

Städtebaulicher Rahmenplan Frechen-Innenstadt



STADT  FRECHEN

Inhalt

1.	Aufgabenstellung	3
1.1.	Ziel und Zweck der Planung	3
1.2.	Methodik	3
2.	Planungsgrundlagen	5
2.1.	Formelle Planungsinstrumente	5
2.1.1.	Flächennutzungsplan von 1980	5
2.1.2.	Bebauungspläne	6
2.1.3.	Gestaltungssatzung	7
2.1.4.	Denkmalschutz	7
2.2.	Informelle Planungen und Konzepte	8
2.2.1.	Einzelhandelskonzept	8
2.2.2.	Steuerungskonzept Vergnügungsstätten	9
3.	Analyse des Stadtraums	11
3.1.	Bevölkerungsstruktur	11
3.2.	Städtebau	12
3.3.	Nutzungsstruktur	14
3.4.	Verkehr	16
4.	Potentiale und Defizite / Bindungen	19
4.1.	Potentiale	19
4.2.	Defizite / Bindungen	21
5.	Zusammenfassende Analyse	26
6.	Leitbild	27
7.	Öffentlichkeitsbeteiligung	29
7.1.	Öffentliche Bürgerveranstaltung	29
7.2.	Workshop	34
8.	Handlungsfelder	47
8.1.	Gestaltung der Fußgängerzone	47
8.2.	Mobilität	47
8.2.1.	Mobilitätsstationen	48
8.2.2.	Umbau Dr.-Tusch-Straße / ZOB	48
8.2.3.	Parkplätze	49
8.3.	Ecke Dr.-Tusch-Straße / Burgstraße / obere Hauptstraße	49
8.4.	Postgelände	51
8.5.	Altes Feuerwehrgelände	52
8.6.	C&A-Gebäude / Parkhaus	52
8.7.	Blockinnenbereich Franzstraße / obere Hauptstraße	53
8.8.	Rhenania-Gelände	53
8.9.	Ehemalige Tankstelle Hauptstraße	53
8.10.	Blockinnenbereich Hauptstraße / Rothkampstraße / Alte Straße	54
9.	Quellenverzeichnis	55

1. Aufgabenstellung

1.1. Ziel und Zweck der Planung

Mit Beschluss vom 04.12.2013 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauleitplanung der Stadt Frechen die Verwaltung mit der Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans für die Frechener Innenstadt beauftragt. In seiner Sitzung am 03.12.2020 beschloss der Ausschuss für Stadtplanung und Strukturwandel den „Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt“ als städtebauliches Entwicklungskonzept i. S. d. § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch.

Für die Innenstadt existierten Planungen bisher nur in Form von Bebauungsplänen, die größtenteils Mitte der 80er Jahre aufgestellt wurden. Sie wurden aus dem seit 1980 rechtsgültigen Flächennutzungsplan entwickelt. In den vergangenen Jahren wurde deutlich, dass die Planungsziele der bestehenden Bebauungspläne immer weniger geeignet sind, den sich wandelnden gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Es fehlt ein Planungsinstrument, das die gesamte Innenstadt zum Gegenstand hat, städtebauliche Entwicklungsziele für diesen Raum als Ganzes formuliert und die „Lücke“ zwischen dem Flächennutzungsplan und den Bebauungsplänen schließt.

Da die Innenstadt überwiegend bebaut ist, liegt der Fokus auf der Aufgabe „Planen und Bauen im Bestand“. Die Herausforderung besteht darin, einen Stadtraum, der vor mehr als hundert Jahren entstanden ist und trotz aller (oft unkoordinierten) Entwicklungen in der Vergangenheit in seinen Grundzügen bis heute existiert, so weiterzuentwickeln, dass er vor dem Hintergrund der wandelnden gesellschaftlichen Anforderungen erfolgreich fortbestehen kann.

Die zentralen Themen, die sich in den vergangenen Jahren für die Stadtentwicklung in Frechen herauskristallisiert haben, sind der demografische Wandel, neue Betriebsformen im Einzelhandel und bei den Dienstleistungen sowie der verstärkte Umwelt- und Klimaschutz. Diese Themen müssen zu einem Leitbild zusammengefasst werden, welches zukünftige Entwicklungsperspektiven der Innenstadt darstellt.

1.2. Methodik

Zunächst wird eine dezidierte Bestandsaufnahme vorgenommen. Hier werden zum einen die vorhandenen Planungen und Entwicklungskonzepte, die bisher existieren ausgewertet, zum anderen eine städtebauliche Analyse des Stadtraums vorgenommen. Daraus werden die Potentiale, Bindungen und Defizite abgeleitet. Anschließend wird ein Leitbild entworfen.

Unter Berücksichtigung der thematischen Handlungsfelder werden Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt, und anhand räumlicher Schwerpunkte sogenannte Handlungsfelder herausgearbeitet. Es werden städtebauliche Ideen für die Handlungsfelder dargestellt, welche das Potential besitzen, bestehende städtebauliche und funktionale Defizite zu mindern.

Das Plangebiet wird begrenzt

- im Norden durch den Freiheitsring
- im Süden und Westen durch die Trasse der Quarzsandbahn
- im Osten durch die Achse Hochstedenstraße / Kölner Straße / Hüchelner Straße

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

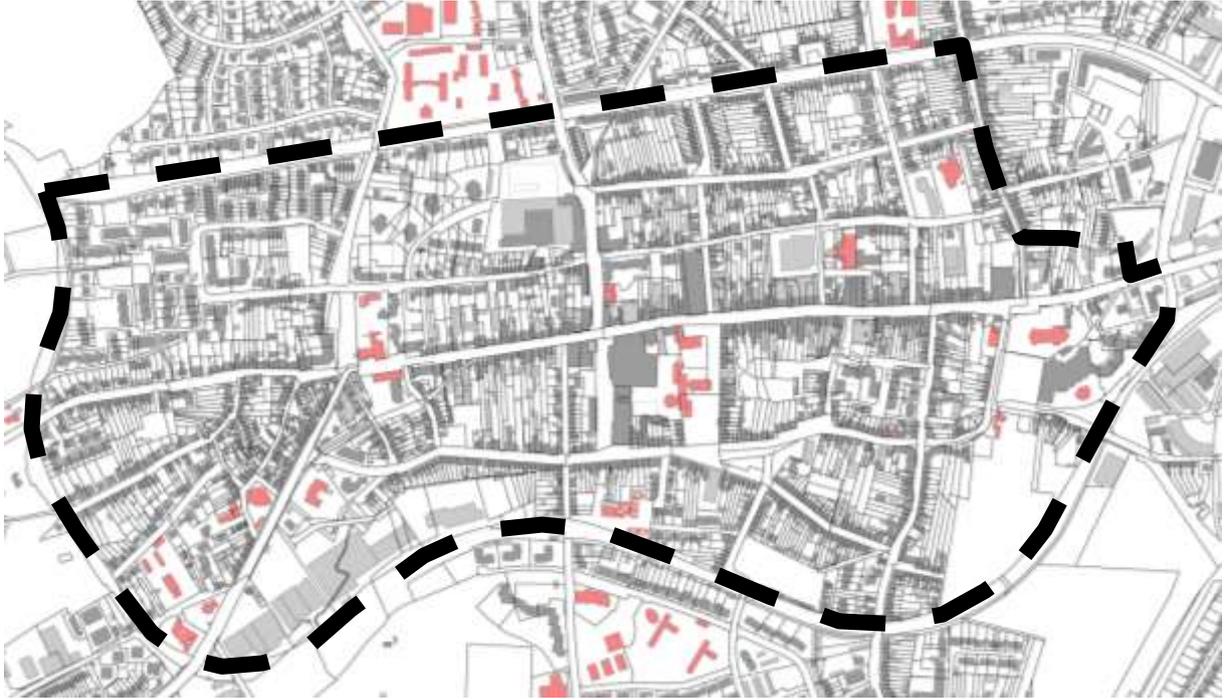


Abb.: Geltungsbereich der Rahmenplanung (Stand: Beschluss PLA vom 04.12.2013)

2. Planungsgrundlagen

2.1. Formelle Planungsinstrumente

2.1.1. Flächennutzungsplan von 1980

Der überwiegende Teil des Plangebiets ist als gemischte Baufläche dargestellt. Die verbleibenden Flächen sind

- im Südwesten als Sonderbaufläche für das Gelände Dürener Straße / Rhenania (Einzelhandel),
- im Westen zwischen Blindgasse und Quarzsandbahn,
- im Bereich nördliche Blindgasse/Freiheitsring,
- im Bereich zwischen Matthiasparkplatz und Feuerwehr

jeweils als Wohnbaufläche dargestellt.

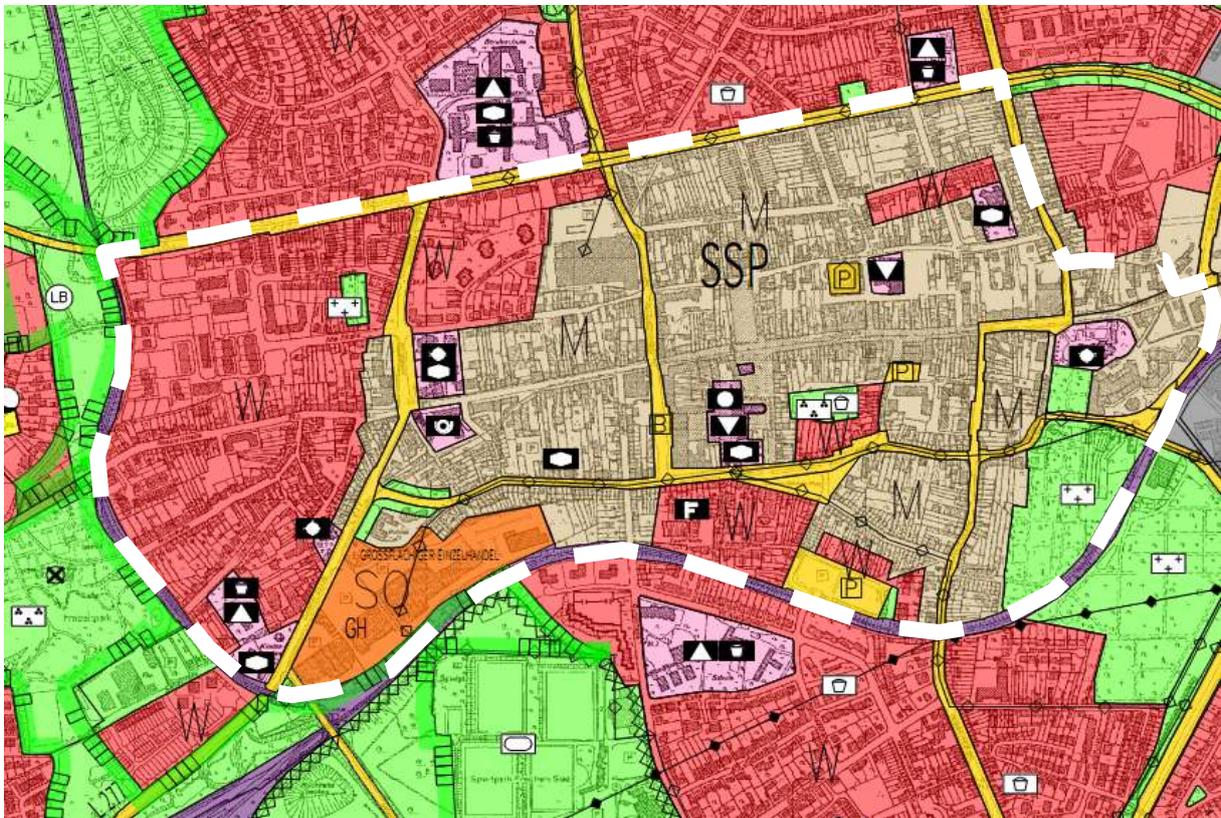


Abb.: Ausschnitt FNP 1980

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans ist vorgesehen, die gemischten Bauflächen auf Grundlage der Realnutzungskartierung von 2014 auf den Bereich zu reduzieren, in dem heute tatsächlich eine substantielle Nutzungsmischung vorhanden ist. Bereiche, die inzwischen faktische Wohngebiete sind bzw. solche geblieben sind, sollen entsprechend als solche dargestellt werden, insbesondere wo nicht zu erwarten ist, dass sich dort zukünftig – obwohl das geltende Planungsrecht dies zuließe – eine stärkere Mischung bilden wird.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt



Abb.: Realnutzungskartierung 2014

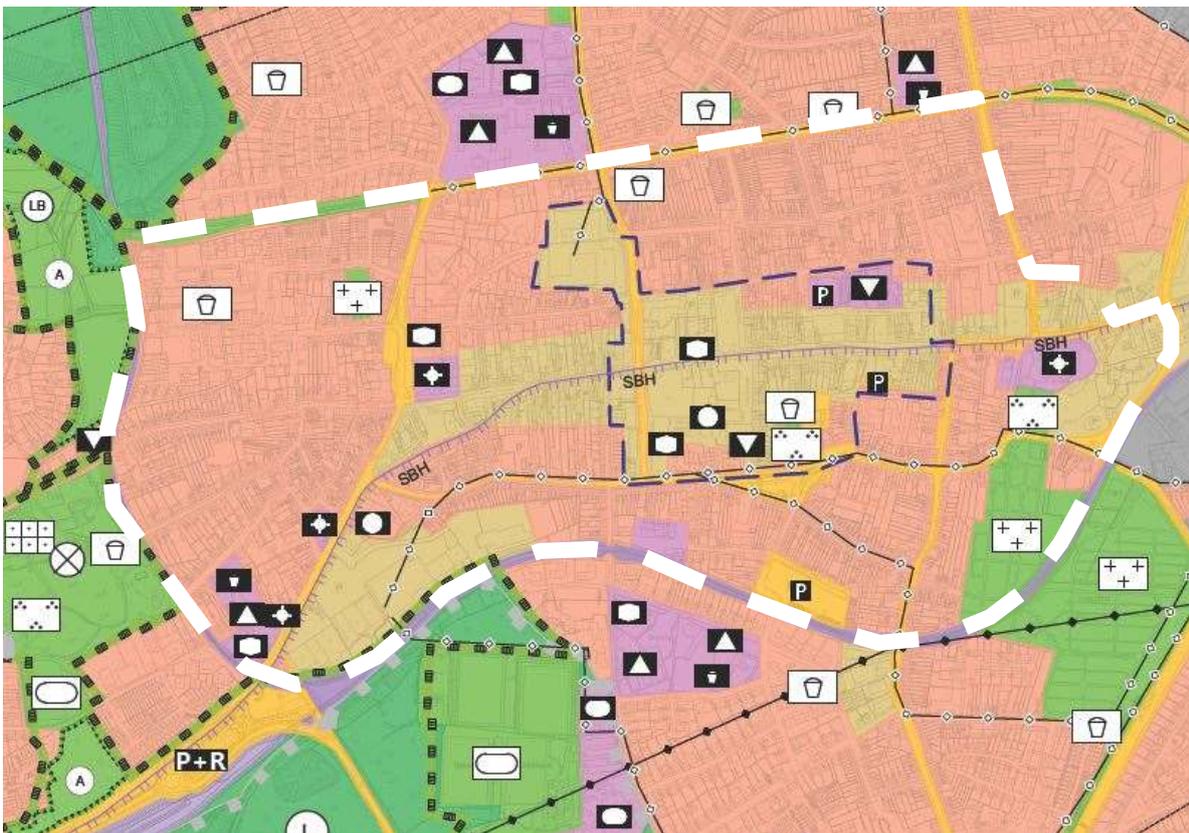


Abb.: Ausschnitt aus dem Vorentwurf zur FNP-Neuaufstellung

2.1.2. Bebauungspläne

Der Bereich der Rahmenplanung ist überwiegend mit qualifizierten Bebauungsplänen geplant. Die meisten wurden in den 1980er und frühen 1990er Jahren rechtskräftig.

Die ursprüngliche Konzeption sah ein Kerngebiet mit einer Ausdehnung von der Hühelner Straße im Osten bis zur Bahnstraße im Westen vor, was einer Länge von ca. 900 m entspricht. Nach über 20 Jahren Rechtskraft der Bebauungspläne muss festgestellt werden,

dass das Planungsziel „Kerngebiet“ entlang der oberen Hauptstraße nicht erreicht wurde. Der Bereich der hochwertigsten Nutzungen liegt im Bereich der Fußgängerzone, wo sich auch die Nachfrage nach Flächen für den Einzelhandel konzentriert. Die obere Hauptstraße zählt dagegen nicht dazu. Insofern ist das in den Planungen vorgesehene Kerngebiet überdehnt. Zu diesem Ergebnis kommt auch das städtische Einzelhandelsgutachten in seiner Empfehlung zur Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches, diesen nicht nach Westen über die Dr.-Tusch-Straße hinaus auszudehnen und somit Ansiedlungen und Investitionen zur Stärkung der Fußgängerzone hier zu konzentrieren.

Entlang der Hauptstraße wurde mit den Bebauungsplänen weiter das Ziel verfolgt, eine verdichtete Bebauung mit drei bis vier Vollgeschossen zu erreichen, während die Bestandsbebauung in der Regel geringere Höhen aufweist. Durch Neubauten wird dieses Ziel graduell umgesetzt, was allerdings einen langfristigen Prozess darstellt.

2.1.3. Gestaltungssatzung

Seit 2013 gilt für die Innenstadt Frechen eine Gestaltungssatzung. Sie soll speziell in der Fußgängerzone und an der oberen Hauptstraße zu einem ansprechenderen Straßenbild beitragen, indem Regeln für die Möblierung im Straßenraum, dort aufgestellte Werbeanlagen und Auslagen der Geschäfte aufgestellt wurden – zu diesen Aspekten bestand zuvor Unzufriedenheit sowohl bei Passanten als auch Gewerbetreibenden. Weitergehend wurden Regeln zur Gestaltung baulicher Anlagen aufgenommen. Diese und die Regelungen für Werbeanlagen werden aktuell überarbeitet, um sie klarer zu definieren und somit besser durchsetzbar zu machen.

2.1.4. Denkmalschutz

Weite Teile des Innenstadtkerns liegen im so genannten *Töpfereibeizirk* und fallen unter die Vorschriften der Bodendenkmalpflege. Vorhaben in diesem Bereich sind daher häufig mit zusätzlichen Kosten verbunden. Im Einzelfall können Umplanungen erforderlich werden.

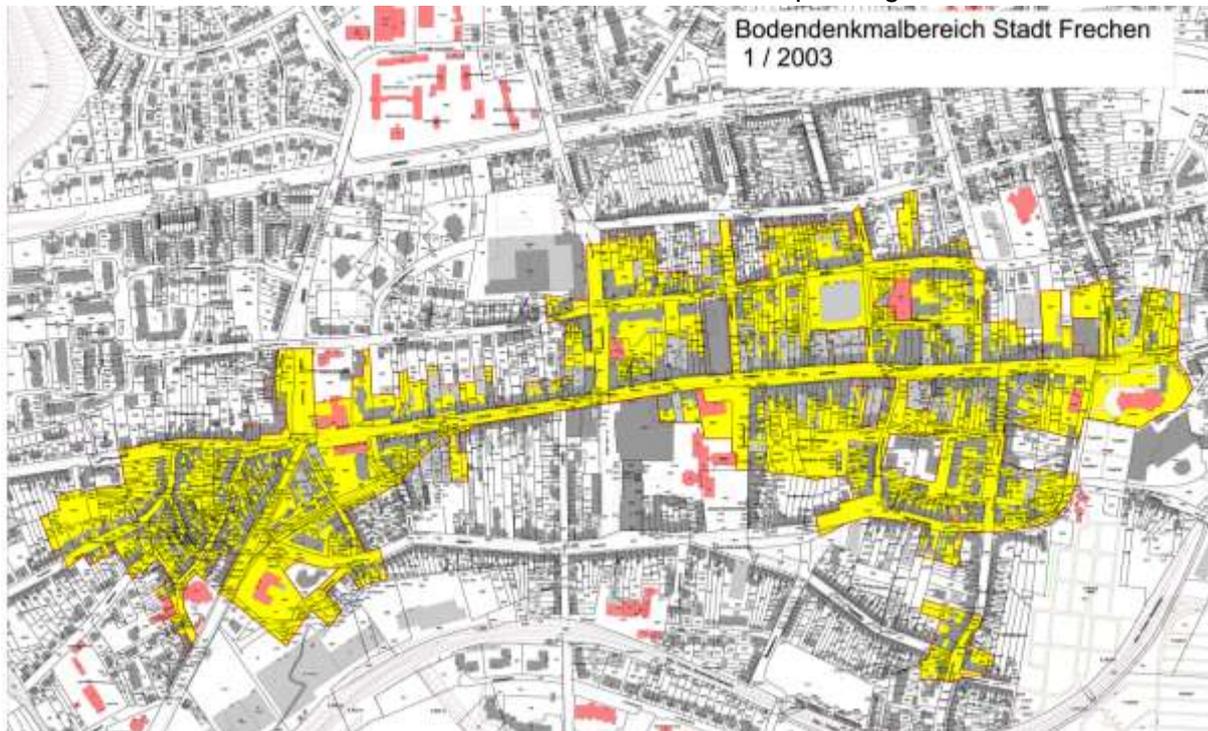


Abb.: Töpfereibeizirk (Quelle: Stadt Frechen)

2.2. Informelle Planungen und Konzepte

2.2.1. Einzelhandelskonzept

Im Jahr 2018 wurde die aktuelle Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts beschlossen. Folgende Stärken und Schwächen wurden dabei identifiziert:

Stärken	Schwächen
Verkehrliche Erreichbarkeit	Konkurrenzdruck durch dezentrale Einzelhandelsstandorte
Versorgungsauftrag für das Stadtgebiet	Abnehmende Nutzungsqualität in den Randlagen
Tendenziell positive Entwicklung in den letzten Jahren: <ul style="list-style-type: none"> - Qualität Einzelhandelsbetriebe - Ausstrahlungskraft der Filialisten 	Geringe Entwicklungsspielräume
Breite Nutzungsmischung von Einzelhandels- und Komplementärnutzungen	Teilweise städtebaulicher Aufwertungs-/Umstrukturierungsbedarf
Innerstädtische Potentialflächen	
Großer Lebensmittel-SB-Betrieb	

(vgl. Einzelhandelskonzept 2018: S. 58)

2001 und 2014 wurden Bürgerbefragungen zum Einzelhandel in der Innenstadt durchgeführt, wobei das Meinungsbild 2014 durchweg positiver ausfiel (vgl. Einzelhandelskonzept 2018: S. 47 f.)

„Im abgegrenzten Versorgungszentrum dominieren kleinteilige Grundstücks- und Betriebs-einheiten“ (Einzelhandelskonzept 2008: S. 111; vgl. Einzelhandelskonzept 2018: S. 60). Weiter gibt es aktuell vier großflächige Betriebe (zwei Bekleidungshäuser, einen Drogeriemarkt und einen Verbrauchermarkt. „Diese großflächigen Einzelhandelsbetriebe der Innenstadt übernehmen wichtige Magnetwirkungen“ für die benachbarten Geschäfte (Einzelhandelskonzept 2008: S. 111). Die Dichte des Einzelhandelsbesatzes ist entlang der Fußgängerzone am höchsten und nimmt in den Randlagen ab. Insbesondere im Bereich *obere Hauptstraße* ist auch eine in Richtung Westen abnehmende Qualität der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe zu verzeichnen (vgl. Einzelhandelskonzept 2018: S. 57 f.).



Abb. Abgegrenztes Versorgungszentrum (Quelle: Einzelhandelskonzept 2018: S. 56)

Die Leerstandsquote bewegt sich auf durchschnittlichem Niveau, wobei sich die Zahl der Einzelhandelsbetriebe seit 2007 um 16% reduzierte, was durch steigende Verkaufsflächen je Betrieb nicht aufgefangen werden konnte. Positiv zu bewerten ist dagegen, dass „einige Filialisten mit einer hohen Kundenfrequenz und/oder einem hochwertigen Angebot angesiedelt werden“ konnten, während Abgänge hauptsächlich „Betriebe mit geringerer Ausstrahlungskraft“ betrafen. Insgesamt wird die Entwicklung seit 2007 positiv beurteilt, insbesondere auch vor dem Hintergrund einer verschärften Konkurrenz durch die dezentralen Einzelhandelsstandorte im Stadtgebiet (Einzelhandelskonzept 2018: S. 62 f.).

Folgende Handlungsempfehlungen werden gemacht:

- Verdichtung und qualitative Aufwertung der Einzelhandelsnutzungen (und arrondierenden Komplementärnutzungen) entlang der Fußgängerzone (Nutzung von Leerständen und mindergenutzten Erdgeschosslagen)
- Prüfung der handelswirtschaftlichen Inwertsetzungsmöglichkeiten der Potenzialflächen, um diese in eine langfristig ausgerichtete Entwicklungsperspektive einfließen zu lassen
- Stabilisierung/Aufwertung der Randlagen (Einzelhandelskonzept 2018: S. 58)

Hierzu ist festzustellen, dass derartige Veränderungen private Investitionen erfordern – von städtischer Seite können allenfalls geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden.

2.2.2. Steuerungskonzept Vergnügungsstätten

Der Rat der Stadt Frechen hat in seiner Sitzung am 03.07.2012 ein gesamtstädtisches Steuerungskonzept für Vergnügungsstätten als sonstige städtebauliche Planung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Am 26.01.2016 beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauleitplanung die Fortschreibung des Konzeptes.

In dem Bereich der oberen Hauptstraße westlich der Dr.-Tusch-Straße findet sich eine hohe Konzentration von Wettbüros, zudem bestehen mehrere Spielhallen. Insbesondere hier findet, auch infolge der Ansammlung von Vergnügungsstätten, eine spürbare und voranschreitende Abwertung statt.

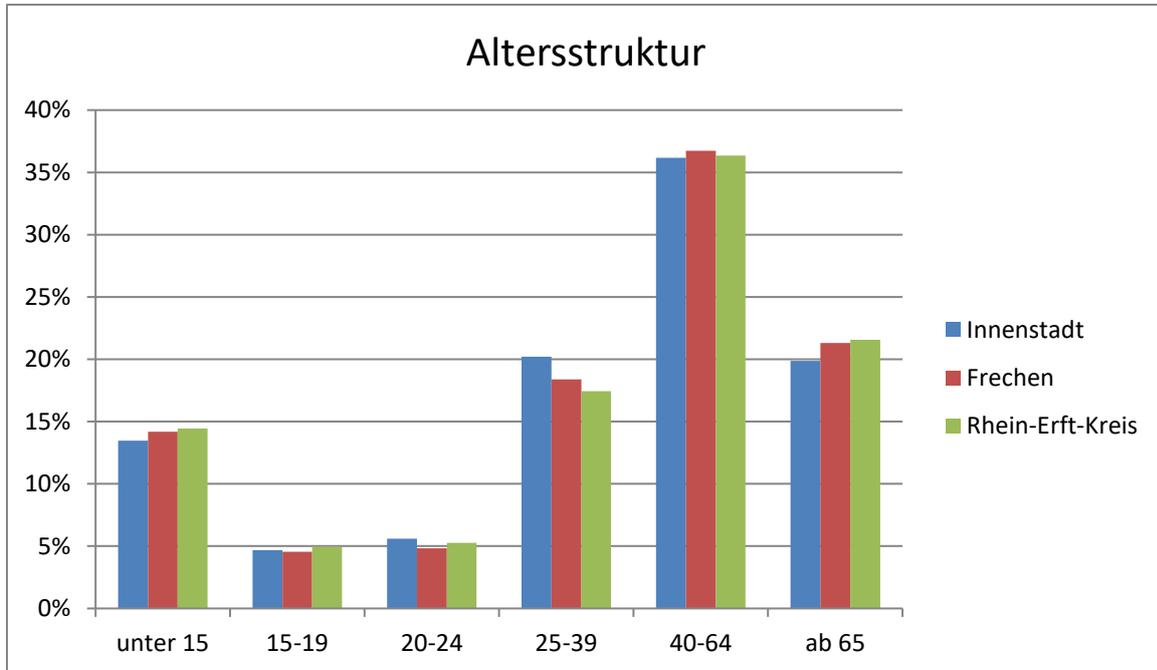
Gerade Spielhallen und Wettbüros wirken sich sowohl direkt als auch indirekt negativ auf Ihre Umgebung aus. Sie können „oftmals – auch dank längerer Öffnungszeiten, höhere Mieten zahlen“, so dass sie „häufig den traditionellen Einzelhandel oder andere gewerbliche Nutzungen, die diese Mieten nicht aufbringen können“ verdrängen (Fortschreibung Vergnügungsstättenkonzept 2015: S. 28). Verstärkt wird ein solcher Prozess „bei einer räumlichen Konzentration von Spielhallen, Billig-Läden und Imbiss-Stuben“. Gerade die „so genannten zweiten Lagen“ wie die obere Hauptstraße sind betroffen. Städtebauliche Mängel entstehen auch durch zugelebte Schaufensterscheiben der Betriebe, welche Schaufensterfronten unterbrechen (Fortschreibung Vergnügungsstättenkonzept 2015: S. 7). Da Spielhallen und Wettbüros regelmäßig auch nachts geöffnet sind, treten im Zusammenhang mit Wohnnutzungen gehäuft Immissionskonflikte auf (vgl. Fortschreibung Vergnügungsstättenkonzept 2015: S. 28).

Das Steuerungskonzept empfiehlt, Vergnügungsstätten entlang der oberen Hauptstraße planungsrechtlich auszuschließen. An hierfür verträglichen Standorten sollen dagegen Zulässigkeitsbereiche geschaffen werden, welche jedoch außerhalb des Innenstadtkerns liegen (vgl. Fortschreibung Vergnügungsstättenkonzept 2015: S. 28-35).

3. Analyse des Stadtraums

3.1. Bevölkerungsstruktur

Zum 31.12.2018 waren in der Frechener Innenstadt 23.404 Einwohner gemeldet, was 43,9% der Frechener Bevölkerung entspricht. Die Altersstruktur der Innenstadt weicht bei den unter-15-Jährigen und den 25- bis 40-Jährigen etwas von der Gesamtstadt und dem Rhein-Erft-Kreis ab:



Tab.: Altersstruktur (31.12.2019; Quelle: Stadt Frechen)

Der geringe Anteil unter-15-Jähriger lässt sich dadurch erklären, dass Familien mit Kindern insbesondere Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser nachfragen, während in Innenstädten ein überdurchschnittlicher Anteil des Wohnraums in Geschosswohnungen existiert. Zugleich ist allgemein davon auszugehen, dass zentrumsnahes Wohnen gerade in der Altersgruppe von 25 bis 39 Jahren nachgefragt ist.

3.2. Städtebau

Der Stadtgrundriss lässt deutlich die Entwicklung aus einem Straßendorf erkennen. Die Hauptachse, entlang der sich die Innenstadt entwickelt hat, ist die Hauptstraße, die in Ost-West-Richtung verläuft.

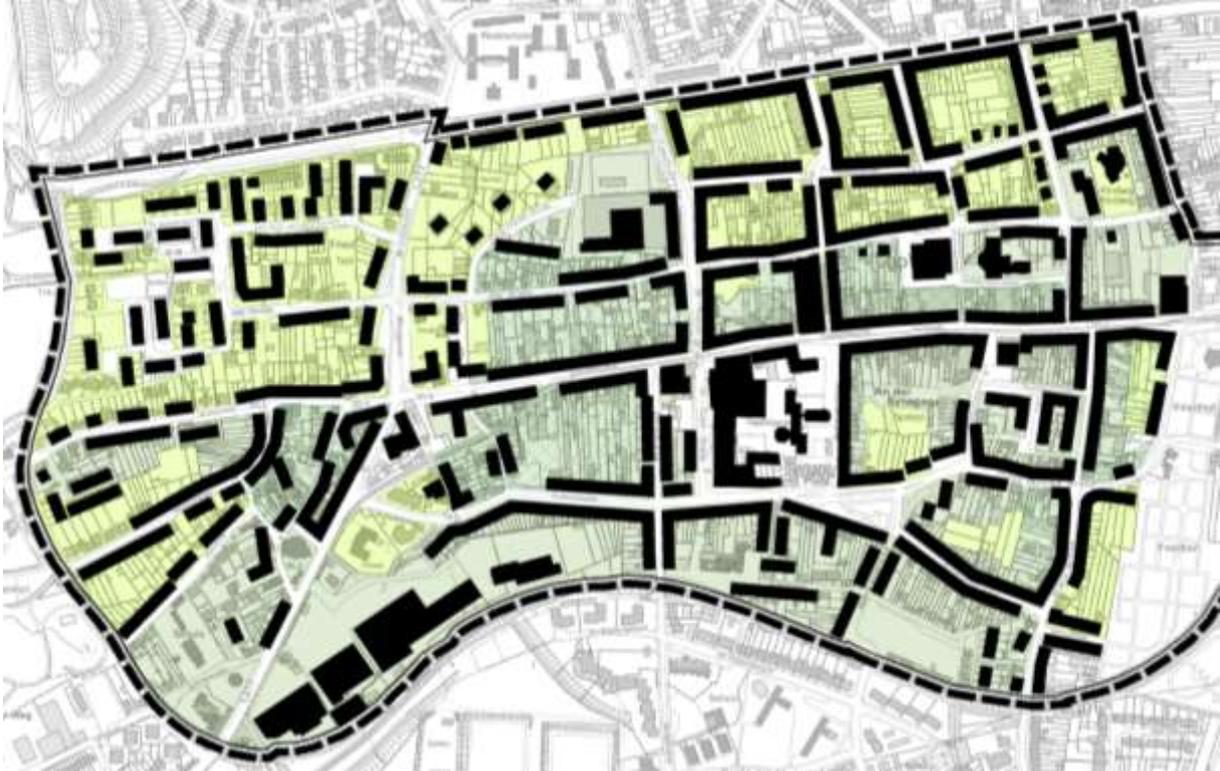


Abb.: Baustruktur der Innenstadt

Entlang dieser Achse hat sich eine kleinteilige Blockrandbebauung entwickelt, welche die bauliche Struktur der Innenstadt bis heute prägt. Diese Struktur weist jedoch Brüche auf, weshalb sich das Plangebiet großräumlich betrachtet in zwei Untergebiete einteilen lässt:

- Ein „Kern“, der sich um die Hauptstraße anordnet. Innerhalb dieses Kerns überwiegt bis heute die Kleinteiligkeit, welche jedoch in den Nachkriegsjahrzehnten durch größere Gebäude oder Gebäudekomplexe unterbrochen wurde. Im Bereich um das Rathaus ist die Struktur zugunsten mehrerer, miteinander verbundener Plätze aufgebrochen worden.
- Ein äußerer Bereich, gleichsam einer Schale aus Baublöcken mit klarer Struktur in Form einer meist zweigeschossigen Blockrandbebauung und Freiflächen in den Blockinnenbereichen. Unterbrochen wird diese Schale insbesondere durch das Einzelhandelsgebiet an der Dürener Straße und den „Marktkauf“ an der Dr.-Tusch-Straße.

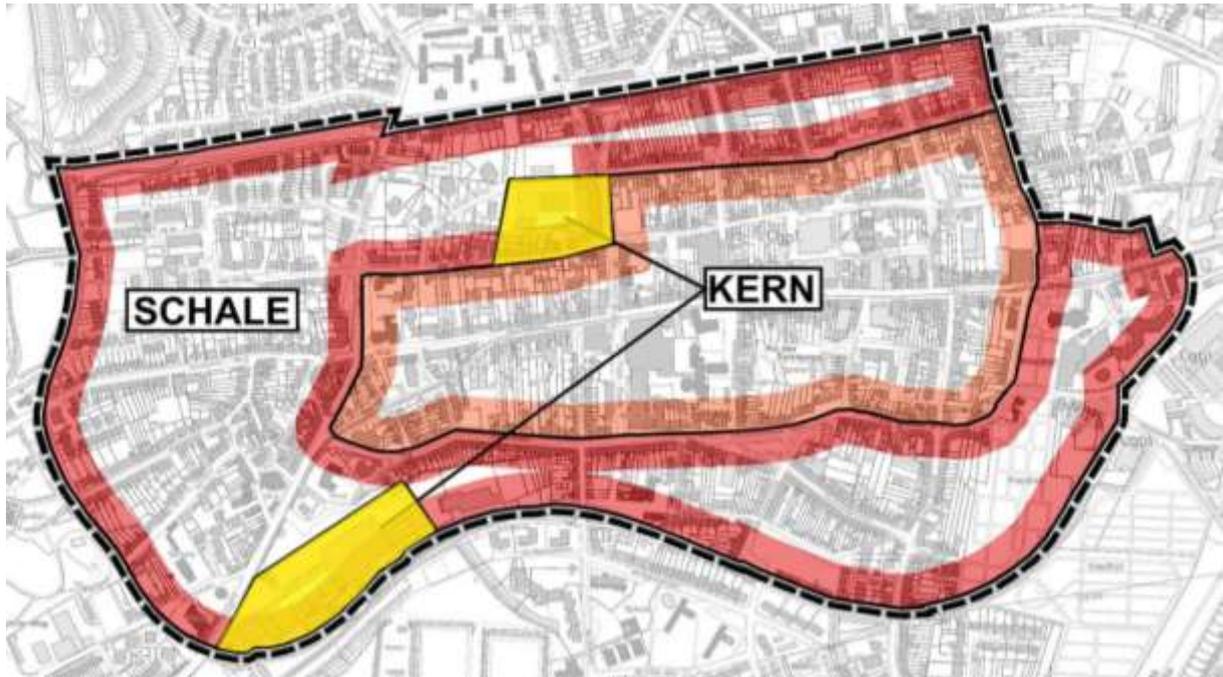


Abb.: „Kern und Schale“

Parallel zur Stadtbahntrasse verläuft im östlichen Teil der Fußgängerzone eine doppelte Baumreihe. Im westlichen Teil und auf dem Johann-Schmitz-Platz sind große Platanen gepflanzt, welche diesen Bereich zusammen mit dem alten und neuen Rathaus sowie dem historischen Gebäude der Volkshochschule prägen. Entlang der oberen Hauptstraße besteht nur eine geringfügige Straßenraumbegrünung. Der Platz der Deutschen Einheit auf der Westseite des neuen Rathauses wird nur selten genutzt. Mit Ausnahme einiger Sonderveranstaltungen, die hier stattfinden, hat der Platz keine seiner Lage gerecht werdenden Funktionen und besitzt eher einen Charakter als städtischer Wohnhof.

3.3. Nutzungsstruktur

Der innerstädtische Hauptgeschäftsbereich fällt zusammen mit dem historisch gewachsenen Stadtkern, welcher den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens in Frechen bildet. Hier findet sich die größte Nutzungsvielfalt:

- Zentrale öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Stadtsaal, Volkshochschule, Musikschule)
- Läden zur Versorgung mit Gütern des täglichen und mittelfristigen Bedarfs
- Gastronomie
- Medizinische Versorgung
- Sonstige Dienstleistungen

Der größte Besatz des innerstädtischen Einzelhandels mit Dienstleistern und Ladengeschäften unterschiedlicher Größen und Branchen findet sich in der Fußgängerzone. Darüber hinaus finden in diesem Bereich diverse Veranstaltungen sowie der Wochenmarkt statt.

„Die Besatzdichte sowie der Anteil der einzelhandelsbezogenen Nutzungen nehmen entlang der Hauptstraße in den Randbereichen deutlich ab, so dass die Hauptgeschäftslage (1A-Lage) auf die Fußgängerzone beschränkt ist“ (Einzelhandelskonzept 2008: S. 109 f.). Die räumliche Ausdehnung des innerstädtischen Versorgungszentrums zeigt, dass entlang der Hauptstraße mit ca. 650 m „eine im Verhältnis zur Ortsgröße überdurchschnittliche Längenausdehnung des Geschäftsbesatzes“ gegeben ist (Einzelhandelskonzept 2008: S. 110).



Abb.: Fußgängerzone, westlicher Teil

Der Geschäftsbesatz ist dabei in der Regel auf das Erdgeschoss beschränkt. In den darüber liegenden Geschossen finden sich teilweise Arztpraxen oder Büros sowie Wohnungen.



Abb.: Realnutzungskartierung 2014

„Neben der in West-Ost-Richtung verlaufenden Hauptfunktionsachse der Hauptstraße bildet die Dr.-Tusch-Straße eine wichtige Querachse [...]“. Andere Seitenstraßen sind in punkto Einzelhandelsbesatz nicht derart ausgebildet, dass ein „Kundenrundlauf“ durch benachbarte Quartiere der Hauptstraße ausgelöst wird (Einzelhandelskonzept 2008: S. 110). Die äußere „Schale“ bildet eine nahezu reine Wohnnutzung, die nur vereinzelt durch kleine Läden oder Büros o.ä. unterbrochen wird.

„Unter siedlungsstrukturellen Aspekten ist positiv zu bewerten, [...] dass ein Großteil der Wohnbevölkerung [...] zu Fuß oder per Fahrrad“ das innerstädtische Versorgungszentrum erreichen kann. Für die Bewohner der peripheren Stadtteile ist dagegen „eine hohe Pkw-Orientierung im Rahmen des Einkaufsverkehrs zu unterstellen“ (Einzelhandelskonzept 2008: S. 111).

3.4. Verkehr

Im Plangebiet befinden sich vier Straßen, die von überörtlicher Bedeutung sind:

- Freiheitsring
- Dr.-Tusch-Straße
- Blindgasse / Dürener Straße
- Franzstraße / Franz-Hennes-Straße

Der Freiheitsring und die Blindgasse / Dürener Straße haben eine Verbindungsfunktion im Stadtgebiet. Der Dr.-Tusch-Straße kommt dagegen eine Erschließungsfunktion für den Kern der Innenstadt zu. Das höchste Verkehrsaufkommen besteht auf dem Freiheitsring und der Blindgasse (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 39-42).

Grundsätzlich stellt der VEP fest, dass verschiedene Straßen in der Innenstadt – insbesondere die Dr.-Tusch-Straße – einen erhöhten Aufenthaltsanspruch für Passanten haben, aber ein hiermit unverträglich hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Weitergehend bestehen an zahlreichen Knotenpunkten Konflikte zwischen dem MIV und den anderen Verkehrsteilnehmern (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 42 f.).

Die Hauptstraße nimmt im innerstädtischen Verkehrsnetz eine Sonderrolle ein: der östliche Teil ist zur Fußgängerzone umgebaut worden. Der westliche Teil, auch „obere Hauptstraße“ genannt, ist vergleichsweise gering belastet und hat eine Erschließungsfunktion für den westlichen Innenstadtkern.

Durch beide Teile der Hauptstraße verläuft die Straßenbahnlinie 7 mit drei Haltestellen im Plangebiet. Sie beeinträchtigt zwar die Aufenthaltsqualität und schränkt die Gestaltungsmöglichkeiten in der Fußgängerzone ein, bietet gleichwohl aber Erschließungsvorteile, indem der Besucher-/Kundenverkehr unmittelbar in die Hauptgeschäftszone geführt wird. Sie verkehrt grundsätzlich im 20-Minuten-Takt, zu den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt. Der Zentrale Omnibusbahnhof an der Dr.-Tusch-Straße bildet zusammen mit der Straßenbahnhaltestelle „Rathaus“ einen bedeutenden ÖPNV-Verknüpfungspunkt, an dem der Umstieg zwischen Stadtbahn und Buslinien möglich ist.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt



Abb.: Dr.-Tusch-Straße mit ZOB

In der Innenstadt stehen gemäß Parkraumkonzept insgesamt 1.236 öffentlich zugängliche Stellplätze zur Verfügung:

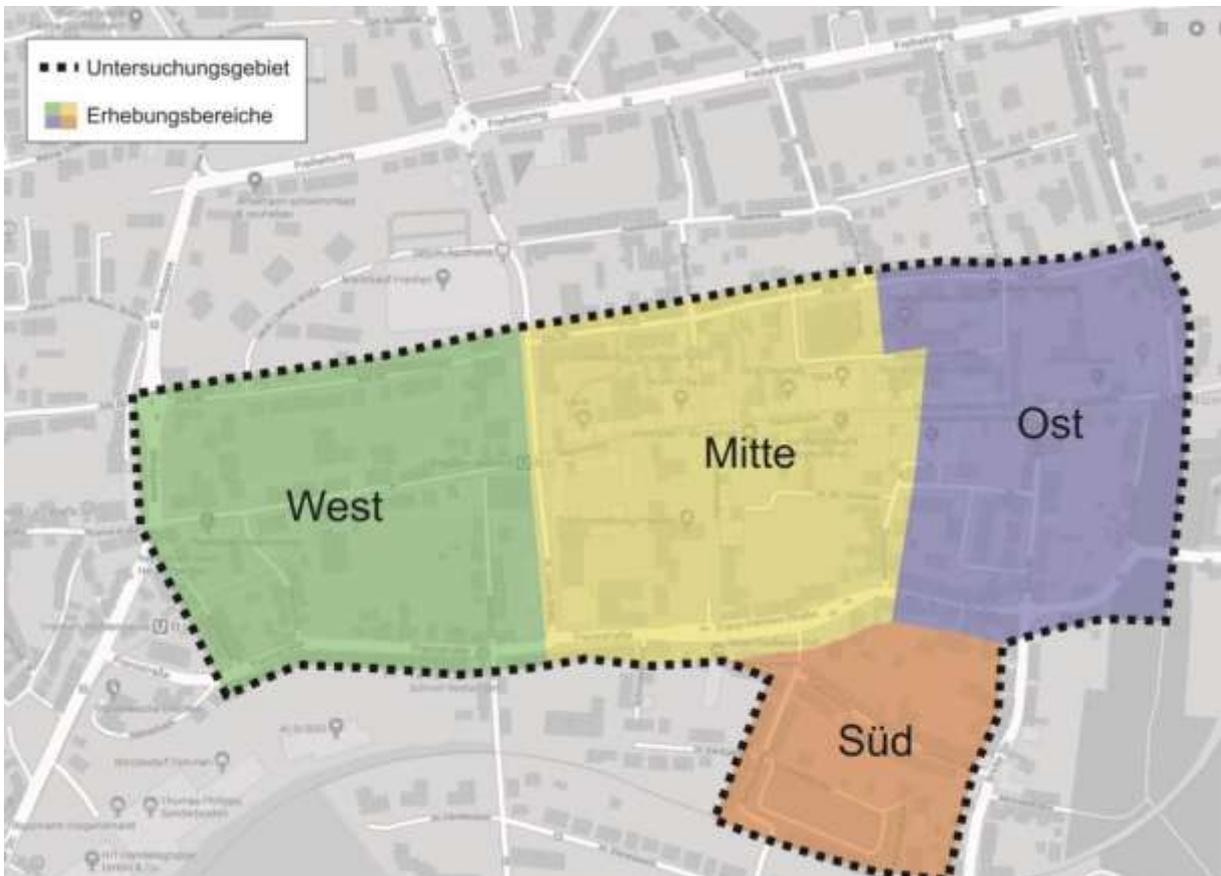


Abb.: Erhebungsbereiche (Quelle: Parkraumkonzept 2019: S. 5)

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Bereich	Erhobene Stellplätze
West	232
Mitte	555
Süd	263
Ost	168
Gesamt	1218

Quelle: Parkraumkonzept 2019: S. 9

Insgesamt befinden sich im Plangebiet zudem 312 Fahrradstellplätze, wobei die Fußgängerzone mit mehreren Sammelstellen für Fahrradstellplätze ausgestattet ist. Bezüglich des Radverkehrs wurde eine Reihe von Schwachstellen definiert – unter anderem Lücken im Radwegenetz auf der Franzstraße und Franz-Hennes-Straße und eine Unfallhäufungsstelle an der Dr.-Tusch-Straße (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 26-28).

Das Parkraumkonzept für die Innenstadt wurde erstellt mit dem Ziel, „eine wirksame Entlastung des Kernbereichs von Frechen vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer verbesserten Gesamtsituation für die Verkehrsarten des Umweltverbundes, städtebaulicher Nutzungen und der Ökologie zu erreichen“ (Parkraumkonzept 2019: S. 4). Das Ergebnis der Analyse ist, dass in der Frechener Innenstadt ausreichend öffentliche Stellplätze vorhanden sind. Die meisten Stellplätze können kostenfrei genutzt werden, unterliegen jedoch einer zeitlichen Beschränkung. Dabei schätzen die Teilnehmer einer hierzu durchgeführten Online-Befragung die kostenfreien Parkmöglichkeiten mehrheitlich als wichtigen Faktor für die Attraktivität der Innenstadt ein (vgl. Parkraumkonzept 2019: S. 19 f.). Hierauf aufbauend wurde ein Maßnahmenbündel entwickelt, welches in Kapitel 8 (Handlungsfelder) näher erläutert wird.

4. Potentiale und Defizite / Bindungen

4.1. Potentiale

Fußgängerzone

Die Fußgängerzone bildet den Kern des innerstädtischen Versorgungszentrums und besitzt trotz vereinzelter Abwertungstendenzen eine hervorgehobene Bedeutung für die Gesamtstadt. Ihre Weiterentwicklung und Stärkung hat daher Priorität. Der „Marktkauf“ ist zwar nicht Teil der Fußgängerzone, liegt aber in ihrer unmittelbaren Nähe und ist funktionaler Teil des Versorgungszentrums.

ÖPNV

Die Verknüpfung der Straßenbahnlinie 7 und des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) grenzt an die Fußgängerzone. Mit den Anbindungsmöglichkeiten von und nach Köln und in den Rhein-Erft-Kreis entlastet er die Innenstadt vom Individualverkehr und ist für die Erreichbarkeit des Zentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln entscheidend.

Alte Feuerwache

Mit Fertigstellung der neuen Feuer- und Rettungswache wurde der bisherige Standort aufgegeben, womit sich die Möglichkeit einer Umnutzung des teilweise denkmalgeschützten Areals ergibt.



Abb.: Alte Feuer- und Rettungswache (Quelle: eigene Aufnahme)

Innerstädtisches Wohnen

Infolge einer Vielzahl von Einzelbauvorhaben, entweder durch Abriss und Neubau oder Nutzung vorhandener Baulücken ist die Einwohnerzahl der Innenstadt in der jüngeren Vergangenheit gestiegen. Es ist zu erwarten, dass sich diese Entwicklung auch auf Grund des

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Mangels an Bauflächen in peripheren Lagen, zumindest kurz- bis mittelfristig fortsetzen wird. Im Ergebnis steigt auch die Zahl potentieller Kunden der innerstädtischen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe.

Parkhaus Josefstraße / C&A-Gebäude

Das Parkhaus Josefstraße ist marode und wird in absehbarer Zeit saniert oder abgebrochen werden müssen. Auch das C&A-Areal könnte neu entwickelt werden und so den Bereich aufwerten. Dabei bestünde Potential zur Schaffung moderner Verkaufsflächen für den Einzelhandel, welche in der Fußgängerzone fehlen. Einem Verkauf des städtischen Parkhauses mit dem Ziel des Abrisses, teilweisen Ersatz der Parkplätze und Neuentwicklung des Gesamtareals hat der Rat der Stadt Frechen nicht zugestimmt.

Blockinnenbereich Franzstraße / obere Hauptstraße

Der Blockinnenbereich zwischen Franzstraße und oberer Hauptstraße weist große, gegenwärtig untergenutzte Flächen auf, die entwickelt werden könnten. Unter Umständen können hierbei auch die bisher unbebaute Ecke Franzstraße / Bahnstraße sowie der angrenzende Schotterparkplatz in die Entwicklung einbezogen werden. Der Bereich bietet sich primär für innerstädtisches Wohnen an, wobei zusätzlich auch eine Kindertagesstätte denkbar wäre. Problematisch ist jedoch die zersplitterte Eigentümerstruktur. Das ehemalige Annahaus an der Franzstraße ist faktisch eine Bauruine, steht seit geraumer Zeit leer und sollte im Zuge einer Entwicklung in diesem Bereich durch eine Neubebauung ersetzt werden.

Blockinnenbereich Hauptstraße / Rothkampstraße / Alte Straße

In diesem Bereich bestehen derzeit Lagerhallen sowie Stellplätze. An der Alte Straße steht ein einzelnes, nur eingeschossiges Gebäude. Die Fläche bietet das Potential, bei Abbruch der bestehenden Hallen und Gebäude neue Wohnbebauung zu schaffen. Die Lage in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone wäre hierfür sehr attraktiv. Gegenwärtig wird für die Neuentwicklung dieser Fläche ein Bebauungsplan aufgestellt.

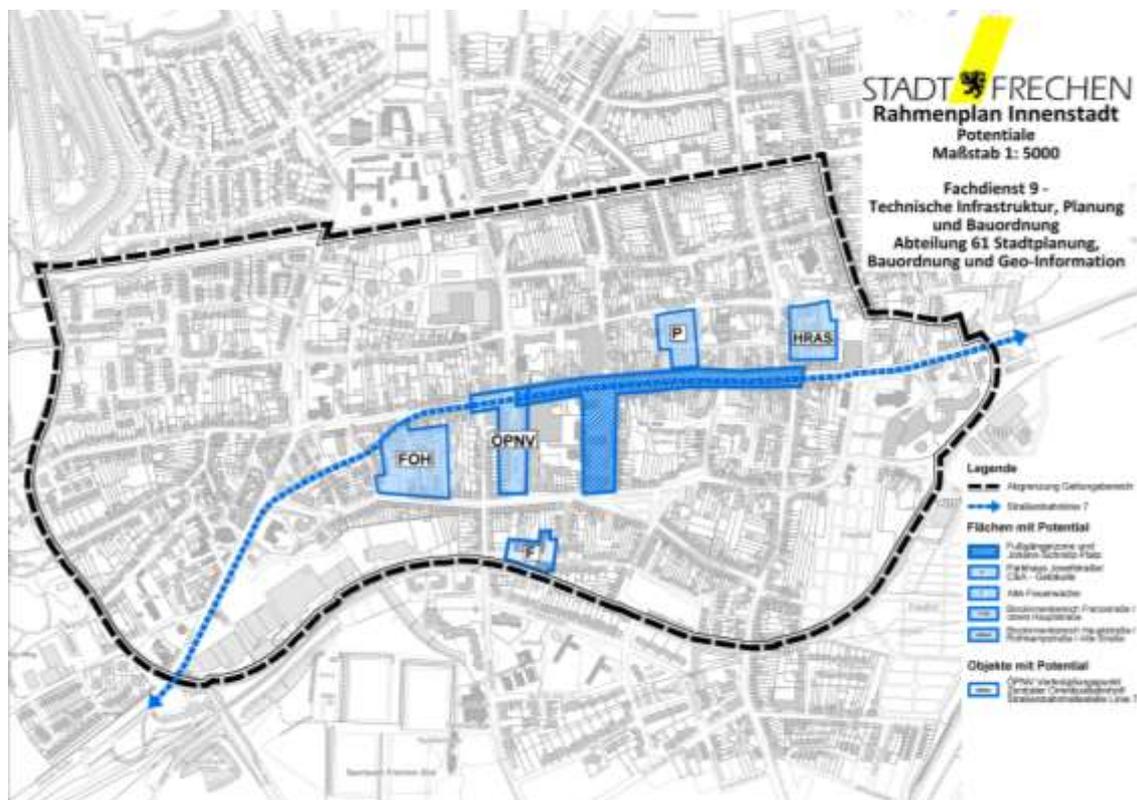


Abb.: Grafische Darstellung der Potentiale

4.2. Defizite / Bindungen

Obere Hauptstraße

Im Bereich der oberen Hauptstraße besteht vordringlicher Handlungsbedarf. Besonders auffällig ist die fortschreitende Abwertung der gewerblichen Nutzungen, bei der sich insbesondere eine hohe Zahl von Wettbüros angesiedelt hat. Auch eine Vielzahl von Imbissbetrieben ist vorhanden, Fachgeschäfte finden sich dagegen nur noch vereinzelt.



Abb.: obere Hauptstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Ecke Franzstraße / Bahnstraße

An der Ecke Franzstraße / Bahnstraße wurde die Blockrandbebauung nicht vollendet. Durch die Baulücke wird der Blick auf den Blockinnenbereich mit dem dortigen, ungestalteten Parkplatz frei, womit eine Hinterhofsituation zum öffentlichen Raum präsentiert wird.



Abb.: Baulücke Franzstraße / Bahnstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Der Parkplatz sollte ursprünglich den Kunden der Geschäfte an der oberen Hauptstraße dienen. Da vom Parkplatz keine Zuwegung dorthin vorhanden ist, kann er diese Funktion aber nicht erfüllen. Die Stellplätze werden durch die Bewohner der Franzstraße genutzt, wo die Häuser in der Regel keine eigenen Stellplätze besitzen. Der Parkplatz an der Franzstraße selbst sind hierfür nicht ausreichend, weshalb bei einer Neubebauung im Bereich des Parkplatzes nicht ohne weiteres auf die dortigen Stellplätze verzichtet werden kann. Die Fläche um den Parkplatz ist ungestaltet und das nahegelegene Annahaus faktisch eine Bauruine.

Postgelände

Das Postgelände weist für seine Größe und zentrumsnahe Lage eine geringe Ausnutzung auf. Gestalterisch hebt es sich von der umgebenden Bebauung ab. Der rückwärtige Bereich umfasst einen Parkplatz, welcher nicht ausgelastet ist.



Abb.: Postgebäude (Quelle: eigene Aufnahme)

Neues Rathaus

Das neue Rathaus wird durch seine Dimension auch dem historischen Ensemble um den Johann-Schmitz-Platz und dem alten Rathaus nicht gerecht und stellt einen städtebaulichen und architektonischen Bruch dar. Zugleich ist das Gebäude sanierungsbedürftig, so dass auch in dieser Hinsicht Handlungsbedarf besteht.



Abb.: neues Rathaus (Quelle: eigene Aufnahme)

Parkhaus Josefstraße / C&A-Gebäude

Zwar bietet das Areal Potentiale, gegenwärtig haben Erscheinungsbild und baulicher Zustand des Parkhauses aber eine negative Wirkung. Auch dem Umfeld fehlt es an Aufenthaltsqualität. Das durch C&A genutzte Gebäude hat Erneuerungsbedarf und ist untergenutzt.



Abb.: Parkhaus Josefstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Einzelhandelsstandort Dürener Straße

In der Einzelhandelsagglomeration an der Dürener Straße finden sich überwiegend Betriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten, wobei es kein integrierter Standort ist und von einer negativen Wirkung auf den innerstädtischen Einzelhandel auszugehen ist. Langfristig empfiehlt das Einzelhandelskonzept, hier ein Mischgebiet zu entwickeln und die Handelsfunktion aufzugeben, wobei für die bestehenden Einzelhandelsnutzungen derzeit noch keine alternativen Flächen innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs vorhanden sind (vgl. Einzelhandelskonzept 2018: S. 91 f.).

Straßenverkehr

Die Innenstadt ist durch die großen Verkehrsträger stark belastet, wobei die am stärksten befahrenen Straßen auch eine städtebauliche Barrierewirkung besitzen. Speziell der Verkehrslärm hat das Potential, die Lebensqualität in diesem Stadtraum zu mindern.

Töpfereibezirk / Bodendenkmal

Bei Vorhaben im Töpfereibezirk erhöhen sich in der Regel infolge des Denkmalschutzes die Kosten sowie der Aufwand, vereinzelt können auch Umplanungen erforderlich werden. Hierdurch reduziert sich die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit möglicher Vorhaben für die Bauherren, wodurch im Extremfall Investitionen ausbleiben können.

Bau- und Eigentümerstruktur

Infolge eines steigenden Flächenbedarfs gewerblicher Nutzungen entsprechen viele der bestehenden Ladenlokale nicht mehr heutigen Anforderungen. Insbesondere entlang der Hauptstraße zeigt sich dies in schmalen Gebäuden und Grundstücken, welche tief in die Blockinnenbereiche reichen. Die kleinteilige Eigentümerstruktur erschwert Bestrebungen zur Modernisierung. Im Ergebnis besteht eine Diskrepanz zwischen angebotenen und nachgefragten Ladenflächen, wodurch das Potential gerade der Fußgängerzone nicht ausgeschöpft wird. Auch die Erforderlichkeit von Stellplätzen auf dem jeweiligen Grundstück begrenzt die Möglichkeiten zur baulichen Verdichtung und bedeutet zusätzliche Kosten für die Errichtung von Tiefgaragen. Hiervon sind vor allem Wohngebäude betroffen.

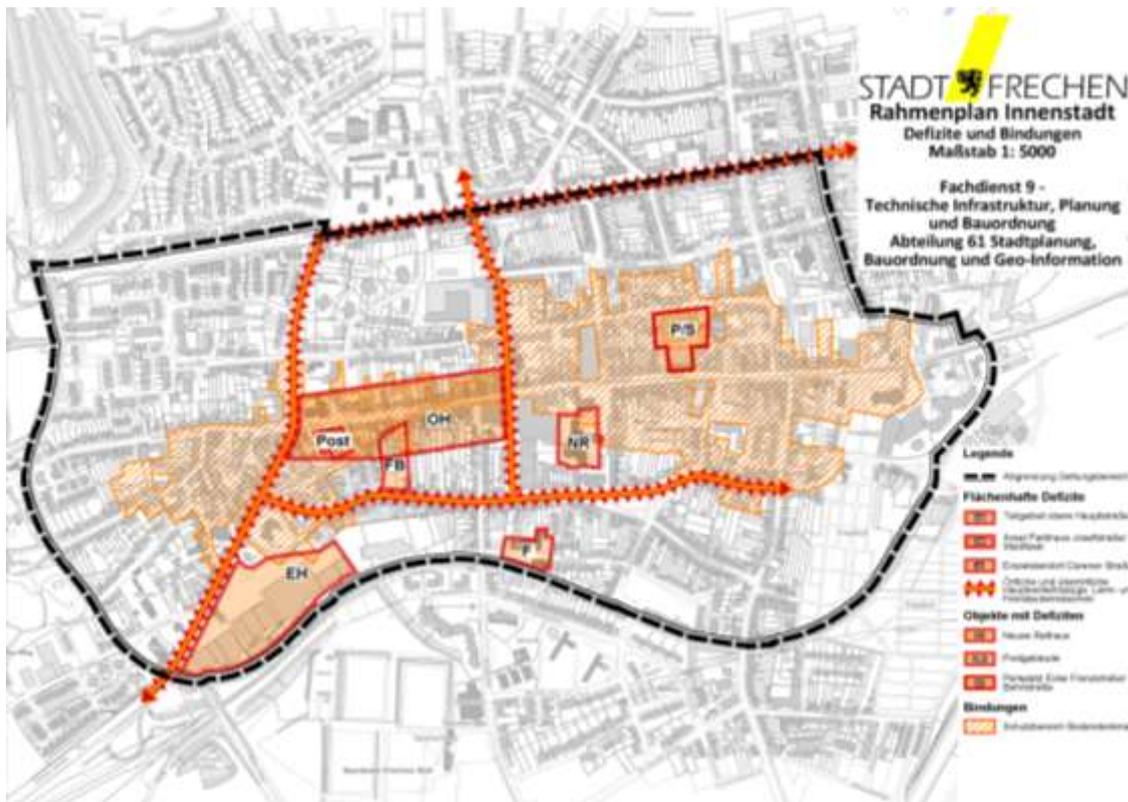


Abb.: Grafische Darstellung der Defizite und Bindungen

5. Zusammenfassende Analyse

Der Ursprung der Innenstadt als Straßendorf ist bis heute noch ablesbar, auch wenn sich das Stadtbild sehr verändert hat. Das Plangebiet weist heute sowohl in seiner Baustruktur als auch seiner Nutzung zwei unterschiedliche Räume auf: Einerseits einen verdichteten Kern mit großer Nutzungsvielfalt und zum anderen einen äußeren Ring gleichsam einer Schale, der homogen in seinen Nutzungen und seiner Baustruktur bei, verglichen mit dem Kern, geringerer Dichte ist.

Die Fußgängerzone weist trotz unbestreitbar vorhandener Schwächen insgesamt eine noch intakte Einzelhandelsstruktur auf, welche vor allem den kurz- und mittelfristigen Bedarf abdeckt. Die vielen kleinen Einzelhändler profitieren dabei auch von den größeren „Magnetbetrieben“ (Supermarkt, zwei Bekleidungshäuser, Drogerie). Auch das gastronomische Angebot inkl. Außengastronomie ist zufriedenstellend. Einen Beitrag zum Erhalt der Attraktivität der Innenstadt als Standort für Einzelhandel und Gastronomie leistet das Angebot von ausreichend kostenfreien Parkplätzen. Entwicklungsmöglichkeiten bietet entlang der Fußgängerzone vor allem das Gelände des heutigen C&A-Gebäudes und des Parkhauses Josefstraße. Die innerstädtischen Wohngebiete sind nachgefragt und bieten eine überwiegend gute Wohnqualität. In den Blockinnenbereichen sind teils große Grünflächen vorzufinden.

Der Bereich der oberen Hauptstraße hat stark an Qualität verloren und weist heute den größten Handlungsbedarf auf. Der rückläufige Einzelhandelsbesatz und andere, meist minderwertige gewerbliche Nutzungen, die Konzentration von Vergnügungsstätten und teilweise überkommene Bausubstanz weisen auf einen zunehmenden Funktionsverlust hin. Auch weitere defizitäre Flächen und Objekte liegen überwiegend im Kern des Plangebiets, aber westlich der Dr.-Tusch-Straße. Zugleich bestehen hier auch die meisten Potentiale.

Außerhalb des Kerns hat das Gelände der alten Feuer- und Rettungswache Potential. Durch die Fertigstellung der neuen Wache ergeben sich hier Möglichkeiten für eine Umnutzung. Derzeit wird die alte Wache nur interimswise durch die Stadtverwaltung sowie für Schulungen der Feuerwehr genutzt. Eine Sonderrolle nimmt der Einzelhandelsstandort an der Dürener Straße ein, welcher nicht in die Innenstadt integriert ist und diese potentiell schwächt, aber für die westlichen Stadtteile Frechens eine wichtige Versorgungsfunktion hat.

6. Leitbild

Die Innenstadt stellt nach wie vor den Siedlungsschwerpunkt Frechens dar. Obwohl viele Bereiche stabil sind oder sich positiv entwickelt haben, besteht an einigen Stellen unverkennbarer Handlungsbedarf. Hierfür ist ein Leitbild erforderlich, welches die gewünschte zukünftige Ausrichtung der Innenstadt definiert und als Grundlage für konkrete Maßnahmevorschläge dient. Das Prinzip des Leitbildes lautet „Konzentration – Transformation – Erhalt“ und wird im Folgenden erläutert.

Konzentration

Der innerstädtische Einzelhandel und die öffentlichen Einrichtungen konzentrieren sich entlang der Fußgängerzone und in ihrer unmittelbaren Umgebung, wo hierfür die günstigsten Voraussetzungen bestehen. Über diesen Bereich hinaus ist ein verdichteter Einzelhandelsbesatz nicht tragfähig.

Problematisch ist der Mangel an modernen Ladenlokalen, während viele bestehende den Anforderungen des Einzelhandels nicht mehr gerecht werden. Entsprechende Baumaßnahmen, ob durch Um- oder Neubau, sind zu begrüßen, der planerische Einfluss hierauf ist aber begrenzt.

In Frechen existieren großflächige dezentrale Einzelhandelsstandorte mit zentrenrelevanten Sortimenten, welche den innerstädtischen Einzelhandel schwächen. Für eine positive Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs ist es daher bedeutend, dass derartige Standorte nicht zusätzlich erweitert und wo möglich sogar eingeschränkt werden. Im Zuge dessen wird es angestrebt, Flächenalternativen innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs zu finden.

Transformation

Entlang der oberen Hauptstraße findet seit geraumer Zeit ein Abwertungsprozess statt. Insbesondere Fachgeschäfte haben sich zurückgezogen und wurden durch minderwertige Nutzungen ersetzt. Eine grundlegende Umkehr dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Da stattdessen eine hohe Nachfrage nach zeitgemäßem, innerstädtischem Wohnraum besteht, stellt eine Transformation von der ehemals gewerblichen Prägung hin zu einer überwiegenden Wohnnutzung in einem verdichteten Gebiet eine Zukunftsperspektive dar.

Die Bauleitplanung kann und sollte hierfür förderliche Rahmenbedingungen schaffen, wozu auch der Ausschluss des Wohnens erheblicher störender Nutzungen zählt. Entscheidend sind dennoch private Investitionen zur Schaffung neuen und Modernisierung bestehenden Wohnraums. Auf Grund der seit Jahren bestehenden – und auch absehbar sich nicht ändernden – Engpässe am Wohnungsmarkt mit entsprechender Nachfrage, ist diese Option durchaus realistisch. Gleichzeitig würde sich mit dieser Entwicklung die Mantelbevölkerung in direkter Nähe der Fußgängerzone / des zentralen Versorgungsbereichs erhöhen und somit die Tragfähigkeit der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen verbessern.

Qualitäten erhalten

Im äußeren Bereich, der „Schale“ sind intakte und qualitativ gute Bedingungen, nämlich geordnete Wohnbebauung, moderate bauliche Dichte und Freiflächen im Blockinnenbereich, vorhanden. Diese Potentiale sollten erhalten bleiben, wobei nach derzeitigem Stand kein planerischer Handlungsbedarf besteht.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Die in der Analyse erfassten Defizite in den Teilgebieten sollen unter Beachtung des Leitbilds behoben und Potentiale genutzt werden, wofür entsprechende Lösungsvorschläge gemacht werden. Dazu werden Handlungsfelder festgelegt.

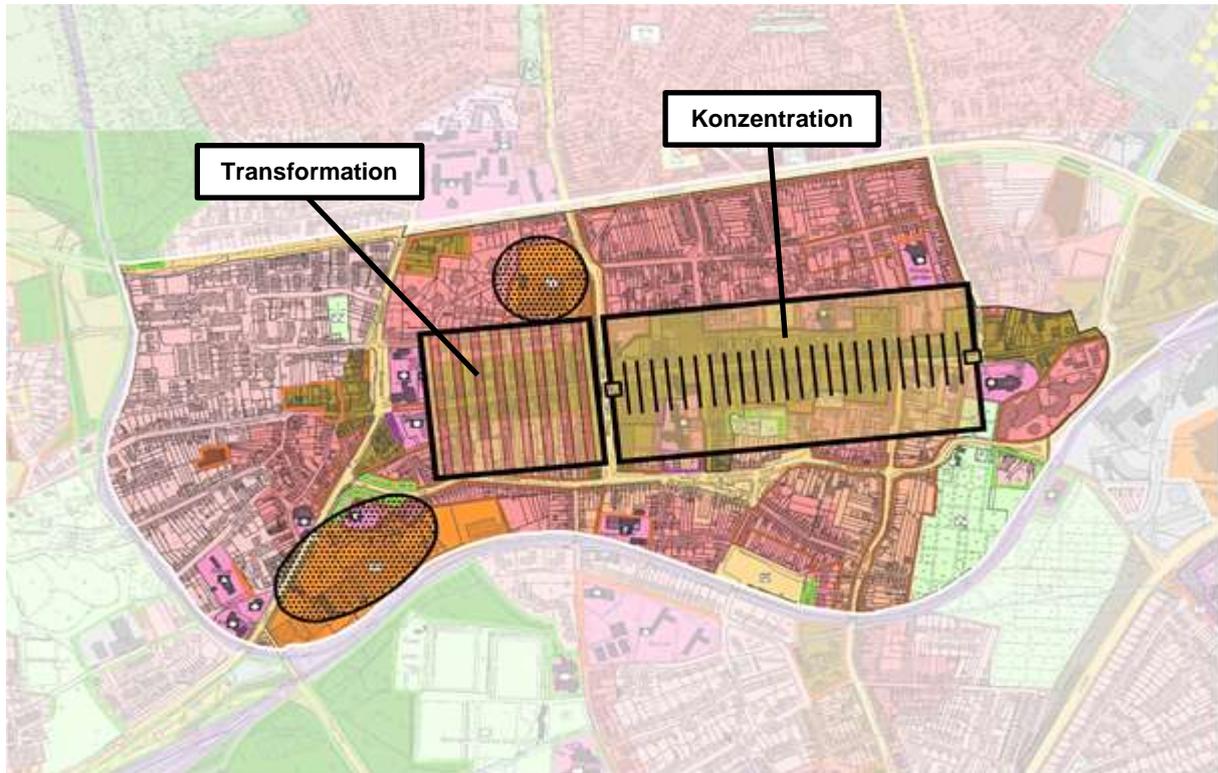


Abb.: Leitbild: Konzentration, Transformation, Erhalt

7. Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Beteiligungskonzept zum Rahmenplan bestand aus zwei Phasen:



In einer *öffentlichen Bürgerveranstaltung* wurde das Konzept des Rahmenplans einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt und dieser die Möglichkeit geboten, Ihre Fragen und Ideen zu äußern. Hierauf baut ein halbtägiger *Workshop* auf, in dem Arbeitsgruppen zur inhaltlichen Arbeit an Ideen und Maßnahmen gebildet werden. Nach Abschluss des Rahmenplans und Beschluss durch die zuständigen Gremien werden die Ergebnisse im Internet öffentlich zugänglich gemacht.

7.1. Öffentliche Bürgerveranstaltung

Am 30.08.2017 fand im Frechener Stadtsaal eine öffentliche Bürgerveranstaltung statt, zu der alle interessierten Bürgerinnen und Bürger eingeladen waren. Etwa 85 Personen nahmen teil.



Abb.: Öffentliche Bürgerversammlung am 30.08.2017

Nach der Begrüßung wurden im Plenum die Grundlagen des Rahmenplans Innenstadt, bisherige Ergebnisse sowie das Leitbild vorgestellt. Weiter bestand Gelegenheit zur Erörterung offener Fragen. Im Anschluss hieran teilten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in vier Themengruppen auf:

- Einzelhandel und öffentlicher Raum in der Fußgängerzone
- Obere Hauptstraße
- Alte Feuer- und Rettungswache sowie öffentliche Einrichtungen in der Innenstadt
- Erreichbarkeit und Parkmöglichkeiten

In den Gruppen sollten bestehende Stärken und Schwächen diskutiert sowie erste Ideen entwickelt werden. Die jeweiligen Betreuer (Mitarbeiter der Verwaltung und des beauftragten, externen Planungsbüros) erläuterten hierzu kurz die Thematik und Zielsetzung. Im Folgenden sind die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Einzelhandel und öffentlicher Raum in der Fußgängerzone
Kritik
Sinkende Zahl von Fachgeschäften
Zunehmende Ansiedlung von Billiganbietern
Mangelhafte Ladengestaltung
Fehlende Pflege der Grünanlagen und Sitzgelegenheiten
Überfüllte Abfallbehälter, mangelnde Sauberkeit
Entstehung von Angsträumen, speziell Abends – durch freies WLAN im Rathausumfeld zuletzt verstärkt
Stärkere Präsenz des Ordnungsamtes nötig

Gerade Kritik am Einzelhandelsbesatz (weniger Fachgeschäfte, mehr Billiganbieter) wurde mehrfach geäußert. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklärten, dass sie die dezentralen Einzelhandelsstandorte weitgehend ablehnen und den Einkauf in der Fußgängerzone bevorzugen. Da die Innenstadt zentrales Thema der Veranstaltung war, ist allerdings davon auszugehen, dass das Meinungsbild in dieser Deutlichkeit nicht repräsentativ ist. Diejenigen, welche die Innenstadt nicht nutzen und den Einkauf an dezentralen Standorten bevorzugen, fühlten sich womöglich von der Veranstaltung nicht angesprochen und nahmen nicht daran teil.

Einzelhandel und öffentlicher Raum in der Fußgängerzone
Ideen
Grunderwerb durch die Stadt, um größere Grundstücke für attraktive Nutzungen zu schaffen.
Konzentration auf Fachgeschäfte
Mehr Gastronomie
Keine öffentlichen Einrichtungen aus der Innenstadt heraus verlegen (da ein belebendes Instrument, insbesondere durch Abendveranstaltungen)
Umgestaltung Baumallee

Ideen zur Aufwertung des Einzelhandels und öffentlichen Raums in der Fußgängerzone betrafen entsprechend auch den Einzelhandelsbesatz und die Gastronomie. Auch der Vorschlag, über Grunderwerb durch die Stadt größere Grundstücke zu schaffen, ist in diesem Zusammenhang zu sehen – die kleinen Ladeneinheiten werden regelmäßig als Hemmnis für die Entwicklung des Einzelhandels identifiziert. Weiterhin wurden gestalterische Maßnahmen sowie die Beibehaltung der öffentlichen Einrichtungen als belebendes Element im Bereich der Fußgängerzone angeregt.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Obere Hauptstraße
Ideen
Gestaltungssatzung
Quartiersmanagement / Eigentümer zusammenbringen und gewinnen.
Anreize für Neubebauung und Nachverdichtung
Neuer Wohnraum: <ul style="list-style-type: none"> - Altersgerechtes Wohnen - Bezahlbares Wohnen
„Gesunde Nutzungsmischung“
Stellplatzsituation beachten
Straßenbegleitgrün und Sitzgelegenheiten schaffen

Für die „obere Hauptstraße“ wurde das Leitbild einer Transformation hin zu einer überwiegenden Wohnnutzung positiv beurteilt. Es seien jedoch Anreize nötig, damit Neubauvorhaben realisiert würden, auch solle weiterhin eine gewisse Nutzungsmischung bestehen. Hinsichtlich der Stellplatzsituation sowie Schaffung von Straßenbegleitgrün und Sitzgelegenheiten ist zu beachten, dass zusätzliches Straßenbegleitgrün und Sitzgelegenheiten vermutlich nur auf Kosten von Stellplätzen umsetzbar wären. Eine Alternative könnte im Einzelfall die Begründung von Fassaden darstellen, was jedoch die Initiative der jeweiligen Eigentümer erfordert.

Erreichbarkeit und Parkmöglichkeiten
Kritik
Gefahren für Radfahrer: <ul style="list-style-type: none"> - Beengter Straßenraum - Kreuzungen für Radfahrer gefährlich
Mangelnde Abstellplätze für Fahrräder

Kritik wurde entsprechend an der Situation des Radverkehrs geübt. Zugleich stellt jedoch der seit 2016 gültige Verkehrsentwicklungsplan (VEP) die Verbesserung des Radverkehrs bereits in den Vordergrund und enthält diverse Maßnahmen hierzu. Auf Grundlage des beschlossenen VEP, Parkraumkonzeptes und des Klimaschutzteilkonzeptes *Mobilität* befinden sich die ersten Planungen und Maßnahmen in der Umsetzung.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Erreichbarkeit und Parkmöglichkeiten
Ideen
Weiterfahrt für Fahrräder auf der Breite Straße verbessern
Fußgängerzone und Hauptwege des Friedhofs für Radfahrer öffnen
Parkleitsystem
Park&Ride an der Stadtbahn-Haltestelle „Frechen Kirche“
Ausbau Matthiasparkplatz als Parkhaus
Mehr Wegeverbindung aus den Blockinnenbereichen zur Hauptstraße / Fußgängerzone <ul style="list-style-type: none">- Neuer Fußweg über langgezogene Grundstücke zwischen Hauptstraße und Alte Straße
Alte Bahntrasse parallel zur L277 für den Radverkehr nutzen <ul style="list-style-type: none">- Rad-Erreichbarkeit von Habelrath / Grefrath verbessern

Diese teils sehr konkreten Ideen wurden aufgenommen und im folgenden Workshop wieder zur Diskussion gestellt. Eine Einschätzung der dort befürworteten Ideen findet sich im folgenden Unterkapitel.

Alte Feuer- und Rettungswache – Nachnutzung
Ideen
Öffentliche / soziale Einrichtungen: <ul style="list-style-type: none">- VHS- Musikschule- Ausgelagerte städtische Dienste- Bibliothek- Zentrum für „soziales Leben“
Gründerzentrum
Wohnraum: <ul style="list-style-type: none">- Eigentumswohnungen- Sozialwohnungen- Seniorenwohnungen

Die Nachnutzung der alten Feuer- und Rettungswache wird in einem eigenständigen Projekt erarbeitet, in welches die hier aufgeführten Vorschläge eingebracht werden. Diese Vorschläge widersprechen jedoch teilweise dem Vorschlag, die öffentlichen Einrichtungen als belebendes Element im Bereich der Fußgängerzone beizubehalten.

Öffentliche Einrichtungen in der Innenstadt
Ideen
Treffpunkt und Beratungsangebot für Senioren und Menschen mit Behinderungen
Spiel- und Aufenthaltsfläche für Jugendliche
Fläche für Kunstausstellungen
Stadtpark
Konzerträume

Für den Bereich der öffentlichen Einrichtungen gab es sehr vielfältige Ideen, wobei die Einrichtung eines Stadtparks mangels geeigneter Flächen ausgeschlossen werden muss. Grundsätzlich wurden die Ideen im Rahmen des Workshops erneut in die Diskussion eingebracht.

7.2. Workshop

Der Workshop zum Rahmenplan fand am 13.01.2018 im Frechener Rathaus statt. Er diente der inhaltlichen Vertiefung der Ergebnisse aus der öffentlichen Bürgerveranstaltung und (Fort-)Entwicklung von Ideen und Maßnahmen.

Nach einer Einführung zur Rahmenplanung und dem bisher Geschehenen teilten sich die etwa 40 anwesenden Personen sich auf folgende Gruppen auf:

- *Fußgängerzone*
- *Öffentliche Einrichtungen*
- *Obere Hauptstraße*
- *Erreichbarkeit und Parkmöglichkeiten*

Zur Nachnutzung der alten Feuer- und Rettungswache wurde keine Gruppe gebildet, da hierzu zwischenzeitlich ein eigenständiges Projekt gebildet wurde.

Die Gruppenleitung erfolgte durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung, welche zunächst Entwicklungsziele zum jeweiligen Thema und die Ergebnisse der öffentlichen Bürgerveranstaltung erläuterten. Es folgte eine ca. 90-minütige Arbeitsphase zur Diskussion und Entwicklung von Maßnahmen. Dabei wurden auch die bisherigen Ergebnisse vertieft debattiert und größtenteils weiterhin befürwortet. Im Anschluss an diese Gruppenarbeit wechselten die Gruppen die Themen und bekamen die Möglichkeit, sich zu den bis dahin vorliegenden Ergebnissen zu äußern und diese zu ergänzen. Nachfolgend sind die Ergebnisse sowie die jeweiligen Einschätzungen der zuständigen Fachabteilungen der Stadtverwaltung hierzu dargestellt.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Fußgängerzone und öffentliche Einrichtungen	
Ideen: Entwicklung Einzelhandel	Einschätzung
Kontaktaufnahme mit den Eigentümern bezüglich des Leerstandes – wäre auch eine direkte Kontaktaufnahme durch die Einzelhändler/ bzw. den Aktivkreis möglich?	Auf Grund des Datenschutzes ist der Erstkontakt durch die Stadt nötig. Die Eigentümer werden bei Leerständen von der Stadt angeschrieben und Unterstützung wird angeboten. Häufig ist einer Neuvermietung hinderlich, dass die Ladenflächen zu klein sind und zu hohe Mieten verlangt werden.
Ein ausgewogener Branchenmix wäre wünschenswert	Insbesondere mit Interessenten aus Branchen, die gemäß dem Einzelhandelskonzept in der Frechener Innenstadt unterrepräsentiert sind, werden regelmäßige Gespräche geführt (z. B. Sportartikel und Bürobedarf).
Gezielte Ansprache von bestimmten Einzelhandelsbranchen (Filialisten) durch die Stadt	
Angebots- und Nutzerstruktur bedingen sich gegenseitig (Steuerungsmöglichkeiten?!)	
Wie kann man die Zusammenlegung von Ladeneinheiten erreichen?	Dies ist nur über die gezielte Ansprache bei Leerstand und insbesondere Verkauf von Gebäuden möglich. Ein aktives Bodenmanagement böte zusätzliche Steuerungsmöglichkeiten für die Stadt, brächte aber zunächst hohe Kosten mit sich.
Wie kann man die Belebung der Fußgängerzone bis zum Parkhaus Josefstraße erreichen?	Die Thematik lässt sich auf den gesamten zentralen Versorgungsbereich übertragen. Einzelne Maßnahmen können dabei nicht herausgestellt werden, sondern das „Gesamtpaket“ ist von Bedeutung: <ul style="list-style-type: none"> - Außenflächen und Schaufenster - Moderne Ladenlokale - Guter Branchenmix, Sortimente müssen der Nachfrage entsprechen - Gemeinsames Vorgehen der Einzelhändler (z. B. einheitliche Öffnungszeiten) - Hohe Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone (u. a. Bänke und Spielmöglichkeiten) - Ansprechende Gastronomie inkl. Außengastronomie - Minimierung von Leerständen
Öffnung sämtlicher Geschäfte zu verkaufsoffenen Sonntagen	Einheitliche Öffnungszeiten wären generell wichtig und die Problematik ist vielen Einzelhändlern bewusst. Seitens der Stadtverwaltung wurden hierzu auch Gespräche mit den Einzelhändlern geführt. In der Praxis ist leider eine zunehmende Zersplitterung der Öffnungszeiten zu beobachten.
Eine Internetplattform aufbauen	Angebote zur Vernetzung des stationären und Online-Handels werden immer wieder von der Stadt über den Aktivkreis an die Einzelhändler herangetragen, bisher ist das Interesse jedoch sehr zögerlich.
Es sollte die Diskussion geführt werden, wo die Stadt in	Der Rahmenplan hat unter anderem die Zielsetzung, ein Leitbild für die Entwicklung der Innenstadt zu defi-

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

10-15 Jahren hin will.	nieren.
<p>Den Leerstand und die Gestaltung der Schaufenster in den Fokus nehmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kann hier die Gestaltungssatzung helfen? 	<p>Hierzu ist die Kooperation der Einzelhändler gefragt. Es gab in der Vergangenheit mehrfach Ansätze wie Kunstaktionen in leer stehenden Ladenlokalen, es stehen aktuell aber keine öffentlichen Mittel zur Verfügung.</p> <p>Die Gestaltungssatzung Innenstadt erhält bereits Beschränkungen zur Beklebung von Schaufenstern mit Werbefolien, um insbesondere großflächig beklebte Schaufenster zu verhindern und stattdessen Anreiz zu einer ansprechenden Dekoration zu bieten. Beklebung, die vor Inkrafttreten der Satzung im Jahr 2013 rechtmäßig angebracht waren, genießen dabei Bestandsschutz.</p>
Es braucht ein Konzept, damit alle als Gemeinschaft handeln und nicht als Einzelkämpfer.	Grundsätzlich kann dies ein Schlüssel für eine attraktive Innenstadt sein. Grundvoraussetzung ist allerdings eine starke Identifikation der Einzelhändler und Eigentümer mit der Innenstadt, was nicht bei allen Beteiligten, auch bedingt durch die große Zahl von Filialisten, gegeben ist.

Fußgängerzone und öffentliche Einrichtungen	
Ideen: bauliche Maßnahmen und Aufenthaltsqualität	Einschätzung
<p>Stadtbildprägende Gebäude und Fassaden an den Altbauten sollten erhalten werden.</p>	<p>Die Gestaltungssatzung Innenstadt macht bereits Vorgaben zur Gestaltung der Gebäude, darunter auch der Fassaden.</p> <p>Wenn an der Unterschutzstellung und Erhaltung bestimmter Gebäude ein öffentliches Interesse besteht, werden diese unter Denkmalschutz gestellt. Unter anderem ist dies erfüllt, wenn Gebäude bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen sind oder etwa städtebauliche Gründe vorliegen.</p> <p>Steht ein Haus in der Innenstadt unter Denkmalschutz, betrifft dies insbesondere den Schutz der Fassaden. Für die unmittelbare Umgebung der Denkmäler bestehen dabei auch Schutzvorschriften, um sicher zu stellen, dass die Wirkung der Denkmäler nicht beeinträchtigt wird (Umgebungsschutz). Weiter besteht für den Bereich um das alte Rathaus eine Denkmalsatzung.</p> <p>Jede Veränderung von Denkmälern erfordert die Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde. Diese wird nur erteilt, wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder ein überwiegendes öffentliches Interesse hieran besteht.</p>
<p>Der Bereich zwischen Stadtsaal und C&A sollte umgestaltet werden, als Idee wird eine Außengastronomie auf der Rückseite des Kolpinghauses genannt.</p>	<p>Sollte sich die Gelegenheit zur Neuentwicklung des Areals um das C&A-Gebäude und Parkhaus Josefstraße ergeben (siehe folgendes Kapitel), wäre die Idee zu</p>

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

	prüfen.
Einrichtung einer Kindertagesstätte in der Fußgängerzone	Es gibt bereits eine Kindertagesstätte in der Fußgängerzone (Kita Arte, Hauptstraße 118). Grundsätzlich ist der Bedarf für eine weitere Kita in der Innenstadt vorhanden, jedoch mangelt es an einem geeigneten Grundstück. Da im August 2021 eine fünfgruppige Kita an der Ecke Toni-Ooms-Str. / Alfred-Nobel-Str. eröffnet wird, wird sich die innenstadtnahe Versorgung verbessern. Weiter wird aktuell die Möglichkeit einer Kita im Bereich Franzstraße erörtert.
Um Leerstände attraktiver zu machen, könnten Interimsnutzungen (Zwischennutzungen) stattfinden.	Derartige Konzepte gibt es bereits und sind Leerständen vorzuziehen (z. B. auch temporäre / saisonale Geschäftsnutzungen), es ist jedoch die Initiative der Eigentümer sowie Gewerbetreibenden erforderlich.
Ein „Frechen räumt auf“-Tag	Durch die Umweltautorität wird im Rahmen der Umweltschutztage jährlich eine Abfall-Sammelaktion mit den örtlichen KiTas durchgeführt. Privat initiierte Aktionen werden in der Sammlung / Abfuhr unterstützt.
Sichtbarmachen des Frechener Bachs (Rekultivierung)	Eine „Sichtbarmachung“ des Frechener Bachs im Bereich der Fußgängerzone ist nicht möglich, da er direkt unterhalb der Bahntrasse verläuft und es somit technisch nicht mit dem Schienenverkehr vereinbar wäre.
Vorkaufsrecht für Wohnen durch die Stadt nutzen	Die Thematik wurde insgesamt rechtlich geprüft und innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Festzustellen ist, dass die Nutzung von Vorkaufsrechten in der Innenstadt rechtlich schwer zu begründen ist. Die Grundstücke sind überwiegend bebaut, während Vorkaufsrechte vor allem bei unbebauten Grundstücken ausgeübt werden können. Nur bei Vorliegen städtebaulicher Missstände in einem Sanierungs- oder Stadtumbaugebiet sowie im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung käme ein Vorkaufsrecht zum Tragen.
Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen	Die Anregung ist sehr allgemein gehalten, daher kann nur auf die Verbesserungen im Bereich Grünplanung / Begleitgrün und Ausstattung mit Bänken etc. verwiesen werden. Ein Planungskonzept für eine Neugestaltung der Fußgängerzone oder von Teilen hiervon ist beabsichtigt.
Idee: Gewerbebauten zwischen Stadtsaal und Fußgängerzone könnten abgebrochen und ein Neubau für die VHS und öffentliche Einrichtungen vorgesehen werden.	Eine konkrete Perspektive für eine Neuentwicklung besteht für das Areal um das C&A-Gebäude und das Parkhaus Josefstraße. Nach derzeitigem Stand besteht in erster Linie Bedarf an modernen, großen Ladenlokalen, während die meisten öffentlichen Einrichtungen über adäquate Räumlichkeiten verfügen.
Über Patenschaften könnten Spenden für Spielgeräte und Freiflächen eingeworben werden.	Aus Gründen der Haftung und der Verkehrssicherungspflicht sind Patenschaften für Spielgeräte nicht möglich. Hinsichtlich der Patenschaften für Frei- /Grünflächen können bereits für Pflanzbeete (über den Stadtbetrieb Frechen) übernommen oder Bänke gesponsert werden. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, einzelne Bäume im Hochzeitwäldchen oder an der Bachemer Jubilä-

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

	umsallee zu stiften. Eine erneute Bewerbungsaktion für Patenschaften soll im Arbeitskreis Klimaschutz diskutiert werden.
Pflasterung erneuern	Es erfolgt eine wöchentliche Kontrolle der Fußgängerzone und eine laufende Unterhaltung zur Beseitigung von Schäden. Eine Erneuerung des gesamten Pflasters ist derzeit auf Grund der sehr hohen Kosten von mehreren Millionen Euro nicht vorgesehen.
Ehrenamtliches Engagement nutzen und fördern	Wo vorhanden, wird ehrenamtliches Engagement von der Stadt begrüßt und im Rahmen der Möglichkeiten auch unterstützt.
Nutzungsvielfalt und Angebot durch (Außen-) Gastronomie verbessern	Insbesondere hochwertige Außengastronomie könnte zur Belebung der Fußgängerzone beitragen, hängt allerdings immer von der Initiative privater Betreiber ab. Die Straßenbahnlinie durch die Fußgängerzone reduziert dabei die nutzbaren Flächen und mindert die Aufenthaltsqualität, was den Betrieb von Außengastronomie direkt an der Hauptstraße erschwert.
<p>Sauberkeit soll erhöht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ahndung von Müllverstößen und bessere Reinigung durch Stadtbetrieb - Alle müssen hinschauen und aktiv werden (Nutzende, Geschäftsleute, Stadtverwaltung etc.) 	<p>Das Thema wird aktuell intensiv in den Fachabteilungen und in den Fachausschüssen beraten und fortlaufend berichtet. Durch begleitende Bestandsüberprüfungen, Probetriebe mit neuen Abfallgefäßen und Befragungen soll die Thematik im Sinne des Hinweises aufgearbeitet werden.</p> <p>Bei wilden Müllablagerungen erfolgt seitens der Ordnungsbehörde die Überprüfung dahingehend, ob ein Verursacher ermittelbar ist (Fragen bei Anwohnern, Durchsuchung des Mülls, ...). Dies ist allerdings selten erfolgreich, da der Verursacher selbstverständlich grundsätzlich nicht vor den Augen anderer die Tat begeht.</p> <p>Sofern ein Verursacher ermittelt wird oder auf frischer Tat ertappt wird erfolgt ein Bußgeld. Zusätzlich werden ihm die Kosten einer möglichen Entsorgung seitens der Stadt (im Rahmen der Ersatzvornahme) auferlegt. Eine Erhöhung der Bußgelder ist derzeit in politischer Beratung.</p>
Durch Märkte, Veranstaltungen u. ä. öffentlichen Raum beleben (z. B. After Work-Wochenmarkt)	<p>Eine Stärkung der Wochenmärkte oder zusätzliche Veranstaltungen (u. a. Abendmarkt, Töpfermarkt oder Weihnachtsmarkt) werden positiv gesehen. Ggf. kann lässt sich hierdurch erreichen, dass Besucher solcher Veranstaltungen im Anschluss regelmäßig in der Innenstadt einkaufen.</p> <p>Grundsätzlich wären solche Veranstaltungen zulässig. Diese finden auch bereits regelmäßig statt (Stadtfest, Stoffmärkte, Martinsmarkt etc.). Es müssen sich allerdings auch Veranstalter finden, die dies organisieren. Die Deutsche Marktgilde, Veranstalter der Wochen-</p>

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

	<p>märkte in Frechen, ist nicht spezialisiert auf After-Work-Märkte, die eine ganz andere Ausrichtung sowie Angebote haben und anderes Publikum ansprechen.</p> <p>Zwischenzeitlich haben andere Organisatoren 2019 testweise mehrere „Schlemmer- und Abendmärkte“ veranstaltet.</p>
Sicherheit hängt stark von den Nutzergruppen der Innenstadt und dem „aktiven Hinschauen“ aller ab	Hier handelt es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.
<p>Die Pflanzabstände und die Kronenansatzhöhe der vorhandenen Bäume sind zu gering für die Stände an Veranstaltungen. Des Weiteren stören die klebrigen Absonderungen im Sommer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Baumart würde besser passen? (Stichwort Musterbaum, im Vergleich zur heutigen Baumart: höherer Kronenansatz, keine klebrigen Absonderungen) 	Diese Auffassung zu den Bäumen kann sowohl in der Form als auch generell nicht geteilt werden. Die Bäume, wie alle anderen genannten Bereiche die Fußgängerzone betreffend, werden im Rahmen einer eingehenden Planung zur „Erneuerung Gesamtbild Fußgängerzone“ thematisiert.
Pflanzbeete würden auch im unteren Bereich Begrünung bieten.	
<p>Ideen zur Belebung der Fußgängerzone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sitzmöglichkeiten - Spielgeräte - Bach 	Spielgeräte werden in der o. g. Planung geprüft. Eine „Sichtbarmachung“ des Frechener Bachs im Bereich der Fußgängerzone ist nicht möglich, da er direkt unterhalb der Bahntrasse verläuft und es somit technisch nicht mit dem Schienenverkehr vereinbar wäre.
Fahrradabstellanlagen ordnen und zusammenfassen: an einigen Stellen einheitliche Abstellanlagen vorsehen (um zu verhindern, dass viele einzelne Fahrräder vor den Geschäften stehen)	Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sieht eine Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an den zukünftigen Mobilstationen und mit nachrangiger Priorität im übrigen Stadtgebiet vor. Bis auf wenige Ausnahmen wurde ein einheitlicher Typ an Abstellanlagen verbaut.

Obere Hauptstraße	
Probleme	Einschätzung
Eigentlich hat dieser Bereich das Potenzial, ein „Filetviertel“ der Innenstadt darzustellen, aber die Tendenz des „Trading down“ ist wahrzunehmen.	Die Feststellung ist unbestritten. Fraglich sind dagegen die Handlungsmöglichkeiten, um eine Verbesserung zu erreichen.
Die Vergnügungsstätten werden als Hindernis für Investitionen/Neubauten angesehen.	Schädliche Vergnügungsstätten (d. h. auch Wettbüros und Spielhallen) werden im Bereich „obere Hauptstraße“ durch die Änderung und Neuaufstellung von Bebauungsplänen ausgeschlossen. Bestehende Vergnügungsstätten genießen jedoch ggf. Bestandsschutz und können dann auf absehbare Zeit weiter betrieben werden.
Das Problem sind aber nicht (nur) die Wettbüros, sondern vor allem das Publikum im Bereich der Oberen Hauptstraße (insbesondere Abends). Dies stellt ein Investitionshemmnis dar.	Hier liegt ein Zusammenspiel der unterschiedlichen Ordnungsbehörden vor. Polizei ist zuständig für Drogenproblematik und gewalttätige Auseinandersetzungen (allg. Strafdelikte). Seitens der Ordnungsbehörde erfolgen bspw. Kontrollen hinsichtlich Lärmbeschwerden (Ordnungswidrigkeiten).

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

	<p>Das Publikum richtet sich selbstverständlich nach den dortigen Geschäftsangeboten. Hier liegt es u.a. an den Eigentümern, entsprechende Entwicklungen durch anderweitige Vermietungen zu erzielen.</p>
<p>Die ehemalige Tankstelle hat aktuell eine negative Wirkung, es wird aber auch das Entwicklungspotential darin gesehen.</p>	<p>Das Areal bietet tatsächlich Potential für eine Neuentwicklung und Aufwertung, welche die Stadt befürwortet. Letztlich hängt dies jedoch von der Initiative des Eigentümers ab, mit welchem zur Zeit Gespräche geführt werden.</p>
<p>Die Wirkung der Straßenbahn wird als problematisch wahrgenommen: sie mindere die Aufenthalts- und Wohnqualität.</p>	<p>Eine Minderung der Aufenthaltsqualität durch die Straßenbahnlinie ist nachvollziehbar, ebenso erschwert selbige die Erschließung im Bereich der Haltestelle „Rathaus“. Zugleich ist aber zu beachten, dass der Standort „obere Hauptstraße“ durch Straßenbahn und ZOB eine hervorragende ÖPNV-Anbindung hat, was dessen Attraktivität als Wohn- und Geschäftslage erhöht. Durch die eingleisige Trasse wird deren städtebauliche Wirkung bereits minimiert.</p>
<p>Der ZOB wird als Angstraum wahrgenommen und als Nadelöhr für den Verkehr (insbesondere Radverkehr) angesehen.</p>	<p>Die Neugestaltung bzw. der Umbau des ZOB gehört zu den prioritären Maßnahmen aus dem VEP. Die Planung in zwei Abschnitten wurde beauftragt und ein Förderantrag beim Nahverkehr Rheinland (NVR) gestellt. Der Umbau sieht einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit erheblichen Verbesserungen für Fahrradfahrer und einer vollständigen Barrierefreiheit vor.</p> <p>Im Juli 2020 wurde das Konzept in der Politik vorgestellt. Als nächster Schritt ist im Jahr 2021 eine öffentliche Informationsveranstaltung geplant.</p>
<p>Stellplatzsituation für die Läden ist bereits heute unattraktiv.</p>	<p>Zusätzliche Stellplätze zu schaffen ist angesichts der örtlichen Gegebenheiten kaum möglich. Ein Wegfall von Stellplätzen zugunsten anderer Nutzungen wäre angesichts der Auswirkungen auf die dortigen Geschäfte kritisch zu prüfen und muss diese Belange berücksichtigen.</p> <p>Aus städtebaulicher Sicht ist eine Neubebauung der Ecke Franzstraße / Bahnstraße wünschenswert. Im Zuge dessen öffentliche Stellplätze in einer Tiefgarage zu schaffen wird auf Grund der hohen Kosten wirtschaftlich nicht tragbar sein und in Konkurrenz zu anderen möglichen Nutzungen stehen. Die Frage des Umgangs mit dem dortigen, öffentlichen Parkplatz hat in der Vergangenheit bereits Bauvorhaben verhindert. Zurzeit werden verwaltungsintern neue städtebauliche Lösungsansätze erarbeitet.</p>
<p>Für viele Geschäfte ist die Erreichbarkeit per PKW entscheidend</p> <ul style="list-style-type: none"> - Daher sind die bestehenden öffentlichen Stellplätze auch unbedingt nötig <p>Besteht an der Ecke Franzstraße / Bahnstraße bei einer Neubebauung die Möglichkeit für unterirdische (öffentliche) Stellplätze?</p>	
<p>Idee: Neubebauung an der Ecke Franzstraße/Bahnstraße inkl. Bau einer Tiefgarage mit öffentlichen Stellplätzen</p>	
<p>Die vielen schmalen Grundstücke werden für Investoren als unattraktiv angesehen.</p>	<p>Die Grundstückszuschnitte stellen mit Blick auf Neubauvorhaben tatsächlich ein Problem dar. Hier ist eine Kooperation der Eigentümer untereinander notwendig.</p>

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Obere Hauptstraße	
Ideen	Einschätzung
<p>Eine höhere Bebauung entlang der Hauptstraße wird allgemein befürwortet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wo ist die Grenze? Nicht mehr als drei Geschosse oder doch bis zu fünf Geschosse? - Wie weit sollte eine Bebauung in „zweiter Reihe“ möglich sein? 	<p>Das Meinungsbild hierzu wird bei der laufenden Neuaufstellung der Bebauungspläne berücksichtigt. Dabei ist jeweils eine Einzelfallentscheidung auf Grundlage der vorliegenden Situation zu treffen.</p>
<p>Bauliche und gestalterische Qualität ist wichtig</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung in Form eines Fassadenprogrammes wird befürwortet und hätte Potenzial bzw. Einschätzung besteht, dass es angenommen würde - Eine Gestaltungssatzung sollte „Mindeststandards“ vorgeben 	<p>Eine Gestaltungssatzung besteht bereits, ist aber nur bei Neu- oder Umbauten wirksam. Die Anpassung von Bestandsgebäuden kann nicht erzwungen werden.</p> <p>Sofern für die Frechener Innenstadt bzw. einen Teil hiervon die Aufnahme in ein Programm der Städtebauförderung erreicht wird, wäre grundsätzlich auch die Sanierung von Fassaden förderfähig. Für ein städtisches Förderprogramm müssten kommunale Mittel eingestellt werden.</p>
<p>Gibt es die Möglichkeit, städtische Förderung für Sanierungen zu bekommen?</p>	<p>Durch Landesmittel der Städtebauförderung wäre auch eine Förderung von Modernisierungen denkbar. Unterlassene Instandsetzungen sind nicht förderfähig.</p>
<p>Einrichtung eines Quartiersmanagements: Was müsste es leisten?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ansprechpartner sein - Kontakt zu Eigentümern, deren Probleme und Wünsche erfassen und weitertragen - Eigentümer zusammenbringen - Zu Fördermöglichkeiten beraten 	<p>Durch die Stadt gibt es bereits heute Ansprechpartner für Bauherren, Grundstückseigentümer und Gewerbetreibende. Ein Quartiersmanagement wird in der Regel durch externe Berater und nur für die Zeit des Förderzeitraums betrieben. Die Idee ist mit ihren Vor- und Nachteilen im Rahmen einer Festlegung konkreter Maßnahmen noch genau zu prüfen.</p>
<p>Städtische Ansprechpartner sind für Investoren wichtig.</p>	
<p>Vorschlag: Wendehammer entfernen, dafür evtl. als Einbahnstraße ausweisen?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wäre problematisch für Geschäfte. - Es würde mehr öffentlicher Raum entstehen. - Die schmalen Bürgersteige werden als Problem gesehen. 	<p>Der Vorschlag wurde von den Teilnehmenden des Workshops mehrheitlich abgelehnt und von Seiten der Stadt aus den genannten Gründen (Erreichbarkeit Geschäfte, längere Fahrwege, ...) ebenfalls kritisch gesehen.</p>
<p>Ist es möglich, die Obere Hauptstraße für den Radverkehr bis zur Dr. Tusch-Straße durchlässig zu machen?</p>	<p>Der geringe Querschnitt und die eingleisige Führung der Bahn sprechen gegen eine Öffnung für Radfahrer.</p>
<p>Sind nicht ausreichend Parkplätze vorhanden? (z. B. in der Tiefgarage des Rathauses)</p>	<p>Ein externes Büro hat die Parkraumsituation in der Innenstadt kürzlich untersucht. Hier wurde ebenfalls festgestellt, dass es allenfalls punktuelle Engpässe gibt, grundsätzlich aber ausreichend Stellplätze vorhanden sind. Die Rathaustiefgarage stellt außerhalb der Öffnungszeiten des Rathauses einen durchaus problematischen Bereich dar (Angstraum und Treffpunkt für Menschen mit Suchtproblematiken).</p>
<p>Das Gelände des ehemaligen Annahauses bietet Po-</p>	<p>Dies sieht die Stadt auch so, hängt jedoch vom privaten Grundstückseigentümer ab. Bei Vorliegen eines sinn-</p>

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

tential für eine Neuentwicklung.	vollen Konzeptes könnte diskutiert werden, inwieweit dieses in der Neuaufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt wird.
Können Vorkaufsrechte durch die Stadt genutzt werden?	Wo die Ausübung von Vorkaufsrechten möglich und sinnvoll ist (bspw. zum Erwerb von durch Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen), wird dies auch genutzt.

Erreichbarkeit und Parken	
Ideen: ÖPNV	Einschätzung
Werbung für das Anruf-Sammel-Taxi (AST) verbessern	Grundsätzlich sind fast alle Bushaltestellen auch AST-Haltestellen. Darüber hinaus bestehen selbstständige Haltestellen, die im Fahrplan beschrieben und vor Ort ausgeschildert sind. Im Kundenzentrum des Verkehrsträgers REVG an der Dr.-Tusch-Straße sind hierzu Flyer erhältlich. Die Informationen sind auch online abrufbar.
Auffindbarkeit der AST-Haltestellen verbessern.	
Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes soll zur Anbindung von Weiden-West ein Hinweis in den Nahverkehrsplan (NVP)	Eine entsprechende Empfehlung ist bereits in dem beschlossenen NVP des Rhein-Erft-Kreises enthalten.

Ideen: Radverkehr	Einschätzung
Erreichbarkeit mit dem Fahrrad von Habbelrath/Grefrath verbessern - Dafür könnte z.B. die Bahntrasse parallel zur L277 für den Radverkehr genutzt werden.	Zuständig sind die jeweiligen Straßenbaulastträger, in diesem Fall der Landesbetrieb Straßen.NRW. Dieser prüft zurzeit die Aufnahme in den Bedarfsplan. Das Konzept <i>Fahrradstraßen Innenstadt</i> wurde bereits im Ausschuss für Bauen, Verkehr und Umwelt vorgestellt. Zeitnah soll eine Bürgerinformation erfolgen. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sieht die Einrichtung / den Ausbau von Radwegen bzw. Angebotsstreifen für die Dürener Straße zwischen Neuer Weg und Blindgasse (Priorität 2) sowie zwischen Zur Grube Carl und Günter-Wiebke-Straße (Priorität 3) vor. Entlang des größten Teils der Strecke sind also mittelfristig / langfristig Verbesserungen für den Radverkehr vorgesehen.
Probephase zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr vorsehen, allerdings wird hier das Problem der Befahrung durch PKW gesehen.	War im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Zeit nach Ladenschluss bereits als Maßnahme enthalten (Priorität 2) und wurde inzwischen umgesetzt.
Probeweise Öffnung der Fußgängerzone für Fahrräder könnte z.B. in den Abend-/Nachtstunden vorgesehen werden.	Während der Geschäftszeiten wird eine Öffnung kritisch gesehen, da Radfahrer durch Fußgänger-, Bahn- und Anlieferverkehr gefährdet wären. Außerdem gab es in der Vergangenheit schon Unfälle von Radfahrern, die entlang der Gleise in die Schienen geraten und gestürzt sind.
Weiterfahrt für Radfahrer auf der Breite Straße verbessern	Für den Bereich zwischen Franz-Hennes-Straße und Hauptstraße ist im VEP die Öffnung für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße als Maßnahme enthalten

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

	(Priorität 2) und soll mittelfristig umgesetzt werden.
„Kontaktanforderung“ für die Ampelanlage verbessern (Beispiel Krankenhaus).	Die Umrüstung von Ampelanlagen obliegt bei fast allen Anlagen im Stadtgebiet dem Rhein-Erft-Kreis oder dem Landesbetrieb Straßen.NRW als Straßenbaulastträger Diese rüsten nach und nach alle Signalanlagen um.
Es fehlt ein Ampelkontakt für Fahrräder an der Ecke Hubert-Protz-Straße/Fürstenbergstraße – Könnte das über eine Kamera gelöst werden?	
Könnte eine Probephase für die Befahrung des Friedhofs vorgesehen werden? Dies könnte vielleicht mit der langfristigen Friedhofsplanung und damit mit der Aufgabe der Gräber und Verkleinerung der Grabfelder verknüpft werden.	Aufgrund div. Interessenkonflikten auf Friedhöfen (Verhalten gegenüber Besuchern, Trauerzügen, älteren Menschen) wurde sich hier erneut gemeinschaftlich gegen eine Öffnung ausgesprochen. Eine Verkleinerung von Gräbern oder Grabfeldern zugunsten breiterer Wege für Radfahrer ist nicht denkbar.
Es bestehen Raumkonflikte zwischen dem Radverkehr und den Sondernutzungen/Auslagen vor den Geschäften	Die Auslagen sind über die Gestaltungssatzung oder Sondernutzungserlaubnisse genehmigt. Es liegt hierzu auch keine akute Beschwerdelage vor.

Ideen: Parkmöglichkeiten	Einschätzung
E-Parkplätze sollen im Internet besser beworben werden.	Die Standorte sind auf der Website der RWE Power AG abrufbar. Für das Stadtgebiet Frechen sind alle öffentlichen und privaten Ladestationen auf der städtischen Website zu finden (https://www.stadt-frechen.de/frechens-neue-ladesaeulen-fuer-elektrofahrzeuge-sind-in-betrieb.php). Diese Informationen werden ständig aktualisiert.
Zur Verbesserung der Parksituation sollte eine Kooperation mit Privatparkplatz-Anbietern angestrebt werden.	Die Parkraumsituation in der Innenstadt wurde zuletzt durch ein externes Büro untersucht, um das Angebot ins Verhältnis zur Nachfrage zu stellen bzw. den zukünftigen Bedarf festzustellen. Teil der Empfehlungen ist, private Parkplätze in ein neues Parkleitsystem zu integrieren.
Im Rahmen eines Parkraumkonzeptes sollten ein besseres Parkleitsystem entwickelt, mehr Motorradstellplätze geschaffen und (falls der Bedarf vorhanden sein sollte) Wohnmobilstellplätze vorgesehen werden.	Die Erstellung eines Parkraumkonzeptes wurde im Jahr 2019 abgeschlossen. Die darin empfohlene Erneuerung des Parkleitsystems ist in Arbeit.
Mehr Tiefgaragen vorsehen.	Im Rahmen von Neubauvorhaben in der Innenstadt werden gerade bei Mehrfamilienhäusern bereits häufig Tiefgaragen errichtet. Für weitere öffentliche Tiefgaragen wird, zusätzlich zu den hohen Kosten, aktuell kein Bedarf gesehen. Das kürzlich erstellte Parkraumkonzept bestätigt diese Einschätzung.
Verstärkte Kontrolle von Parkverstößen	Das Stadtgebiet ist in 4 Bezirke gegliedert, die jeweils von 2 Außendienstmitarbeitern/innen bestreift werden. Überall erfolgen regelmäßige Kontrollen. Außerdem werden verstärkte Kontrollen in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung (z.B. zeitliche Beschränkung) oder bei besonderem Bedarf durchgeführt.
Parkplatzsituation wird grundsätzlich als gut angesehen	Das zuletzt erstellte Parkraumkonzept bestätigt diese Einschätzung im Wesentlichen. Trotz punktuellen Ver-

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

hen	besserungsbedarf sind insgesamt ausreichend öffentliche Stellplätze vorhanden, welche dazu zum größten Teil kostenlos genutzt werden können.
Modernisierung des Parkhauses Josefstraße	Der Bedarf hierzu ist der Verwaltung bekannt (vgl. Analyse). Mögliche Lösungen werden im folgenden Kapitel thematisiert.
Aufwertung der Parkflächen durch eine Neugestaltung	Die Parkflächen sind im Grundsatz verkehrstechnisch und mit gestalterischen Elementen ausgeführt, so dass ein funktionaler und verkehrssicherer Betrieb möglich ist. Die Qualität der Unterhaltung soll weiter verbessert werden.

Ideen: Sonstiges	Einschätzung
Sehenswürdigkeiten könnten (besser) beschildert werden	Es gibt ein Parkleitsystem sowie ein Fußgängerleitsystem. Darauf sind auch sog. Sehenswürdigkeiten ausgewiesen (Keramion, Rathaus, Stadtsaal etc.). Verbesserungsvorschläge hierzu können der Stadtverwaltung gerne zugesandt werden.

Weitergehend wurden die Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Wirkung, dem Zeithorizont, der zu erwartenden Kosten und der Umsetzbarkeit bewertet. Resultierend wurde den einzelnen Vorschlägen eine Priorität zugeordnet. Solche Vorschläge, die nicht quantifizierbar sind (bspw. zu ehrenamtlichem Engagement), mussten zu diesem Zweck ausgeklammert werden. Weitgehend inhaltsgleiche Vorschläge wurden zusammengefasst. Grundsätzlich ist anzumerken, dass viele Vorschläge von der Initiative privater Eigentümer und Gewerbetreibender abhängig sind, wo die Stadt allenfalls beratend zur Seite stehen kann.

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Erläuterung: ++ = starke positive Wirkung schnelle Realisierung möglich geringe Kosten einfache Umsetzbarkeit						
Fußgängerzone und öffentliche Einrichtungen						
Idee	Wirkung	Zeithorizont	Kosten	Umsetzbarkeit	Priorität	Zuständigkeit
Öffentlichen Raum durch Märkte, Veranstaltungen etc. beleben (z. B. After-Work-Wochenmarkt)	o	++	+	+	bereits umgesetzt	Private Akteure, u. a. Aktivkreis
Erneuerung des Gesamtbildes der Fußgängerzone, bspw. durch: <ul style="list-style-type: none"> - Erneuerung Pflastung - Umgestaltung Doppelbaumreihe - Mehr / neue Sitzmöglichkeiten und Spielgeräte - Fahrradabstellanlagen ordnen und zusammenfassen 	++	-	-	o	I (in Arbeit)	Stadtverwaltung
Ausgewogener Branchenmix; gezielte Ansiedlung von Anbietern unterrepräsentierter Branchen	++	--	+	-	I	Einzelhändler, Unterstützung durch Stadtverwaltung
Zusammenlegung von Ladeneinheiten; Schaffung größerer Läden	+	--	o	-	I	Eigentümer
Umgestaltung / Neubebauung des Bereiches zwischen Stadtsaal und C&A (inkl. Parkhaus Josefstraße)	++	-	o	-	I	Stadtverwaltung, Eigentümer C&A-Gebäude
Gemeinsame Internetplattform der Einzelhändler	o	-	+	-	I	Aktivkreis
Zwischennutzungen leerstehender Ladenlokale	o	o	++	o	II (in Arbeit)	Eigentümer, Stadtverwaltung
Über Patenschaften Spenden für Spielgeräte und Freiflächen einwerben	-	+	++	+	II	Stadtverwaltung, private Spender
Öffnung sämtlicher Geschäfte zu verkaufsoffenen Sonntagen	--	o	++	--	III	Aktivkreis
Nutzungsvielfalt und Angebot durch (Außen-) Gastronomie verbessern	+	-	o	-	III	Gastronomen
Abbruch der Gewerbebauten zwischen Stadtsaal und Fußgängerzone; Neubau für VHS und öffentliche Einrichtungen	o	--	--	--	ohne	Eigentümer, Stadtverwaltung

Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Obere Hauptstraße						
Idee	Wirkung	Zeithorizont	Kosten	Umsetzbarkeit	Priorität	Zuständigkeit
Neubebauung im Bereich des ehemaligen Annahauses	++	o	o	+	I (in Arbeit)	Eigentümer, Stadtverwaltung (Bebauungsplan)
Neubebauung an der Ecke Franzstraße/Bahnstraße (u. U. inkl. Bau einer Tiefgarage mit öffentlichen Stellplätzen)	++	o	--	o	I (in Arbeit)	Eigentümer / Investor, Stadtverwaltung
Fassadenprogramm	+	o	o	+	I	Stadtverwaltung, Inanspruchnahme durch Eigentümer
Förderung von Gebäudesanierungen	+	o	o	+	I	Stadtverwaltung, Inanspruchnahme durch Eigentümer
Quartiersmanagement	o	-	o	+	II	Stadtverwaltung, private Planungsbüros
Nutzung von Vorkaufsrechten durch die Stadt (Vorkaufsrechtssatzung)	+	-	--	-	II	Stadtverwaltung
Höhere Bebauung entlang der oberen Hauptstraße	+	--	o	-	III	Eigentümer

Erreichbarkeit und Parken						
Idee	Wirkung	Zeithorizont	Kosten	Umsetzbarkeit	Priorität	Zuständigkeit
Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer nach Geschäftsschluss	-	++	++	+	bereits umgesetzt	Stadtverwaltung
Besseres Parkleitsystem	+	o	-	+	I (in Arbeit)	Stadtverwaltung
Aufwertung der Parkflächen durch eine Neugestaltung	o	o	-	o	II	Stadtverwaltung, Eigentümer (bei privaten Parkplätzen)
Weiterfahrt für Radfahrer auf der Breite Straße entgegen der Einbahnstraße	-	o	++	+	II	Stadtverwaltung
Bessere Werbung für E-Parkplätze im Internet	--	+	+	+	III	Stadtverwaltung, Ladesäulen-Betreiber

8. Handlungsfelder

Auf Grundlage der Ergebnisse der Analyse sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Handlungsfelder festgelegt und Vorschläge für die zukünftige Entwicklung der jeweiligen Handlungsfelder erarbeitet.

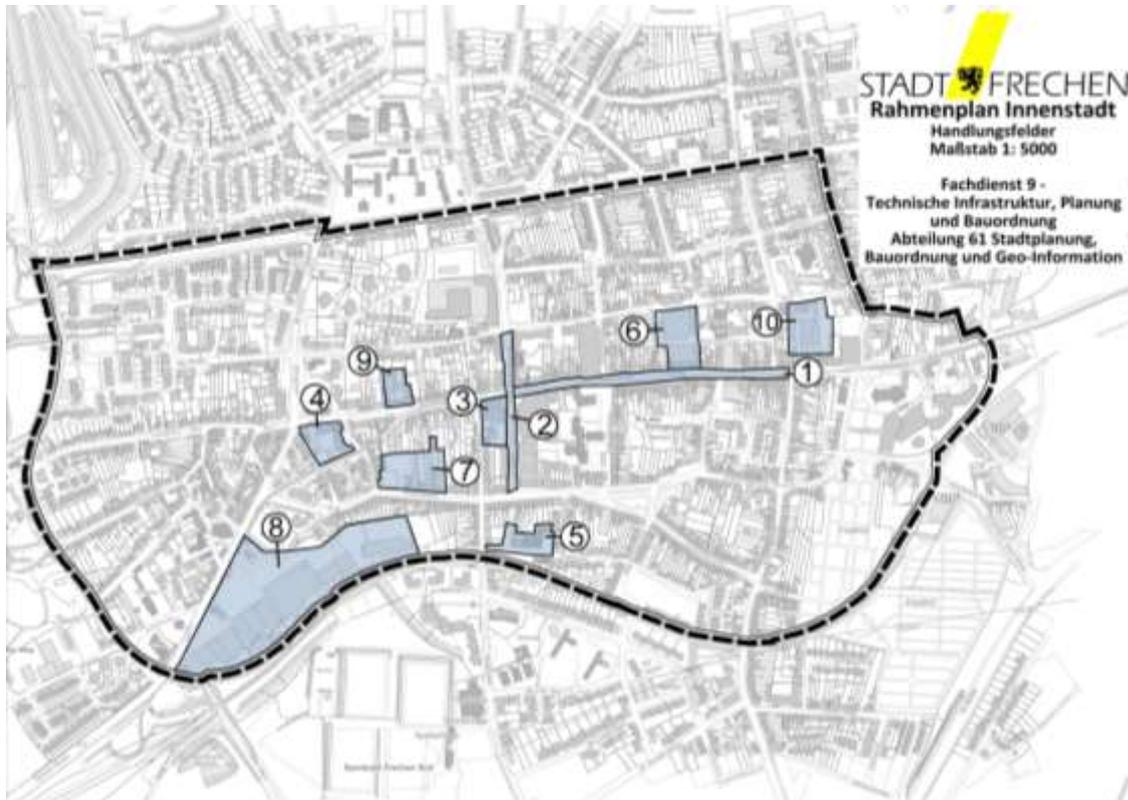


Abb.: Grafische Darstellung der Handlungsfelder

8.1. Gestaltung der Fußgängerzone

Die Gestaltung der Fußgängerzone wurde von Seiten der Öffentlichkeit häufig kritisiert. Explizit angesprochen wurden die Doppelbaumreihe im östlichen Teil der Fußgängerzone, die Pflasterung und die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten sowie Spielgeräten. Die Abfallbehälter wurden 2018 bereits erneuert. Auch angesichts der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Rahmenplan wurde beschlossen, ein eigenständiges Planungskonzept mit mehreren Varianten zur Umgestaltung der Fußgängerzone erstellen zu lassen. Auf dieser Grundlage ist dann eine politische Entscheidung zu treffen, ob und wenn ja, in welcher Form und mit welchem Umfang eine Umgestaltung erfolgt. Dabei ist zu bedenken, dass die Möglichkeiten unter anderem durch die Straßenbahntrasse samt Oberleitung und die Anforderungen zur Erreichbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr eingeschränkt werden.

Nach der Sommerpause 2020 soll eine Beauftragung eines Planungsbüros erfolgen. Das Planungsbüro soll auf Grundlage der bereits vorliegenden Anträge, Hinweise und durch eine umfassende eigene Bestandsaufnahme einen Maßnahmenkatalog erstellen, der dann sowohl der Politik als auch dann der Öffentlichkeit – vor der eigentlichen Beschlussfassung zur Umsetzung – vorgestellt werden soll.

8.2. Mobilität

Zielvorstellung des geltenden Verkehrsentwicklungsplans (VEP) ist es, den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu stärken sowie dessen Nutzung attraktiver zu machen. Hierzu

enthält der VEP diverse Maßnahmenvorschläge, die nach Priorität bewertet wurden und sukzessive umgesetzt werden sollen.

In der Innenstadt soll insbesondere das MIV-Aufkommen reduziert werden, welches sich aktuell negativ auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität auswirkt (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 49). Eine geringere Verkehrsbelastung allein ist dabei für Fußgänger und Radfahrer bereits positiv. Zusätzlich sollen Gefahrenstellen beseitigt und Fuß- sowie Radwege, wo erforderlich, ausgebaut werden (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 51-53).

8.2.1. Mobilitätsstationen

Der Anteil des ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen ist mit 7% gering, jedoch wird das Angebot als gut bewertet. Zur Erhöhung der Attraktivität schlagen sowohl der VEP als auch das Parkraumkonzept die Einrichtung so genannter *Mobilitätsstationen* vor, um die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger zu verbessern. Hierzu sollen beispielsweise im Umfeld von Straßenbahn-Haltestellen Carsharing-Angebote sowie Radabstellanlagen mit Lademöglichkeit für E-Bikes sowie einem Verleih geschaffen werden (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 49 f. und S. 64-69; vgl. Parkraumkonzept 2019: S. 27).

8.2.2. Umbau Dr.-Tusch-Straße / ZOB

Für die Dr.-Tusch-Straße werden aktuell Umbaupläne erarbeitet. Die wichtigsten Ziele sind wie folgt:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten im MIV
- Reduzierung der Durchgangsverkehre
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger
- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 72-74)



Abb.: Grobdarstellung zum Umbau Dr.-Tusch-Straße (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 73)

Es ist zu erwarten, dass hierdurch auch die bisher ausgeprägte Barrierewirkung der Straße reduziert wird. So kann der Bereich auch für den Einzelhandel attraktiver werden, während heute viele minderwertige Nutzungen und Leerstände bestehen. Dennoch ergibt sich auch hiermit keine Möglichkeit, die Gebäude auf der Westseite der Straße direkt zu erschließen. Im Verkehrsentwicklungsplan 2016 ist die Maßnahme mit der höchsten Priorität bewertet (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 79).

8.2.3. Parkplätze

Das Parkraumkonzept kommt weiter zu dem Schluss, dass keine zusätzlichen Stellplätze erforderlich sind, die Parkraumbewirtschaftung allerdings anders organisiert werden sollte. Hiermit ließe sich die Nachfrage von hoch ausgelasteten auf weniger ausgelastete Bereiche verlagern.

Das **Parkhaus Josefstraße** soll dabei primär durch Kurzzeitparker genutzt werden und durch eine Sanierung des Gebäudekörpers sowie ein Parkleitsystem attraktiver gemacht werden. Die zulässige Parkdauer soll auf drei Stunden erhöht, diese zeitliche Beschränkung jedoch auf alle Ebenen des Parkhauses – auch jene, für die aktuell keine Beschränkung gilt – ausgeweitet werden. Im Zuge der Sanierung sollen auch Bereiche für Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Langzeitparker sollen im Gegenzug auf dem Parkplatz Matthiasstraße gebündelt werden, wo langfristig die Errichtung einer Parkpalette erforderlich sein könnte.

8.3. Ecke Dr.-Tusch-Straße / Burgstraße / obere Hauptstraße

Ein Potential ist die Straßenbahnhaltestelle Frechen Rathaus. Der Verkehrsentwicklungsplan sieht hier eine „Mobilitätsstation“ vor, um die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu verbessern

(vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2016: S. 68). Im Zusammenhang hiermit bietet sich die Gelegenheit, die Fläche gestalterisch aufzuwerten und an der Burgstraße einen Wendehammer anzulegen, welcher bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan berücksichtigt ist. Bedingung dafür ist jedoch die Verlegung der dortigen Stellplätze.

Auf Grund des ZOB an der Dr.-Tusch-Straße können einige der dortigen Gebäude Verkehrlich nur von der rückwärtigen Seite über die Burgstraße erschlossen werden, was in der Vergangenheit ein Hindernis für Bauvorhaben mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und Stellplatzbedarf war. Dennoch wurde inzwischen die letzte Baulücke an der Dr.-Tusch-Straße geschlossen.

Im Bereich der Eckbebauung Dr.-Tusch-Straße / Burgstraße besteht im Erdgeschoss ein großes Ladenlokal, welches seit geraumer Zeit leer steht. Auch die oberen Geschosse sind untergenutzt. Angesichts der negativen Wirkung auch auf die Umgebung des Gebäudes ist eine Neuentwicklung wünschenswert. Folgende Skizze zeigt beispielhaft Möglichkeiten für den Bereich:

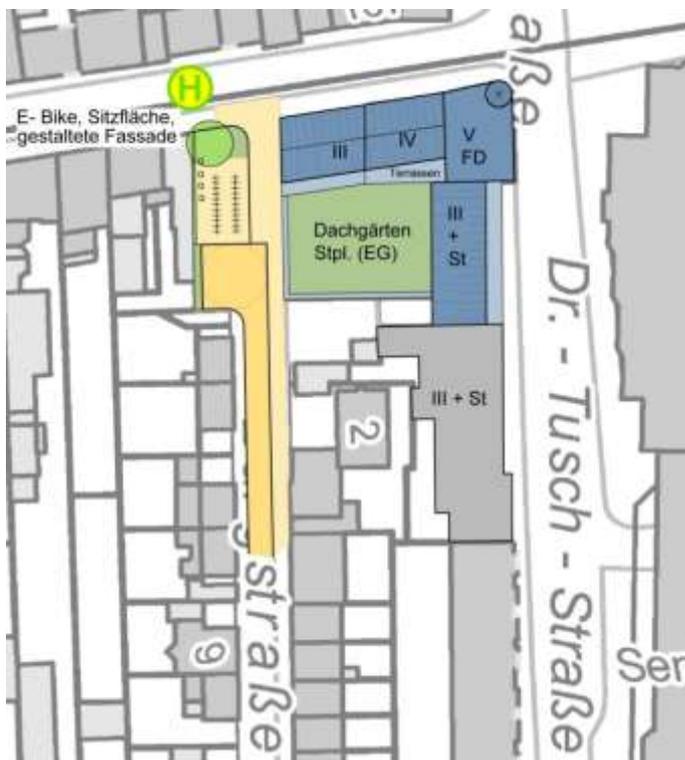


Abb.: Frühere Skizze zur möglichen Neuentwicklung zwischen Dr.-Tusch-Straße und Burgstraße

Auf Grund der zentralen Lage bietet sich eine Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss mit Wohnungen in den oberen Geschossen an. Gegenwärtig plant ein Investor ein konkretes Vorhaben, welches sich an den hier dargestellten Überlegungen orientiert. Der Kreuzungsbereich Burgstraße / Franzstraße müsste in diesem Zusammenhang auf Grund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens umgebaut werden.



Abb.: Lageplan zum Bauvorhaben (Quelle: SNK Architekten Ingenieure)



Abb.: Visualisierung des Bauvorhabens (Quelle: SNK Architekten Ingenieure)

8.4. Postgelände

Die Postbank und Postfiliale sind für die Innenstadt von Bedeutung, da es sich um die einzige Dienstleistungseinrichtung dieser Art in der Frechener Innenstadt handelt. In der ehemaligen Baulücke zwischen dem Postgebäude und dem denkmalgeschützten Eckgebäude zur Dürener Straße wird momentan ein Wohn- und Geschäftsgebäude mit zwei Ladenlokalen im Erdgeschoss errichtet. Hiervon ist eine Aufwertung dieses Bereichs zu erwarten.

Eine weitere Nachverdichtung ist mittels einer Aufstockung des eingeschossigen Gebäudes an der Bahnstraße sowie eine Schließung der Baulücke an der Mühlengasse, an die Gleisanlage angrenzend, denkbar. Zudem wäre eine Neugestaltung der Fassade des Hauptgebäudes wünschenswert.

8.5. Altes Feuerwehrgelände

Mit der Errichtung der neuen Feuer- und Rettungswache an der Lindenstraße wird dieser Standort aufgegeben. Ein Konzept für eine Nachnutzung wird aktuell parallel zum Rahmenplan erarbeitet. Teile des Areals stehen dabei unter Denkmalschutz. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Schützenstraße als Erschließungsstraße nur für ein begrenztes Verkehrsaufkommen geeignet ist. Verkehrsintensive Nutzungen sind wegen der Lage im Stadtgebiet, insbesondere aber wegen der umgebenden Wohnbebauung nicht realisierbar.



Abb.: Luftbild der alten Feuer- und Rettungswache

8.6. C&A-Gebäude / Parkhaus

Mit einer Neubebauung auf dem Gelände des heutigen C&A-Gebäudes, ggf. unter Einbezug des sanierungsbedürftigen Parkhauses Josefstraße, würde sich die Chance bieten, einen städtebaulichen Missstand zu beseitigen und moderne Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen sowie zusätzlich Wohnungen zu schaffen. Dies müsste voraussichtlich durch einen privaten Investor erfolgen.

Bei einem Einbezug des Parkhauses wäre die Notwendigkeit, einen Teil der 356 öffentlichen Stellplätze zu ersetzen auf Grund der erheblichen Mehrkosten problematisch. Bei einer

Überprüfung über eine Woche waren vormittags (9:00 Uhr) im Schnitt ca. 195 Parkplätze belegt, mittags (12:45 Uhr) und nachmittags (16:00 Uhr) ca. 240 Plätze. Das Meinungsbild aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergab, dass das Parkhaus die bevorzugte Parkmöglichkeit ist, wenn das Auto zum Einkauf in der Innenstadt genutzt wird. Zugleich sind die für Veranstaltungen im Stadtsaal notwendigen, ca. 110 Stellplätze im Parkhaus nachgewiesen und müssten bei einer Neubebauung ersetzt werden. Da Veranstaltungen im Stadtsaal vor allem abends stattfinden, wäre zu prüfen, inwieweit diese mit den für Geschäftsnutzungen tagsüber notwendigen Stellplätzen verrechnet werden können (Doppelnutzung).

Trotz aller Mängel ist das Parkhaus ein Standortfaktor für die Innenstadt, indem es ausreichend kostenfreie Parkplätze in zentraler Lage bietet. Hinsichtlich einer möglichen Neuentwicklung des Areals unter Einbezug des Parkhauses sind neben den positiven Aspekten daher auch die negativen zu berücksichtigen. Letztlich entschied sich der Rat der Stadt Frechen gegen einen Verkauf des Parkhauses, wodurch eine Neuentwicklung durch einen privaten Investor auf das heutige C&A-Gelände beschränkt wäre. Angesichts des baulichen Zustands des Parkhauses ist dennoch zu erwarten, dass es mittelfristig saniert oder durch einen Neubau ersetzt werden muss.

8.7. Blockinnenbereich Franzstraße / obere Hauptstraße

An der Ecke Bahnstraße / Franzstraße sowie im Bereich des ehemaligen Annahauses bieten sich Potentiale für neue Wohnbebauung. In ersterem Fall wäre zusätzlich eine Bebauung des Parkplatzes im rückwärtigen Bereich erstrebenswert. Hier besteht jedoch die in Kapitel 4.2 erläuterte Problematik, dass eine gewisse Zahl an Stellplätzen erhalten oder ersetzt werden sollte. Mangels Flächen sind die Möglichkeiten hierfür begrenzt oder mit hohen Kosten verbunden. Auf dem Gelände des ehemaligen Annahauses könnte nach einem Abbruch und der Schaffung entsprechenden Baurechtes ein Neubau entstehen, welcher die Blockrandbebauung schließt.

Grundsätzlich ist es wünschenswert, weitere Bauflächen im großen Blockinnenbereich zu erschließen. In der Vergangenheit scheiterten Versuche hierzu allerdings an der notwendigen Kooperation der zahlreichen Eigentümer. Die Flächen an der Ecke Bahnstraße / Franzstraße und um das ehemalige Annahaus wären dagegen für sich groß genug für eine Neuentwicklung, auch wenn eine Gesamtlösung aus städtebaulicher Sicht zu bevorzugen wäre. Unter Umständen ist eine schrittweise Entwicklung sinnvoll, bei der zunächst eine Bebauung im Bereich des ehemaligen Annahauses ermöglicht wird. Die Erschließungsstruktur sollte jedoch eine spätere Erweiterung auf angrenzende Grundstücke zulassen.

8.8. Rhenania-Gelände

Langfristig empfiehlt das Einzelhandelskonzept, auf dem Gelände ein Mischgebiet zu entwickeln und die Handelsfunktion aufzugeben (vgl. Einzelhandelskonzept 2018: S. 91 f.). Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass dies bereits in absehbarer Zeit möglich sein wird, weil der Standort auf Grund der ansässigen Einzelhandelsbetriebe eine Versorgungsfunktion für die Innenstadt und die westlich gelegenen Stadtteile Frechens übernimmt. Ändern sich die Voraussetzungen diesbezüglich, sollte eine dem Einzelhandelskonzept entsprechende Neuentwicklung forciert werden.

8.9. Ehemalige Tankstelle Hauptstraße

Das Areal ist gegenwärtig untergenutzt und stellt eine Lücke in der ansonsten geschlossenen Bebauung entlang der oberen Hauptstraße dar. Es wäre wünschenswert, die Baulücke durch einen drei- bis viergeschossigen Neubau – entweder als reines Wohngebäude oder

mit einem Ladenlokal im Erdgeschoss – zu schließen. Im hinteren Grundstücksteil könnten die Hallen und Garagen abgebrochen werden, um dort Stadthäuser zu errichten. Eine solche Bebauung entspräche auch dem Leitbild für die obere Hauptstraße.



Abb.: ehemalige Tankstelle Hauptstraße

8.10. Blockinnenbereich Hauptstraße / Rothkampstraße / Alte Straße

In diesem bisher nur durch Lagerhallen und Stellplätze genutzten Bereich ist die Neuentwicklung einer Wohnbebauung wünschenswert. Ein Aufstellungsbeschluss für einen entsprechenden Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich gefasst. Die Lagerhallen könnten abgebrochen und notwendige Stellplätze in eine Tiefgarage verlagert werden, um darüber Wohnbebauung zu schaffen. Die Erschließung kann über die Alte Straße erfolgen, wo zusätzlich eine größere, straßenbegleitende Bebauung möglich wäre.

9. Quellenverzeichnis

Einzelhandelskonzept 2008: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Frechen. Köln: Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung

Einzelhandelskonzept 2018: Stadt Frechen – Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes. Köln: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen

Fortschreibung Vergnügungstättenkonzept 2015: Stadt Frechen: Fortschreibung des Steuerungskonzeptes Vergnügungstätten. Köln: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen

Verkehrsentwicklungsplan 2016: Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Stadt Frechen – Ergebnisbericht. Aachen: Ingenieurgruppe IVV

Parkraumkonzept 2019: Parkraumkonzept für den Kernbereich Frechen – Verkehrsuntersuchung – Ergebnisbericht. Aachen: Ingenieurgruppe IVV