

Problemskizze und Aufgabenbeschreibung

Das Zentrum von Wetzlar kann im Wesentlichen in die historische Altstadt, das Bahnhofsgebiet mit dem Einkaufszentrum FORUM und die dazwischen liegende Innenstadt unterteilt werden. Von diesen drei Teilbereichen hat die Innenstadt zurzeit die größten städtebaulichen und funktionalen Probleme, die im Folgenden kurz beschrieben werden.

Einzelhandel

Die innerstädtische Einzelhandelszone erstreckt sich über eine Länge von insgesamt mehr als 1,5 km und ist für eine Stadt der Größe Wetzlars mit rund 52.000 Einwohnern überdimensioniert.

Die Konkurrenz „auf der grünen Wiese“ ist stark.

Das Einkaufszentrum FORUM bringt einerseits Kunden nach Wetzlar, aber die Innenstadt und die historische Altstadt, d. h. die traditionellen Einkaufsbereiche, können davon nicht ausreichend profitieren.

Schlüsselimmobilien wie die ehemaligen Kaufhäuser Mauritius und UNION stehen seit Jahren leer bzw. werden nur noch teilweise genutzt. Andere Großimmobilien sind von Leerständen bedroht.

Insgesamt wächst die Zahl leerstehender Einzelhandelsflächen und die der „Billigläden“ im Bereich Bahnhofstraße (inkl. Lahnhof und Herkulescenter) sowie im Karl-Kellner-Ring.

Einzelne Leerstände finden sich auch in der Langgasse. Nach dem Weggang des einstigen Magneten C & A siedeln sich auch hier zunehmend „Billigläden“ an.

Alteingesessene, inhabergeführte Läden gehen zurück und werden im günstigsten Fall durch Filialisten ersetzt, stehen leer oder werden nicht kostendeckend an „Billigläden“ vermietet.

Das Mietniveau insgesamt sinkt, mit der Folge, dass erforderliche Unterhaltungsinvestitionen von den Eigentümern nicht mehr getätigt werden.

Für den gesamten Innenstadtbereich gibt es aktuell Anfragen zur Umnutzung ehemaliger Handelsimmobilien und Gaststätten zu Spielhallen u. ä.

Dienstleistungen und Gewerbe

Dienstleister wie z. B. Ärzte und Rechtsanwälte sind in den letzten Jahren vermehrt aus der Innenstadt in die Randbereiche abgewandert, so dass auch in den Obergeschossen der Handelsimmobilien Leerstände von Büro- und Praxisräumen zu verzeichnen sind.

Wohnen

Die Wohnnutzung ist in der Wetzlarer Innenstadt mit Ausnahme des Bereiches Langgasse / Hintergasse unterrepräsentiert.

Kultur und Freizeit

Mit Ausnahme des Kinocenters REX und von 2 Diskotheken sind neben der Arena die andern Wetzlarer Kultur- und Freizeiteinrichtungen in der Altstadt konzentriert.

Städtebauliche Strukturen, Bebauung, öffentlicher Raum

Verteilt über den Gesamtbereich, mit den Schwerpunkten Langgasse und Bahnhofstraße / Gloelstraße, zeichnet sich ein erheblicher Sanierungs- und Modernisierungsbedarf ab.

Das gleiche gilt für die Fassadengestaltung, die Gestaltung der Werbeanlagen und die Warenpräsentation, die teilweise erhebliche Mängel aufweisen.

Der städtebaulich bedeutsame Bereich zwischen Bahnhofstraße, Gloelstraße und Eduard-Kaiser-Straße ist durch zunehmenden Leerstand, Brachflächen und erhebliche Mängel in der städtebaulichen Struktur geprägt.

Städtebaulich unbefriedigende Hinterhofsituationen zeigen sich entlang der Seibert-, der Moritz-Hensoldt- und der Gloelstraße.

Der städtebaulich interessante Bereich zwischen Bahnhofstraße und der Lahnaue (einziges Landschaftselement im Plangebiet) wird durch großflächige Stellplatzanlagen, Gewerbebrachen (J.G. Müller, Rückfront Mauritius), unattraktive Einzelhandels-, Gewerbe- und Freizeitimmobilien belegt.

Mangelhafte Aufenthaltsqualität in der Langgasse durch parkende Fahrzeuge und Warenauslagen im Straßenraum, im Karl-Kellner-Ring und am Buderusplatz durch das hohe Verkehrsaufkommen.

Mängel in der Beleuchtung des öffentlichen Raumes.

Siedlung und Landschaft

Die Lahnaue fristet im Planbereich ein „Hinterhofdasein“ und ist nur unzureichend in den stadträumlichen Zusammenhang eingebunden.

Verkehr

Hohe Verkehrsbelastungen (Durchgangsverkehr, innerörtlicher Ziel- und Quellverkehr) und entsprechend groß dimensionierte Flächen für den Kfz-Verkehr im Bereich Karl-Kellner-Ring, Buderusplatz und Gloelstraße.

Unzureichende verkehrliche Anbindung und mangelhafte innere Erschließung des Quartiers zwischen Bahnhofstraße, Spinnereistraße, Lahn und Brückenstraße / Buderusplatz.

Das gleiche gilt für das Quartier Langgasse / Hintergasse. Die Langgasse ist zusätzlich durch den hohen Park- und Parksuchverkehr belastet.

Die älteren Parkhäuser im Karl-Kellner-Ring (Woolworth, Adler) entsprechen teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen und werden, weil insgesamt genügend Kfz-Stellplätze vorhanden sind, heute in Teilen bereits für andere Zwecke genutzt.

Fehlende Kurzzeitparkplätze werden von den Anliegern und der Straßenverkehrsbehörde im Bereich des Buderusplatzes und der Inselstraße bemängelt.

Der zentrale Busbahnhof, nördlich des FORUM, am Rande des Plangebiets gelegen, ist nicht mehr zeitgerecht und baulich in einem schlechten Zustand. Er ist auf der Grundlage der vorhandenen Planung dringend umzubauen und neu zu gestalten.

Die fußläufige Verbindung zwischen den beiden ausgewiesenen Fußgängerzonen Altstadt und Bahnhofstraße entlang des Karl-Kellner-Rings ist durch das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen, eine parallele Nutzung des restlichen Straßenraums durch Radfahrer und Geschäftsauslagen sowie fehlenden Querungsmöglichkeiten unattraktiv.

Der Fußweg entlang der Lahn ist im Abschnitt Inselstraße / Brückenstraße unterbrochen. Die Verbindung des Lahnufers zum Karl-Kellner-Ring erfolgt lediglich über eine Parkhauszufahrt.

Radverkehrsanlagen sind nur abschnittsweise entlang der Hauptverkehrsachsen vorhanden; ein geschlossenes Netz besteht nicht.

Durch die Stadt Wetzlar werden im Lahn-Bereich zwei touristische Radrouten geführt (Lahntalradweg und Hess. Radroute R 7). Eine lahnahe Führung ist auf Grund der baulichen und grundstücksrechtlichen Gegebenheiten im Bereich Inselstraße, Brückenstraße und Buderusplatz zurzeit nicht möglich.

Sonstiges

Erhebliche Immissionen durch das hohe Verkehrsaufkommen im Umfeld der B 49 (Hochstraße) sowie in den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Gloelstraße, Bannstraße, Buderusplatz und Karl-Kellner-Ring.

Der Lahnufers hat sich im Stadtgebiet punktuell zum Treffpunkt von Alkohol- und Drogenkonsumenten sowie Nichtsesshaften entwickelt mit den entsprechenden Folgen für das Umfeld, insbesondere die zunehmende „Vermüllung“. Es fehlt die soziale Kontrolle durch Anwohner und Passanten.

AUFGABENBESCHREIBUNG

Um tragfähige Ziele und Handlungsoptionen für die Wetzlarer Innenstadt zu entwickeln, die Probleme dort „anzupacken“ und dabei die Verbindung zwischen der Altstadt und dem Bahnhofsgebiet nachhaltig aufzuwerten und zu verbessern, besteht Bedarf an einem Rahmenplan für das Innenstadtgebiet.

Dieser Rahmenplan muss von der Analyse bis zur Konzeption in einen größeren räumlichen und funktionalen Zusammenhang von der Region rund um Wetzlar bis hin zum Stadtzentrum gestellt werden.

Das bedeutet, dass zunächst als Grundlage für den Rahmenplan Innenstadt ein städtebauliches Entwicklungskonzept für das gesamte Zentrum der Stadt Wetzlar einschließlich Altstadt und Bahnhofsgelände zu erstellen ist.

Inhalte des Rahmenplans

Im Rahmenplan selbst sind unter Berücksichtigung der heterogenen städtebaulichen Strukturen Vorschläge für eine Profilierung des gesamten Innenstadtquartiers sowie der Teilquartiere im Hinblick auf ihre künftigen Nutzungsschwerpunkte und Nutzungsverteilungen zu treffen. Dabei sind neben dem Einzelhandel, der nach wie vor das Rückgrat für die Nutzungsstruktur des Quartiers bilden soll, und den kerngebietstypischen Dienstleistungen auch sonstige gewerbliche Nutzungen, öffentliche Infrastruktur - Einrichtungen, die Themen Kultur, Freizeit, Tourismus, Gastronomie, Hotel und Wellness sowie verstärkt auch das Wohnen zu berücksichtigen.

Aktuelle Planungen der Stadt, wie z. B. der Lichtmasterplan, und Projekte Dritter sind im Planungsprozess zu prüfen, zu bewerten und nach Möglichkeit zu integrieren.

Vorhandene, bisher ungenutzte bzw. zu wenig beachtete Potenziale wie die Lahn, deren Uferbereiche oder das mitten in der Stadt gelegene Freibad sowie Grundstücksbrachen und Leerstände sind für die Revitalisierung der Innenstadt nutzbar zu machen.

Für Fußgänger und Radfahrer ist insbesondere der Lahnuferbereich durchgängig nutzbar zu machen und die Verbindung zwischen dem Bahnhofsbereich und der Altstadt attraktiver zu gestalten.

Die Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume ist kritisch zu prüfen und es sind unter Berücksichtigung des Nutzungskonzeptes Vorschläge für gestalterische und funktionale Verbesserungen zu machen. Teilbereiche sind dabei exemplarisch in der Form von Testentwürfen anschaulich zu vertiefen. Das gleiche gilt für die den öffentlichen Raum begrenzenden Gebäude und Fassaden.

Der Rahmenplan soll über das städtebauliche Konzept hinaus einen Maßnahmenkatalog, eine Prioritätenliste, Vorschläge für Pilotprojekte und Aussagen zu Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten beinhalten.

Räumlicher Geltungsbereich der Planung

Das städtebauliche Entwicklungskonzept für die Kernstadt bezieht sich auf einen Geltungsbereich von ca. 84 ha und beinhaltet die Wetzlarer Altstadt, den Innenstadtbereich mit Bahnhofstraße, Karl-Kellner-Ring und Langgasse sowie den Bahnhofsbereich mit dem FORUM und der Rittal-Arena.

Der Rahmenplan für die Innenstadt beinhaltet den innerstädtischen Geschäftsbereich um die Bahnhofstraße, den Karl-Kellner-Ring und die Langgasse einschließlich der Lahn und ihrer Uferbereiche. Der Geltungsbereich von ca. 38 ha wird im Norden begrenzt von der Bannstraße, im Westen von der Gloel- und der Moritz-Hensoldt-Straße, im Süden und Osten vom südlichen bzw. östlichen Ufer der Lahn.

Verfahren

Basierend auf einer gründlichen Analyse, ist die Planung über Varianten und Modellstudien in unterschiedlichen Maßstäben schrittweise in 3 bis 4 Phasen gegliedert zu entwickeln.

Phase 1: Bestandsaufnahme und Analyse

Phase 2: Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Stadtzentrum

Phase 3: Rahmenplan für die Innenstadt inkl. Vertiefungsbereiche

Phase 4: Präsentation

Die Planung ist in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadtverwaltung und den zuständigen Dezernenten zu erarbeiten. Hierzu ist eine Projektgruppe einzurichten.

Die Öffentlichkeit ist an der Planung zu beteiligen. Diese Beteiligung sollte über die Einbindung von Schlüsselpersonen aus dem Quartier (Eigentümer, Nutzer) sowie von Verbänden und Institutionen wie dem Stadtmarketing Verein, der IHK, dem Einzelhandelsverband, der Wohnungswirtschaft etc. erfolgen. Hierzu ist ein entsprechender Beirat zu bilden. Ergänzend können offene Planungswerkstätten durchgeführt oder eine Diskussionsplattform im Internet eingerichtet werden.

Die wesentlichen Zwischenergebnisse der Planung sind, nach der Beratung in der Projektgruppe und im Beirat, einer Steuerungsgruppe aus Mitgliedern des Magistrates und der Fraktionen zur Beratung und Beschlussfassung als verbindliche Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte vorzulegen.

Leistungsbeschreibung

Phase 1. Bestandsaufnahme und Analyse

1.1 Startgespräch und Brainstorming

Austausch von Informationen, Absprachen zum Prozessverlauf, Formulierung erster Ideen für die Planung.

1.2 Städtebauliche Analyse

Städtebauliche Analyse in den Maßstäben Region, Stadt und Zentrum unter Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung, der Verteilung der Funktionen, der Morphologie, der Natur- und Landschaftsstruktur, der Infrastruktur und der verkehrlichen Belange.

1.3 Analyse von Daten, Untersuchungen und Planungen

Auswertung vorhandener Daten, Gutachten und Planungsunterlagen wie z. B. Generalverkehrsplan, Catella Studie, Einzelhandelsgutachten, Sozial- und Wirtschaftsdaten etc. und Darstellung der wesentlichen Ergebnisse in einer Übersichtskarte und Text.

1.4 Rahmenbedingungen

Zusammenfassung der Analyseergebnisse in den Maßstäben Region, Stadt und Zentrum in Stärken- und Schwächen-Karten als Grundlage für die Definition der städtebaulichen Rahmenbedingungen, der Chancen und Risiken sowie erster Entwicklungsziele.

1.5 Projektgruppe

Ergebnis: Verbindliche Feststellung der Rahmenbedingungen und eines Programms als Arbeitsgrundlage für die folgenden Phasen.

Phase 2. Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Stadtzentrum

2.1 Verkehrstechnische Studie

Vertiefung und Auswertung der verkehrlichen Untersuchungen und Entwicklung eines Verkehrskonzeptes für die Kernstadt und das Zentrum in Zusammenarbeit mit der städtischen Generalverkehrsplanung.

2.2 Entwurf Städtebauliches Entwicklungskonzept

Ausarbeitung alternativer Lösungsstrategien (Modelle) mit Aussagen über die künftigen Nutzungsstrukturen und Funktionszuordnungen, die verkehrliche Erschließung, die Infrastruktur, die öffentlichen Räume und die Grün- und Freiraumstruktur.

2.3 Projektgruppe (1 – 2 Sitzungen)

Diskussion und Bewertung des Verkehrskonzeptes und der Entwicklungsmodelle (Varianten).

2.3 Ausarbeitung und Anpassung

des Entwicklungskonzeptes auf Basis der Ergebnisse der Projektgruppe.

2.4 Beirat

Vorstellung der Arbeitsergebnisse. Diskussion und Bewertung des Entwicklungskonzeptes.

2.5 Ausarbeitung und Anpassung

des Entwicklungskonzeptes auf Basis der Ergebnisse der Projektgruppe und des Beirates.

2.6 Steuerungsgruppe und Feststellung

Das Ergebnis der ersten Steuerungsgruppe ist ein festgestelltes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Zentrum von Wetzlar, als verbindliche Grundlage für den Rahmenplan Innenstadt.

Phase 3. Rahmenplan Innenstadt

3.1 Konzept - Rahmenplan

Erarbeitung eines Konzeptes für den Rahmenplan für die Innenstadt von Wetzlar auf Grundlage der Rahmenbedingungen und der Ziele und Leitlinien des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Zentrum.

Dabei werden unter anderem Aussagen getroffen zu

- der stadträumlichen Einbindung und den Verflechtungen
- der Nutzungsprofilierung auf Stadtteils- und Quartiersebene
- der städtebaulichen, baulichen und funktionalen Entwicklung
- den Straßen- und Wegeverbindungen und deren Ausgestaltung
- der Gestaltung der öffentlichen Räume
- der Grün- und Freiraumnutzung und deren Gestaltung.

Innerhalb eines räumlichen und funktionalen Basiskonzeptes werden dabei verschiedene Modelle und Varianten entwickelt.

3.2 Projektgruppe

Vorstellung und Diskussion des Rahmenplankonzeptes (Variantendiskussion) und Auswahl von Vertiefungsbereichen.

3.3 Ausarbeitung und Anpassung

des Rahmenplankonzeptes und Ausarbeitung von 3 bis 4 Teilbereichen als planerische Vertiefung und Konkretisierung des Rahmenplanes.

3.4 Projektgruppe

Vorstellung und Diskussion des Rahmenplankonzeptes und der Planentwürfe für die Vertiefungsbereiche.

3.5 Ausarbeitung und Anpassung

des Rahmenplans und der Vertiefungsbereiche auf Basis der Ergebnisse der Projektgruppe.

3.6 Beirat

Präsentation, Diskussion und Bewertung des Rahmenplanentwurfs und der Vertiefungsplanungen. Einbringung von Änderungsvorschlägen.

3.7 Ausarbeitung und Anpassung

des Rahmenplanentwurfs und der Vertiefungsplanungen auf Basis der Ergebnisse der Projektgruppen und des Beirates.

Aufstellung eines Maßnahmenkataloges und einer Prioritätenliste.

Definition von Pilotprojekten.

3.8 Steuerungsgruppe und Feststellung

Das Ergebnis der zweiten Steuerungsgruppe ist ein festgestellter Rahmenplan für die Innenstadt von Wetzlar.

3.9 Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung

Phase 4. Präsentation

4.1 Dokumentation

Die Analyse, die Rahmenbedingungen, das Entwicklungskonzept und der Masterplan werden in einer farbigen Publikation anhand von Situationsfotos, Analysezeichnungen, Plankarten, Profielen, Perspektiven, Referenzbilder und Texten präsentiert.

4.2 Präsentation und Öffentlichkeitsarbeit

Öffentliche Präsentation der Planung und der Ergebnisse.