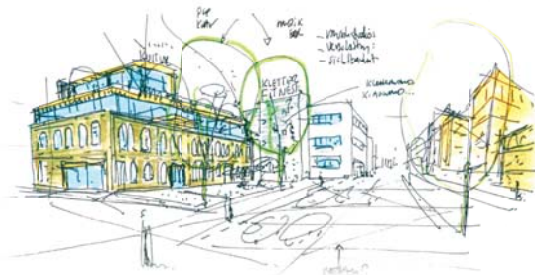


Landesinitiative zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der großen Mittelzentren Rheinland-Pfalz

Bewerbung der Stadt Frankenthal (Pfalz)

„Städtebauliche Entwicklungsachsen“

**Fördergebiet Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und
Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes**



**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) weist 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 unterschiedlicher Dichte und Größe sowie verschiedenster Baustrukturen geprägt. In der Innenstadt sowie in der umliegenden

Bewerbung der Stadt Frankenthal Fördergebiet „Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“

Umgebung zur Innenstadt befinden sich mit dem Hauptfriedhof sowie der Willy-Brandt-Anlage die größten innerstädtischen bzw. innenstadtnahen Grünanlage. Die Bahnlinie, die mitten durch die Stadt führt, wirkt als Trennkörper und Barriere zwischen dem Ost- und Westteil der Stadt.

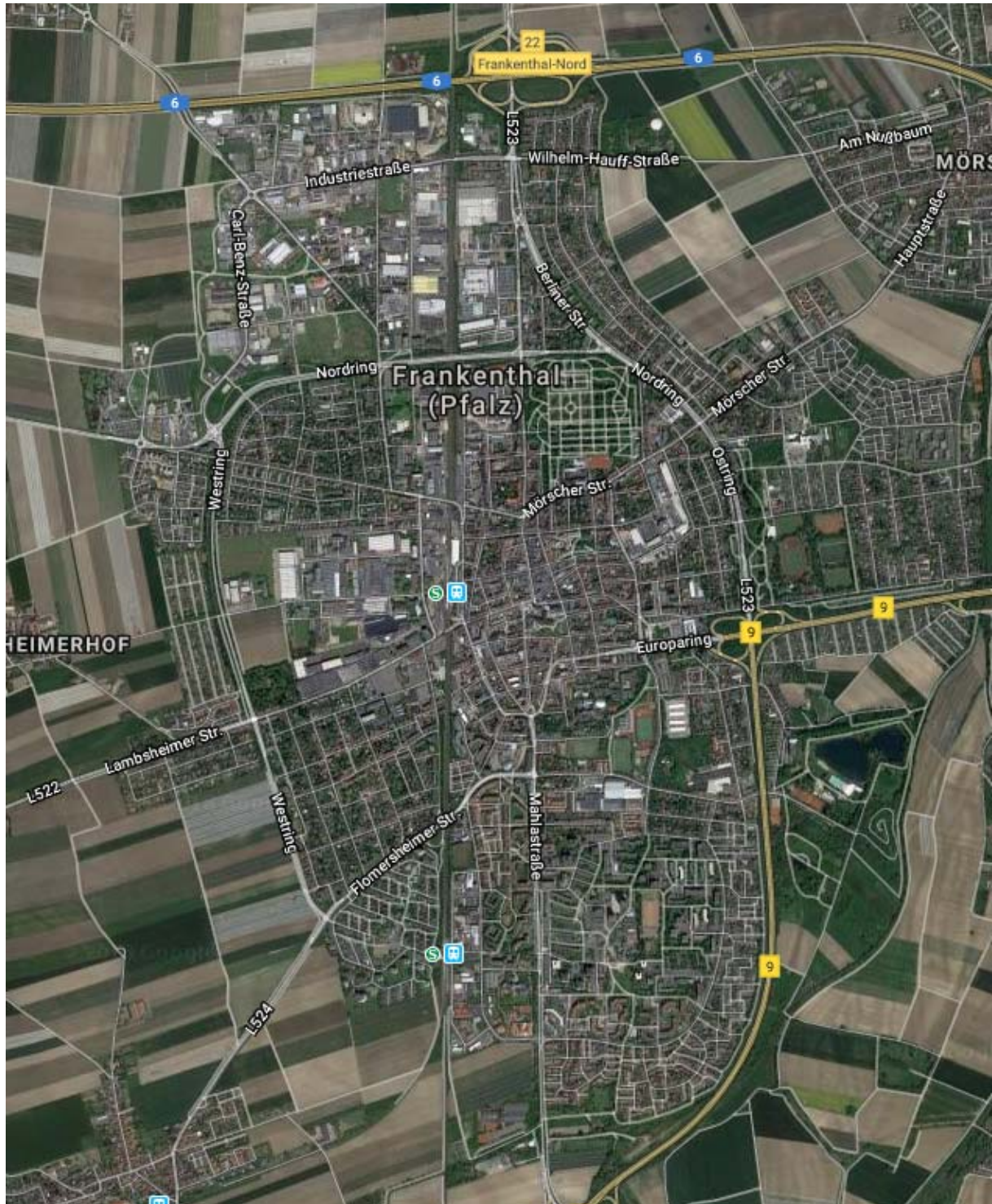


Abb. 2: Luftbild der Kernstadt von Frankenthal
Quelle: Google Maps Stand 31.07.2018

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 Nutzungsmix 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 des bereits bestehenden Stadtumbaugebietes

3.1 Bereich westlich der Bahnlinie

Bereits 2015 wurde der Einleitungsbeschluss für das Stadtumbaugebiet „Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ gefasst. Die ursprüngliche Gebietsabgrenzung umfasste dabei westlich ehemalige Bahnhoofflächen, welche derzeit als private Parkplätze genutzt werden sowie das Gelände der ehemaligen Frankenthaler Brauerei mit einer Reihe unterschiedlicher Nutzungen wie bspw. Musikschule, Musik-Club, Autowerkstätten, Getränkehandel, Parkplätze, Abstellflächen und anderes.



Abb. 3: brachliegende ehemalige Bahnfläche



Abbildung 4: Blick auf die ehem. Frankenthaler Brauerei

3.2 Bereich östlich der Bahnlinie

Der Bereich östlich der Bahnlinie wird im Wesentlichen geprägt durch den Hauptbahnhof und dessen Umfeld, einschließlich der Eisenbahnstraße und reicht im Süden bis zur Bahnhofstraße, die in die Innenstadt Richtung Rathausplatz führt. Die überwiegend geschlossene Blockbebauung im östlichen Umfeld des Hauptbahnhofs entlang der Eisenbahnstraße und der Westlichen Ringstraße ist in der Gründerzeit in einem Bereich vor der niedergelegten Stadtmauer entstanden. Die im Weltkrieg zerstörte Bebauung wurde mit Nachkriegsbauten ergänzt.

Die Eisenbahnstraße verläuft unmittelbar auf der östlichen Seite parallel zur Bahntrasse. Sie ist auf der Ostseite durchgehend bebaut, die Bebauung entspricht einer klassischen Mischnutzung in Form von Wohn- und Gewerbeansiedlungen. Im Nordwesten der Eisenbahnstraße befindet sich das Bahnhofsgebäude aus dem Jahre 1970.



Abb. 5: Ansichten der Bahnhofstraße



Bewerbung der Stadt Frankenthal Fördergebiet „Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“

Derzeit präsentiert sich das Bahnhofsumfeld in einem unansehnlichen Zustand und ist geprägt durch nicht mehr zeitgemäße Bahnsteiganlagen (mangelnde Barrierefreiheit) und einen unattraktiven Bahnhofsvorplatz, der durch Nutzung des Autoverkehrs bestimmt wird. Auch der Busbahnhof entspricht nicht mehr den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV-Haltepunkt, die Fußgängerführung in Richtung Innenstadt ist nicht eindeutig und es fehlen Abstellanlagen für Fahrräder.



Abb. 6: bestehendes Bahnhofsbäude



Abb. 7: Blick auf den ZOB



Abb. 8: Ursprüngliche Abgrenzung des Stadtumbaugebietes

4. Beschreibung der Problembereiche

Aufgrund der jüngsten Entwicklungen in unmittelbarer Nachbarschaft des ursprünglichen Stadtumbaugebietes soll dieses nun entsprechend erweitert werden.

4.1 Johann-Klein-Straße

Die Johann Klein Straße soll nach Norden bis hin zu der Heßheimer Straße in das Fördergebiet aufgenommen werden. Insbesondere entlang der östlichen Straßenseite befinden sich mehrere un- bzw. untergenutzte gewerbliche Grundstücke. Im nördlichen Bereich besteht ein hoher Bedarf an der Sanierung und Modernisierung bestehender Gebäude. Insbesondere im Hinblick auf den Übergang zwischen Innenstadt und Weststadt sowie einer attraktiven städtebaulichen Gestaltung des Bahnhofumfeldes gilt es in den kommenden Jahren die gewerblichen Flächen einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen und das Gesamtbild der Johann-Klein-Straße aufzuwerten.



Abb. 9: Ansichten der Johann-Klein-Straße

4.2 Albertstraße

Die Albertstraße ist geprägt durch sowohl Wohn- als auch gewerbliche Nutzungen, die im Rahmen einer Revitalisierung einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Ziel soll auch hier sein, ein attraktives Stadtquartier mit einer funktionalen und sozialen Durchmischungen zu errichten. Der Schwerpunkt soll in der Entwicklung von Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen liegen, welcher durch Dienstleistungen, nicht störendes Gewerbe sowie öffentlichen Einrichtungen ergänzt wird.



Abb. 10: Eindrücke der Albert Straße

4.3 Albert-Frankenthal-Quartier

Für das künftige Albert-Frankenthal-Quartier wurde bereits im April 2017 der städtebauliche Masterplan im Stadtrat einstimmig beschlossen. Dieser Masterplan wurde in einem kooperativen Planungsprozess mit der Koenig & Bauer Group (ehemals KBA) und unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger (u.a. bei einem Tag des Bürgerdialogs im Februar 2017) erarbeitet. Diese Planungen haben deutliche Synergieeffekte für das Stadtumbaugebiet, das durch die geplanten Investitionen und neuen Nutzungen an Attraktivität gewinnen wird.



Abb. 11: Nutzungsfunktionale Teilbereiche des Albert-Frankenthal-Quartiers
Quelle: Masterplan A-F-Q

Insbesondere die Bereiche Entrée, Erbe sowie Forum sollen durch das Stadtumbaugebiet in ihrer städtebaulichen Entwicklung unterstützt und gefördert werden. Schwerpunkt hierbei soll zum einem in der attraktiven Gestaltung des neu

Bewerbung der Stadt Frankenthal Fördergebiet „Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“

entstehenden öffentlichen Stadtraumes sowie die Inwertsetzung des industriellen Erbes der Stadt Frankenthal liegen. Hier sind insbesondere die geplante Umnutzung der ehemaligen Modellbauschreinerei mit seiner historisch wertvollen Sichtmauerwerkfassade in eine öffentliche Nutzung sowie das 1920 errichtete und unter Denkmalschutz stehende ehemalige Verwaltungsgebäude der König und Bauer Group in ein Gebäude für die öffentliche Verwaltung mit notwendigen Sitzungs- und Veranstaltungssälen von besonderer Bedeutung.



Abb. 12: Modelbauwerkstatt



Abb. 13: ehem. Verwaltungsgebäude



Abb. 14: Straßenansichten des KBA Geländes



5. 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 für unterschiedliche Zielgruppen. 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.

5.1 Fördergebiet „Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“

Das Plangebiet umfasst insgesamt eine Fläche von rund 11 ha, die ursprüngliche Abgrenzung umfasste eine Fläche von ca. 8 ha, so sollen durch die Erweiterung nochmals ca. 3 ha an neue Flächen in das Stadtumbaugebiet aufgenommen werden.

Das Gebiet grenzt direkt an den Hauptbahnhof an. Insgesamt leben rund 480 Bewohner im Plangebiet. Die Bahnstrecke Mainz-Mannheim verläuft direkt angrenzend in Nord-Süd-Richtung, sie hat daher eine trennende Wirkung im städtischen Gefüge. Die beiden Teilbereiche sind im Norden durch die Unterführung an der Heßheimer Straße und im Süden durch eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung verbunden. Der westliche Teilbereich ist durch einen Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe sowie durch Parkplatz- und untergenutzte Flächen geprägt. Im östlichen Bereich finden sich dagegen besonders Wohnnutzung sowie Dienstleistungen wieder.

Wesentliche Zielsetzung dieser Stadtumbaumaßnahme ist im Bereich der westlichen Umgebung des Hauptbahnhofs die Wiederbelebung von untergenutzten und brachgefallenen Flächen im Zuge einer zivilen Konversion. Die östliche Umgebung des Hauptbahnhofes soll im Rahmen der Stadtumbaumaßnahme zu einem Stadtraum mit eigener Identität ausgebildet werden, der seiner Funktion „Entrée in die Stadt“ wieder gerecht wird.

Dem gesamten Stadtumbaugebiet kommt dabei eine wichtige Scharnierfunktion als städtebauliches Gelenk zwischen dem geplanten neuen Stadtbaustein „Albert-Frankenthal-Quartier“ und dem neuen Fördergebiet „Innenstadt – städtebauliche Entwicklungsachsen“ zu.

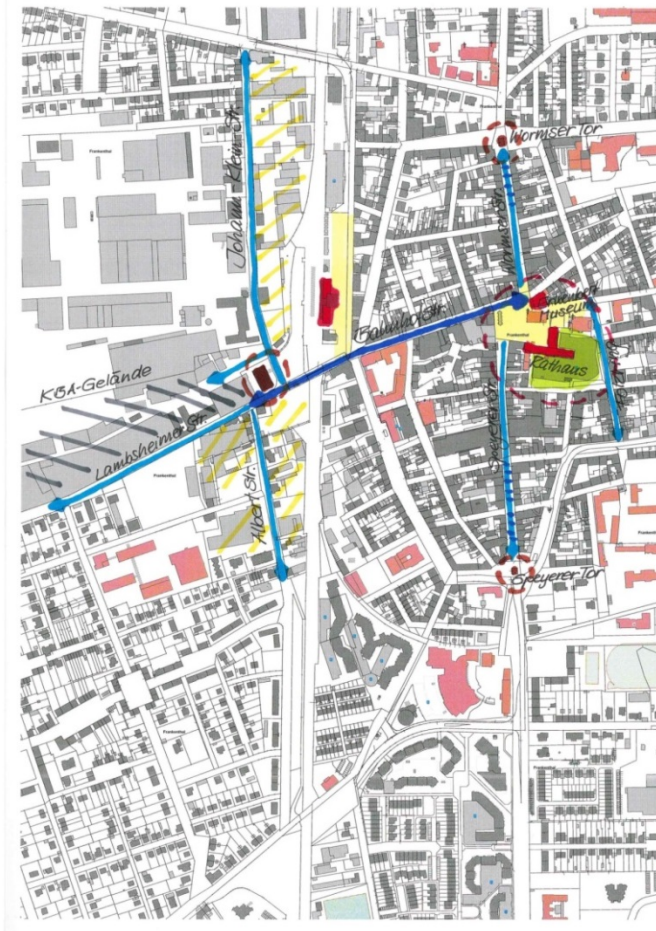


Abb. 15: Bezugsachsen für Gebietsfestlegung

5.2 Johann Klein Straße / Alberstraße

Dieser Bereich westlich der Bahnlinie schließt sich direkt an die im Stadtumbaugebiet liegenden Brach- und untergenutzten Flächen an und ist gekennzeichnet durch untergenutzte Flächen. Mit der Erweiterung soll der gesamte Bereich zwischen der Entwicklungsachse Innenstadt, Johann-Klein-Straße und Heßheimer Straße nachgenutzt, nachverdichtet und neu bebaut werden, um so auch die Rückseite des Hauptbahnhofes in ein Entrée für das neue Quartier westlich der Bahnlinie zu verwandeln.

Schwerpunktmäßig soll dabei Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen geschaffen werden, welcher durch Dienstleistungen und nicht störendes Gewerbe sowie öffentliche Einrichtungen ergänzt wird. Durch die Entwicklung des Masterplans zum angrenzenden Albert-Frankenthal-Quartier fand in jüngster Vergangenheit verstärkt eine Umorientierung der gewerblichen Nutzungen statt.

Um eine attraktive Verbindung zwischen dem Wohnquartier Lauterecken, dem künftigen Albert-Frankenthal-Quartier, dem Hauptbahnhof sowie der Innenstadt herzustellen, sollen die Straßenräume sowohl gestalterisch als auch funktional

aufgewertet werden, wobei eine Gliederung des Straßenraumes zwischen Rad-, Fuß- und PKW-Verkehr unter Einbeziehung von Begrünung geplant ist.

5.3 Albert-Frankenthal-Quartier

Durch die Integration der Flächen des KBA Geländes in das Stadtumbaugebiet erhofft sich die Verwaltung eine positive Unterstützung bei der städtebaulichen Entwicklung des Gebietes, insbesondere im Hinblick auf eine attraktive Gestaltung des neu entstehenden öffentlichen Stadtraumes.

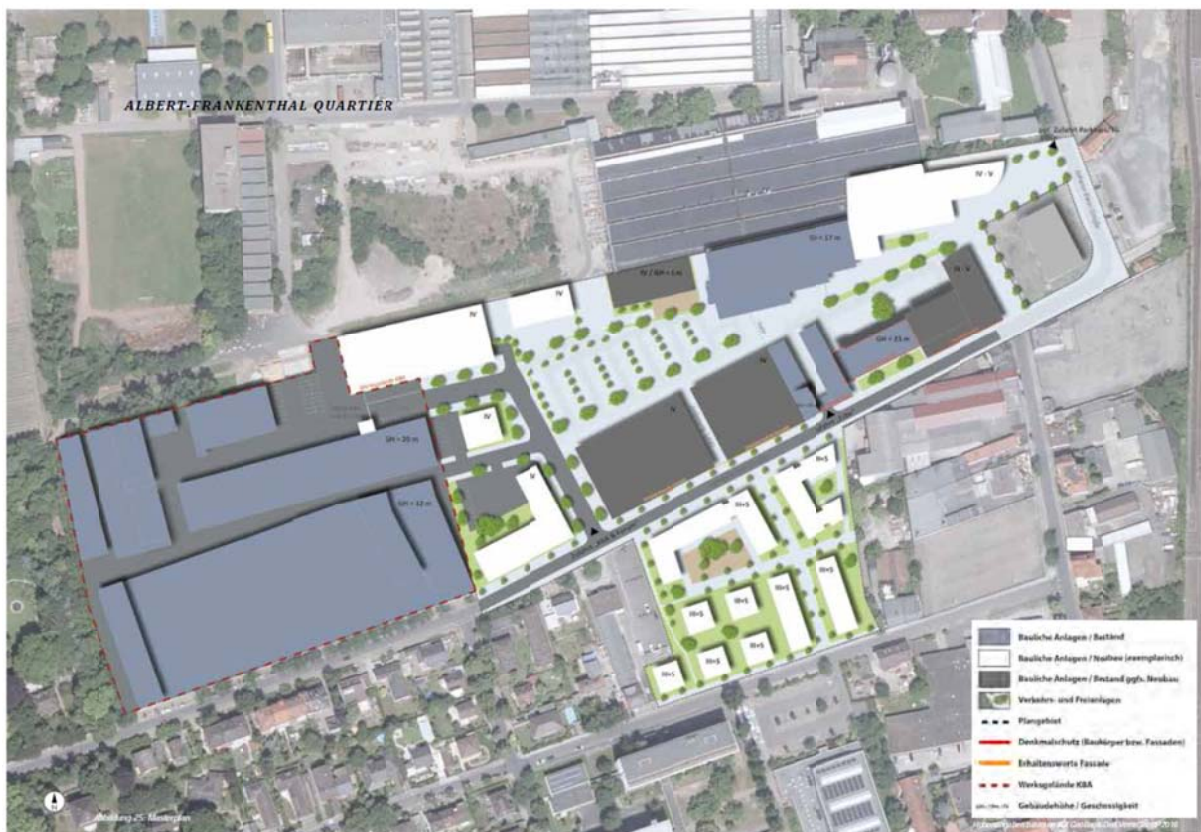


Abb. 16: Masterplan Albert-Frankenthal-Quartier

5.4 Übergang / Synergieeffekt mit dem geplanten Stadtumbaugebiet „Innenstadt“

Insbesondere die Fußgänger- und Radunterführung, welche unter der Bahnlinie zwischen Lambsheimer-Straße und Eisenbahnstraße verläuft, spielt bei der weiteren Entwicklung beider Stadtumbaugebiete eine zentrale Rolle, ist sie doch derzeit die einzige direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und der westlich der Bahnlinie angrenzenden Bebauung.

Die Unterführung weist derzeit gestalterische Mängel auf und wird ihrer Bedeutung als wichtiges, zentrales fuß- und radläufiges Bindeglied nicht gerecht. Daher wird eine Neugestaltung dieser Unterführung angestrebt, hierfür soll ein

Gestaltungskonzept erarbeitet werden, wobei v. a. das Gestaltelement Licht besondere Berücksichtigung finden soll.



Abb. 17: zentrales Gelenk beider Stadtumbaugebiete, die Fuß- und Radunterführung zw. Bahnhof- und Johann-Klein-Straße

Über der Unterführung soll künftig ein Fahrradparkhaus („Radhaus“) mit transparenter Fassadengestaltung errichtet werden, dies war bereits Bestandteil der ursprünglichen Planungen zum Stadtumbaugebiet „Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes. Zu dem Vorhaben liegen bereits erste Planungsideen vor. Durch die Errichtung des Radhauses soll die individuelle Mobilität erweitert werden.

5.4 Fazit

Mit den hier dargelegten Maßnahmen zur Aufwertung der Bahnhofumfeldes soll, in Verbindung mit den Maßnahmen des Stadtumbaugebietes „Innenstadt“ 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.

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 vollem Gelb dargestellte Fläche die Abgrenzung des Stadtumbaugebietes „Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“, die in Dunkelblau dargestellten Flächen sind die bereits bestehenden Flächen des Stadtumbaugebietes „Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“. In transparenten Gelb dargestellt ist das geplante Stadtumbaugebiet „Innenstadt“ dargestellt.

Bewerbung der Stadt Frankenthal Fördergebiet „Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“

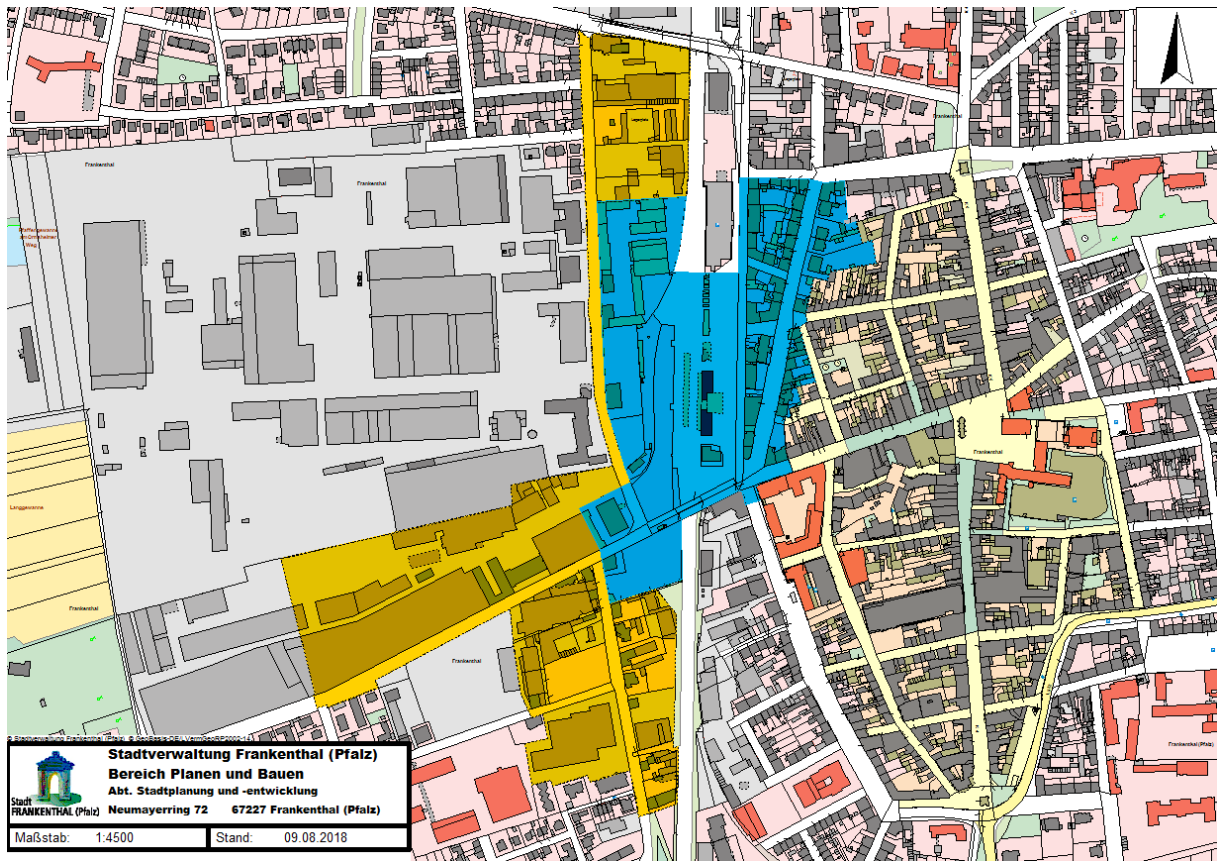


Abb. 18: Übersicht der beiden Stadtumbaugebiete

6. Gebietsvorschlag

Aufgrund des dargestellten Handlungsbedarfs wird der Stadtumbaubereich, dessen genaue Abgrenzung in der Abbildung 19 dargestellt ist, vorgeschlagen. Dabei sollen wie beschrieben die Synergieeffekte durch die parallele Entwicklung des Stadtumbaugebietes „Innenstadt“ sowie der weiteren Planung des Albert-Frankenthal-Quartiers (KBA) aufgenommen und fortgeführt werden. Dabei bildet besonders die Entwicklungsachse, welche in Ostwest-Ausrichtung zwischen der Bahnlinie und dem Albert-Frankenthal-Quartier verläuft, den Ausgangspunkt der Neu- und Umgestaltung des Gebietes.

Bewerbung der Stadt Frankenthal Fördergebiet „Erweiterung Stadtumbaugebiet Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“

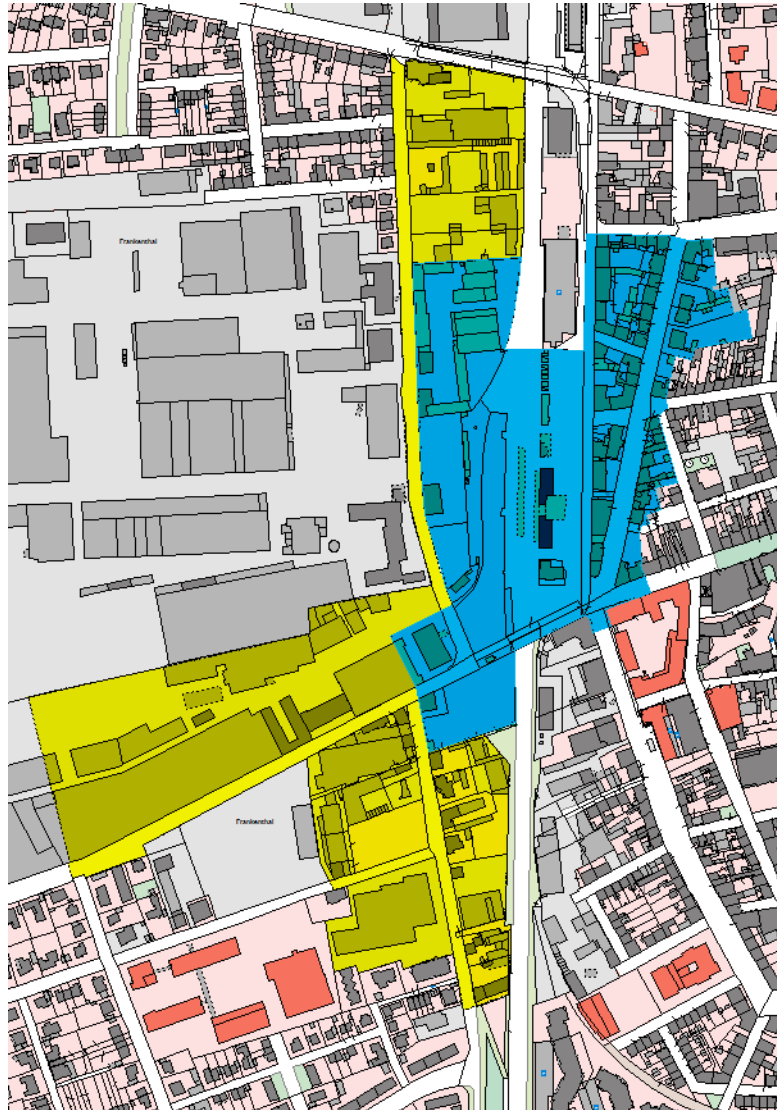


Abb. 19: Gebietsabgrenzung

7. 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 Erweiterung des bestehenden Stadtumbaugebietes „Westliche und Östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ mit zusätzlichen Gesamtkosten von rund 4,0 Mio. € gerechnet, zusätzlich zu den bereits bewilligten Mitteln in Höhe von rund 1,2 Mio. €

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)