vgl. Abbildung 13) ist ein weiterer Baustein zur Profilierung der Innenstadt. Das Geschäftszentrum ist als Schwerpunkt des Innenstadtkonzeptes bereits umfassend betrachtet worden. Für die weiteren Quartiere ist eine solche Form der Bearbeitung grundsätzlich ebenfalls wünschenswert. Dies ist allerdings im Rahmen dieses Konzeptes nicht leistbar. Im Folgenden werden deshalb nur einige grundsätzliche Aussagen getroffen.

Abbildung 13: Quartiere in der Innenstadt



eigene Darstellung

Folgende Herangehensweise bietet sich für die einzelnen Quartiere an:

- *Historisches Zentrum (2):* Das noch ablesbare Altstadtambiente soll durch Pflege der vorhandenen Strukturen erhalten werden. Die Fassaden und Werbeanlagen, insbesondere am Großen Markt und am Kornmarkt, sind gestalterisch auf diese Situation abzustimmen. Die gastronomischen Funktionen sollen erhalten und gestärkt werden. Gleiches gilt für den eingeführten und gut angenommenen Wochenmarkt.
- *Quartier für Verwaltung, Bildung und Kultur (3):* Durch eine einheitliche Grüngestaltung und Beleuchtung kann sich dieses Quartier relativ schnell als „Kultur- und Bildungsforum“ präsentieren und damit seiner gesamtstädtischen Bedeutung noch besser als heute gerecht werden. Aufgrund der Nähe des Quartiers zum Geschäftszentrum und der großen Zahl der täglich anreisenden Mitarbeiter und Schüler sind Synergien zwischen den Quartieren besser zu nutzen als bisher bzw. herzustellen.

- *Bahnhofsbereich (4)*: Der Bahnhofsvorplatz ist gemäß seiner Bedeutung als Tor zur Stadt zu gestalten und die Wilhelmstraße ist als Entree zum Geschäftszentrum zu qualifizieren. Die Bemühungen zur Aufwertung des Bahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes gehen hier in die richtige Richtung. In diesem Zusammenhang sind auch die Übergänge über den Äußeren Ring zu verbessern. Die geplante Einzelhandelsansiedlung nördlich des Bahnhof wird einen Impuls für die Umgestaltung dieses Bereichs darstellen. Hier sind die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs zu berücksichtigen.
- *Wohnbereiche (5)*: Eine Aufwertung der innerstädtischen Wohnbereiche verbunden mit einer Ausdifferenzierung und Qualifizierung der Wohnformen stärkt die Wohnfunktion in der Innenstadt. Die Sanierung und Weiterentwicklung der Siedlung zwischen Esplanade und Zitadelle kann hier als Auftakt dienen.

Die Quartiere mit ihren speziellen Merkmalen und Stärken sind heute bereits ablesbar. Eine weitergehende Qualifizierung bzw. Herauskristallisierung von Profilen ist ein Prozess, dessen Steuerung mit den genannten Maßnahmen unterstützt werden kann. Generell ist die Stärkung der Wohnfunktion durch Qualitätsverbesserungen in allen Quartieren vorzunehmen. Die Qualifizierung und Profilierung der Innenstadtquartiere wird erst im Laufe der Zeit durch die Bevölkerung wahrgenommen werden und ist in besonderem Maße von der individuellen Wahrnehmbarkeit der Quartiere anhängig.

### Vernetzung und Anbindung von Höhepunkten

In der Innenstadt sind architektonisch-städtebauliche Besonderheiten unterrepräsentiert. Die Herausstellung und Pflege der vorhandenen Einrichtungen ist aus diesem Grunde umso bedeutsamer für die Identitätsfindung der Innenstadt.

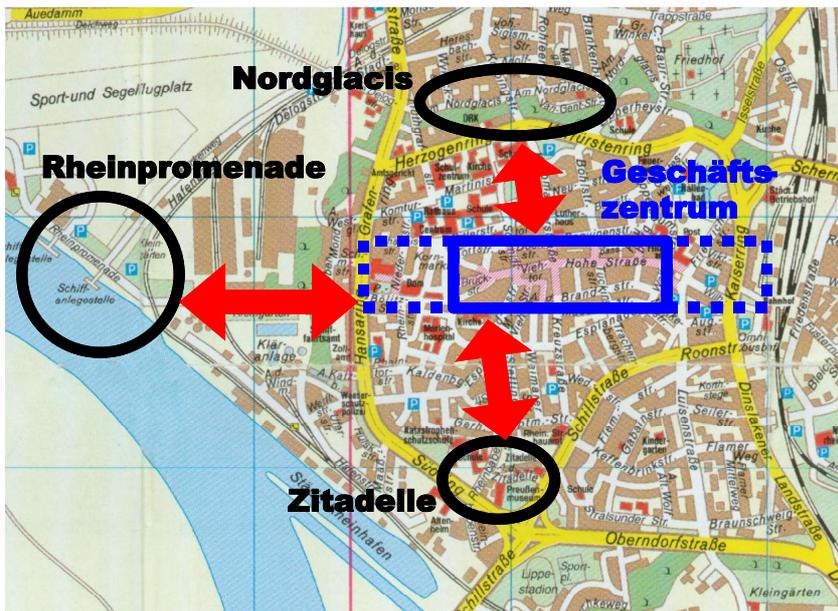
- Die zum Teil wertvolle 1950er-Jahre-Architektur ist ein wesentliches Identitätsmerkmal der Innenstadt bzw. des Geschäftszentrums. Ihre Inszenierung analog zu „Wesel leuchtet“ wäre ein positiver Ansatz, um auch das Bewusstsein für diese Architektur zu stärken. Auch Architektur- und Gestaltungswettbewerbe oder Vortragsreihen zum Thema können unterstützend wirken.
- Weitere städtebauliche Höhepunkte wie Berliner Tor (siehe Abbildung rechts ►), Willibrordidom oder die beiden stadtbildprägenden Türme sind für das Image der Gesamtstadt von Bedeutung und so entsprechend zu akzentuieren.



- Rheinpromenade, Nordglacis und Zitadelle sind als profilschärfende Höhepunkte außerhalb bzw. am Rande der Innenstadt mit dieser und dem Geschäftszentrum zu verbinden. Dies kann mittels geeigneter Leitsysteme geschehen, die Abbildung rechts ► zeigt ein Beispiel aus Meßkirch.

Die noch stärkere Herausarbeitung dieser Bereiche und deren Verbindung mittels eines Fußgängerleitsystems führt zu einem „Leuchtturmkonzept“, das die Höhepunkte in der Weseler Innenstadt herausstellt und miteinander vernetzt.

Abbildung 14: Wichtige Orte innerhalb eines Fußgängerleitsystems



eigene Darstellung

### Zusammenstellung der einzuleitenden Maßnahmen

- **Äußerer Ring:** Ergänzung der Alleen und Aufbau zusätzlicher begleitender Elemente (Hecke, kleine Mauer, Holzzaun etc.) zur verbesserten Akzentuierung, insbesondere an den gestalterisch und funktional gestörten Bereichen wie den Kreuzungen. Zudem kommt den Verknüpfungspunkten mit den Radialstraßen dabei eine besondere Bedeutung zu.
- **Innere Ringstraße:** Pflanzung von Baumreihen und Vereinheitlichung der Beleuchtung zur Verbesserung der Ablesbarkeit. Dabei sind die Verknüpfungspunkte mit den Radialstraßen besonders zu beachten. Ggf. zusätzlich Ergänzung des Parkleitsystems.



- **Radialstraßen:** Als Bindeglied zwischen den Ringen und als Anbindung des Geschäftszentrum fungieren sie als wichtige Zuwegungen und bedürfen einer entsprechenden Beschilderung und Gestaltung. In der Kreuz- und der Korbmacherstraße können die vorhandenen positiven Gestaltungsansätze weitergeführt werden.
- **Quartiere in der Innenstadt:** Die Sanierung innerstädtischer Wohnbereiche und das Gestaltungskonzept für das „Kultur- und Bildungsforum“ dienen als Auftakt zur Profilierung der Innenstadtquartiere.
- **Vernetzung und Anbindung von Höhepunkten:** Ergänzend und als weniger prioritäre Maßnahmen sind städtebaulich-architektonische Besonderheiten stärker herauszustellen und mittels geeigneter Leitsysteme zu verbinden.

## 6 Fazit

---

Die umfassende Bestandsaufnahme in der Weseler Innenstadt und vor allem im Geschäftszentrum zeigt den Status quo der Entwicklung und offenbar umfangreiche Handlungsnotwendigkeiten. Hauptaufgaben sind

1. die Gestaltung der Fußgängerzone mit Vorrang zu betreiben,
2. die Verbesserung der Gestaltung im privaten Raum anzustoßen und umzusetzen,
3. die Einzelhandelsstruktur im Geschäftszentrum zu fixieren sowie dessen Anbindung und Auffindbarkeit zu verbessern,
4. die Entwicklung und den Umbau von Einzelhandelsflächen in der Innenstadt voranzubringen.

Mit diesem Aufgabenprofil wird deutlich, dass das vorgelegte Konzept zur Entwicklung der Innenstadt von Wesel zahlreiche Ideen, Handlungsebenen und Maßnahmen umfasst. Es zeigt sich zudem, dass in unterschiedlichen Sektoren Aufgaben formuliert worden sind, deren Umsetzung verschiedenen Akteuren obliegt. Schon daher ist eine Umsetzung des Konzeptes nur dann möglich, wenn aufgabenbezogen strategische Allianzen gebildet werden, die eine kooperative Zusammenarbeit von Stadt, Einzelhändlern und Grundeigentümern forcieren. Die Stadt hat dabei sicherlich eine Vorreiter- und Vorbildfunktion einzunehmen.

Die bewusst gewählte Aussagetiefe des Konzeptes hat zwangsläufig zur Folge, dass in fast allen Fällen zur Umsetzung der dargestellten Vorstellungen und Ideen weitere detaillierende Planungen erforderlich sind. Aus heutiger Sicht sind folgende Pläne bzw. Konzepte zu erstellen bzw. einzuleiten:

1. Schrittweise Konkretisierung und Qualifizierung des hier vorgelegten Konzeptes zu einem **Masterplan Innenstadt**, als zentralem Steuerungsinstrument für die innerstädtische Entwicklung.
2. **Entwurfs- und Ausbauplanung** für verschiedene, klar abgrenzbare räumliche Bereiche bzw. Themen. Insbesondere gehören dazu:
  - Ausbau der Fußgängerzone,
  - Gestaltung des Äußeren Rings und der Inneren Ringstraße,
  - Grüngestaltung,
  - Beschilderung,
  - Lichtkonzept.
3. Hinzu treten muss die **Planung und Steuerung von größeren Entwicklungsbereichen**. Aus heutiger Sicht sind dies die Potenzialflä-

chen um das Berliner Tor, d.h. das ehemalige Hansa-Kaufhaus, der Postkomplex, der Baublock Wilhelmstraße/Viktoriastraße sowie die beiden Passagen. Hier sind gezielte Entwicklungsstrategien und -konzepte zu entwerfen und umzusetzen.

4. In einem weiteren Aufgabenfeld geht es um die **Planung, Beratung und Förderung von Aufgaben im privaten Raum**: Im Wesentlichen sind hierbei folgende Punkte angesprochen:
  - Die Optimierung von Geschäftsflächen,
  - die Verbesserung der Außendarstellung (Gebäudefassaden, Schaufenstergestaltung und Werbeanlagen),
  - die „Entrümpelung“ der Fußgängerzone von gestalterisch minderwertigen Verkaufsständen und Werbeschildern.
5. Zudem sind für ausgewählte räumliche Bereiche (Quartiere) **städtebauliche Rahmenplanungen** erforderlich.
6. Nicht zuletzt ist es erforderlich, die im vorliegenden Konzept getroffenen Aussagen durch ausgewählte, thematisch ausgerichtete **Fachprogramme** weiter zu qualifizieren. Aus heutiger Sicht wird dabei vor allem das Thema Wohnen in der Innenstadt eine wichtige Rolle spielen.

Insbesondere bei den Aufgaben, bei denen es auf eine Zusammenarbeit von Stadt und privaten Akteuren ankommt, sind neue Kooperationsformen relevant, die zur Zeit unter den Stichworten Interessens- und Standortgemeinschaften (ISG) und City-Management diskutiert werden.

Wie eingangs betont erfolgt das Zusammenspiel der einzelnen Planwerke auf der Grundlage des erwähnten Masterplans. Er übernimmt die Steuerung der Planungen hinsichtlich ihrer Notwendigkeit, der Priorisierung, der Inhalte, der Finanzierung sowie des Verfahrens und er benennt Kostengrößen. Er setzt letztlich die Standards und fixiert den Ablauf und ist von den politischen Gremien der Stadt zu beschließen. Durch die Erarbeitung der einzelnen, genau auszuwählenden Planungen wächst der Plan auch in seinen inhaltlichen Aussagen. Abbildung 15 zeigt schematisch die Funktion des Masterplans als rahmensetzende Größe und die schrittweise inhaltliche Ergänzung durch Detailplanungen.

**Abbildung 15: Funktion des Masterplans**



## 7 Verzeichnisse

---

### Abbildungen

Abbildung 1: Äußerer Ring .....	10
Abbildung 2: Innere Ringstraße .....	11
Abbildung 3: Quartiere in der Innenstadt .....	12
Abbildung 4: Einzelhandelsdichte .....	16
Abbildung 5: Passantenfrequenzen .....	17
Abbildung 6: Handelslagen .....	19
Abbildung 7: Konzept zur Einzelhandelsstruktur .....	33
Abbildung 8: Aspekte eines Gestaltungskonzeptes .....	36
Abbildung 9: Lichtkonzept für die Innenstadt .....	38
Abbildung 10: Herausarbeitung des Äußeren Rings .....	43
Abbildung 11: Herausarbeitung der Inneren Ringstraße .....	44
Abbildung 12: System aus Radialen, Äußerem Ring und Innerer Ringstraße .....	45
Abbildung 13: Quartiere in der Innenstadt .....	46
Abbildung 14: Wichtige Orte innerhalb eines Fußgängerleitsystems .....	48
Abbildung 15: Funktion des Masterplans .....	51