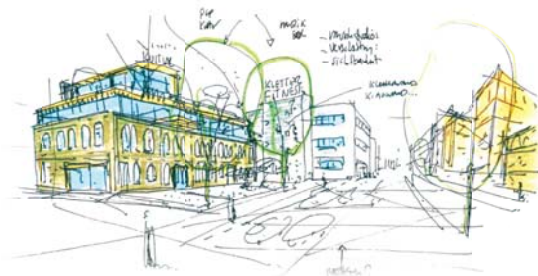


Landesinitiative zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der großen Mittelzentren Rheinland-Pfalz

Bewerbung der Stadt Frankenthal (Pfalz)

„Städtebauliche Entwicklungsachsen“

Fördergebiet Innenstadt



**Marika Denzer
Johannes Felger
Dr. Matthias Kattler**

Juli 2018

1. Beschreibung der Stadt Frankenthal

Die Stadt Frankenthal hat 48.760 Einwohner und ist Teil der Metropolregion Rhein-Neckar, dem siebtgrößten Ballungsraum Deutschlands. Das Mittelzentrum Frankenthal verfügt über eine günstige räumliche Lage in direkter Nachbarschaft zu den großen Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg. Darüber hinaus verfügt Frankenthal über eine sehr gute Verkehrsanbindung, mit den direkten Anschlüssen an die A 6 sowie A 61. Frankenthal ist auch direkt an die in der Region bedeutende Verkehrsachse B 9 angeschlossen. Der Hauptbahnhof Frankenthal ist als fünftgrößter Bahnhof in Rheinland-Pfalz (ca. 10.000 Reisende täglich) an die Bahnlinie Mainz-Ludwigshafen-Mannheim angeschlossen. Auf diese Weise verfügt die Stadt über einen direkten ÖPNV Anschluss in die beiden wichtigen Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar. Innerhalb weniger Minuten ist der zentrale Bahnfernverkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Mannheim zu erreichen.



Abb. 1: Verkehrsbeziehungen
Quelle Google Maps Stand 31.07.2018

Aus raumstruktureller Sicht ist Frankenthal ein Mittelzentrum, dessen Mittelbereich neben der kreisfreien Stadt Frankenthal die Gemeinden der Verbandsgemeinde Lamsheim-Heßheim und die verbandsfreie Gemeinde Bobenheim-Roxheim umfasst. Frankenthal soll für seinen Verflechtungsbereich (Mittelbereich) eine vollständige Versorgung der mittelzentralen Funktion leisten. Im Landesentwicklungsprogramm LEP IV von 2008 wird es als landesweit bedeutsamer Arbeitsmarktschwerpunkt bezeichnet.

Der Einheitliche Regionalplan Rhein Neckar (Stand 27.09.2013) weißt Frankenthal folgende Funktionen zu:

- Raumkategorie: Hochverdichteter Kernraum (N)
- Entwicklungsachse: Großräumige Entwicklungsachse (V); Regionale Entwicklungsachse (Z)
- Siedlungsbereich: Wohnen und Gewerbe
- Zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte

Die Stadt Frankenthal ist traditionell vom produzierenden Gewerbe geprägt. Mit Beginn der Industrialisierung siedelten sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundert unter Kurfürst Carl-Theodor mehr als 20 Fabriken im Stadtgebiet an. Die Stadt entwickelte sich damals zu einem Experimentierfeld staatlich-merkantilistischer Wirtschaftsförderung.

Ebenso war Frankenthal bereits im 16. und 17. Jh. ein bedeutender Standort für Künstler und Kunsthandwerker, darunter viele Glaubensflüchtlinge aus den Niederlanden. Unter der Herrschaft Carl-Theodors war die Stadt zeitweise nach Heidelberg und Mannheim die dritte Hauptstadt der Kurpfalz. Aufgrund der starken Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg sind jedoch kaum noch Bauwerke aus dieser Epoche erhalten, vielmehr ist das Stadtbild durch den Wiederaufbau in den 50-er und 60-er Jahren geprägt.

In den letzten Jahrzehnten hat sich Frankenthal zunehmend auch zu einem begehrten Wohnstandort, mit zahlreichen Bildungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen entwickelt. So ist die Stadt Frankenthal u.a. Standort von 19 Schulen mit insgesamt rund 9.000 Schülern. Aber auch für das Gewerbe ist die Stadt Frankenthal aufgrund seiner attraktiven räumliche Lage, ihrer guten Verkehrsanbindung sowie der guten Infrastrukturausstattung ein attraktiver Standort. Dies wird durch die Ansiedlung der Branchenführer KSB, Kartoffel Kuhn und Amazon deutlich belegt.

Die Stadtstruktur ist im Norden durch Industrie und Gewerbe, sowie im Süden, Osten und Westen von Wohngebiete unterschiedler Dichte und Größe sowie verschiedenster Baustrukturen geprägt. In der Innenstadt sowie in der umliegenden Umgebung zur Innenstadt befinden sich mit dem Hauptfriedhof sowie der Willy-Brandt-Anlage die größten innerstädtischen bzw. innenstadtnahen Grünanlagen. Die Bahnlinie, die

mitten durch die Stadt führt, wirkt als Trennkörper und Barriere zwischen dem Ost- und Westteil der Stadt.

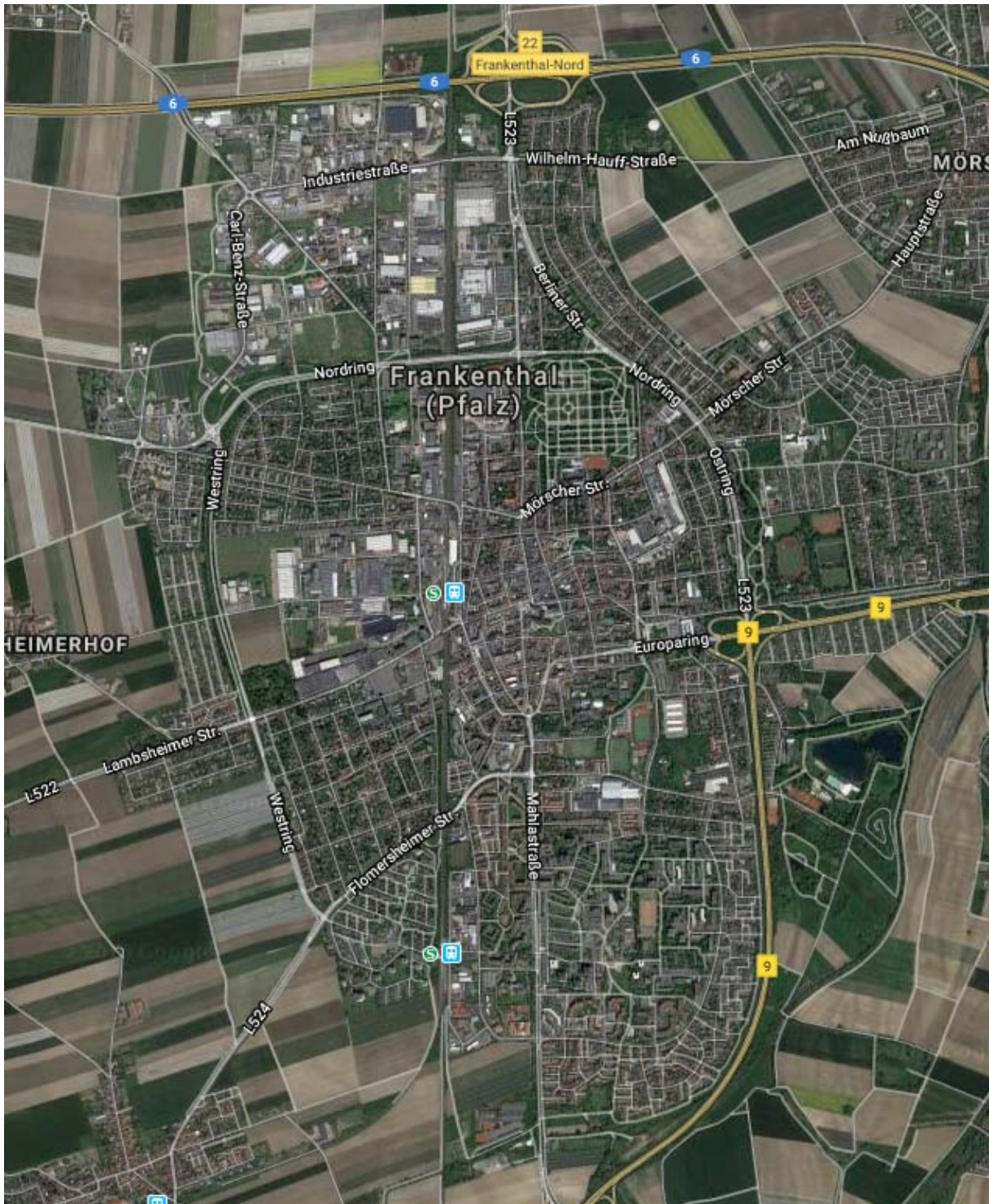


Abb. 2: Luftbild der Kernstadt von Frankenthal
Quelle: Google Maps Stand 31.07.2018

Die Stadtentwicklung in Frankenthal wird unter anderem durch die Umnutzung bzw. Revitalisierung von ehemaligen Brach- und Gewerbeflächen in der Kernstadt geprägt. Stellvertretend sei hier auf den Masterplan für das künftige „Albert-Frankenthal-Quartier“ verwiesen. Das derzeitige Werksgelände der Koenig & Bauer Group (ehemals KBA) wird dabei zu einem neuen Stadtquartier mit einem attraktiven Nut-

zungsmix aus Wohnen, Dienstleistung, Verwaltung, Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie und Kultur umgestaltet. Dieses neue urbane Quartier ist daher als Leuchtturmprojekt für die Stadtentwicklung in Frankenthal anzusehen.

Des Weiteren befindet sich die Stadt Frankenthal in der Erarbeitung eines Wohnraumversorgungskonzeptes, da in den vergangenen Jahren in Frankenthal verhältnismäßig wenig neuer Wohnraum ausgewiesen wurde, hat die Stadt einen entsprechenden Bedarf an neuen Flächen. Diese sollen durch das Konzept näher untersucht und bewertet werden. Dabei spielt die demographische Entwicklung sowie der Bedarf an den unterschiedlichen Wohnformen eine entscheidende Rolle. Ähnlich wie für den Bereich Wohnen ist auch für den Bereich Gewerbe die Entwicklung eines Gewerbeflächenkonzeptes vorgesehen. Dabei soll eine Diversifizierung der Wirtschaft angestrebt werden, um Monostrukturen zu vermeiden. Neben dem produzierenden Gewerbe und Logistik sollen verstärkt Betriebe aus den Bereichen Forschung und Entwicklung angesiedelt werden.

2. Statistische Darstellung

2.1 Einwohnerzahlen

Frankenthal hatte zum 31.12.2017 48.760 Einwohner, fast dreiviertel der Einwohner leben dabei in der Kernstadt (38.278 Einwohner), der Rest verteilt sich auf die vier Stadtteile Mörsch (3.254 Einwohner), Flomersheim (2.759 Einwohner), Eppstein (2.622 Einwohner) sowie Studernheim (1.847 Einwohner). Das Stadtgebiet von Frankenthal wird geprägt durch eine kompakte, dicht bebaute Innenstadt sowie die vier teilweise noch dörflich strukturierten Stadtteile.

Nach dem Rückgang der Bevölkerungszahl ab 1997, ist seit 2011 entgegen früherer Prognosen wieder ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Grund hierfür ist die dritte große Migrationswelle, ausgelöst durch Kriege im Nahen Osten, der Euro-Krise sowie der Arbeitnehmerfreizügigkeit für mittel- und osteuropäische Länder. Vor allem in den letzten drei Jahren ist das Bevölkerungswachstum hauptsächlich auf Wanderungsgewinne durch den Zuzug von Migranten zurückzuführen.

2.2 Migrationsanteil

Der hohe Anteil an Migranten stellt eine demografische Besonderheit in Frankenthal dar, insbesondere im Vergleich mit anderen Städten in Rheinland-Pfalz. Dieser beträgt insgesamt 17 %. Die Kernstadt weist einen Migrantenanteil von 19 % auf, der Stadtteil Mörsch 15 %, deutlich geringer ist der Migrantenanteil in Flomersheim und Eppstein mit je 9 % sowie in Studernheim mit lediglich 5 %.

2.3 Demographische Entwicklung

Der sich abzeichnende demografische Wandel führt auch in Frankenthal zu Verschiebungen innerhalb der Altersstruktur. Die Anzahl älterer Menschen über 65 Jahre nimmt stetig (von 18 % im Jahr 2000 auf über 22 % im Jahr 2013) zu, wenn auch nicht in der gleichen Intensität, wie in anderen rheinland-pfälzischen Städten. Aufgrund fehlender Hochschulen bzw. Universität fehlt es an Anziehungskraft für 20-30

Jährige. In dieser Bevölkerungsgruppe verzeichnet die Stadt Frankenthal Wanderungsverluste. Für die nächsten Jahre ist weiterhin mit einer leicht wachsenden Bevölkerung durch Wanderungsgewinne zu rechnen, ab etwa 2025 wird dann eine Stagnation erwartet. Bedingt durch diese Wanderungsgewinne, vor allem jedoch infolge der steigenden Haushaltszahlen werden in Frankenthal laut aktuellen Berechnungen der Regionalplanung bis zum Jahr 2030 rund 50 ha Wohnbaufläche sowie 2.000 neue Wohneinheiten benötigt. Um diesen Bedarf zu decken, und dabei auch die Belange unterschiedlicher Zielgruppen (bspw. Senioren, sozial Schwache, Migranten und junge Familien) zu berücksichtigen wird derzeit ein Wohnraumversorgungskonzept erstellt.

2.4 Flächenbilanz

Frankenthal umfasst insgesamt eine Gebietsgröße von 44 km² mit 60 % Landwirtschaftsfläche und 36 % Siedlungs- und Verkehrsflächen. Der Außenbereich ist daher geprägt durch intensive landwirtschaftliche Nutzung, dadurch ist die Landschaft weitestgehend ausgeräumt, Biotopverbundstrukturen und gliedernde Elemente in der Landschaft sind insbesondere im Westen von Frankenthal nur im geringen Umfang vorhanden. In den letzten Jahren wurden daher von der Stadt Frankenthal erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes insbesondere durch die Entwicklung eines Biotopverbunds entlang der Gewässer unternommen. In der „Entwicklungskonzeption West“ werden insbesondere im Westen von Frankenthal Maßnahmen für die Aufwertung von Natur und Landschaft aufgezeigt. Im Osten ist bereits ein Biotopverbund umgesetzt.

2.5 Erwerbstätige / Pendlerbilanz

Auch im 21. Jahrhundert hat das produzierende Gewerbe nach wie vor große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Frankenthal. So gibt es in Frankenthal derzeit über 15.000 Arbeitsplätze sowie insgesamt ca. 22.400 Erwerbstätige mit Wohnort in der Gemarkung, dabei sind rund 1 % im primären Sektor (Land- und Forstwirtschaft, Fischerei), rund 30 % im produzierenden Gewerbe sowie rund 69 % im Dienstleistungsbereich tätig.

Derzeit pendeln 11.519 Arbeitnehmer nach Frankenthal ein, dem gegenüber beträgt die Anzahl an Auspendlerinnen und Auspendler 11.293.

Die Arbeitslosenquote beträgt in Frankenthal aktuell 6,9 % und liegt damit über dem Landesdurchschnitt von 4,9 %. Dabei ist jedoch zu beobachten, dass die Arbeitslosigkeit in den kreisfreien Städten fast durchweg höher ist als in den Landkreisen. So beträgt die Arbeitslosenquote im benachbarten Rhein-Pfalz-Kreis lediglich 3,6 %. Auch in allen anderen rheinland-pfälzischen Städten und ihrem jeweiligen Umland lässt sich dieser Trend beobachten.

2.6 Tourismus

Im vergangenen Jahr besuchten insgesamt 52.095 Touristen die Stadt Frankenthal, hiermit ist die Stadt auf dem letzten Platz im Vergleich mit den umliegenden Städten vergleichbarer Größe wie beispielweise Landau, Worms oder Speyer. Die Anzahl der Übernachtungen betrug hingegen 90.612, berücksichtigt sind dabei sowohl Übernachtungen von Touristen als auch von Geschäftsleuten. Die aktuelle Aufenthaltsdauer eines Touristen beträgt 1,7 Tage, die Bettenauslastung in 2017 betrug 40,3 %.

3. Beschreibung der Problembereiche

3.1 Bahnhofstraße

Um die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen sollen die zentralen Entwicklungsachsen und Straßenzüge gestalterisch und funktional aufgewertet werden. Besondere Funktion kommt in diesem Zusammenhang der Bahnhofstraße zu. Vom Hauptbahnhof ausgehend bildet diese das Rückgrat der „Entwicklungsachse Innenstadt“ nach Osten bis hin zum Rathausplatz, der den Endpunkt dieser Entwicklungsachse darstellt.

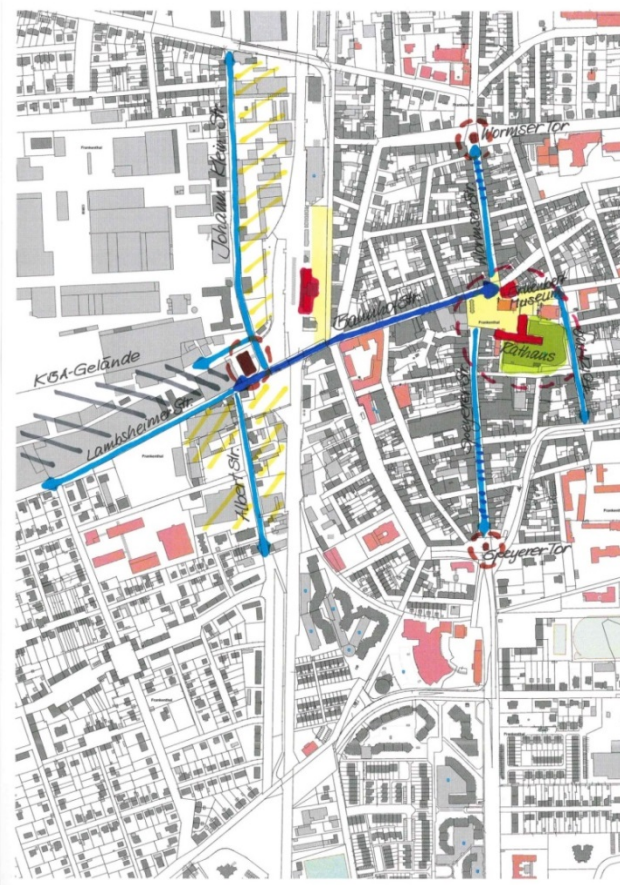


Abb. 3: Entwicklungsachsen für das Stadtumbaugebiet Abb. 4: Blicke in die Bahnhofstraße

Um dieser besonderen Stellung im Stadtgefüge gerecht zu werden soll die Bahnhofstraße im Rahmen des Stadtumbauprozesses neu gestaltet werden. Zentrales Ziel muss es dabei sein die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen sowie durch ein entsprechendes Quartiersmanagement möglichen Leerständen vorzubeugen und den vorhandenen Einzelhandel als auch die Gastronomie nachhaltig zu stärken.

3.2 Wormser- und Speyerer Straße

Wormser- und Speyerer Straße sind neben der Bahnhofstraße die zentralen Einkaufsstraßen der Innenstadt. Die Innenstadt findet im Norden ihren Abschluss durch das historische Wormser Tor sowie im Süden durch das Speyerer Tor, der Rathausplatz liegt mittig der Tore. Die Wormser- und die Speyerer Straße bilden mit dem Rathausplatz die Nord-Süd-Entwicklungsachse in der Innenstadt. Ähnlich wie die benachbarte Bahnhofstraße haben diese beiden zentralen Einkaufsstraßen derzeit nur eine geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Zudem sind die Wormser Straße im nördlichen Bereich und die Speyerer Straße im südlichen Bereich gekennzeichnet durch einen zurückgehenden Handelsbesatz, Umnutzungen, Leerstände, gestalterische Mängel sowie einen Modernisierungsbedarf an den Gebäuden. Gleich wie im Fall der Bahnhofstraße muss auch hier der Ansatz darin liegen gemeinsam mit Gewerbe sowie den Bürgern eine Verbesserung der derzeitigen Situation herbei zu führen.



Abb. 5: Fassadenabwicklung Speyerer Straße



Abb. 6: aktuelle Situation im Straßenbild der Speyerer Straße

3.3 Rathausplatz / Willy-Brandt-Anlage

Der Rathausplatz sowie die Willy-Brandt-Anlage dienen in ihrer Funktion vor allem als Ort der Kommunikation und der Begegnung zwischen den Bürgerinnen und Bürgern, daher sind sie von größter städtebaulicher Relevanz. Der derzeitige bauliche und funktionale Zustand dieses zentralen öffentlichen Raumes ist unbefriedigend und gibt ein negatives Erscheinungsbild ab. Die Hochbeete, welche den Rathausplatz derzeit prägen, sorgen nicht für ein zeitgemäßes Stadtbild. Ihre Anordnung, jeweils an den Nord- und Südenden des Platzes, machen diesen teilweise unzugänglich und engen ihn in seiner Funktion ein.



Abb. 7: Rathausplatz mit Blick zum Rathaus





Abb. 8: Hochbeete und Sitzgelegenheiten auf dem Rathausplatz

Die Willy-Brandt-Anlage grenzt direkt an den Rathausplatz sowie an das Rathaus der Stadt Frankenthal an und bedarf ebenfalls einer Aufwertung und Neugestaltung. Als einzige größere innenstädtischen Grünanlage wird sie sehr stark frequentiert und genutzt. Sie hat die Funktion als Aufenthalts-, Ruhe- und Spielbereich. Jedoch ist sie geprägt durch eine Überalterung, Bewuchs, der erneuert werden muss, Beete die neugestaltet und Möblierung und Beleuchtung die ausgetauscht werden müssen.



Abb. 9: Blick von der Willy-Brandt-Anlage zum Rathaus



Abb. 10: Mobiliar Willy-Brandt-Anlage

3.4 Carl-Theodor-Straße

Die Carl-Theodor-Straße bildet zusammen mit dem Dathenushaus den östlichen Abschluss des Rathausumfeldes. Die Straße weist große bauliche Mängel auf und muss zudem gestalterisch aufgewertet werden, um dem historischen Umfeld gerecht zu werden.



Abb. 11: Carl-Theodor-Straße im rückwärtigen Bereich des Rathauses

3.5 Stadtmöblierung

Derzeit prägen den Raum der Innenstadt drei unterschiedliche Beleuchtungsmittel sowie drei verschiedene Sitzgelegenheiten und zwei verschiedene Mülleimermodelle. Sie unterscheiden sich sowohl in Material, Farbe und Form.



Abb. 12: Nicht mehr zeitgemäße Stadtmöblierung im Bereich der Innenstadt

Daher ist ein einheitliches Gestaltkonzept im Bereich der Stadtmöblierung notwendig, um ein zeitgemäßes, attraktives Erscheinungsbild der Innenstadt zu gewährleisten. Besondere Beachtung soll dabei dem Gestaltungselement Licht zukommen. Dabei soll ein Beleuchtungskonzept für den öffentlichen Raum erarbeitet werden. Neben der Umstellung auf LED werden dabei eine höhere Qualität der Beleuchtung des

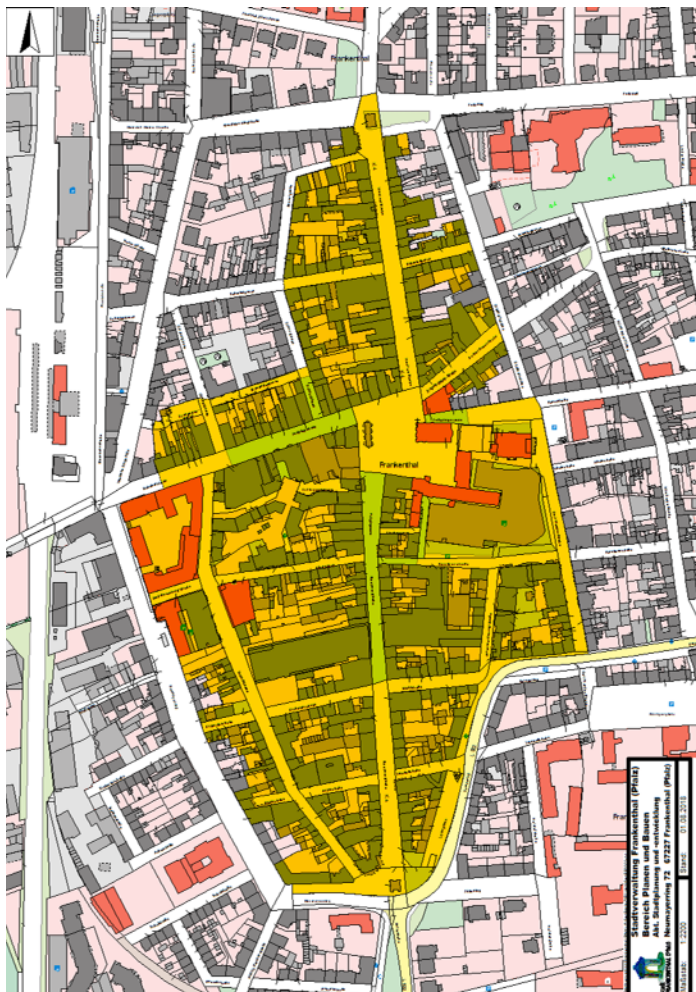
städtischen Raumes sowie eine zeitgemäße Inszenierung des öffentlichen Raumes durch Licht angestrebt.

4. Darstellung des Handlungsbedarfs

Trotz guter Zukunftsperspektiven, aufgrund der beschriebenen günstigen raumstrukturellen Ausgangssituation, steht auch die Stadt Frankenthal vor zahlreichen Herausforderungen und damit verbundenem Handlungsbedarf in der Stadtentwicklung. Zu den wichtigsten Herausforderungen zählen dabei die Stärkung der Innenstadt, die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes sowie die Schaffung von Wohnraum und die Sicherung des Gewerbestandortes Frankenthal. Gleichzeitig gilt es auch die Attraktivität für den Tourismus zu steigern. Mit Unterstützung der Landesinitiative zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der großen Mittelzentren sollen diese Herausforderungen zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt aktiv gestaltet werden.

4.1 Abgrenzung des geplanten Stadtumbaugebietes

Das geplante Stadtumbaugebiet hat eine Gesamtfläche von rund 17ha und bildet den Mittelpunkt der Stadt Frankenthal, sowohl im Hinblick auf die historische Entwicklung, das heutige historische Erbe als auch bezogen auf die geografischen Lage.



Eingerahmt wird das Gebiet dabei durch die markanten Gebäude der Stadt, im Norden durch das Wormser Tor und im Süden durch das Speyrer Tor sowie im Westen durch den Hauptbahnhof. Diese Gebäude in Verbindung mit dem historischen Rathaus bilden die wichtigen innerstädtische Nord-Süd- sowie West-Ost Achsen mit kulturellen und administrativen Einrichtungen wie beispielsweise die städtische Verwaltung oder das Landgerichts sowie die geschichtsträchtigsten Orte der Stadt. Zu diesen zählen das Rathaus, die Erkenbertruine, die Dreifaltigkeitskirche, die Zwölf-Apostel-Kirche sowie das Erkenbertmuseum.

Abb. 13: Abgrenzung Stadtumbaugebiet

Darüber hinaus ist die Innenstadt auch Wohnstandort für rund 1.800 Bewohner und wichtiger Einzelhandelsschwerpunkt der Stadt. Zudem besitzt sie durch ihre zahlreichen Cafés und Restaurants eine große Anziehungskraft auf die Bürgerinnen und Bürger.



Abb. 14: Blick auf Wormser Tor



Abb. 15: Blick auf Speyrer Tor

4.2 Planungsrecht

Im Bereich des geplanten Fördergebietes Innenstadt sieht der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1998 schwerpunktmäßig ein Kerngebiet (MK) als Art der baulichen Nutzung vor, für das erweiterte Stadtumbaugebiet im westlichen Teil größtenteils gewerbliche Bauflächen (G) sowie im östlichen Teil größtenteils gemischte Bauflächen (M). Der rechtskräftige Bebauungsplan „Nutzungsregelung Innenstadt“ aus dem 1992, weist das Gebiet der Innenstadt sowie den Bereich östlich des Hauptbahnhofs schwerpunktmäßig als Kerngebiet (MK) aus. Wohingegen die westliche Umgebung des Hauptbahnhofs dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen ist. Für das heutige Werksgelände der KBA wurde im April 2017 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Albert-Frankenthal-Quartier“ aufgestellt.

4.3 Einzelhandel

Der Bereich der Innenstadt weist trotz der unmittelbaren Nachbarschaft zu den großen Oberzentren Ludwigshafen und Mannheim noch ein vergleichsweise gutes Einzelhandelsangebot auf. Dabei ist ein attraktiver Mix zwischen Filialbetrieben und traditionellen inhabergeführten Fachgeschäften vorhanden. Jedoch sind die Randbereiche der Haupteinkaufsstraßen Wormser-, Speyerer- und Bahnhofstraße zunehmend geprägt durch einen zurückgehenden Handelsbesatz, Umnutzungen, gewerbliche Leerstände sowie Missstände in den Fassaden. Ein zentrales Thema zur Stärkung der Innenstadt ist daher die Beseitigung von Leerständen. Daher sollen hier Ansatzpunkte für funktionale und gestalterische Aufwertungen geschaffen werden. Leerstände wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild und das Image einer Innenstadt aus, daher müssen langanhaltende Leerstände vermieden werden. Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sollen unter Einbeziehung aller relevanten Akteure und Entscheidungsträger geeignete Maßnahmen erarbeitet werden, wie Leerstände künftig beseitigt werden können. Denkbar sind an dieser Stelle ein Zwischennutzungskonzept sowie die Einführung eines professionellen City- und Leerstandmanagements.



Abb. 16: Leere Ladenfläche in der Fußgängerzone

Um die Innenstadt zu stärken und die Versorgung der Bevölkerung zu sichern wird derzeit bereits das Einzelhandelskonzept der Stadt aus dem Jahr 2008 fortgeschrieben. Zentrale Bestandteile des Einzelhandelskonzeptes sind dabei die Formulierung von Entwicklungszielen, die künftige Standortstruktur mit zentralen Versorgungsbereichen, Ergänzungs- und Nahversorgungsstandorten sowie die Anpassung der Frankenthaler Sortimentsliste. Im Rahmen der neuen Landesinitiative sollen aufbauend auf die Vorgaben des Konzeptes konkrete Maßnahmen zur Sicherung des Einzelhandelsstandortes umgesetzt werden.

Durch eine attraktive, zeitgemäße Gestaltung des öffentlichen Raumes sollen private Investitionen angeregt werden. Dabei ist v. a. eine ansprechende, hochwertige Gestaltung von Fassaden von großer Bedeutung. Hier sollen durch entsprechende Beratungsangebote wie bspw. Gestaltungsberatungen externer Experten (Architekten) Anreize für Investitionen geschaffen werden, um so die Baukultur in Frankenthal nachhaltig zu stärken.

4.4 Rathausplatz

Eine weitere wichtige Zukunftsaufgabe in Bezug auf die Innenstadtentwicklung besteht in der Inwertsetzung des kulturellen und historischen Erbes. Aufgrund der starken Zerstörung der Innenstadt im Zweiten Weltkrieg sind nur wenige historische Baudenkmäler und stadtbildprägende Gebäude erhalten geblieben. Diese konzentrieren sich um den Rathausplatz sowie die angrenzende Willy-Brandt-Anlage. Diese wird jedoch zusammen mit der angrenzenden Carl-Theodor-Straße dem historischen Umfeld derzeit nicht gerecht. Dieser gesamte Innenstadtbereich bedarf einer gestalterischen und funktionalen Aufwertung. Hierzu muss zunächst ein entsprechendes umfassendes Gestaltkonzept erarbeitet werden, das die notwendigen Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Bereichen und Funktionen berücksichtigt sowie den wenigen historischen Baudenkmäler angemessene Beachtung schenken soll.

Der Rathausplatz ist der zentrale Platz und Bepflanzungsort in Frankenthal. Um den Rathausplatz herum gruppieren sich die zentralen Einrichtungen und historisch bedeutsamsten Bauwerke der Stadt: Das Rathaus, die Dreifaltigkeits- und die Zwölfapostelkirche, die Erkenbertruine sowie das städtisches Museum. Dieser Platz

erfüllt darüber hinaus weitere vielfältige Funktionen. Er ist der zentrale Veranstaltungsort in der Stadt, so finden das Strohhutfest, der Weihnachtsmarkt sowie dienstags und freitags der Wochenmarkt sowie weitere Events statt.

Der Rathausplatz mit den angrenzenden Einrichtungen, Dienstleistungen, Geschäften und Gastronomiebetrieben ist zudem der zentrale Treffpunkt der Bürgerinnen und Bürger von Frankenthal.

Seine heutige Gestalt erhielt der Rathausplatz in den 70-er Jahren, dementsprechend genügt er nicht mehr den zeitgemäßen gestalterischen und funktionalen Ansprüchen. Mit der angestrebte Neukonzeption soll dem historischen Erbe der Stadt im öffentlichen Raum Rechnung getragen und der Rathausplatz als zentraler Begegnungsort der Bürgerinnen und Bürger gestärkt werden. Daher muss der Platz teilweise neugestaltet werden, so soll u.a. die gesamte Möblierung ausgetauscht werden, des Weiteren sind Überlegungen bzgl. der Begrünung anzustellen. Der Rathausplatz soll zudem an den Randbereichen einen neuen Belag erhalten, der derzeitige Pflasterbelag birgt insbesondere bei Regenwetter erhöhte Rutsch- und Sturzgefahr für Passanten sowie versenkbare Poller, um die Sicherheit zu erhöhen.

4.5 Willy-Brandt-Anlage

Um ihrer Funktion als zentrale innerstädtische Grünfläche gerecht zu werden soll die Willy-Brandt-Anlage aufgewertet werden. Sie hat eine besondere Funktion als Aufenthalts-, Ruhe- und Spielbereich und wird daher stark frequentiert. Derzeit ist die Anlage jedoch geprägt durch eine unzeitgemäße Gestaltung, einen Bewuchs, der erneuert werden muss, Beete, die neugestaltet sowie eine Möblierung und Beleuchtung, die ausgetauscht werden müssen. Ziel ist es daher zunächst ein Gestaltungskonzept für diese Grünfläche zu erarbeiten. Dabei sollen die komplette Ausstattung wie die Möblierung und die gesamte Beleuchtung erneuert oder ersetzt werden. Die Willy-Brandt-Anlage soll als zeitgemäße, multifunktionale Grünfläche sowie als ein Ort der Begegnung für unterschiedliche Generationen dienen.

4.6 Erkenbertmuseum

Der Inwertsetzung des kulturellen und historischen Erbes dient insbesondere die geplante Neugestaltung des städtischen Museums. Das „Erkenbertmuseum“ steht neben dem Rathaus als einziges nicht sakrales Gebäude im Plangebiet unter Denkmalschutz. Als ehemaliges Sparkassengebäude ist es eines der wenigen historischen und stadtbildprägenden Gebäude und spielt in der Blickbeziehung vom Bahnhof kommend eine sehr bedeutende Rolle. Dieses Gebäude weist jedoch zahlreiche bauliche Mängel wie etwa Feuchtschäden auf, darüber hinaus muss die komplette Haustechnik, die Belüftung und Beleuchtung erneuert werden, zudem wird eine energetische Sanierung angestrebt.

Neben der Beseitigung der vorhandenen baulichen Mängel ist auch eine „konzeptionelle“ Erneuerung des Museums vorgesehen. Dabei soll das

Erkenbertmuseum künftig barrierefrei gestaltet werden, es soll ein attraktives Entrée erhalten und die Ausstellungsflächen sollen neu konzipiert werden. Alle diese Maßnahmen sollen dazu dienen, dass dieses Museum künftig seiner Rolle als Ort der Begegnung und Erlebarmachung des historischen und kulturellen Erbes der Stadt Frankenthal gerecht werden kann.

Für das Jahr 2018 sind in einem ersten Schritt 26.500 Euro für die notwendigsten baulichen Maßnahmen zur Sicherung des Gebäudes in den Haushalt der Stadt eingestellt.



Abb. 17: Frontansicht des Erkenbertmuseums



Abb. 18: Eingangsbereich des Erkenbertmuseums

4.7 Carl-Theodor-Straße

Den östlichen Abschluss des Rathausumfeldes bildet die Carl-Theodor-Straße, die ebenfalls in gestalterischer und funktionaler Hinsicht aufgewertet werden soll, um ihrem historischen Umfeld sowie ihrer Funktion als Zuwegung für den motorisierten Verkehr gerecht zu werden. Neben notwendigen Straßendeckensanierungsmaßnahmen sollen auch gestalterische Maßnahmen sowohl im öffentlichen Raum als auch an den Gebäuden umgesetzt werden.



Abb. 19: Straßenraum der Carl-Theodor-Straße

4.8 Gebäude- / Fassadensanierung

Derzeit weisen innerhalb des Plangebietes zahlreiche Immobilien sowohl bauliche und funktionale Mängel auf, durch Bauberatungen sowie Einzelförderungen sollen diese Mängel weitestgehend behoben werden.

Fazit

Mit den hier dargelegten Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt soll, in Verbindung mit dem Maßnahmen des Stadtumbaugebietes „Westliche und Östliche Umgebung Hauptbahnhof“ die bedeutende städtebauliche Entwicklungsachse im Zentrum Frankenthals gestärkt werden. Diese städtebauliche Entwicklungsachse reicht vom künftigen Albert-Frankenthal-Quartier auf dem derzeitigen Werksgelände der Koenig & Bauer Group (ehemals KBA) über den Hauptbahnhof inklusive des neu zu gestaltenden Bahnhofsvorplatzes und die Bahnhofstraße bis hin zum Rathausplatz mit der angrenzenden Willy-Brandt-Anlage.

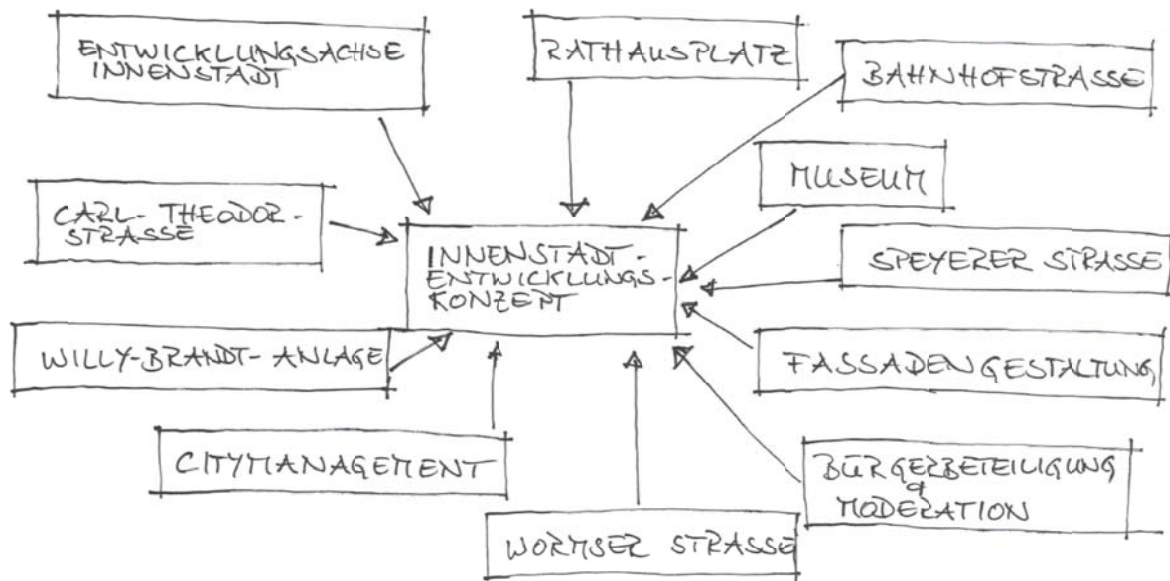
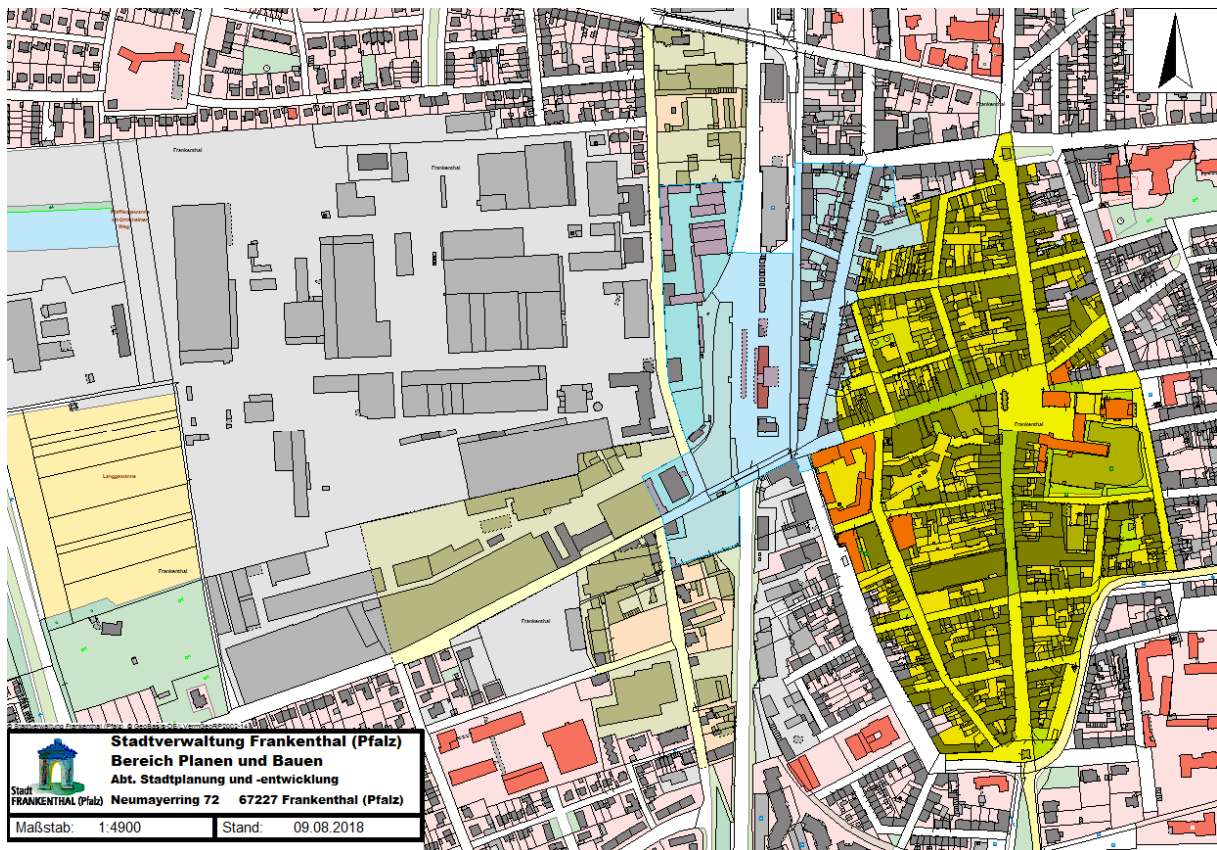


Abb. 20: gepl. Entwicklungsschwerpunkte

Dabei sollen Synergien zwischen dem künftigen und dem bestehenden Fördergebiet genutzt werden. Die Erstellung der beiden notwendigen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepte (ISEK) soll dennoch separat voneinander beauftragt werden. Diese Entwicklungskonzepte bilden dabei die Grundlagen für die weitere Entwicklung der beiden Fördergebiete.

Durch die unten angehängte Übersichtskarte wird die Überschneidung und Verknüpfung beider geplanten Stadtumbaugebiete verdeutlicht. Dabei ist die in vollen Gelb dargestellte Fläche die Abgrenzung des Stadtumbaugebietes „Innenstadt“. In transparenten Gelb bzw. Blau ist das geplante Stadtumbaugebiet „Erweiterung Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ dargestellt.



Abb, 21: Übersicht der beiden Stadtumbaugebiete

5. Gebietsvorschlag

Aufgrund des dargestellten Handlungsbedarfs wird der Stadtumbaubereich, dessen genaue Abgrenzung in der Abbildung 19 dargestellt ist, vorgeschlagen. Die beschriebenen Entwicklungsachsen, welche in Westost-Ausrichtung zwischen der Bahnhofstraße und der Carl-Theodor-Straße sowie in Nordsüd-Ausrichtung vom Wormser Tor bis zum Speyerer Tor liegen bilden dabei den Ausgangspunkt der Neu- und Umgestaltung der Innenstadt. Die umliegenden Straßenzüge der Innenstadt, welche außerhalb der genannten Entwicklungsachsen liegen, sollen ebenfalls in das Fördergebiet mit aufgenommen werden, damit ein ganzheitliches Gestaltungskonzept für die Innenstadt entwickelt werden kann, welches bspw. auch die Sanierung von Gebäuden oder die Aufwertung des öffentlichen Raumes berücksichtigt.

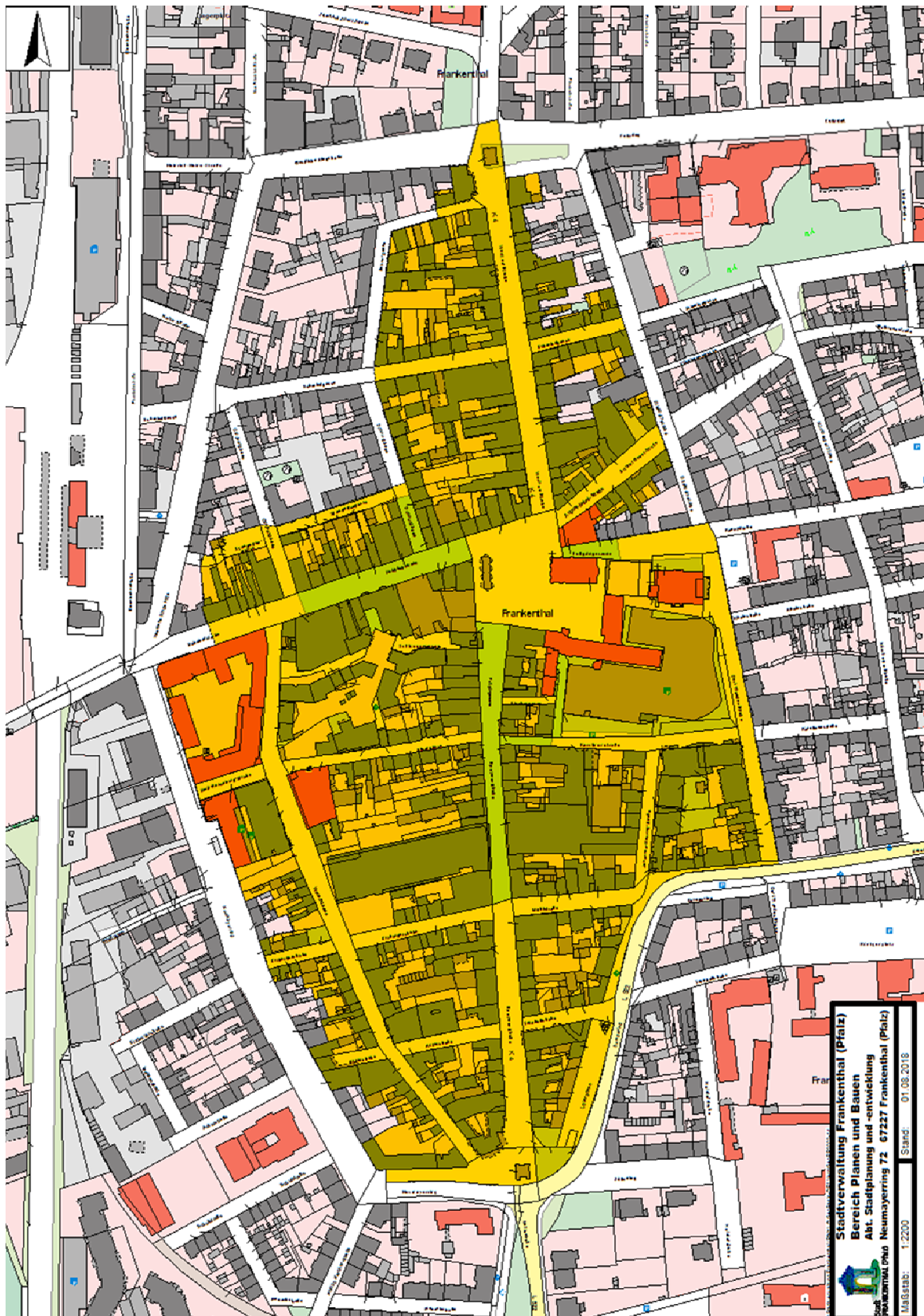


Abb. 22: Abgrenzung Stadtumbaugebiet

6. Bedarfsschätzung

Die Bedarfsschätzung ist der beigefügten Schätzung des Investitions- und Förderbedarfes zu entnehmen. Bei den Kosten handelt es sich um geschätzte Kosten. Diese werden im Zuge der Stadtumbaumaßnahme verifiziert und in eine Kosten- und Finanzierungsübersicht integriert. Derzeit wird für die geplanten Maßnahmen im Bereich des Fördergebietes Innenstadt mit Gesamtkosten in Höhe von 10,7 Mio. € gerechnet.

Anlagen:

1. Darstellung des erwarteten Investitions- und Förderbedarfes
2. Darstellung der Haushaltssituation (aktuelle Übersicht der Haushaltslage und Berechnung der freien Finanzspritze)
3. Bestätigung/Einschätzung/Bewertung der zuständigen Kommunal-aufsichtsbehörde
4. Ratsbeschluss über die Bewerbung (Beschlussvorlage, Protokollauszug)
5. Ratsbeschluss über die Aufhebung der alten Sanierungssatzung (Beschlussvorlage, Protokollauszug, Veröffentlichung)