



Frankenberger Viertel

Rahmenplan Öffentlicher Raum

INHALT

Einführung	2
Zukunftswerkstatt	4
Analyse	6
Entstehungsgeschichte des Viertels	7
Städtischer Kontext	8
Bauliche Struktur und Gestalt	10
Leben im Frankenerger Viertel	12
Freiflächen	14
Straßenräume und Verkehr	16
Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen	20
Achsenkreuz	22
Höfe und Blöcke	24
Besondere Orte	26
Vernetzung und Straßenräume	28
Gestaltungselemente	31
Rahmenplan Frankenerger Viertel	32
Kurzfristiger Aktionsplan	34
Prioritätsstufen 1-3	36
Ausblick	38
Quellen- und Abbildungsverzeichnis, Impressum	40

EINFÜHRUNG

Das Frankenerger Viertel ist eines der großen Stadterweiterungsgebiete der Gründerzeit in Aachen. Zwischen der Wilhelmstraße (einem Teil des Alleenringes) im Westen, dem Adalbertsteinweg im Norden und Osten sowie dem Bahndamm im Süden gelegen, wohnen hier rund 17.000 Menschen und zahlreiche Betriebe bieten Arbeitsplätze in verschiedensten Branchen.

Die städtebauliche Struktur wird zum einen durch die sehr markanten Grenzen des Viertels, Hauptverkehrsachsen und Bahndamm, und zum anderen im Inneren durch das Achsenkreuz Oppenhoffallee und Viktoriaallee/-straße dominiert. Die innere Struktur ist darüber hinaus geprägt durch die unterschiedlichen Absichten und Voraussetzungen bei der Entwicklung ab 1870, so dass sich strukturell verschiedene Bereiche bilden. Die Abgrenzung dieser Bereiche ist räumlich nicht immer klar definiert, es sind zum Beispiel das Steffensviertel (benannt nach dem Bauunternehmer Steffens) im Nordwesten, das Viktoriaviertel rund um die Viktoriastraße sowie der Kernbereich des Frankenerger Viertels südlich der Oppenhoffallee zu benennen. Der Kernbereich des Frankenerger Viertels wurde durch die Aktiengesellschaft Frankenberg 1872-1879 für die „aufsteigenden Mittelschichten“ (Curdes, 82) mit großzügigen Straßenräumen, dem Frankenerger Park und dem Neumarkt entwickelt. Das Steffensviertel (ab 1874) und auch das Viktoriaviertel sind durch sparsamere öffentliche Räume gekennzeichnet. Die Brüche in der Struktur, wie zum Beispiel an den Enden der Oppenhoffallee sowie der Übergang zwischen Zollernstraße und Theaterstraße beruhen auf den Beschränkungen des privaten Städtebaus der damaligen Zeit. (Curdes, 83) In vorliegendem Rahmenplan sollen die verschiedenen Bereiche als ein großes Frankenerger Viertel betrachtet werden, ohne dabei die spezifischen Eigenschaften und Herausforderungen der Bereiche, die sich neben der baulichen Struktur und somit dem Erscheinungsbild auch in unterschiedlichen Bewohnerstrukturen niederschlagen, zu vernachlässigen.

Heute ist das Frankenerger Viertel ein beliebtes Wohn- und Arbeitsviertel in zentraler Lage, das von einer aktiven Bewohnerschaft und seinem gründerzeitlichen Charme profitiert. Wie in vielen gründerzeitlichen Stadtvierteln entstanden aber über die Jahrzehnte verschiedene Probleme, insbesondere bei den Themen fließender und ruhender Verkehr sowie Gestaltung, Zustand und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume.

Das Frankenerger Viertel aus der Luft: Gut zu erkennen ist das Kreuz aus Oppenhoffallee, Viktoriaallee und Viktoriastraße. Die äußeren Grenzen sind durch den südlichen Bahndamm sowie den Adalbertsteinweg im Norden und Osten und die Wilhelmstraße im Westen definiert.



Anfang der 1980er Jahre wurden Stadterneuerungsmaßnahmen in Angriff genommen, die vor allem auf die Verbesserung des Wohnumfelds zielten und pragmatische und schnell realisierbare Maßnahmen vorsahen. Ziel war zu dieser Zeit auch bereits eine Befreiung der Mittelstreifen von Oppenhoff- und Viktoriaallee vom ruhenden Verkehr, was aber später nur in kleineren Teilen umgesetzt wurde. Weitere Vorhaben wie Straßenumgestaltungen oder Kinderspielplätze konnten umgesetzt werden, während andere Situationen immer noch nicht zufriedenstellend gelöst sind und die schon damals bestehenden Probleme auch bei der heutigen Rahmenplanung wieder auf der Agenda stehen (Görres-Schmitz, Stadtplanung Zimmermann, Stadt Aachen, 1982).

Ein zentraler Problembereich im Frankenerger Viertel ist nach wie vor das Zusammenwirken von Verkehr und anderen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum. Mangelhaft gestaltete Straßenräume und Plätze führen zu schlechten verkehrlichen Zuständen, zu einer geringen Nutzungsqualität des betroffenen öffentlichen Raums sowie zur Beeinträchtigung der allgemeinen Lebensqualität im Viertel. Ein weiterer Bereich ist die an einigen Orten unzureichende Gestaltung der öffentlichen Plätze und Parks, wie zum Beispiel dem Frankenerger Park. Darüber hinaus bietet das Frankenerger Viertel trotz der vorhandenen, relativ geschlossenen Bebauung auch noch längerfristig Potenzial für neue Nutzungen, unter anderem in Blockinnenbereichen. Im Herbst 2005 wurde als Auftakt einer neuen Planung eine umfangreiche Zukunftswerkstatt mit zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern des Frankenerger Viertels unter umfassender Beteiligung von Politik und Verwaltung durchgeführt. Während dieser Zukunftswerkstätten wurden Arbeitsgruppen aus Bürgerinnen und Bürgern gebildet, die sich auch nach der Zukunftswerkstatt für die Weiterentwicklung und Umsetzung ihrer Ideen einsetzten. Im Sommer 2007 wurde schließlich ein neues Parkraumkonzept umgesetzt. Der wichtigste Aspekt lag bei der Freiräumung der Alleenmittelstreifen von parkenden Autos, die durch eine Verlagerung der Parkplätze in die umliegenden Straßenräume -Jahrzehnte nach den ersten Forderungen- möglich wurde. Durch das neue Konzept konnte nun sichergestellt werden, dass durch diese Maßnahme die Anzahl der Parkplätze erhalten blieb.

Um die in der Zukunftswerkstatt erdachten Maßnahmen in ein Gesamtkonzept einzufügen, eine Priorisierung zu ermöglichen und eventuell im Rahmen der Bürgerbeteiligung vernachlässigte Bereiche noch einfließen zu lassen, wurde Anfang 2007 das Büro ASTOC Architects & Planners, Köln mit 3+ Freiraumplaner, Aachen und Studio UC, Berlin beauftragt, einen Rahmenplan mit integriertem Handlungskonzept auf Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zu erarbeiten. Das Ergebnis dieser Arbeit ist der vorliegende Rahmenplan, der in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung erarbeitet worden ist.

Ein Rahmenplan ist ein so genanntes „informelles“ Planungsinstrument, er ist rechtlich nicht bindend und die Umsetzung und Realisierung der Inhalte bedarf konkretisierender Schritte und Vertiefungen. Daher ist auch weiterhin zur konkreten Gestaltung und Umsetzung der Maßnahmen eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern vor Ort notwendig. Diese Zusammenarbeit soll mit diesem Rahmenplan einen weiteren Impuls erhalten.



Ein prägendes Element wie ein großes Potenzial des Viertels stellt die klassische Gründerzeitbebauung dar.

ZUKUNFTSWERKSTATT



Im Februar 2005 haben die Fraktionen der SPD und der Grünen im Rat der Stadt Aachen beantragt, eine Zukunftswerkstatt mit Bürgerinnen und Bürgern im Frankenberger Viertel durchzuführen. Schon lange Zeit hatte es verschiedene Bemühungen gegeben, einzelne Problembereiche in diesem Stadtviertel anzugehen, mit unterschiedlichem Erfolg. Jetzt sollten diese Probleme in einem integrierten Prozess angegangen und Lösungsansätze unter intensiver Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie weiterer Akteure vor Ort entwickelt werden. Im August wurde das „Team Zukunftswerkstatt Köln“ beauftragt, diesen Prozess durchzuführen. Das Team wollte nicht nur einfach eine einmalige Veranstaltung durchführen: Durch intensive Gespräche mit Akteuren und Initiativen vor Ort, einem mobilen Büro an verschiedenen Standplätzen zur

Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern sollten sowohl inhaltlich Probleme und Ideen sondiert werden als auch ein Eindruck der Möglichkeiten gewonnen werden, wie schon bestehende Initiativen unterstützt werden könnten. Gleichzeitig wurde mit der Aachener Politik und verschiedenen Bereichen der Aachener Stadtverwaltung über das Frankenberger Viertel diskutiert. Der erste Höhepunkt war im September die „Konzeptwerkstatt“ als erste von zwei eigentlichen Zukunftswerkstätten, an der über 50 Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung teilnahmen. Ende Oktober wurde dann an einem Wochenende die zweitägige Zukunftswerkstatt in der Maria-Montessori-Gesamtschule mit ebenfalls rund 50 Anwohnerinnen und Anwohnern durchgeführt,

Umgestaltung des Parkens im gesamten Viertel

- Freiräumen der Mittelstreifen der Alleen
- Umgestaltung Parksituation Bismarckstraße, Frankenberger Straße und Schlossstraße
- Nachnutzung vorhandener Stellplatzanlagen (VEGLA, Kreishaus, Justizzentrum, altes Finanzamt...)
- Parkscheibenregelung vor Geschäften
- Erhalt bisheriger Behindertenstellplätze
- Umsetzung durch Markierung

Mehr Platz für Fußgänger:

- Aktivieren des Neumarkts:
- Kiosk wiederbeleben
 - Knötterich weg
 - breiter Überweg über Bismarckstraße
 - bewirtschaftete Toilette

- Aktivieren des Frankenberger Parks:
- Freischneiden und Eingänge öffnen
 - mehr Licht (Bäume ausasten, Lampen)
 - Wasser (Umgestaltung / Entfernung Betonbecken)
 - Anschluss Gillesbach

Spielflächen prüfen, pflegen und instand setzen

- Instandhaltung, Pflege
- Konzept überdenken
- Kontrolle

Mittelstreifen der Alleen

- kurzfristig:
- Querungen für Fußgänger / Radfahrer schaffen und verbessern
 - Pilotprojekt zwischen Triebel- und Haßlerstraße

mittelfristig:

- vollständige Umgestaltung Oppenhoff- und Viktoriaallee

Viertelsbüro / Anlaufstelle

- Standort Frankenburg
- (Einrichtung, Leute, Finanzierung, Anschlag, Dauertätigkeit)

Kommunikation am runden Tisch

- Bündelung der vielfältigen Interessen im Viertel
- Verknüpfung mit Gruppe Viertelsbüro

Neue Wohnformen

- potenzielle Alten-Wohngemeinschaften vernetzen
- Angebote und Nachfrage ermitteln, Kräfte bündeln

Park der Burg als Lebensraum des Viertels

- Park von außen einsichtig machen
- Bach hervorholen
- Außengastronomie Burg
- angemessene Nachtbeleuchtung
- studentisches Projekt durchführen
- Patenschaften
- für Hunde sperren
- Spielplatz optimieren
- Sitz-, Picknick-, Grillplätze

Treffpunkte für Jugendliche

- Orte finden (Bunker, Bürgerpark, Herz Jesu, Justizgelände, Schwedenpark, Finanzamt?)

Die Inhalte der Zukunftswerkstatt lassen sich in acht Themenbereiche einordnen.

Ziel der Rahmenplanung ist es, die Ideen der Zukunftswerkstatt noch stärker in einen übergreifenden Zusammenhang des gesamten Viertels zu stellen, eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmenbereiche zu erarbeiten und schließlich auch die Finanzierung vorzubereiten.

deren Ergebnisse im Februar 2006 öffentlich präsentiert wurden. Schon im November konnten einzelne Sofortmaßnahmen, die sich aus der Zukunftswerkstatt ergeben hatten, durchgeführt werden. Der gesamte Prozess der Zukunftswerkstatt hat vom Engagement der Beteiligten gelebt. Menschen haben sich vernetzt, eine Vielzahl interessanter und wichtiger Ideen wurde hervorgebracht und artikuliert.

Fortsetzung der Zukunftswerkstatt

Die Zukunftswerkstatt war von vornherein nicht als einmalige Veranstaltung gedacht, sondern sollte neben den inhaltlichen Ergebnissen auch dazu beitragen, die Vernetzung im Viertel zu verbessern. In der Fortsetzung der Zukunftswerkstatt arbeiteten vor allem drei Arbeitsgruppen weiter an der Umsetzung ihrer Ideen. Die Gruppen kommunizierten ausführlich mit der Stadt. Die ersten Ergebnisse konnten in der Zwischenzeit umgesetzt werden und sind nachfolgend schlagwortartig aufgelistet.

Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Parkkonzepts

intensive Kooperation zwischen Arbeitsgruppe Parkkonzept, Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen (Abteilung Verkehrsmanagement), Aachener Stadtbetrieb mit Unterstützung eines externen Büros, Umsetzung Sommer 2007: Freiräumung der Mittelstreifen der Alleen unter gleichzeitiger Einführung von Schrägparken in einigen angrenzenden Straßen, Mietangebot von Parkmöglichkeiten (Moltkebahnhof, Tiefgarage Goerdelerstraße), Bismarckstraße wird überwiegend Tempo 30, Voraussetzung für weitere Umgestaltung der Alleen.

Frankenberger-Park-Gruppe

erste Maßnahmen des Aachener Stadtbetriebs: Beschneiden der Büsche an Bismarck- und Rehmannstraße unmittelbar nach der Zukunftswerkstatt, Durchführung eines studentischen Wettbewerbs der RWTH Aachen, auf Basis dieser Ergebnisse hat die Arbeitsgruppe Frankenberger Park gemeinsam mit dem Fachbereich Umwelt ihre Vorstellungen für die Umgestaltung des Parks entwickelt, Bemühungen, die Burg für ein soziokulturelles Zentrum zu nutzen

Alleengruppe

nach der Freiräumung der Alleenmittelstreifen provisorische Begrünung des Mittelstreifens, Alleengruppe streitet in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Umwelt für die Umgestaltung der Alleen, temporäres Konzept wird derzeit erarbeitet, zentrale Frage ist der Zustand der teilweise stark geschädigten Bäume. Hierfür ist weiterhin ein externes Baumgutachten erforderlich, um eine sachliche Grundlage für weitere Planungen zu erhalten.

Der Mittelstreifen der Oppenhoffallee vor und nach der Umlegung der Parkplätze.



ANALYSE

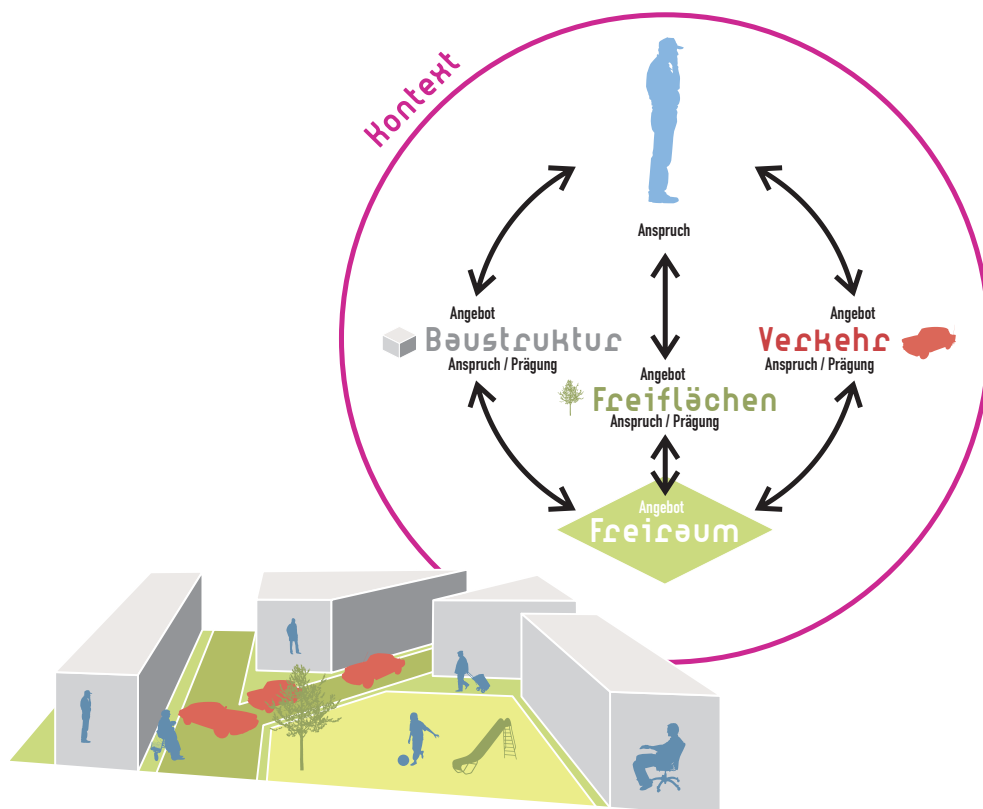
Um den öffentlichen Raum des Frankenerger Viertels mit all seinen Facetten umfassend zu beleuchten und auf seine Potenziale und Mängel hin zu analysieren, werden nach der Betrachtung der allgemeinen Kenndaten und des Verhältnisses zur Gesamtstadt Aachen die Themenbereiche

- bauliche Gestalt und Struktur,
- Leben,
- Freiflächen sowie
- Straßenräume und Verkehr

betrachtet und jeweils Zielvorstellungen formuliert. Wobei Ergebnisse und Hinweise der Bürgerworkshops als Grundlage dienen.

Die Themen stehen in engem Wechselspiel untereinander: Der Mensch stellt Ansprüche an den öffentlichen Raum als das ihn umgebende Lebensumfeld. Diese Ansprüche stellt er natürlich direkt an die Freiflächen wie Parks, Plätze, Spiel- und Sportflächen, wie auch indirekt über die von ihm nach seinen Bedürfnissen geschaffene Baustruktur, die den Freiraum ab- und begrenzt. Die Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses durch den motorisierten Individualverkehr ruft einen großen Flächenbedarf sowie weitere Beeinträchtigungen anderer Nutzungen hervor. In der Summe führen diese Faktoren zu lokal unterschiedlichen Situationen, die von unterschiedlichen Milieus und Nutzungsschwerpunkten besetzt werden.

Zudem wirken auch von außerhalb des Viertels Ansprüche auf den öffentlichen Raum im Frankenerger Viertel, wie zum Beispiel der Durchgangsverkehr.

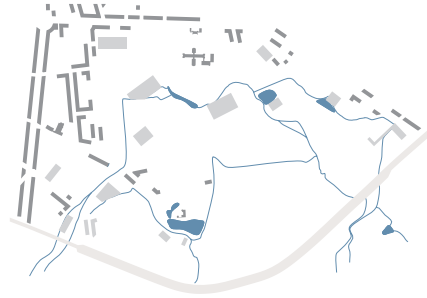


Entstehungsgeschichte

1864



1873



1895



1910



1940



heute



Städtischer Kontext

Das Frankenberger Viertel ist das größte zusammenhängende Gründerzeitviertel Aachens mit ca. 7% der Aachener Bevölkerung und einer sehr hohen Bevölkerungsdichte. Es nimmt wichtige Funktionen für Aachen als attraktives, innerstädtisches Wohn- und Arbeitsquartier wahr.

Die Altersstruktur belegt die große gesamtstädtische Bedeutung für junge Erwachsene, als Wohnstandort für Studierende von RWTH und FH hat das Viertel ebenfalls eine große Bedeutung.

Das Gebiet ist insgesamt sehr gut überregional und regional durch den ÖPNV wie durch den motorisierten Individualverkehr erreichbar.

Die kleinräumigen Verbindungen in angrenzende Stadtteile sind durch den Bahndamm im Süden und durch die stark befahrenen Straßen im Westen, Norden und Osten zum Teil stark erschwert. Auch zu den „Grünfingern“, den von Süden ankommenden Grünverbindungen besteht auf Grund des Bahndamms nur ein erschwerter bzw. gar kein Zugang.

Neben den viertelspezifischen Ansprüchen an den öffentlichen Raum müssen zunächst die sich aus dem gesamtstädtischen Kontext ergebenden Funktionen (Einrichtungen, Verkehr) berücksichtigt werden.

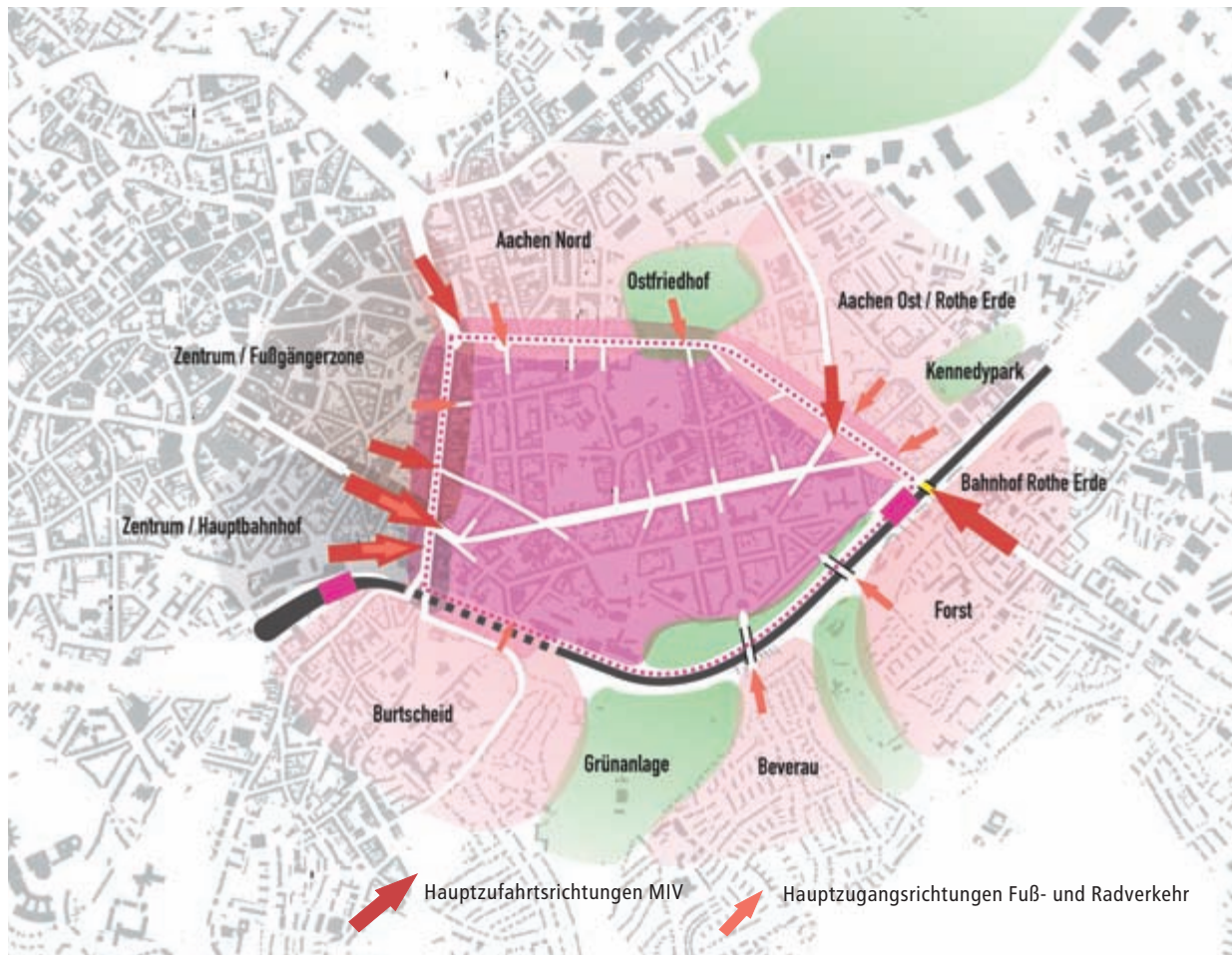
Die Lage im Stadtgefüge bietet insgesamt ein großes Potenzial für die weitere Etablierung des „Frankenberger Viertels“ als ein prägender Teil Aachens, da das Viertel zahlreiche Funktionen für die Gesamtstadt erfüllt.

Neben gestalterischen Aufwertungen können Funktionen, Verbindungen und Anbindungen geschärft und verbessert werden.



Lage des Frankenberger Viertels innerhalb Aachens und Distanzen

Bestehende Ströme in und durch das Frankenberger Viertel



Zielvorgabe

Das Viertel soll als eigenständiges Stadtquartier gestärkt werden, dies kann z.B. erreicht werden, indem „viertelspezifische Elemente“, wie beispielsweise einheitliche Möblierung oder Wegweiser eingeführt werden.

Da das Viertel ein Standort ist, der Raum für verschiedenste Bevölkerungsgruppen bietet und gerade im öffentlichen Raum gesamtstädtisch prägende wie auch viertelspezifische Elemente besitzt, gilt es, diese verbessert in Szene zu setzen, um konkret das Wohn- und Arbeitsumfeld aufzuwerten.

Die problematischen Verknüpfungen in angrenzende Stadtteile erfordern eine Entwicklung der „Ränder“, um den Austausch mit Nachbarquartieren zu erhöhen. Ebenso ist längerfristig eine Öffnung des Bahndamms zwischen Bürgerpark und Gillsebachtal / Beverau aus funktionalen wie klimatischen Gründen anzustreben.

Verbindungslinien von gesamtstädtischer Bedeutung, wie Rad- und Fußwege sollen möglichst problemfrei geführt werden, die Anbindung von zentralen Einrichtungen, wie Bahnhöfe, Schulen etc. muss beachtet werden. Auch die vom Durchgangsverkehr betroffenen Hauptstraßen müssen neben gestalterischer Aufwertung ihre Funktion zukünftig erfüllen können.

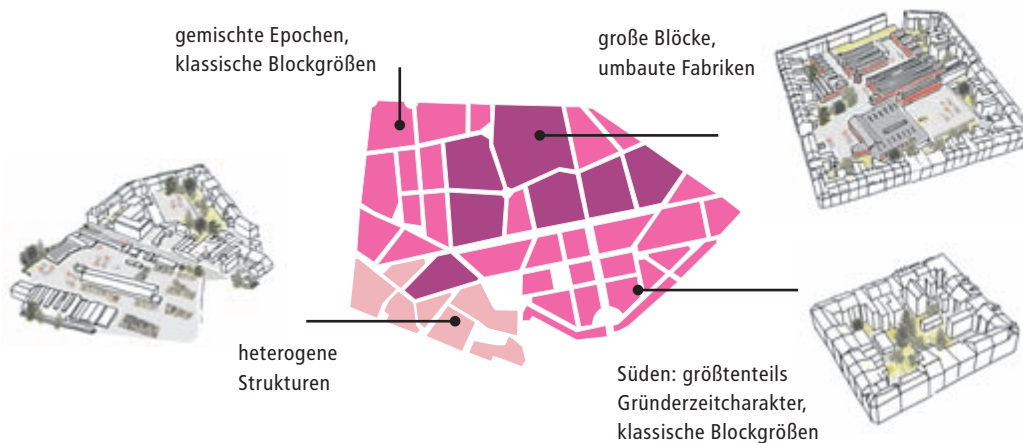
Bauliche Struktur und Gestalt



Unterschiedliche Kulissen:
Gründerzeitliches Flair an
der Oppenhoffallee und
Bebauung der 50er Jahre in
der Friedrichstraße

Es offenbaren sich zunächst unterschiedliche Charaktere zwischen den nördlich und den südlich der Oppenhoffallee gelegenen Bereichen.

Während im südlichen Bereich neben der ursprünglichen Struktur auch die gründerzeitliche Gebäudesubstanz nach wie vor erhalten und prägend ist, herrschen im nördlichen Bereich unterschiedliche Strukturen und Stile vor. Von schwerpunktmäßiger Nachkriegsbebauung mit klassischen Blockgrößen im Steffensviertel bis zu mit Wohnbebauung umbaute Gewerbebetriebe. Dies spiegelt sich z.T. in überdurchschnittlich groß dimensionierten Blöcken mit "Gewerbe-Inlay" strukturell wider. Im Südwesten lösen sich die Strukturen Richtung Bahn etwas auf.



Zielvorgabe

Die Vorteile der unterschiedlichen Strukturen, ihre Qualitäten als Wohnstandort, als nutzungsgemischte Bereiche, sollen jeweils gepflegt, herausgearbeitet und weiterentwickelt werden. Sie machen in der Summe die Vielfalt des Quartiers aus und bieten differenzierte Entwicklungsschwerpunkte und -ansätze.

Vor allem im südlichen Teil wirkt die historische Baustruktur positiv auf den Straßenraum und kann dessen Qualitäten entsprechend mit definieren. Diese Bereiche mit überwiegend „schöner Kulisse“ gilt es weiter zu pflegen und behutsam zu ergänzen. Die hochwertig gefassten Straßenräume sind mittels entsprechender Gestaltung als viertel- und auch stadtprägendes Ensemble zu inszenieren.

Schwerpunktmäßig im nördlichen Bereich, aber auch in südlichen und südöstlichen Teilen muss der Straßenraum häufig selbst verstärkt positive Wirkung entfalten, da die Baustruktur hier meist weniger Strahlkraft besitzt.

Das Potenzial der Innenbereiche der „Großen Blöcke“ im Norden soll als Keimzelle gemischter Nutzungen erhalten, genutzt und besser zugänglich gemacht werden und sich baulich sehr frei weiterentwickeln - was ein Potenzial für neue und junge Nutzungen darstellt. Die Höfe entfalten Wirkung für den öffentlichen Raum, sobald sie durchwegbar und frequentiert werden.

Die „kleinen“ Blöcke haben in der Regel keine Defizite für den öffentlichen Raum und bleiben unangetastet. Hier wird der Schwerpunkt auf der Gestaltung der Straßenräume liegen. Hier herrscht der geringste Bedarf vor.

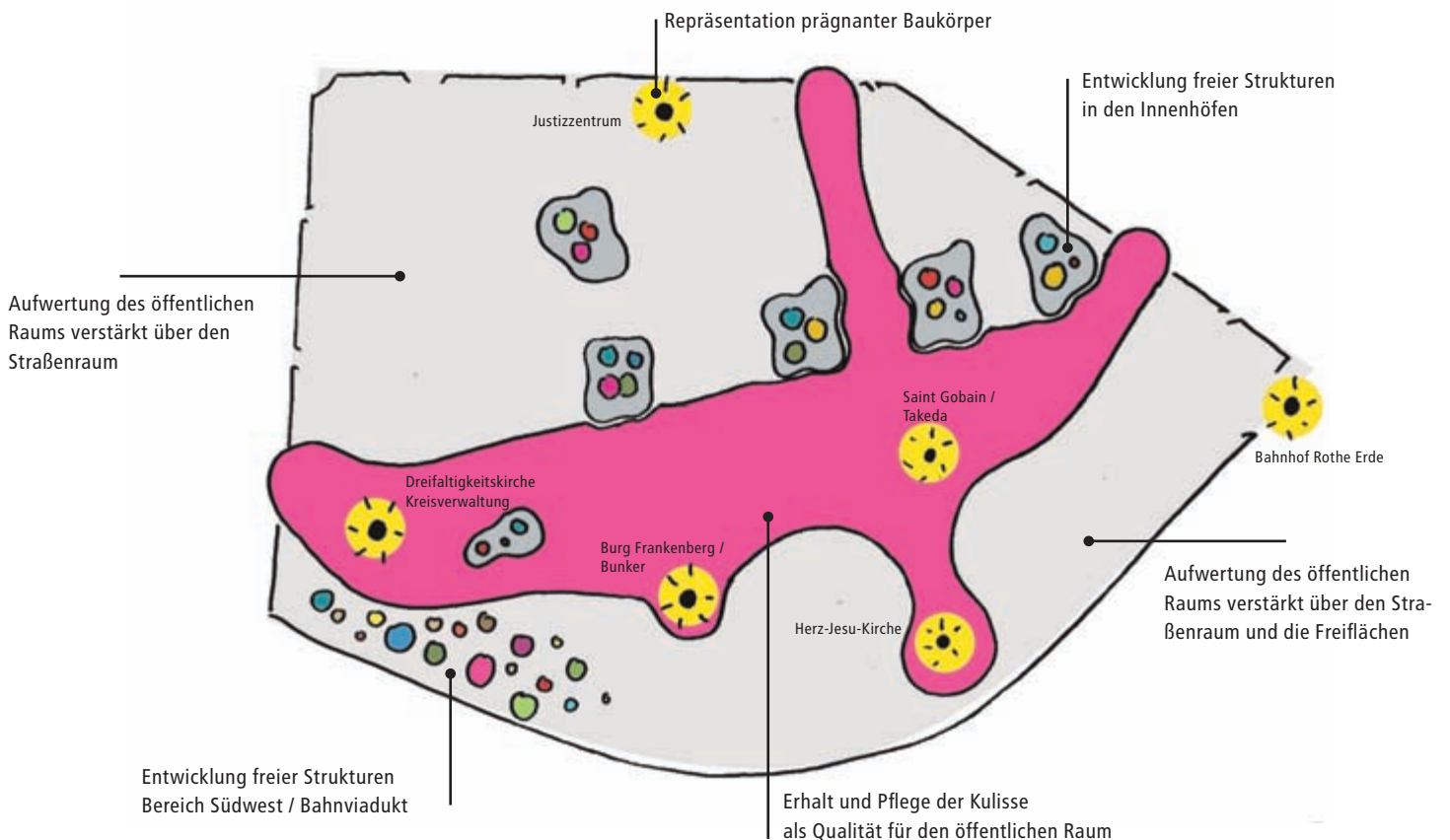
Die offenen, meist gewerblich geprägten Strukturen rund um den Bahnviadukt sollen als Ort für Handwerk, Kunst, Kultur etc. gepflegt und weiterentwickelt werden. Gerade in Verbindung mit dem Viadukt besteht eine sehr spannende, einmalige Situation mit Identifikationspotenzial.



Die verschiedenen Stilepochen schaffen unterschiedliche Qualitäten.

- Gründerzeit
- 1920er
- nach 1945
- 1990er
- Hochwertig gefasste Straßenräume

Zielkarte bauliche Struktur und Gestalt



Leben im Frankenberger Viertel



Das Frankenberger Viertel ist ein beliebtes Wohnviertel in Aachen, günstig gelegen und mit einer starken Durchmischung sowohl an Nutzungen, als auch an Nationalitäten der Bewohner und deren sozialem Status. Die Unterschiede drücken sich momentan deutlich durch die Herausbildung von räumlich begrenzten sozialen Milieus und deren Folgeerscheinungen im öffentlichen Raum aus. Ein großer Teil der Bewohnerschaft ist sehr engagiert, nicht zuletzt beruht vorliegender Rahmenplan auf dem Engagement der Bewohner.



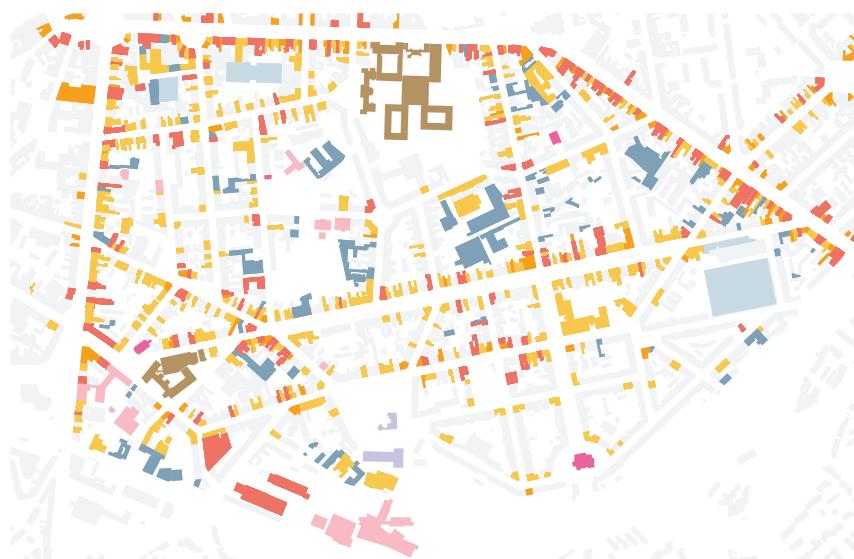
Es ist eine große Vielfalt an Betrieben vor allem aus den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistungen und Handwerk vorzufinden. Hierbei lässt sich eine deutliche Ballung entlang der Ränder und entlang der Oppenhoffallee mit ihren Zubringern ablesen. Dies unterstreicht die Bedeutung der Allee als einen der zentralen Bereiche des Lebens im Viertel.

Vor allem in den großen Blöcken im nördlichen Teil und im südwestlichen Teil am Bahnviadukt besteht eine starke Nutzungsmischung mit Betrieben aus Gewerbe und Handwerk. Solche Flächen sind heute häufig Keimzellen für neue Firmen („Start Ups“). Die Versorgung über den Einzelhandel und gastronomische Betriebe sind weniger stark ausgeprägt, letztere spielen momentan im öffentlichen Raum eine untergeordnete Rolle.

Zielvorgabe

Die Mischung und Buntheit, die das Viertel prägen, sollen weiter begünstigt und gefördert werden, im öffentlichen Raum ablesbar sein und diesen verstärkt mit gestalten. Die bestehenden Konzentrationen von Läden und Dienstleistungen an den Rändern wie im Viertel selbst (Bismarckstraße - Oppenhoffallee) sollen gehalten und im südlichen wie im nördlichen Teil gleichermaßen gefördert werden.

Die Verteilung der Nutzungen verdeutlicht die Konzentrationen an den Rändern des Frankenberger Viertels und die belebten Achsen wie Oppenhoffallee, Bismarckstraße, Viktoriastraße, Augustastraße und Lothringer Straße.



- Kirchen
- Produzierendes Gewerbe
- Dienstleistung
- Versorgung/Einzelhandel
- Verwaltung
- Kulturelle Einrichtungen
- Verkehrliche Infrastruktur
- Gastronomie
- Schule, Kindergarten

Die Ansiedlung von den Straßenraum belebenden Nutzungen und die Bespielung (beispielsweise Aufstellungsfläche und Gestaltung der Vorzone für Geschäfte, Bestuhlung durch Gastronomie etc.) der Gehwege entlang der zentralen Straßenzüge soll begünstigt werden und damit der Pflege der Urbanität des Viertels dienen (auch hinsichtlich der Entstehung der Aachen Arkaden).

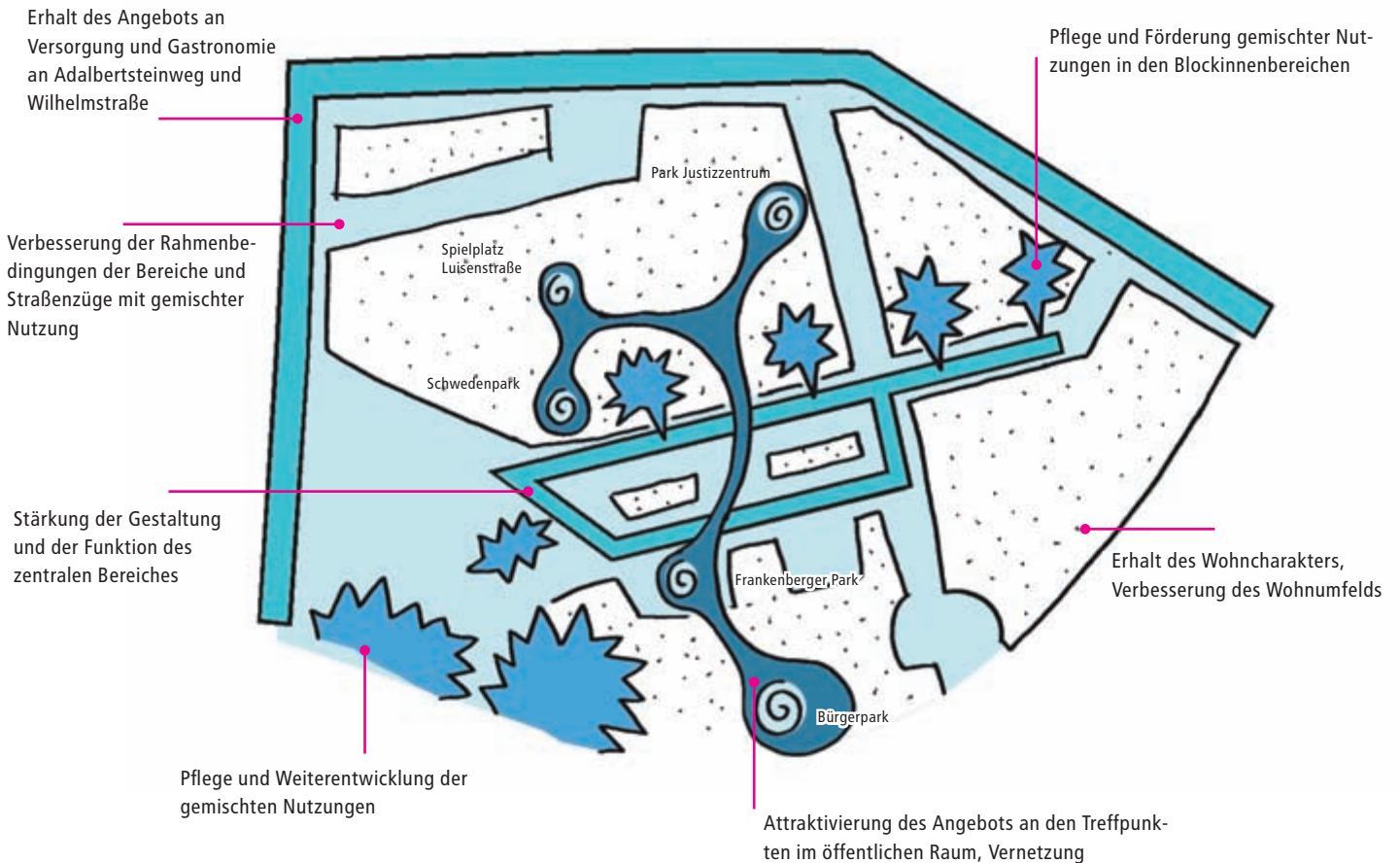
Die gemischten Nutzungen in den Innenhöfen sowie auf den Gewerbeflächen im südwestlichen Bereich sollen gepflegt und weiterentwickelt und gleichzeitig verbesserte und mehr Zugänglichkeiten zu diesen Bereichen geschaffen werden. Hierfür müssen die bauplanerischen (mögliche Nutzungsarten) und bauordnungsrechtlichen (wie baulich umsetzbar) Rahmen überprüft und gegebenenfalls geschaffen werden.

Durch eine entsprechende Gestaltung / Aufwertung der Freiräume sollen die Qualitäten von Aufenthaltsräumen und Treffpunkten für alle Bewohnergruppen im Viertel gesichert, aufgewertet und besser vernetzt werden.

Bestehende regelmäßige Veranstaltungen, wie beispielsweise der Wochenmarkt auf dem Neumarkt und sonstige Veranstaltungen sollen in jedem Falle erhalten bleiben.

Eine Steigerung des Freizeit-, Sport und Aufenthaltsangebots im Viertel ist anzustreben.

Zielkarte Leben im Frankenerger Viertel



Freiflächen



Bürgerpark und Frankenberger Park

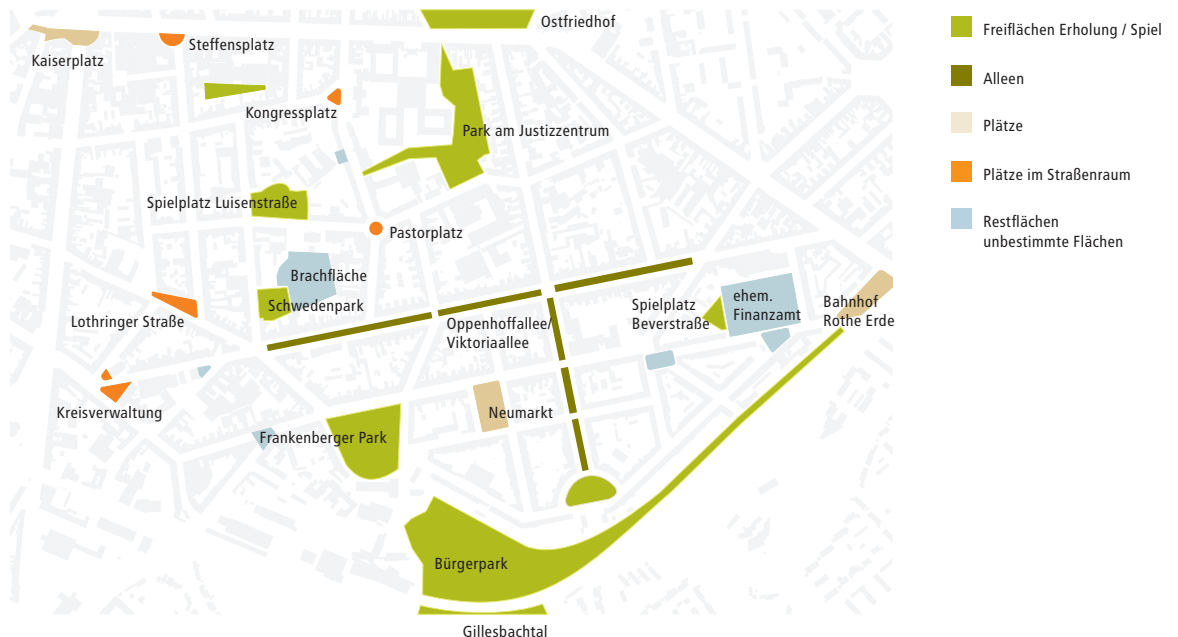
Es bestehen in Funktion und Gestaltung unterschiedliche Anforderungen an die Freiflächen, die sich zwischen gestalterisch-pflegerischen Maßnahmen und der erstmaligen Erschließung und Nutzbarmachung für die Öffentlichkeit aufspannen.

Im Süden sind die Flächen meist klar gefasste, gut zugängliche und nutzbare Freizeit- und Aufenthaltsfreiräume mit oft repräsentativem Charakter. Diese Flächen sind eigenständige Elemente der Baustruktur des Viertels (Frankenberger Park, Neumarkt). Der Bürgerpark entlang der Bahnlinie vereint hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität in Verbindung mit einer wichtigen Durchwegungsfunktion Richtung Bahnhof Rothe Erde und einer ökologischer Funktion als Lebensraum. Im Norden sind die Aufenthaltsräume oft erst noch zu erschließen bzw. zugänglich und (evtl. auch nur temporär) nutzbar zu machen (Schwedenpark, Brache). Der Spielplatz Luisenstraße erfüllt dort eine wichtige Funktion für das Umfeld. Weiterhin besteht mit dem Justizpark eine neue große gepflegte Parkanlage mit großer Bedeutung für die Umgebung.

Im gesamten Viertel verteilt finden sich mehrere kleine Plätze und Straßenraumaufweitungen, die jeweils Fläche für lokal wirksame Akzente und Verbesserungen im öffentlichen Raum bieten, im Moment aber untergenutzt sind. Ihre Qualitäten sind vor allem gestalterischer Natur und im Zusammenhang mit dem Straßenraum und der angrenzenden Bebauung zu sehen. Größere Plätze und Parks bergen schon heute Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten, aber auch in jedem Falle das Potenzial, diese Vorzüge weiter zu steigern.

Die Alleen sind die Aushängeschilder und prägen das Viertel.

Unterschiedliche Freiflächentypen im Viertel.



Zielvorgabe

Das Freiraumpotenzial soll voll ausgeschöpft werden. Parks und Anlagen sind aufzuwerten, zu pflegen bzw. neu zu erschließen. Es sollen unterschiedliche Charaktere und Angebote der unterschiedlichen Freiflächen in Abhängigkeit der umgebenden Strukturen und Nutzungen (naturnah, repräsentativ, zweckmäßig...) herausgearbeitet bzw. ausgebildet werden.

Es bietet sich die Möglichkeit, über Grünvernetzung in den Straßenräumen die größeren Freiflächen im Süden über die Oppenhoffallee hinweg mit den größeren Freiräumen im Norden zu verbinden. So können die vereinzelt Flächen zu einem „Grünsystem“ entwickelt werden. Hiermit einher geht sinnvollerweise eine entsprechende, möglichst kinderfreundliche Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer.

Der Straßenraum der Oppenhoffallee / Viktoriaallee als ein das Viertel und auch die Gesamtstadt stark prägendes Element soll erhalten und inszeniert werden.

Die Lücke zwischen dem Bürgerpark und dem Frankenerger Park soll langfristig unter Integration des Bunkers geschlossen und eine Verbindung durch den Bahndamm nach Süden in das Gillesbachtal angestrebt werden.

Im ganzen Viertel sollen durch Pflege bzw. Umgestaltung von Plätzen und Straßenraumaufweitungen punktuell kleinräumig wirksame Qualitäten gesichert und geschaffen werden, welche im südlichen Bereich über die Straßenräume zu einem Band vernetzt werden können

Zielkarte Freiflächen



Straßenräume und Verkehr



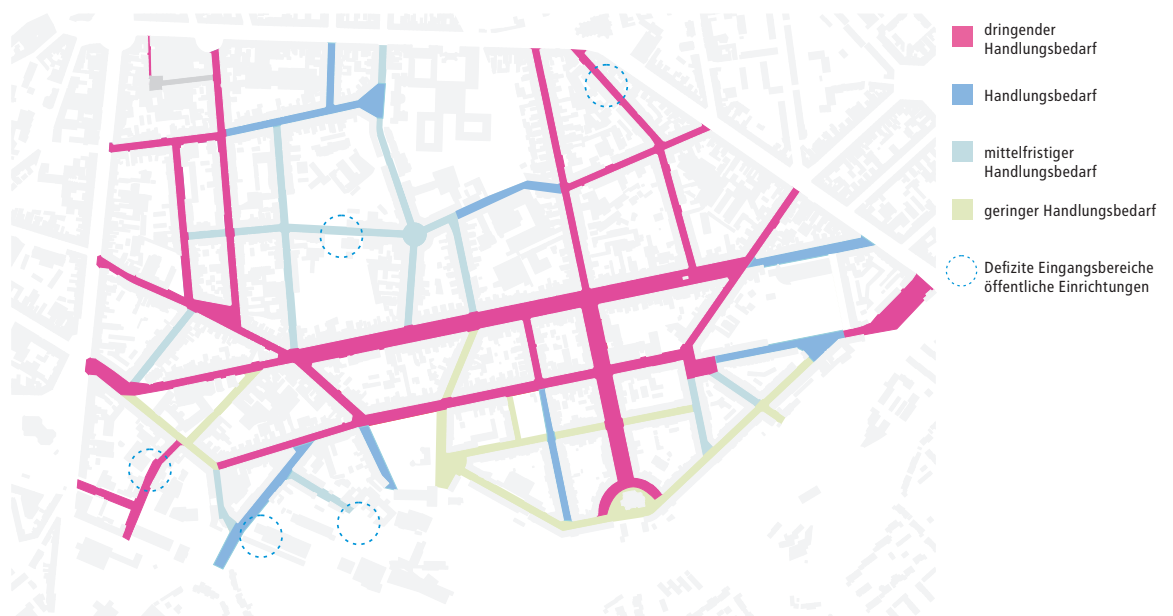
Kirberichshofer Weg und
Oppenhoffallee

In den Straßenräumen bündeln sich eine Vielzahl an Ansprüchen auf meist sehr begrenztem Raum. Straßenräume sind ein Teil des direkten Wohnumfeldes, sie sind Bestandteil eines differenzierten Verkehrsnetzes unterschiedlicher Verkehrsträger.

Durch die unmittelbare Nähe zum Stadtzentrum und die hohe Dichte an Nutzungen resultiert ein starkes Verkehrsaufkommen im und um das Viertel. Das Viertel ist grundsätzlich durch Bus und Bahn sehr gut erschlossen, einzig eine direkte Buslinie zum Hauptbahnhof besteht nicht. Zusätzlich finden sich mehrere Carsharingstationen im Viertel wieder.

Ein Großteil der Straßenräume (und teilweise auch der Blockinnenbereiche) ist einseitig durch die Belange des bewegten und des ruhenden Verkehrs geprägt. Hieraus resultieren mangelnde gestalterische Qualitäten und weitere Probleme, wie z.B. Hindernisse oder Belastung der Anwohner durch Lärm, so dass die Wohnumfeldqualität darunter leidet. Durch das Freiräumen der Mittelstreifen der Alleen wurde bereits eine erste Maßnahme zum „Raumgewinn“ für die Anwohner realisiert.

Aufgrund von Funktions- und Gestaltungsmängeln besteht unterschiedliche Dringlichkeit zu handeln.





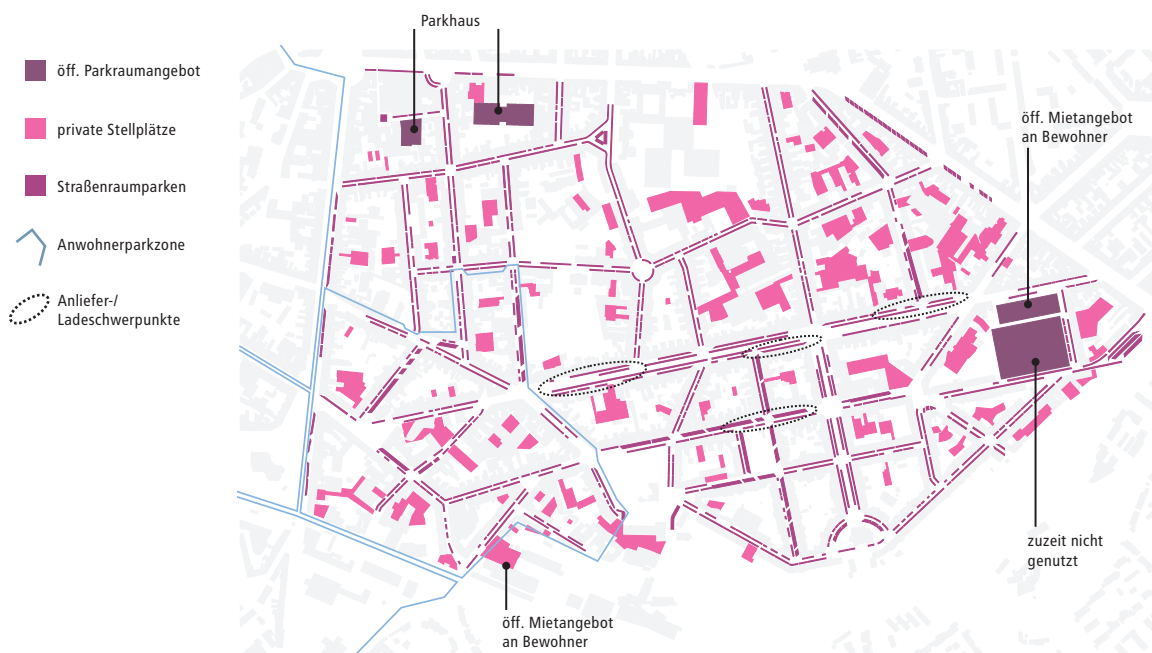
Viktoriastraße und
Frankenberger Straße

Ein wichtiger eigenständiger verbindender Weg für Fuß- und Radverkehr verläuft entlang der Bahnstrecke zwischen Bürgerpark und Bahnhof Rothe Erde. Fuß- und Radverkehr findet ansonsten stadttypisch überwiegend in den Straßenräumen statt, oft bleibt hier aber nur wenig Platz für Fußgänger. Durch die meist schmalen Gehwege sind auch die Möglichkeiten der Gehwegnutzung als Aufstellfläche für Läden und Gastronomie begrenzt. Radfahrer finden durch den hohen Anteil an Tempo-30-Zonen bereits Berücksichtigung, im Bereich der Hauptstraßen besteht aber Handlungsbedarf.

Eine fehlende Differenzierung der Straßenräume führt in weiten Teilen zu einer gewissen Monotonie, straßenbegleitendes Grün in Form von Bäumen besteht nur punktuell.

Die Querbarkeit der stark befahrenen Straßen ist unterentwickelt. Problematisch sind v.a. Knotenpunkte und Eingangsbereiche zu Schulen und weiteren öffentlichen Einrichtungen.

Die interessanten und potenziell lebendigen Innenbereiche der große Blöcke sind zur Zeit schlecht oder nicht zugänglich und z.T. durch ungeordnetes Parken belegt. Durch die großen Blockaußenlängen entsteht eine Barrierewirkung.



Ein großes Problem stellt die allgegenwärtige Belegung der Straßenräume durch den ruhenden Verkehr dar - es herrscht im allgemeinen ein hoher Parkdruck. Auch die Innenhöfe sind oftmals durch Parken belegt.

Zielvorgaben

Grundsätzlich ist eine umfassende Lösung für die Organisation des ruhenden Verkehrs anzustreben. Bei den Bürgern wird einerseits der Wunsch nach einem grünen Wohnumfeld mit weniger KFZ Dominanz deutlich, auf der anderen Seite wird ebenso der Wunsch nach einer verbesserten Parkplatzsituation proklamiert. Zukünftig könnten beispielsweise Quartiersgaragen einen Teil des Drucks abfedern. Es sollte geprüft werden, inwieweit neben bereits bestehenden Angeboten in Tiefgaragen / auf Parkplätzen (Goerdeler Straße, Moltkebahnhof), durch weitere Parkhäuser (ehemaliges Finanzamt, Parkhäuser Adalbertsteinweg, Oligsbendengasse, Justizzentrum, Kreisverwaltung) beispielsweise für Nachtstellplätze weitere Angebote geschaffen werden könnten. Auch die Blockinnenbereiche bieten die Möglichkeit, gebündelt Anwohnerparkplätze zu realisieren. Auch - wie im westlichen Bereich bereits praktiziert - sollte über die Einführung von Anwohnerparkzonen gepaart mit Kurzzeitparkzonen für Besucher an den entsprechenden Stellen diskutiert werden.

Ebenfalls muss zukünftig das Thema Fahrradparken stärker berücksichtigt werden, vom schlichten Abstellen im öffentlichen Raum bis hin zu Fahrradparkboxen und weitere Lösungen in den Blockinnenbereichen.

Straßenräume sollen durchgängig nach den an sie geforderten Ansprüchen gestaltet werden. Dies gilt für die Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit, wie auf ihre Gestaltung und Funktion.

Die Alleen sollen als ein zentrales Element für das Viertel herausgebildet werden. Monotone Straßenräume der Wohn- und Anliegerstraßen sind aufzuwerten: im Rahmen ihrer Erschließungsfunktion, durch Entschleunigung, durch Begrünungsmaßnahmen, durch Parkplatzneuordnung sowie durch Veränderung der Straßenquerschnitte. Wobei bei Begrünungsmaßnahmen nicht nur Baumpflanzungen, sondern ebenso Fassadenbegrünung in Erwägung gezogen werden sollte.

Zukünftige Planungen sollen die Ansprüche aller unterschiedlichen Verkehrsarten und sonstigen Nutzungen bei Gestaltung von Straßenräumen berücksichtigen. Neben dem motorisierten Individualverkehr sind ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und weitere Ansprüche an Wohnumfeldqualität, Repräsentation, Erschließung von Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung sowie Raum für Gastronomie zu beachten.

In Bereichen mit Ladenbesatz und Dienstleistungen soll die Belebung und Benutzung der Gehwege durch die Nutzer ermöglicht werden (Gehwegbreite, ordnungsrechtliche Maßnahmen). Die Straßenraumgestaltung im Bereich der Oppenhoffallee und der Bismarckstraße muss das problemlose Anliefern und Be- und Entladen des ansässigen Einzelhandels und Gewerbes ermöglichen.

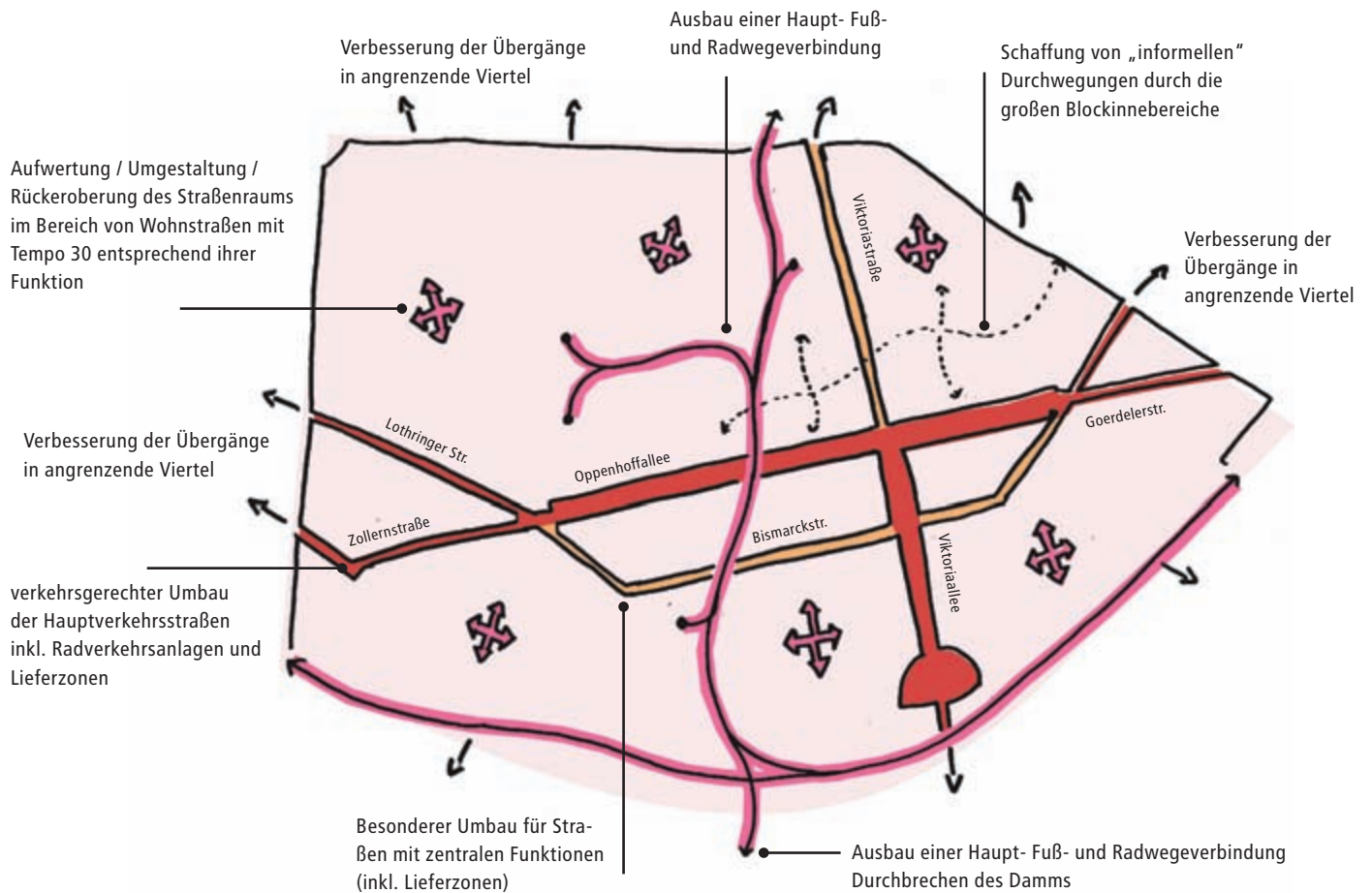
Lücken in den einzelnen Verkehrsnetzen sind zu schließen, die Durchwegbarkeit des Quartiers weiter zu steigern. Der Ausbau des Fuß- und Radwegesystems zu einem lückenlosen Netz kann durch ein Aufgreifen der bestehenden Wegeführung der Radrouten forciert und verbessert werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf eine mögliche Vernetzung der wichtigsten Spiel- und Sportplätze im Viertel durch eine speziell auch für Kinder sicher nutzbare Nord-Süd- Fuß- und Radwegeverbindung abseits stark befahrener Straßen zu legen.

Große Blöcke können auf längere Sicht gesehen in Verbindung mit innerer Transformation zumindest „informell“ durchwegbar gemacht werden, Schlupflöcher geschaffen werden.

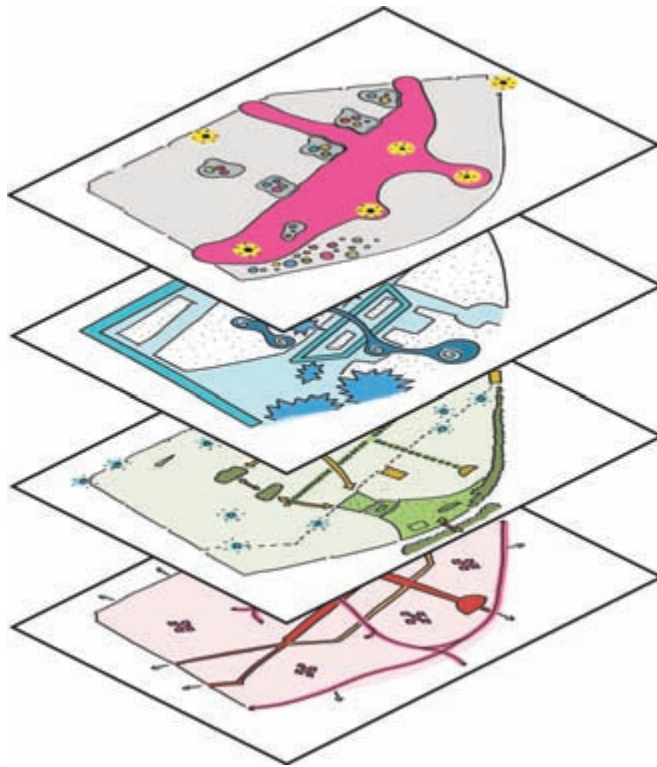
Regelmäßige Querungshilfen müssen an den stark frequentierten Straßen durch entsprechende Gestaltung der Mittelinseln an den Alleen oder Anlage von Inseln an den das Quartier begrenzenden Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden. Eine Überprüfung der Unterführungen am Bahndamm unter Sicherheitsaspekten wird empfohlen, gegebenenfalls können diese über Beleuchtung und Gestaltung aufgebessert werden. Eine verbesserte Anbindung der Montessorischule für den Fuß-Radverkehr über den Frankenberger Park ist anzustreben, ebenfalls soll eine verbesserte Anbindung der Schule über den Busverkehr inkl. einer direkten Linie zum Hauptbahnhof angedacht werden.

Die Übergänge in angrenzende Viertel sollen in der Wilhelmstraße und auf dem Adalbertsteinweg verbessert werden. Dies betrifft insbesondere die Rad- und Fußwegeverbindungen.

Zielkarte Straßenräume und Verkehr



HANDLUNGSSCHWERPUNKTE UND MASSNAHMEN



Die aus der Analyse formulierten Ziele für das Frankenberger Viertel überlagern sich thematisch wie räumlich und werden deshalb in fünf Handlungsschwerpunkte gebündelt. Anhand dieser Handlungsschwerpunkte lassen sich im folgenden die konkreten räumlichen und programmatischen Maßnahmen zuordnen und auf einer zeitlichen Entwicklungsachse verorten.

Zielkarte gesamt



Achsenkreuz

Höfe und Blöcke

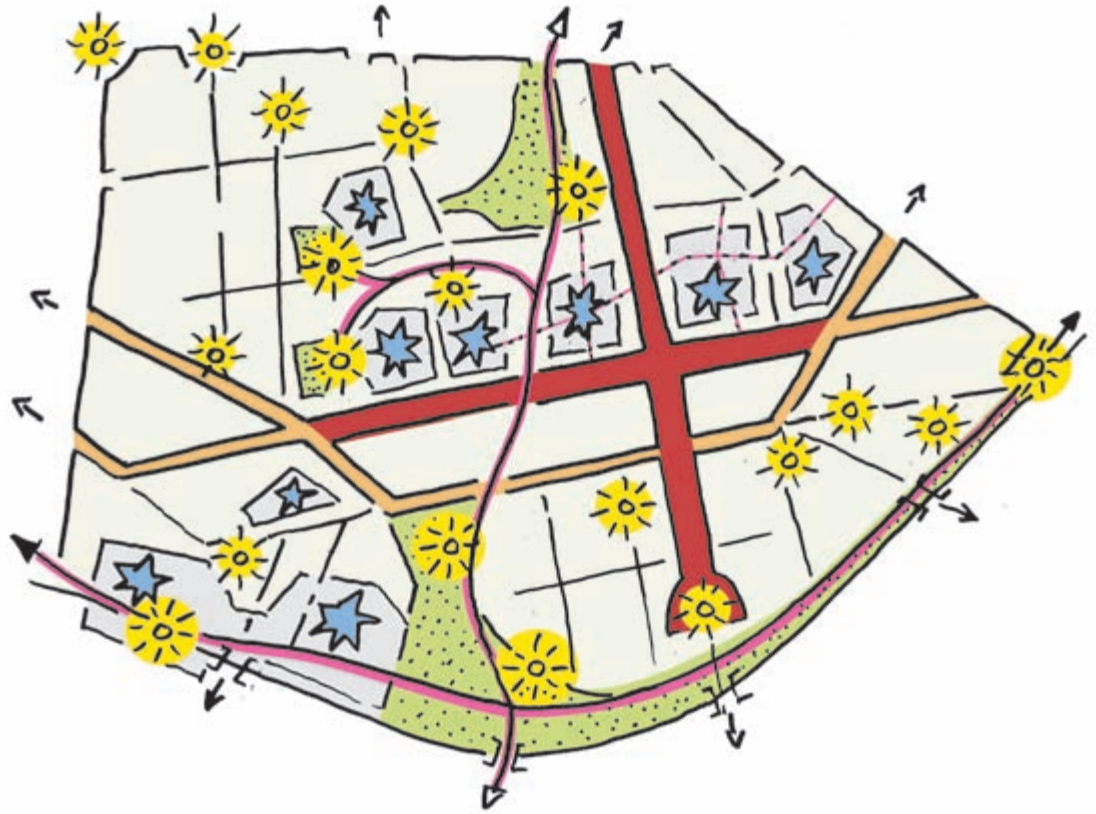


Stärkung der Funktion

- zentrales Element
- Hauptverkehrsachse(n)
- Belebter Straßenzug

Aktivierung

- „Bunte Entwicklung“
- Erhalt und Förderung der Nutzungsmischung
- Wohnumfeldaufwertung



Besondere Orte



Aufwertung, Umgestaltung, Öffnung

- Wohnumfeldqualitäten
- Aufenthalts- und Freizeitflächen
- Treffpunkte

Vernetzung und Straßenräume



Verbesserung der Funktionen und Gestaltung

- des Verkehrsnetzes
- der Sicherheit,
- Grünvernetzung

Gestaltungselemente



Gestaltungshandbuch für

- Materialien,
- Möblierung,
- Beleuchtung

Achsenkreuz

Zentrales Element

Das Kreuz aus Oppenhoffallee, Viktoriaallee und Viktoriastraße stellt das zentrale und repräsentative Element des Frankener Viertels dar. Diese Funktion soll auch in Zukunft erhalten und gestärkt werden. Gestalterisch und in seiner Funktion teilt sich das Kreuz in drei Bereiche mit individuellen Ansprüchen: Die Oppenhoffallee als zentraler, repräsentativer und belebter, aber auch belasteter Raum. Die Viktoriaallee, die sich Richtung Süden in einen hochwertigen Wohnstandort erstreckt und die Viktoriastraße, nicht als Allee ausgebildet, aber dennoch mit gemischten Nutzungen bestückt und angenehm proportioniert.

Baumbestand

Ein wesentlicher Aspekt für die Umgestaltung der Achsen ist der Umgang mit dem Baumbestand. Hierfür ist ein externes Gutachten zum Zustand und Erhaltungswert der Bäume erforderlich. Es muss geklärt werden, inwieweit lediglich einzelne Bäume ausgetauscht werden, oder evtl. eine komplette Neuanpflanzung als sinnvoll erachtet wird. Ebenso wichtig ist ein offener Diskurs mit den Anwohnern über die verschiedenen Möglichkeiten und jeweiligen Auswirkungen. Daraus resultieren dann auch verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten.

Berücksichtigung aller Verkehrsarten

Parallel zur Verkehrsfunktion des MIV (Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr) und ÖPNV sollen zukünftig verstärkt die Nutzungsansprüche von Fuß- und Radverkehr berücksichtigt und möglichst sicher und konfliktarm geführt werden. Eine Reduktion der Parkplätze ist aufgrund des hohen Parkdrucks problematisch und könnte allenfalls über das Abfedern des Bewohnerbedarfs durch zentrale Einrichtungen auf öffentlichem wie privaten Grund, bei gleichzeitiger Einführung von Anwohnerzonen erreicht werden. Für die Viktoriaallee kann aufgrund ihrer relativ geringen Belastung eine Umwidmung in eine Tempo 30 -Zone angedacht werden.

Querungen / Knotenpunkte

Ansprüche an sichere Querungen für Fußgänger und Radfahrer finden sich entlang der Oppenhoffallee. Der Übergang Goffartstraße zur Haßlerstraße erlangt im Zuge einer zentralen Fußwegeverbindung erhöhte Aufmerksamkeit. Die weiteren Querungspunkte finden sich immer an den Schnittpunkten an der Oppenhoffallee mit angrenzenden Straßen. Die Knotenpunkte am westlichen und östlichen Ende der Allee stellen erhöhte Ansprüche an eine funktionale und gestalterische Lösung, da sich hier die Endpunkte des Mittelstreifens befinden. Besondere Beachtung gilt hier dem Radverkehr.

Belebung / Bespielung

Um den bestehenden Anliegern wie Nutzern eine angestrebte Belebung und Bespielung der Gehwege (vor allem Oppenhoffallee und Viktoriastraße) zu ermöglichen und auch weitere Nutzungen zu etablieren, ist eine Verbreiterung der Bürgersteige erforderlich.

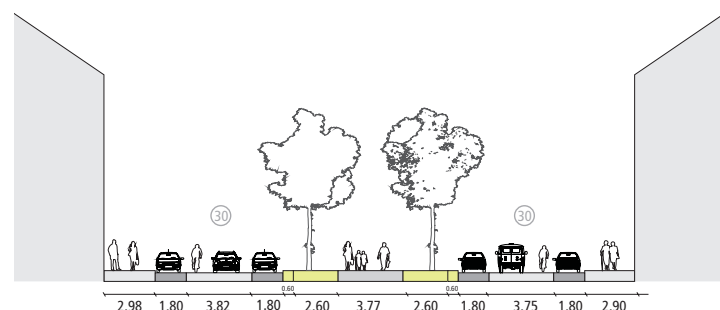
Zwischennutzungen

Um die Fläche des Mittelstreifens an sich und ihre Potenziale zunächst wieder ins Gedächtnis zu rufen, sind relativ einfach zu realisierende, evtl. temporäre Maßnahmen ein erster Ansatz, der bereits mit der Begrünung im letzten Jahr begonnen wurde.

Blumenteppich als mögliche Zwischennutzung, daneben Biergarten in einer Düsseldorfer Allee.



mögliche Umwidmung der Viktoriaallee zur Tempo 30-Zone.



Blickbezug / Endpunkt Ostfriedhof

Viktoriastraße

kurzfristig:
Begrünung über mobile Pflanzentheit

langfristig:
niveaugleiches Straßenumprofil
Mischfläche Gehweg/Parken
bessere Nutzbarkeit der Gehwege
extl. kleinvolumige Begrünung
Belebung der Erdgeschosszone fördern
Gehweg als Aufstellfläche

Querungspunkte

Fuß- und Radverkehr
entsprechende Ausgestaltung
des Mittelstreifens und der Gehwege
Anschluss des Schutzstreifens
an abzweigende Straßen

Ladezonen

Lösung des Kreuzungsbereichs

Auftakt / Ende der Allee
Sichere Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich
Anschluss des Schutzstreifens an abzweigende Straßen

Viktoriaallee: Umgestaltung Hauptverkehrsstraße

kurzfristig:
Aktivierung des Grünstreifens
Erweiterung der Gastronomie
Durchführung eines Baumgutachtens zur Klärung des Zustandes

langfristig:

Umwidmung zur Zone 30
Aufwertung der Gehwege
Beleuchtungskonzept
Nutzung des mittleren Grünstreifens (Ausbau Gastronomie, Angebote für Bewohner Richtung Süden)
Umgestaltung des Mittelstreifens
(Ausbau Gastronomie, Angebote für Bewohner Richtung Süden)

zentraler Querungspunkt

Hauptfläche Fuß- und Radverkehr
entsprechender Ausbau

Ladezonen

Querungspunkte

Fuß- und Radverkehr
entsprechende Ausgestaltung
des Mittelstreifens und der Gehwege

Ladezonen

Lösung des Kreuzungsbereichs

Auftakt / Ende der Allee
Sichere Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich
Anschluss des Schutzstreifens an abzweigende Straßen

- Gestaltung Mittelstreifen Allee
- kleinvolumige Begrünung
- Haupt- Fuß- und Radweg
- Schutzstreifen / Radstreifen
- belebende Nutzung EG
- Verbreiterung Gehwege
- Querungsmöglichkeiten
- Lösung der Kreuzungssituation

Blickbezug / Endpunkt Herz Jesu

Höfe und Blöcke



Potenzial auf privatem Grund

Eine besonderer, weil nicht öffentlicher Handlungsschwerpunkt, sind die großflächigen Höfe nördlich der Oppenhofallee sowie die aufgelockerten Bereiche im Südwesten im Bereich des Bahnviadukts. Sie können durch ihr Potenzial wesentlich zum „bunten und gemischten“ Charakter des Frankenberger Viertels beitragen. Momentan sind die Höfe noch geprägt von (teilweise ungenutzten) Gewerbe- und Fabrikbauten, Lagerhallen und Nebengebäuden, welche durchaus eine eigene Kulisse mit hohem Identifikationspotenzial darstellen. Ein nicht unerheblicher Teil der versiegelten Flächen ist im Laufe der Zeit als Stellflächen für KFZ umfunktioniert und durch Garagengebäude ergänzt worden. Auch haben sich stellenweise bereits neue Nutzer in den Fabrikgebäuden eingefunden, beispielsweise in den Blöcken nordwestlich des Pastorplatzes und zwischen Charlotten und Viktoriastraße. Ruhige innerstädtische Lagen mit derartigen Strukturen bieten auch in Zukunft interessante Orte für die „kreative Szene“ wie auch für kleine handwerkliche Betriebe und als Wohnstandort. Gerade diese „versteckten“ Nutzungen können die Innenhöfe öffnen und Anziehungskraft ausüben. Gleichzeitig kann sich ein informelles Wegesystem durch die Blöcke generieren. Privatgärten und -höfe entlang des äußeren Bebauungskranzes bleiben davon unberührt. Im Zuge der Parkplatzproblematik sollte in diesen Bereichen ebenso über gebündelte Angebote für die Anwohner nachgedacht werden (Platzsparende Autoparker).

Aktivierung, Aufschließen

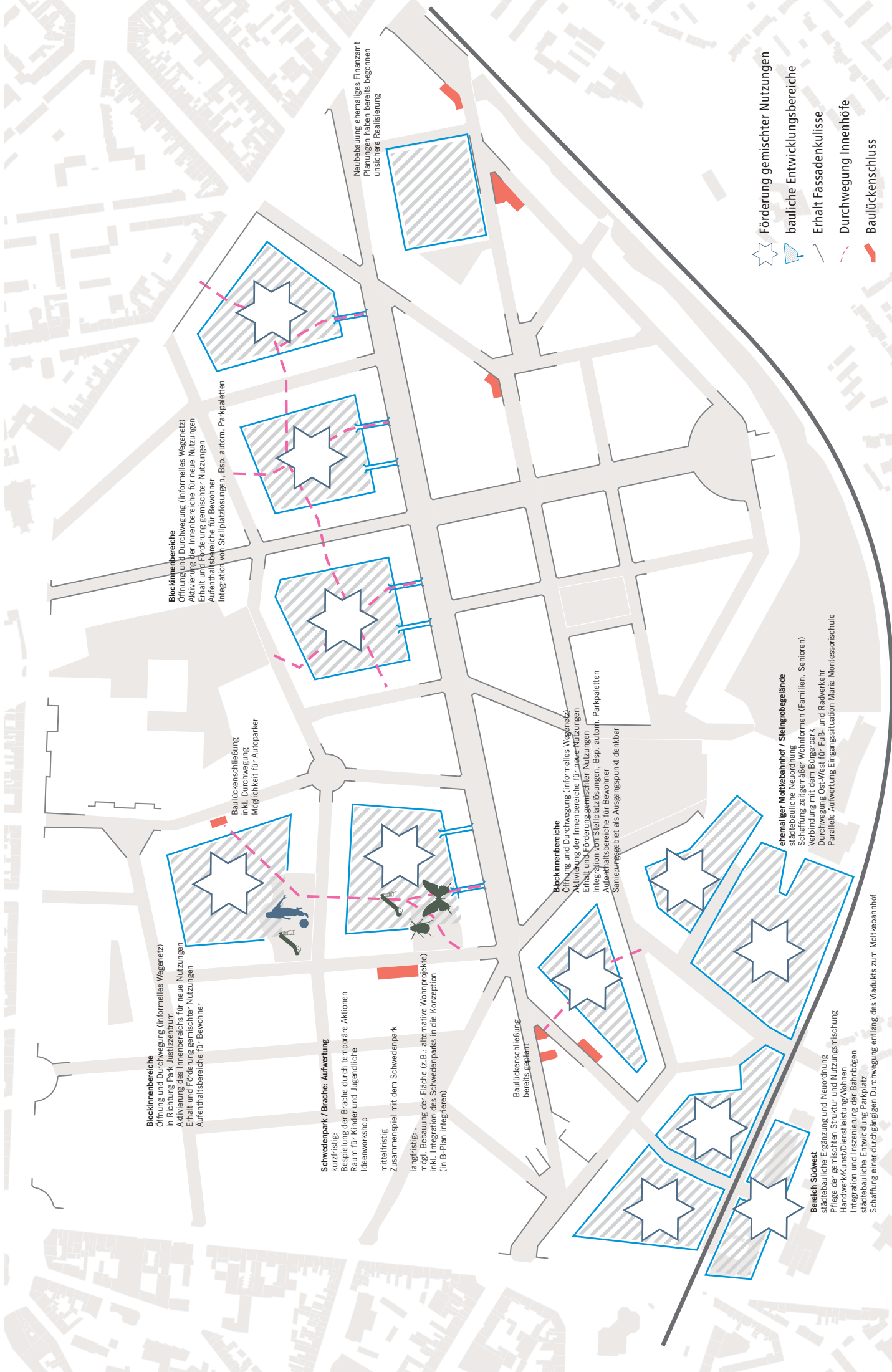
Eine solche Entwicklung auf privatem Grund kann nicht einfach „geplant“ werden, sondern es muss ein Entwicklungsprozess angestoßen werden. Daher müsste zunächst geprüft werden, welche Bereiche leer stehen, bzw. stark untergenutzt sind. Dokumentationen realisierter Beispielprojekte können hilfreich bei der Kommunikation und Aktivierung des Prozesses sein. Denkbar wäre beispielsweise, die Innenhöfe auf lange Sicht gesehen als Marke zu entwickeln. Sprich die einzelnen Höfe (ihrer Historie entsprechend) zu bezeichnen, somit einen Vermarktungshintergrund zu schaffen und gleichzeitig ein weiteres Charaktermerkmal des Frankenberger Viertels zu generieren.

Erhalt und Pflege der gemischten Nutzungen und eine Attraktivierung der Innenhöfe können zukünftig ein Markenzeichen des Frankenberger Viertel werden. Unten eine Fotomontage der Brachfläche.

Bauplanungsrechtliche Rahmenbedingungen

Die Instrumente der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme könnten hier zur Erreichung der Ziele umfassend eingesetzt werden. Ebenfalls beispielsweise die Förderung privater Initiativen nach dem besonderen Städtebaurecht. Im Bereich des alten Steingrobeländes (zurzeit Baustoffhandel) kann auf längere Sicht (z.B. im Rahmen eines Wettbewerbs) ein städtebauliches Konzept erstellt werden. Nicht zuletzt, um die geplante Durchwegung in Ost-West Richtung verwirklichen zu können.





Blockflächenbereiche
 Öffnung und Durchwegung (informelles Wegenetz) in Richtung Park Justizzentrum
 Aktivierung des Innenbereichs für neue Nutzungen
 Erhalt und Förderung gemischter Nutzungen
 Aufenthaltsbereiche für Bewohner

Schwedenpark / Brache: Aufwertung
 kurzfristig:
 Beseitigung der Brache durch temporäre Aktionen
 Raum für Kinder und Jugendliche
 Ideenworkshop
 mittelfristig
 Zusammenspiel mit dem Schwedenpark
 langfristig:
 langfristige Bebauung der Fläche (z.B.: alternative Wohnprojekte) inkl. Integration des Schwedenparks in die Konzeption (in B-Plan integrieren)

Blockflächenbereiche
 Öffnung und Durchwegung (informelles Wegenetz)
 Aktivierung der Innenbereiche für neue Nutzungen
 Erhalt und Förderung gemischter Nutzungen
 Aufenthaltsbereiche für Bewohner
 Integration von Stellplatzlösungen, Bsp. autom. Parkpaletten

Baulückenschließung
 inkl. Durchwegung
 Möglichkeit für Autoparker

Neubebauung ehemaliges Finanzamt
 Planungen haben bereits begonnen
 unsichere Realisierung

Blockflächenbereiche
 Öffnung und Durchwegung (informelles Wegenetz)
 Aktivierung der Innenbereiche für neue Nutzungen
 Erhalt und Förderung gemischter Nutzungen
 Integration von Stellplatzlösungen, Bsp. autom. Parkpaletten
 Aufenthaltsbereiche für Bewohner
 Sanierungsgebiet als Ausgangspunkt denkbar

Baulückenschließung
 bereits geplant

ehemaliger Moltkebahnhof / Steingrobelände
 städtebauliche Neuordnung
 Schaffung zeitgemäßer Wohnformen (Familien, Senioren)
 Verbindung mit dem Bürgerpark
 Durchwegung Ost-West für Fuß- und Radverkehr
 Parallele Aufwertung Eingangssituation Maria Montessorischule

Bereich Südwest
 städtebauliche Ergänzung und Neuordnung
 Pflege der gemischten Struktur und Nutzungsmischung
 Handwerk/Kunst/Dienstleistung/Wohnen
 Integration und Inszenierung der Bahnbögen
 städtebauliche Entwicklung Parkplatz
 Schaffung einer durchgängigen Durchwegung entlang des Viadukts zum Moltkebahnhof

- Förderung gemischter Nutzungen
- bauliche Entwicklungsbereiche
- Erhalt Fassadenkulisse
- Durchwegung Innenhöfe
- Baulückenschluss

Besondere Orte

Kategorien

Der Maßnahmenswerpunkt „Besondere Orte“ umfasst die für das Frankenerger Viertel wichtigen Orte und Treffpunkte. Dies können Aufweitungen des Straßenraums sein, klassische Plätze, Parks oder spezielle Räume, wie beispielweise der Bereich um das Bahnviadukt. Sie alle tragen zum Wohnumfeld und Freizeitangebot des Viertels bei, stellen allerdings in ihrem momentanen Zustand und ihrer momentanen Funktion - vom Schmuckplatz bis zur Parkanlage - unterschiedliche Ansprüche an eine Aufwertung und deren Intensität. Während Orte wie der Frankenerger Park oder der Bürgerpark Funktionen für das gesamte Viertel und darüber hinaus übernehmen, stellen kleinere Plätze wie der Kongressplatz oder der Pastorplatz vor allem Qualitäten für das direkte Umfeld dar.

Aufwertungen des Standards / der Funktion

Dies betrifft generell den Standard der Möblierung im gesamten Viertel (siehe auch Punkt Gestaltungselemente). Besonderes Augenmerk liegt auf der Ausstattung und dem Zustand der Geräte auf den Spielplätzen und Sportflächen: Luisenstraße, Beverstraße, im Frankenerger Park, am Bunker und am Neumarkt. Ebenfalls Inhalt dieser Maßnahmen ist natürlich die Aufwertung der eigentlichen Funktion bzw. der Nutzbarkeit der Angebote oder Anlagen. Im Zusammenhang mit den Straßenräumen übernehmen kleine Plätze und Orte Aufenthaltsfunktionen und generieren direkte Wohnumfeldaufwertung.

Lichten von Grünstrukturen

Schlecht einsehbare Bereiche finden sich momentan verstärkt im Frankenerger Park, dessen innere Wegeführung durch eine Gehölzzone von den angrenzenden Straßenräumen abgetrennt ist. Ebenso betroffen ist der Spielplatz Beverstraße, der allerdings im Zuge der geplanten Bebauung am ehemaligen Finanzamt erneuert werden soll.

Neugestaltungen

Neben den Aufwertungsmaßnahmen steht die Umgestaltung des Frankenerger Parks an. Hierfür besteht bereits eine Zusammenarbeit zwischen den Bürgern und der Stadtverwaltung. Längerfristig denkbar ist ein Zusammenschluss des Frankenerger Parks und des Bürgerparks. So werden Hinterhofsituationen im Bereich des Bunkers entschärft, zudem kann im Zusammenhang mit einer Transformation des Steingrobelandes eine große zusammenhängende Grünverbindung geschaffen werden. Der zurzeit nicht zugängliche Schwedenpark bedarf einer Öffnung für die Öffentlichkeit. Weitere Orte können über temporäre und kurzfristige Aktionen relativ schnell angegangen werden. In der Zukunftswerkstatt wurden bereits sehr konkrete Wünsche und Maßnahmen für Bereiche wie den Neumarkt und den Frankenerger Park formuliert, die direkt einfließen können. Gerade „programmatische“ Ansätze wie die Einrichtung eines Viertelbüros in der Burg sind neben den „räumlichen“ Maßnahmen für eine konsequente Weiterentwicklung und eine konstante Kommunikation sehr wichtig.

Die Entwicklung der „Besonderen Orte“ ist eng verzahnt mit den folgenden Maßnahmenswerpunkten „Straßenräume / Netzwerk“. die für eine sinnvolle, sichere und gestalterische Verknüpfung der Punkte sorgen und den „Gestaltungselementen“, die beispielweise für eine einheitliche Möblierung innerhalb des gesamten Viertels sorgen sollen und gerade an den sozialen Treffpunkten in den Fokus rücken.

Aufwertung der Spielmöglichkeiten, Schaffung von Zugänglichkeiten und ein verbessertes Angebot für Jugendliche.



- städtisches Grün
- städtische Plätze
- naturnahe Anlagen
- Straßenraumaufweitungen
- potenzielle Entwicklungsfläche
- Treffpunkte
- Spiel und Sport, Angebote für Kinder / Jugendliche
- Verlauf Grünvernetzung
- Platzkette Süd

Sterfensplatz: Umgestaltung

Ausgestaltung als Eingangssituation ins Quartier
Einbindung des Straßenraums in die Platzgestaltung
Rückbau der Parkplätze
Lichtkonzeption
Verbesserung Querungsmöglichkeit
des Adalbertsteinwegs für Radfahrer

Kongressplatz: Umgestaltung

kurzfristig:
Attraktivierung durch Pflanzung
langfristig:
-Rückbau der Parkplätze
-Freihalten der Sichtachse zum Justizgebäude
-Gestaltung i.V.m. Straßenraum und Verkehrsführung

Vorzona Parkhaus: Umgestaltung

Schaffung von Sitzmöglichkeiten
Aufenthalt statt Hundeklo
einfache Spielmöglichkeiten

Spielplatz Luisenstraße: Aufwertung

Erneuerung beschädigter Moblierung
sichere Zuwegungen über Rad-Fuß-Hauptachse
und Fußweg vom Schwedenspark
Element der Grünvernetzung
Aufenthaltsfunktion (Eltern- und Kinder-Treffpunkt)
Lichtkonzeption

Aufwertung Lohringerstraße: Umgestaltung

in Verbindung mit Straßenraumaufgestaltung
Eingangssituation in das Sterfensviertel
Übergang zur Herzogstraße

Pastorplatz: Umgestaltung

Befestigung des Untergrunds
Einbindung in den Straßenraums
Element der zentralen Fuß-Rad- Hauptachse
Lichtkonzeption
Nutzbarmachung, Bsp. Boule, Sitzmöglichkeiten, Ausstellungsfläche...

Schwedenspark / Brache

kurzfristig:
Beispielung der Brache durch temporäre Aktivitäten
(Siehe Höfe und Blöcke)
Öffnung des Schwedensparks
Vorrangige: Lichtung der Grünstrukturen
mittel-/langfristig:
Nutzbarmachung durch Durchwegung und Beleuchtung
Sitzmöglichkeiten
Einbindung in das Fußwegkonzept zum Spielplatz Luisenstraße.
Vertragliche Integration in das Konzept einer
möglichen Bebauung der Brache

Kreuzung Bismarckstr. - Mollkestr.: Aufwertung

in Verbindung mit Begrünung der Bismarckstraße
Bestandteil der "Platzkette Süd"

Frankenberger Park:

Inhaltliche Orientierung an den
Ansätzen der Parkgruppe
kurzfristig Aufwertung:
Lichtung der Grünstrukturen
Bismarckstraße, Reihmannstraße
langfristig Umgestaltung:
Lichtung der Grünstrukturen zu Bismarckstraße, Reihmannstraße
Umgestaltung der gesamten Parkanlage
Integration des Bachlaufs
Beleuchtungskonzept
Integration eines Viertelbüros in der Frankenburg
Café in der Frankenburg
Pavillon
Baumreihe als Verbindung zum Bürgerpark
Umgestaltung Spielplatz
Aufwertung Sportfläche
perspektivisch:
Zusammenschluss mit Bürgerpark
Teil der "Platzkette Süd"

Herz Jesu

Schaffung von Sitzmöglichkeiten
Rückbau von Parkplätzen

Neumarkt: Umgestaltung

Aufwertung und Neugestaltung des Spielbereiches
Erneuerung der Moblierung
Lichtkonzeption
Einbindung des Straßenraums in die Gestaltung
Reaktivierung Kiosk
öffentliches WC

Kreuzung Bever- / Dimborn- / Bismarckstraße

kurzfristig Aufwertung:
Attraktivierung durch Bepflanzung
langfristig Umgestaltung:
Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Verkehrsführung
Attraktivierung durch Bepflanzung
Fahrradabstellmöglichkeit
Element der "Platzkette Süd"

Spielplatz Beverstraße: Umgestaltung

Neugestaltung und Integration
im Rahmen der Neubebauung

Kreuzung Bever- / Turmstraße: Aufwertung

Attraktivierung durch Bepflanzung
Baulückenschluss Hofgartenstraße
Teil der "Platzkette Süd"

Bahnhof Rohre Erde: Umgestaltung

Neugestaltung Erlebereich
Ausgestaltung Eingangssituation
in das Viertel
Aufbau der "Platzkette Süd"



Vernetzung und Straßenräume

Dieser Maßnahmenswerpunkt beinhaltet unterschiedliche Aspekte: Grünplanerische Maßnahmen verbinden sich mit Verkehrsthematiken, mit Sicherheitsaspekten, aber auch mit der Fragestellung der Gestaltung und Belebung des Straßenraums.

Die Straßenräume sind entsprechend ihrer Belastung (KFZ/d) und entsprechend ihrem Charakter (Wohn-, Geschäftsstraße) auszubilden. Hierfür werden drei Kategorien vorgeschlagen (siehe Seite 30). Dabei ist grundsätzlich neben dem fließenden auch die Thematik des ruhenden Verkehrs (Nutzung bestehender Parkhäuser und Tiefgaragen, mögliche Integration von Parklösungen in Blockinnenbereiche sowie das Parken im Straßenraum) zu behandeln.

Zentrale Fuß- und Radverbindung

Neben dem bereits beschriebenen zentralen repräsentativen Element des Alleenkreuzes, wird als zweites Element eine Fußverbindung in Nord-Süd Richtung entwickelt. Sie verbindet den Ost-West-Weg entlang der Bahn im Süden über den Bürgerpark, den Frankenberger Park, die Haßler- und Charlottenstraße bis zur Sophienstraße, wo sie sich zum Spielplatz Luisenstraße und weiter durch den Park des Justizzentrums bis zum Ostfriedhof teilt. Diese Verbindungslinie kann langfristig durch einen Durchbruch zum Gillesbachtal im Süden und einer Durchwegung vom Bürgerpark Richtung Westen / Hauptbahnhof komplettiert werden.

Rad- und Fußwegenetz

Das bestehende, bislang unzureichend ausgebaute Radwegenetz wird auf den Hauptverkehrsstraßen ergänzt und in der Regel als markierter Streifen geführt. Bei einer Führung auf der Straßenfläche müssen Kreuzungs- und Abbiegebereiche sicher organisiert werden. Die Gehwege werden ihrer Funktion (Wohn-, Geschäftsstraße, beruhigter Bereich) entsprechend gestaltet. Bei den frequentierten Straßenzügen werden sie - soweit möglich - verbreitert, da sie als Vorzone für Einzelhandel und Gastronomie dienen können und sollen. Dadurch werden Rahmenbedingungen dafür geschaffen, dass sich bestehende und neue Nutzungen und Angebote auch verstärkt im öffentlichen Raum präsentieren. Dies muss in Zukunft eine Qualität des Frankenberger Viertels darstellen, gerade im Hinblick auf die entstehenden Aachen Arkaden in direkter Nachbarschaft. Im Weiteren sind Angebote zum Fahrradparken an entsprechend frequentierten Orten anzudenken. Übergänge in die benachbarten Viertel werden ausgebaut und sicher gestaltet. Im Bereich der Schulen und öffentlichen Einrichtungen fließt die Gestaltung der Eingangs- und Zuwegungssituation in die Straßenraumgestaltung ein, so wird an diesen frequentierten Punkten die Unfallgefahr vermindert.

Grünvernetzung

Die zentralen Orte des Viertels werden gestalterisch und funktional miteinander in Beziehung gesetzt und wichtige Verbindungen betont. Diese z.T. bereits im Punkt „Besondere Orte“ angesprochenen Verknüpfungen können gestalterisch über unterschiedliche Maßnahmen (Baumpflanzung, Pflanztröge, Fassadenbegrünung) im Straßenraum erfolgen.

Aufstellflächen für Gastronomie, sichere Radwegführung in Kreuzungsbereichen und alternative Parkkonzepte.



Straßenraumkategorien



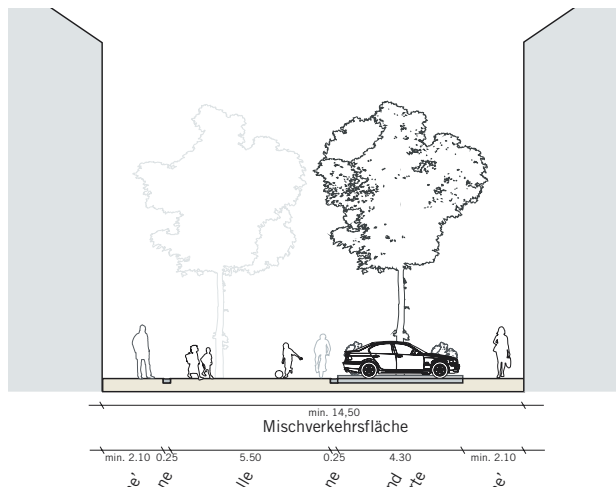
- Kat 1 Achsenkreuz
- Kat 3 „weiche Separation“
- Kat 2 klassischer Straßenraum
- verkehrsberuhigt

Neben dem bereits erläuterten Achsenkreuz (Kategorie_1) mit zentraler Funktion werden weiterhin die klassische Straßenraumaufteilung mit Gehwegen und Parallelparken (Kategorie 2) und der Straßenraum mit weicher Separation (niveaugleich geführt, Kategorie 3) eingeführt. Eine Sonderfunktion stellt die verkehrsberuhigte Fuß- und Rad- Hauptachse dar.

Kategorie 2

Die „klassische“ Straßenraumaufteilung aus mittlerer Fahrbahn mit beidseitigem Parkstand und Gehsteig wird überall dort gewählt, wo es die verkehrliche Situation erfordert oder es aus gestalterischen oder funktionellen Gründen angebracht ist. So vorwiegend bei wichtigen, verkehrlich belasteten Erschließungsstraßen, Straßen mit hohem Geschäftsbesatz oder im historischen gründerzeitlichen Kontext.

unten: Beispielplanung Kat. 3 für den Kirberichshofer Weg



Kategorie 3

Einzelne Wohnstraßen oder Straßenabschnitte an sensiblen Bereichen (Schulen / Kitas / Parks / ...) mit einer geringen Bedeutung im Straßensystem, einer geringen Verkehrsbelastung und einem geringem Geschäftsbesatz eignen sich zu einem niveaugleichen Ausbau. Das bedeutet, dass die einzelnen Verkehrsflächen für Fußgänger, den fließenden und ruhenden Verkehr ohne bauliche Trennung ausgestaltet sind. Vorstellbar ist dabei eine einheitliche Aufpflasterung des gesamten Straßenraums, aber auch eine unterschiedliche Gestaltung der Fahrbahntrasse und der Flächen für Fußgänger und den ruhenden Verkehr. Die Gestaltung ist überwiegend davon abhängig ob der Straßenabschnitt als so genannter „Verkehrsberuhigter Bereich“ gemäß der Straßenverkehrsordnung ausgewiesen wird. Dann müssen die entsprechenden Verwaltungsvorschriften zur Ausgestaltung und Kennzeichnung eingehalten werden.



Sonderfunktion Fuß- und Rad- Hauptachse

Die Fußgänger- und Radfahrerachse ist ihrer funktionalen Bestimmung gemäß niveaugleich („mit weicher Separation“) ausgebaut. Die Aussagen zu den niveaugleich gestalteten Straßenflächen gelten hier entsprechend analog. Aufgrund ihrer zentralen Bedeutung ist allerdings eine höherwertige und markantere Straßenraumgestaltung wünschenswert. Es ist denkbar, die Straße als Fahrradstraße gemäß StVO auszuweisen und Anlieger- bzw. weiterer Fahrzeugverkehr zusätzlich zu zulassen.

Gestaltungselemente

Die Rahmenplanung für das Frankenerger Viertel wird in weiteren Schritten durch detaillierte (Fach-)Planungen vertieft werden. Um eine gestalterisch zielgerichtete Koordination dieser zeitlich versetzt ablaufenden Planungs- und Ausführungsschritte sicherzustellen, wird die Erarbeitung einer übergreifenden Gestaltplanung bzw. eines Gestaltungshandbuchs empfohlen. Die Gestaltplanung bzw. das Gestaltungshandbuch sollte sich wie alle anderen Planungen an den Aussagen und Zielen des Rahmenplans orientieren.

Das Gestaltungshandbuch soll sowohl eine funktional und gestalterisch abgestimmte Gestaltung des öffentlichen Raums sicherstellen, als auch helfen, den Charakter des Frankenerger Viertels als besonderer Ort Aachens zu wahren und zukünftig stärker zu betonen.

Neben der Formulierung von Gestaltungsrichtlinien für weitere Planungen könnte das Gestaltungshandbuch durch das Aufzeigen von Beispielen auch als Kommunikations-, Veranschaulichungs- und Anreizmittel für die Öffentlichkeit und auch private Maßnahmen dienen.

Trotz des informellen Charakters des Gestaltungshandbuchs sollten die darin getroffenen Aussagen zum öffentlichen Raum für die Verwaltung eine gewisse Verbindlichkeit entwickeln. Es dient bei allen zukünftigen Maßnahmen im öffentlichen Raum als Leitfaden für die Planung und Ausgestaltung. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass das Gestaltungshandbuch die langen Planungs- und Umsetzungszeiträume berücksichtigt und entsprechend variabel und flexibel ausgelegt werden kann. Die grundlegenden funktionalen und gestalterischen Ansprüche dürfen davon aber nicht in Frage gestellt sein. Darüber hinaus muss das Gestaltungshandbuch auch Raum für angebrachte, individuelle Lösungen lassen.

Prinzipiell darf es bei der Erarbeitung des Gestaltungshandbuchs nicht um eine gestalterische „Gleichmacherei“ gehen, sondern viel mehr um die Entwicklung eines verbindenden, tragfähigen Rahmens. Gerade im Frankenerger Viertel wird es wichtig sein, den vielfältigen Räume gegenüber sensibel zu reagieren und sie dennoch in einen angemessenen gemeinsamen Kontext zu stellen. Dabei sollte sich das Konzept auch in das Gesamterscheinungsbild der Stadt Aachen einbetten. Die momentan häufig beeinträchtigte gestalterische und funktionelle Qualität des öffentlichen Raums im Frankenerger Viertel wird sichtbar davon profitieren.

Allgemeine übergreifende Aspekte

Die frühzeitige und verbindliche Verständigung auf einen abgestimmten Gestaltungskanon ist besonders bedeutsam in Hinblick darauf, dass die einzelnen öffentlichen Räume schrittweise über einen langen Zeitraum hinweg umgebaut werden.

Bei der Wahl der Gestaltelemente soll ein Gleichklang aus funktionalen, ökonomischen sozialen, ggf. ökologischen und gestalterischen Aspekten herrschen.

Alle Gestaltelemente zusammen sollen in ihrer Materialität, Bedeutung, Ausformung und Anordnung ein stimmiges Bild geben.

Die Gestaltelemente sollen möglichst wertig und zeitgemäß aber zugleich zeitlos sein.

Die gewählten Gestaltelemente sollen eine möglichst einheitliche Verwendung über Räume und Zeithorizonte hinweg erlangen.

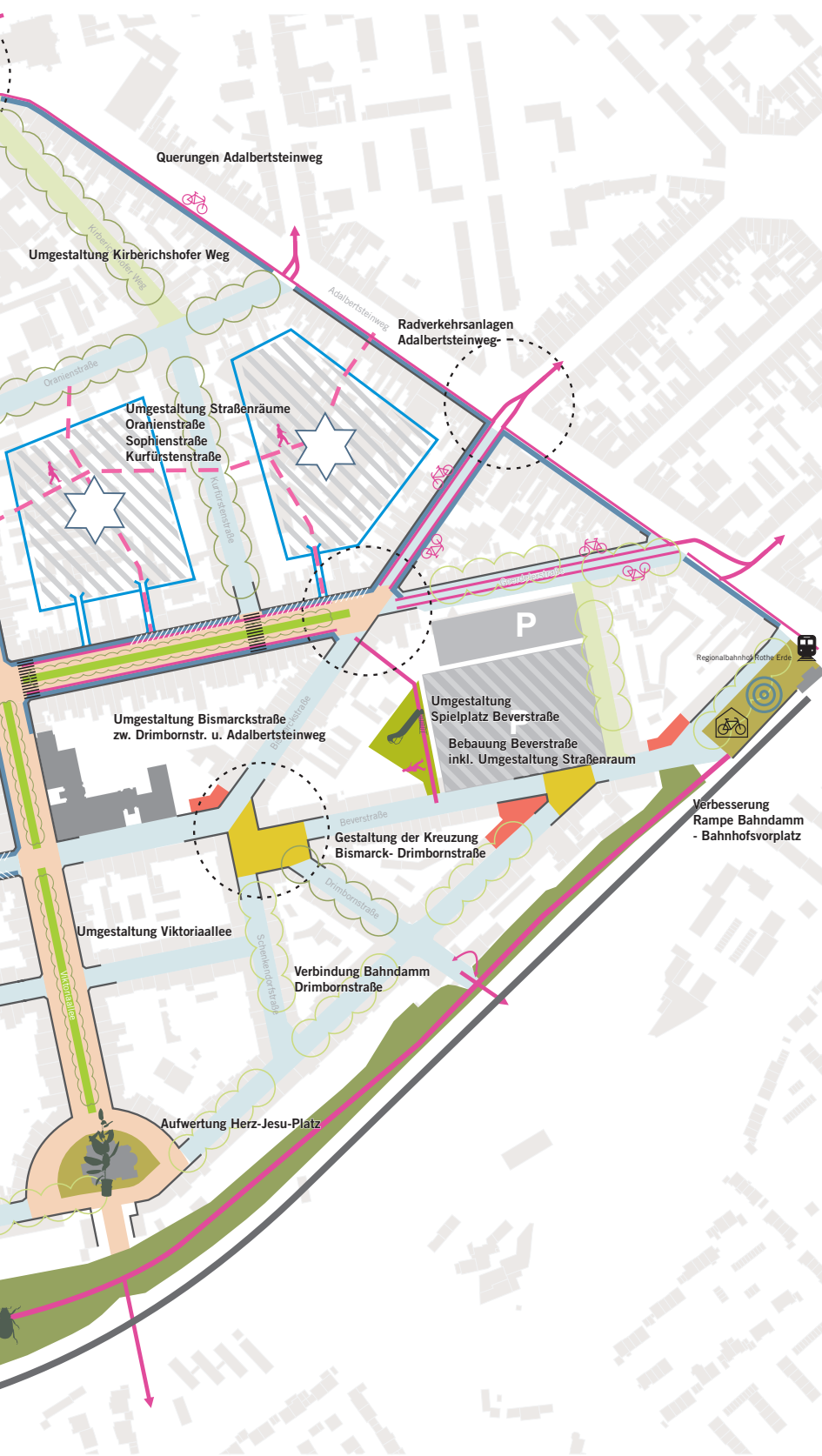
Der historische Kontext soll eine besondere Berücksichtigung erfahren.

Im Rahmen des Gestaltungshandbuchs können folgende Inhalte behandelt werden:

- Materialien und Beläge
- Stadtmöblierung
- Beleuchtung
- Werbeanlagen
- Pflanzung
- Spielgeräte

RAHMENPLAN FRANKENBERGER VIERTEL

















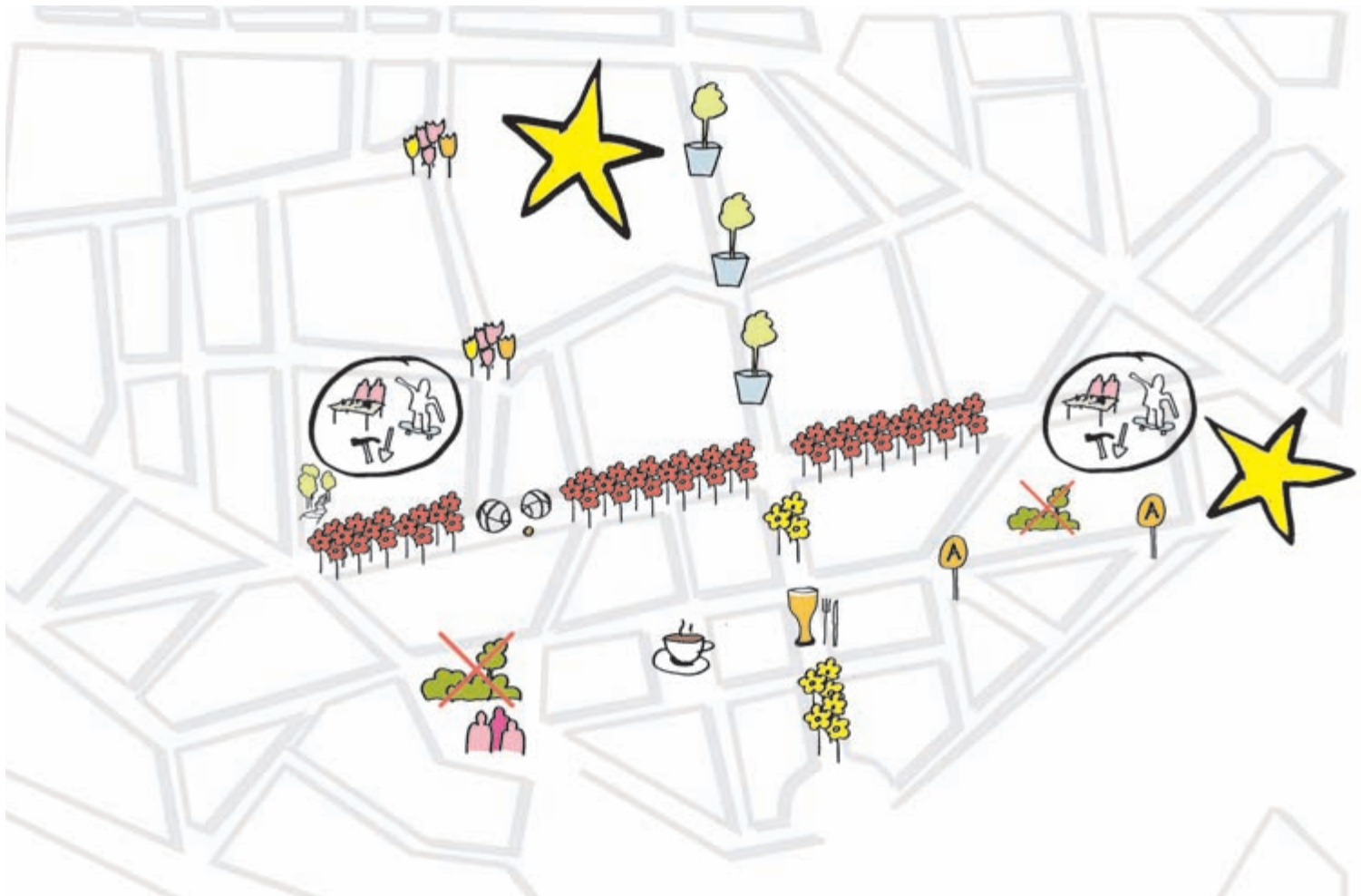
Um die hier gesammelt dargestellten Maßnahmen in ihrer Dringlichkeit und Realisierbarkeit zeitlich sinnvoll einzuordnen, werden sie im Folgenden in drei Prioritätsstufen eingeordnet. Zudem werden kurzfristig einfach zu realisierende Ansätze in einem gesonderten Aktionsplan vorgeschlagen.

- Achsenkreuz
- klassischer Straßenraum
- Straßenraum mit „weicher Separation“
- zentrale Rad- und Fußwegeachse
- städtisches Grün
- städtische Plätze
- naturnahe Anlagen
- Straßenraumaufweitungen
- potenzielle Entwicklungsfläche
- Treffpunkte
- Spiel und Sport, Angebote für Kinder / Jugendliche
- Straßenraumbegrünung Bäume (Bestand / Neu)
- Fassadenbegrünung
- Gestaltung Mittelstreifen Allee
- kleinvolumige Begrünung
- Haupt- Fuß- und Radweg
- Schutzstreifen / Radstreifen
- Fußweg
- Durchwegung Blockinnenbereiche
- Gehwegbelebung / -verbreiterung
- Parkraumpotenzial ergünden
- Fahrradabstellanlage
- Lade und Lieferzone
- optimierte Straßenquerungen
- Entschärfung der Knotenpunkte
- Förderung gemischter Nutzungen
- bauliche Entwicklungsbereiche
- Erhalt Fassadenkulisse
- Baulückenschluss

Kurzfristiger Aktionsplan

Einfache und möglichst sofort mit geringem finanziellen Aufwand umsetzbare Maßnahmen.
 Temporäre Maßnahmen
 In Zusammenarbeit mit der Bewohnerschaft entwickelte und realisierte Maßnahmen

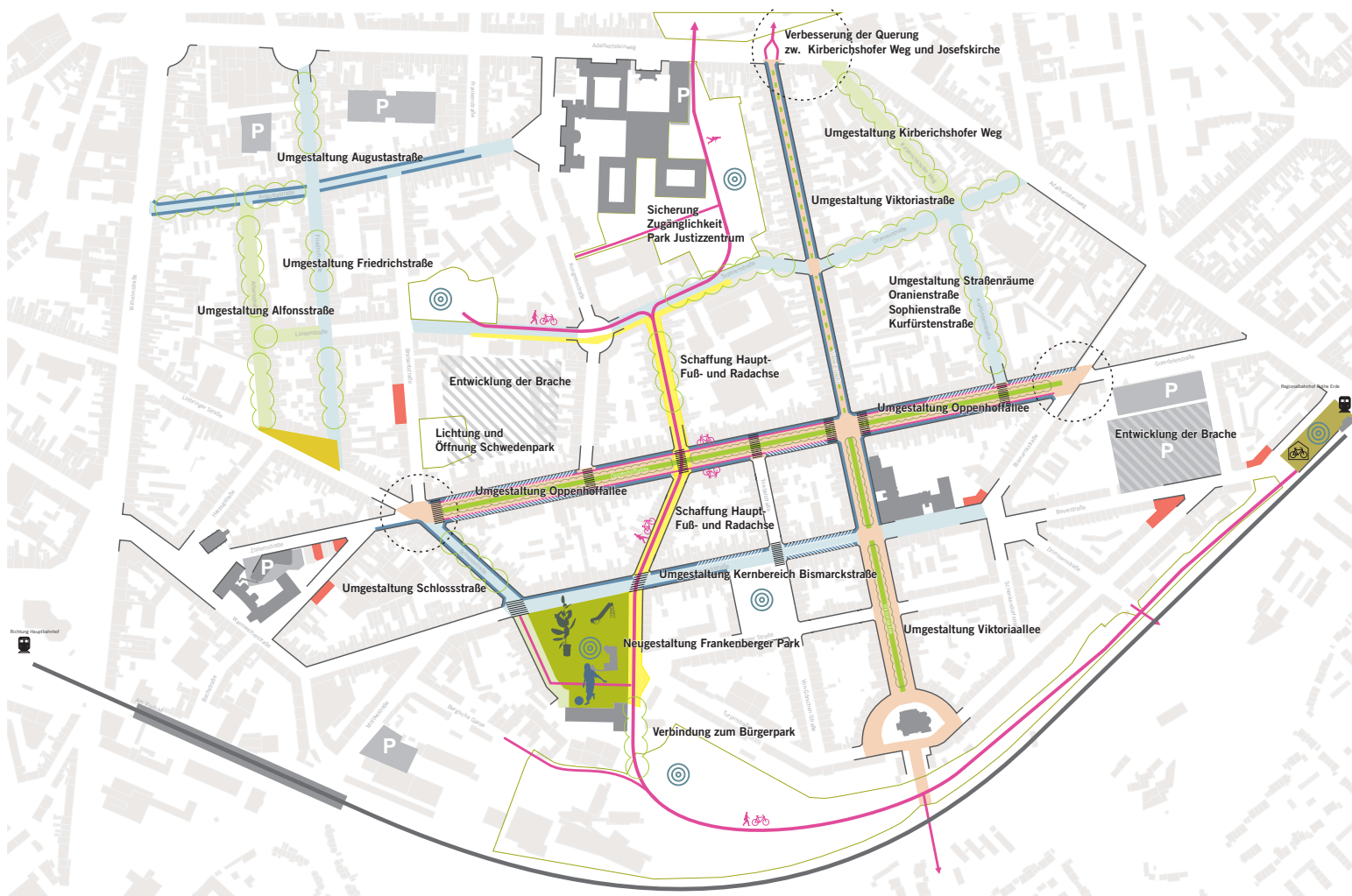
- | | | | | | |
|--|---|---|--|---|---|
|  | in der Umsetzung befindliche Projekte mit wichtiger öffentlicher Funktion |  | Wiederbelebung Kiosk |  | Aktionsfläche für Kunst etc. |
|  | Blumenachsen, Pflanztröge, Blütenvlies |  | Entfernung der Verbuschung |  | Öffnung für die Öffentlichkeit |
|  | Veranstaltungen, Spiele |  | Bürgertreff / Viertelsbüro |  | Aufwertung durch Bepflanzung, Anwohnerpatenschaften |
|  | temporärer Biergarten |  | mobile Pflanzeinheit, Hausbegrünung, Anwohnerpatenschaften |  | Bespielung der Brachen, jugendorientiert |



Rahmenplan Prioritätsstufe 1
















Die Stufe 1 gilt für Maßnahmen, denen eine hohe Dringlichkeit aufgrund funktionaler und/oder gestalterischer Mängel und Bedürfnisse zu Grunde liegt und die in einem Zeitraum von 2-5 Jahren realisiert werden können. Für eine Umsetzung ist ein gewisser zeitlicher Vorlauf für detaillierte Planungen und Abstimmungen zu veranschlagen. Für bestimmte Maßnahmen empfiehlt sich die Durchführung städtebaulicher und landschaftsarchitektonischer Wettbewerbe. Die betrifft vor allem das Achsenkreuz, den Frankenberger Park und Straßenzüge im nördlichen Bereich.

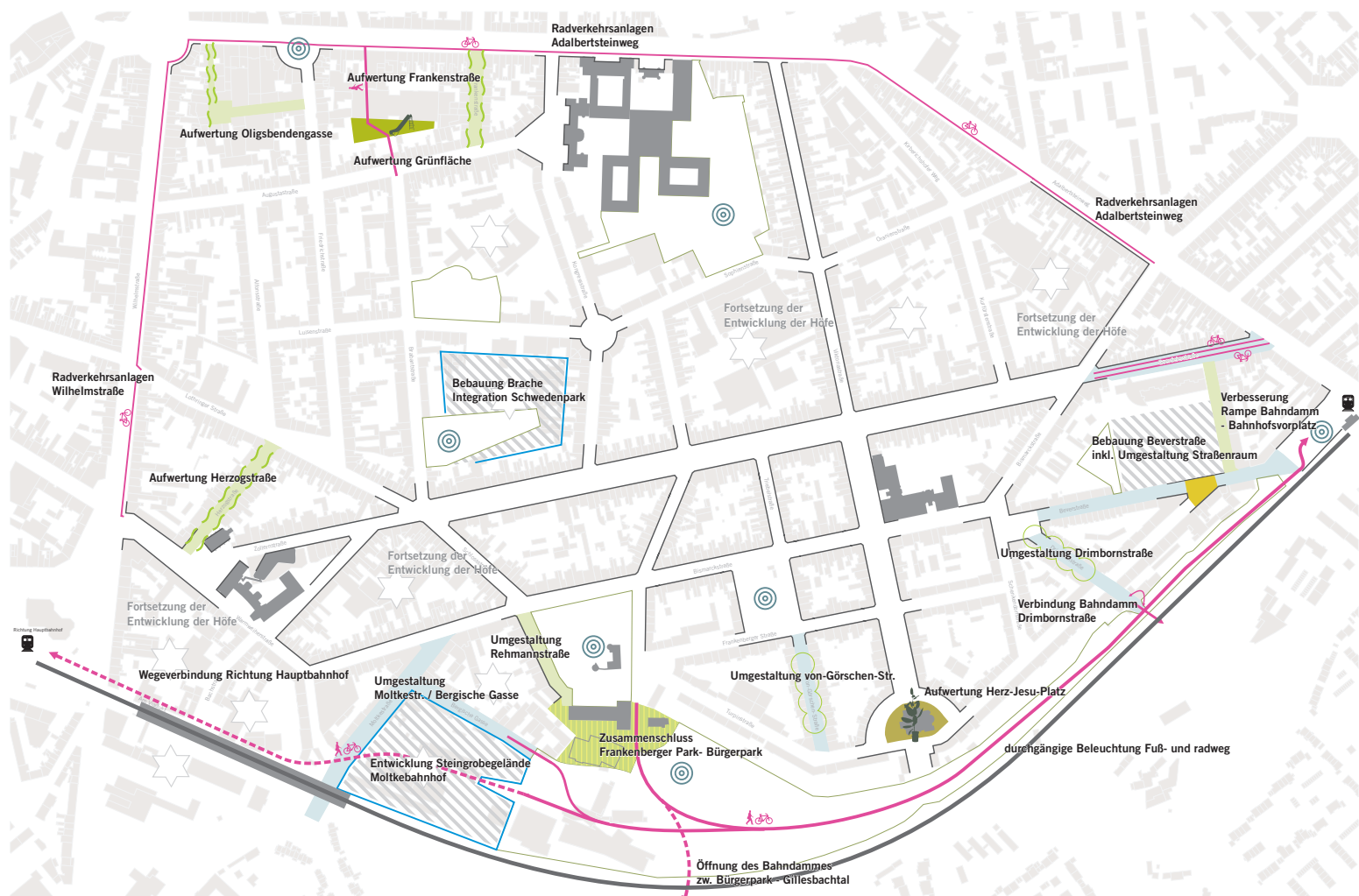
- | | | | |
|--------------------------------------|--|---------------------------------|-------------------------------|
| Achsenkreuz | Straßenraumaufweitungen | Schutzstreifen / Radstreifen | Entschärfung der Knotenpunkte |
| klassischer Straßenraum | Treffpunkte | Fußweg | bauliche Entwicklungsbereiche |
| Straßenraum mit „weicher Separation“ | Spiel und Sport, Angebote für Kinder/Jugendli: | Gehwegbelebung / -verbreiterung | Erhalt Fassadenkulisse |
| zentrale Rad- und Fußwegeachse | Straßenraumbegrünung Bäume (Bestand / Neu) | Parkraumpotenzial ergründen | Baulückenschluss |
| städtisches Grün | Gestaltung Mittelstreifen Allee | Fahrradabstellanlage | |
| städtische Plätze | kleinvolumige Begrünung | Lade und Lieferzone | |
| naturnahe Anlagen | Haupt- Fuß- und Radweg | optimierte Straßenquerungen | |



Rahmenplan Prioritätsstufe 3

In der Stufe 3 werden strategische Ziele formuliert, deren Realisierung derzeit nicht abzuschätzen ist, die aber bei geänderter Sachlage anzustreben sind. Zum Beispiel bei Freiwerdung des Steingrobelandes kann neben einer Bebauung gleichzeitig die Verlängerung Fußwegeverbindung Richtung Westen zum Hauptbahnhof angestrebt werden.

- | | | |
|--|--|--|
|  klassischer Straßenraum |  Spiel und Sport, Angebote für Kinder/Jugendli: |  Erhalt Fassadenkulisse |
|  Straßenraum mit „weicher Separation“ |  Straßenraumbegrünung Bäume (Bestand / Neu) | |
|  städtisches Grün |  Fassadenbegrünung | |
|  städtische Plätze |  Schutzstreifen / Radstreifen | |
|  Straßenraumaufweitungen |  Fußweg | |
|  potenzielle Entwicklungsfläche |  Förderung gemischter Nutzungen | |
|  Treffpunkte |  bauliche Entwicklungsbereiche | |



AUSBLICK

Der vorliegende Rahmenplan für das Frankenberger Viertel wurde aufbauend auf die im Rahmen der Zukunftswerkstatt 2006 erarbeiteten Ergebnisse der Bürgerbeteiligung erstellt. Neben dem Ziel, die dort formulierten einzelnen Interessen und Maßnahmen in ein integriertes Gesamtkonzept einzufügen, waren weitere Ansprüche an die Rahmenplanung die eventuell in der Bürgerbeteiligung nicht berücksichtigten Aspekte zu eruieren und einzubeziehen, als auch letztlich eine Priorisierung von Maßnahmen zu ermöglichen.

Auf Grundlage dieses Rahmenplans und den darin formulierten Zielen und Konzepten sollen zukünftig in verschiedenen Entwicklungsstufen Maßnahmen umgesetzt werden. Zur konkreten Planung, Gestaltung, Koordination und Umsetzung der Maßnahmen sind weitere vertiefende Schritte und auch weiterhin eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern vor Ort notwendig. Schwerpunktmäßig werden planerische, finanzielle, organisatorische und rechtliche Aspekte weiterzubehandeln sein.

Der Rahmenplan ist als Teil eines begonnenen Prozesses zu verstehen, den es weiterzuführen und zu verstetigen gilt. Die Möglichkeiten und notwendigen weiteren Schritte dazu sollen nachfolgend unabgeschlossen und knapp aufgezeigt werden.

Überblick und Koordination der weiteren Schritte

Um ein effektives, zielführendes und abgestimmtes Handeln zu ermöglichen, ist es notwendig sich einen möglichst umfassenden Überblick über die Gesamtheit der im Weiteren anliegenden, komplexen (Planungs-) Aufgaben und (Verfahrens-) Abläufen zu verschaffen, querschnittsorientiert und über alle Ebenen hinweg. Dabei müssen auch die schon begonnenen Prozesse berücksichtigt werden.

Vertiefung von Planungen und Konkretisierung von Konzeptionen

Die in der Rahmenplanung formulierten Ziele und die für deren Verwirklichung erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bedürfen einer weiteren Konkretisierung und Ausarbeitung. Die Vertiefung der Rahmenplanung muss auf unterschiedlichen Ebenen und Bereichen stattfinden. Vor allem auf konzeptioneller und planerischer Ebene. So bedarf es für viele vorgeschlagene Maßnahmen weiterführende, detaillierte (Fach-) Planungen, beispielsweise in Form von Struktur-, Verkehrs-, Gestalt- und Ausführungsplanungen.

Dazu können zu den verwaltungsinternen Kapazitäten auch externe Planungsbüros oder Institutionen wie beispielsweise Universitäten herangezogen werden. Neben Direktbeauftragungen sind auch Wettbewerbe, Ideenkonkurrenzen, Testplanungen Gutachterverfahren, studentische Entwürfe oder ähnliches zu einzelnen räumlichen Bereichen oder thematisch spezifischen Teilaspekten vorstellbar.

Um eine gestalterisch zielgerichtete Koordination dieser zeitlich versetzt ablaufenden Planungs- und Ausführungsschritte sicherzustellen, wird wie bereits ausgeführt die Erarbeitung einer übergreifenden Gestaltplanung bzw. eines Gestaltungshandbuchs empfohlen. Ähnlich wie die vorliegende Rahmenplanung eine inhaltliche und konzeptionelle Leitlinie vorgibt, würde das Handbuch Gestaltungsrichtlinien vorgeben. Diese würden dann beispielsweise in Ausführungsplanungen Anwendung finden. Einzelne Teile des Gestaltungshandbuchs, z.B. in Bezug auf Werbeanlagen, könnten auch räumlich begrenzt in entsprechende verbindliche Gestaltungssatzungen überführt werden.

Auslotung von Fördermöglichkeiten

Von zentraler Bedeutung für die Weiterführung und Umsetzung der Ziele für das Frankenberger Viertel ist die Prüfung von etwaigen finanziellen Fördermöglichkeiten, beispielsweise auf Grundlage der Städtebauförderung von Bund und Land. Dies ist bedeutsam, da erst durch entsprechende Fördertöpfe die notwendigen Finanzmittel zur Umsetzung von Maßnahmen zu erwarten sind. Ebenso müssen von Anfang an den Förderrichtlinien entsprechende organisatorische, planerische und rechtliche Strukturen geschaffen werden.

Bei den Überlegungen zur Förderstrategie dürfen nicht nur die potentiellen Fördermöglichkeiten für öffentliche Investitionen (Personalstellen, Planungen, Baumaßnahmen,...) einfließen, sondern ebenso die Förder- und steuerlichen Absatzungsmöglichkeiten auf privater Seite. Häufig zeigen sich gerade dort finanziell reizvolle Potenziale. Diese gilt es konsequenterweise in der Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Neben den großen staatlichen Förderprogrammen von EU, Bund und Land bieten sich aber auch noch andere „Fördermöglichkeiten“ für Projekte an. Gerade im lokalen Kontext finden sich häufig Bereitschaft und Gelegenheiten für Sponsoring und Eigeninitiative. Vielfach sind –wie es sich auch schon im Frankenberger Viertel gezeigt hat- Bürger, Betriebe, Stiftungen, Vereine etc. bereit, finanzielle oder persönliche Hilfe zu leisten.

Investorensuche

Besonders für die Fläche des ehemaligen Finanzamts, die Brache an der Brabantstraße, die einzelnen Baulücken und die Flächen in den Blockinnenbereichen sollte eine aktive Suche nach Investoren, Bauherren und Nutzern stattfinden. Dazu ist eine fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit z.B. mit der Wirtschaftsförderung sinnvoll. Investorenwettbewerbe für einzelne Bereiche sind gut vorstellbar.

Im Sinne einer positiven Entwicklung des Viertels sollte auf die Vorstellungen und Bedürfnisse der potentiellen Nutzer offen und im Rahmen des Vertretbaren eingegangen werden („Erfüllungspolitik“).

Kommunikation und Integration

Die Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern gilt es weiter fortzuführen, zu verstetigen und zu intensivieren. Sie war und ist integraler Bestandteil des Prozesses. Im weiteren Planungs- und Entscheidungsprozess ist daher auch künftig eine lebendige Kommunikation und ein guter Informationsfluss in alle Richtungen beizubehalten. Die entsprechenden Ergebnisse sind in geeigneter Weise einer möglichst breiten Öffentlichkeit zu vermitteln.

Das bestehende, große Engagement der Bürgerinnen und Bürger z.B. in der Alleen- oder Parkgruppe sollte weiter unterstützt und zusätzliches Interesse mobilisiert werden. Dazu sind die Einrichtung und der Betrieb eines „Bürger- oder Viertelbüros“ vor Ort zu prüfen. Zukünftig gilt es weitere Akteure zu lokalisieren, zu aktivieren und einzubinden. So beispielsweise auch Initiativen, Verbände, Vereine etc. die im bisherigen Prozess nicht beteiligt waren, aber eine Rolle für das Quartier spielen. Diese Akteure können auch über andere Wege als die klassische Bürgerbeteiligung in den Entwicklungsprozess eingebunden werden, beispielsweise durch die Durchführung eines gemeinsamen Stadtteilstestes.

Anstoß und Umsetzung erster konkreter Projekte

Als weiterer wichtiger Schritt gilt es (wie schon begonnen) erste Erfolge des Prozesses im Stadtraum sichtbar zu machen. Die ersten erlebbaren Veränderungen werden sicherlich die Projekte sein, die sich gemäß der im vorangegangenen Kapitel formulierten Entwicklungsschritte ohne großen Planungsvorlauf mit geringem finanziellen und organisatorischen Aufwand umsetzen lassen. Dabei geht es nicht um einen kurzfristigen Aktionismus sondern um wohlgesetzte Impulse. Diese Impulse als temporäre oder dauerhafte Einrichtungen wirken mehrdimensional. Sie beseitigen Missstände, verbessern spürbar die funktionalen oder gestalterischen Qualitäten, stehen symbolisch für die ersten Umsetzungsschritte, sensibilisieren für Räume und den Entwicklungsprozess, zeigen Potentiale auf, wecken Interesse und wirken motivierend auf alle Beteiligte.

Aufbauend auf diese erste Stufe gilt es kontinuierlich Projekte sprichwörtlich vom Schreibtisch auf die Bauschilder zu bringen. Hohe Priorität genießen dabei sicherlich die Straßenzüge des Achsenkreuzes als zentrales Rückgrat des Viertels.

Alle Plangrafiken und Photos von ASTOC, wenn nicht gesondert aufgeführt.
Layout und Umschlaggestaltung: ASTOC

Bilder und Grafiken

S.7, Entstehungsgeschichte, Grafiken nach Illig / Trommeshauser (2006): Stadtumbau?!

S.26, Spielgeräte Klang, Wasser. Fotos: www.spielgeraete-richter.de

S.26 Streetball. Foto: <http://gemeinde-steinwenden.de/assets/images/k-Streetball3.jpg>

S.28, Dresden: vollautomatisches Parkhaus in Dresden-Neustadt, Wikimedia Commons, lizenziert unter GNU-Lizenz für freie Dokumentation

Literatur:

Curdes, Gerhard (1999) Die Entwicklung des Aachener Stadtraumes, Dortmund, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur

Görres-Schmitz, Stadtplanung Zimmermann (1982) Frankenberger Viertel - Städtebauliches Gutachten zur Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung, Stadt Aachen

Illig / Trommeshauser (2006): Stadtumbau?! Diplomarbeit an der BTU Cottbus

Auftraggeber: Stadt Aachen Der Oberbürgermeister
Dezernat III - Planung und Umwelt Beigeordnete Gisela Nacken
Verwaltungsgebäude Am Marschierstor
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

Bearbeitung: ASTOC Architects & Planners
Prof. Markus Neppel | Timo Amann | Florian Groß | Sebastian Hermann | Thomas Müller
Maria-Hilf-Straße 15
50677 Köln

in Zusammenarbeit mit: 3+ Freiraumplaner
Norbert Kloeters
Bachstraße 22
52066 Aachen

Studio UC
Klaus Overmeyer
Eichenstraße 4
D-12435 Berlin

betreut durch: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen:
Gertrude Helm | Uwe Müller | Fabian Kumkar
Fachbereich Umwelt: Elfi Buchkremer



ASTUC
ARCHITECTS & PLANNERS

3+
FREIRAUMPLANER

studio
UG

stadt aachen