

# GRÜN ■ RAUM ■ STRUKTUR

ZUR KOMPLEMENTARITÄT VON BEBAUUNGS-  
UND GRÜNSYSTEMEN IM INNENBEREICH  
DER STADT AACHEN

**Die CD-ROM**



# EINFÜHRUNG

Sie benutzen diese CD wie ein Buch indem Sie von Seite zu Seite mit den Pfeiltasten klicken. Die Überschriften des Inhaltsverzeichnisses sind mit den einzelnen Kapiteln verknüpft.

Darüber hinaus sind folgende Befehle möglich:

Strg-Shift-L:	Umschalten des Bildschirmmodus
Pfeil-Dokumentanfang:	Inhaltsverzeichnis

Sie können die Acrobat-Funktionen Zoom, Drucken, Suchen und Notizen benutzen. Text und Grafik können nicht verändert werden.

**(Weiter: 1x klicken)**

Vorbemerkung

Einleitung

## A. Makroelemente der Gesamtstadt

- A.1 Topographie und Siedlungsräume
- A.1.2 *Topografische Prägungen*
- A.1.2 *Wachstumszonen*
- A.2 Gestaltwirksame Elemente
- A.2.1 *Stadtraum - Erschließung und Besiedelung*
- A.2.2 *Haupterschließungsstraßen der Kernstadt*
- A.3 Grünsystem und Baustruktur §34/35
- A.4 Komplementarität von Bebauung und Grünsystem im Bereich der Kernstadt

## B. Raumtypen im Stadtgrundriss

- B.1 Geschlossene Stadträume der Gesamtstadt
- B.2 Offene Stadträume der Kernstadt
- B.3 Nicht eindeutig definierte Räume

## C. Typologie der Bebauung

- C.1 Typen der Bebauung
- C.2 Teilräumliche Merkmale der Bebauung
- C.2.1 *Teilräumlich dominante öffentliche Gebäude*

## D. Typologie des Grünsystems

- D.1 Größere Freiflächen
- D.1.1 *Landschaftsparkanlagen*
- D.1.2 *Friedhöfe*
- D.1.3 *Parkanlagen*
- D.1.4 *Gemeinbedarfsflächen*
- D.1.5 *Brachen*
- D.1.6 *Schrebergärten*
- D.1.7 *Wald*
- D.2 Private Freiräume
- D.2.1 *Umbauter Garten*
- D.2.2 *Tiefe offene Gärten*
- D.3 Besondere Freiraumelemente
- D.3.1 *Bäume und Baumgruppen*
- D.3.2 *Böschungen*
- D.3.3 *Bachläufe, Wasserflächen*
- D.4 Karte der Bäume nach Hauptstraßenzügen der Kernstadt

## E. Stadtraumprägende Straßen

- E.1 Mittelalterliche Struktur
- E.2 Grabenring
- E.3 Torstraßen
- E.4 Alleenring
- E.5 Radialen
- E.5.1 *Krefelder Straße*
- E.5.2 *Jülicher Straße*
- E.5.3 *Trierer Straße*
- E.5.5 *Eupener Straße*
- E.5.6 *Lütticher Straße*
- E.5.7 *Vaalser Straße*
- E.5.8 *Roermonder Straße*

## F. Leitbilder im Stadtgrundriß

- F.1.0 Engere Bereiche städtebaulicher Leitbilder
- F.2.0 Ähnliche Bereiche städtebaulicher Leitbilder
- F.3.0 Nicht zuzuordnende Zwischenräume
- F.1.1 Mittelalterlich geprägte Strukturen
- F.1.1.1 *Innenstadt Aachen*
- F.1.2.1 *Kornelimumster*
- F.1.2 Geometrischer Städtebau
- F.1.2.1 *Rehmviertel*
- F.1.2.2 *Frankenberger Viertel*
- F.1.2.3 *Steffensviertel*
- F.1.2.4 *Lousbergviertel*
- F.1.2.5 *Bahnhofsviertel*
- F.1.2.6 *Rolandstraße*
- F.1.3 Gartenstadt und Künstlerischer Städtebau
- F.1.3.1 *Heimgärten*
- F.1.3.2 *Kalverbenden*
- F.1.3.3 *Hörn*
- F.1.3.4 *Königshügel*
- F.1.4 Villenbebauung
- F.1.4.1 *Kaiser-Friedrich-Allee*
- F.1.4.2 *Nizzaallee*
- F.1.4.3 *Salierallee*
- F.1.4.4 *Lütticher Straße -Eupener Str.*
- F.1.5 Reformblöcke und-höfe
- F.1.5.1 *Panneschopp*
- F.1.5.2 *Reimannstraße, Aretzstraße*
- F.1.5.3 *Sedanstraße (1924)*
- F.1.5.4 *Junkersmühle*
- F.1.5.5 *Joseph- v.-Görres Straße*
- F.1.5.6 *Talstraße*
- F.1.5.7 *Lütticher Straße*
- F.1.5.8 *Weberstraße*

- F.1.6 Gegliederte und aufgelockerte Stadt
- F.1.6.1 *Kronenberg*
- F.1.6.2 *ECA Siedlung*
- F.1.6.3 *Muffet*
- F.1.6.4 *Schloß Schönau*
- F.1.6.5 *Kettelerstraße*
- F.1.7 Urbanität durch Dichte
- F.1.7.1 *Driescher Hof*
- F.1.7.2 *Preuswald*
- F.1.7.3 *Schloß Rahe, Laurensberg*
- F.1.7.4 *Kullen*
- F.1.7.5 *Hochhausring Haaren*
- F.1.7.6 *Hochhausring Walheim*
- F.1.8 Neue Raumbildung
- F.1.8.1 *Steppenberg*
- F.1.8.2 *Wildbacher Mühle, Laurensberg*
- F.1.8.3 *Brander Feld*
- F.1.8.4 *Kuckhoffstraße*

## G. Wertung der Ergebnisse, Handlungsbedarf

- G.1 Überblick über die Ergebnisse/Empfehlungen
- G.1.1 *Darstellung stadträumlich weitgehend gestörter Bereiche*
- G.1.2 *Darstellung stadträumlich weitgehend intakter Bereiche*
- G.1.3 *Bereiche mit Handlungsbedarf*
- G.1.4 *Möglichkeiten der Nachverdichtung, Nutzungsmischung, Funktionsverbesserung oder Erweiterung ???*
- G.2 **Schlussbemerkung**
- G.3 **Zusammenfassung**
- G.4 **Grenzen der Aussagen**
- G.5 **Weiterführende Untersuchungen**
- G.6 **H. Zusammenstellung der Layer**
- G.7 **I. Quellen und Dokumente**

**Institut für Städtebau und Landesplanung der RWTH Aachen**

Direktor : Uni.Prof. G. Curdes  
Schinkelstr. 1 52062 Aachen  
Tel.: 0241 805033/36  
Fax: 0241 8888138

Wissenschaftliche Leitung :  
Prof. Gerhard Curdes

Konzeption:  
Prof. Gerhard Curdes  
Dipl. Ing. Andrea Haase  
Dipl. Ing. Rainer Rutow  
Dipl. Ing. Björn Schötten

Projektleitung GIS:  
Dipl. Ing. Rainer Rutow

Infografik und Layout:  
Dipl. Ing. Rainer Rutow  
Dipl. Ing. Björn Schötten

Bearbeitung:  
Prof. Gerhard Curdes  
Dipl. Ing. Andrea Haase  
Dipl. Ing. Gabi Hergarten  
Dipl. Ing. Martin Hoelscher  
Dipl. Ing. Björn Schötten  
Dipl. Ing. Rainer Rutow  
Dipl. Ing. Andreas Zimmermann-Fritzen

Digitale Aufbereitung:  
Dipl.Des. Manfred Vonderbank  
Karin Höhler cand. Ing.  
Oliver Petermeier cand. Ing.  
Frank Schnitzler cand. Arch.

im Auftrag der Stadt Aachen,  
Umweltamt, Wilhelmstraße 96, 52058 Aachen

Aachen, Juli 1996 bis Juni 1997

## VORWORT

Wir legen hiermit eine Untersuchung über den Zusammenhang von Baustruktur und Grünsystem der Stadt Aachen vor. Die Frage, der wir uns im Auftrage des Umweltamtes der Stadt Aachen stellten, lautet: Welche stadtgestalterischen Anforderungen werden von der vorhandenen Baustruktur und aus der Sicht des fachlichen Diskussionsstandes an das "Stadtgrün" gestellt? Gibt es einen gestalterischen Zusammenhang zwischen Baustruktur und Grün - also eine gegenseitige gestalterische Abhängigkeit (oder Komplementarität), aus der heraus Maßstäbe für die Gestaltung (oder Umgestaltung) gewonnen werden können?

Hintergrund der Fragestellung war auf der einen Seite die hohe Dynamik der Veränderung zentraler öffentlicher Räume der Stadt: Straßen wurden verbreitert, Normspuren ausgebaut, Abbiegespuren eingefügt. Nach ein bis zwei Dekaden erfolgen wiederum Umbau und Rückbau. Ursache war überwiegend die einseitige Optimierung an Verkehrsbedürfnissen.

Die Stadträume haben aber noch ganz andere Aufgaben. Diese bekommen in der tertiären Zivilisation eine höhere Priorität. Es besteht ein Zusammenhang zwischen dem Charakter von Stadträumen und der Straßenraumgestaltung. Die Räume müssen auch die sozialen, kulturellen und ästhetischen Bedürfnisse erfüllen. Schließlich sollten die Stadträume nachhaltig gestaltet werden.

Ähnliches gilt auf der anderen Seite für das Stadtgrün. Mit der ständigen Ausbreitung der Siedlungsflächen erhält das mit den Siedlungsflächen verwobene Grün eine immer größere kompensatorische Bedeutung. Hier ging es um die Frage der stadträumlichen Gliederung und der inneren und äußeren Vernetzung des Grünsystems. In allen Fällen steht die Gestalt, nicht die ökologische oder klimatische Funktion, im Vordergrund.

Es war ausdrücklicher Auftrag, die Untersuchung auf den Aspekt der Stadtgestalt zu konzentrieren, weil andere Aspekte durch weitere Untersuchungen geklärt werden sollen. Die Gestalt ist eine integrierende Kategorie, die letztlich alle Teilaspekte in einer Gesamtheit von Wirkungen vereint.

Handeln für die Stadt benötigt eine langfristige Orientierung, wenn die zahlreichen und zumeist kleinräumigen Einzelschritte nicht kontraproduktive Wirkungen entfalten sollen. In der täglichen Entscheidungsarbeit stehen aber aktuelle Probleme im Vordergrund, die nach sachlogischen Gesichtspunkten bewertet werden und weniger danach, in welcher Weise sie die Stadtgestalt beeinflussen. Deshalb ist in gewissen Abständen immer wieder eine Gesamtbetrachtung notwendig, die Aufschluß über die Ergebnisse der Einzelschritte gibt und nach Maßstäben sucht, wie das auseinanderstrebende Handeln auch formal wieder ganzheitlich integriert werden könnte.

Hierzu möchte diese Untersuchung einen Beitrag leisten. Inhaltlich stellt sie einen Rahmen zur Verfügung, der Zusammenhänge und Brüche deutlicher macht und Empfehlungen zur langfristigen Entwicklung ausspricht. Dieser Rahmen darf nicht mit konkreten Planungen verwechselt werden. Er ist eine Grundlage, aus der nun Planungen abgeleitet werden können. Methodisch bedient sie sich der Technik der Geographischen Informationssysteme (GIS). Die Technik der Bearbeitung war nicht Vertragsgegenstand. Wir haben uns nach reiflicher Überlegung entschlossen, das gesamte Projekt mit einer GIS-Technik zu bearbeiten. Die Gründe waren zweifacher Natur:

- das vom Institut initiierte und vom Umweltforum der RWTH in der Vorbereitung befindliche Raum- und Umweltinformationssystem Aachener Raum;
- die Möglichkeit einer völlig anderen Bearbeitungstiefe, die die geographischen Informationssysteme und die damit einsetzbaren graphischen Programme bieten.

Für den Aachener Raum existierte zum Zeitraum der Bearbeitung lediglich eine Digitalisierung der Straßen für das Stadtgebiet. Es schien uns sinnvoll, mit diesem Projekt den Rückstand im Einsatz dieser Technologie zu mindern. Der erforderliche Aufwand dazu war zwar wesentlich höher als bei konventioneller Ausführung, dafür erlaubt die Technik aber in der Zukunft eine Weiternutzung der erarbeiteten Grundlagen. Die Möglichkeit der GIS, Rauminformationen auf beliebig vielen voneinander getrennten Schichten (Layern) abzulegen und zu verknüpfen, eröffnet kombinatorische Möglichkeiten, die der Kartographie und Stadtplanung zwar nicht fremd sind, aber mit derart weitreichenden Möglichkeiten doch eine neue Qualität darstellen.

Die Untersuchung entstand nach einer Phase der Vorstrukturierung in zwölf Monaten. Sie kann das Thema nicht erschöpfend bearbeiten. Dafür ist das Gebiet zu groß. Sie kann und will auch keine Vorschläge im Detail machen, weil dafür eingehende kleinmaßstäbliche Untersuchungen erforderlich sind. Ziel ist aber sehr wohl, die Zusammenhänge aufzuzeigen und auf den verschiedenen Maßstabsebenen auf Handlungsfelder hinzuweisen. Wir betrachten das Ergebnis daher als einen Einstieg in eine notwendige und überfällige Debatte über die Form und Gestalt der Stadt und in ein neues Verfahren, wie Kontinuität und Wandel struktur- und sozialverträglich verbunden werden können.

In der Bearbeitungsphase wurden Ziele, Methoden und Ergebnisse von einer Arbeitsgruppe der Stadtverwaltung mitverfolgt, der folgende Personen angehörten: Herr Wiezorek und Herr Jünger (Umweltamt), Herr Pelzel und Herr Günther (Planungsamt), Frau Kerkes-Grade und Herr Hermann (Grünflächenamt) sowie Herr Becker (Grünflächenunterhaltungsamt). Ferner wirkten mit Frau Kreisel-Fonck und Herr Fonck vom Büro IBL und in der Schlußphase die Bau- und Planungsdezernentin Frau Detmering. Wir danken allen für ihre Anregungen.

Danken möchten wir auch den Mitarbeitern des Stadtarchivs und seinem Leiter Herrn Dr. Lepper, für die Einsichtnahme in historische Dokumente. Dem Vermessungsamt danken wir für die Überlassung der digitalen Straßenkarte 1:15.000, dem Landesvermessungsamt in Bonn für Rasterdaten der Luftbilder und der digitalen topografischen Karte.

Den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen dieses Projektes möchte ich dafür danken, daß sie sich mit ungewöhnlichem Interesse und kreativer Energie den inhaltlichen und methodischen Anforderungen gestellt haben. Ohne ihren persönlichen Einsatz hätte das Projekt weder in diesem Umfang noch in dieser Breite und Tiefe bearbeitet werden können.

Aachen, im Juni 1997

Gerhard Curdes

## EINLEITUNG

### 1. Auftrag

Das Umweltamt der Stadt Aachen hat dem Institut am 23.5.1996 Auftrag erteilt, eine Untersuchung mit dem Titel "Typologie städtebaulicher Situationen, Bewertungen und Empfehlungen zur Verbesserung der stadtökologischen Bedingungen in der Aachener Innenstadt" durchzuführen. Der Untersuchung wurde die folgende Gliederung zugrunde gelegt:

- A. Makroelemente der Gesamtstadt
- B. Raumtypen im Stadtgrundriß
- C. Typologie der Bebauung
- D. Typologie des Grünsystems
- E. Stadtraumprägende Straßen
- F. Leitbilder im Stadtgrundriß
- G. Wertung der Ergebnisse, Handlungsbedarf.

Zu erst werden die grundlegenden Zusammenhänge verdeutlicht, danach folgen Teilgebiete und Einzelheiten. Die Schärfgrenze der Untersuchung endet im Maßstab 1:5000. Die in der Deutschen Grundkarte und in den Luftbildern M 1:5000 enthaltenen Informationen bilden die Grenze an Detaillierung, unter die nicht herunter gegangen werden konnte. Damit wird deutlich, daß sämtliche detaillierteren Aspekte mit diesem Untersuchungsansatz nicht erfaßt werden konnten.

### 2. Die Aufgabe

Das Umweltamt wünschte sich Grundlagen, die bei der Abwägung von Vorhaben und von Planungen angewandt werden können. Kern ist eine städtebaulich/ stadtgestalterische Fragestellung: Welche stadtgestalterische Funktion hat das Grün in den unterschiedlichen Bereichen der bebauten Stadt? Wenn andere Ämter Planungen erstellen, worauf ist zu achten, damit der Zusammenhang von Bebauung und Begrünung sich möglichst positiv ergänzt?

Vereinbart wurde mit dem Auftraggeber, daß es nicht um eine Integration unterschiedlicher Gesichtspunkte wie Klima, ökologische Bewertung von Freiflächen usw. gehen kann, sondern um eine fachliche Schicht, die ergänzend zu den anderen Fachschichten (wie Klima, Biotopvernetzung) eine Grundlage für die Abwägung unterschiedlicher Belange ergeben soll. Von daher soll unser Beitrag als Schwerpunkt die Belange behandeln, die dann mit den anderen abgewogen werden können.

Es soll keine Abwägung stattfinden, weil damit Schritte vorweggenommen würden, für die das Material erst die Grundlage bereit stellen soll.

Auf dieser Grundlage wurde ein Arbeitsprogramm vereinbart, welches die stadtgestalterischen Fragestellungen auf den unterschiedlichen Maßstabebenen behandelt, bei denen der Zusammenhang von Bebauung und Grün eine Rolle spielt. Oberste Ebene ist die Gesamtstadt, unterste Ebene sind Hauptstraßen und gestalterisch bedeutsame Quartiere. Zu den unterschiedlichen Maßstabebenen gehören jeweils mehrere fachliche Schichten der Realstruktur. Die folgenden Ebenen und Schichten wurden in einer Präzisierung des Programms am 12.3.1996 zugrunde gelegt.

Während der Bearbeitung traten Verzögerungen bei der Übergabe vereinbarter Grundlagen auf. Das Programm erfuhr deshalb einige Abänderungen.

### 3. Projektkonzeption

Die Konzeption des Projektes geht vom Maßstab der Gesamtstadt bis in den Maßstab von Stadtelementen. Wir behandeln in den einzelnen Kapiteln jeweils einen spezifischen Aspekt des Zusammenhangs von Baustruktur und Grün:

#### Makroelemente der Gesamtstadt

Hier behandeln wir die übergreifenden Aspekte der Gestalt der Stadt und die Beziehung zum Umland.

#### Raumtypen im Stadtgrundriß

Es werden die Makroräume der Siedlungsstruktur und die geschlossen bebauten Räume dargestellt. Hier wirkt die Stadt am meisten "städtisch" und hier hat das Grün eine besonders wichtige klimatische und gestalterische Bedeutung.

#### Typologie der Bebauung

In einer eigenen Untersuchung wird die städtebauliche Anordnung von Bebauung und Freiräumen auf den Bauflächen hinsichtlich ihrer Eigenart und Wirkung auf den öffentlichen Raum bewertet. Diese Typologie enthält Aussagen über den spezifischen Grünbestand und ist somit ein Hilfsmittel, die Notwendigkeit einer Verbesserung der Grünausstattung im Kontext der umgebenden Typen zu prüfen.

#### Typologie des Grünsystems

Hier haben wir die einzelnen Flächentypen aus dem Flächennutzungsplan auf Layern zusammengefaßt und als neue Informationen Böschungen und sämtliche Bäume innerhalb des Innenbereichs erfaßt. Das Kapitel schließt mit einem Vorschlag für die klarere Fassung der Ränder des radialen Systems der "Grünen Finger".

#### Stadtraumprägende Straßen

Behandelt werden die Hauptstraßen des Stadtnetzes und ihr früherer und heutiger Baumbestand. Es werden die Raumprofile bewertet und Hinweise für Verbesserungen gegeben.

#### Leitbilder im Stadtgrundriß

Wir haben jene Bereiche abgegrenzt, die einem städtebaulichen Leitbild eindeutig zuzuordnen waren. Für jede städtebauliche Periode haben wir - soweit in Aachen vorhanden - mehrere klar abgrenzbare Teilbereiche identifiziert. Für diese wurden die historischen Dokumente mit der ursprünglichen Konzeption, sowie jeweils ältere und neuere Bestandskarten ausgewertet, um die Veränderung der Bebauung und des Grünbestandes zu verfolgen. Bei den Leitbildbereichen aus neuerer Zeit wurde das für das Leitbild typische Verhältnis von Bebauung und Grünstruktur zugrunde gelegt. Für jede Periode wurde somit an einem exemplarischen Beispiel der Zusammenhang der Grünkonzeption mit der Baukonzeption herausgearbeitet. Daraus werden Empfehlungen für den jeweiligen Bereich abgeleitet.

#### Leitbildähnliche Bereiche

In einem zweiten Schritt wurden den ausgewählten Leitbildbereichen Gebiete zugeordnet, die dieser Leitbildphase vergleichbar sind und für die ähnliche Prinzipien gelten. Die Abgrenzung dieser Bereiche stieß auf Schwierigkeiten, wenn sie typologisch undeutlich ausgeprägt waren.

#### Zwischen- und Übergangsräume

Die nach diesen Schritten nicht zuzuordnenden Baustrukturen der Stadt können als Zwischen- oder Übergangsräume verstanden werden. Sie sind häufig später als die Fallbeispiele entstanden. Es kann sich allerdings auch um Räume handeln, die nach dem Prinzip des selbstorganisierten Wachstums einer bestimmten Entwicklungslogik, aber keinem städtebaulichen Leitbild folgen.

### Zusammenfassung

Zum Schluß fassen wir im Kapitel G die Ergebnisse in einigen Empfehlungen zusammen. Sie lassen sich unter zwei Hauptgesichtspunkten charakterisieren:

- a) Die Entwicklung einer nachhaltigen (langlebigen) gestalterischen Qualität;
- b) bei der Realisierung der empfohlenen Maßnahmen sollte von der zu erwartenden Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, Verbesserungen der Begrünung über Ausgleichsmaßnahmen und Ausgleichszahlungen zu finanzieren.

### 4. Die Layer-Technologie

Wir haben für das bebaute Stadtgebiet ein System von Layern erarbeitet. Im Anhang sind diese mit ihren Inhalten verzeichnet. Grundlage der Karten ist die Deutsche Grundkarte (DGK 5000). Zusätzlich wurden für die Einstufung von Grünflächen der Flächennutzungsplan und der Landschaftsplan der Stadt Aachen herangezogen. Bearbeitungsmaßstab im Rechnerprogramm ist der Maßstab 1:5000. Die vergrößerten oder verkleinerten Darstellungen wurden durch Zoomen erzeugt. Der Grundbestand der Information auf den Layern ist daher immer gleich. Bedingt durch den Maßstab 1:5000 sind auch die gesetzten Grenzen von Bauten, Baublöcken, Böschungen oder der Standort von Bäumen natürlich nicht sehr genau. Für den Zweck um den es hier geht, reicht die Genauigkeit aber völlig aus.

### 5. Schärfegrenzen und Grenzen der Wertung

Eine Untersuchung dieses Umfangs kann notwendig nur grundlegende Aussagen machen. Dies liegt an der Größe des betrachteten Gebietes und an der Grenze, die die Datengrundlagen setzen.

### 6. Der Zusammenhang des Projektes mit der Diskussion über nachhaltige Stadtentwicklung und dem Projekt "Ökologische Stadt der Zukunft".

#### 6.1 Kernbegriffe der Diskussion

In dem "Städtebaulichen Bericht Nachhaltige Stadtentwicklung", der dem Bundestag vorgelegt wurde, werden drei grundlegende Bereiche genannt, an denen strategisch ange-

setzt werden kann:

- Ressourcennutzung in den Städten;
- Regionale Stoffaustauschprozesse;
- Räumliche Ordnungsprinzipien.

Auch in vergleichbaren Veröffentlichungen zum Thema werden die hier genannten Prinzipien betont.

#### Ressourcennutzung in den Städten

Danach bedeutet nachhaltige Stadtentwicklung, die Lebensqualität vor Ort zu verbessern und die Bedürfnisse der heute und in Zukunft lebenden Menschen zu befriedigen, ohne dabei die Bedürfnisse der Personen in anderen Regionen einzuschränken (S.16). Daraus folgt ein integriertes, an Nachhaltigkeitskriterien ausgerichtetes Flächenmanagement und ein anderer Umgang mit Energie und Verkehr.

#### Regionale Stoffaustauschprozesse

Bei regionalen Stoffaustauschprozessen wird in dem Bericht darauf verwiesen, daß die Städte ihr Nutzungsgefüge überprüfen sollen, um die Einbindung in die Stoffströme mit dem Umland ökologisch verträglicher zu machen. Deshalb solle über Art und Ausmaß räumlicher Arbeitsteilung nachgedacht werden.

#### Räumliche Ordnungsprinzipien

Nachhaltigkeit fördernde räumliche Ordnungsprinzipien sind Dichte, Mischung und Polyzentralität. Mit Dichte werden kompakte und dennoch qualitativ hochwertige bauliche Strukturen gemeint, die ein Ausufern in die Peripherie verhindern oder mildern. Insbesondere an den Stadträndern könne mit kompakten baulichen Strukturen zu einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme beigetragen werden. Dichte erlaube eine sparsamere Ressourcennutzung, bessere Versorgung mit Diensten und öffentlichem Verkehr und erlaube die Nutzung dezentraler Energieversorgung. Dichte kann durch "städtebauliche Innenentwicklung" erreicht werden. Dabei gehe es sowohl um die Ausschöpfung und Erweiterung von Nutzungspotentialen im bereits bebauten Bereich als auch um die Anpassung bestehender Strukturen an neue Nutzungsanforderungen sowie um die bauliche Verdichtung bestehender Quartiere.

Mit Nutzungsmischung ist die funktionale Mischung von Stadtquartieren, die soziale Mischung und die bauliche Mischung gemeint. Nutzungsmischung erlaube das kleinräumige Nebeneinander von unterschiedlichen Nutzungen, die zu mehr Viel-

falt, räumlicher Nähe und zur Möglichkeit der Verminderung von Transportvorgängen beitragen. Dichte und Mischung unterstützen das Konzept der kurzen Wege. (S.20f)

Polyzentralität meint eine ausgewogene Verteilung von Siedlungsstrukturen im Raum. Die Eigenständigkeit von Siedlungsschwerpunkten sichere eine dezentrale Versorgung und wirke verkehrsmindernd. Außerdem würde der Verkehr in gebündelten Strömen auftreten, was den ÖPNV begünstige.

#### 6.2 Folgerungen für das Projekt

Insbesondere die räumlichen Ordnungsprinzipien haben für unser Projekt Bedeutung.

Unser Auftrag schließt zwar keine Untersuchungen zur Dichte und Nutzungsmischung ein. Dennoch berühren die genannten räumlichen Ordnungsprinzipien unser Thema: Grün gedeiht im Regelfall nur dort, wo nicht bebaut wurde. Verdichtungen der Bebauung beeinflussen mithin das Grünsystem.

Ein weiterer Aspekt wird in dem Bericht der BFLR genannt, der das Projekt unmittelbar berührt: Städtebaulicher Denkmalschutz. "Städtebaulicher Denkmalschutz hat das Ziel, denkmalwerte Stadtgrundrisse, Stadtteile, Straßenzüge und bauliche Gesamtanlagen in ihrer Substanz, ihrem Erscheinungsbild und ihren historischen Bezügen zu erhalten" (S.39). Städtebaulicher Denkmalschutz wird in dem kurzen Abschnitt i.w. nur als "weicher Standortfaktor" angesprochen. Seine Bedeutung geht aber nach wesentlich weiter. Die Identität von Städten, ihr "genius loci" hängt ganz wesentlich daran, daß die historisch wertvollen Stadtviertel und prägenden Einzelbauten eine Rolle in dem größer gewordenen Siedlungsgefüge behalten. Sie wirken als mentale Anker des gesellschaftlichen Ortsbewußtseins. Obwohl das einzelne Bauobjekt nur eine begrenzte Lebensdauer hat, sind die Grundrisse von Stadtteilen und Quartieren außerordentlich langlebig. Der Wiederaufbau der Aachener Innenstadt nach 1945 - der den Stadtgrundriß weitgehend respektierte - ist ein Beleg dafür, daß das Charakteristische einer städtebaulichen Periode auch bei veränderten Bauten teilweise bewahrt werden kann. Insofern stellen die städtebaulich wertvollen Teile des Aachener Stadtgrundrisses ein kulturelles Erbe dar, welches zum ästhetischen und historischen Reichtum beiträgt. Die gewachsene Vielfalt muß nicht neu erfunden werden. Sie trägt mit ihren authentischen Zeugnissen zu einer erwünschten Differenzierung des Stadtkörpers bei: der Stadtkörper wird abwechslungsreich in Teile untergliedert, die eine je eigenständige Identität haben. Ein weiterer wertvoller

Aspekt liegt in der Homogenität der Bereiche. In den letzten zwei Dekaden haben sich deutlich individualistische, Kontext zerstörende Tendenzen durchgesetzt. Die einheitlichen Bereiche aus dem letzten und diesem Jahrhundert bilden daher auch Ruhepole im Aachener Stadtraum.

Wir messen somit der Abgrenzung und Bewertung der historisch bedeutsamen Bereiche eine große Bedeutung zu. Sie konstituieren Ordnungen, neben denen dann auch weniger geordnete Bereiche existieren können. Ihr Wegfall jedoch käme der Aufgabe eines inneren Bezugssystems gleich.

### 7. Theoretischer Hintergrund zum Projekt: Die gesellschaftliche Bedeutung von Kontinuität und Wandel im Stadtgrundriß

Eine Aufgabe wie die oben dargestellte verlangt Wertungen. Wertungen entspringen Haltungen. Wir möchten als Hintergrund für die - besonders im Kapitel E und F - vorgenommenen Wertungen einige grundlegende Haltungen verdeutlichen, die den Wertungen zugrunde liegen.

#### Ökonomie des kontinuierlichen Wandels

Da Entwicklungen selten abrupt, sondern allmählich stattfinden, könnte eine angemessene Form der Modernisierung nach dem oben Gesagten in einer kontinuierlichen Form der Erneuerung gesehen werden. Erneuerung und Wandel in kleinen Schritten erlauben es, Erfahrungen mit dem Neuen zu sammeln, ohne das Alte schon zu weitgehend aufzugeben. Die alten Strukturen behalten ihre innere Logik, weil sie noch dominant sind. Die Neuerungen treten zuerst vereinzelt auf. Ihnen werden Reaktionen auf das Vorhandene abverlangt, wodurch sie im positiven Sinne mehrdeutig werden. Neuerungen werden dadurch nicht immer in reiner, sondern eher in vermittelter Form auftreten. Dies kann sie strukturell und sozial verträglicher gestalten. Mit zunehmender Bewährung und Gewöhnung können sich dann konsequenter zeitgemäße Formen durchsetzen.

#### Innovationen als Antworten auf Systemgrenzen

Jedes organisierte System besitzt ein eigenes Optimum. Geht das Wachstum (oder die Nutzungsintensität) weit über dieses Optimum hinaus, entstehen innere und äußere Engpässe, Überlastungen und Überforderungen, die das Funktionieren von Teil-

systemen oder des Gesamtsystems in Frage stellen. Es kommt zu einer Situation, in der sich entscheidet, ob ein System in seinen Grenzen verharrt oder ob durch die Nutzung neuer technisch-organisatorischer Mittel ein höheres Funktionsniveau erreicht werden kann. Solche Mittel wollen wir hier Innovationen nennen. Innovationen in diesem Sinne waren z.B. die Mauerringe und Bastionen zum Schutz der Städte, Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse zur Bedienung des gewachsenen Stadtkörpers, Wasserversorgung, Abwasser und Abfallentsorgung. Seit Mitte der siebziger Jahre können auch Entwicklungen wie verkehrsberuhigte Bereiche oder Regelungen zur Verminderung des Autoverkehrs in Städten als Innovationen verstanden werden, um dem System Stadt die Bedrohung durch Übernutzung der Straßenräume und durch Schadstoffe zu nehmen. Die Gesellschaft befindet sich aber noch auf der Suche nach einem neuen Systemgleichgewicht.

#### Die Rolle der "Geschichte" im Stadtgrundriß

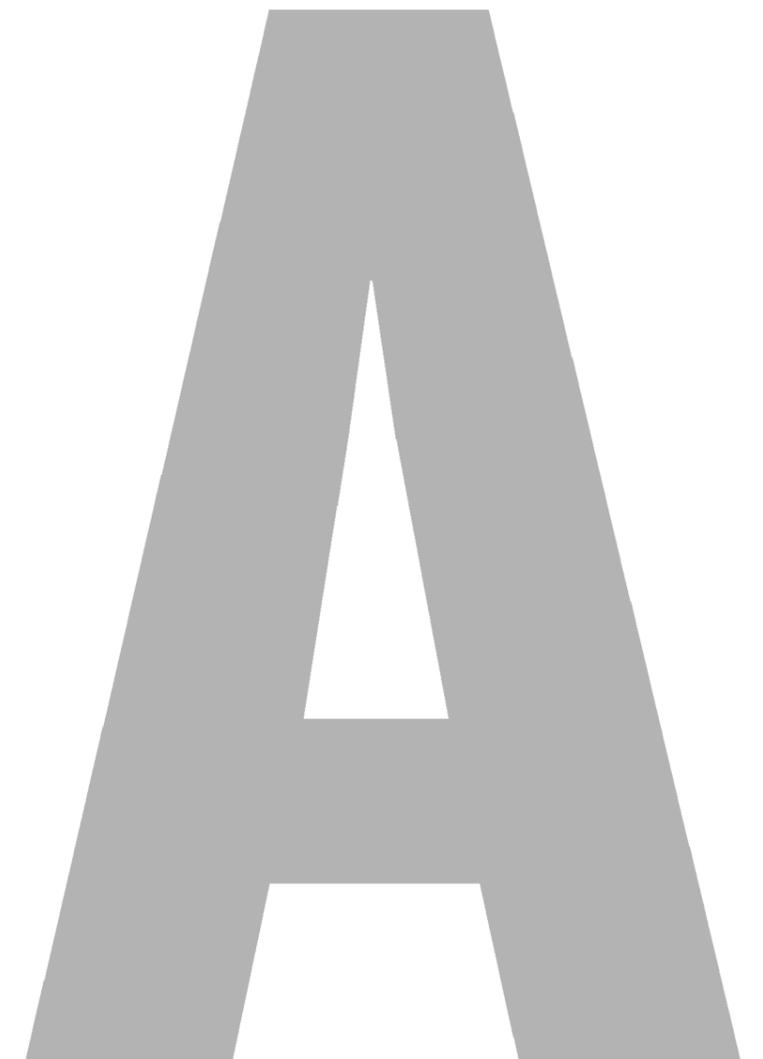
Stadtgrundrisse sind wesentlich langlebiger als die baulichen Strukturen. So sind z.B. im Aachener Grundriß noch die Spuren römischer Straßen und das mittelalterliche Straßennetz weitgehend erhalten. Dies heißt zweierlei: Erstens waren die Prinzipien der Raumorganisation offenbar tauglich genug, um bis heute in Gebrauch zu bleiben, zweitens ist damit dieser Teil des Stadtgrundrisses historisches Dokument früherer Perioden. Zwar sind weder die älteren Bauten noch die Straßen im Detail authentisch, aber das Charakteristische blieb doch erhalten. Diese Verbindung von Vergangenheit und Gegenwart ist offenbar bedeutsam für Gesellschaften. Keine Gesellschaft kann nur im Jetzt oder nur zukunftsorientiert leben und handeln. Erinnerungen an frühere Perioden und der Respekt vor den Leistungen früherer Generationen gehörten zu jeder Kultur. Identitätsfindung bedarf der Orientierung an Vergangenheit, Gegenwart und sich abzeichnender Zukunft. Insofern hat die Periode des Wiederaufbaus und der strukturellen Korrekturen von 1945 bis 1975 heute schmerzlich erkannte Zerstörungen historischer Baustrukturen und ihrer morphologischen "Welt" zur Folge gehabt. Vielfach wurden kurzlebige Modernitätsvorstellungen gegen den erbitterten Widerstand der Bewohner durchgesetzt. Die Ergebnisse waren selten tragfähig.

#### Stadtmorphologie und Leitbilder

Raum ist neben Zeit, Nahrung und Sicherheit eine der wesentlichen Lebensbedingungen jedes Lebewesens. Zu allen Zeiten haben Menschen als soziale, in Gruppen lebende Spezies eine eigene räumliche Organisation ihrer Lebensbedingungen hervor gebracht. Diese Organisation hatte die unterschiedlichen Anforderungen aus Klima, Sicherheit, ökonomischer Bodennutzung, sozialer Ordnung und Differenzierung, Repräsentation und der räumlichen Zuordnung von Wohnen und Arbeiten zu lösen. Da sich nicht nur die Formen der Produktion, sondern auch die soziale Schichtung der Gesellschaft, die Formen der Repräsentation, des Wohnens und des Verkehrs über die Zeiten wesentlich verändert haben, kann man davon ausgehen, daß jede der sich in diesen Merkmalen deutlich unterscheidenden Perioden im Kern auch eine eigene Stadtform hervorgebracht hat. Dies ist bei vielen europäischen Städten durch eine additive, von innen nach außen den Wachstumsringen folgende Abfolge der Spuren der städtebaulichen Leitbilder im Stadtgrundriß erkennbar. In schneller zeitlicher Folge finden wir Projekte der Gartens Stadtbewegung, des "Neuen Bauens" der 20er Jahre, der Zeilen- und Reihenbauten der 50er-60er und schließlich der freiplastischen Anordnungen der späten 60er und 70er Jahre. In einigen Städten nähern sich die Stadterweiterungen fast geschlossenen Ringen an, in anderen konzentrieren sie sich auf einzelne Sektoren oder auf ein "Patchwork" zufällig wirkender Verteilungen. Leitbildlos blieben vor allem die Gewerbegebiete der Nachkriegszeit, deren Strukturen von der individuellen Rationalität der Investoren - und damit nach einem Zufallssystem - entwickelt sind und nicht nach einem auch den öffentlichen Raum ordnenden städtebaulichen Konzept. Die Ablesbarkeit der verschiedenen Zeiten im Stadtgrundriß dient der Orientierung. Patchwork-Strukturen bieten ein offenes Muster an, um die Stadt in kleinen Einheiten weiterzuentwickeln. Sie erleichtern aber auch wegen ihrer mangelnden Ordnungswirkung den Zugriff von Investoren auf den Raum und tragen den Kern des Beliebigen in sich. In einem gewissen Umfang sind solche Strukturen unvermeidlich. Sie sind umso weniger bedenklich, je mehr homogene morphologische Strukturen früherer Perioden dem Stadtkörper Halt und Orientierung geben und je mehr großräumliche Rahmenvorgaben die kleinsten räumlichen Entscheidungen im einzelnen lenken und koordinieren.

A

**Makroelemente der Gesamtstadt**



## A.1.1

## Topographie und Siedlungsräume

## Die Stadt in der Region

Innerhalb der Region wird der Stadtraum in seiner Verflechtung mit der Umgebung geprägt.

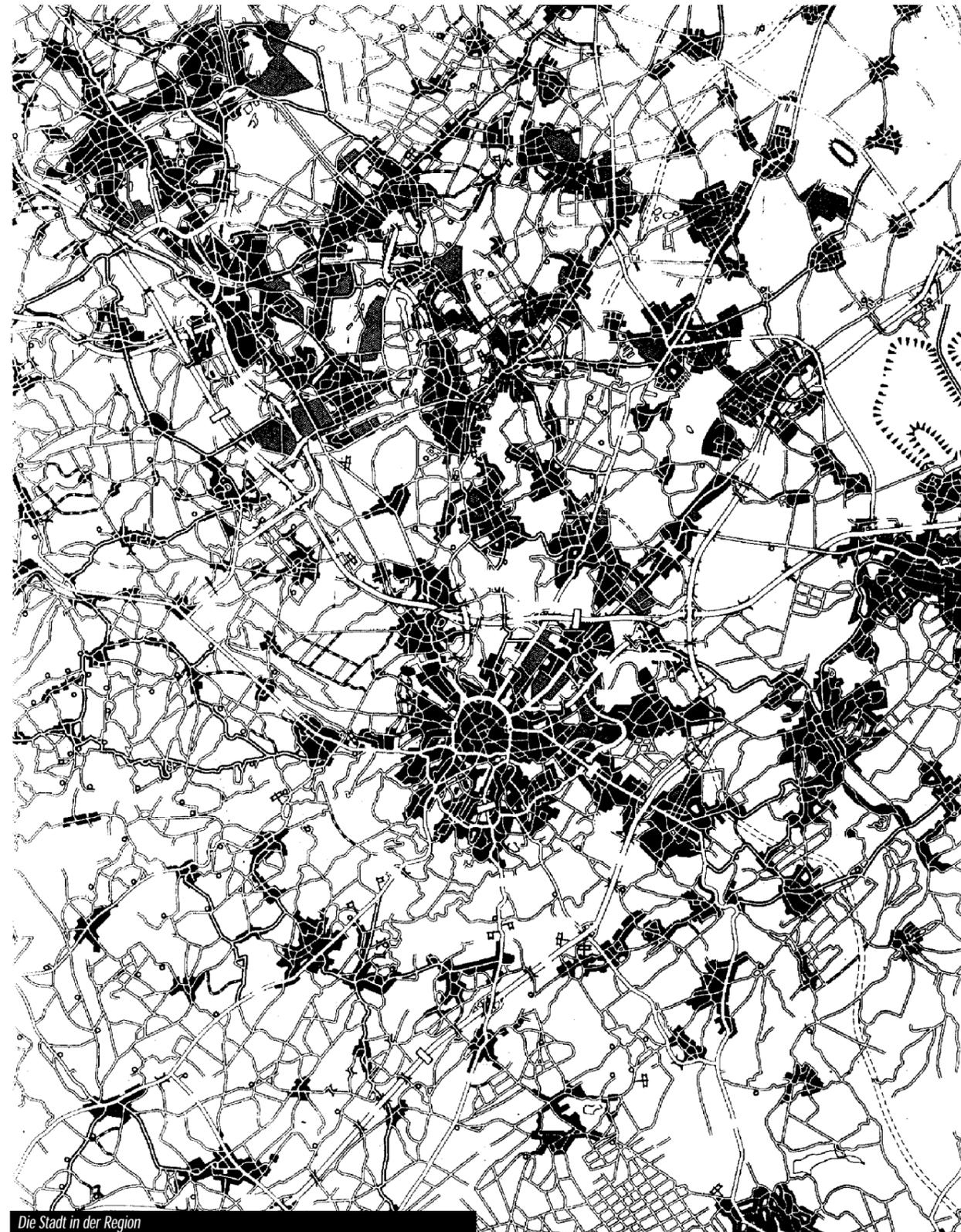
- durch die im wirtschaftlichen Umbruch befindlichen alten Industriegebiete im Norden (Alsdorf) und Osten (Stolberg),
- durch die enge Nachbarschaft mit täglichen Pendelbeziehungen für Einkauf und Verkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätten zu den Niederlanden und zu Belgien im Westen,
- durch die landschaftlich reizvollen und der Erholung dienenden Bereiche der Voreifel und der Eifel im Süden.

Die großräumige Erschließung des Stadtraumes in der Region spiegelt die Verteilung der regionalen Funktionen durch eine dichte Folge von Autobahnanschlüssen im Norden, Nordwesten und Nordosten der Stadt und eine vereinzelte Anbindung an die Autobahn im Südosten und Südwesten. Im Süden übernehmen die nach außen führenden, radial angelegten überörtlichen Straßen große Teile des regionalen Verkehrsaufkommens. Im Norden ist das regionale Verkehrsaufkommen stärker vermischt mit dem internationalen Verkehr zwischen der BRD und den Niederlanden.

Die nebenstehende Karte zeigt das dicht besiedelte Umland im Norden und Osten der Stadt und die Gefahr des Zusammenwachsens der Siedlungsflächen. Deutlich wird auch der wenig besiedelte westliche und südlich Rand.

**Empfehlung:**

Für die Standortqualität des Aachener Raumes ist es bedeutsam, daß sich die Stadt mit dem Kreis und den umliegenden Städten um klare Zäsuren und um eine hohe Nutzungs- und Gestaltqualität des regionalen Grünsystems bemüht.



Die Stadt in der Region

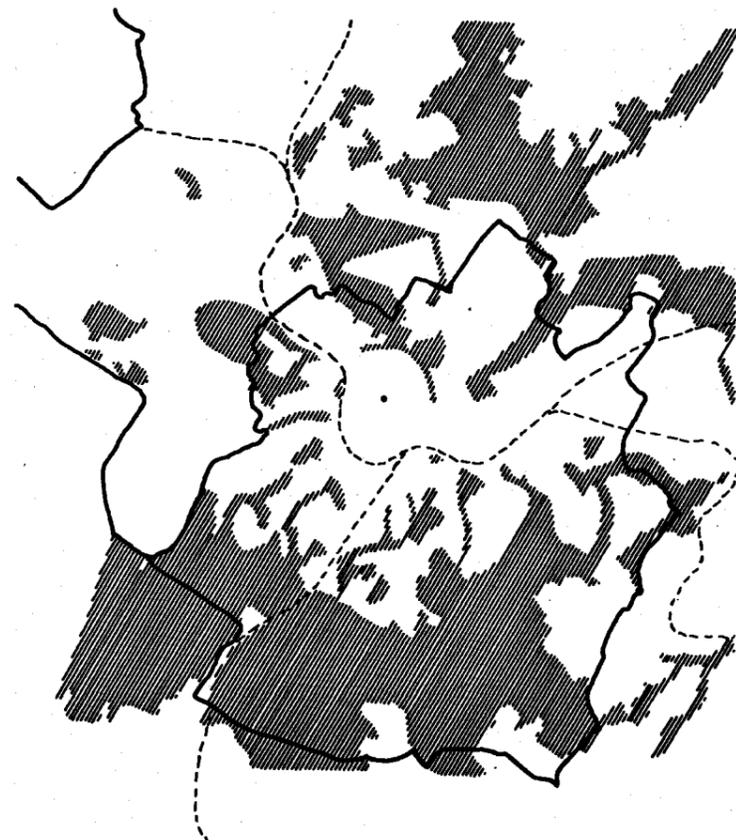
## Komplementarität von Bebauung und Besiedlung

Zur Komplementarität von Bebauung und Besiedlung  
im regionalen Maßstab

Ununterbrochen besiedelte Flächen, die sich über viele Kilometer erstrecken sind nicht wünschbar. Sie sind selten attraktiv, prägen das Image von Regionen negativ (wie z.B. im Ruhrgebiet) und wirken daher auch ökonomisch kontraproduktiv. Gleichwohl liegt eine freiflächenlose Aufsiedlung aller günstig zu den Stadtkernen gelegenen Flächen in der Logik des Siedlungsprozesses, der von Aspekten der Erreichbarkeit und der Ökonomie der Bodennutzung geprägt ist. Begrenzungen müssen gegen diesen Prozeß politisch entwickelt und gesetzt werden. Ein ganz wesentlicher Teil humaner Stadtplanung hat sich seit über einem Jahrhundert um diesen Aspekt gedreht. Seit Beginn dieses Jahrhunderts hat sich der Grundsatz durchgesetzt, daß größere Stadträume durch freie Distanzflächen zu gliedern sind.

Das gilt auch für die Aachener Planungsgeschichte. In der Untersuchung zum Bebauungsplan für Aachen aus dem Jahre 1920 von Henrici/Schimpff/Sieben wurde für Aachen erstmals ein Grünes Gliederungssystem entworfen, welches im Kern noch heute existiert: das System der "Grünen Finger", welches entlang der Täler die Bebauung gliedert, mit langen Rändern zu Grünflächen versieht und klimatisch wichtig ist. Im Südosten der Stadt ist dieses System am deutlichsten ausgeprägt. (Siehe die beiden Abbildungen). Seitdem ist eine vergleichbare Untersuchung, die die Gestalt der großen Grünräume genauso sorgfältig konzipiert wie die Verteilung der Siedlungsflächen, nicht mehr erstellt worden. Den frei gehaltenen Grünflächen im größeren Stadtgebiet fehlt deshalb teilweise die Formqualität, die das Fingersystem hat.

Im Rahmen dieser Untersuchung ist dieser Aspekt kein vertiefter Gegenstand. Wir weisen darauf hin, daß der gesamte größere Freiraum auch hinsichtlich seiner Formqualitäten - über die Aussagen im Landschaftsplan hinaus - Gegenstand einer weiteren Untersuchung sein sollte. Wenn nämlich große Freiflächen nicht als eigenständige Elemente gesehen und gesichert werden, fungieren sie letztlich als stille Reserve der Siedlungsentwicklung. Einen Vorschlag enthält Kapitel D.



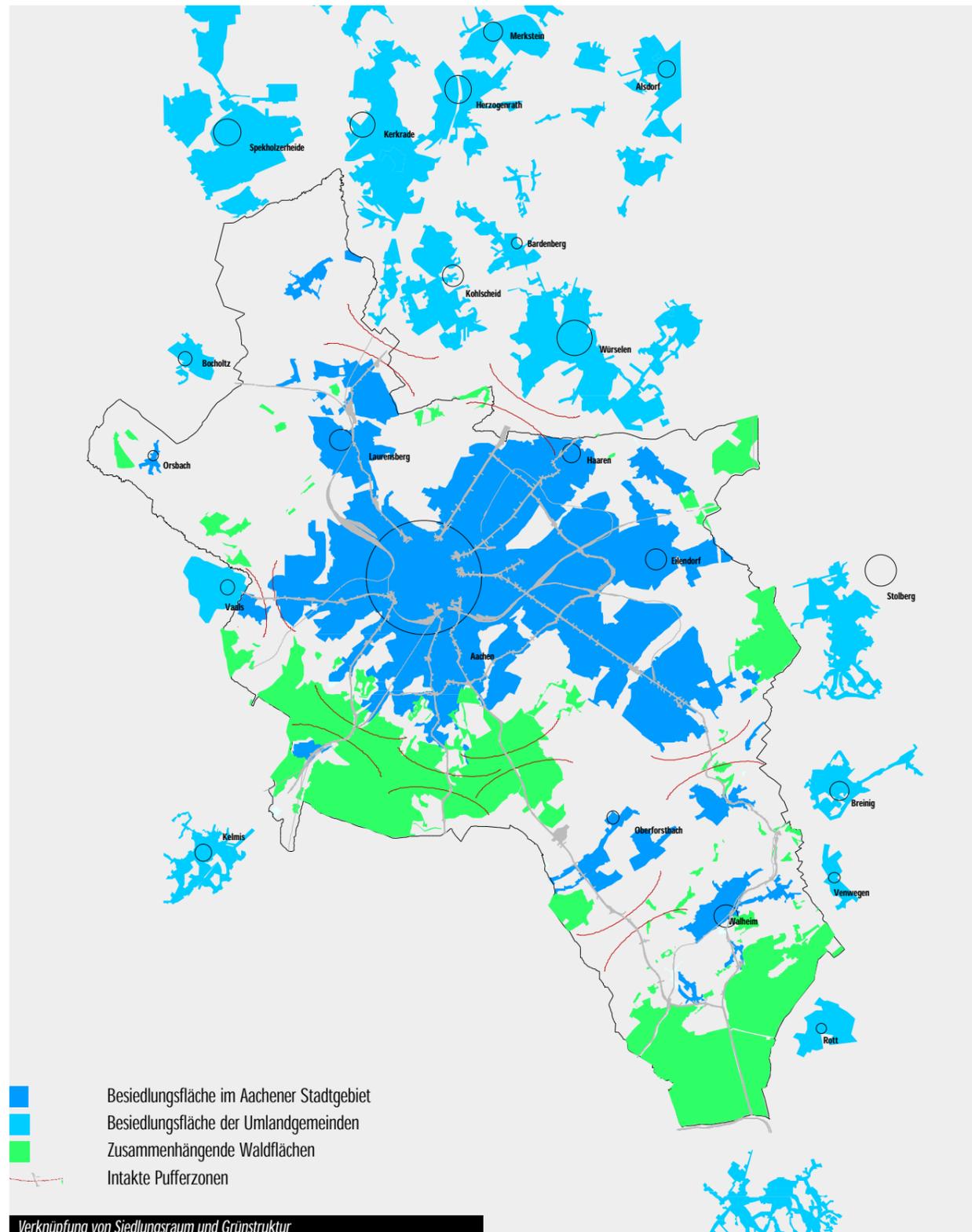
Entwurf des Grünfingersystems von Henrici 1920



Grünfinger im Entwurf zum Flächennutzungsplan 1978

## A.1.3 Topographie und Siedlungsräume

### Grundsätze zum Stadtrand



### Grundsätze zum Stadtrand

Zur Abgrenzung zur umgebenden Region sind von Bebauung frei gehaltene Zwischenräume zwischen Nachbarstädten und auch zwischen selbständigen Siedlungseinheiten wünschbar. Sie lassen (oder erleichtern) den einzelnen Siedlungsteilen ihre Individualität, dienen der Vernetzung der Freiräume, dem Stadtklima und erleichtern die Orientierung ganz wesentlich. Bei der weiteren Besiedlung von Stadtgebiet und benachbartem Umland sollen daher hinreichend deutliche Zwischenräume freigehalten werden und an diesen endgültige Randbegrünungen entwickelt werden.

### Zur Situation am Aachener Stadtrand

Positive Zwischenräume sind auf der Karte links markiert. Bei folgenden Radialen leisten frei gehaltene Zwischenräume eine gute Trennung und Orientierung:

- Vaalserstr. zwischen Reutershag und Vaals
- Ortsende Richterich zwischen Richterich und Kohlscheid
- Monschauer Str zwischen Oberforstbach und Schmitthof
- die Talsenke zwischen Brand und Kornelimünster an der B 258

Leider sind an vielen anderen Radialen gliedernde Zwischenräume aufgefüllt worden.

Anstelle freier Zwischenräume kann auch eine Baum- oder

Waldzone eine solche Trennwirkung begründen. Dies ist im Aachener Süden durch den Stadtwald hervorragend gelöst: Von außen kommend wird der Übergang von der Umgebung zum engeren Stadtgebiet deutlich geprägt durch den Aachener Wald als eigenständiges Zwischenelement zwischen Innen und Außen. Bei folgenden Straßen wird dadurch der Stadtzugang deutlich geprägt:

- Lütticher Straße
- Eupener Straße
- Monschauer Straße
- B 57 Würselen

Die Zufahrtsstraßen die durch Waldzonen führen, sind in der Karte A 1.3 erkennbar. Im Osten ist der Übergang zu den Nachbarorten fließend und weniger gut ausgeprägt. Einzelheiten zur Gestaltung von Radialen behandelt Kap. E. Die Gestaltung der Radialen zu den Nachbarorten und die Ausbildung erkennbarer Ortseingänge und Raumsequenzen ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Wir können im Rahmen dieser Untersuchung nur auf die Aufgabe hinweisen. Die Gestalteigenschaften der Radialen behandeln wir im Kapitel E. Grenzüberschreitende Aspekte und Gestaltungsvorschläge bedürfen eines anderen Maßstabs und einer eigenständigen weiteren Untersuchung.

## A.2.1 Makroelemente der Gesamtstadt

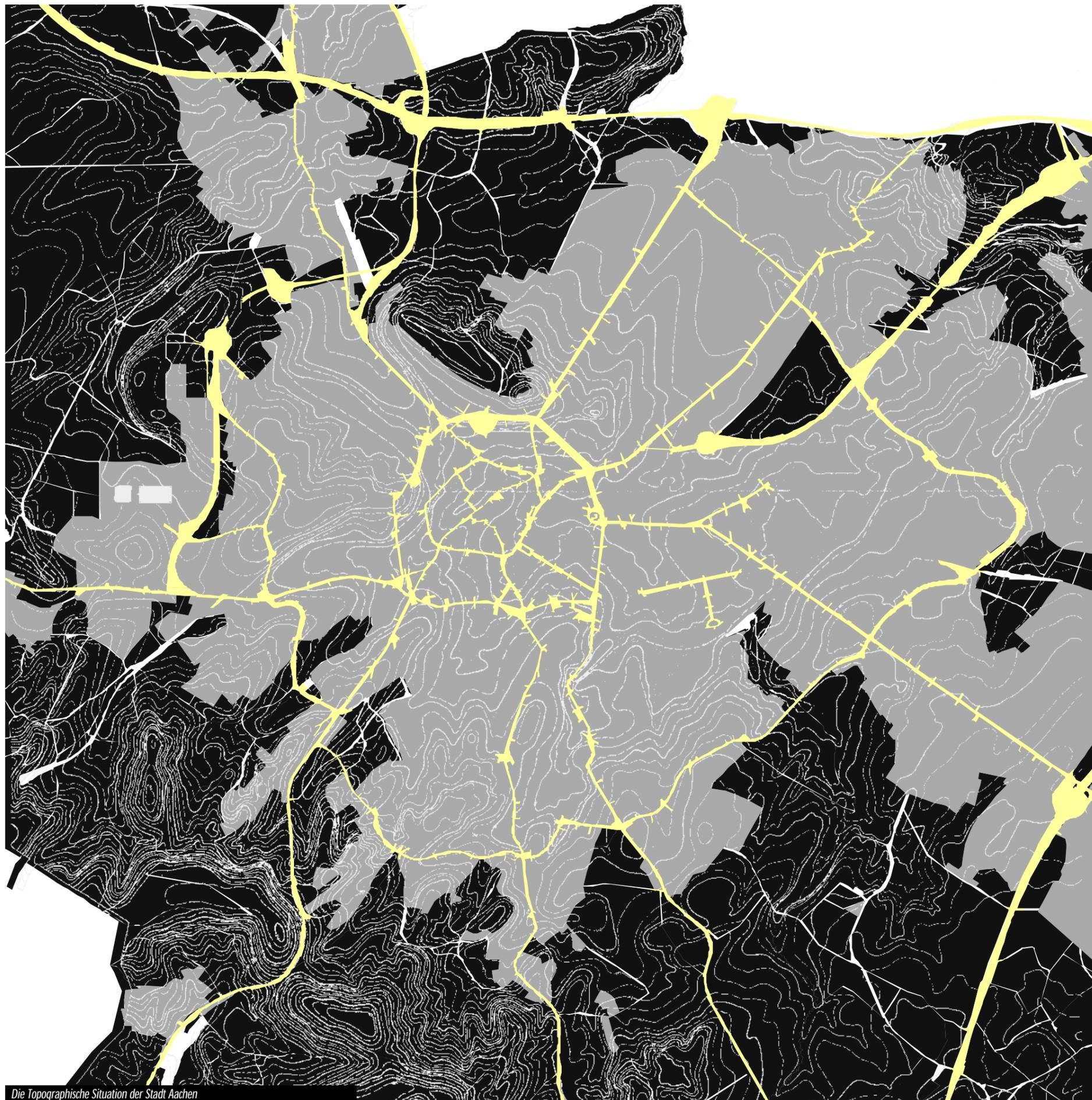
### Topografische Prägung

#### Einordnung der topografischen Situation Aachens

Die Aachener Kernstadt liegt im Tal. Dies hat Konsequenzen für die Wahrnehmungsfähigkeit der Stadt. Eine Stadt auf der Kuppe oder am Hang ist schon von weitem sichtbar und auch bei der Annäherung geht die Orientierung nicht verloren. Eine Stadt in der Ebene (z.B. Köln) bietet bei guter Höhenbetonung der Stadtmitte noch relativ gute Orientierungsmöglichkeiten. Dies gilt eingeschränkt auch noch für die Stadt in einem langen Tal (Wuppertal). Hingegen ist die Stadt in einer runden Talsenke von außen nicht wahrnehmbar. Sie kann erst bei der Einfahrt in die Talsole gesehen werden. Für die Stadtwahrnehmung sind daher weiträumige Blickbeziehungen wichtig und wünschenswert.

Aachen besitzt eine ausgeprägte Topografie. Im Norden, Osten und Süden bilden Höhen von etwa 260-280m, im Westen von etwa 200m ein großräumiges Tal. Innerhalb dieser nach Westen niedrigeren Talmulde von 6-10km Durchmesser entstand auf einem etwa in der Mitte liegenden Hügel (Markthügel) die römische und später die mittelalterliche Ansiedlung. In einer noch nicht urbar gemachten Situation wurden naturgemäß zunächst die trockenen und festen Kuppen und höher gelegenen Hänge besiedelt. Die Täler waren sumpfig und unzugänglich. Ohne das reiche Wasservorkommen und die heißen Quellen wäre in einer zunächst von großen Handelsrouten gemiedenen Lage wohl kaum eine Stadt entstanden. Das Wasser ist mithin der Namensgeber und Ursprung der Stadt und gibt ihr auch heute noch - wenn auch eine reduzierte - Bedeutung. Das Wasser hat auch die Topografie der Kernstadt geprägt. Folgerichtig entstanden auch die ersten Verkehrswege auf Kuppen und Graten. Die Täler folgten erst später, nachdem die Wasserläufe und Wasserabflüsse kontrolliert werden konnten.

Die Besiedlung füllt den Talkessel weitgehend und entwickelt sich im Norden, Westen und Süden die Hänge hinauf. Lediglich die Soers konnte bisher aus dem Prozess der allseitigen Flächenauffüllungen teilweise freigehalten werden.



Die Topographische Situation der Stadt Aachen

## A.2.1 Makroelemente der Gesamtstadt

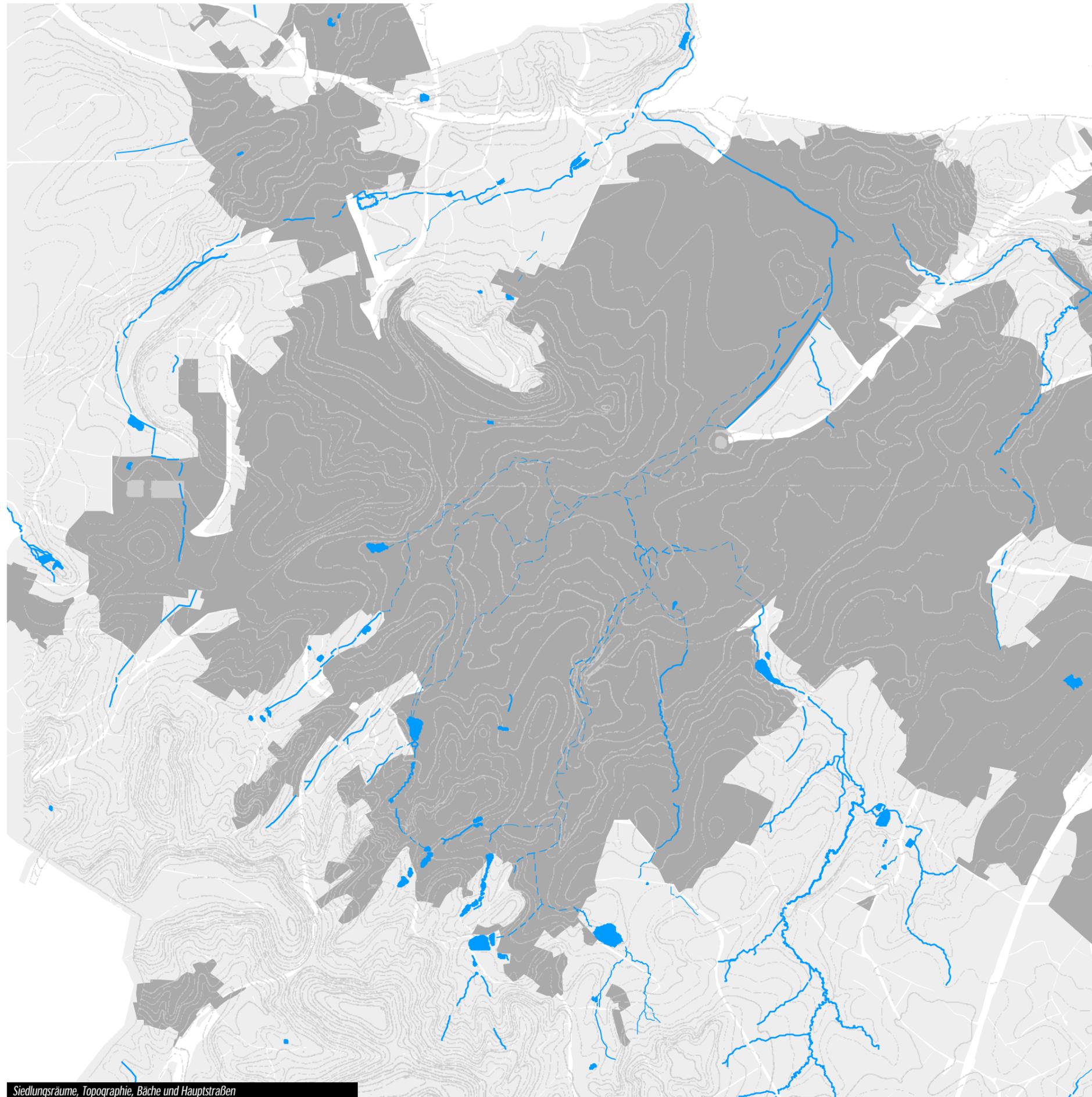
### Topographische Prägung

#### Der topographische Charakter des Talkessels

Deutlich erkennbar ist das West-Ostgefälle, dem die Bäche folgen und der äußere Rand der Höhen sowie der Lousberg. Die Fotos auf den Seiten A 6 und A 7 zeigen die Wirkung der umgebenden Hänge auf das Stadtbild in älteren und jüngeren Abbildungen. Das topographisch stärkste Element ist der Lousberg, das durch die Bewaldung gegenüber der Vergangenheit noch gesteigert wurde.

Diese spezifische Topographie prägt und beeinflusst Siedlungsgefüge, Straßenführung und das Stadtbild nachhaltig. Die Bachtäler bildeten lange wenig besiedelte "Rückseiten", die teilweise noch im Urkataster von 1820 erkennbar sind. Innerhalb des heutigen Grabenringes beförderte sie gekrümmte Straßen und unerwartete Ausblicke von Hochpunkten in die Tallagen des Annuntiatenbaches, des Büchels und des tieferliegenden Dombereichs. Umgekehrt erlebt man das Ansteigen des Markthügels durch die in das Blickfeld rückenden Steigungen.

**Empfehlung:** Die deutliche Wahrnehmung der Topographie sollte daher nicht durch Baumpflanzungen in Gefällestraßen undeutlich gemacht werden.



Siedlungsräume, Topographie, Bäche und Hauptstraßen

## A.2.3

## Makroelemente der Gesamtstadt

## Topographische Prägung der Besiedlung

## Aussichtspunkte auf die Stadt

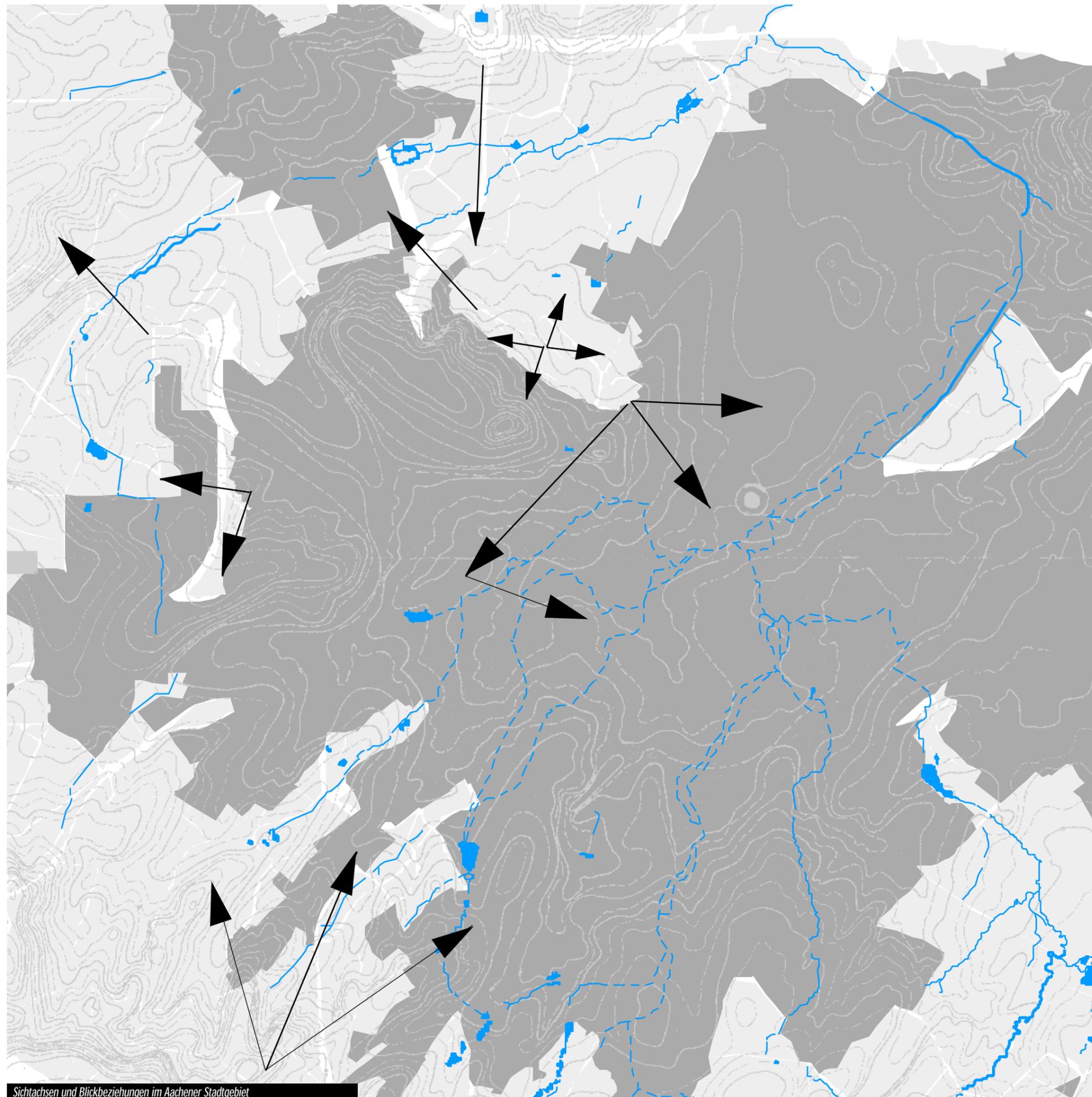
Ältere Stiche zeigen die Stadt von vielen Seiten. Durch das Stadtwachstum sind diese Blicke verloren gegangen. Einige prominente Aussichtspunkte existieren aber noch und bedürfen der Pflege: Der Blick vom Wasserturm auf dem Lousberg, vom Salvatorberg, von der Turmstraße, vom holländischen Teil des Dreiländerpunktes. Durch zu hohen Baumwuchs sind eine Reihe weiterer Blickpunkte verloren gegangen.

Empfehlung: Blickpunkte sollten freigehalten und gegebenenfalls vermehrt werden.

## Topografie und Stadtsilhouette

Großräumig wirkt sich die Topografie auf die Stadtwahrnehmung noch deutlicher aus: Von einigen umgebenden Hügeln kann der Stadtkern und können teilweise auch größere Bereiche der Stadt gesehen werden. Der Aufblick orientiert über den Zusammenhang von Teil und Ganzem, er zeigt aber auch Probleme in der vertikalen Gestalt der Stadt: Die Dominanz der Stadtkrone (Rathaus und Dom) wurde durch höhere Bauten beeinträchtigt (Haus der Kohle, Aachen-Münchner, Hochschulbauten südlich des Templergrabens).

Empfehlung: Die Stadtsilhouette bedarf künftig einer deutlicheren Höhenkontrolle innerhalb des Alleinringes und in den enger anschließenden Bereichen (z.B. durch Festlegung von Höhenbegrenzungen im Flächennutzungsplan).



Sichtachsen und Blickbeziehungen im Aachener Stadtgebiet



Stadtansicht vor der Zerstörung im 2. Weltkrieg

## A.2.4 Makroelemente der Gesamtstadt

### Topographie und Hauptstraßen

#### Blickbeziehungen

Das Raumerlebnis wird auf einigen Hauptstraßen nachhaltig durch die Topografie geprägt: Von Brand kommend blickt man von der Triererstraße über den in Blickrichtung platzierten Turm von St. Josef auf den Obelisk und den Wasserturm des Lousbergs. Dies ist einer der stärksten komponierten Blickbeziehungen in Aachen. In den Adalbertsteinweg einbiegend sieht man den Chor des Domes. Kleinräumigere Blickbeziehungen finden sich am Hansemannplatz in Richtung Dom (die hohe Eingangsbebauung nach dem Kriege am Hansemannplatz hat diesen starken Stadteingang leider zerstört). Deutlich wirkt die Topographie auch auf der Radiale nach Vaals (Hang), nach Kelmis, Monschau und nach Richterich im Ortsbereich Laurensberg. Die Fotos zeigen beispielhafte Blickbeziehungen.

**Empfehlung:** Großräumige Blickbeziehungen auf Hauptstraßen setzen einen freien Querschnitt in der Straßenmitte voraus. Mittelreihen von Bäumen sollten daher tunlichst – besonders auf dem flacheren Adalbertsteinweg – vermieden werden. Eine Höhenkontrolle zur Sicherung der Blickbeziehungen auf Stadtmonumente ist rechtlich erforderlich.

#### Ausgeprägte topographische Wirkungen auf Straßen in der Kernstadt

Bei einigen Straßen ist die Neigung besonders ausgeprägt. Sie geben daher schmale Sichtschneisen in die Tallagen frei: Unterer Teil der Melatener Straße (Blickrichtung Innenstadt), Mies van der Rohe Straße (Blickrichtung Lousberg), Halifaxstraße (Brückenabschnitt mit Blickrichtung Kronenberg), Turmstraße (Blickrichtung Lousberg), Hauptstraße in Burtscheid (Blickrichtung Abtei), Kupferstraße.

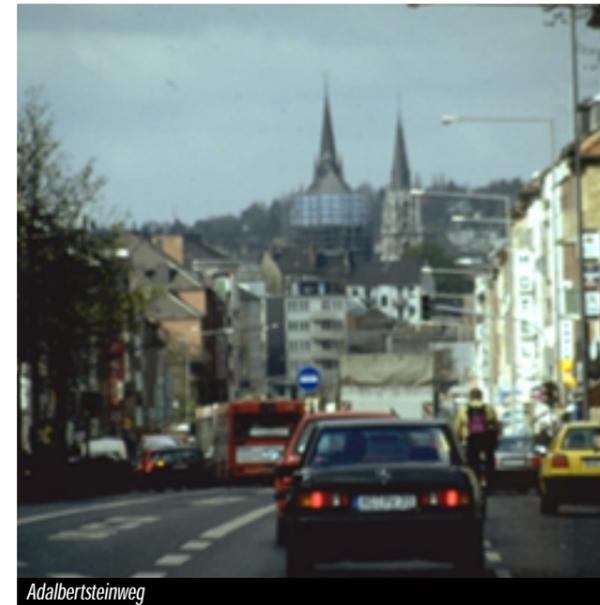
**Empfehlung:** Blickachsen sollten frei gehalten werden. Bei zu starkem Baumwuchs werden Rückschnitte empfohlen.



Trierer Straße



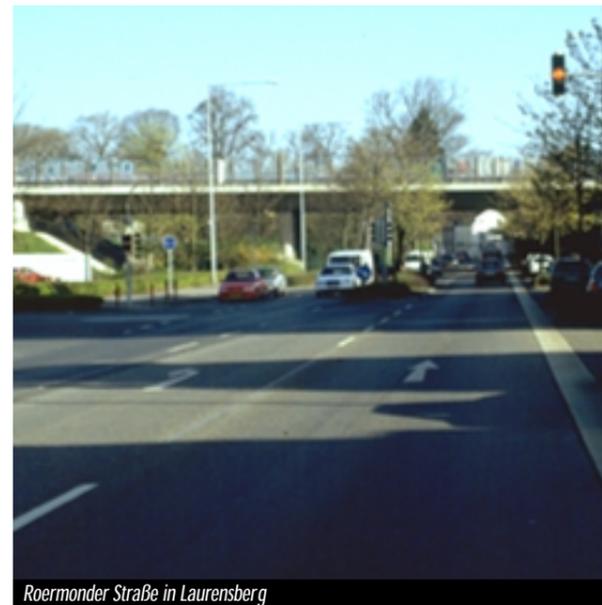
Trierer Straße



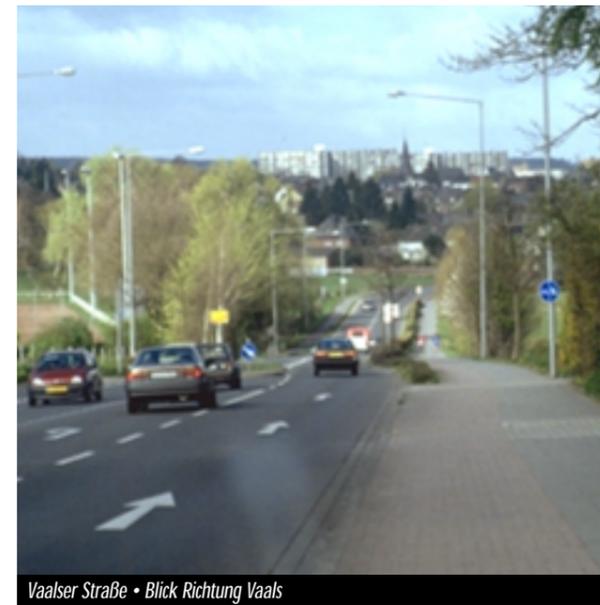
Adalbertsteinweg



Hansemannplatz • Blick in die Peterstraße



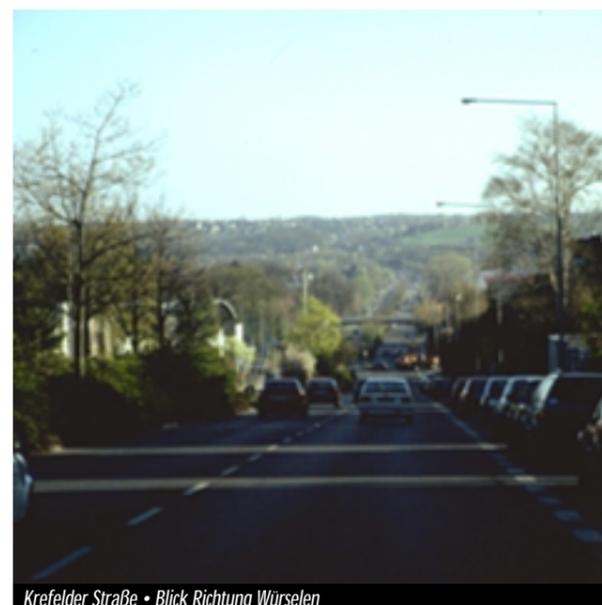
Roermonder Straße in Laurensberg



Vaalser Straße • Blick Richtung Vaals



Eupener Straße



Krefelder Straße • Blick Richtung Würselen

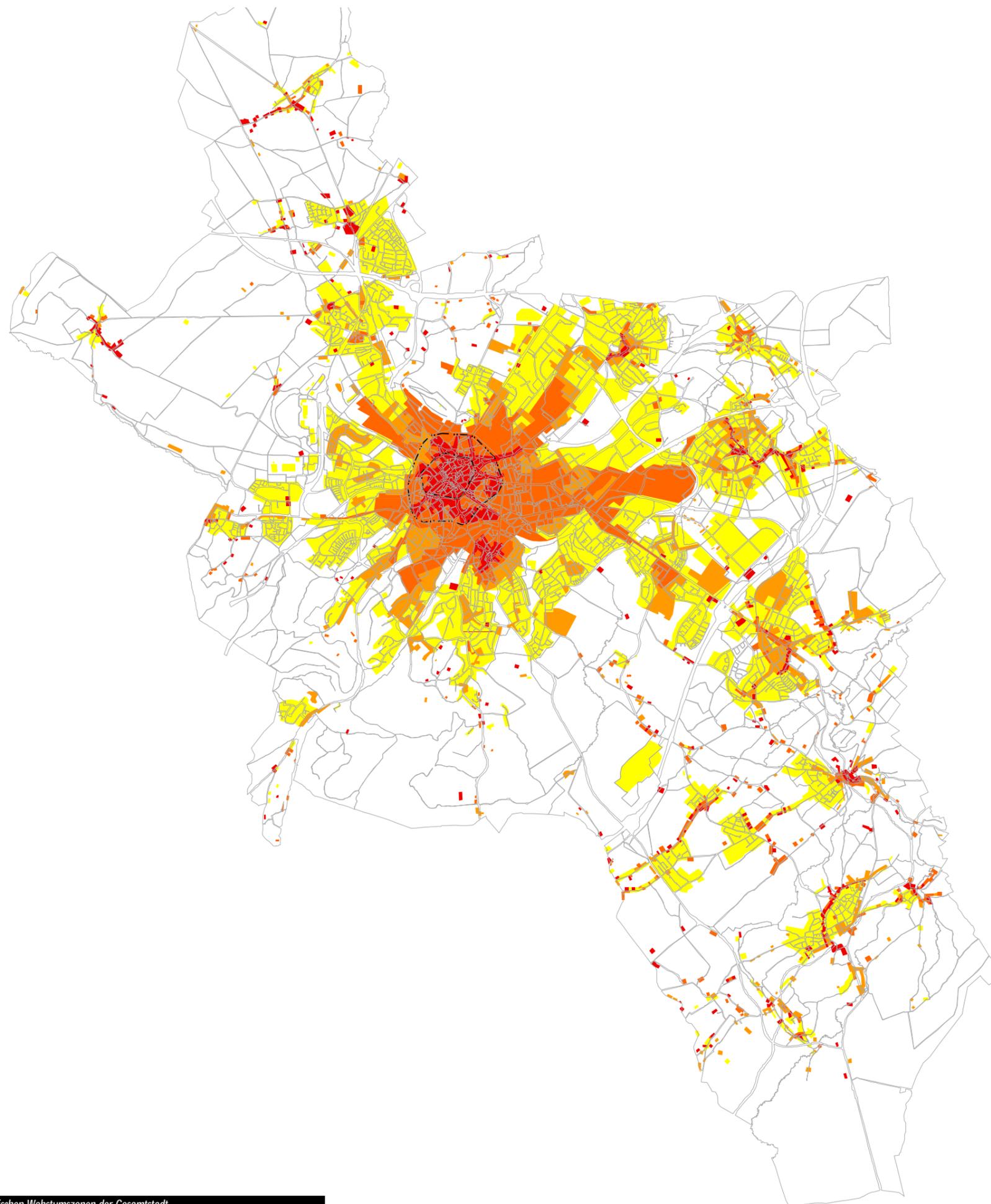


Krefelder Straße /Ecke Monheimsallee

## A.2.5

## Makroelemente der Gesamtstadt

## Wachstumszonen



Die Stadt wächst nach einem ring-radialen Muster der Ausbreitung entlang der Radialen in den Raum. Außen liegende Siedlungskerne werden in den Prozeß einbezogen. Es besteht eine Tendenz und Gefahr der permanenten weiteren Flächenauffüllung, die nur durch klare rechtliche Grenzen entgegen gesteuert werden kann.

Die Darstellung der Wachstumszonen legt eine Kartierung der Stadt Aachen aus dem Jahr 1979 zugrunde, die für die Zeit bis 1997 durch Stadt und Institut für Städtebau aktualisiert wurde.

Die Zeitschnitte symbolisieren prägende Phasen des Städtebaus. Es wird deutlich, daß der früheste Zeitschnitt, 1846, die Zweikernigkeit der heutigen Stadt mit zentralen Bereichen in der Nähe der Klöster und Kirchen von Aachen und von Burtscheid zeigt.

Der Schnitt 1912 zeigt die zusammenhängende Bebauung auf mittelalterlichem Stadtgrundriß und gründerzeitlichen Erweiterungsgebieten in überwiegend gründerzeitlich geschlossener Bauweise.

Die Zeit bis zu Beginn des 2. Weltkrieges zeigt die Stadterweiterungen aus der Zeit seit dem 1. Weltkrieg in überwiegend offener Bauweise. Die Zeit seit 1945 zeigt den Städtebau der Nachkriegszeit mit allen Siedlungsbereichen, die bis zur Gegenwart entstanden sind. Diese Darstellung dient als Hintergrundinformation zum Verständnis der Siedlungsentwicklung im Verhältnis zur Topographie.

- vor 1846
- bis 1912
- bis 1945
- nach 1945

## A.2.6

## Makroelemente der Gesamtstadt

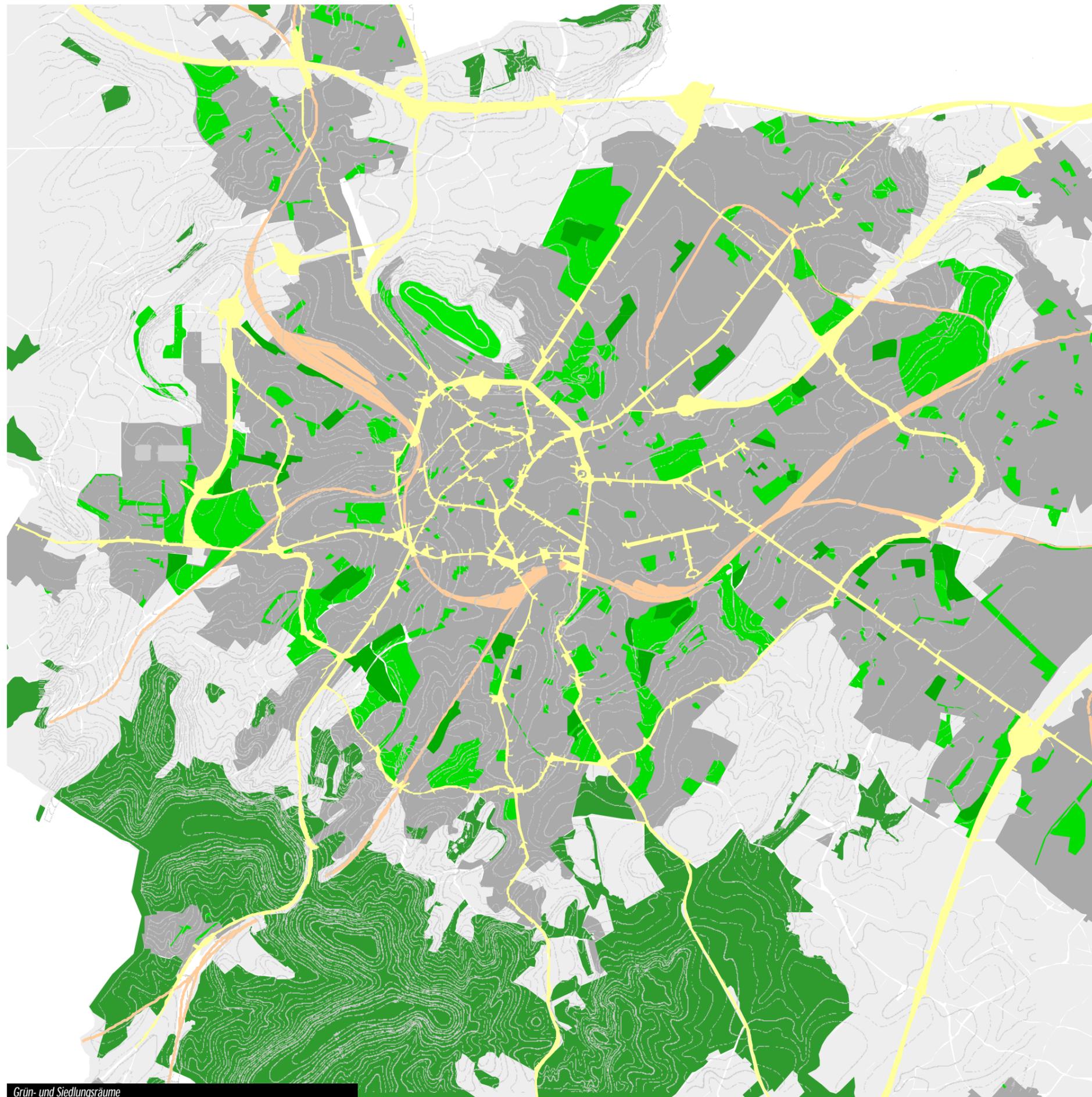
## Stadtraum - Erschließung und Besiedlung

Die Karte zeigt den engeren Ausschnitt der Kernstadt, die Siedlungsflächen, Grünflächen, die Hauptstraßen und die Topographie.

Prägende Wirkung auf den Stadtraum haben

- die raumbildende Erschließung von Ringen und Radialen,
- die Dichte und Kompaktheit der Bebauung im Stadtkern und in den konzentrisch entwickelten Wachstumszonen der umgebenden Lagen von Innenstadt, erweiterter Innenstadt, Innenstadtrand und den radial angelegten Ausläufern von Ortslagen zum Stadtrand hin,
- die Unterbrechungen der Bebauung durch großflächige Parkanlagen, Landschaftsgärten, Alleen, Böschungen und Freiräume des Außenbereichs, die als Grünfinger bis nahe an die dicht bebauten Bereiche angrenzen,
- die Topographie mit der Lage des Stadtkerns im Tal und den nahezu rundum im Geländeniveau ansteigenden Wohnsiedlungsbereichen und ihre Übergänge zur Landschaft,
- die Wälder und Bachquellen im Süden des Stadtgebietes, die Bachläufe und die Bachtäler, die die dicht bebaute Stadt queren, die aber nur noch außerhalb der kontinuierlich bebauten Bereiche sichtbar sind.

Die Karte zeigt, daß die räumliche Verteilung siedlungsintegrierter Grünflächen relativ ausgeglichen ist.



Grün- und Siedlungsräume

- Siedlungsfläche
- Öffentlich zugängliche Grünflächen
- Schrebergärten
- Waldflächen
- Hauptverkehrsstraßen
- Eisenbahn

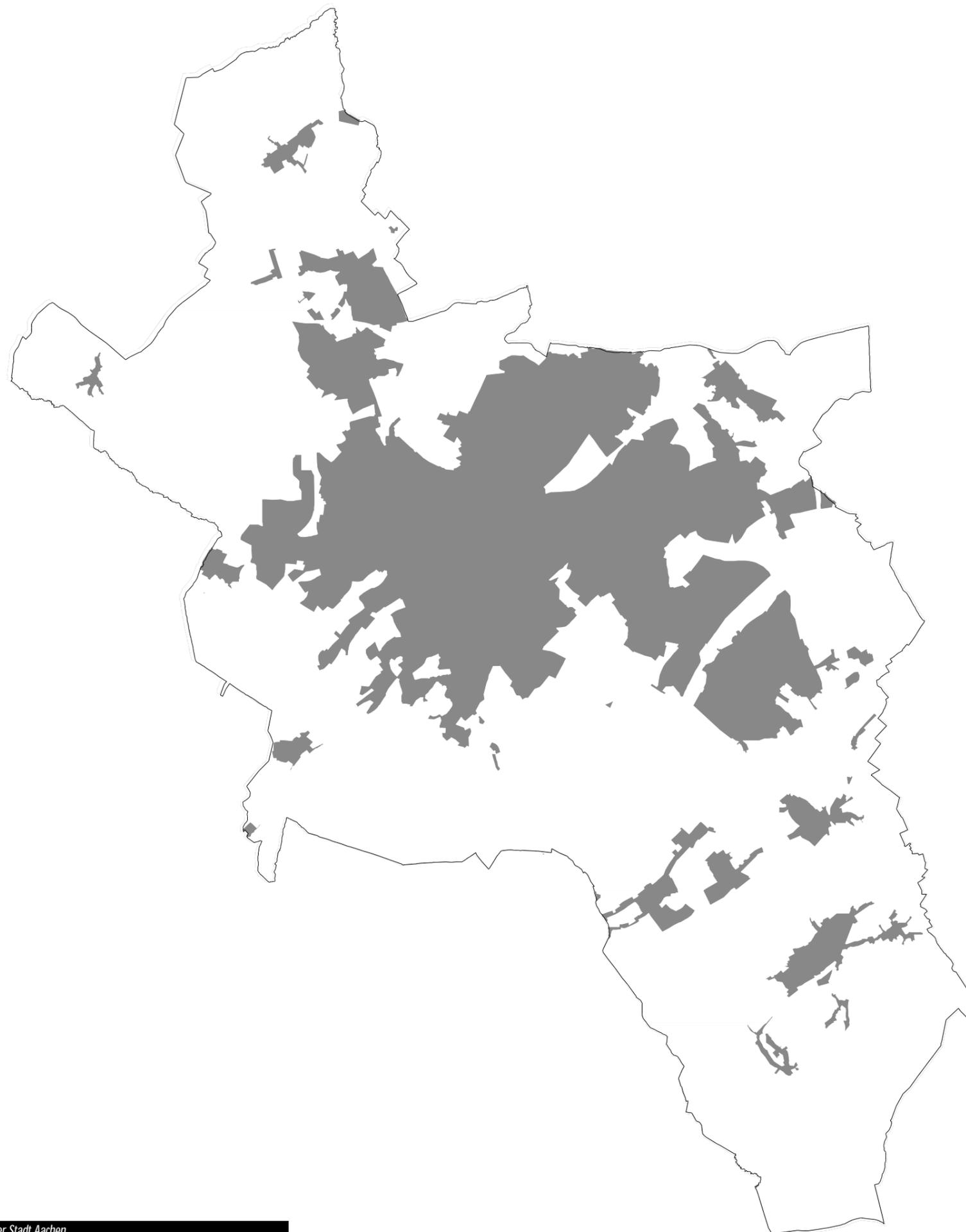
**B.1**  
**Raumtypen im Stadtgrundriss**



## B.1

## Raumtypen im Stadtgrundriss

## Der besiedelte Stadtraum (Die Siedlungsfigur)



Die Siedlungsfigur der Stadt Aachen

Städte sind komplexe Gebilde.

Niemand kann eine größere Stadt als Ganzes erfassen und verstehen. Dies gilt auch für die Bau- und Grünstruktur. Die angemessene Methode ist die der problemspezifischen Auswahl: Dies können Detailausschnitte oder größere Zusammenhänge sein.

Um den Gesamttraum der Stadt und seine Strukturen zu verstehen, sind Abstraktionen notwendig, die die grundlegenden Zusammenhänge verdeutlichen, aus denen heraus die Elemente und ihre Rolle im Gefüge beurteilbar werden.

Im vorherigen Kapitel haben wir die regionale Struktur nur verallgemeinert angesprochen. In diesem Kapitel wollen wir die Siedlungsstruktur und die in ihr eingeschlossenen Raumtypen als einen allgemeinen grundlegenden Rahmen definieren, in den sich die Aspekte der später behandelten Detail Ebenen einfügen lassen.

Wir werden daher in einem klassischen "top down" - Ansatz in einer systematischen Schrittfolge Raumtypen mit abnehmenden Abstraktionsgrad erarbeiten.

Grundlegend können wir zwischen dem besiedelten und dem unbesiedelten Stadtgebiet unterscheiden. Dies ist die allgemeinste Form der Unterscheidung. Zwar sind die Grenzen zum unbebauten Land nicht immer scharf, es gibt zahlreiche Zwischenzustände. Für die Erfassung der Gesamtfigur sind aber Unregelmäßigkeiten im Detail nicht maßgeblich. Hier hilft uns zur Vereinfachung die rechtlich festgelegte Grenze der Bebauung, mit der der im Zusammenhang bebaute "Innenbereich" nach §§ 30-34 BauGB vom "Außenbereich" nach § 35 BauGB unterschieden werden.

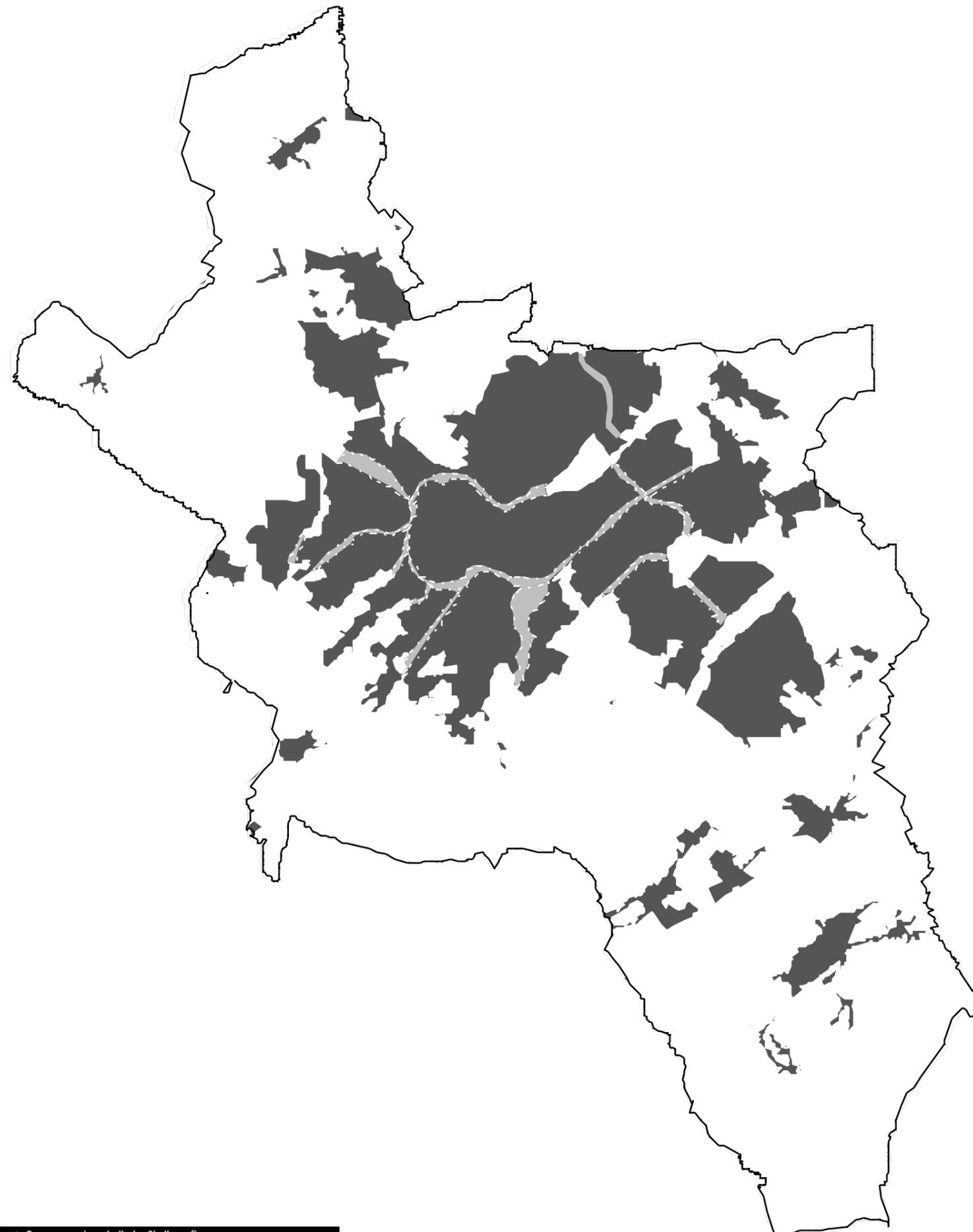
Die nebenstehende Abbildung zeigt in einer Gesamtdarstellung für das Stadtgebiet die so abgegrenzten bebauten Bereiche der Stadt.

**Wertung der Figur:** Die Stadt Aachen hat noch eine greifbare und überschaubare Stadtfigur. Besonders ausgeprägte Ränder finden sich im Südwesten, in den Bereichen Brand-Süd, Kornelimünster und Wahlheim. Für die gefährdete Soers und die Bereiche im Osten besteht akuter Handlungsbedarf.

## B.2

## Raumtypen im Stadtgrundriss

Die Makrogliederung der besiedelten Fläche  
(Eigenständige Teile der Siedlungsfigur)



Ein ununterbrochenes Kontinuum der besiedelten Flächen ist nicht wünschenswert. Deshalb sollten zwischen größeren Einheiten Zäsuren angestrebt werden. Zäsuren bilden Grenzen zwischen den Teilen. Grenzen erleichtern die Ausbildung einer eigenen Individualität von Stadtteilen, sie erleichtern auch die Orientierung im Raum. Günstige Zäsuren sind Distanzflächen und lineare Elemente, die Bereiche voneinander trennen. Im Südwesten ist dies mit dem System der "Grünen Finger" gut gelöst, die mit den Tälern die auf den Rücken liegenden radialen Siedlungsbereiche sehr gut trennen. Im Norden und Osten sind diese Trennungen weniger gut ausgebildet. Umso mehr müssen dort vorhandene - auch fragmentarische - Ansätze gesichert und fortentwickelt werden.

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Makrogliederung des Siedlungsgefüges. Sie bildet sich aus den zusammenhängend bebauten Bereichen und nutzt lineare Trennungen als Gliederungsmittel. Die Gliederung ist eine stadtmorphologische und hat mit den Grenzen der administrativen Stadtbereiche nur bedingt zu tun.

#### Empfehlung

Die markierten Grenzzonen zwischen den großen Siedlungsbereichen sind zu sichern bzw. zu verstärken.

Wünschenswerte Trennungen innerhalb der Siedlungsfigur

## B.3

**Raumtypen im Stadtgrundriss**

Die Untergliederung des bebauten Gebietes durch Strassen

Grundlegendes Merkmal der Besiedlung ist die Erschließung durch Straßen.

Straßen legen die Baufelder, in denen Bebauungen stattfinden können, in einer allgemeinen Form fest. Straßen sind langlebige Elemente der Stadtstruktur, während die Form der Bebauung wechseln kann, bleibt das System der Straßen stabil.

Die nebenstehende Karte zeigt das vom Vermessungsamt der Stadt Aachen erstellte System der Straßen und der durch Straßen gebildeten Baublöcke. Nicht alle Blöcke sind bebaut. Aber alle innerhalb der Grenzen des Innenbereichs liegenden Flächen gehören begrifflich zur Siedlungsfläche. Siedlungsflächen schließen Freiflächen, die zur baulichen Nutzung komplementär notwendig sind (Parks, Friedhöfe, Spielplätze usw.) begrifflich ein. Insofern zeigt die Karte der Baublöcke alle der landwirtschaftlichen Nutzung entzogenen Flächen des Binnenbereichs, von den die meisten baulich genutzt werden.

Die Karte zeigt mit den Trennungen, die zumeist Straßen sind, die jeweilig kleinsten teilautonomen Bereiche der Stadt auf. Alle diese Bereiche (Baublöcke) sind durch das Verkehrsnetz untereinander verbunden und können so in einen arbeitsteiligen Austausch zueinander treten.

Man kann die Karte auch so lesen:

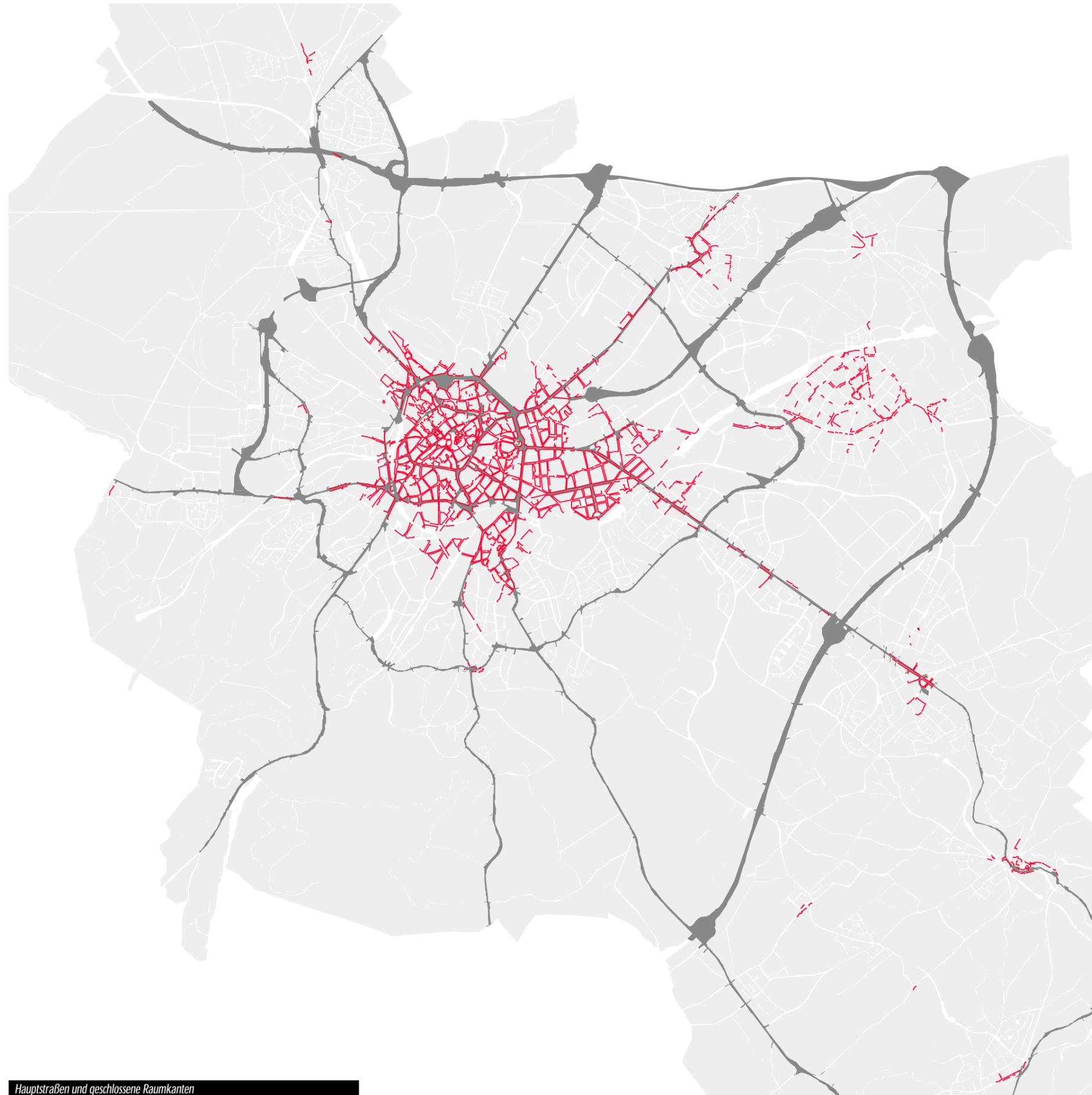
Sie dokumentiert die allgemeinste räumliche Organisation des räumlich-funktionalen Produktionssystems der Stadt. Eingeschlossen in dieses Netz ist das Raumzeitsystem der Erreichbarkeit der Nutzungen innerhalb der Blöcke.



Blockstruktur (Ausschnitt Kernstadt)

## B.4 Raumtypen im Stadtgrundriss

### Geschlossene Stadträume der Gesamtstadt



Hauptstraßen und geschlossene Raumkanten

Innerhalb der oben definierten Baublöcke können wir in nächster Annäherung an die Struktur jene Baustrukturen definieren, die entlang der Straßen mit geschlossenen Raumkanten versehen sind. Die geschlossenen Raumkanten formen die am meisten städtisch wirkenden Räume. Durch ihre Geschlossenheit formen sie aus den Straßen negative Raumkörper: eine allseits geschlossene Wandung macht aus den Straßen lineare Räume, die die Stadt in eine Folge von Räumen strukturieren. Während Straßen ohne seitliche Wandung lediglich Flächen teilen, führt die geschlossene Wandung zu einem Raum, dem nur die Fassaden mitteilen, welche Nutzungen sich auf den Flächen befinden. Die Fassaden werden so zu einer Membran, die klare Grenzen zwischen dem Vorne der Fassaden und dem Hinten der hinteren Parzellenteile definiert und Beziehungen dazwischen nur auf dem kontrollierten Weg über Türen und Fenster zuläßt. Im Gegensatz dazu geben offene Bebauungen immer auch Einblicke in die Hinterräume durch die seitlichen Abstände. Diese Membran ist also viel stärker durchlöchert, die Grenze weniger trennend. Mit geschlossenen Raumkanten sind unmittelbar klimatische Wirkungen verbunden: Der Luftaustausch ist vorwiegend auf die Kanäle der Straßenräume beschränkt. Schadstoffe und Lärm bleiben auf die Straßen konzentriert und können nur vermittelt in die hinteren Binnenräume gelangen. Diese sind durch die Bebauung geschützt, was zu einem eigenständigen Charakter der Binnenräume führt. Nachteilig können Ansammlungen von Schadstoffen bei schlecht durchlüfteten Binnenräumen sein. Die nebenstehende Karte zeigt, daß sich die geschlossenen Raumkanten auf zentrale Talkessel-Lagen und in den Tieflagen von Ostviertel, Burtscheid, Haaren, Eilendorf und Kornelimünster konzentrieren. Dort sammeln sich bei austauscharmen Wetterlagen Luftschadstoffe an. Um die Ventilation in diesen Zonen zu fördern, kann Begrünung gezielt eingesetzt werden: Bäume in den Straßen und in den hinteren Bereichen mildern die Aufheizung. Bäume fördern auch durch Temperaturunterschiede die Luftbewegung. Es kommt hier wegen der übergreifenden Bedeutung der geschlossenen Raumkanten für die Tallagen zunächst auf den Grundsatz an. Einzelheiten zu Bäumen in den Hauptstraßen der Stadt und in den typologisch durch Leitbilder geprägten Bereichen behandeln wir in den Kapiteln E und F.

#### Empfehlung

In den vorderen und hinteren Räumen der geschlossen bebauten Stadtbereiche sollte der Baumbestand vermehrt werden, soweit dies nicht dem Charakter der städtebaulichen Strukturen (siehe Teil F.1) widerspricht.

## B.5

## Raumtypen im Stadtgrundriss

## Heterogene Bauflächen ohne prägende Raumstruktur

Die Karte zeigt die Bauflächen ohne prägende Raumstrukturen (gelb/orange) im Gegensatz zu den Bauflächen mit starken prägenden Raumstrukturen (grau), und ihre Lage zu den vorhandenen innerstädtischen Grünflächen.

Die Beurteilung der räumlichen Struktur wurde am Lageplan M 1:5000 vorgenommen. Bauflächen mit starker räumlicher Struktur (Bereiche, die einem raumbildenden Leitbild zugeordnet werden können/ sonstige Bereiche mit homogener, geordneter, raumbildender Bebauung) wurden abgegrenzt. Die verbleibenden Flächen des Siedlungskörpers ("Restflächen") zeichnen sich durch sehr geringe Bebauungsdichte, durch stark heterogene Bebauung, oder durch wenig strukturierte Bebauung aus.

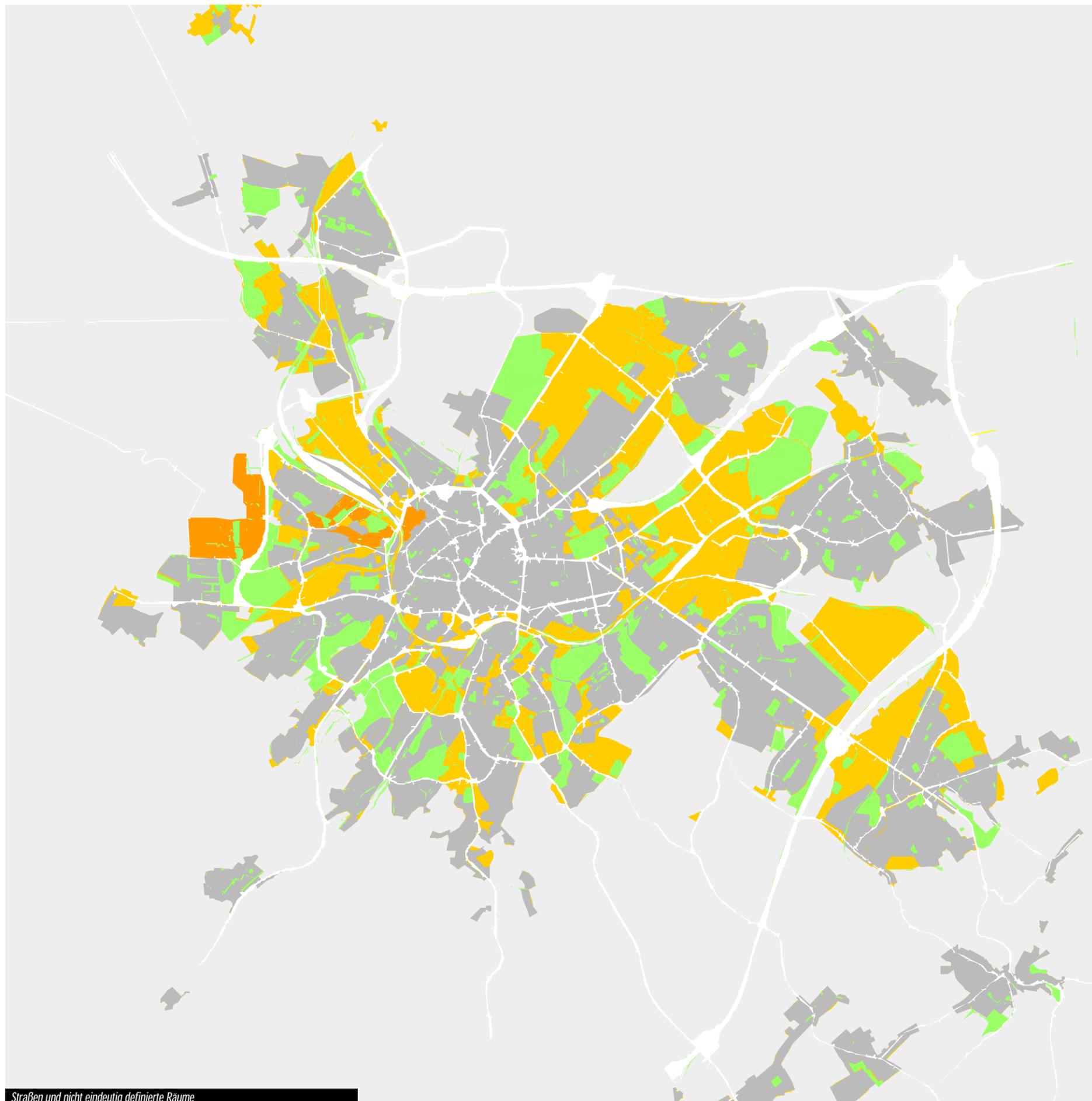
Diese Flächen (insbesondere die großflächigen Gewerbegebiete) stellen aufgrund ihrer städtebaulich schwachen Struktur potentielle Aufgabenfelder dar.

Aufgrund ihrer geringen Dichte, sporadischen Nutzung, flexiblen Struktur und ihrer großen Reserveflächen sind diese "Restflächen" besonders geeignet für eine stärkere Durchgrünung und für die Verflechtung von Grünbereichen untereinander.

Die Lage zu den vorhandenen, räumlich von einander isolierten, öffentlichen Grünflächen zeigt, daß diese Flächen für ein mögliches, großflächiges Grünraumnetz von besonderen Bedeutung sind.

Die ocker markierten Bereiche zeigen Bauflächen der RWTH Aachen mit schwacher räumlicher Struktur. Diese Flächen sind bereits stark durchgrünt, und aufgrund ihrer halböffentlichen Nutzung teilweise zugänglich. Ansatzweise unterstützen diese Bereiche die Verknüpfung der angrenzenden Grünfläche, und können als Modell für die Verbesserung der großflächigen Gewerbegebiete verstanden werden.

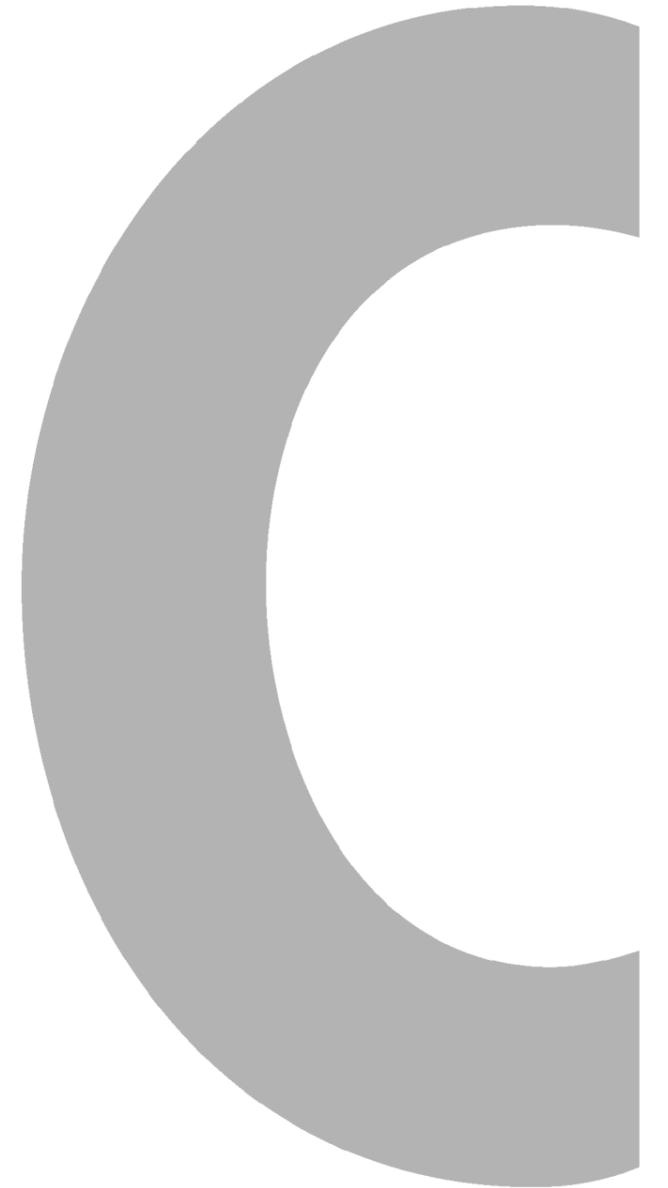
- heterogene Baufläche ohne prägende Raumstruktur
- heterogene Baufl. der RWTH ohne prägende Raumstruktur
- Baufläche mit starken räumlichen Strukturen
- Grünräume



Straßen und nicht eindeutig definierte Räume

C.

**Typologie der Bebauung**



### Strukturprägende und raumbildende Wirkung von Bebauung und Freiräumen

#### Strukturprägende und raumbildende Wirkung von Bebauung und Freiräumen

Dieses Kapitel behandelt in einer flächendeckenden Darstellung alle Bauflächen. Diese sind in 8 Typen charakterisiert. Für alle Teilaspekte der Kapitel A-F sind die Bautypenkarten des Kapitels C der interpretatorische Hintergrund.

#### Bebauung und Freiräume als Eingriffsbereiche der raumbildenden Begrünung

Der Stadtraum zeigt seine Charakterzüge an den inneren "Schnittstellen" der Bebauung, den Straßen, und auch an den Übergängen zwischen bebauten Flächen und Landschaft. Der öffentliche Raum und die öffentlich wahrnehmbaren Ortsränder sind in vielfacher Hinsicht charakteristisch für den Stadtraum. Die städtebaulichen Anordnungsformen prägen die Teilräume, sie spiegeln den Zeitgeist der jeweiligen Entstehungsperiode und den Mangel oder den Druck von Investitionen und von unterschiedlichen Flächennutzungen.

Straßenräume und Stadtränder sind strategische Eingriffsbereiche einer ausgleichenden und gestaltenden räumlichen Stadt- und Grünplanung:

- Baumpflanzungen im öffentlichen Raum können die ausschließende Wirkung des Nachbarschutzes bei der Pflanzung von Bäumen auf privaten Flächen ausgleichen,
- Baumreihen an den Straßen mildern Brüche an den Rändern,
- Bebauungspläne und Satzungen können Grundlage dafür sein, den Rand des Innenbereichs dort gestaltend zu verändern, wo Maßnahmen in den Außenbereich hinein entwickelt werden können, die nach § 4 (3) des Landschaftsgesetzes NW nicht als Eingriffe in Natur und Landschaft gelten. Die teilräumlichen Prägungen, die der Stadtraum durch die Anordnung von Bebauung und Freiräumen erfährt, werden nachfolgend unterschieden und als teilräumliche Bedingungen der Entwicklung von Begrünung im Stadtraum bewertet.

#### Ziel, Methode und Blickrichtung

Um die teilräumlichen Prägungen des Stadtraumes für Straßenräume und Stadtränder als Wirkungsbereich von Begrünung näher zu bestimmen, wurden die Wechselwirkungen zwischen der Anordnung der Bebauung auf den Bauflächen und den angrenzenden öffentlichen oder unbebauten Räumen untersucht. Ziel war, für die privaten Flächen das Gegenstück zur Wirkung großer zusammenhängender oder vernetzter Grünflächen zu kategorisieren.

Zunächst wurden mittels Testuntersuchungen auf der Grundlage

der Deutschen Grundkarte die vorhandenen Arten der Anordnung für den gesamten Innenbereich unterschieden. Dabei waren die Merkmale von Bebauung und Freiräumen, die die Wirkung der städtebaulichen Anordnungsformen bestimmten, Gegenstand der Unterscheidung. Der Unterscheidung von Typen städtebaulicher Anordnung wurde die Unterscheidung der offenen und geschlossenen Räume zugrunde gelegt.

Es wurden vier Typen von Bebauung und Freiräumen unterschieden, die Beiträge dazu leisten, geschlossene Stadträume zu bilden. Sie bestimmen den Raum der Straßen relativ einheitlich; die Unterschiede liegen im völligen Ausschluß von privaten Freiflächen aus dem Straßenraum, in der vereinzelter Wirkung von Durchblicken auf rückwärtige Freiräume und in ihrer Einbindung in den städtebaulichen Kontext oder in der großzügigen Geste von Vorgärten, - eventuell mit Eingangstreppe und Haustüre im Hochparterre -, die auf das Raumprofil in starkem Maße gliedernd wirken und weitere Möglichkeiten der Begrünung im Straßenraum bieten.

Weiterhin wurden vier Typen unterschieden, die offene Stadträume bilden. Dabei war nicht das bauordnungsrechtliche Kriterium der Länge von Baukörpern entscheidend. Es wurden hierbei - in Konfliktfällen - diejenigen Bebauungszusammenhänge zugeordnet, die mittels ihrer Anordnung auf den Grundflächen Beiträge zur Bildung offener Räume leisten.

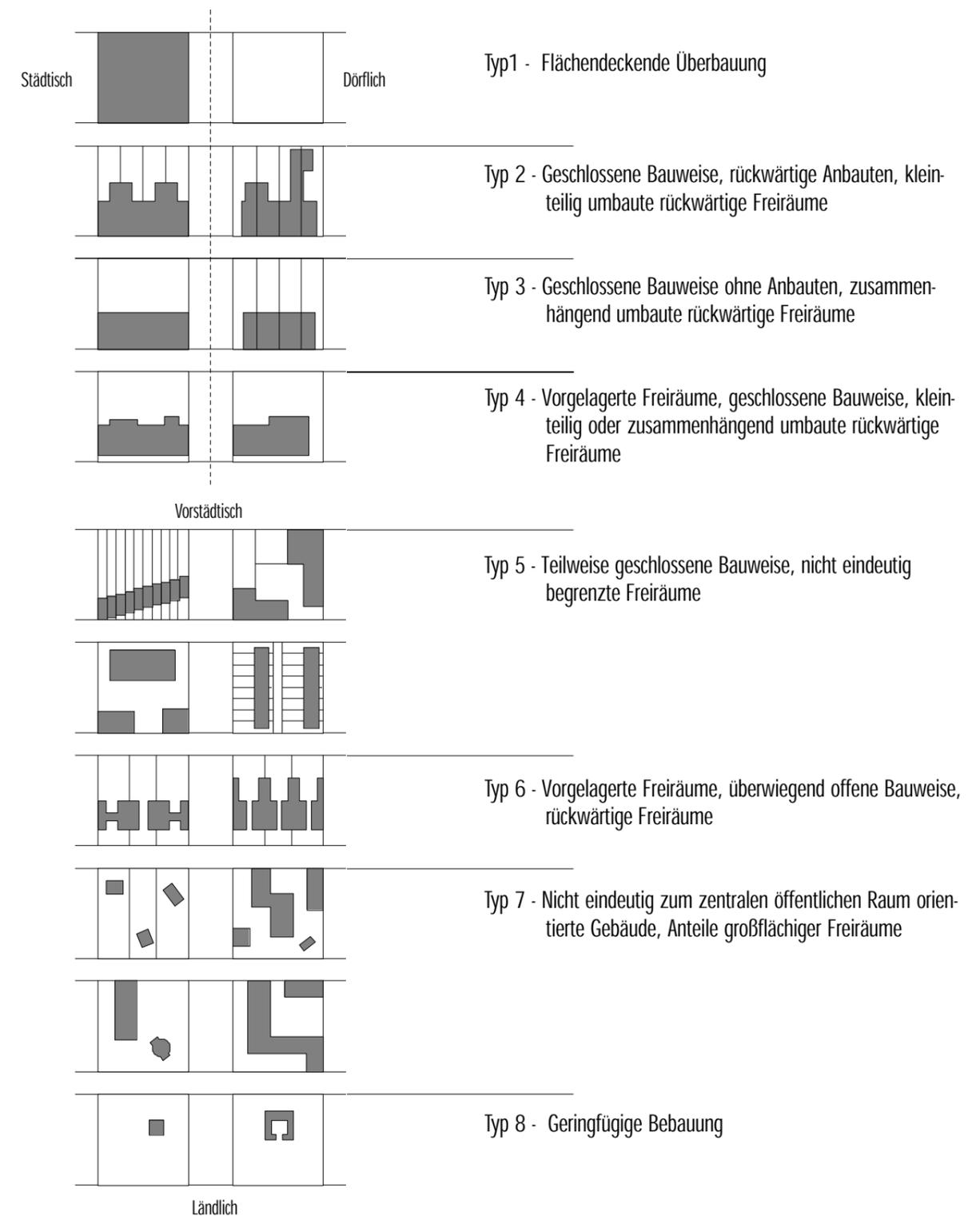
Die Erfassungen ermöglichen unterschiedliche Blickschärfen der Betrachtung auf den unterschiedlichen Maßstabebenen. Die Erfassungen im Maßstab 1: 5000 sind die Grundlage für alle Auswertungen. Die Auswertung im Maßstab 1: 20000 ist Ergebnis der Zusammenfassung von Darstellungen im Maßstab 1: 5000. Sie ist gleichermaßen Rahmen für die ergänzende Überlagerung mit anderen Aspekten. Als Wirkungsbereiche der Typen werden die Räume der teilräumlich wirksamen Straßen (Ringe, Radialen, Nebenradialen) und die zum Teil öffentlich zugänglichen Ortsränder betrachtet; außerdem werden die Übergänge zwischen den Typen der städtebaulichen Anordnung und ihrer Wirkung auf die offenen oder geschlossenen Räume charakterisiert.

Hinsichtlich der Entwicklung des Stadtraumes wurden Flächen der potentiellen Erweiterung und Verdichtung der Bebauung, Planungsgebiete der Stadt Aachen (ohne und mit Satzungsbeschluß) und Gebiete der langfristig vorgesehenen Entwicklung des Stadtraumes vermerkt und der Bewertung der Typologie ergänzend zugrunde gelegt.

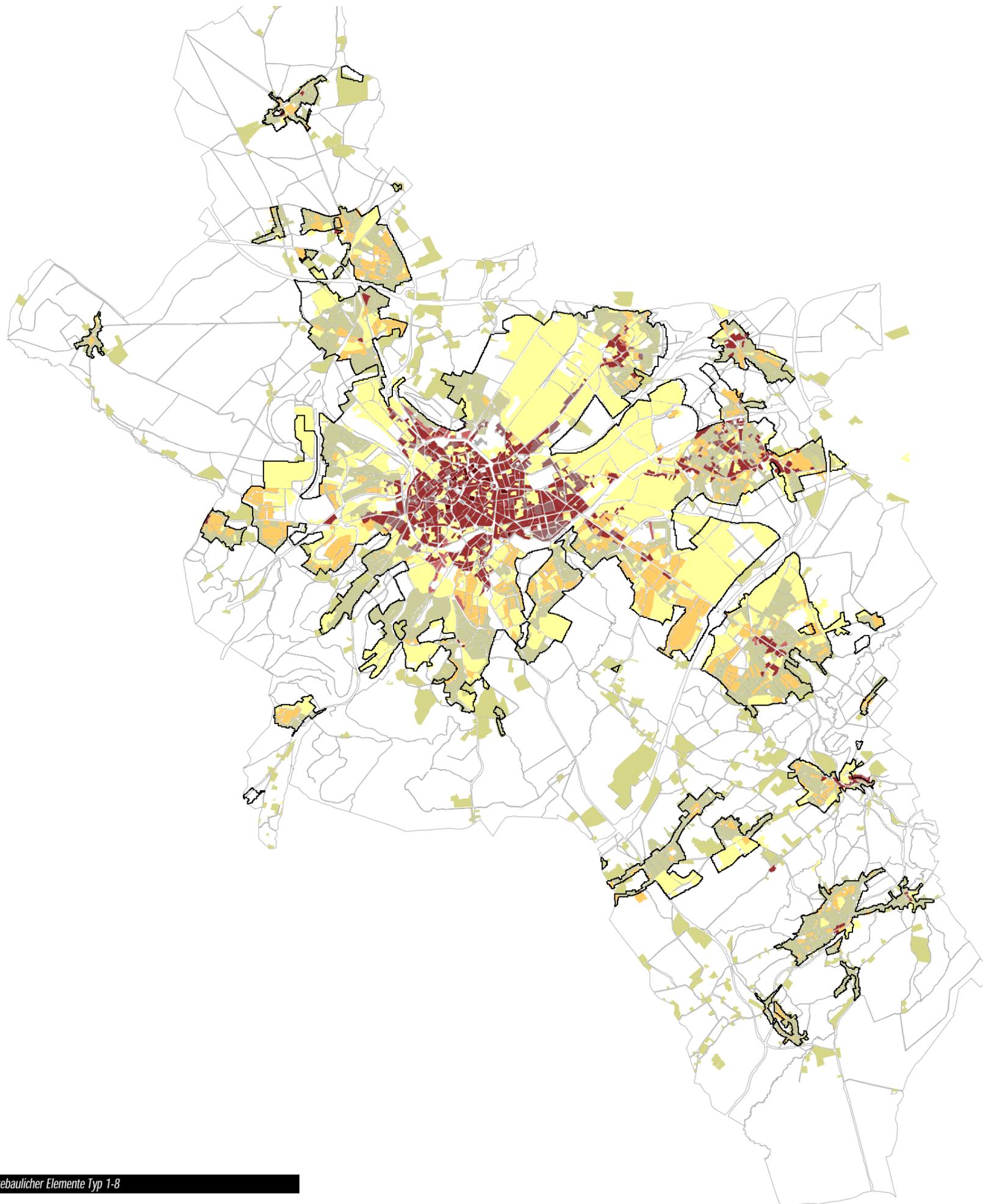
Die unterschiedenen und nachfolgend dargestellten acht Typen von Bebauung und Freiräumen dienen der Charakterisierung städtischer sowie ländlicher Situationen. Die Erfassung der Wirkungen mußte berücksichtigen, daß Merkmale von Typen städtischer und ländlicher Situationen grundsätzlich ähnlich waren, jedoch Unterschiede in der Anordnung von Freiflächen zeigen. Die ländlichen Situationen der Typen 2 und 3 waren z.B. dadurch gekennzeichnet, daß die Merkmale ähnlich waren, aber nur Hausgruppen statt eines Blocks betrafen. Grenzfälle der Zuordnung entstanden vor allem für die Kategorien der unterschiedlichen Anordnungsformen in überwiegend offener Bauweise. Eine Schwierigkeit der Unterscheidung lag in der situationsgerechten Berücksichtigung von "offener" Bauweise, bzw. in einer Abgrenzung von geschlossener Bauweise. Dies war insbesondere in dörflichen Bereichen schwierig. Deshalb war es hilfreich, die Stellung der Baukörper und die Zuordnung von Anbauten im städtebaulichen Kontext zur Unterscheidung zu Hilfe zu ziehen.

Die Bearbeitung zeigte insgesamt, daß der Zusammenhang der städtebaulichen Situationen gebietsweise über die Zuordnung von Bebauungszusammenhängen zu Typen entschied: Zwittertypen waren, je nach Kontext, unterschiedlichen Kategorien zuzuordnen. Besonders schwierig zu bestimmen war Typ 5, der geschlossene und offene Bauweise umfaßt und eine Bebauung mit Fluchtausrichtung parallel zur zentralen Erschließung sowie eine Bebauung, die orthogonal zur zentralen Erschließung angeordnet ist, einbezieht.

Die einzelnen Typen werden zunächst vorgestellt. Dann folgt die Auswertung für stadträumliche Zusammenhänge: Die Raumtypen (s. Kapitel B.) werden hinsichtlich ihrer Anteile an Typen von Bebauung und Freiräumen differenziert. Danach werden die Typen in ihrer teilräumlichen Wirkung auf das Straßennetz und auf die Ortsränder charakterisiert. Es folgen Empfehlungen zur Fassung der Straßenräume und zur raumbildenden Entwicklung der Ortsränder., die die Informationen des Stadtplanungsamtes und eigener Erfassungen zur Entwicklung der Bebauung berücksichtigen. Diese Vorgehensweise dient dem inhaltlichen Übergang zur Darstellung und Bewertung des Grünsystems (s. Kapitel D.) und der Feststellung von Handlungsfeldern im Zusammenhang von Bebauung und Grünsystem (s. Kapitel G.).



## C.1 Typologie städtebaulicher Anordnungen



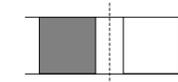
Die Karte zeigt zunächst zusammenhängend die Verteilung der acht Typen im Raum. Deutlich wird, daß sich die Typen mit hoher Dichte im Stadtkern und einigen Ortskernen konzentrieren, die weniger dichte Bebauung jedoch die Ränder prägt.

Die Typen werden nachfolgend mit ihren flächenhaften Anteilen bebauter Grundflächen am Stadtraum vorgestellt; dabei werden die Anteile südlich und nördlich des Verlaufs von Trierer- und Vaalserstraße unterschieden, da die städtebaulichen Zusammenhänge in diesen Bereichen großräumlich grundsätzlich andersartige Merkmale aufweisen. Die Typen werden in ihren raumbildenden und strukturprägenden Merkmalen charakterisiert. Für jeden Typ werden die wesentlichen Merkmale der räumlichen Veränderung seit der Entstehung charakterisiert. Probleme, die daraus erwachsen sind, werden benannt. Grundsätzliche Empfehlungen zur Entwicklung der Begrünung im städtebaulichen Zusammenhang schließen die Charakteristik des jeweiligen Typs ab.

- 1. Flächendeckende Überbauung
- 2. Geschlossene Bauweise + Anbauten
- 3. Geschlossene Bauweise - Anbauten
- 4. Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise
- 5. Teilweise geschlossene Bauweise
- 6. Vorgelagerte Freiräume, offene Bauweise
- 7. nicht eindeutig definierte Räume
- 8. Gringfügige Bebauung

## C.1.1 Typologie städtebaulicher Anordnungen

### Typ1 Flächendeckende Überbauung



Es handelt sich um nahezu flächendeckende Verdichtungen im mittelalterlich geprägten Stadtgrundriß des Zentrums und in Kornelimünster. Der Anteil dieses Typs an der gesamten Bebauung ist mit 5,5 ha vergleichsweise sehr gering. Die Anteile sind nördlich und südlich der gewählten Grenze von Vaalser- und Triererstraße ähnlich groß (2,3 ha Süd/ 3,2 ha Nord).

#### Raumbildung

Eindeutige Fassung des öffentlichen Raumes durch Bebauung. Einfahrten als Verbindung zwischen Bauflächen und öffentlichem Raum, meist für Zwecke des ruhenden Verkehrs oder der Lagerung.

#### Strukturprägung

Nahezu vollständig überbaute Flächen städtischer Nutzung, eventuell mit Wohnen in den oberen Geschossen; Balkone, Dachterrassen. Keine oder nur geringfügige rückwärtige Freiflächen im Erdgeschoß.

#### Veränderungen der ursprünglichen Situationen

Auffüllen von Bebauung auf einzelnen Parzellen. Zusammenlegen von Parzellen durch Neubebauung aus der Zeit nach 1950. Flächendeckende Überbauungen aus der Zeit seit 1960.

#### Probleme

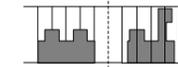
Tendenzielle totale Versiegelung von Straßen und Bauflächen. Aufhebung von Ausgleichsräumen.

#### Empfehlung

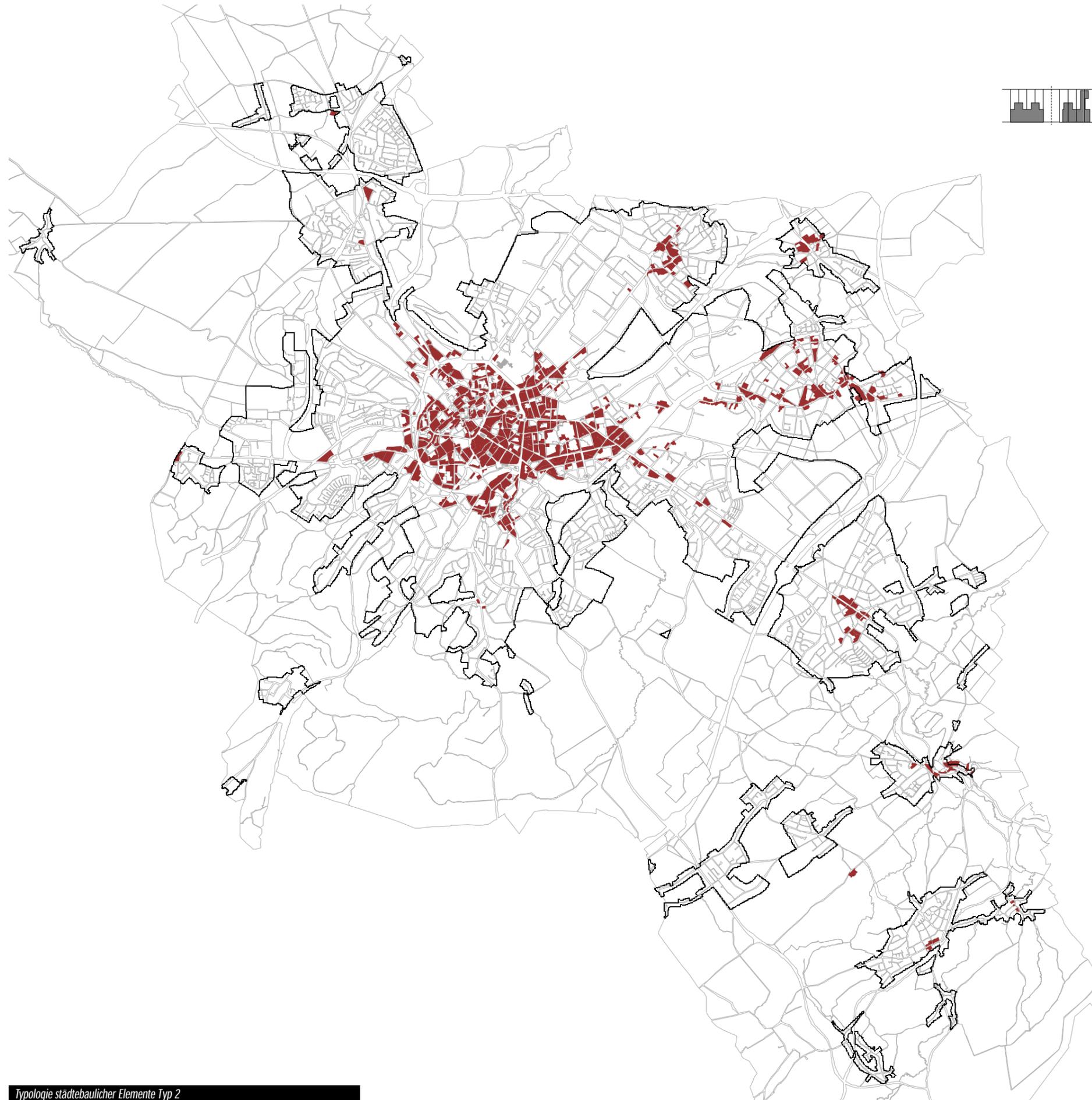
Dach- und Fassadenbegrünung auf den Bauflächen. Baumpflanzungen im öffentlichen Raum, im Bereich von Straßenaufweitungen.

## C.1.2

## Typologie städtebaulicher Anordnungen



Typ 2 Geschlossene Bauweise, rückwärtige Anbauten, kleinteilig umbaute rückwärtige Freiräume



Es handelt sich um unterschiedliche Blockrandbebauungen mit rückwärtigen Anbauten seit Mitte des 19. Jahrhunderts. Innerhalb der Typen, die geschlossene Räume bilden, ist dieser Typ mit 308,9 ha Gesamtfläche recht umfassend vertreten. Er ist in allen zentralen Lagen der Stadt und ihrer Ortsteile zu finden und betrifft auch Lagen in ehemals dörflichen Bereichen. Die Verteilung des Typs südlich und nördlich der gewählten Grenze von Valsler- und Trierer Straße umfaßt annähernd gleich große Anteile (150,0 ha Süd/ 158,9 ha Nord).

#### Raubildung

Eindeutige Fassung des öffentlichen Raumes durch Bebauung. Durchfahrten oder Zwischenräume als Öffnungen. Vielfältige Nutzbarkeit und reichhaltige Beschaffenheit von Begrünung auf ebenerdigen Freiflächen, Dächern und Mauern.

#### Strukturprägung

Enge räumliche Verflechtung von rückwärtigen Freiflächen und Gebäuden auf den einzelnen Parzellen; unterschiedliche Anteile von Versiegelung und Überbauung an den Freiflächen, je nach Art der Nutzungen und der Zugänglichkeit, u.a. für Verkehr.

#### Veränderungen der ursprünglichen Situationen

Auffüllen von Nutzungen und untergeordneten Anbauten auf einzelnen Parzellen. Belastung der geschlossenen Straßenräume durch Verkehr.

#### Probleme

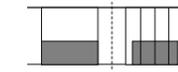
Tendenz zur flächendeckenden Versiegelung in stark verdichteten Bereichen. Tendenz zur Funktionalisierung der z.T. engen Straßen durch Verkehr.

#### Empfehlung

Entwicklung einer Vielfalt von Begrünung auf kleinräumlich unterteilten rückwärtigen Freiflächen. Hohe Wirkung einzelner großkroniger Bäume. Baumpflanzungen im Straßenraum in Übereinstimmung mit der stadtbaugeschichtlichen Situation.

## C.1.3

## Typologie städtebaulicher Anordnungen



Typ 3 Geschlossene Bauweise ohne Anbauten, zusammenhängend umbaute rückwärtige Freiräume



Es handelt sich bei diesem Typ um Blöcke, Höfe, Reihen seit etwa 1920, um geometrischer Städtebau und um Einfüllungen nachfolgender Perioden in den geometrisch erschlossenen Stadtgrundriß. Der Anteil dieses Typs ist mit 88,6 ha Gesamtfläche gering im Vergleich zu Typ 2, da er nur eine Periode des Städtebaus umfaßte und zu Wiederaufbauzeiten nur wieder aufgebaut wurde, nicht aber notwendigerweise auch für Stadterweiterungen genutzt wurde. Seine Verteilung im Stadtraum ist südlich der gewählten Grenze von Vaalser- und Trierstraße etwas geringer als nördlich (34,8 ha Süd/ 53,7 ha Nord).

#### Raumbildung

Eindeutige Fassung des öffentlichen Raumes. z.T. auch raumbildende Anlage von rückwärtigen, gemeinschaftlich nutzbaren Grünflächen. Z.T. Sichtbeziehungen zwischen öffentlichem Raum und rückwärtigen Grünflächen durch Abstände zwischen der Bebauung.

#### Strukturprägung

Überwiegend blockbezogene räumliche Verflechtung von rückwärtigen Freiflächen und Bebauung; unterschiedliche Anteile von Versiegelung und Überbauung an den Freiflächen, je nach Art der Nutzungen und der Zugänglichkeit, u.a. für Verkehr.

#### Veränderungen der ursprünglichen Situationen

Fällen von Bäumen im Straßenraum, Ersatz durch Stellplätze. Versiegelung der rückwärtigen Freiflächen infolge von Nachverdichtungen oder Anlage von Stellplätzen und Garagen auf seitlichen oder rückwärtigen Freiflächen.

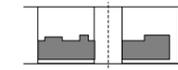
#### Probleme

Ruhender Verkehr, Nachverdichtungen, zu enges Heranrücken angrenzender Neubebauung in andersartiger Anordnung (z.B. Zeilen).

#### Empfehlung

Baumpflanzungen im Straßenraum und auf rückwärtigen Freiflächen; räumliche Abgrenzungen zwischen unterschiedlichen Freiflächenarten durch Hecken oder begrünte Mauern.

## C.1.4 Typologie städtebaulicher Anordnungen



Typ 4 Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise, kleinteilig oder zusammenhängend umbaute rückwärtige Freiräume

Es handelt sich um einen Typ der städtebaulichen Anordnung gehobener Wohnnutzung seit der Gründerzeit. Die Bebauung bildete Ansätze zu geschlossenem Blockrand mit oder ohne Anbauten. Der Typ wird bestimmt durch vorgelagerte Vorgärten, die die Ränder von Prachtstraßen zusätzlich zur mittleren Allee gestalten (Beispiele: Monheimsallee, Salierallee). Der Typ ist mit 20,6 ha Gesamtfläche insgesamt nur geringfügig vertreten. Seine Verteilung südlich und nördlich der gewählten Grenze von Vaalser- und Triererstraße umfaßt nahezu gleiche Anteile (10,3 ha Süd/ 10,3 ha Nord).

### Raubildung

Eindeutige Fassung und Differenzierung des öffentlichen Raumes durch Vorgärten, häufig in Verbindung mit separaten Hauseingangstreppen und Eingängen im Hochparterre. Z.T. Sichtbeziehungen zwischen öffentlichem Raum und rückwärtigen Grünflächen durch Abstände zwischen der Bebauung.

### Strukturprägung

Überwiegen von eindeutig abgegrenzten einzelnen Gärten oder Grünflächen gemeinschaftlicher Nutzung.

### Veränderungen der ursprünglichen Situationen

Keine nennenswerten Veränderungen im Verhältnis von Bebauung zu Freiflächen aufgrund der kontinuierlichen Wohnnutzung oder nachrückter Büronutzung im Erdgeschoß.

### Probleme

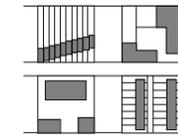
Versiegelung und Nutzungsumwandlung von Vorgärten.

### Empfehlung

Betonung der ursprünglichen Differenzierung des öffentlichen Raumes durch Bäume, Hecken.



## C.1.5 Typologie städtebaulicher Anordnungen



Typ 5 Teilweise geschlossene Bauweise, nicht eindeutig begrenzte Freiräume

s handelt sich um Reihen im mehrgeschossigen Mietwohnungsbau seit den 1920er Jahren, teilweise mit Bebauung in zweiter Bautiefe, sowie Reiheneinfamilienhausbau seit etwa 1960, dörfliche Bebauung mit Gewerbe aus unterschiedlichen Perioden. Der Typ umfaßt in seiner Vielfalt mit 452,2 ha Gesamtfläche einen etwas größeren Anteil als der Typ des geschlossenen Blockrandes mit rückwärtigen Anbauten. Die Verteilung des Typs südlich und nördlich der gewählten Grenze von Vaaler- und Triererstraße ist aufgrund der Siedlungszusammenhänge im südlichen Teil dort umfangreicher vertreten (247,3 ha Süd/ 204,6 ha Nord)

### Raumbildung

Keine eindeutige Fassung des öffentlichen Raumes, Unterbrechungen in der Geschlossenheit des Raumes, grundstücksweise Ausdehnungen der Erschließung auf Bauflächen.

### Strukturprägung

Keine eindeutige Abgrenzung privater Freiflächen. Nur die Elemente, deren Fluchten parallel zu den raumwirksamen Straßenräumen verlaufen (überwiegend aus den 1920er Jahren) bieten Potentiale der Raumbildung durch Begrünung auf privaten Flächen.

### Veränderungen der ursprünglichen Situationen

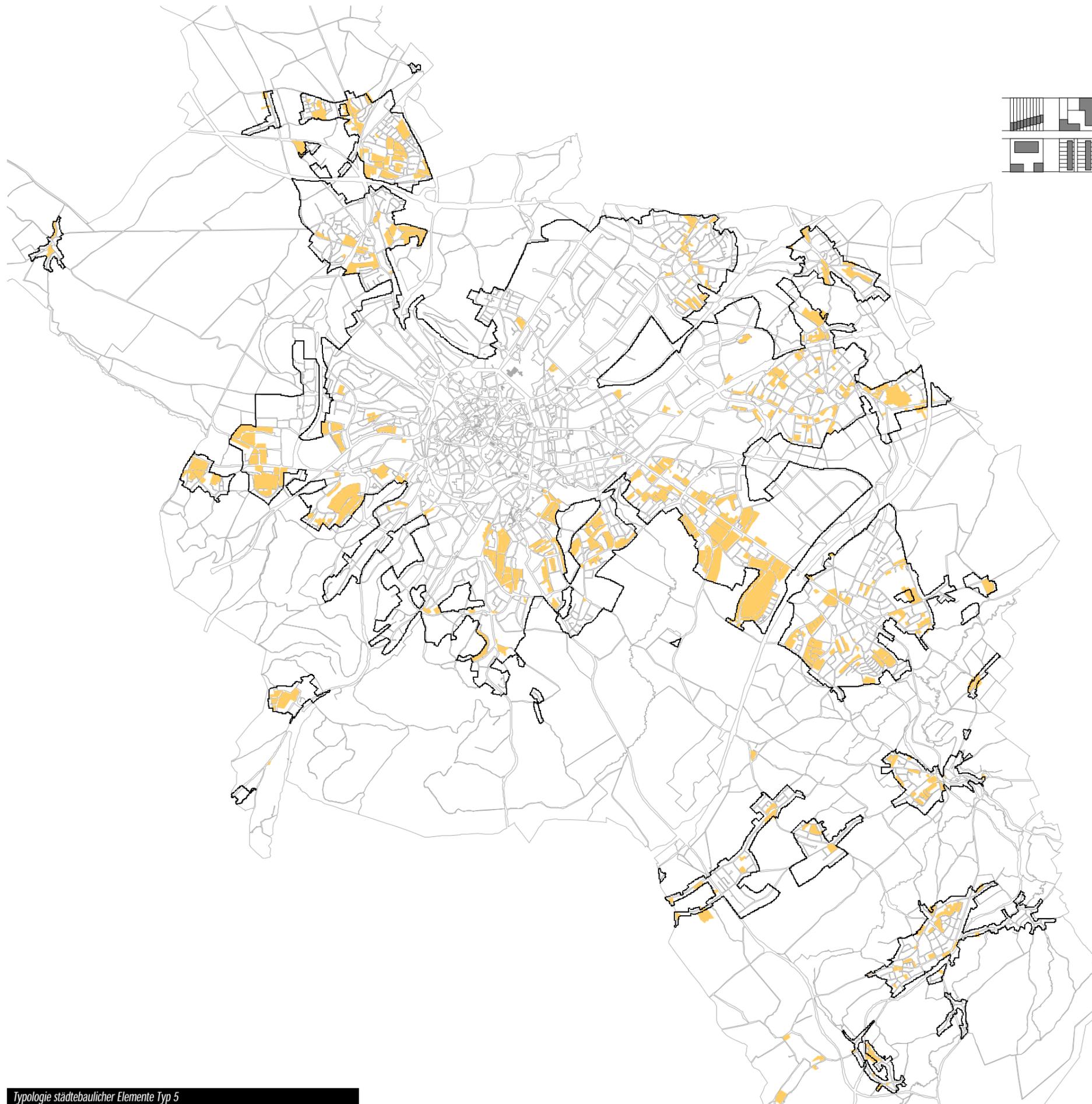
Heterogene Bebauung und vorwiegend horizontale Mischung der Nutzungen infolge eines allmählichen Auffüllens benachbarter Parzellen in unterschiedlichen Perioden.

### Probleme

Mangelnde Erfahrbarkeit des öffentlichen Raumes. Eingeschränkte Nutzbarkeit und Begrünung der Freiflächen. Tendenzielle Versiegelung infolge der Ausdehnung unterschiedlicher, u.a. gewerblicher Nutzungsansprüche.

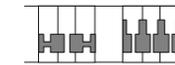
### Empfehlung

Abgrenzen einzelner Zusammenhänge von Bebauung und Nutzung durch raumwirksame Begrünung. Fassung des öffentlichen Raumes durch zweireihige Baumpflanzungen. Entwicklung der Ortsränder auf privaten Flächen.



## C.1.6

## Typologie städtebaulicher Anordnungen



Typ 6 Vorgelagerte Freiräume, überwiegend offene Bauweise, rückwärtige Freiräume



Es handelt sich vorwiegend um Reihen von Hausgruppen, Doppelhäusern, Villen, Einfamilienhäusern nach dem Vorbild der Gartenstadt und des künstlerischen Städtebaus sowie additive Siedlungsanlagen seit 1930. Dieser Typ ist an den Rändern der Stadt in allen Lagen vertreten und umfaßt mit 1092,7 ha Gesamtfläche einen mehr als dreimal so großen Anteil wie der geschlossene Block mit rückwärtigen Anbauten. Seine Verteilung südlich und nördlich der gewählten Grenze von Vaalser- und Trierstraße ist annähernd gleich groß (536,9 ha Süd/ 555,0 ha Nord).

**Raubildung**

Eindeutige Fassung des öffentlichen Raumes durch gleichmäßige Fluchten der Bebauung, trotz offener Bauweise und Garagen oder Stellplätzen im Bauwuch. Differenzierung des öffentlichen Raumes durch Vorgärten.

**Strukturprägung**

Eindeutige Abgrenzung unterschiedlich geschützter und nutzbarer Freiflächen.

**Veränderungen der ursprünglichen Situationen**

Keine nennenswerten Veränderungen im Verhältnis von Bebauung zu Freiflächen aufgrund der kontinuierlichen Wohnnutzung.

**Probleme**

Versiegelung und Nutzungsumwandlung von Vorgärten.

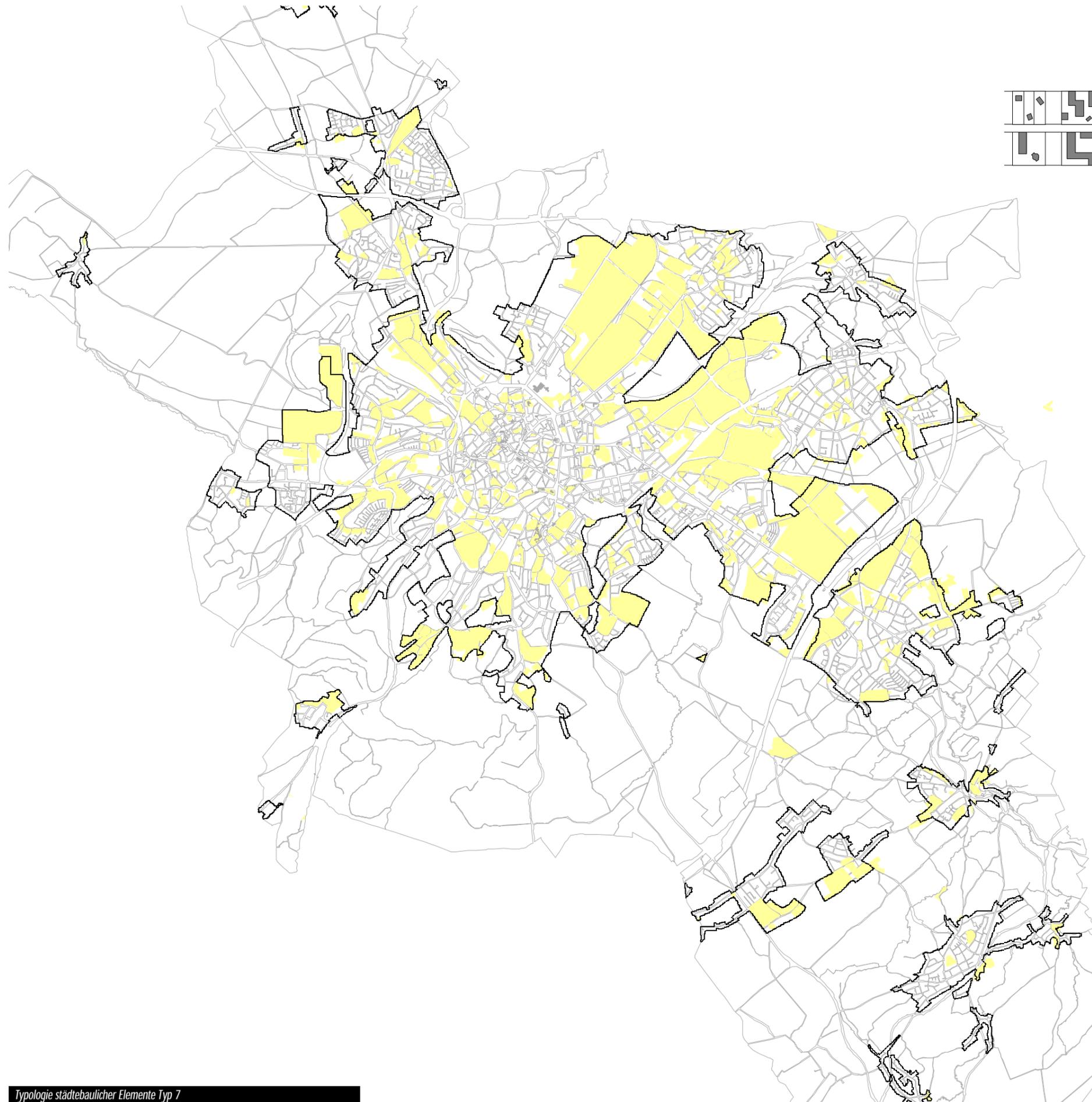
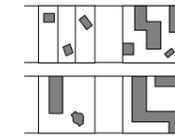
**Empfehlung**

Betonung der ursprünglichen Differenzierung des öffentlichen Raumes durch Bäume, Hecken. Entwicklung der Ortsränder auf privaten Flächen. Die raumbildenden Merkmale können verstärkt werden durch eine Alleebildung.

## C.1.7

## Typologie städtebaulicher Anordnungen

Typ 7 Nicht eindeutig zum zentralen öffentlichen Raum orientierte Gebäude, Anteile großflächiger Freiräume



Es handelt sich um unterschiedliche Arten von Bebauung und Nutzung mit ähnlicher Raumwirkung: Dörfliche Bebauung mit unregelmäßig angeordneten Anbauten, gewerbliche Bauten seit 1860, sowie auch von der Straße abgewendete Reihen, Zeilen und Solitäre. Dieser Typ vertritt den größten Anteil der Bebauung. Dabei sind zwei konträre Arten von Nutzung und Bebauung zu unterscheiden. Eine Richtung wird bestimmt durch die gewerblichen Großbauten. Die andere Richtung wird bestimmt durch die freistehenden Villen am Stadtrand. Der Typ umfaßt 1417,2 ha Gesamtfläche. Seine Verteilung südlich und nördlich der gewählten Grenze von Vaalser- und Triererstraße kennzeichnet das anteilige Verhältnis von Villen zu Gewerbe- und Sondernutzungskomplexen (397,9ha Süd/ 1029,3 ha Nord).

**Raumbildung**

Keine eindeutige Fassung des öffentlichen Raumes. Unregelmäßige und unterschiedlich angelegte Öffnungen zwischen den Gebäuden.

**Strukturprägung**

Keine eindeutige Abgrenzung zwischen bebauten und unbebauten Flächen.

**Veränderungen der ursprünglichen Situationen**

Allmähliches Auffüllen meist ehemals landwirtschaftlich genutzter großer Parzellen oder Restflächen neben Bahngleisen und Autobahnen unter vorwiegend funktionalen Aspekten für freistehende Einfamilienhäuser, gewerbliche Bebauung, Zeilen und Solitäre der Wohnnutzung.

**Probleme**

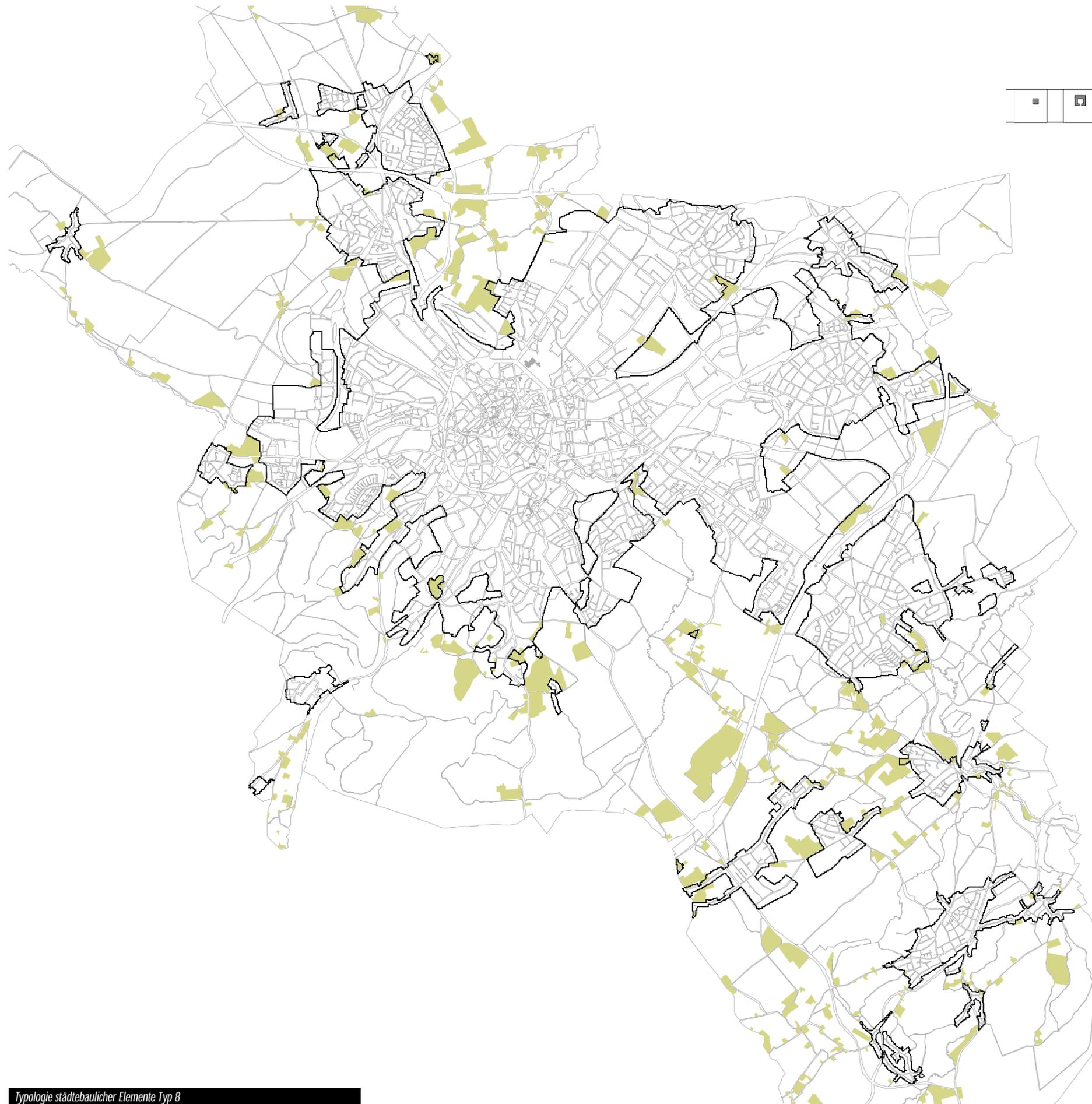
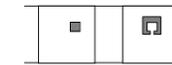
Mangelnde Erfahrbarkeit von öffentlichem Raum sowie von privaten Bereichen im Bereich von Wohnbebauung. Einschränkung von Nutzbarkeit und Gestalt der Freiflächen infolge unterschiedlicher Nutzungen und hoher Verkehrsbelastung durch Stellplätze oder Lieferverkehr bei gewerblicher Bebauung.

**Empfehlung**

Unterstützen erkennbarer Zusammenhänge von Bebauung und Nutzung durch Begrünung auf privaten und öffentlichen Flächen. Fassung des öffentlichen Raumes durch zweireihige Baumpflanzungen. Entwicklung der Ortsränder durch raumbildendes Grün.

## C.1.8 Typologie städtebaulicher Anordnungen

### Typ 8 Geringfügige Bebauung



Es handelt sich um hof- und schloßartige Anlagen auf großflächiger Parzelle. Dieser Typ liegt an der Grenze zwischen der Typologie der Bebauung und der Typologie der Freiräume. Er betrifft freistehende Gebäude, häufig ursprünglich landwirtschaftlicher Nutzung, aber auch Klöster und alleinstehende Wohnhäuser sowie Hausgruppen auf tiefen Grundstücken, die im Verhältnis zur Grundstücksfläche weniger als 20% überbauen. Der Typ umfaßt mit 757,3 ha Gesamtfläche nahezu doppelt soviel Grundfläche wie der Typ 5. Die Verteilung des Typs 8 nördlich und südlich der gewählten Grenze von Vaalser- und Trierstraße zeigt, daß im Süden größere Anteile einzelner Gebäude am Rande des Innenbereichs und im Außenbereich liegen (468,6 ha Süd/ 288,7 ha Nord)

#### Raumbildung

Keine räumlich erfahrbare Trennung zwischen öffentlichem Raum und privaten Flächen.

#### Strukturprägung

Überwiegen der Freiflächen im Übergang zur Landschaft.

#### Veränderungen der ursprünglichen Situationen

Isolierte Anlage von Höfen, Villen und Klöstern.

#### Probleme

Erweiterung der Bebauung. Nutzungswechsel und Anziehung von ruhendem Verkehr für gewerbliche Nutzungen.

#### Empfehlung

Dieser Typ ist innerhalb des Innenbereichs bei entsprechender Bausubstanz zu schützen und raumbildend zu begrünen. Innerhalb des Außenbereichs ist die Begrünung im Landschaftszusammenhang und unter Berücksichtigung der Festsetzungen des Landschaftsplanes zu entwickeln.

## C.2.1

## Raumtypen und städtebauliche Zusammenhänge

## Geschlossene Räume

## Geschlossene Räume

Die geschlossenen Räume umfassen die Typen 1-4 und 7.

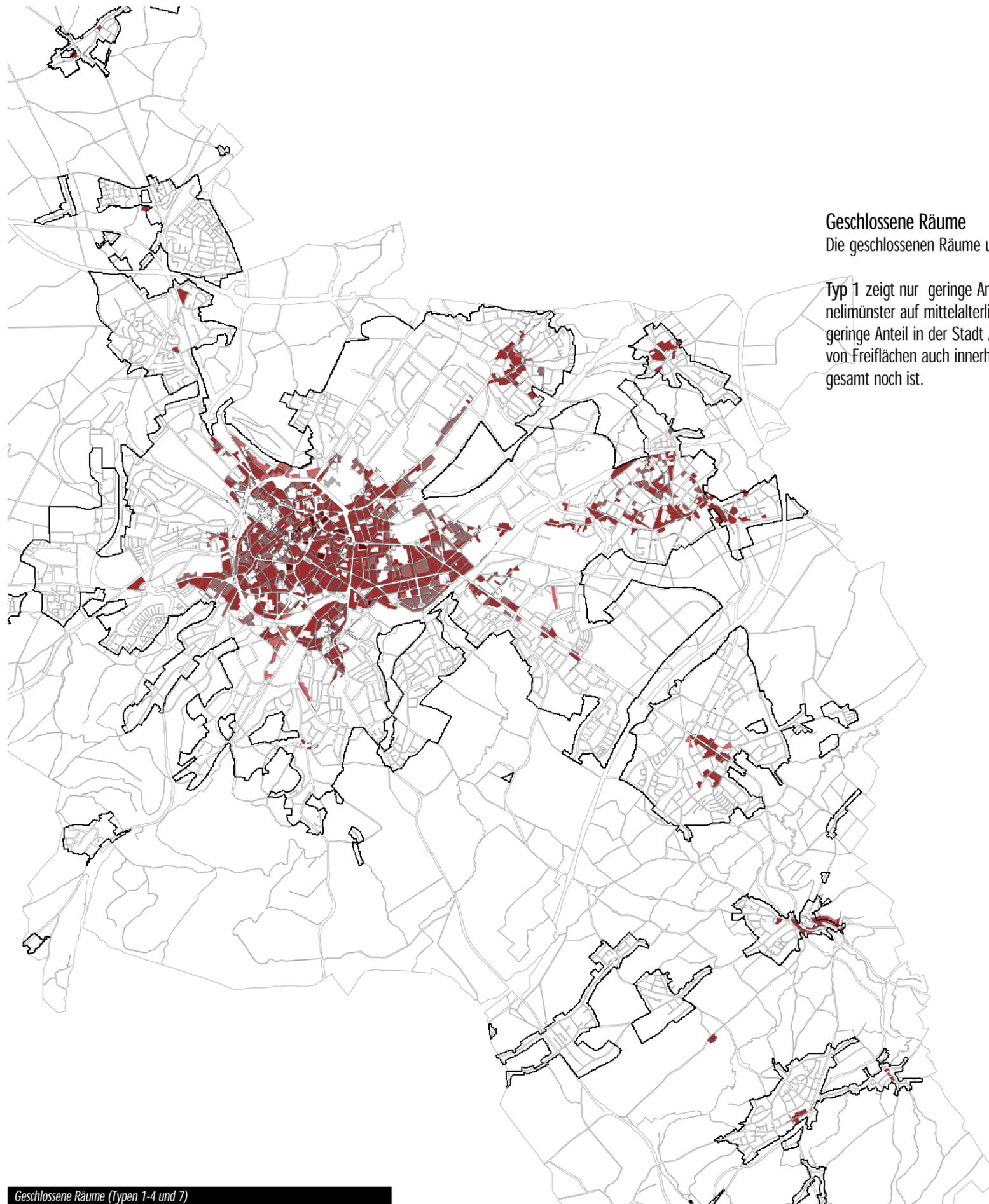
Typ 1 zeigt nur geringe Anteile im Zentrum und in Kornelimünster auf mittelalterlichem Stadtgrundriß vertreten. Der geringe Anteil in der Stadt Aachen zeigt, wie stark der Anteil von Freiflächen auch innerhalb der Baugebiete in Aachen insgesamt noch ist.

Typ 2 dominiert im Zentrum, in Burtscheid, in der Osterweiterung und im kontinuierlich bebauten Bereich aus der Zeit bis 1930. Er kennzeichnet die Bebauung an den Radialen innerhalb des innerstädtischen Bereichs. Er charakterisiert die zentralen Lagen der gründerzeitlich entwickelten Stadtteile im Osten der Stadt: Haaren, Eilendorf, Verlautenheide, Forst, Brand, ist in Kornelimünster auf mittelalterlichem Stadtgrundriß vorhanden und kennzeichnet auch zentrale Lagen industrieller Erschließung in Walheim sowie an der Grenze zu den Niederlanden in Vaals, bildet jedoch in all diesen Bereichen keine zusammenhängend geschlossenen Räume (vgl. Offene Räume).

Typ 3 hat lediglich ergänzende Funktion für Typ 2. Er ergänzt den Blockrand ohne Anbauten in den Randbereichen um 1920 und in den Erneuerungsgebieten mit Blockinnenverdichtung der 1980er Jahre und ersetzte den Blockrand mit Anbauten im Zentrum zu Zeiten des Wiederaufbaus.

Typ 4 ist ein Sondertyp des geschlossenen Blockrandes. Er greift auf privaten freien Flächen die Gestaltung und Begrünung des Straßenraumes auf und verstärkt sie linear. Er ist eine Entwicklung des geschlossenen Blockrandes mit oder ohne Anbauten und kennzeichnet mit seinen nennenswerten Beispielen bevorzugte Wohnlagen an Alleen im Norden (Lousberg) und im Süden (Maria-Theresia Alle und Salierallee)

Typ 7 kennzeichnet alle nicht eindeutig geschlossenen Bereiche, die innerhalb geschlossener Räume entweder keine geschlossenen Blöcke bilden oder integrierte abweichende Bebauung (wie z.B. Gemeinbedarf oder ehemalige Fabriken) und hohe Freiflächenpotentiale aufweisen. Hohe Anteile des Typs 7 liegen im Nordwesten der Innenstadt; sie umfassen Bereiche, die in ihrer heutigen Anordnung als städtebauliche Zusammenhänge des "fließenden Raumes" überwiegend seit 1930 entstanden sind. Etwas geringere Anteile liegen im Südosten der Stadt im Gebiet der Osterweiterung; sie umfassen Bereiche, die innerhalb der Blöcke überwiegend bis etwa 1910 entstanden sind sowie lange Zeit brach gelegene Zwischenräume südlich des Europaplatzes. Das Kreishaus und das Finanzamt des Kreises zeigen in diesem östlichen Teil der Stadt Prägungen unterschiedlicher Perioden aus der Zeit nach dem II. Weltkrieg.



Geschlossene Räume (Typen 1-4 und 7)

## C.2.2

## Raumtypen und städtebauliche Zusammenhänge

## Offene Räume

## Offene Räume

Die offenen Räume umfassen die Typen 5-7 und 8 sowie gebietsweise 2 und 3.

Typ 5 umfaßt einen erheblichen Anteil der punktuellen oder flächenhaften Siedlungsentwicklung, überwiegend in der Mitte von Siedlungsbereichen, selten am Siedlungsrand. Der Typ vertritt geschlossene sowie offene Bauweise nach der Definition der Landesbauordnung, wird jedoch dem Typ offener Räume zugeordnet, da die Anordnung der Bebauung keine geschlossenen Räume bewirkt. Er ist vor allem vertreten im Siedlungswohnungsbau seit etwa 1929 (z.B. "In den Heimgärten", "Hanbruch", "Driescher Hof", "Steppenbergl"). Innerhalb bereits erschlossener Bereiche ist der Typ vor allem vertreten durch den eingefüllten flächen- und kostensparenden Wohnungsbau, der häufig mit seitlichen Stickerschließungen den Straßenraum der Haupteerschließung mehrfach orthogonal öffnet und aus Gründen der wirtschaftlichen Nutzung von Flächen die lineare Kontinuität der dominanten Straßenräume unterbricht. Innerhalb ehemals dörflicher Ortslagen vertritt der Typ die Bebauung der Nachkriegszeit an zentralen Straßenräumen.

Typ 6 umfaßt große Teile des flächenhaft angelegten Siedlungswohnungsbaus, im Nordwesten bis Südosten auch am Siedlungsrand. Er verstärkt auf privaten freien Flächen die Gestaltung und Begrünung des Straßenraumes linear im Verhältnis zu den Fluchten.

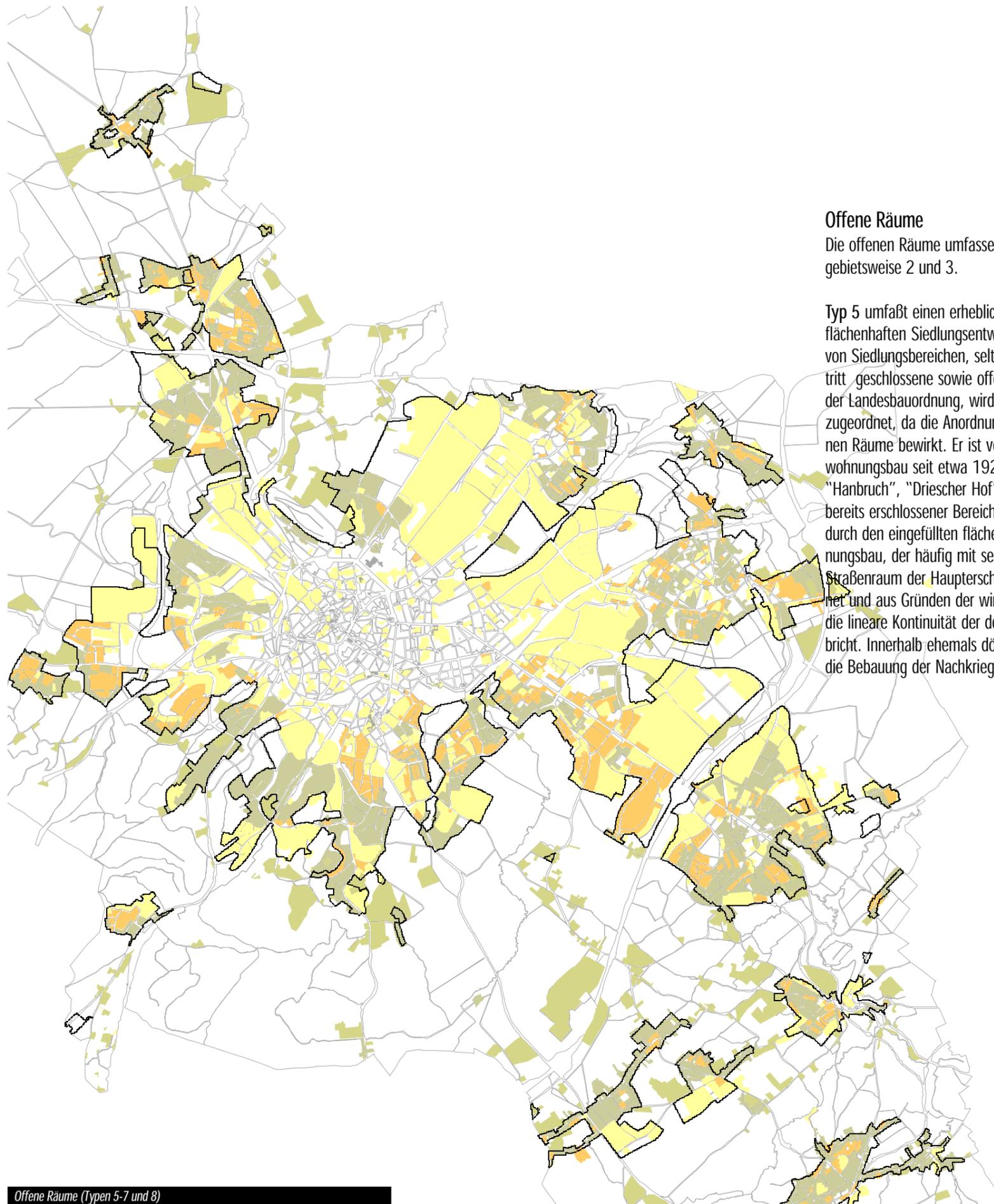
Die Wohnlagen im Süden und Westen der Stadt und die Wohnrandlagen in der Umgebung der ehemals dörflichen Ortschaften Richerich, Haaren, Verlautenheide, Eilendorf, Brand und Kornelimünster sowie Schleckheim und Walheim sind in gleichmäßiger Bebauung durch diesen Typ bestimmt.

Typ 7 umfaßt große Teile des Siedlungsrandes, im Süden der Stadt in Form von freistehenden Villen, im Westen in Form von großflächigen Gebäudekomplexen der RWTH, im Nordwesten und Osten der Stadt in Form von großflächigen Gewerbebauten.

Er ist in allen Ortslagen geprägt durch die abweichende Bebauung von Gemeinbedarfseinrichtungen und er zeigt an den Ortsrändern eine wenig geordnete Bebauung durch einzelne Gebäude unterschiedlicher Entstehungszeiten und Nutzungsansprüche.

Typ 8 ist ein Sondertyp der Bebauung durch einzelne Gebäudekomplexe ohne eindeutige Ausrichtung zum öffentlichen Raum. Seine vereinzelte Lage im Innenbereich bezeichnet vor allem ehemalige oder noch bewirtschaftete landwirtschaftliche Höfe mit Denkmalschutzwert und deren Integration in den Siedlungsbereich durch umgebenden Freiraum. Am Ortsrand oder auch im Außenbereich vertritt dieser Typ einzelne Gebäude auf Flurstücken und großen Parzellen oder Fragmente von Siedlungszusammenhängen in Form von Hausgruppen. Die Häufung des Typs in der Umgebung von überörtlichen Straßen und Wegen zeigt, in welchem Ausmaß einzelne Gebäude bereits die Landschaft besetzt haben.

Die Typen 2 und 3 bilden teilweise geschlossene Räume innerhalb überwiegen offener Räume. Dies ist der Fall in den zentralen Lagen von Haaren, Eilendorf, Brand, Kornelimünster und Walheim. Dabei ist in Eilendorf die Aufteilung auf mehrere Schwerpunkte festzustellen; in Brand gibt es ebenfalls neben der zentralen Lage einen abseits gelegenen Bereich geschlossener Blockränder.

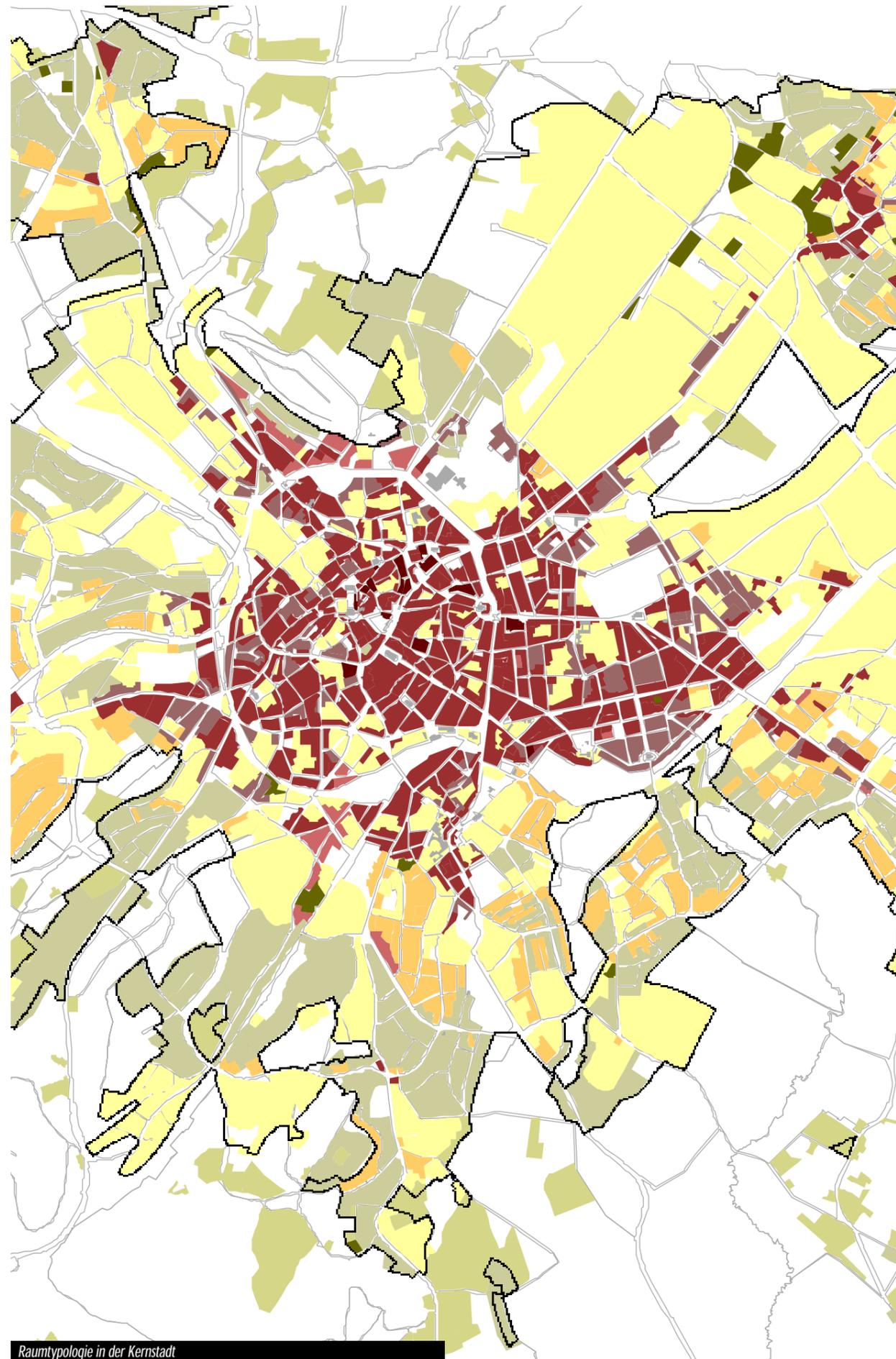


Offene Räume (Typen 5-7 und 8)

## C.2.3

## Raumtypen und städtebauliche Zusammenhänge

## Übergänge zwischen den Raumtypen



Raumtypologie in der Kernstadt

## Geschlossene Räume in Stadtkern und Innenstadt:

## Zentrale Lagen

Die Typen 1, 2 und 3 bilden Übergänge zu Typ 7. Typ 1 ist den einzelnen Gebäuden auf großflächigem Freiraum ebenfalls sehr verwandt (der Bereich zwischen Wüllnerstraße und Komphausbadstraße).

## Randlagen

Typ 4 bildet Übergänge zu Typ 6 am Rande der geschlossenen Räume (Lousberg, Maria-Theresia-Allee).

## Offene Räume am Rande der Innenstadt:

## Zentrale Lagen

Die Typen 2, 3 und 5 bilden Übergänge zwischen den geschlossenen und den offenen Räumen in zentralen Lagen außerhalb der Innenstadt.

## Randlagen

Typ 5 bildet Übergänge zum Außenbereich westlich des Klinikums, in Laurensberg und Driescher Hof.  
Die Typen 6, 7 und 8 bilden den überwiegenden Teil der Übergänge zum Außenbereich.

## Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten:

- Innerhalb der geschlossenen Räume sind die Übergänge zwischen der geschlossenen Blockrandbebauung (Typen 1-3) und den großflächigen Gebäuden des

- 1. Flächendeckende Überbauung
- 2. Geschlossene Bauweise + Anbauten
- 3. Geschlossene Bauweise - Anbauten
- 4. Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise
- 5. Teilweise geschlossene Bauweise
- 6. Vorgelagerte Freiräume, offene Bauweise
- 7. nicht eindeutig definierte Räume
- 8. Gringfügige Bebauung

Typs 7 problematisch (z.B. Nahtstellen zwischen der City und der RWTH, Bahnhofsumgebung), von besonderer Qualität sind die Übergänge, die durch Typ 4 gebildet werden.

- Innerhalb der offenen Räume weisen die Typen 4 und 6 erhebliche Qualitäten auf und sind eindeutig raumbildend. Die Typen 5 und 7 haben, insbesondere als Siedlungsfragmente, Mängel der Raumbildung erzeugt und die Erfahrbarkeit von Kontinuitäten des Stadtraumes (zentrale Erschließung mit stadträumlicher Wirkung und angebaute Nutzung) vielfach zugunsten von minimalen Grundstückszuschritten und den dafür erforderlichen Erschließungsfunktionen ohne stadträumliche Qualität oder zugunsten von großflächigen Sondernutzungen in Gebäudekomplexen unterbrochen.

Insbesondere die "teppichartigen Gewerbegebiete" im Osten der Stadt sind großflächige Areale des Typs 7, die jegliche Art der städtischen Raumbildung vermissen lassen, die aber mit ihren großen Flächenanteilen erhebliche Potentiale einer Verbesserung von Kleinklima und Raumbildung darstellen könnten.

## Empfehlung

- Die Mängel der Raumbildung sind durch raumbildende Begrünung auf den Flächen der Baugebiete zu harmonisieren. Die Begrünung sollte jedoch in geschlossenen Räumen auf den Flächen der Baugebiete grundsätzlich nur ergänzende Wirkung haben und hinter die raumbildende Begrünung der Straßenräume zurücktreten. In offenen Räumen sollte die Begrünung auf den Flächen der Baugebiete die Raumbildung gleichrangig zu der Begrünung der öffentlichen Räume verstärken, um eine Unterteilung der Straßenräume mit unterschiedlichen Grünzonen herzustellen (s. Kapitel E.).
- Die Areale der gewerblichen Bebauung des Typs 7 sind auf öffentlichen und privaten Flächen raumbildend zu begrünen.

## C.3.1

## Teilräumliche und städtebauliche Zusammenhänge

### Verhältnis der Typen zu Ringen

Nachfolgend werden die unterschiedenen Typen der städtebaulichen Anordnung hinsichtlich ihrer teilräumlichen Wirkung auf Straßenräume und Ortsränder betrachtet. Die Ergebnisse können hier nur, entsprechend der Unterscheidung der Typen, grobkörnig sein. Die Ringe im Innenstadtbereich sind überwiegend von geschlossener Blockrandbebauung der Typen 2 und 3 geprägt. Es gibt folgende Ausnahmen:

Der Grabenring zeigt im Templergraben den Einfluß von Typ 7; der Alleenring zeigt südlich des Lousberges den Einfluß von Typ 4 und nördlich der Bahn zwischen Boxgraben und Dunantstraße den Einfluß von Typ 7.

### Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel

Die Unterbrechungen der geschlossenen Blockrandbebauung durch den Typ 7 bilden erhebliche Brüche in der Raumbildung, bieten jedoch Öffnungen für Durchlüftung und Verbesserung des Kleinklimas. Die Brüche der Raumbildung in Templergraben und Dunantstraße betreffen besondere Lagen in der Stadt: Umgebung des Hauptgebäudes der RWTH und Umgebung des Bahnhofs.

### Empfehlung

Mängel der Raumbildung an RWTH und Bahnhof sollten, ihrer besonderen Lage entsprechend, mit besonderer Sorgfalt auf den Flächen der Baugebiete sowie im öffentlichen Raum ausgeglichen werden. Positives Beispiel: Gliederung des Freiraumes durch bodendeckende und raumbildende Bepflanzung an der Ecke Schinkelstraße Templergraben.

- 1. Flächendeckende Überbauung
- 2. Geschlossene Bauweise + Anbauten
- 3. Geschlossene Bauweise - Anbauten
- 4. Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise
- 5. Teilweise geschlossene Bauweise
- 6. Vorgelagerte Freiräume, offene Bauweise
- 7. nicht eindeutig definierte Räume
- 8. Gringfügige Bebauung

## C.3.2

## Teilräumliche und städtebauliche Zusammenhänge

### Verhältnis der Typen zu Radialen

- Die erweiterten Innenstadtränder zeigen bei teilweise noch geschlossener Bebauung Mängel aufgrund fehlender Raumkanten.
- Die Stadtränder zeigen bereits eine weitgehende Dominanz offener Räume.
- Die Ortslagen zeigen eine Mischung offener und geschlossener Räume.

Die Radialen sind außerhalb der Innenstadtbereiche und der Ortslagen durch die Typen 5, 6 und 7 geprägt.

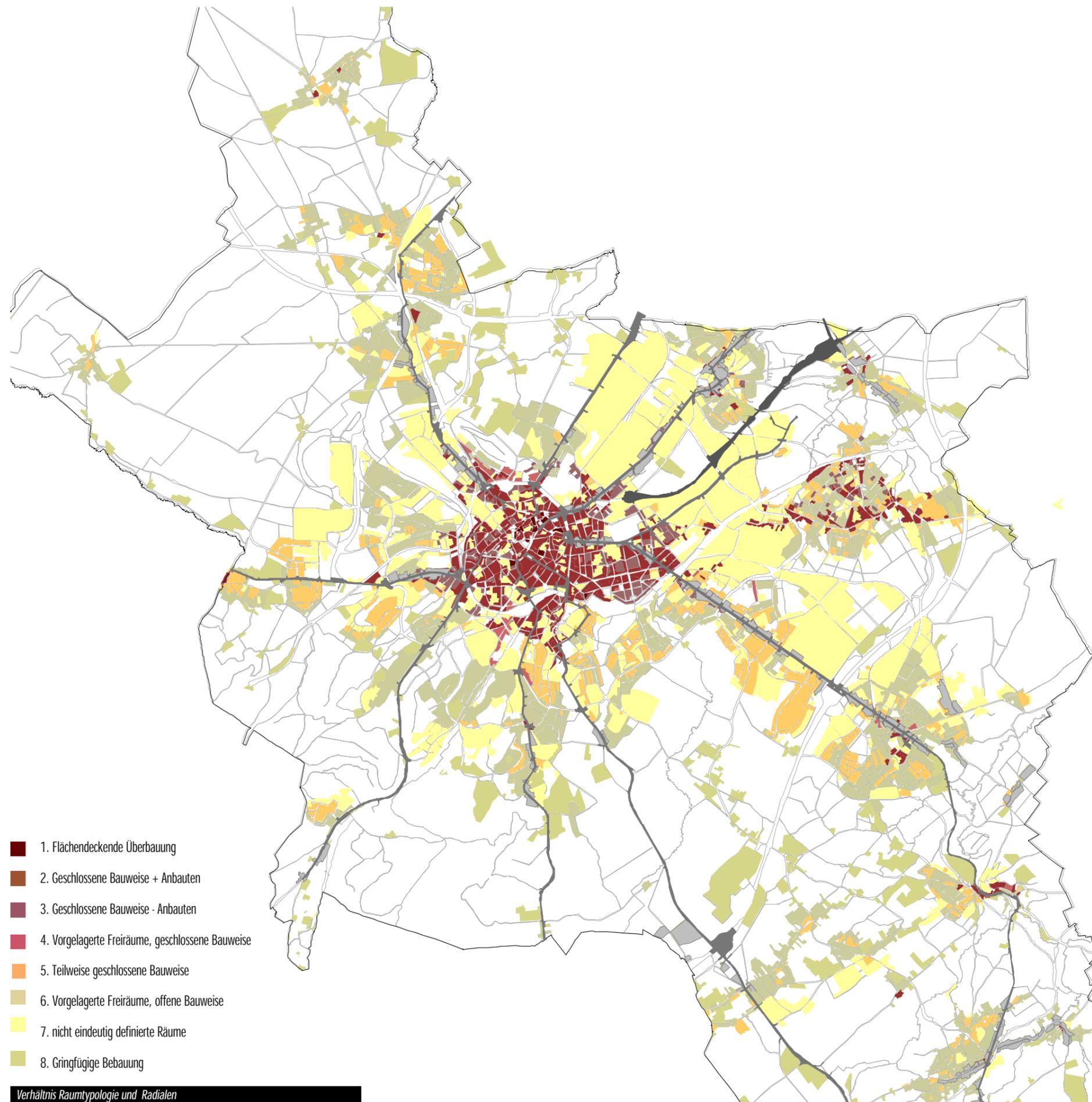
### Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel

Die straßenbegleitende Bebauung ist ein wesentliches raumbildendes Merkmal der Radialen. Die Raumbildung wird dabei durch die Bebauung der Typen 2-4 und 6 eindeutig gestärkt; Typ 5 ist noch eingeschränkt raumbildend, wenn er über die Radiale erschlossen werden. Typ 7 zeigt besondere Mängel, wenn großflächige Parkplätze vordere oder seitliche Flächen belegen. Typ 8 trägt zur Raumbildung bei, wenn Mauern oder raumbildende Begrünung die bebauten Flächen fassen. Der Vorteil des Typs 2 liegt in der Möglichkeit, den Straßenraum enger zu fassen, die Erdgeschoßzone zu beleben und so den Charakter der Stadtstraße zu stärken; die Begrünung wird dabei auf den öffentlichen Raum und auf rückwärtige geschützte Freiräume konzentriert. Die Vorteile der Typen 4, 6 und 8 liegen darin, daß sie der Straße mehr Raum geben, den Straßenraum fassen, und zusätzlich die Gestaltung der Freiräume auf den Flächen der Baugebiete ermöglichen. Die straßenbegleitende Bebauung ist außerdem eine wesentliche Voraussetzung für die Belebung der Radialen als Stadtstraßen innerhalb der Stadt- und Ortslagen, wenn sie vordere und rückwärtige Räume trennt. Sie bietet dann hohe Verdichtungsmöglichkeiten für Nutzungsvielfalt und zugleich Lärmschutz für rückwärtige Freiräume.

### Empfehlung

In einer gesonderten Untersuchung sollte geprüft werden, welche Potentiale der Nachverdichtung an den Hauptstraßen vorhanden sind.

Weiterhin sollte geprüft werden, in welchen unbebauten Lagen an den Radialen des Innenbereichs straßenbegleitende Bebauung zur Belebung der Straßenräume und zum Schutz der rückwärtigen Freiflächen entwickelt werden kann.



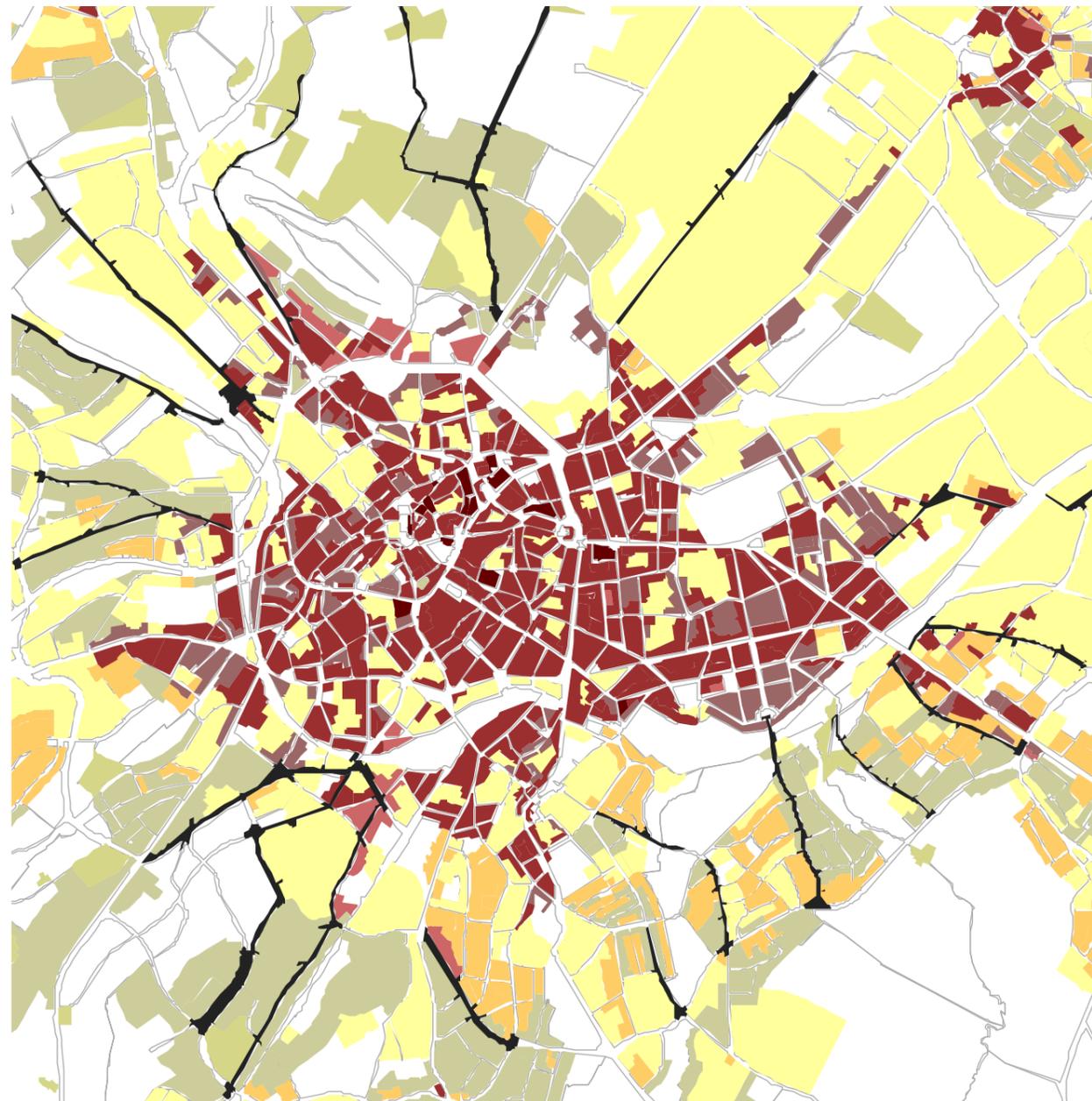
- 1. Flächendeckende Überbauung
- 2. Geschlossene Bauweise + Anbauten
- 3. Geschlossene Bauweise - Anbauten
- 4. Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise
- 5. Teilweise geschlossene Bauweise
- 6. Vorgelagerte Freiräume, offene Bauweise
- 7. nicht eindeutig definierte Räume
- 8. Gringfügige Bebauung

Verhältnis Raumtypologie und Radialen

## C.3.3

## Teilräumliche und städtebauliche Zusammenhänge

## Verhältnis der Typen zu Nebenradialen



In diesem Abschnitt wird untersucht, ob und in welcher Weise die Siedlungsränder raumbildend durch die städtebauliche Anordnung von Bebauung und Freiräumen geprägt sind.

Die radial nach außen führenden Straßen, hier "Nebenradialen" genannt (ohne die Hauptverkehrslast der zentralen Radialen) haben ebenfalls eine Bedeutung für die Raumbildung der Teilräume. Sie zeigen mit unterschiedlichen Konzentrationen die teilräumlich charakteristische Bandbreite von Typen oder sind anbaufrei gestaltet.,

## Im Westen

- die Rütcher Straße (Typ 2 einseitig, Typ 7 am Stadtausgang),
- die Susterfeldstraße (Dominanz des Typs 7);

## im Süden

- der Seffenter Weg mit vorherrschendem Charakter einer nicht angebauten Straße (Typen 6 und 7),
- die Melatener Straße und der Muffeter Weg (Dominanz des Typs 6),
- die Hohenstaufenallee mit vorherrschendem Charakter einer nicht angebauten Straße westlich der Limburger Straße (Typen 3, 6 und 7),
- Goethestraße/ Kaiser-Friedrich Allee mit dem Charakter einer nicht angebauten Straße zwischen Schillerstraße und Lohmühlenstraße (Typen 3, 7 und 6),
- Maria-Theresia-Allee (Typen 4 und 6),
- Salierallee (Typen 4 und 5),
- Malmedyerstraße (Typen 2,3,5 und 7),
- Robert-Schumann-Straße (Typ 7),

- 1. Flächendeckende Überbauung
- 2. Geschlossene Bauweise + Anbauten
- 3. Geschlossene Bauweise - Anbauten
- 4. Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise
- 5. Teilweise geschlossene Bauweise
- 6. Vorgelagerte Freiräume, offene Bauweise
- 7. nicht eindeutig definierte Räume
- 8. Gringfügige Bebauung
- Radialen

- Karl-Marx-Allee mit dem Charakter einer nicht angebauten Straße südlich von Burtscheid,
- Branderhofer Weg (Typ 6),
- Erzberger Allee (Typ 6),
- Obere Drimbornstraße (Typ 6).

## Im Osten

- der Eisenbahnweg (Typ 7),
- Stolberger Straße/ Hüttenstraße ( Typen 2,3,5,7),
- der Grüne Weg (Typ 7).

## Im Norden

- der Soerser Weg (Typ 6,7),
- der Strüver Weg (Typ 8).

## Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel

- Qualitäten liegen entweder in einer eindeutigen räumlichen Fassung durch Bebauung und Grün (Rütcherstraße und alle Alleen, Typen 2-4) oder in einer eindeutigen Fassung des Raumes durch Fluchteinhaltung der offenen Bebauung (Typ 6).
- Probleme liegen im Wechsel der Typen (Malmedyer- und Stolbergerstraße), in einer dominanten Verkehrsfunktion der offenen Räume in Wohngebieten, die nicht durch raumbildende Begrünung des Straßenraumes ausgeglichen wird (Malmedyerstraße, Branderhofer Weg), in Mängeln der Raumbildung und der Begrünung in allen gewerblich geprägten Räumen (mit heterogener Bebauungsstruktur oder Dominanz des Typs 7).

## Empfehlung

Die Zusammenhänge des Typs 7 und der heterogenen Mischungen sind auf den Flächen der Baugebiete raumbildend durch Begrünung zu fassen; eine Begrünung der öffentlichen Räume im Kontext der Straßenraumsequenzen ist in diesen Bereichen ergänzend erforderlich.

Die Zusammenhänge des Typs 6 in Lagen mit dominanter Verkehrsfunktion bedürfen einer Gliederung des Raumprofils durch raumwirksame Begrünung der Vorgärten sowie des Straßenraumes.

## C.3.4

## Teilräume und städtebauliche Zusammenhänge

Verhältnis der Typen zu den Rändern der Siedlungsbereiche

Bebauung sollten die Merkmale des Typs 6 aufgreifen.

## Norden

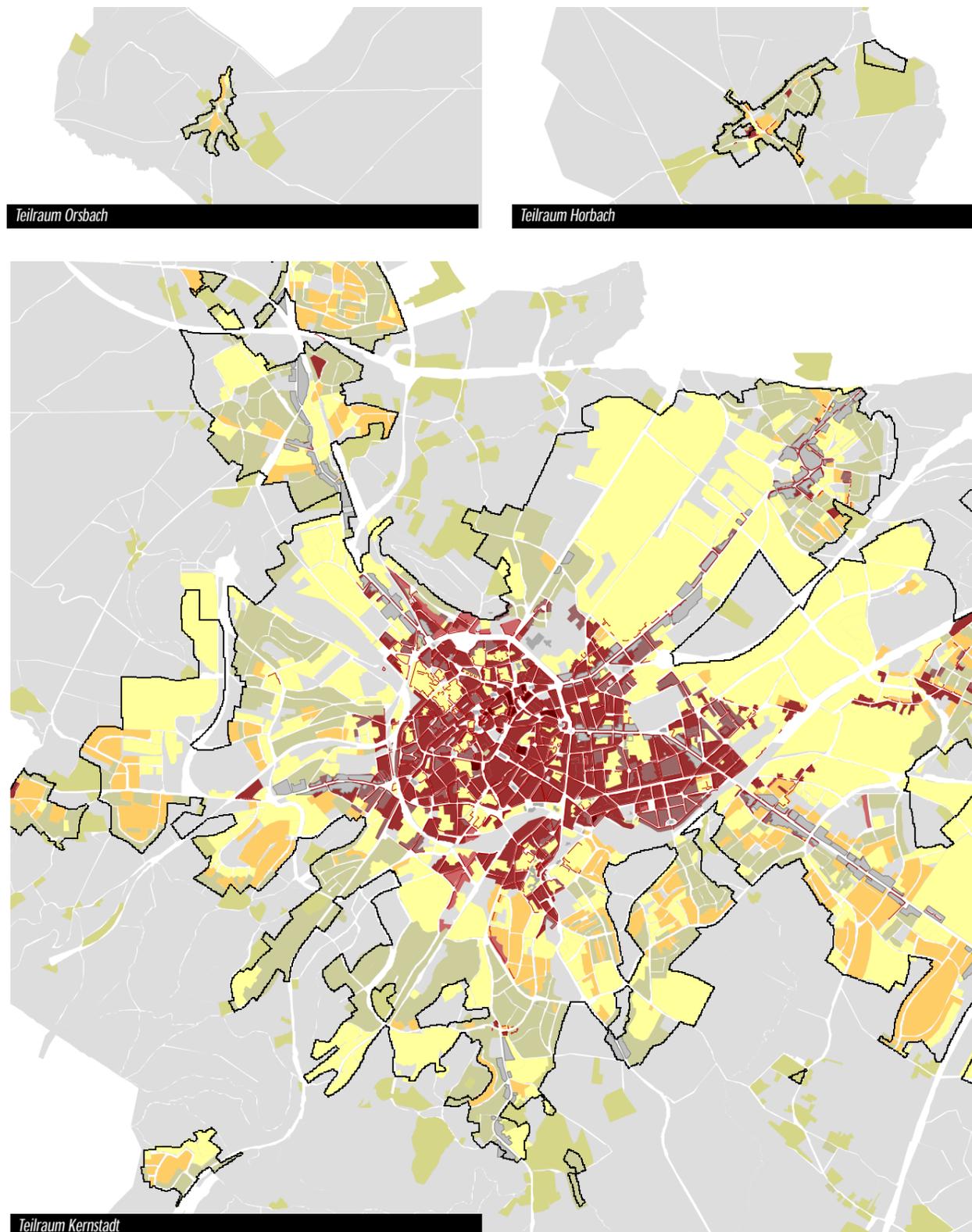
Der Norden ist aufgeteilt in die inselhafte Ortslagen Orsbach und Horbach, in den nahezu eigenständigen Zusammenhang der Ortslagen Laurensberg/ Richterich, in einen "Siedlungsmantel" gewerblicher Nutzung, der die Kernstadt südlich von Laurensberg abschließt, in einen westlichen Teil, der von den Sondernutzungen RWTH/ Klinikum geprägt wird, und in einen östlichen Teil gewerblicher Prägung, der "teppichartig" die gründerzeitlichen Siedlungsränder der Kernstadt mit den weiter östlich gelegenen ehemals dörflichen und industriellen Ortslagen Haaren, Verlautenheide, Eilendorf sowie Brand verbindet. Nördlich von Vaalser und Triererstraße ist die Bebauung weniger harmonisch zur umgebenden Landschaft hin abgestuft. Der Anteil von Typ 6 ist insgesamt auffällig geringer als im Süden. Typ 6 ist entweder Bestandteil der Mischung unterschiedlicher Typen (dörfliche Ortslagen, wie z.B. Richterich, Haaren, Verlautenheide, Eilendorf, Kornelimünster, Schleckheim, Walheim) oder in flächenhaft konzentrierter Form nur noch vorhanden nördlich der Vaalserstraße und nördlich der Krefelderstraße. Der Siedlungsrand ist geprägt von großen Anteilen des Typs 7.

Die Ortslagen Orsbach und Horbach: Diese inselhafte Siedlungszusammenhänge sind durch Typ 6 geprägt und zeigen nur geringe Anteile der Typen 5 und 7 in den Randbereichen. Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Die Ortsein- und -ausgänge sind auf ihre Raumwirksamkeit hin zu prüfen.

## Empfehlung

Die Ortseingangsbereiche sind unter Berücksichtigung der Qualitäten des Typs 8 mit besonderer Sorgfalt für die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu entwickeln.

Der Zusammenhang Laurensberg/ Richterich zeigt hohe Anteile des Typs 5 im Osten und Südwesten von Laurensberg sowie im Osten und im Westen von Richterich. Hohe Anteile des Typs 7 bilden eingestreute, z.T. eigenständige Flächenanteile zu beiden Seiten der Bahnlinie. Der Typ 8 ist sowohl zwischen den Siedlungsbereichen wie auch in Randlagen vertreten. Auffällig ist die Häufung dieses Typs in der Umgebung des Typs 5 im Westen von Laurensberg. Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Die Typen 5 und



Es gibt unterschiedliche Siedlungsränder, je nach Anteil und Art der vorherrschenden Typen von Bebauung und Freiräumen. Der Charakter der Siedlungsränder ist in starkem Maße von den Übergängen der Bebauung zu den Bachtälern bestimmt. Das Stadtgebiet ist durch den Verlauf von Vaalser- und Trierer Straße in zwei Bereiche mit grundsätzlich unterschiedlichen Charakteren der Siedlungsränder geprägt.

## Süden

Der Süden bildet einen Teilraum zwischen Bahnlinie und Aachener Wald, der noch zur Kernstadt gehört. Südlich des Aachener Waldes bilden die einzelnen Ortslagen eigenständige Siedlungszusammenhänge.

Teilraum südlich der Kernstadt: Südlich von Vaalser- und Trierer Straße bildet die Bebauung eindeutige räumliche Fassungen der Ortsränder (Typen 6 und 7), deren Freiräume mit der Landschaft dicht verzahnt sind. Die Einheitlichkeit des Siedlungsrandes ist im Osten allerdings durch das ehemalige Kasernengelände in Forst sowie durch die Siedlung Driescher Hof eingeschränkt. Eine auf einzelnen größeren Siedlungsflächen integrierte dichtere Bebauung des Typs 5 wird dabei, mit Einschränkung des Bereichs Forst/ Driescher Hof, durch Bauungsränder der Typen 6 und 7 mit rückwärtigen Gärten zur Landschaft hin aufgelockert.

Flächen des Typs 8 sind in Landschaft und Wald räumlich integriert.

Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Auffällige Mängel oder Handlungsbedarf sind für den südlichen Rand der Kernstadt nicht festzustellen.

Eigenständige Ortslagen südlich des Aachener Waldes: Die Bebauung entlang der Überlandstraßen in den verstreuten Ortslagen südlich von Autobahn und Aachener Wald ist überwiegend durch Typ 6 geprägt und bildet somit raumbildende Verzahnungen mit der Landschaft. Auffällig sind jedoch eingestreute, punktuelle Ergänzungen durch Typ 5 auf "inneren" Flächen und durch Typ 7 auf "äußeren" Flächen.

Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Typ 5 und großflächige Bauungen des Typs 7 bilden Brüche im Übergang zwischen bebauten Bereichen und Landschaft.

## Empfehlung

Die Typen 5 und 7 sind durch raumbildende Begrünung zum Ortsrand hin zu entwickeln. Erweiterungen der

## C.3.4

## Teilräume und städtebauliche Zusammenhänge

Verhältnis der Typen zu den Rändern der Siedlungsbereiche

aufgreifen und Entscheidungen darüber treffen, ob die Ortsränder als vordere oder als rückwärtige Räume den Übergang zur Landschaft bilden.

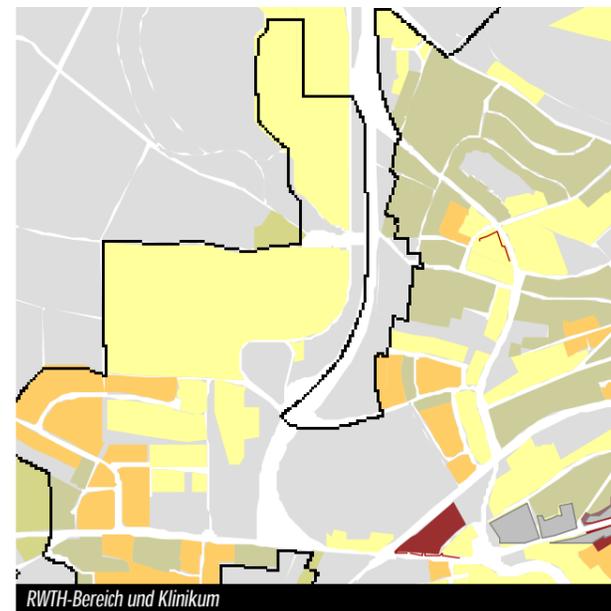
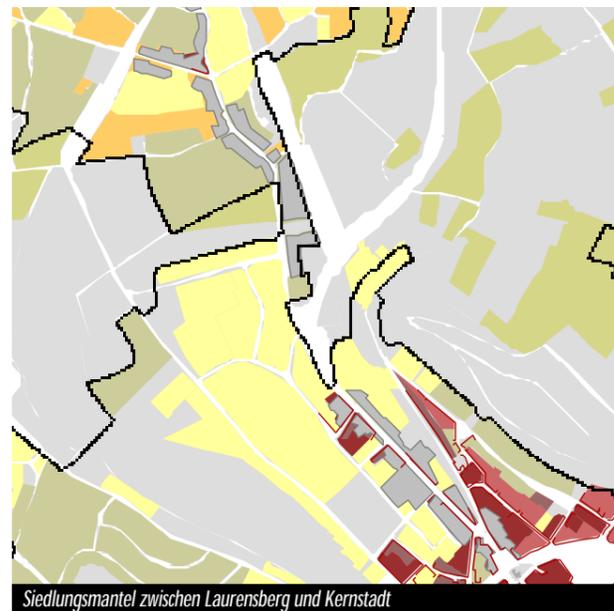
„Teppichartige Gewerbeflächen“ im Osten der Stadt: Die Siedlungsränder sind durch Typ 7 geprägt. Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Die Übergänge zur Landschaft haben wegen der einschneidenden Transportbänder von Autobahnen und Bahnlinie nur vergleichsweise wenig Raum zur Entwicklung.

**Empfehlung**  
Die eindeutige räumliche Definition der Ortsränder durch raumbildende Begrünung auf den Flächen der Baugebiete und auf den Freiflächen des Außenbereichs ist von besonderer Notwendigkeit.

Die Ortslagen Haaren, Verlautenheide, Eilendorf und Brand: Während die Ränder in Haaren, Verlautenheide und Eilendorf eine Mischung der Typen 5 - 7 aufweisen, aber überwiegend von Typ 6 geprägt sind, ist der Rand von Brand überwiegend durch Typ 7 bestimmt. Typ 7 ist auch in den anderen Ortslagen in der Nähe der Autobahn vorzufinden, bildet jedoch nur in Brand flächenhafte Aufweitungen parallel zur Autobahn, die in die „teppichartigen Gewerbeflächen“ im Osten der Stadt übergehen.

Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Die Typen 5 und 7 bilden unzureichend raumbildende Übergänge zur Landschaft. Insbesondere die Flächen des Typs 7 sind großflächige Faktoren der Randbildung und bedürfen des raumbildenden Ausgleichs.

**Empfehlungen**  
Typ 5 bedarf, insbesondere bei großen Flächen zum Rand hin, der Einbindung in einen auflockernden Übergang durch Bebauung und/ oder Begrünung zur Landschaft mit raumbildender Gestaltung rückwärtiger oder vorderer Fronten der Bebauung. Die Gebiete des Typs 7 sollten durch Raumbildung der Ränder (Verdichtung der Randbebauung, Herstellung von Rändern durch Bebauung oder umgebende raumbildende Begrünung) stadträumlich verbessert werden.



7 zeigen Mängel unzureichend gestalteter Übergänge zur Landschaft. Die Flächen des Typs 8 sind im einzelnen auf ihre raumbildende Wirkung für den Siedlungsrand hin zu prüfen.

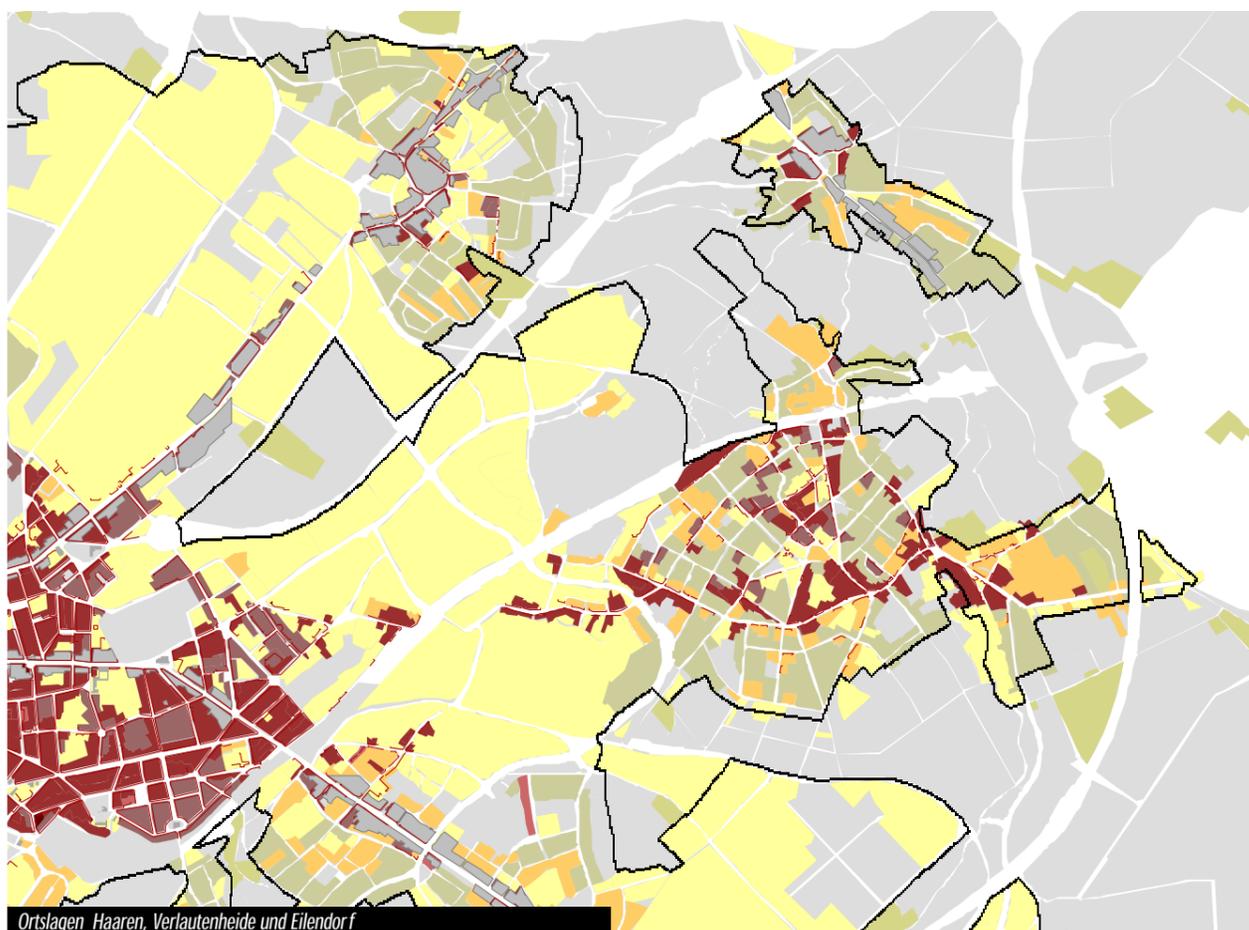
**Empfehlung**  
Die Typen 5 und 7 sind durch raumbildende Begrünung zur Landschaft hin zu entwickeln. Eine Erweiterung der Bebauung sollte die Merkmale des Typs 6 aufgreifen und Entscheidungen darüber treffen, ob die Ortsränder als vordere oder als rückwärtige Räume den Übergang zur Landschaft bilden.

Gewerblicher „Siedlungsmantel“ zwischen Laurensberg und Kernstadt: Die Flächen sind, mit Ausnahme geringfügiger Flächen des Typs 6, von Typ 7 dominiert. Dabei sind die überwiegend gewerbliche Nutzung westlich der Roermonder Straße (mit Sondernutzung Arbeitsamt) und die eher zur Wohnnutzung tendierende Nutzung östlich der Roermonder Straße (Mit Sonderwohnbereich Studentenwohntürme) zu unterscheiden. Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Die Siedlungsränder gehen in die Roermonderstraße über und sind dort nicht eindeutig definiert.

**Empfehlung**  
Die Siedlungsränder bedürfen im Grenzbereich zur Roermonderstraße einer raumwirksamen Fassung durch Bebauung oder Begrünung.

Siedlungsbereich Klinikum/ RWTH: Der Siedlungsrand nach Westen ist durch die Typen 5 und 7 geprägt. Typ 7 stellt die Verbindung zum Stadtkern her. Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten: Die Wohnbebauung des Typs 5 bedarf nach Nordwesten eines raumbildenden Abschlusses zur Landschaft hin. Die Gebäudekomplexe des Typs 7 sind durch Begrünung in die Landschaft eingebunden.

**Empfehlung**  
Der Übergang der Wohnbebauung im Nordwesten zur Landschaft ist raumbildend zu gestalten. Eine Erweiterung des Ortsrandes sollte die Merkmale des Typs 6



## C.4.1

**Ortsränder und Teilräume der Siedlungsentwicklung**

## Kornelimünster-West

In diesem Abschnitt werden die Bewertungen der raumbildenden Wirkung städtebaulicher Anordnungen für drei gewählte Teilräume (Richterich, Eilendorf-Süd, Kornelimünster-West) in Verhältnis zu möglichen Erweiterungen, laufenden/ gültigen Erweiterungsplanungen und Zielen der langfristigen Entwicklung gesetzt. Die Aussagen des Landschaftsplanes zum Schutz der Flächen werden berücksichtigt. Die aktuelle und die in Diskussion befindliche Abrundung des Innenbereichs werden dabei vorgestellt. Es wird erörtert, welche Bedeutung die dargestellten Flächen einer möglichen Entwicklung für die Raumbildung haben könnten.

Die große zusammenhängende Fläche im Westen von Kornelimünster, für die bereits Wohnbebauung geplant wird, grenzt östlich an städtebauliche Anordnungen der Typen 6, 5 und 7. Der Landschaftsschutz sieht an diesem Ortsrand Schutz der Hecken, Bäume und Sträucher vor. Der Planungsbereich rundet den Nordwesten des Siedlungsbereichs ab. Die Gefahr der Splittersiedlung wird nicht hervorgerufen. Konflikte mit Bachtälern bestehen nicht.

**Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten des bestehenden Randes:**

Mängel liegen in der wenig raumbildenden Bebauung des westlichen Ortseinganges. Die Abrundung könnte diesen Mangel ausgleichen.

**Empfehlung**

Die Abrundung wird an dieser Stelle befürwortet, da sie keine "Grünfinger" beeinträchtigt und den vorhandenen Siedlungszusammenhang stärkt. Es wird empfohlen, die Ortserweiterungsplanung in einen Zusammenhang mit der räumlichen Entwicklung des nordwestlichen und des westlichen Ortseinganges zu setzen. Eine raumbildende Bebauung in gleichmäßig offener Bauweise und eine besondere Ausprägung des Ortsrandes und der Ortseingänge wären wünschenswert.

-  Flächen der potentiellen Siedlungserweiterung
-  Flächen der potentiellen Siedlungsverdichtung
-  Flächen mit gültigen Satzungen
-  Flächen der langfristigen Entwicklung an den Ortsrändern
-  -- Grenze Innenbereich / Außenbereich

(Schraffierte Flächen befinden sich in der Planung)

## C.4.2

**Ortsränder und Teilräume der Siedlungsentwicklung**

## Eilendorf-Süd und Eilendorf-Ost

Das Planungsgebiet im Süden von Eilendorf wird von zwei Bächen (westlich und östlich) geßabt. Es grenzt im Norden an eine örtlich sehr hochwertig eingeschätzte Wohnlage und grenzt im Süden an einen "Grünfinger". Die Planung rundet den Siedlungsbereichbereich (hohe Anteile von Typ 6) ab und schließt eine Lücke zwischen zwei nur punktuell bebauten Bereichen des Typs 7 (Gemeinbedarf und Wohnnutzung). Das Planungsgebiet im Osten von Eilendorf hat eine Lage, die dem südlichen Gebiet vergleichbar ist.

Es gibt eine Planungsabsicht für einen ähnlich tiefen Bereich wie im Süden und eine langfristige Erweiterungsabsicht für weiter südlich gelegene Flächen. Landschaftsschutz betrifft die Bäche. Schutz der Bäume, Sträucher und Hecken betrifft die Ortsränder.

**Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten des bestehenden Randes:**

Der Rand zeigt einzelne Lücken der Bebauung, die im Rahmen einer punktuellen Ergänzung geschlossen werden könnten. Eine umfassende Erweiterung der Bebauung nach Süden beeinträchtigt tendenziell die Breite des "Grünfingers" und die Entwicklung des Bachtals als Freiraum, der landschaftlich zu schützen ist.

**Empfehlungen**

Es wird empfohlen, die Erweiterung in beiden Planungsgebieten in geringerer Tiefe als vorgesehen, zu entwickeln und die langfristige Entwicklungsabsicht aufzugeben. Die notwendige Grünvernetzung und Durchlüftung erfordert in beiden Planungsbereichen offene Bauweise (Typ 6) und einen raumbildenden Abschluß des Ortsrandes, der die Bachtäler zugänglich macht und den "Grünfinger" über Fußwege erschließt.

-  Flächen der potentiellen Siedlungserweiterung
-  Flächen der potentiellen Siedlungsverdichtung
-  Flächen mit gültigen Satzungen
-  Flächen der langfristigen Entwicklung an den Ortsrändern
-  Grenze Innenbereich / Außenbereich

(Schraffierte Flächen befinden sich in der Planung)

## C.4.3

**Ortsränder und Teilräume der Siedlungsentwicklung**

## Richterich

Nördlich der bestehenden städtebaulichen Zusammenhänge von Richterich ist langfristig eine umfassende Siedlungserweiterung zu beiden Seiten des nördlichen Ortsausganges vorgesehen.

Derzeit wird eine Teil-Erweiterung im Nordwesten geplant.

**Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten:**

Da der Ortsausgang nur einseitig bebaut ist und Mängel der Raumbildung auf angrenzenden Flächen im Osten des Planungsgebietes vorherrschen, werden dort die größten Potentiale der Entwicklung gesehen.

**Empfehlung**

Eine geringfügige Siedlungsentwicklung zur Abrundung in offener Bauweise (Typ 6) wird befürwortet. Es wird empfohlen, die bestehenden Ortsränder in größerer Breite als vorgesehen abzurunden und einen Abschluß der Siedlungsentwicklung mit Gestaltung eines angrenzenden Landschaftsraumes zu entwickeln. Weitergehende Erweiterungen zu späterer Zeit könnten diese Landschaftsgestaltung aufgreifen und in einen siedlungsinternen Park verwandeln. Gleichmaßen wäre jedoch derzeit der Siedlungsentwicklung ein eindeutiger Abschluß nach Norden gesetzt.

-  Flächen der potentiellen Siedlungserweiterung
-  Flächen der potentiellen Siedlungsverdichtung
-  Flächen mit gültigen Satzungen
-  Flächen der langfristigen Entwicklung an den Ortsrändern
-  -- Grenze Innenbereich / Außenbereich

(Schraffierte Flächen befinden sich in der Planung)

## C.4.4 Ortsränder und Teilräume der Siedlungsentwicklung

### Zusammenfassung der Empfehlungen

#### Leitsatz:

*Die städtebauliche Anordnung von Bebauung und Freiräumen sollte bestehende Hierarchien von Straßenräumen aufgreifen, die Vielfalt der Funktionen dieser Räume auf den Bauflächen durch geeignete Begrünung unterstützen sowie auch bereits auf den Bauflächen zur umgebenden Landschaft überleiten.*

### Zusammenfassung der Empfehlungen

#### Übergänge zwischen Räumen

- Charakteristische und raumbildende Merkmale von Räumen sollten verstärkt werden.
- Die charakteristischen Merkmale der geschlossenen Räume sollten durch die städtebauliche Anordnung der Bebauung mit den Typen 2 bis 4 und entsprechender Begrünung der Bauflächen und der öffentlichen Räume fortgeführt werden.
- Brüche innerhalb der geschlossenen Räume sollten auf den Flächen der Baugebiete und in den öffentlichen Räumen durch raumbildende Begrünung ausgeglichen werden; dabei sollte die Begrünung auf den Flächen der Baugebiete in der raumbildenden Wirkung hinter die Begrünung der stadtraumprägenden Straßen zurücktreten.
- Die charakteristischen Merkmale der offenen Räume sollten durch die städtebauliche Anordnung mit den Typen 4 und 6 und entsprechender Begrünung der Bauflächen und der öffentlichen Räume fortgeführt werden.
- Brüche innerhalb der offenen Räume, z.B. im Falle von Typ 5, sollten zu den Straßen und zu den Ortsrändern hin durch ergänzende raumbildende Bebauung und Begrünung gemildert werden.
- Erhebliche Mängel der Raumbildung, wie im Falle von Typ 7 bei großflächiger gewerblicher Nutzung im Osten der Stadt, sollten zu den Straßen und zu den Ortsrändern hin durch ergänzende raumbildende Bebauung und Begrünung gemildert werden; großflächige Stellplätze sollten entsiegelt und raumbildend begrünt werden.

#### Raumbildung der Straßen

- Die städtebaulichen Brüche in besonderen Lagen entlang der Ringe (Umgebung RWTH-Hauptgebäude und Bahnhofsumgebung) sollten durch Begrünung so gemildert werden, daß der historische Stadtgrundriß dort in geeigneter Weise wieder erkennbar gemacht wird.
- Die städtebauliche Anordnung von Bebauung und Freiräumen entlang der Radialen sollte in funktional geeigneter Weise straßenbegleitend entwickelt werden. Die Begrünung sollte dabei in Verbindung mit den Typen 2 und 3 mit doppelten Baumreihen den öffentlichen Raum innerhalb von Ortslagen optisch verengen oder in Verbindung mit den Typen 4 und 6 mit einer großzügigen Aufteilung des Raumprofils und mit Vorgärten die Verkehrsfunktionen

durch Begrünung räumlich einbinden.

- Die städtebauliche Anordnung von Bebauung und Freiräumen entlang der Nebenradialen und der verbindenden Ringstraßen mit Durchfahrtsverkehren sollte raumbildend sein und rückwärtige Flächen schützen. Die Begrünung sollte den Raum linear fassen und, auch in Vorgärten, raumbildend sein.

#### Raumbildung der Ortsränder

- Die Ortseingänge sollten ortstypische Prägungen der städtebaulichen Anordnung, wie z.B. durch Typ 8 vertreten, berücksichtigen und durch Begrünung betonen.
- Die Ortsränder sollten entweder als rückwärtige Räume eng mit der angrenzenden Landschaft verzahnt sein (Beispiel Villengebiete im Aachener Süden) oder als vordere Räume Wegeführungen säumen (Beispiel: die Siedlung in den Heimgärten mit Straße entlang dem Gillesbachtal).
- Die städtebauliche Anordnung der Ortsränder sollte raumbildend sein und die Durchlüftung nicht einschränken; die beste Eignung dafür zeigt Typ 6.
- Die städtebaulichen Brüche der Typen 5 und 7 an den Ortsrändern sollten durch Begrünung oder raumbildende Bebauung des Typs 6 eingebunden werden.
- Die Anlagen des Typs 8 sollten unter Berücksichtigung von Denkmal- und Naturschutz erhalten werden und im Zusammenhang mit der umgebenden Landschaft so begrünt werden, daß sie als Bestandteile des Außenbereichs erkennbar sind und keine weitergehende ungeplante Siedlungsentwicklung veranlassen.

#### Weiterführende Untersuchungen:

- Für die Radialen sollten die Potentiale einer Nachverdichtung geprüft werden.
- Für die Ortsränder sollten die Möglichkeiten der Siedlungserweiterung geprüft werden.

D.  
Typologie des Grünsystems

---



## D. Typologie des Grünsystems

Das Kapitel behandelt das Grünsystem als Wirkungszusammenhang von Grünflächen und einzelnen Elementen der Grünstruktur.

Bei der Erfassung des Grünsystems haben wir uns auf die großflächigen Zusammenhänge von öffentlichen Grünflächen, auf Bäume, auf Brachen und tiefe Gärten privater Flächen sowie auf besondere Elemente, wie Wasserläufe und Böschungen konzentriert. Auch hierbei werden die raumbildenden Elemente als umfassender Untersuchungsansatz verfolgt, die flächenhaften Aspekte der ökologischen Wirkung werden berücksichtigt, aber stehen nicht im Mittelpunkt der Betrachtung.

Die Erfassungen und Bewertungen ergänzen inhaltlich die Typologie der städtebaulichen Anordnung von Bebauung und Freiräumen. Ziel dieser ergänzenden Betrachtung ist es, die Zusammenhänge der Flächen und Elemente zu charakterisieren, um auf dieser Basis Empfehlungen für die Elemente sowie für ihre Zusammenhänge abzuleiten.

Die charakteristischen Merkmale eines Stadtraumes zeigen sich auch und vor allem darin, wie Freiräume angeordnet, begrünt und in die Bebauung integriert sind, bzw. wie die Bebauung von der Landschaft abgegrenzt ist, welche Übergänge bestehen und ob die Landschaft mit Freiräumen innerhalb der bebauten Bereiche ein Netz von Grünräumen bildet.

Deshalb umfaßt das Kapitel folgende Bereiche:

- Charakterische Merkmale des Außenbereichs als Rahmen für den Innenbereich
- Einflüsse, die auf den Innenbereich gewirkt haben und wirken
- Einzelne Flächen und Elemente des Grünsystems mit Bedeutung für den Stadtraum
- Bewertung von teilräumlichen Zusammenhängen
- Zusammenfassende Bewertung des Grünsystems

So, wie die Typologie der Bebauung eine Kategorie an der Grenze ihres Betrachtungsbereichs im Übergang zu den Freiflächen aufweist (Typ 8, geringfügige Bebauung in Innen- und Außenbereich), hat die Typologie des Grünsystems eine Kategorie, die die Typologie der Bebauung auf bebauten Flächen differenziert (die tiefen offenen Gärten).

Mit diesen beiden Kategorien bilden die Typologien von Bebauung und Grünsystem Schnittmengen aus, die jeweils den Erfassungsbereich der anderen Seite berühren und damit die Grenzen der Systeme deutlich machen. Um die Dynamik der Entwicklung von Bebauung und Grünsystem zu berücksichtigen wurden ebenfalls in diesem Kapitel eigene Feststellungen zu potentiellen Erweiterungs- und Verdichtungsflächen sowie die Informationen des Stadtplanungsamtes zu laufenden und gültigen Planungen und langfristigen Zielen der Entwicklung berücksichtigt und im Zusammenhang mit der Bewertung der Brachen sowie im zusammenfassenden Fazit als Basisinformationen zugrunde gelegt.

## D

## Typologie des Grünsystems

Typisch für den Aachener Stadtraum sind die Grünfinger, die vorwiegend in Süd-West bis Nord-Ost Richtung verlaufen und fast bis an den Innenstadtrand heranreichen. Diese Grünfinger sind überwiegend mit den Bachtälern identisch, die sich von Süden in die Stadt hinein ziehen und - kanalisiert -, unter der Stadt verlaufen.

Die nebenstehende Abbildung zeigt die bebauten Flächen und die Elemente des Grünsystems für Innen- und Außenbereich in ersten Gesamt übersicht ohne Bäume.

Die Karte zeigt, daß sich die kleineren siedlungsintegrierten Grünflächen verhältnismäßig gleichförmig verteilen. Die Waldflächen hingegen sind einseitig im Süden konzentriert. Im Norden wird lediglich mit dem Lousberg etwas Waldfläche angeboten. Langfristig ist anzustreben, auch im Norden - etwa zwischen Laurensberg und dem Siedlungsrand an der Krefelder Straße - eine bewaldete Verknüpfungszonen südlich der Autobahn vorzusehen.

## Daten

Wald 2797,21 ha (2442,69 Süd/ 349,52 ha Nord)

Öffentliche Grünflächen 533,32 ha (206,27 ha Süd/ 327,05 ha Nord)

Friedhöfe 131,05 ha (12,53 ha Süd/ 118,52 ha Nord)

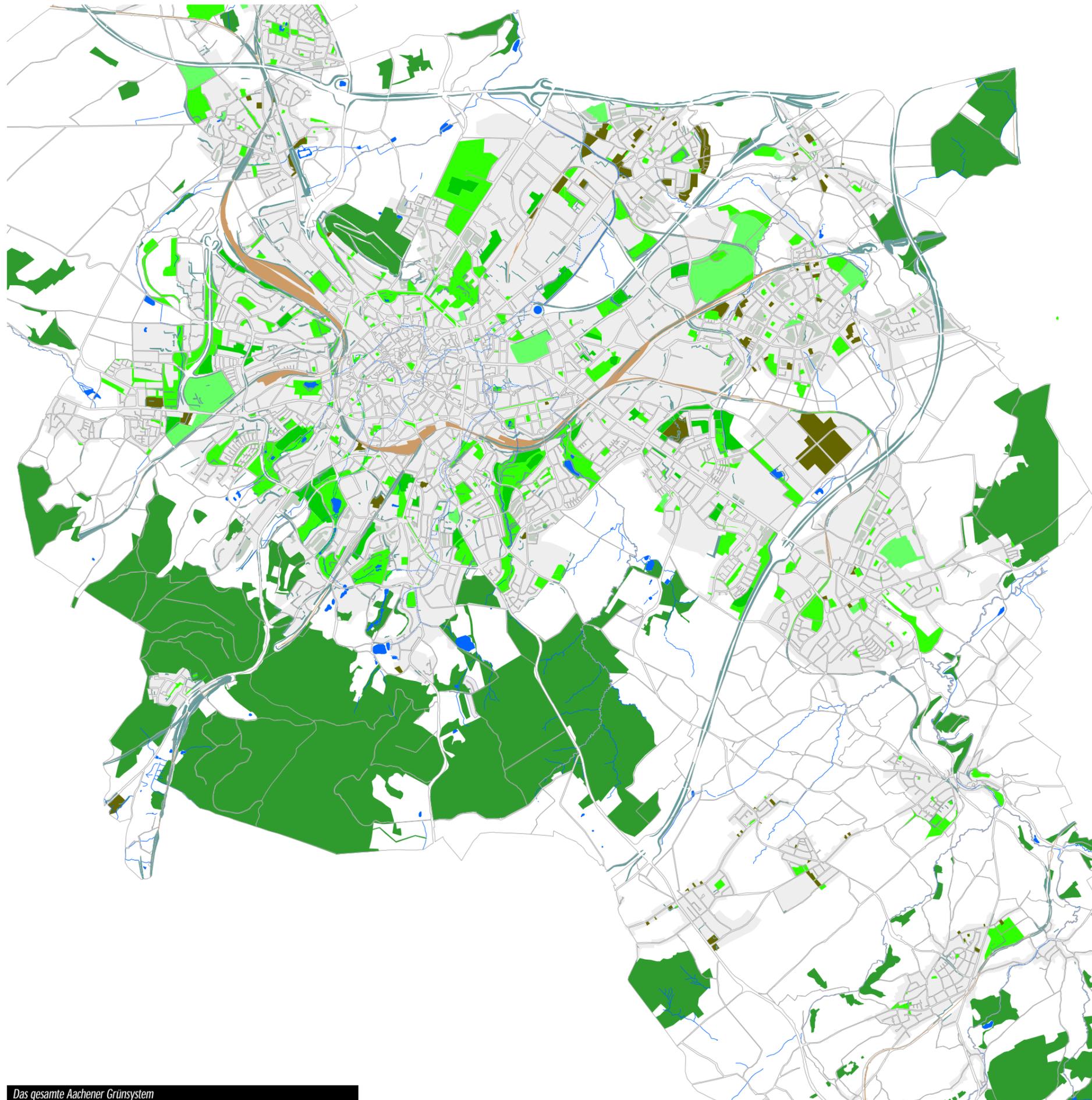
Schrebergärten 100,60 ha (44,94 ha Süd/ 55,66 ha Nord)

Brache 89,47 ha (14,73 ha Süd/ 74,74 ha Nord)

ca 100.000 Bäume.

Anmerkung: Die Daten entsprechen den Flächen der digitalen Karten, die aus dem Flächennutzungsplan und dem Landschaftsplan entnommen wurden. Zu den offiziellen Daten sind technisch bedingte Abweichungen zu erwarten.

- Siedlungsflächen
- Eisenbahn
- Tiefe Gärten
- Brachen
- Öffentliche Grünfläche
- Friedhöfe
- Schrebergärten
- Waldflächen
- Bäche



## D.1.1 Landschaftsräume und städtisches Grün

### Außenbereich

Die umgebenden Landschaftsräume rahmen den Stadtraum nicht nur, sondern tragen auch wesentlich zum Charakter von Erschließung, Nutzung und Bebauung des Stadtraumes und dessen historischer Entwicklung bei. Zu unterscheiden sind

#### Der Süden

- mit Bachtälern, Weideflächen und Obstbaumwiesen in hügeliger Landschaft der Voreifel,
- mit Obstbaumwiesen und bereichsweise naturbelassenen öffentlichen Grünanlagen (Gillesbachtal) in enger Verflechtung mit den offenen Räumen der Wohnsiedlungen,
- Wäldern und Teichen, die in die großzügigen Freiräume der Villengebiete übergehen,

#### Der Südwesten

- mit Weideflächen, Feldern und Grünland in der Umgebung der Ortslagen in den Niederlanden und Belgien,
- mit Wald- und Weideflächen, die den Stadtrand umschließen und Siedlungen eng umgeben (z.B. Steppen-berg, Hanbruch),

#### Der Nordwesten

- Großflächige Freiräume, unterbrochen durch Autobahnen und Klinikum-Bebauung, die in die Weideflächen und Felder des Seffent hineingesetzt worden sind,
- Kleinteilige Freiräume auf Restflächen zwischen Bahnlinie, Autobahnzubringer und gewerblicher Nutzung südlich der Roermonder Straße, die Weideflächen im Übergang zur Soers beansprucht haben,

#### Der Norden

- mit verbleibenden Ackerflächen zwischen den Ortslagen Richterich, Horbach, Vetschau, Kohlscheid und den Straßen dazwischen,

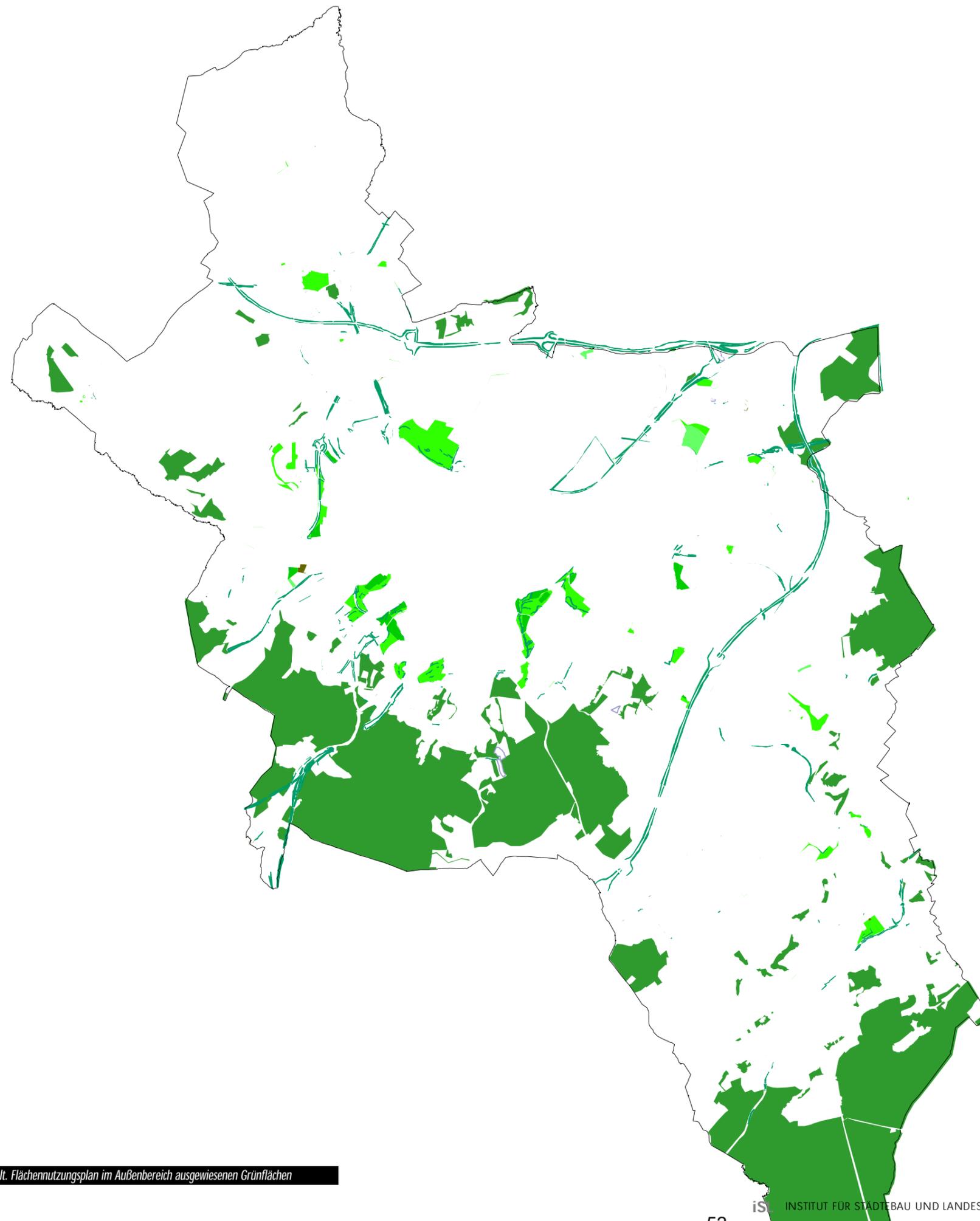
#### Der Nordosten

- mit dem landschaftlich reizvollen Wurmtal, in Stadtnähe eingekesselt durch Autobahnen und Gewerbe,
- mit einem abrupten Wechsel von Weideflächen zu großflächiger gewerblicher Nutzung und großflächigen Verwaltungsbauten am Stadtrand,

#### Der Osten

- mit Feldern und Grünland, das zwischen den Ortslagen von Haaren, Verlautenheide und Eilendorf mit einzelnen verbliebenen Flächen bis nahe an die weit ausgedehnten Industrie- und Gewerbegebiete heranreicht.

Die Karte stellt die Waldbestände in südlichen Lagen hervor und zeigt den Mangel an Wald im Nordwesten bis Nordosten.



Alle lt. Flächennutzungsplan im Außenbereich ausgewiesenen Grünflächen

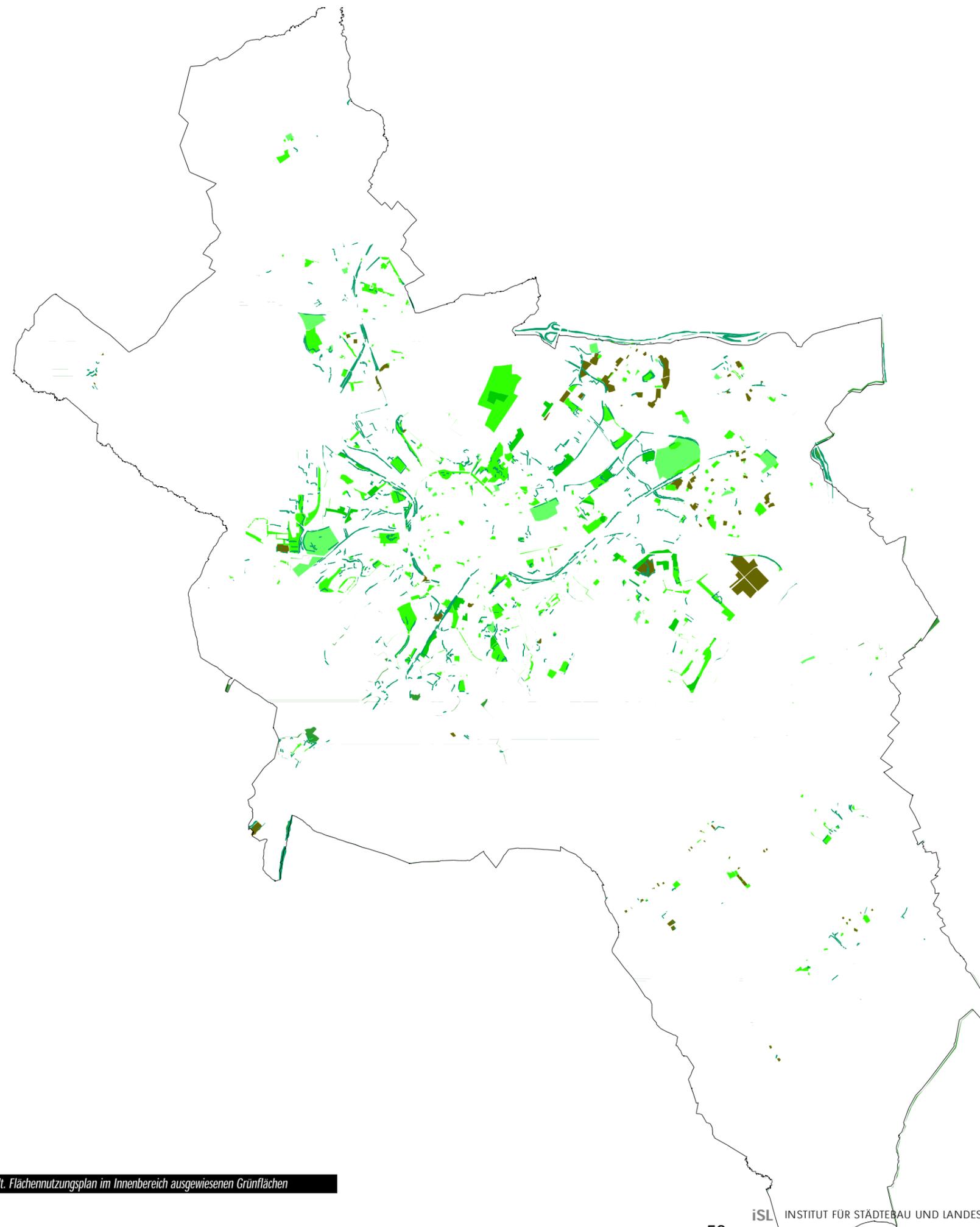
## D.1.2 Landschaftsräume und städtisches Grün

### Innenbereich

Das Grünsystem wird innerhalb des Innenbereichs durch folgende Faktoren bestimmt:

- Die naturräumlichen Bedingungen und ihre Veränderung**
  - durch Besiedelung im Laufe der historischen Entwicklung der Stadt,
  - durch Eingriffe zum Schutz und zur Entwicklung;
- Die Anordnung von Bebauung und Freiräumen**
  - mit einer Trennung von Freiräumen in voneinander unterschiedenen "rückwärtigen" und "vorderen" Räumen,
  - mit fließenden Übergängen zwischen Bebauung und Freiräumen ohne eindeutige Trennung "vorderer" oder "rückwärtiger" Räume;
- Die Begrünung von Straßenräumen und Plätzen**
  - auf privaten Flächen (Vorgärten, Zwischenräume) und
  - auf öffentlichen Flächen mit oder ohne Unterteilung des Straßenraumes in Seiten und Mitte;
- Das Aneinandergrenzen**
  - von kleinteiligen Gärten zwischen Mauern in umbauten Räumen (gründerzeitliche Blöcke),
  - von kleinteiligen Gärten ohne bauliche Trennungen dazwischen (Eigenheimsiedlungen der 1920er Jahre und später),
  - von einzelnen privaten Gärten und großflächigen privaten Freiräumen andersartiger Nutzung (Wohnblock mit integrierter Fabrik oder Gemeinbedarfsnutzung),
  - von einzelnen privaten Gärten und öffentlichen Grünbereichen,
  - von zusammenhängenden Gartenflächen und öffentlichen Grünanlagen,
  - von Straßen und öffentlichen Grünanlagen,
  - von großflächigen Freiräumen unterschiedlicher Art (z.B. Brachen);
- Das Trennen**
  - von einzelnen kleinteilig umbauten Freiräumen,
  - von kleinteiligen und großflächigen Freiräumen,
  - Landschaftsräumen, Landschaftsrestflächen und angelegten Grünbereichen in der Stadt.

Die Karte zeigt die erfaßten Flächen und Elemente des Grünsystems, nicht jedoch die privaten Freiräume auf Bauflächen. Es wird deutlich, wie zersplittert die erfaßten Elemente des Grünsystems im Innenbereich sind und welche Bedeutung den Bäumen als vernetzenden Elementen zukommt.



Alle lt. Flächennutzungsplan im Innenbereich ausgewiesenen Grünflächen

## D.1.3

## Typologie des Grünsystems

## Grünanlagen- und Freiflächenverteilung innerhalb der Gesamtstadt

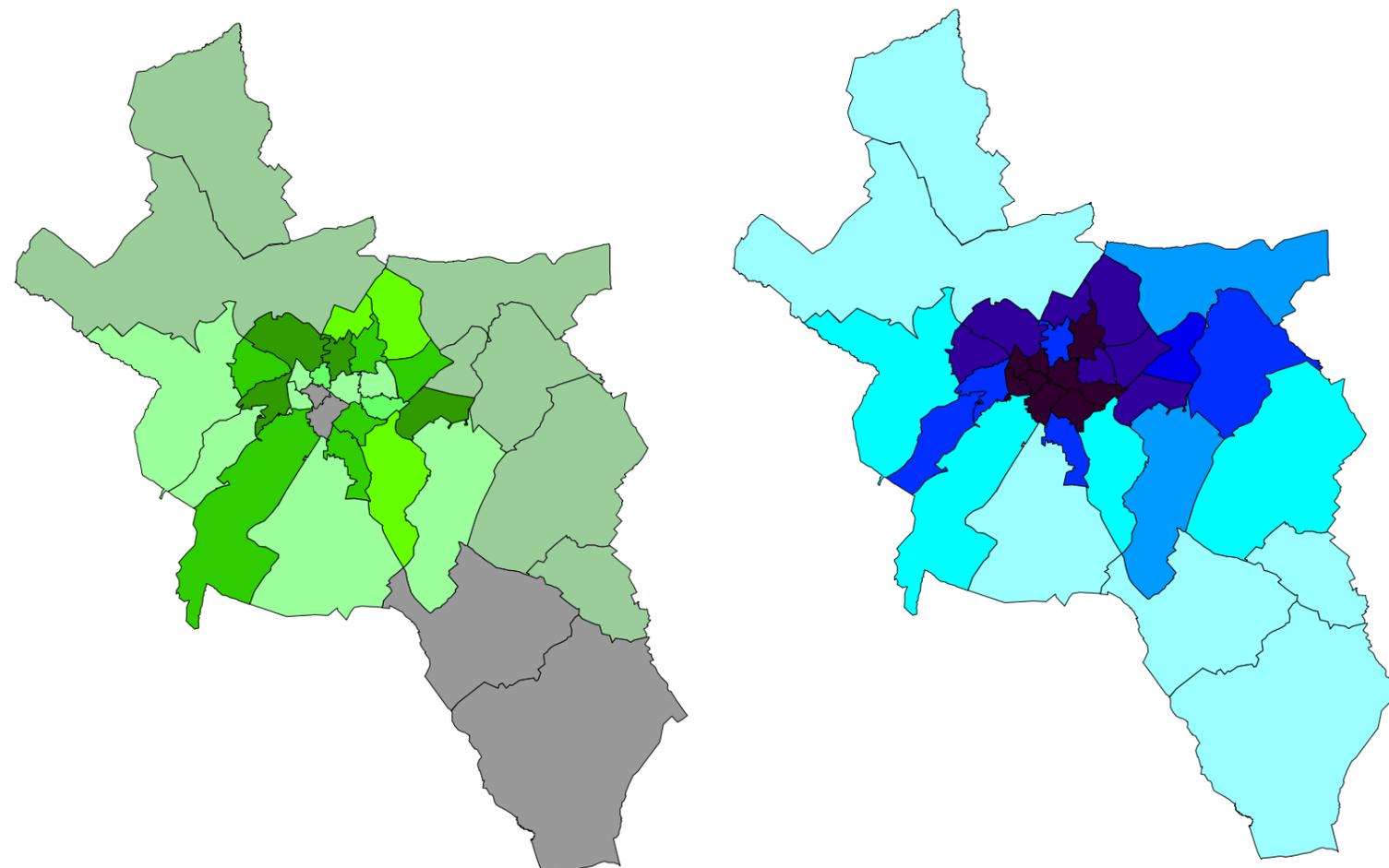
Die Abbildungen zeigen die anteilige Verteilung der Grünanlagen und der Freiflächen für die statistischen Bezirke der Stadt Aachen (Quelle: Singer, Ch., Stadtökologisch wertvolle Freiflächen in Nordrhein-Westfalen, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen). Diese Abbildungen dienen dazu, in das Verhältnis zwischen Bebauung und Freiräumen und zwischen Kern und Rändern einzuführen.

Die zentralen Lagen haben eine Sonderrolle: Sie zeigen sowohl die vergleichsweise geringsten Anteile an Grünanlagen und an Freiflächen.

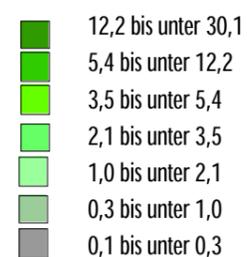
Der Stadtkern bildet mit seinen Rändern einen Zusammenhang des funktionalen Austausches von Bebauung und Grünanlagen: In unmittelbarer Umgebung des Stadtkerns liegen jedoch große Anteile an Grünanlagen, das Freiflächendefizit ist in diesen Bereichen auch erheblich. Der Stadtkern ist also auf den Anteil der Grünanlagen als wesentliche Freiflächen angewiesen.

Die erweiterten Randbereiche und die Ränder verhalten sich entsprechend gegensätzlich zum Rand des Stadtkerns: Grünanlagen sind kaum vorhanden, die Freiflächenanteile zeigen höchste Werte.

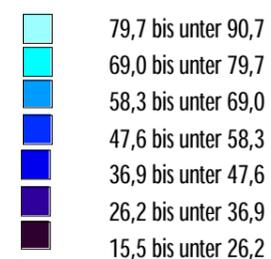
Insgesamt zeigt sich das eindeutige Bild einer konzentrisch entwickelten Stadt mit Stadtkern, Stadtkernrand, Erweiterungsbereichen und Rändern



Anteil der Grünanlagen



Freiflächenanteil (%)



Anteil der Grünanlagen

Anteil der Freiflächen

## D.2.1 Einzelne Elemente

### Öffentlich zugängliche Freiflächen

Grünflächen in der Siedlungsmasse haben die Aufgabe, den Menschen aus der Umgebung Möglichkeiten zum Aufenthalt im Freien für Sport, Spiel und zur Erholung zu sichern. Zugleich erfüllen sie wichtige klimatische Funktionen und sind Stützpunkte für die stadtorientierte Tier- und Pflanzenwelt.

Die Verteilung der Flächen im Raum, wie sie der Schwarzplan zeigt, wirkt relativ ausgeglichen. Lediglich der Innenstadt fehlen größere Grünflächen, die dort aber auch nicht hingehören. Dafür bietet die Innenstadt Freiräume auf den Plätzen und kleinen Parks.

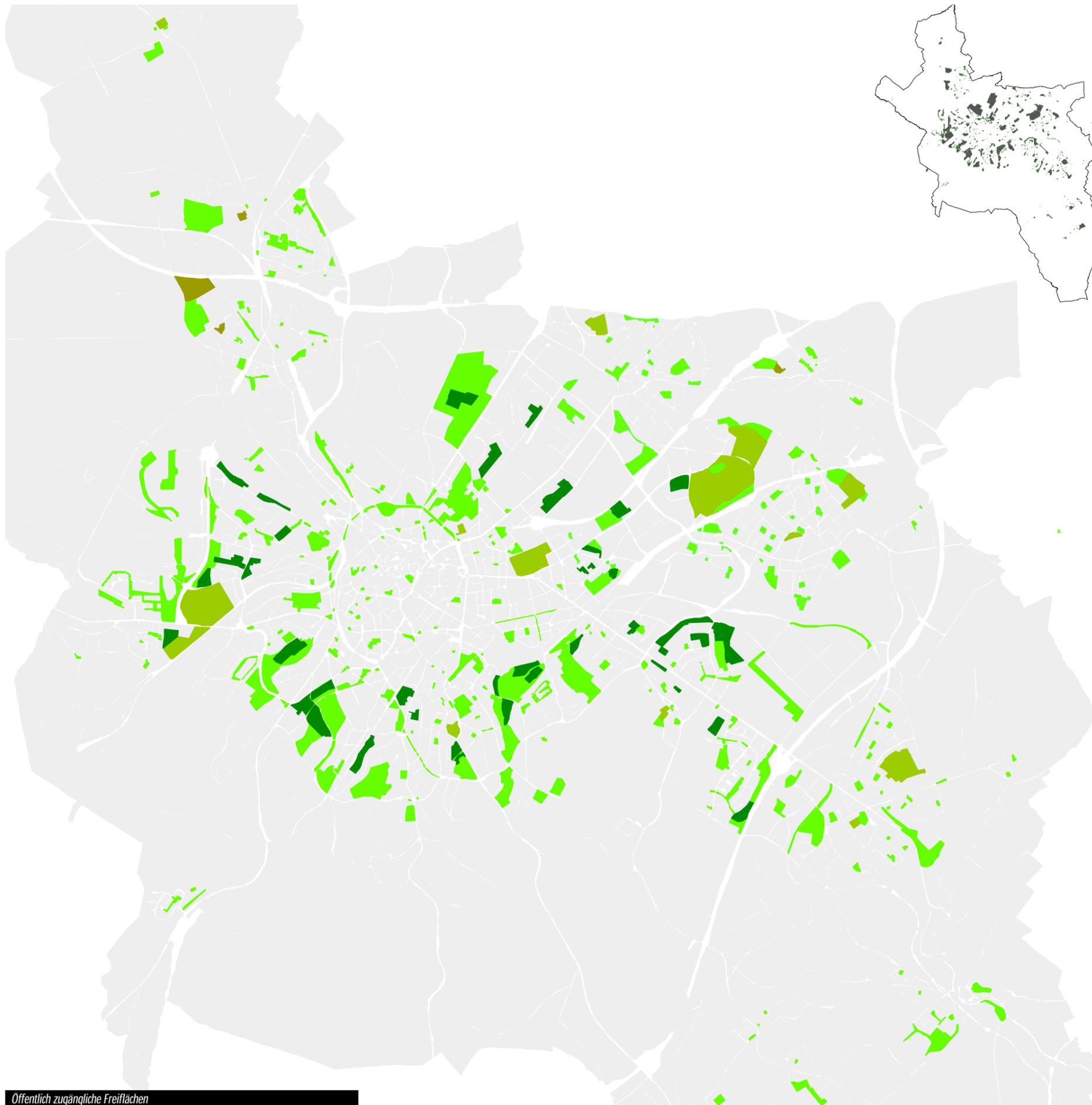
Die kleine Karte unten zeigt die räumliche Verteilung aller Grünflächen innerhalb des bebauten Stadtgebietes, die (zumindest zeitweise wie Friedhöfe oder dauernd, wie Parks - für die Öffentlichkeit zugänglich sind.

Die links stehende Karte zeigt die Grünflächen in ihrer differenzierten Zweckbestimmung. Die flächenmäßig größten Einzelflächen entfallen auf den Westfriedhof, den Friedhof Hüls und auf den Sportbereich in der Soers. Größere lineare Grünräume, die eine Verknüpfung neben den Hauptstraßen zwischen Stadtteilen ermöglichen würden, fehlen. Die wenigen Ansätze dafür liegen in äußeren Zonen, besonders im Westen im Bereich der RWTH-Erweiterung und im Südosten im Gewerbegebiet Eilendorf-Süd.

#### Empfehlungen:

Wir empfehlen, größere Freiflächen im Innen- und Außenbereich durch Fußwege am Rande zu erschließen um auch temporär brachliegende Flächen und Flächen am Ortsrand in die Vernetzung der öffentlich zugänglichen Freiflächen einzubeziehen und teilräumliche Zusammenhänge für die Erholungsnutzung besser erfahrbar zu machen.

- Öffentliche Grünfläche
- Friedhöfe
- Schrebergärten



Öffentlich zugängliche Freiflächen

## D.2.2

## Einzelne Elemente

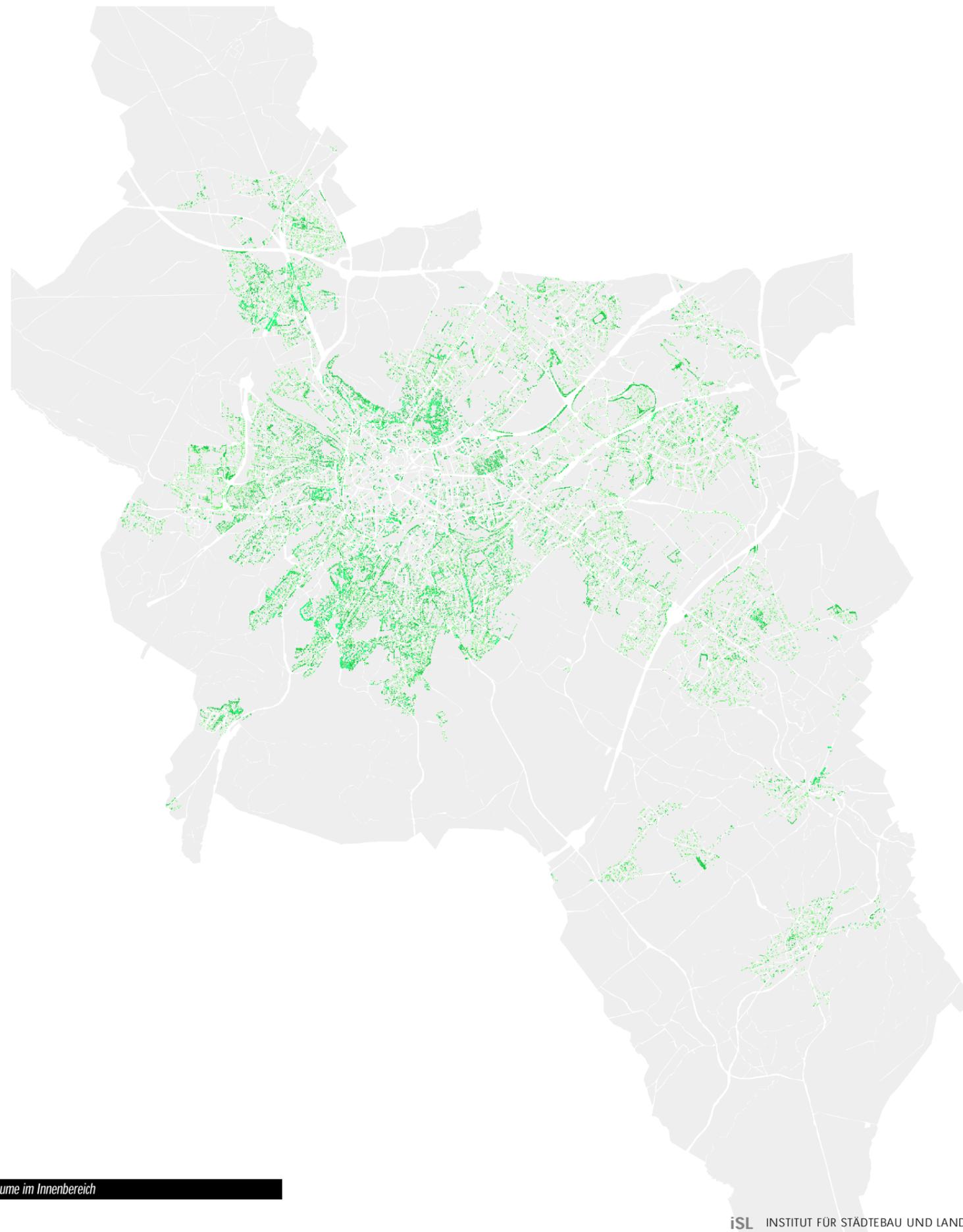
## Bäume

Die Karte zeigt sämtliche Bäume des Innenbereichs, eingeteilt in drei Größenklassen. Das Bild zeigt eine unerwartet großen Baumbestand in den bebauten Gebieten, von dem lediglich die dicht bebauten Gebiete der Innenstadt und der Gewerbegebiete abweichen. Der Durchsatz mit ästhetisch und klimatisch wirksamem Großgrün ist bis auf die genannten Gebiete als gut bis sehr gut einzustufen. Die Karte zeigt auch, welche Bedeutung die Böschungen der Autobahn am Europaplatz und der Bahnlinien als lineare Verknüpfungselemente zwischen der Landschaft durch das Stadtgebiet haben. Deutlich zeichnen sich auch teilsräumlich bedeutsame lineare Straßenbegrünungen ab und begrünte Bachtäler.

Bäume sind die wesentlichen Elemente, mit denen sich klimatisch und gestalterisch der Grünbestand auf öffentlichen Flächen entwickeln läßt. Die Erfassung der Bäume stand nicht in unserem Auftrag. Dies war eine zusätzliche Leistung des Instituts, die wir erbrachten, um detaillierte Aussagen zum Grünsystem machen zu können. Wir haben digital jeden erkennbaren Baum im bebauten Stadtgebiet (Gebiete nach §30 und 34 BauGB) erfaßt. Grundlage war die Luftbildkarte 1:5000 von 1992, deren Rasterdaten wir vom Landesvermessungsamt erhielten. Daraus folgen zwangsläufig auch gewisse Ungenauigkeiten: Kleine Bäume oder Bäume im Schlagschatten von Gebäuden konnten nicht immer erkannt werden. Bäume die in der Zwischenzeit gefällt oder nachgepflanzt wurden, fehlen. Am Grabenring haben wir neuere Bäume nachgetragen, aber keine systematische Begehung machen können, die den kompletten Bestand aktualisiert. Im weiteren Stadtgebiet sind daher aus den genannten Gründen Ungenauigkeiten zu erwarten. Insgesamt existieren mehr als 100.000 Bäume auf den öffentlichen und privaten Flächen im bebauten Stadtgebiet.

Wir möchten hiermit aufzeigen, welche neuen Möglichkeiten die GIS-Layer-Technologie für eine rationelle Planungsverwaltung und für die "ökologische Stadt der Zukunft" wirklich bietet.

**Empfehlungen:** Auf der Grundlage der digitalen Baumerfassung kann ein ganzes Verwaltungsinstrument aufgebaut werden: Die Grünmasse der Bäume und deren Beitrag zur Sauerstoffproduktion kann ermittelt werden. Es kann ein Baumkataster begonnen und verfeinert werden. Es können Pflegepläne entwickelt und die Verteilung der Baumarten im Raum dargestellt werden. Schließlich können Baumkrankheiten verfolgt werden. Auf der digitalen Grundlage kann schließlich auch die Baumschutzsatzung dynamisch fortgeführt werden.



Alle raumwirksamen Bäume im Innenbereich

## D.2.3 Einzelne Elemente

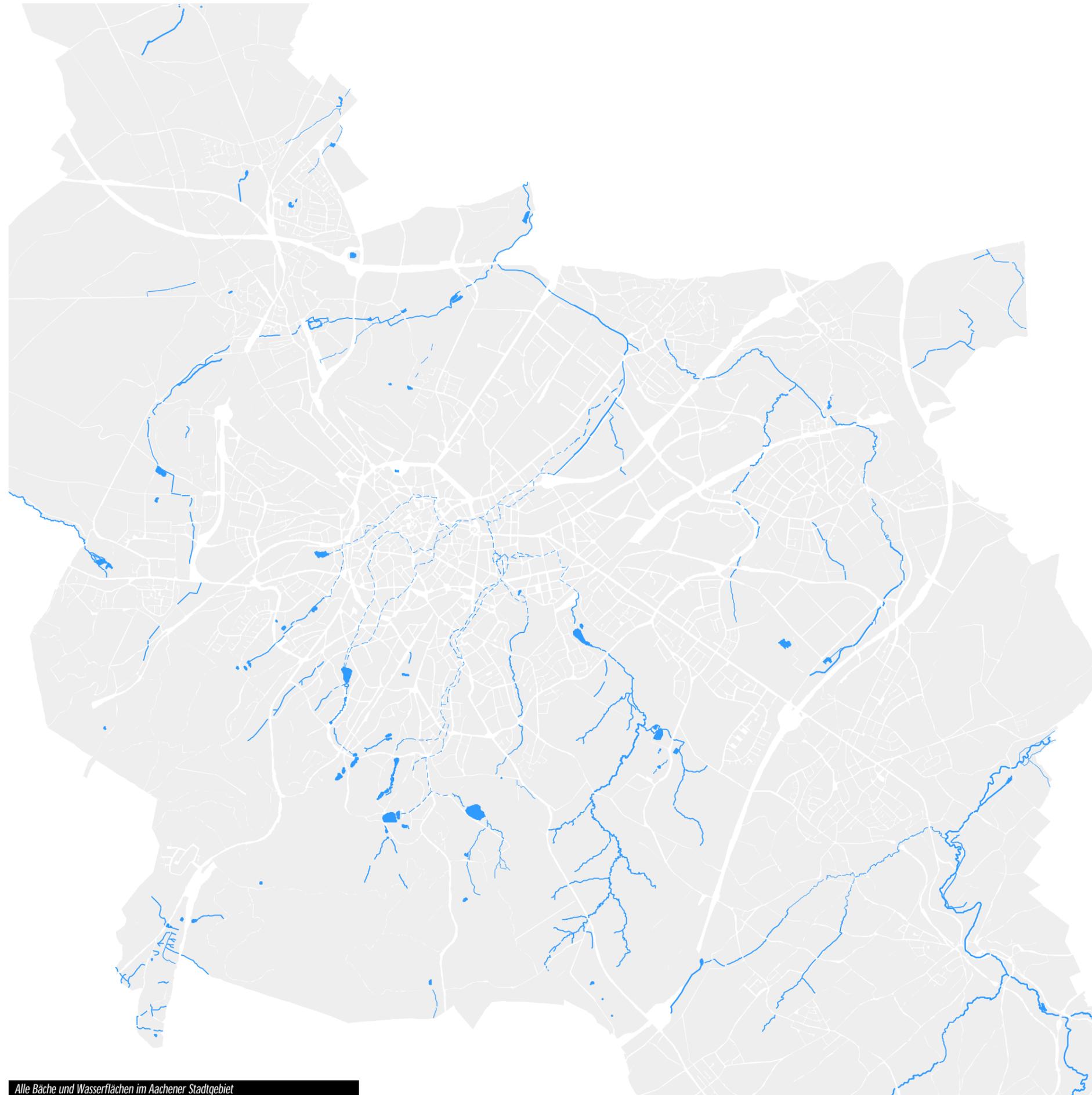
### Bachläufe und Teiche

Die Karte zeigt den Wasserreichtum Aachens, der - zusammen mit den heißen Quellen - die Stadt begründet hat.

Die Bäche fließen - mit wenigen Ausnahmen - von Westen und Süden nach Osten und Norden. Der Umfang der verrohrten Bäche im Talkessel der Stadt zeigt, welches verborgene Potential im Aachener Untergrund schlummert.

Der größte Mangel in der Aachener Freiraumstruktur ist, daß trotz einer Überfülle des Wasserangebotes keine größere Wasserfläche entstanden ist. Die Soers ist der einzige Raum, in dem eine solche Entwicklung noch möglich wäre.

**Empfehlung:** Wir empfehlen, für eine langfristige Planung zu prüfen, ob entlang des Wildbaches eine öffentlich zugängliche Wasserfläche entwickelt werden könnte.



Alle Bäche und Wasserflächen im Aachener Stadtgebiet



## D.2.4 Einzelne Elemente

### Böschungen

Böschungen sind Elemente des Übergangs.

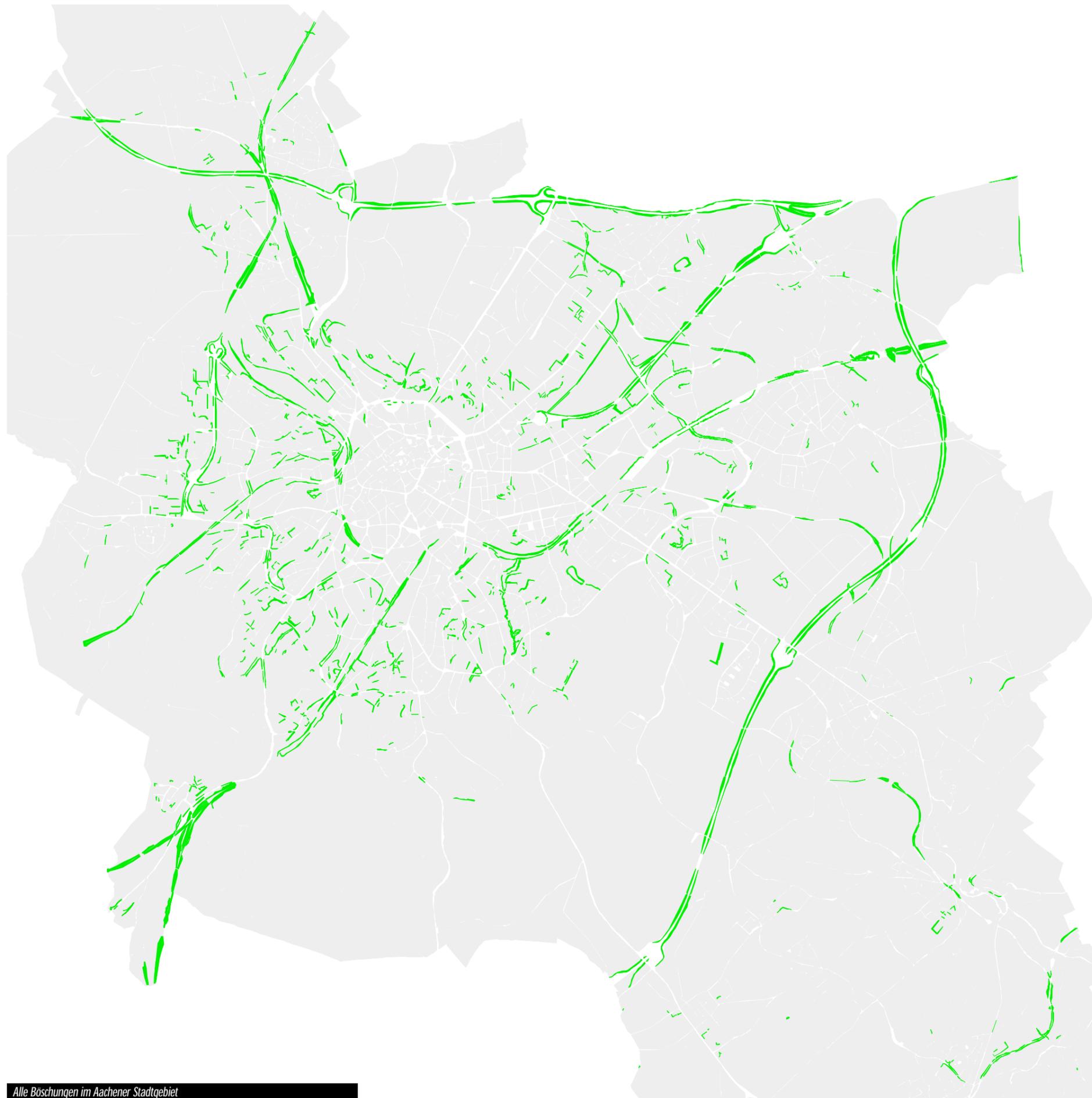
Sie verbinden zwei unterschiedlichen Niveaus. Durch ihre starke Neigung sind sie im Regelfall nicht nutzbar. Ansteigende Böschungen entlang von öffentlichen Räumen und Straßen fallen stark in das Blickfeld, weil ihre Flächen in die Sehachse entgegen kommt. Deshalb haben sie ästhetisch eine wichtige Aufgabe als Element der Gestaltung.

Als von menschlichen Nutzungen verschontes Element haben sie ferner Bedeutung für die Netzbildung von städtischen Ökosystemen.

In der nebenstehenden Karte haben wir innerhalb des Untersuchungsbereichs alle größeren Böschungen entlang öffentlicher Straßen aus der Deutschen Grundkarte 1:5000 digitalisiert. Man erkennt teilweise ganze Systeme von Böschungen, besonders entlang der Eisenbahnstrecken, der Ringe und am Europaplatz.

#### Empfehlung

Wir schlagen vor, die Böschungen gezielt für ihre jeweilige Aufgabe zu qualifizieren. Dort, wo der ästhetische Zusammenhang im Vordergrund steht, sollte sich auch die Gestalt primär daran orientieren. Dort wo die Weiterführung natürlicher, bodennaher Vernetzung im Vordergrund steht, sollten die Maßstäbe für die Gestaltung aus dieser Funktion entwickelt werden.



Alle Böschungen im Aachener Stadtgebiet

## D.2.4 Einzelne Elemente

Beispielphotos zu Böschungen und Rändern großer Straßen im Außenbereich



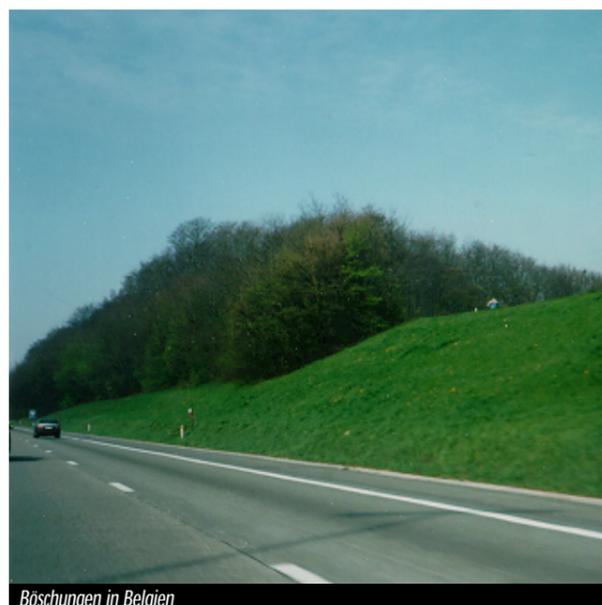
Geschwister-Scholl-Straße



Straßenränder in Belgien



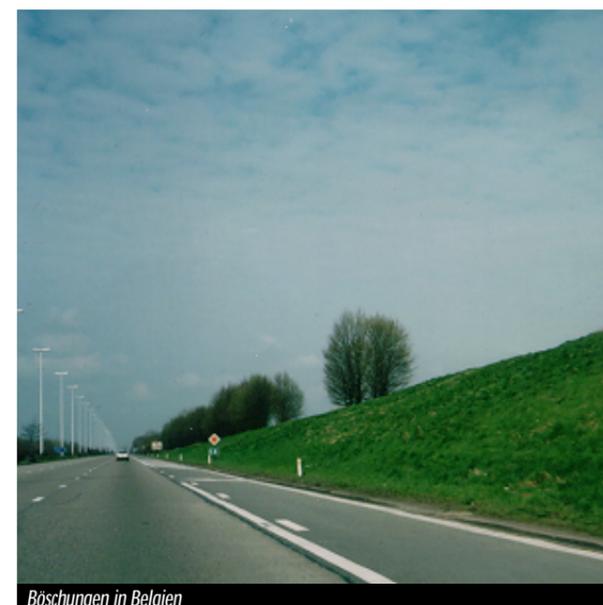
Straßenränder in Belgien



Böschungen in Belgien



Straßenränder in Belgien



Böschungen in Belgien

Wir konzentrieren uns hier auf die ästhetisch/gestalterische Funktion.

Befund: Ein großer Teil von Böschungen ist mit niedrigem Strauchwerk bepflanzt. Außer im Frühjahr wirken solche Böschungen selten attraktiv. Im Winter sammelt sich Abfall unter den Büschen (oder wird wieder sichtbar). Die Pflege ist aufwendig. Trotzdem wirken solche Böschungen häufig ungepflegt. Als Beispiel zeigen wir eine Böschung an der Geschwister Scholl Straße in der Nähe des Westbahnhofs.

Es gibt in der inneren Stadt einen erheblichen ästhetischen Bedarf an Grün, dem kann mit Böschungen am günstigsten und wohl auch preiswert entsprochen werden, die lediglich mit geschnittenem Rasen gestaltet sind.

Empfehlung: Innerhalb des engeren Stadtgebietes schlagen wir vor, Böschungen nur mit kurzem Rasen auszustatten. In stark frequentierten Zonen kann dieser durch niedrige Mauern oder Metalleinfassungen vor Trittbelastungen geschützt werden.

## D.2.5 Einzelne Elemente

### Baumscheiben, horizontale Grünflächen entlang von Straßenräumen

mit Garten- und Landschaftsgestaltungen zu tun. Sie sollten einfach, robust und ansehnlich gestaltet werden.

Bei hinreichend breiten Straßen wirken durchgehende Grünstreifen positiv bereichernd. In Aachen kann hier die Monheims-, die Ludwigsallee und die Salierallee genannt werden. Gutes Beispiel: Seffenter Weg. Gute Beispiele finden sich auch in den jüngeren Stadterweiterungen Hollands (Almere). Merkmale: Grünflächen, die parallel zur Straßenführung geführt werden und den Straßenraum gliedern. Sie teilen Flächen unterschiedlicher Nutzungen ab oder geben empfindlichen Nutzungen (z.B. Aufenthalt auf dem Mittelstreifen) einen Distanzschutz.

Ausführungsvarianten: Kurz geschnittener dichter Rasen; in Form geschnittene Hecken; Einzelbüsche auf Rasenflächen (in ruhigen Wohnstraßen); künstlerisch gestaltete Objekte auf Rasenflächen (in Umgebungen mit Prestigecharakter - z.B. als Firmenspende).

#### Kleine und mittlere Flächen in der Stadt

Auch hier empfehlen wir aus ästhetischen Gründen weitgehend nur mit Rasen zu arbeiten. Ein gutes Beispiel hierfür ist die erhöhte Rasenfläche an der Oper in Lyon.

#### Grenzmarkierendes Grün und Barrierengrün

In Form geschnittene dichte Hecken markieren den Raum und sichern eine dauerhafte optische Qualität. Ein gutes Beispiel ist die Eibenhecke zur Grenzmarkierung am Hauptgebäude der TH.

Nach diesem Prinzip können auch Baumscheiben bepflanzt werden, wenn eine vertikale Formung aus Gründen der Raumbildung oder zu Repräsentationszwecken erforderlich ist.



Templergraben



Templergraben



Schinkelstraße

### B. 3.3 BAUMSCHEIBEN / GRÜNSTREIFEN

In der dicht bebauten Stadt kommt es zu Raumkonkurrenzen zwischen anthropogener und pflanzlicher Nutzung unversiegelter Flächen. Wir beschränken uns hier auf die gestaltwirksamen öffentlichen Bereiche und dort auf Baumscheiben als dem häufigsten und schwierigsten unversiegelten Element auf Straßen und Plätzen. Flächen in intensiv genutzten Verkehrsräumen haben nichts mit Garten- und Landschaftsgestaltungen zu tun. Sie sollten einfach, robust und ansehnlich gestaltet werden.

Was zuvor zu den Böschungen gesagt wurde, gilt auch hier. Der lockere Strauchbewuchs von Baumscheiben bewährt sich nicht. Abfall sammelt sich dort, Sträucher werden an den Rändern zertreten. Beschädigungen werden durch Hilfsmittel, die nicht in den engeren Stadtraum gehören, wie Rundholz, geschützt. Eine nennenswerte ökologische Funktion haben diese Sträucher nicht. Manche Baumscheiben sind nach Leitbildern bepflanzt, die für intensiv genutzte Stadtstraßen unangemessen sind (Schinkelstraße). Es gibt aber auch gute Beispiele: an der Salierallee und an der Hermann Löns Straße.

Neben Baumscheiben gibt es auch längere unversiegelte Streifen entlang von Straßen, die ähnlichen Problemen ausgesetzt sind. Ein weiteres Problem sind Mittelinseln. Hier türmen sich Strauchgebirge auf, die die unerwünschte Straßenquerung im Verein mit Gittern unterbinden sollen. Es handelt sich um Abwehrpflanzungen (Beispiel Pontwall gegenüber der Mensa. Siehe Fotos zum Alleinring in Kap.E4).

Zur Situation: Zum Schutz gegen Betreten wurden seit einigen Jahrzehnten zahlreiche Baumscheiben in Aachen mit niedrigem Buschwerk - häufig Cotoneaster oder ähnlichen kleinblättrigen Büschen - bepflanzt. Wir haben in den nebenstehenden Fotos einige Situationen dokumentiert. Die ungeformte, häufig krautige Oberfläche wirkt teilweise ungepflegt und wild. Abgebrochene Äste, hereingetretene Durchgänge, Abfall, Unkraut und verfestigter offener Boden, hinterlassen einen eher vernachlässigten als städtischen Eindruck.

Anforderungen: In den stark genutzten innerstädtischen Zonen ist die formale Wirkung der wenigen Grünflächen besonders wichtig. Sie sollten so bepflanzt werden, daß sie hohe ästhetische Bedürfnisse über die Jahreszeiten hinweg erfüllen und zugleich robust und kostengünstig sind.

**Empfehlung:** Für die Bepflanzung von Baumscheiben schlagen wir die folgenden Prinzipien vor:

#### Lösung a) Wenig Raum, hohe Belastung

Verzicht auf Grün. Das Grün ist in der Baumkrone und hat dort auf dem Boden nichts zu suchen. Für die sehr engen, stark genutzten Straßen schlagen wir die übergehbare Baumscheibe vor. Merkmale: Optische Einbindung der Baumscheibe in die Bürgersteiggestaltung, Durchlässigkeit für Regen, hohe Belastbarkeit (Beispiel Königsallee-Westseite Düsseldorf, Lyon Rue de la Republique, Aachen unterer Alexianergraben: hier wurden Pflastersteine verwandt, die allerdings kaum Regen durchlassen).

Ausführungsvarianten je nach Gestaltung der Umgebung: Gußstahlgitter, durchlöcherter Betonplatten, MBI-Betonsteine mit hohem Porenanteil, Wassergebundener Mineralbeton (Beispiel Düsseldorf Rheinufer Altstadt), Feinkies, Rotasche.

#### Lösung b) Genügend Raum, mittlere Belastung

Für Straßenräume mit hohem Gestaltungsanspruch, in denen begrünte Baumscheiben eine ästhetische Teilaufgabe übernehmen, sind Lösungen vorzuziehen, die einer einheitlichen geometrischen Form folgen. Die Begrünung hat hier die Aufgabe, die Konzeption des gesamten Straßenraumes von Hausfront bis Hausfront zu unterstützen. Sie ist als integrierter Bestandteil einer Raumidee und nicht als losgelöstes Einzelement zu behandeln. Bevorzugt ist dieser Lösungstyp in den historisch geprägten Räumen seit dem 19. Jahrhundert anzuwenden. Er wird zunehmend aber auch in neuen Stadtbereichen am Stadtrand (z.B. um Wien, in den Niederlanden) angewandt.

Merkmale: Großzügige gestaltete Straßenräume mit gleichmäßigen Baumabständen; längliche Baumscheiben; hervorragender Pflegezustand, dauerhaftes langlebiges Material. Ausführungsvarianten je nach Gestaltungsansprüchen der Umgebung: Dichter kurz geschnittener Rasen mit Einfassung durch Gitter, Steinumfassungen, Höhenversprung; geometrisch geschnittene niedrige dichte Hecken (Liguster, Buchsbaum, Buche...); in Sonderfällen bei parkähnlicher Nutzung: Innere Teilbereiche mit blühenden Rabatten. Formal eher ungünstig sind Lösungen mit Bodendeckern.

Gutes Beispiel in Aachen: Die neu angelegten Rasenflächen rund um die Hotmannspief.

#### Lösung c) Grünflächen als lineare Streifen

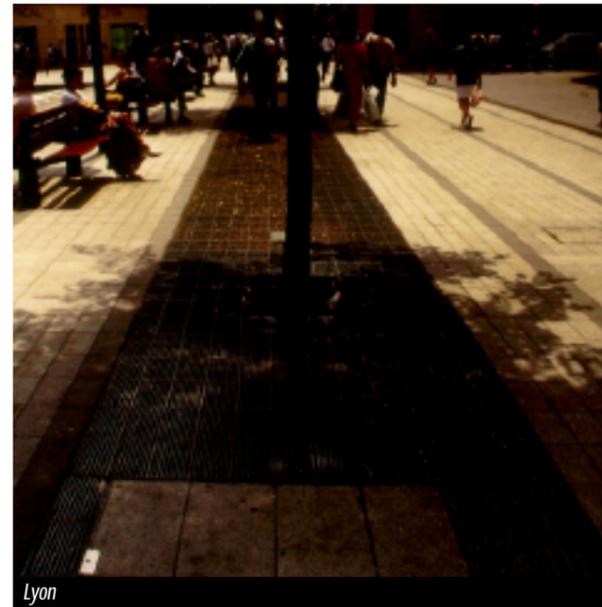
Flächen in intensiv genutzten Verkehrsräumen haben nichts

## D.2.5 Einzelne Elemente

Baumscheiben, horizontale Grünflächen entlang von Straßenräumen



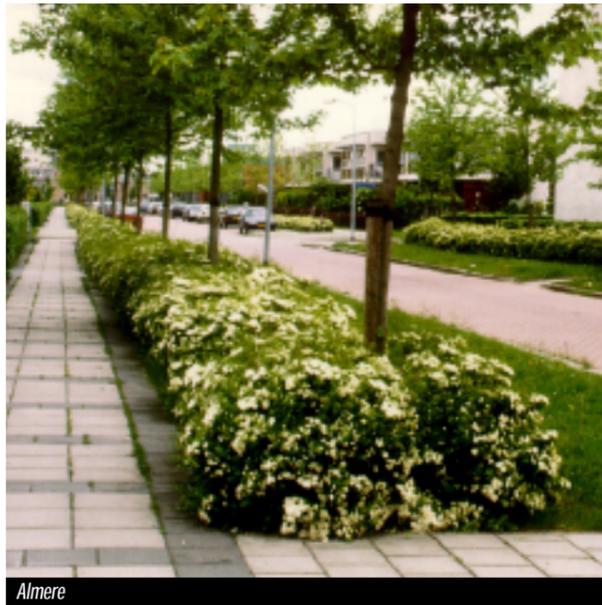
Lyon Place de l'Opera



Lyon



Lyon, Rue de la République



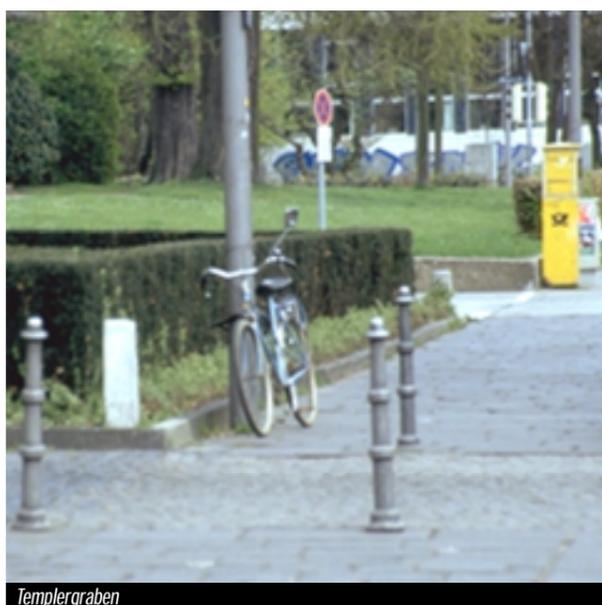
Almere



Amersfoort-Kattenbroek



Hecken am Templergraben



Templergraben



Seffenter Weg



Salierallee

## D.2.6 Einzelne Elemente

### Brachen

Brachen sind temporäre Freiräume und Grünflächen. Dennoch bestimmen sie das Orts- und Landschaftsbild oft über lange Zeiträume hinweg und leisten wesentliche Beiträge zur Grünraumbildung und zur Grünversorgung sowie zum Kinderspielen und zur wohnungsnahen Erholung. Die Kartierung der Brachen im Maßstab 1: 5000 legte die Definition der Nutzungstypenkartierung von B. Schippers zugrunde, die 1991 im Auftrag der Stadt Aachen erstellt wurde.

Wie die Abbildung zeigt, stehen fast alle Brachen in räumlicher Nähe zu andersartigen Elementen und Flächen des Grünsystems. Auffällig sind Lagen an Straßen (Vaalerstraße, Haaren) und Bahnlinien (Maria-Theresia-Allee, Richterich, Moltkebahnhof, Rothe Erde, Eilendorf) sowie innerhalb oder am Rande von Gewerbegebieten (nordwestlich der Jülicherstraße, nordöstlich der Triererstraße, sowie südlich der Von-Coels-Straße in Eilendorf)).

#### Empfehlung

Es wird empfohlen, geeignete Brachen und temporäre Freiflächen für die Zwischenzeiten mit raumbildender Begrünung einzufassen und sie über Fußwege in das Netz der Grünflächen räumlich einzubinden.



- 1. Flächendeckende Überbauung
- 2. Geschlossene Bauweise + Anbauten
- 3. Geschlossene Bauweise - Anbauten
- 4. Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise
- 5. Teilweise geschlossene Bauweise
- 6. Vorgelagerte Freiräume, offene Bauweise
- 7. nicht eindeutig definierte Räume
- 8. Gringfügige Bebauung
- Brachen

## D.2.7 Einzelne Elemente

### Tiefe Gärten

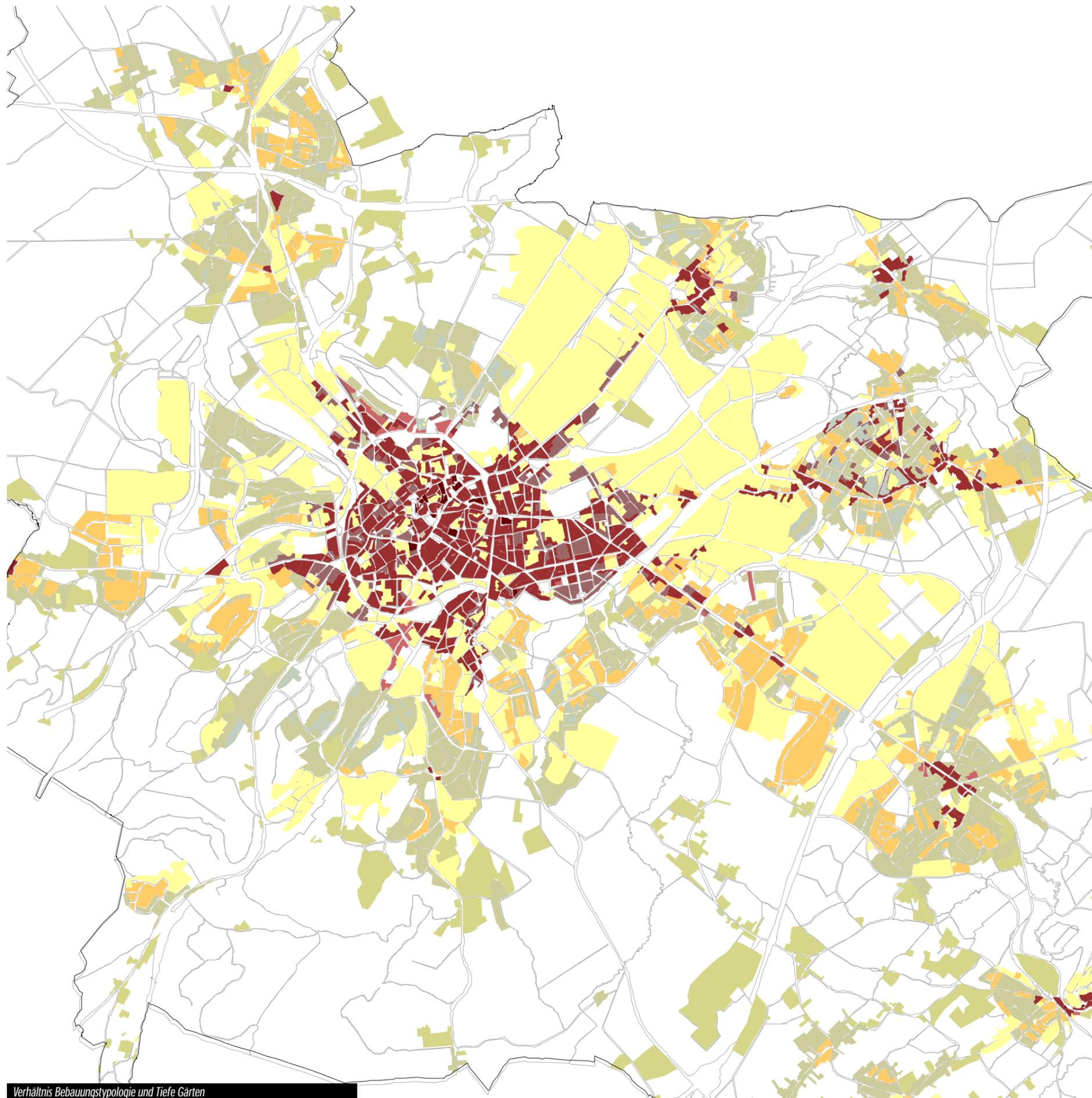
Die Kartierung der tiefen offenen Gärten betrifft diejenigen Gärten, deren unbebaute Flächen eindeutig mehr als die Hälfte der überbaubaren Grundfläche betragen. Es handelt sich um eine Kategorie von Freiräumen, die nicht eigenständige Elemente des Stadtraumes sind, sondern auf Bauflächen, vorwiegend aus der Zeit bis 1940, im Zusammenhang mit Siedlungsformen meist in offener Bauweise (überwiegend Typ 6) entstanden sind. Die Erfassung dieser Flächen bildet eine Schnittmenge zur Typologie der städtebaulichen Anordnungen. Die stadträumliche Qualität dieser Gärten ist im Zusammenhang mit der eindeutigen Trennung öffentlicher und privater Räume zu sehen und steht im Gegensatz zum kosten- und flächensparenden Bauen, das die Anordnung der Bebauung (Typ 5) mehr nach wirtschaftlichen als nach stadträumlichen Aspekten bestimmte. Wie die Karte zeigt, liegen diese tiefen Gärten vor allem südlich der Innenstadt, nordöstlich des Lousberges und in den Erweiterungsgebieten von Haaren, Verlautenheide, Eilendorf und Brand sowie vereinzelt in Richterich und Horbach.

Nur im Aachener Süden, im Tal des Kannegießerbaches, grenzen diese Gärten unmittelbar an den Außenbereich. Ihr Charakteristikum ist, innerhalb offener Räume kleinteilige Beträge zur dichten und flächenhaften Vernetzung von Grünräumen zu leisten.

#### Empfehlung:

Es wird empfohlen, die tiefen Gärten als besondere Qualitäten innerstädtischer Begrünung auf Bauflächen und als qualitativ hochwertiges Merkmal der Siedlungsentwicklung aus der Zeit bis 1940 zu erhalten und vor Einflüssen der Nachverdichtung zu schützen. Bei sehr tiefen und großflächigen Gärten in Randsituationen (Bahndamm, Ortsrand) sind jedoch die Potentiale einer Nachverdichtung zu prüfen.

- 1. Flächendeckende Überbauung
- 2. Geschlossene Bauweise + Anbauten
- 3. Geschlossene Bauweise - Anbauten
- 4. Vorgelagerte Freiräume, geschlossene Bauweise
- 5. Teilweise geschlossene Bauweise
- 6. Vorgelagerte Freiräume, offene Bauweise
- 7. nicht eindeutig definierte Räume
- 8. Gringfügige Bebauung
- tiefe Gärten



## D.3.1 Grünelemente im Verhältnis zu Teilräumen

### Innenstadt

Die Begrünung der Innenstadt ist geprägt durch

- die privaten Gärten auf den Bauflächen,
- den recht dichten Baumbestand auf einigen privaten Flächen,
- die zentrale öffentliche Grünfläche am Eisenbrunnen,
- die baumbestandenen Plätze (Münsterplatz, Katschhof, Lindenplatz, m.E. Marktplatz)
- die baumbepflanzten öffentlichen Stellplatzflächen (z.B. vor der Annaschule, am St. Leonhard-Gymnasium, an St. Nikolaus),
- die Ringe mit Schwerpunkt der Begrünung am Alleenring und in den seitlichen Parkanlagen in Lousberg-Nähe,
- die Bahnflächen mit Böschungen und wassergebundenen Flächen mit ringähnlichem Verlauf im Südwesten bis Südosten der Stadt.

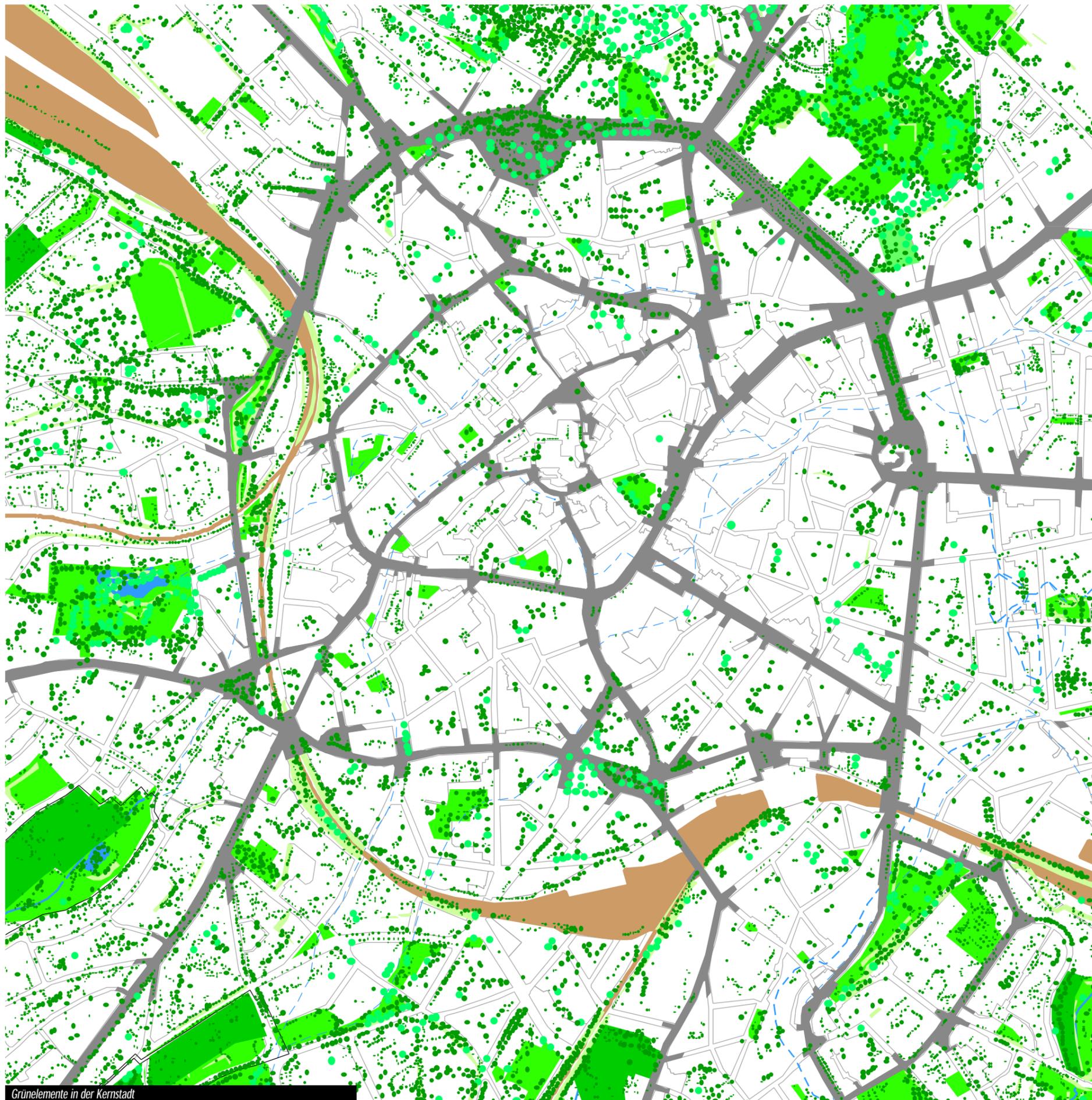
#### Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten:

Die Qualitäten der Begrünung in der Innenstadt liegen in den vielfältigen intensiv begrünten Freiräumen auf rückwärtigen Flächen, umgeben und geschützt von Bebauung sowie in der ergänzenden Begrünung der öffentlichen Räume.

Mängel liegen in einer ungenügend intensiven Begrünung auf privaten Flächen zwischen Jakob- und Peterstraße zu beiden Seiten dieses dicht genutzten und stark befahrenen Bereichs sowie in einer großflächigen Versiegelung von Stellplatzanlagen.

#### Empfehlungen:

- Private rückwärtige Flächen in zentralen Lagen sind intensiver zu begrünen



Grünelemente in der Kernstadt

## D.3.2 Grünelemente im Verhältnis zu Teilräumen

### Teilraum Süd

Der Teilraum Süd ist geprägt durch:

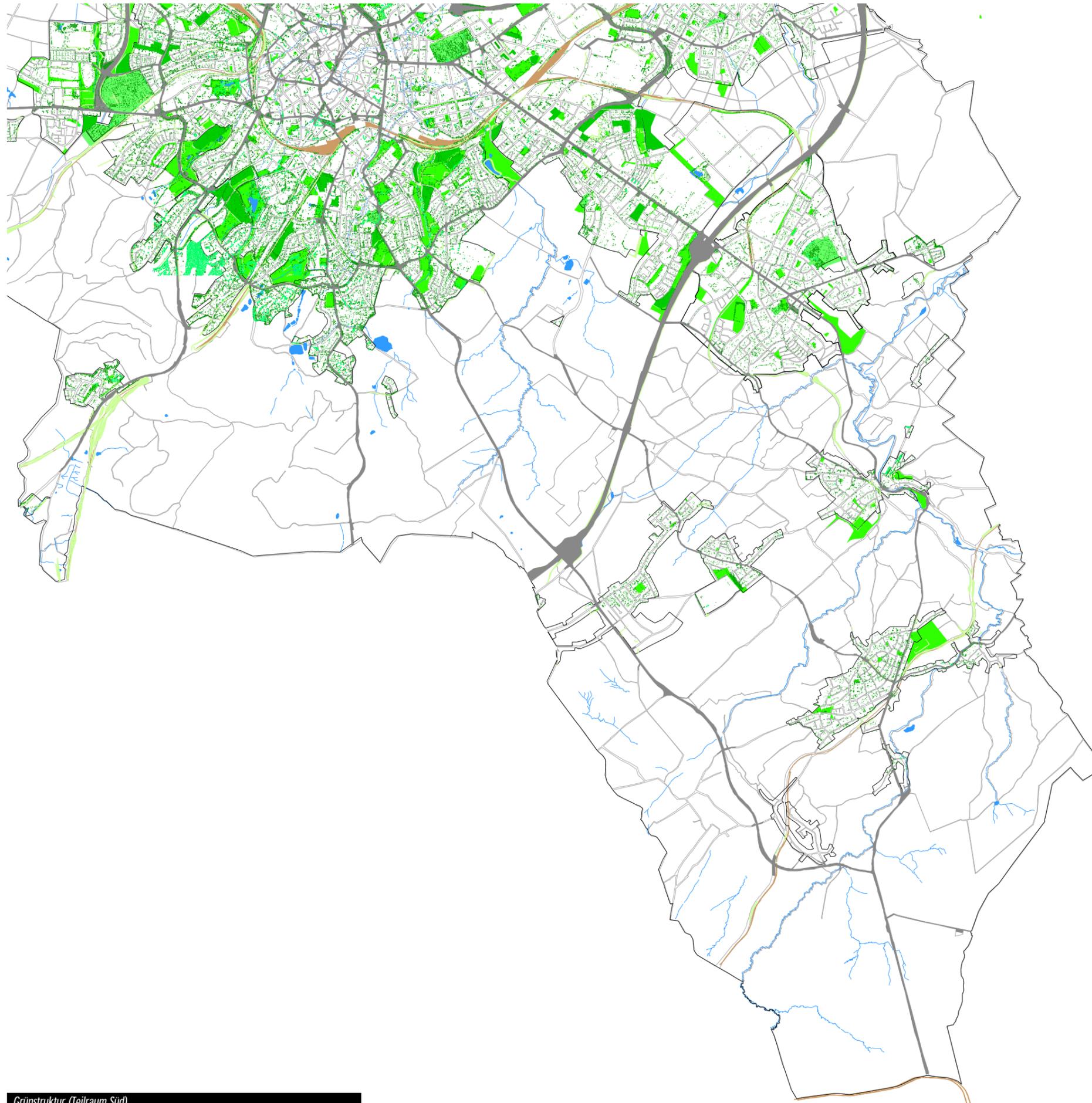
- den Aachener Wald im Süden des Stadtgebietes,
- die Wiesen- und Ackerflächen zwischen Wald und Bauflächen,
- das Heranreichen von sechs Grünfingern nahezu an den Alleenring, bzw. an den Ring der Bahnflächen,
- die Anlage von Alleen und Erholungsparks (Goethestraße, Kaiser-Friedrich-Allee, Maria-Theresia-Allee, Brüsseler Ring),
- die überwiegend raumbildende Begrünung der Radialen,
- den hohen Anteil tiefer Gärten und privater Grünflächen,
- die raumbildenden Übergänge zwischen Bebauung und Landschaft.

Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten:

- Größte Qualitäten liegen in den tiefen Einschnitten der Grünfinger sowie in der gleichmäßigen Vernetzung von privaten Grünflächen mit eingestreuten und öffentlich zugänglichen Grünanlagen.
- Größte Mängel liegen in der ungenügenden Begrünung aller großflächig versiegelten Freiräume (z.B. Stellplätze Goethestraße) und der brach liegenden Flächen, wie z.B. der Bahnflächen in der Nähe des Hauptbahnhofes.

Empfehlungen:

- Kleinteilige und großflächige Vervollständigung der Grünfinger
- Entsiegelung und Begrünung großflächiger Stellplatzanlagen (z.B. Goethe-Straße)
- Raumbildende Begrünung von Brachflächen



## D.3.3

Grünelemente im Verhältnis zu  
Teilräumen

## Teilraum Nord

Der Teilraum Nord ist geprägt durch

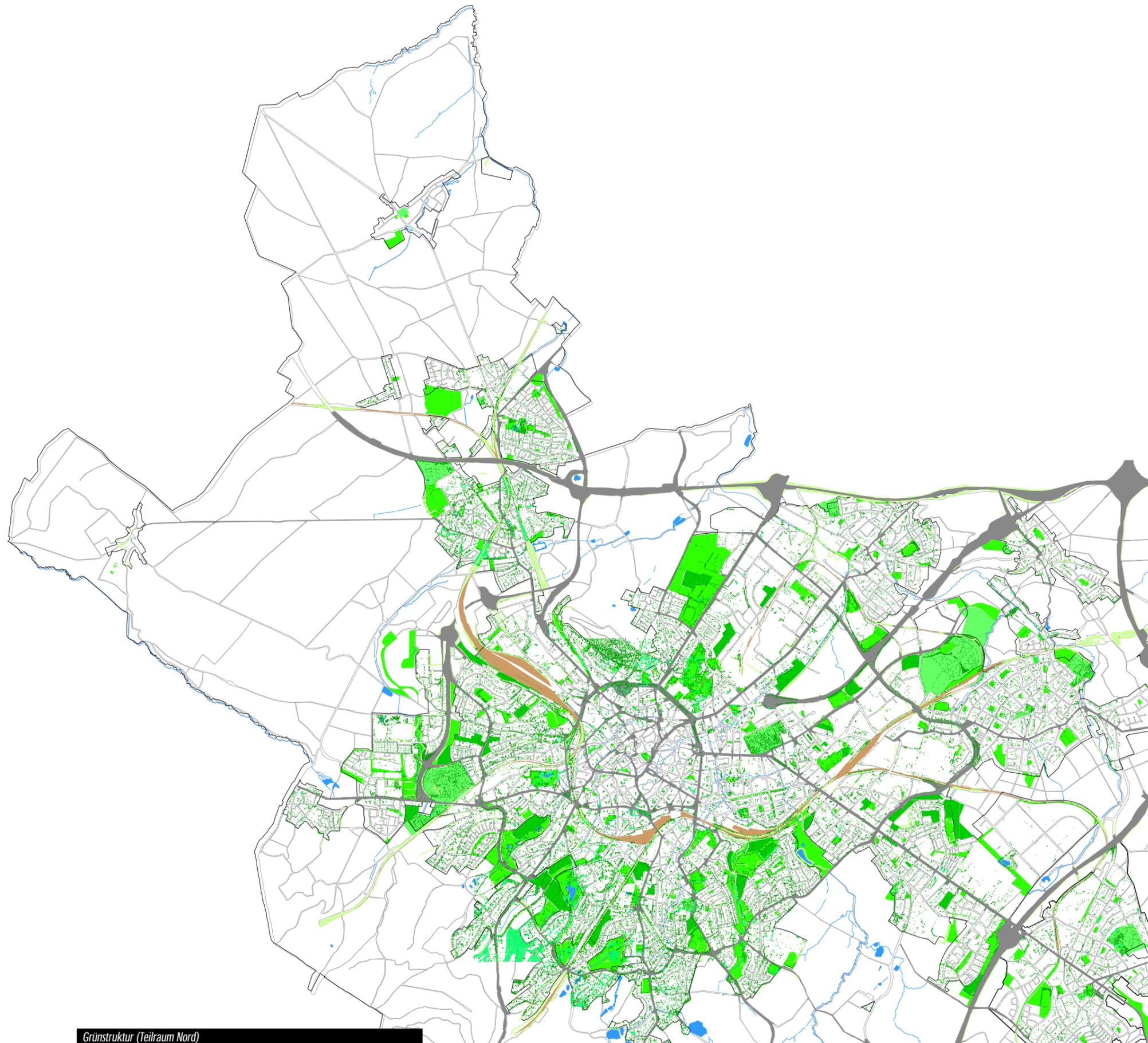
- einen vergleichsweise geringeren Anteil an Baumbestand auf privaten Flächen,
- einen geringeren Anteil an öffentlichen Grünflächen,
- eine geringer ausgeprägte Durchdringung der Bauflächen durch Grünfinger,
- eine geringere raumbildende Wirkung und geringere Aufenthaltsqualität der Radialen,
- einen stärkeren Anteil versiegelter Flächen durch großflächige Gebäude und breiter Straßen sowie großflächiger Stellflächen.

Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten:

- Raumstrukturelle Qualitäten liegen in den raumgliedernden bewaldeten Hügeln von Lousberg und Salvatorberg sowie in den Bachtälern von Soerserbach, Wurm und Inde.
- Raumstrukturelle Mängel liegen in der geringen Gliederung und Auflockerung flächenhaft versiegelter Areale sowie in der ungenügenden Einbindung der Bahnlinie in lineare Grünverbindungen.

Empfehlungen:

- Die vorhandenen Ansätze zu Grünfingern sollten durch endgültige Randgestaltung konsequent verstärkt und ausgebaut werden (Autobahn bis zum Europa-platz, Bahnlinie)
- Die Bachtäler sollten vor weiterer Bebauung geschützt und in Landschaftsschutzbereiche umgewandelt werden
- Die Radialen sollten für die Aufenthaltsfunktion der angrenzenden Bebauung gestärkt werden
- Die großflächig versiegelten Areale auf gewerblichen Flächen und großflächige Stellplatzanlagen sollten entsiegelt und raumbildend begrünt werden.



Grünstruktur (Teilraum Nord)

## D.4 Das System der Grünelemente

### Flächen der Verdichtung und Erweiterung des Innenbereichs

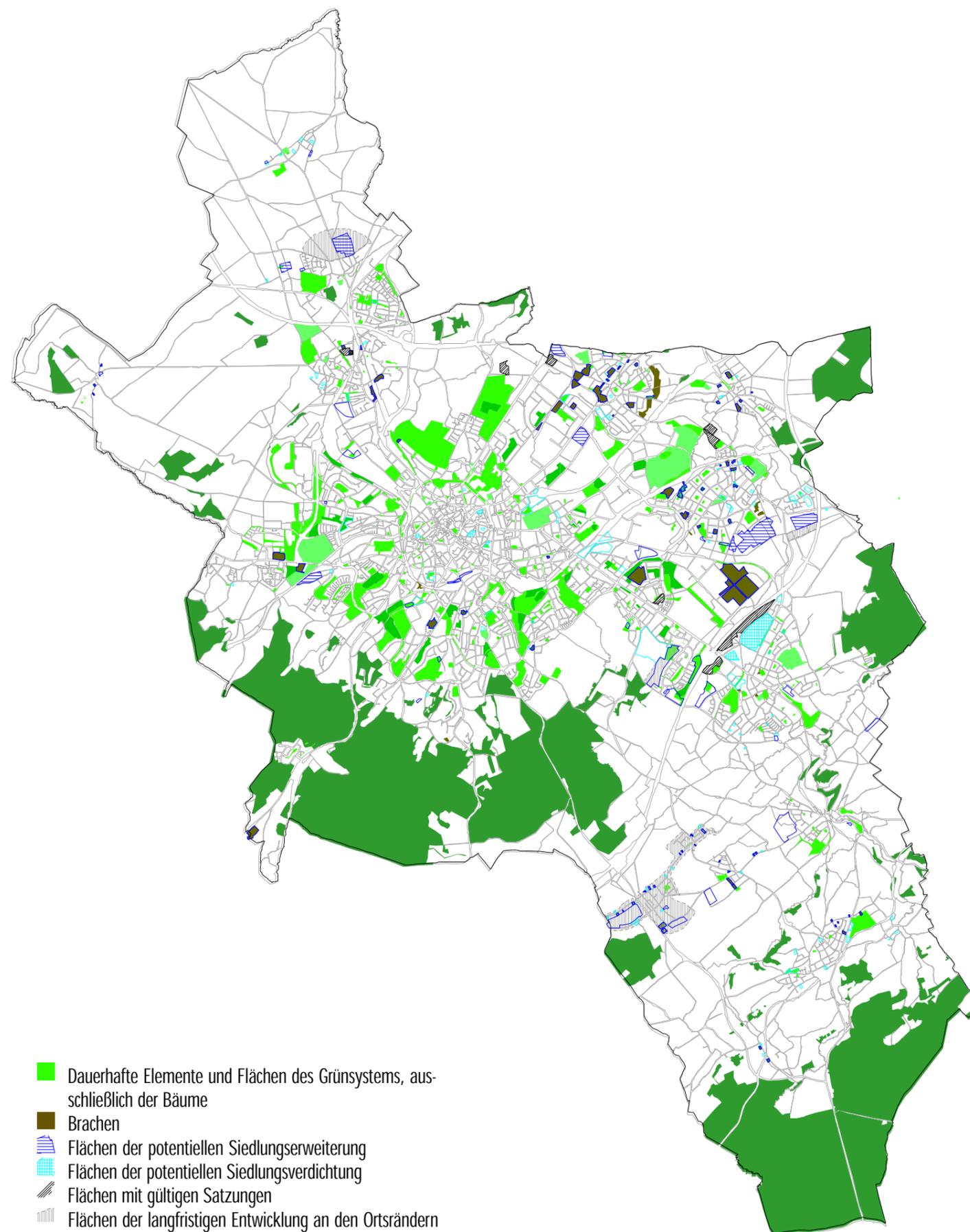
Aufgrund ihres temporären Charakters als Freiflächen werden diejenigen Flächen dargestellt, die als Bereiche der langfristigen Entwicklung vom Stadtplanungsamt vorgesehen werden, die als Flächen der Erweiterung und Verdichtung von uns festgestellt wurden, die mit Planungsabsichten der Stadt oder mit gültigen Planungen belegt sind. Betrachtet werden die Verknüpfungsmöglichkeiten der unbebauten Flächen mit Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Grünsystems. Unterschieden werden

Die langfristigen Erweiterungen betreffen überwiegend Agrarflächen, die noch große Zusammenhänge bilden und deshalb in ihrer Nutzung nicht gefährdet sind, deren quantitative Einschränkung jedoch eine Einschränkung von Ausgleichsflächen für den dicht besiedelten Bereich bedeuten würde. Dabei sind diejenigen Flächen zu unterscheiden, die nur eine Abrundung bestehender Bebauungen im Sinne einer besseren Nutzung bestehender Erschließung bedeuten (z.B. Lichtenbusch, Eilendorf-Südost, Branderfeld, Verlautenheide-Süd) oder die Flächen einer Ausdehnung der Bebauung in die Landschaft (Richterich). Die Abrundungen werden für die Vernetzung des Grünsystems als insgesamt weniger einschränkend erachtet, vorausgesetzt, daß eine bauliche Entwicklung im Rahmen ihrer städtebaulichen Anordnung genügend Freiräume auf den Bauflächen vorsieht.

Die meisten der potentiellen Erweiterungs- und Verdichtungsflächen und die rechtsgültigen Planungen liegen, ebenso wie die Brachen, in unmittelbarer Nähe zu Grünflächen im Innenbereich und an seinem Rand und sind für die Verflechtung von großer Bedeutung. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Bewertung des Grünsystems, die dieses Kapitel abschließt.

#### Empfehlungen:

Im unmittelbaren Zusammenhang mit den "Grünfingern" sollte die Entwicklung der "Grünfinger" vor der baulichen Entwicklung auf Flächen der potentiellen Entwicklung und der Planung unbedingten Vorrang haben. Im dicht bebauten Bereich der Innenstadt sind bei Überplanungen große Anteile der Freiräume zu erhalten und intensiv und raumwirksam zu begrünen.



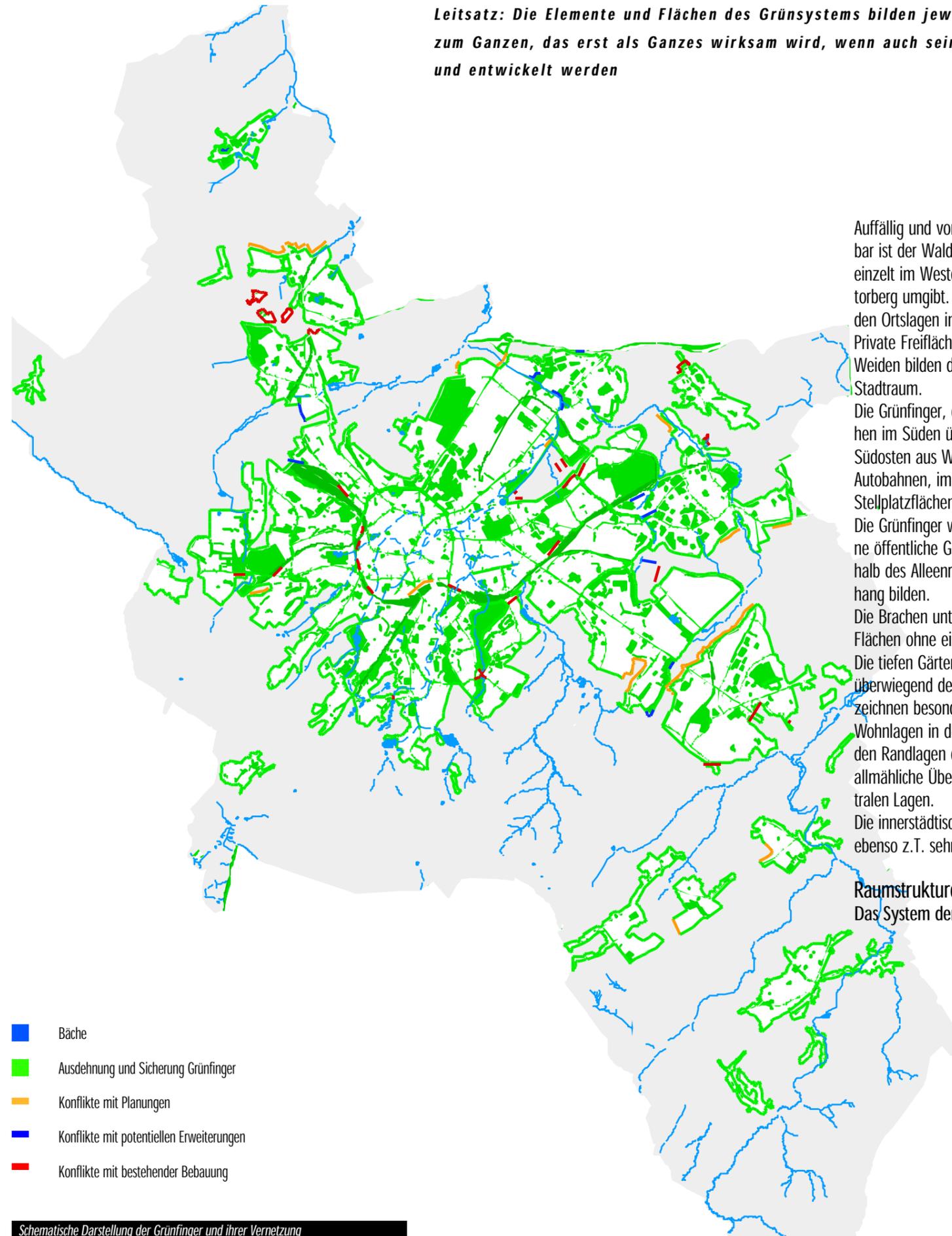
- Dauerhafte Elemente und Flächen des Grünsystems, ausschließlich der Bäume
- Brachen
- ▨ Flächen der potentiellen Siedlungserweiterung
- ▨ Flächen der potentiellen Siedlungsverdichtung
- ▨ Flächen mit gültigen Satzungen
- ▨ Flächen der langfristigen Entwicklung an den Ortsrändern

Potentielle Erweiterungs- und Verdichtungsflächen

## D.4 Das System der Grünelemente

### Zusammenhang von Elementen und Flächen

**Leitsatz: Die Elemente und Flächen des Grünsystems bilden jeweils einzelne wertvolle Beiträge zum Ganzen, das erst als Ganzes wirksam wird, wenn auch seine einzelnen Bestandteile gepflegt und entwickelt werden**



Schematische Darstellung der Grünfinger und ihrer Vernetzung

Auffällig und von nahezu jedem Ort in der Innenstadt aus sichtbar ist der Wald, der die Stadt auf Höhenlagen im Süden, vereinzelt im Westen und im Osten und auch auf Lous- und Salvatoreberg umgibt. Dieser Wald rahmt die Stadt und trennt von den Ortslagen in den Niederlanden und Belgien.

Private Freiflächen, Acker- und Grünland sowie Wiesen und Weiden bilden den großflächige Übergänge zwischen Wald und Stadtraum.

Die Grünfinger, die in den Stadtraum hineinschneiden, bestehen im Süden überwiegend aus öffentlichen Grünflächen, im Südosten aus Weideland, im Nordosten aus Grünland neben Autobahnen, im Westen aus öffentlichen Grün- und begrünter Stellplatzflächen östlich des Klinikums.

Die Grünfinger werden zur Innenstadt hin ergänzt durch einzelne öffentliche Grünflächen, die insgesamt vorwiegend außerhalb des Alleenrings Beiträge zu einem ringartigen Zusammenhang bilden.

Die Brachen unterbrechen Zusammenhänge der bebauten Flächen ohne eindeutig erkennbare typische Lagen.

Die tiefen Gärten unterbrechen Siedlungszusammenhänge überwiegend des Typs 6 der Bebauungstypologie. Sie kennzeichnen besonders gut mit intensiver Begrünung ausgestattete Wohnlagen in den südlichen Randlagen der Innenstadt und in den Randlagen der eigenständigen Ortslagen und bilden dort allmähliche Übergänge zu den jeweils stärker verdichteten zentralen Lagen.

Die innerstädtische Blockrandbebauung (Typen 2-4) umschließt ebenso z.T. sehr intensiv begrünte Innenbereiche.

#### Raumstrukturelle Mängel und Qualitäten:

Das System der Grünelemente zeigt ein unvollständiges

Ring-Radial-System der Freiräume. Das System ist insgesamt durchlässig, verbunden und gekennzeichnet von dem eindeutigen Gegensatz von Stadtraum und Landschaft. Der Wald und die Grünfinger sind auffällige Bestandteile dieses Systems. Die Bahnlinien mit angrenzenden Böschungen und die Autobahnen mit angrenzenden Freiräumen bilden großräumliche Beiträge zum Ring-Radial-System. Auch der Alleenring und der Grabenring leisten Beiträge zur ring-radialen Verteilung von großräumlich wirksamen Freiräumen. Die Radialen sowie die Nebenradialen sind ebenfalls wichtige Räume für die "innere" Begrünung". Eine mögliche Entwicklung der ring-radialen Bestandteile liegt in besonderen Lagen wie z.B. Europaplatz, Moltkebahnhof, Westbahnhof sowie in allen Flächen in der Verbindung von Grünfingern zur Innenstadt. Potentiale einer flächenhaften Entwicklung liegen auf den großflächigen Zusammenhängen des Typs 7 der Bebauungstypologie.

#### Empfehlungen

Die ring-radialen Verflechtungen des Grüns sind in allen möglichen Bereichen der Entwicklung zu stärken. Dies betrifft insbesondere vorhandene Straßen, ihre Baumbestände und seitlich angrenzenden Grünbereiche (vor allem: Autobahn bis zum Europaplatz) und bisher nicht bebaute Flächen auf Bahngelände.

In der Abbildung werden die Empfehlungen für das Grünsystem räumlich konkretisiert. Konflikte mit bestehender Bebauung, mit Planungen und mit potentiellen Erweiterungen ohne bisherige Planung werden der grobkörnig dargestellten Entwicklung von Grünvernetzungen gegenübergestellt. Diese Darstellung ist als Zielaussage zu verstehen, die für Teilräume im Sinne einer möglichst weitreichenden Entwicklung der Begrünung zu prüfen und zu konkretisieren ist.

Die Bachtäler und die bestehenden "Grünfinger" bilden das "Gerüst" der angestrebten Entwicklung und Vernetzung. Verflechtungen werden auch dort dargestellt, wo Bebauung vorhanden ist, um weitere bauliche Entwicklung dort zu verhindern und um die verbleibenden Zusammenhänge von Siedlungsbereichen deutlicher hervortreten zu lassen, die nur noch auf privaten Flächen und im Straßenraum an die Grünvernetzung angeschlossen sind.

E  
Stadtraumprägende Hauptstrassen



## Straßen und Grünpolitik

**Straßen und Grünpolitik**

Die Straßen der Stadt entstanden auf der Grundlage früherer Handelswege, Feldwege und durch die Addition einzelner Bauperioden. Das Straßennetz ist somit in seinen Formen heterogen, es spiegelt noch heute deutlich seine Entstehungsgeschichte. Welche Rolle spielt das Grün in den Straßen und welche sollte es spielen?

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß die Flächen der Straßen bis an die Parzellengrenzen (von Privatstraßen abgesehen) im Besitz der Stadt sind. Hier kann daher am schnellsten und ohne aufwendige Verfahren der Grünbestand vermehrt werden. Es ist sehr viel schwerer, eine gestalterisch oder klimatisch begründete Ausweitung des Grünbestandes auf privaten Flächen vorzunehmen. Die öffentlichen Flächen sind daher der strategische Raum schlechthin für Verbesserungen.

In unserem Zusammenhang mußten wir uns auf raumwirksame Großelemente des Grüns beschränken: Dies sind Bäume und Böschungen. Horizontale Grünflächen entlang der Straßen und Mikroelemente wie Baumscheiben, können in diesem Maßstab nicht behandelt werden. Sie wären aber bei einer Maßnahmendiskussion zu ergänzen. Wir werden einige grundsätzliche Ausführungen zum typologischen Umgang mit solchen Elementen an geeigneter Stelle machen.

Als Grundlage haben wir - wie schon in der Einleitung erwähnt - den Baumbestand im gesamten Untersuchungsgebiet erfaßt. Zusätzlich wurden auf Wunsch des Grünflächenamtes die größeren Böschungen aus der topografischen Karte übertragen.

Wir konzentrieren uns auf die Hauptstraßen der Stadt, die eine besondere Verteilungsfunktion übernehmen. Dies sind die Radialen und Ringe. Wir werden später auf die leitenden Gesichtspunkte bei den Typen von Straßen zurückkommen. Zunächst wollen wir einige grundsätzliche Anmerkungen machen, die verdeutlichen, welche gestalterischen und sozialen Bedeutungen Straßen über ihre Verkehrsfunktion hinaus haben. Diese sind zu berücksichtigen, wenn wir später Denkrichtungen für Umgestaltungen empfehlen.

Was kann eine Gesamtbetrachtung ausgewählter Hauptstraßen im Zusammenhang dieser Arbeit leisten? Es können keine unmittelbar umsetzbaren Gestaltungsvorschläge für die einzel-

nen Räume erwartet werden. Dies kann nur eine eingehende Planung leisten. Uns geht es hier um den Versuch, grundlegende Denkmodelle und Gestaltungsprinzipien abzuleiten. Wenn diese diskutiert und akzeptiert sind, dann können detailliertere Untersuchungen für die gestalterische Verbesserung der Straßenräume, bei der das Großgrün der Bäume eine wesentliche Rolle spielen wird, durchgeführt werden.

**Zur sozialen Bedeutung von Straßen**

"Straßen sind die "Lebenslinien" der Stadt. Straßen prägen das Bild der Städte und Dörfer. An ihnen reihen sich die Nutzungen, sie sind dynamische und sehr komplexe Gebilde mit einer Fülle von Funktionen, unter anderem ästhetischen. "Was kommt einem, wenn man an eine Stadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig. Die Straßen in den Großstädten haben noch viele andere Funktionen außer der einen, Platz für die Fahrzeuge zu bieten, und die Bürgersteige - die dem Fußgänger vorbehaltenen Teile der Straße - haben noch viele andere Funktionen, außer Platz für die Fußgänger zu bieten. Die Straßen und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, sind ihre lebenskräftigsten Organe" (Jacobs, 1963, S. 27)".

"Auch die Unterschiede innerhalb der Städte offenbaren sich auf den Straßen. Straßen verbinden die verschiedensten Viertel, ändern ihren baulichen und sozialen Charakter fortwährend. In jeder größeren Stadt gibt es die Straßen der armen und der reichen Viertel, schmale intime und breite öffentliche, schöne und häßliche, sichere und beängstigende Straßen. Das ästhetische Bild ist oft Abbild der sozialen Wirklichkeit. Da die Straßen als öffentliche Räume jedermann zugänglich sind, verbinden sie die verschiedenen Lebenswelten einer Stadt - und seien sie noch so konträr - in einem gemeinsamen öffentlichen Bewegungsnetz. Die Wahrnehmung der Unterschiede beeinflusst das Denken und Fühlen der Menschen einer Stadt. Sennet hat sich in einer grundlegenden und lesenswerten Untersuchung mit der Veränderung der Rolle der Öffentlichkeit und der öffentlichen Räume befaßt. "Die Kraft, die die Stadt zu entfalten vermag..., erwächst aus ihrer Mannigfaltigkeit; im Angesicht der Unterschiede haben die Menschen jedenfalls die Möglichkeit, aus sich heraus zu treten" (Sennet 1991, S.161). Und diese Unterschiede werden über

die Straßen vermittelt: Die "Zurschaustellung des Unterschieds auf den Straßen gehorcht derselben visuellen Logik, welche die Gliederung des modernen visuellen Interieurs bestimmte. Die Unterschiede werden gleichsam linear vorgeführt (ebenda S.170)".

**Die Straße als linearer Raum**

Der Begriff des linearen Raumes wird hier als formaler Oberbegriff einer großen Zahl linearer Raumtypen benutzt. Lineare Räume entstehen durch die Addition von Baukörpern oder von anderen vertikalen Elementen der Reihung. Die Aussagen zur Wirkung von linearen Räumen gelten auch für solche, in denen die Wandungen nicht völlig geschlossen sind, die aber durch Zwischenglieder (Mauern, Hecken, Bäume) eine ähnliche Wirkung wie geschlossene Straßen haben. Lineare Räume vereinen folgende Prinzipien:

- Sie sind topologisch auf keine Begrenzung ausgelegt und bilden daher ein offenes, nicht begrenztes System der Reihung.
- Sie verlieren diese Eigenschaft nicht durch Formänderungen (Krümmungen, Knick, Gabelung, Ausweitung, Einengung).
- Sie sind Durchgangsraum zu entfernteren Zielen und zugleich Erschließungsraum für die in einem Teilabschnitt vorhandenen Nutzungen.
- Zusätzlich haben sie die Aufgabe der Tiefenanbindung untergeordneter Bereiche an die linearen Haupterschließungen.

Lineare Räume sind der häufigste Raumtyp. Vermutlich sind 90-95% aller gefaßten Räume lineare Räume. Eine Besiedlung kann wohl ohne Platz, nicht aber ohne Straße existieren. Insofern sind sie eine unerläßliche Voraussetzung der Erschließung.

Straßen - sofern sie nicht durch unbebautes Land verlaufen - sind somit von der Bebauung ausgesparte lineare Räume. Mit dem Begriff Straße wird sowohl die angebaute als auch die nicht angebaute Straße verstanden. Der Begriff ist zudem stark mit dem Bild des Straßenprofils - der Fahrbahn - belegt. Wir benutzen daher im folgenden bevorzugt den Begriff der linearen Räume, um die Anforderungen, die aus der "Räumlichkeit" entstehen, zu verdeutlichen.

### Bewertung der Raum- und Gestaltqualität der Hauptstraßen

In eine detaillierte Bewertung wären etwa folgende Merkmale einzubeziehen:

1. Die Qualität des Raumes (Proportion und Gestaltung des Raumprofils, Qualität der Ränder, Wirkung der Topografie)
2. Die Qualität als sozial nutzbarer Raum (Trennwirkung, hinreichend breite seitliche Zonen für Gebäudebezogene Nutzungsansprüche wie Geschäfte, Anlieferung, Reparaturen, Hauseingänge usw. und soziale Raumansprüche: Fußgänger, Aufenthalt, Kommunikation)
3. Den Verkehrsanspruch (Bedeutung der Verkehrsfunktion in der spezifischen Straße, Angemessenheit der Verkehrsflächengestaltung für die Funktion).
4. Die Wirkung und Qualität der Begrünung.

Im Rahmen dieser Untersuchung können wir uns lediglich auf die Merkmale 1 und 4 beziehen und bei besonders auffälligen Problemen auf weitere Merkmale hinweisen. Bei Planungsmaßnahmen sollten aber alle vier Merkmale einbezogen werden.

### Auswahlkriterien

Als Straßenräume innerhalb des Grabenringes werden die zentralen Ost-West und Nord-Süd-Querungen betrachtet, die für die heutige Orientierung im Stadtraum wesentliche Funktionen erfüllen.

Aus der Reihe der ehemaligen Torstraßen werden alle Straßenräume betrachtet, die bis heute eine wesentliche Verbindungsfunktion für den Fahrverkehr haben; als "neue" Verbindung des beginnenden 19. Jahrhunderts zwischen den Ringen wird die Theaterstraße hinzugenommen. Sie zeigt eine Funktionsteilung mit der (nicht näher dargestellten) parallel verlaufenden Wirichsbongardstraße.

Die Radialen werden mit Ausnahme der Monschauer Straße betrachtet; denn diese nach Süden führende Überlandstraße wurde in ihrem Verknüpfungsbereich zur Innenstadt wesentlich verändert und ist deshalb mit anderen Radialen nicht mehr vergleichbar: Seit der Verkehrsberuhigung im Zentrum von Burtscheid wird sie, von der Kurbrunnenstraße ausgehend, durch die Friedrich-Ebert-Allee geführt. Die Fußwegeführung durch Burtscheid und die umgeleitete Verkehrsführung nehmen

getrennt die Funktionen auf, die andere Radialen in einem Straßenraum zusammenführen.

Da der äußere Ring, die Autobahnzubringer und Autobahnanschlüsse in ihrer derzeitigen funktionalen Prägung nicht als Beiträge zur Raumbildung des Stadtraumes gesehen werden, werden sie in diesem Rahmen ebenfalls nicht näher untersucht.

## E.1.1

## Stadtraumprägende Hauptstrassen

## Straßen und Grünpolitik

**1.2. Methodische Grundlagen der Untersuchung**

Die Untersuchung geht aus von den feststellbaren historischen Bedingungen der Erschließungsräume und feststellbaren Sequenzen für die heutige Situation. Die historischen Bedingungen werden definiert durch die Zeit und diejenigen Einflüsse, die den Stadtraum in seiner heutigen Anlage prägten. Die Sequenzen werden unterschieden anhand von Charakteristiken für die Raumbildung (Erschließung, Bebauung, Topographie), das Raumprofil (die Unterteilung des Straßenraumes durch lineare oder punktuelle Gestaltmerkmale) und die Begrünung, vorwiegend den Baumbestand (im Straßenraum und auf angrenzenden privaten oder öffentlichen Flächen).

Um Maßstäbe zur Bewertung der Straßenräume aufzudecken, werden die prägenden Gestaltmerkmale der heutigen Situationen anhand der Sequenzabschnitte auch für die stadträumlichen Zusammenhänge ermittelt. Sie werden grundsätzlich sowohl in Verhältnis gesetzt zu den Gestaltprinzipien, die den Raum historisch geprägt haben, wie auch zu seiner heutigen Funktion für den Verkehr. Bei der Feststellung der historischen Merkmale der Entwicklung werden die Prägungen durch jüngere Einflüsse vermerkt, wenn diese den Straßenraum auch gestalterisch verändert haben. Auf dieser Grundlage entstand die Klassifizierung des Aachener Ring-Radial-Netzes (s. Abb. ...)

Empfehlungen zur Entwicklung der so unterschiedenen Straßenräume berücksichtigten den Wandel in den gesamt-räumlichen Konzeptionen ("Generalbebauungsplan" von Henri, Schimpf und Sieben, 1919; Neuordnungsplan der Stadt Aachen, 1949, Innenstadtkonzept der Stadt Aachen 1986) und nahmen dazu eine Haltung ein, die die Begrünung des Stadtraumes auf die raumprägenden Prinzipien der Stadträume zurückführen und so die historischen Prägungen sowie aktuelle Qualitäten von Gestalt und Nutzbarkeit entwickeln will. Als Grundlagen der Erfassung historischer Zustände dienten Karten aus unterschiedlichen Zeiten. Die Karte von 1925 wurde auf dieser Grundlage ausgewählt, da sie einen Zustand von Raumbildung, Raumprofil und Begrünung aufzuzeigen, der noch nicht von nachfolgenden Einflüssen der absoluten Vorherrschaft des Verkehrs noch von späterem Begrünungswillen geprägt war. Die stadtraumprägenden Merkmale dieser Zeit wurden überwiegend zugrunde gelegt und daraufhin betrachtet, ob sie im Verhältnis zur heutigen Situation zu verfolgen oder zu verändern sind. Diese Frage eröffnete für die Entwicklung der

Räume für bestimmte Bereiche eindeutige Zielrichtungen, für andere Bereiche unterschiedliche.

**1. Eindeutige Zielrichtungen:**

Eindeutige Zielrichtungen waren nur festzustellen für solche Straßenräume, die ein hohes Maß an Authentizität ihrer historischen Prägung aufweisen, und die dabei genügend Raum für aktuelle funktionale Anforderungen bieten (Ludwigs-, Monheims- und Heinrichsallee sowie Theaterstraße und der Bereich am Elisenbrunnen, als stark befahrene Räume, und die Straßen innerhalb des Grabenringes, die vorwiegend Fußwegeverbindungen aufzunehmen haben, wie Jakobstraße, Markt und Pontstraße). Die genannten Bereiche geben entweder genügend Spielraum für gestalterische Korrekturen der Begrünung oder bedürfen solcher Korrekturen nicht, da Begrünung ohnehin die Eigenart der mittelalterlichen Prägung "sprengen" würde.

Eindeutige Zielrichtungen ergaben sich auch für Straßenräume, die in ihrer historischen Prägung vergleichsweise geringfügig, z.B. durch Rücksetzung der Baufuchten in einigen Abschnitten, verändert wurden. Optionen der Entwicklung liegen für die verbreiterten Bereiche in der gestalterischen "Verengung" des Raumes durch räumlich verbindende zweiseitige Baumreihen, die möglichst nahe zueinander stehen und so die Wirkung eines "Tunnels" entfalten können. Für die unveränderten Bereiche sind einseitige Baumreihen zu empfehlen, wenn sie der Enge des Straßenraumes entspringen und auch, auf der Südseite einer Straße, Sonnenlicht filtern und seitliche angrenzende und begrünte Aufweitungen verbinden sollten (z.B. Boxgraben). Sind jedoch die vergleichsweise engen Bereiche bereits mit zwei Baumreihen bepflanzt (z.B. Karlsgraben), dann ist diese Prägung zu entwickeln.

Für Grabenring und Alleenring ergibt sich aus diesen Überlegungen, daß das Prinzip der doppelten Baumreihe nur dort zu entwickeln ist, wo nicht besondere räumliche Prägungen und auch aktuelle funktionale Bedingungen (wie Verengungen und auch parallele Straßenführungen, z.B. Seilgraben und Sandkaulbach) zu berücksichtigen sind.

**2. Mehrere Zielrichtungen:**

Mehrere Optionen der Entwicklung sind vorstellbar für Straßenräume, die aufgrund jüngerer Prägungen wesentliche und prägende Verbreiterung und Funktionsveränderungen erfahren haben und keine eindeutigen gestaltbildenden Merkmale von

Raumbildung, Raumprofil oder Begrünung aufweisen. Ob und wie die Funktionsveränderungen fortgeführt werden sollen, ist dabei eine zentrale Frage.

Antworten auf diese Frage haben sich im Laufe der Zeit geändert: Die Schließung der Fußgängerunterführung im Bereich Adalbertstraße/ Holzgraben ist ein Zeichen dafür, daß der Funktion des Individualverkehrs nicht mehr Vorrang gegeben wird. Der Rückbau von Fahrbahnbreiten (z.B. Sandkaulstraße) und die gestalterisch integrierte Führung der Buslinien über den Markt sind Zeichen dafür, daß dem Stadtraum zunehmend mehr Bedeutung beigemessen wird.

Im Rahmen des Prozesses einer allmählich veränderten Werthaltung gegenüber der Verkehrsfunktion gilt es, langfristige Möglichkeiten der Entwicklung aufzuzeigen. Diese Möglichkeiten betreffen grundsätzlich, ebenso wie die Analyse ihrer Bedingungen, die Bereiche von Raumbildung, Raumprofil und Begrünung. Während Raumprofil und Begrünung mit vergleichsweise geringem Aufwand zu entwickeln sind, ist die Raumbildung - mit ihrem Faktor Bebauung - nur langfristig zu verändern, wenn überhaupt. Deswegen werden Mängel der Raumbildung zwar vermerkt, Empfehlungen zur Entwicklung konzentrieren sich jedoch auf Raumprofil und Begrünung. Wesentliche Unterschiede in den Empfehlungen entstehen im Verhältnis zur historischen Prägung des Straßenraumes und der Bedeutung, die ihr zugemessen wird: So ist denkbar, historisch ursprünglich nicht bepflanzte Bereiche, wie z.B. die Jakobstraße westlich des Grabenringes, nur in dem heute aufgeweiteten Bereich zu bepflanzen und dort durch Bäume die ursprüngliche Verengung anzudeuten, oder aber die gesamte Aufweitung bis zur Gabelung, mit Berücksichtigung des notwendigen Abstandes zur - begrünten - Gabelung, mit einer zweiseitigen Baumreihe zu bepflanzen.

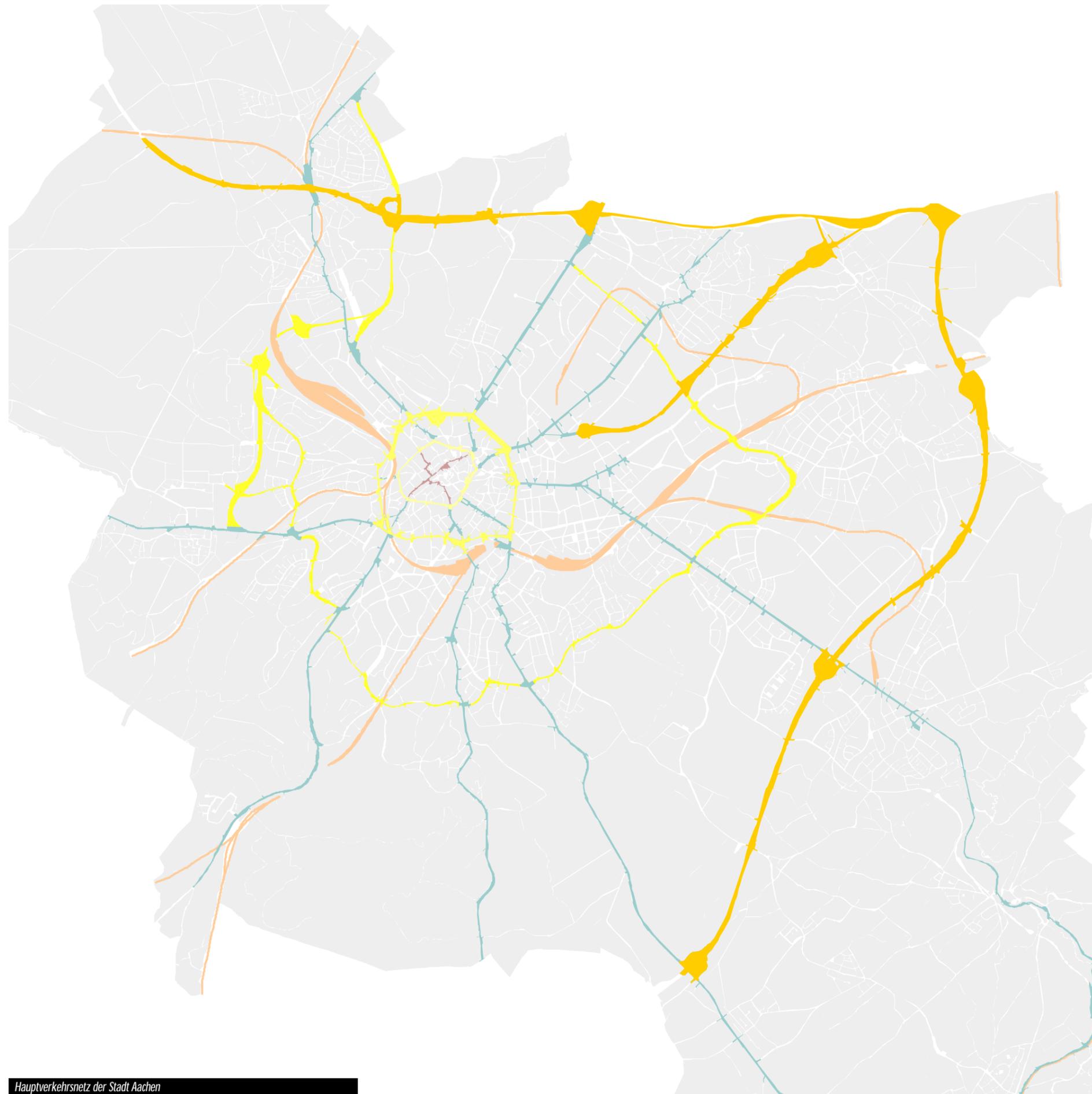
So ist auch denkbar die Peterstraße mit einer zweiseitigen Baumreihe zu versehen, wenn darauf geachtet wird, Abstand zur Kreuzung am Hansemannplatz und zu einer möglichen Mitbegrünung dort zu halten, - wenn nicht die ehemalige Verengung der Peterstraße in Raumbildung und Raumprofil zum Hansemannplatz hin in neuer Weise angedeutet werden soll.

Auf der Basis dieser Unterscheidungen entstanden die Empfehlungen und ihre Alternativen für Teilräume in den folgenden Abschnitten.

## E.1.2 Stadtraumprägende Hauptstraßen

### Hierarchie der Straßenräume

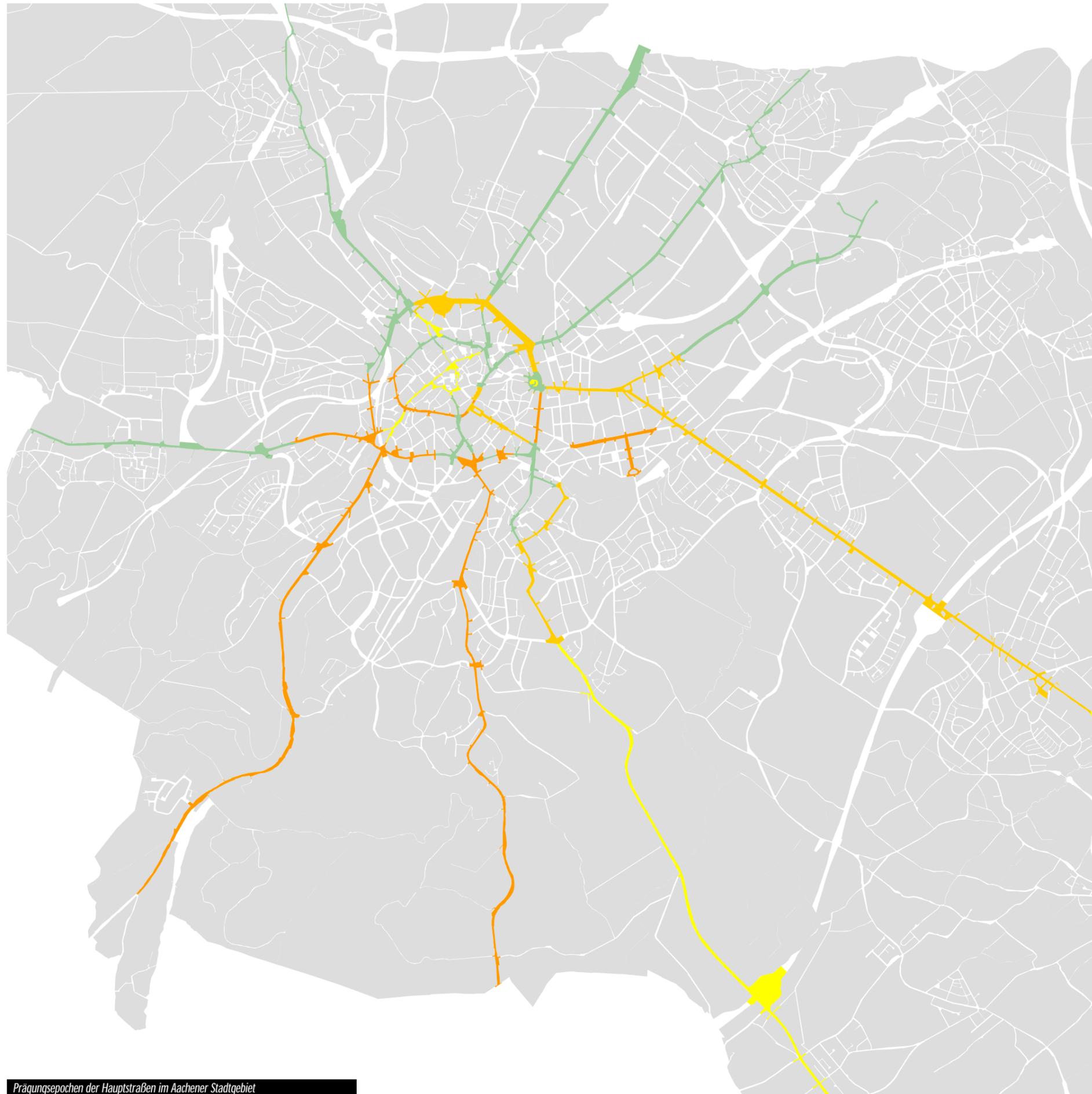
Die Untersuchung der stadtraumprägenden Straßen und ihrer Begrünung geht aus von folgender Hierarchie der Straßenräume, die das Makrobild des Stadtraumes prägt und die Elemente der Erschließung des Stadtraumes folgendermaßen unterscheidet:



- Hauptstraßen innerhalb des Grabenrings
- Grabenring (1. Ring)
- Torstraßen / Ringverbindungen
- Alleenring (2. Ring)
- Radialen
- Außenring (3. Ring)
- Autobahn

### E.1.3 Stadtraumprägende Hauptstrassen

Zeit der historischen Prägung



- Prägung des Straßenraums vor 1820
- Prägung bis 1850
- Prägung bis 1945
- Prägung seit 1945

Prägungsperioden der Hauptstraßen im Aachener Stadtgebiet

## E.2.1

## Stadtraumprägende Hauptstrassen

## Zeitepoche der heutigen Prägung

## Verknüpfung mit der Untersuchung

Das Aachener Netz der Hauptstraßen entstand über mehrere Jahrhunderte. In dieser Zeit wandelte sich die Aufgabe einzelner Elemente. Ehemals untergeordnete oder eng bebaute Torstraßen wurden Teil großräumiger Raumverbindungen. Ehemals noch isoliert geplante Straßen (Theaterstr.) wurden Teil durchgehender Hauptstraßen. Insofern kann die frühere Form und Begrünung nur ein Anhaltspunkt sein. Es kann nicht grundsätzlich um die Rückführung von Straßenräumen auf ihren früheren Zustand gehen. Die Hauptstraßenräume sollte jedoch auch nicht historisch "blind" nach den jeweiligen "Moden" umgestaltet werden. Es geht um ein langfristig tragfähiges Konzept, welches den Charakter der einzelnen Straßenräume - der eng mit ihrer Entstehung zusammenhängt - und deren heutige Rolle innerhalb eines größeren Zusammenhanges beachtet.

Lineare Räume hatten in den unterschiedlichen Perioden des Städtebaues jeweils unterschiedliche Bedeutungen. Soweit ihre Profile erhalten blieben, spiegeln sie auch heute noch die Konzeption der jeweiligen Zeit. Wir wollen daher nachfolgend die grundlegende Konzeption linearer Räume in den Hauptperioden des Städtebaues skizzieren, und diesen die entsprechenden Aachener Beispiele zuordnen. Sodann ist in einem zweiten Schritt ggf. die veränderte Funktion als Teil größerer Raumzusammenhänge zu beachten, die bei der ursprünglichen Konzeption noch nicht gesehen werden konnte und auf durchgeführte Veränderungen hinzuweisen, soweit sie die Makrogestalt betreffen. Danach ist abzuwägen, ob die historische Vorgabe oder aber eine aus der heutigen Situation abgeleitete Vorgabe handlungsleitend sein sollte. Wir werden Empfehlungen im Text und bei den Abbildungen aussprechen.

### Der Zusammenhang von Straßenform und Grün in den verschiedenen Perioden des Städtebaues und Repräsentanten dieser Perioden in Aachen

#### a) Straßen in der mittelalterlichen Struktur

Durch den Mauerring und die Raumknappheit in der mittelalterlichen Stadt entstanden sehr dichte Bebauungen und ein enges - in der Regel baumloses - Netz öffentlicher Räume. Mit Ausnahme von Planstädten und beim Wiederaufbau nach Zerstörungen, waren die Straßen und Plätze im Mittelalter vorzugsweise unregelmäßig. Nur in den - auf einen Planungsakt

zurückgehenden - Gründungsstädten finden wir regelmäßige lineare Räume und Plätze.

Aachen: Auch in Aachen finden wir diese Regel bestätigt: Der mittelalterlich geprägte Kern war - bis auf wenige Ausnahmen in den linearen Räumen baumlos. Bäume gab es am Pont- und Bergdriesch und - ausweislich historisch allerdings nicht immer genauer Stadtveduten - im ehemaligen Stadtgraben des ersten Ringes und entlang des heutigen Alexianergrabens. Bäume (Nutzbäume) waren in den hinteren Gärten und auf unbesiedelten Freiflächen. Bäume hatten keine Bedeutung als gliederndes oder schmückendes Element.

Empfehlungen: In F.1.1 haben wir die noch mittelalterlich geprägten Stadträume gekennzeichnet. Auch heute sollten daher Bäume in diesen linearen Räumen in der Regel nicht verwandt werden. Ausnahmen sind unproportionierte Freiräume, Nischen und Räume, die ihren mittelalterlichen Maßstab verloren haben.

Markt: Der Markt war baumlos, auch noch zu Beginn dieses Jahrhunderts. Die heute dort stehenden Bäume sind stadträumlich entbehrlich. Sie schaden aber auch nicht. Ihr Hauptnutzen liegt wohl in der teilweisen Verdeckung banaler Fassaden. Weitere Bäume sollten nicht hinzukommen. Kein Handlungsbedarf.

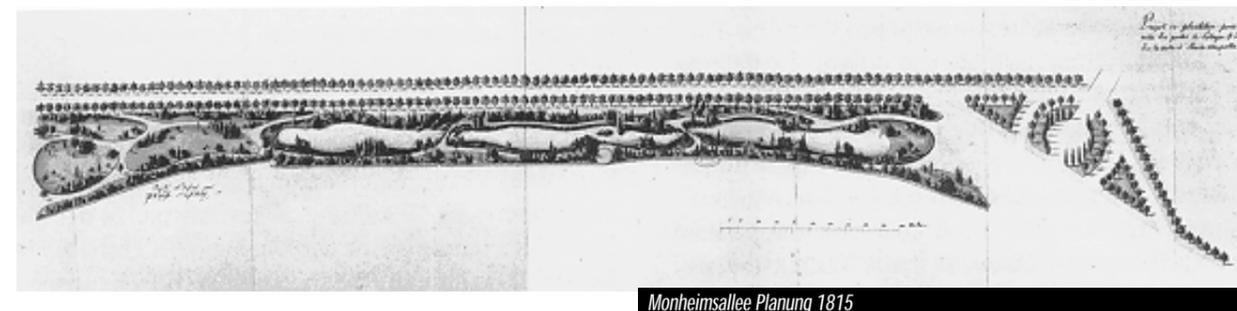
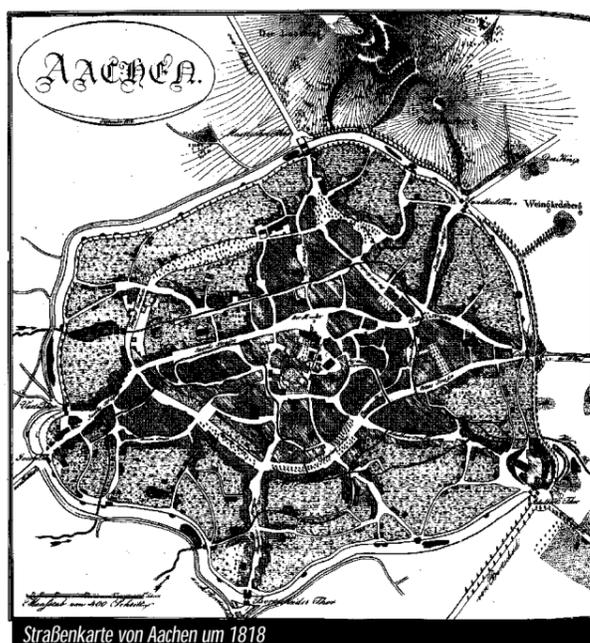
Katschhof: Die vor einem Jahrzehnt geführte Diskussion über die Umgestaltung des Katschhofes ist glücklicherweise zu einem strukturell richtigen Ergebnis gekommen: Der Katschhof ist ein wichtiger "Leerraum" in der Stadt. Nach seinem Charakter, der tatsächlich eher dem eines Hofes als eines Platzes entspricht, kann er nicht belebt werden. Die wenigen vorhandenen Bäume reichen zur Gliederung aus. Weitere Bepflanzungen würden seine Universalität als Ver-

anstaltungsfläche und auch die Spannung, die sich in dem Gegenüber von Rathaus und Domkulle aufbaut, mindern. Kein Handlungsbedarf.

Münsterplatz/Fischmarkt: Kein Handlungsbedarf  
Pontdriesch und Bergdriesch: (Dreesch=Brache) hatten ohnehin eine besondere Rolle als Sonderflächen im erweiterten Stadtgebiet. Diese ist durch den Baumbestand auch heute noch angemessen ausgedrückt. Der Pontdriesch könnte allerdings straffer gestaltet werden.  
Grabenring: Der Grabenring wurde weitgehend umgestaltet und kann den mittelalterlich geprägten Räumen nicht mehr zugerechnet werden. Er wird deshalb an anderer Stelle behandelt.

#### b) Straßen im absolutistischen Städtebau

Lineare Räume als eigenständiges Formelement entstanden erst im Barock. Im Barock wird der lineare Raum als eigenständige Entwurfsaufgabe gesehen. Folgerichtig mußten die Wandungen repräsentative Aufgaben übernehmen. Der barocke Städtebau faßte daher bedeutsame Straßenzüge als einheitliche Gestaltungsaufgabe auf, bei der sowohl die Gliederung der horizontalen als auch der vertikalen Raumflächen strikter Gestaltkontrolle unterlag. Das Einzelhaus hatte dabei zugunsten des Baublockes zurückzutreten. Der Baublock wurde zum raumgliedernden "Superbau". Im Barock kommt zum erstenmal der Baum als bewußt komponiertes komplementäres Element in die öffentlichen Räume der Residenzstädte. Von dort breitet es sich auch in andere Städte aus, wenn Prachtstraßen angelegt werden. Der Baum hatte eine schmückende und schützende Funktion. Im Barock wird das Grün als gestaltetes Grün verwandt. Architektur und Städtebau werden durch Grün unterstützt und fortgeführt. Bäume, Hecken, bodendeckendes Grün, werden geometrisch "gebändigt". Sie ordnen sich unter das städtebauliche Ziel und führen kein Eigenleben. Das Fehlen



## E.2.1

## Stadtraumprägende Hauptstrassen

Zeitepoche der heutigen Prägung

einer Zentralgewalt führte im Rheinland allerdings zu weniger streng kontrollierten Wandungen barocker linearer Räume. Dies betrifft sowohl die Einheitlichkeit der Höhen als auch der Architektur.

Aachen: Aus dieser Zeit gibt es in Aachen nur wenige Straßen: Die Komphausbadstraße, die Theaterstraße und Oppenhoffallee/Viktoriaallee im Frankenberger Viertel. Die beiden zuletzt genannten Beispiele wurden zwar im 19. Jahrhundert gebaut, ihre Entwurfshaltung ist aber dem Barock zuzurechnen.

Die Komphausbadstraße als erste neuzeitliche gerade Straße Aachens hatte offenbar keine durchgehende Baumpflanzung. Nach dem Stich von 1736 (Aachen und das Dreiländereck, Köln 1993, S. 25) ist dort ein einzelner Baum zu sehen. Das schmale Profil ließ dafür auch wenig Raum. Die Theaterstraße hingegen besaß schon von ihrer Konzeption her Bäume. Sie folgt einer typischen barocken Idee - der Achse - mit einem fulminanten Achsenbeginn (Mittelbau, Raumausweitung, Baumreihen) einem weiten baumbestandenen Anschlußelement und einem baumlosen Endabschnitt. Ihr fehlte als Endpunkt eine Begrenzung, die heute - wenn auch gestalterisch mangelhaft - durch das Kreishaus wahrgenommen wird.

Im Frankenberger Viertel sind die Oppenhoffallee und die Viktoriaallee sowie der Neumarkt den nach den Gestaltungsprinzipien des Barock zu sehen und zu gestalten. Näheres hierzu im Abschnitt F.

**Empfehlungen:**

Im Barock wurden breite Straßen mit Mittelinseln zu eigenständigen Elementen des Städtebaues. Zu den barocken Räumen gehört die einheitliche Straßenwandung der Fassaden, breite Bürgersteige, elegante und gepflegte Grünflächen unter den Bäumen (Rasen oder in Form geschnittene Hecken). Die genannten Straßen sollten in der heutigen Grüngestaltung analog behandelt werden. Soweit größere Veränderungen erfolgten, sollten diese möglichst nahe an die typischen Formen jener Zeit zurückgeführt werden. Bäume in diesen Räumen sollen beschnitten werden.



Kaiserallee (heute Oppenhoffallee) um 1890



Heinrichsallee um 1900

**c) Straßen im neunzehnten Jahrhundert**

Im neunzehnten Jahrhundert wurden die barocken Prinzipien der Straßenräume in den bürgerlichen Vierteln und in Geschäftsvierteln bis gegen das Jahrhundertende fortgesetzt. Die typisierten Gebäudefassaden bildeten relativ einheitliche Wandungen der linearen Räume, aus denen Gebäude mit Sondernutzungen in der Höhe, Breite und Fassadengestaltung herausragten. Bäume wurden als strenge Baumreihe, als Platzumrandung komplementär - wie im Barock - eingesetzt. Hinzu kam der Schmuckplatz und der Verkehrsplatz. Begrünte horizontale Flächen an Straßen und Plätzen wurden mit stabilen Eisengittern vor dem Betreten geschützt. Büsche wurden in Form geschnitten, Blumen in geometrischen Flächen eingefüllt. Der strenge Schnitt der Bäume trat bei den großen Straßen zurück.

**Aachen:**

Boulevards: Ludwigsallee, Monheimsallee, Heinrichsallee, die oben genannte Theaterstraße, Kaiser-Friedrich-Platz  
Baumbestandene Verkehrsstraßen: Wilhelmstraße, Adalbertsteinweg, Trierer Straße, Grabenring und zugehörige Gelenkplätze.

Die meisten anderen in dieser Zeit entstandenen linearen Räume sind Quartiersstraßen, die keine gesamtstädtische Funktion haben.

**Empfehlungen:**

Soweit wie möglich, sollte die Nutzungs- und Gestaltfunktion der Prachtstraßen erhalten bzw. wieder hergestellt werden. Dies betrifft die Vollständigkeit und Regelmäßigkeit des Baumbestandes, den Schnitt und die Pflege der Bäume und die Gestaltung der typologisch zugehörigen Grünflächen. Insbesondere verunstaltende Unterpflanzungen wie Cotoneaster und anderes Strauchwerk sollten überprüft werden.

Ludwigsallee: Anschluß Baumreihe zum Ponttor

Monheimsallee: Weitgehend intakt. Anschluß Baumreihe und Grünfläche zum Hansemannplatz

Heinrichsallee: Anschlüsse Hansemannplatz und Kaiserplatz  
Hansemannplatz: Umgestaltung stadträumlich erforderlich. Die Lösung vor dem Kriege kann als Hinweis für eine angemessenere Gestaltung dienen.

Kaiserplatz: Die Funktion des früheren Rondels (oder einer optischen Entsprechung) als End- und Tiefpunkt sollte zumindest langfristig wieder hergestellt werden. Empfehlung: Das Reiterstandbild als point de vue in die Mitte der Kreuzung rücken. Die jetzige Neugestaltung erfaßte nur die Oberfläche. Der Raum bleibt nach wie vor ungefaßt.

Wilhelmstraße: Verbreiterung der Bürgersteige. Wiederherstellung einer durchgehenden beschnittenen doppelten Baumreihe, die bis zum Viadukt fortgeführt werden sollte. Die

Bäume sollen kürzer gehalten werden. Zur Zeit sind sie zu hoch.

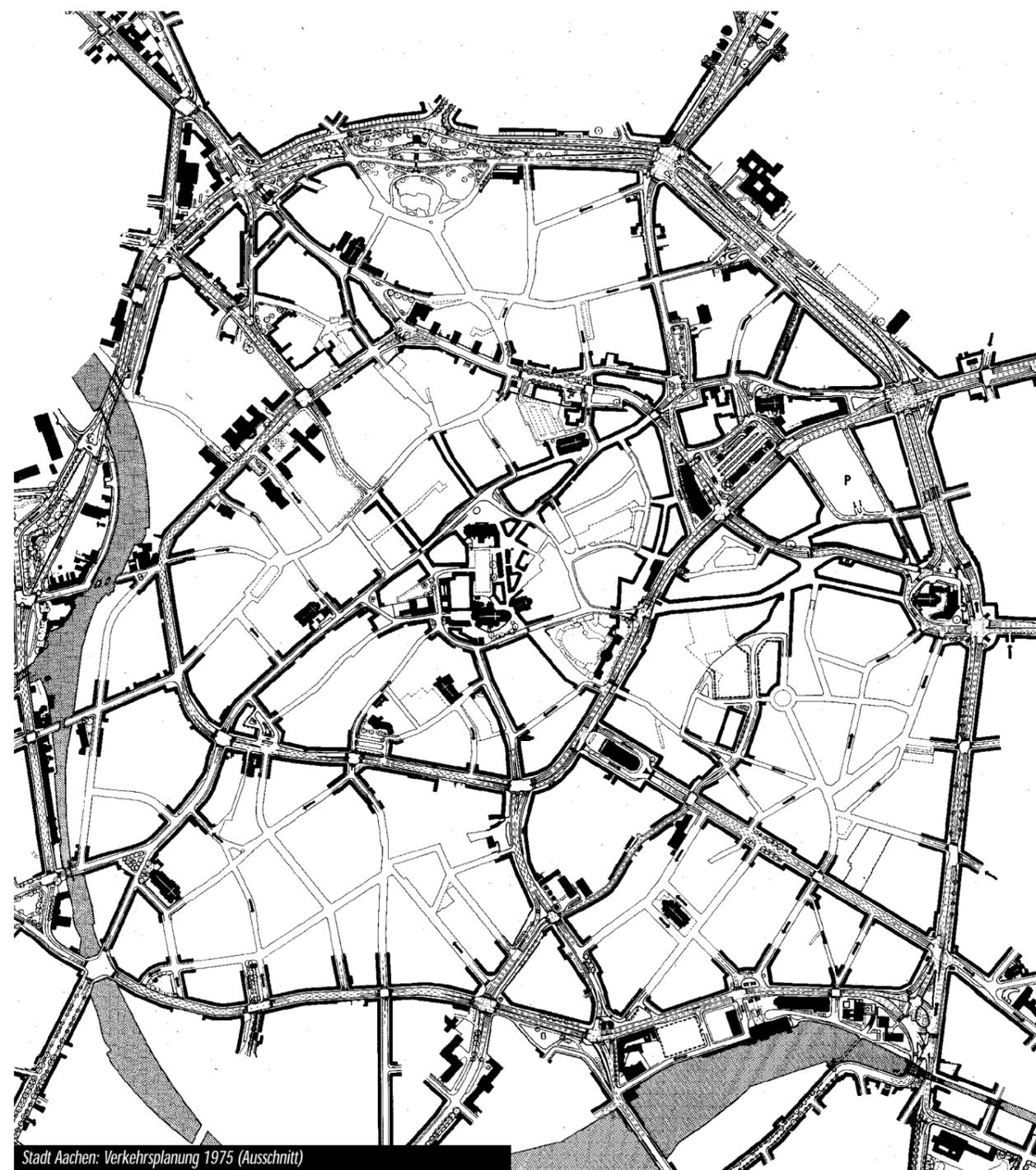
Elisenbrunnen: Die schräg zum Elisenbrunnen nach dem Krieg errichtete Baumreihe erzeugt nicht nur einen geometrischen Konflikt zur Flucht des Elisenbrunnens. Die Bäume sind verwildert, teilweise krank und nicht von Dauer. Der historische Baumbestand war niedrig und kleinkronig. Beim Abgang der jetzigen Bäume sollten wesentlich kleinere beschnittene Bäume parallel zur Bauflucht gepflanzt werden.

#### d) Straßen im 20. Jahrhundert

Vor 1945 waren die Veränderungen in den Straßenräumen noch relativ gering. Erst mit dem Aufbruch der Innenstadt für das Auto kamen völlig neue Formen und Maßstäbe von Straßen in die Stadt. Nahezu alle Mängel der Raumstruktur gehen auf den Versuch zurück, Straßen autogerecht umzugestalten. In der inneren Stadt sind hier insbesondere zu nennen: Der Umbau des Graben- und Alleenringes, der Durchbruch der Peterstraße, Eilfschornsteinstraße, Franzstraße, Sandkaulstraße. Anbaufreie Autostraßen entstanden in Teilabschnitten des dritten Ringes (Halifaxstraße, Amsterdamer Ring, Adenauerallee). Besonders einschneidende Änderungen für das Raumbild entstanden an den Knoten von Radialen und Alleenring. Wir kommen darauf später beim Alleenring zurück. Ein besonderes Problem in den gefaßten Räumen der inneren Stadt sind Abbiegespuren, zu große Abbiegeradien und Mittelinseln. Die nebenstehende Abbildung zeigt das Leitbild einer autoorientierten Umplanung der Hauptverkehrsräume. Glücklicherweise wurden die Tieflagen am Hansemannplatz und an der Einmündung Krefelder Straße nicht ausgeführt.

#### Empfehlungen:

In der inneren Stadt sollen die Straßen ihren Charakter als Stadtstraßen zurückerhalten. Auf autospezifische Elemente sollte möglichst verzichtet werden. Dies gilt auch für übertriebene Fahrbahnmarkierungen, Lichtsignalanlagen und übergroße Hinweisschilder. Besonders wichtig ist der Rückbau der großen Knotenplätze am Alleenring.



Stadt Aachen: Verkehrsplanung 1975 (Ausschnitt)

*Leitsatz: Keine Bäume in »vorderen« Räumen*

### E.3 Innerhalb des Grabenringes



### E.3.1 Innerhalb des Grabenringes

#### Historische Struktur

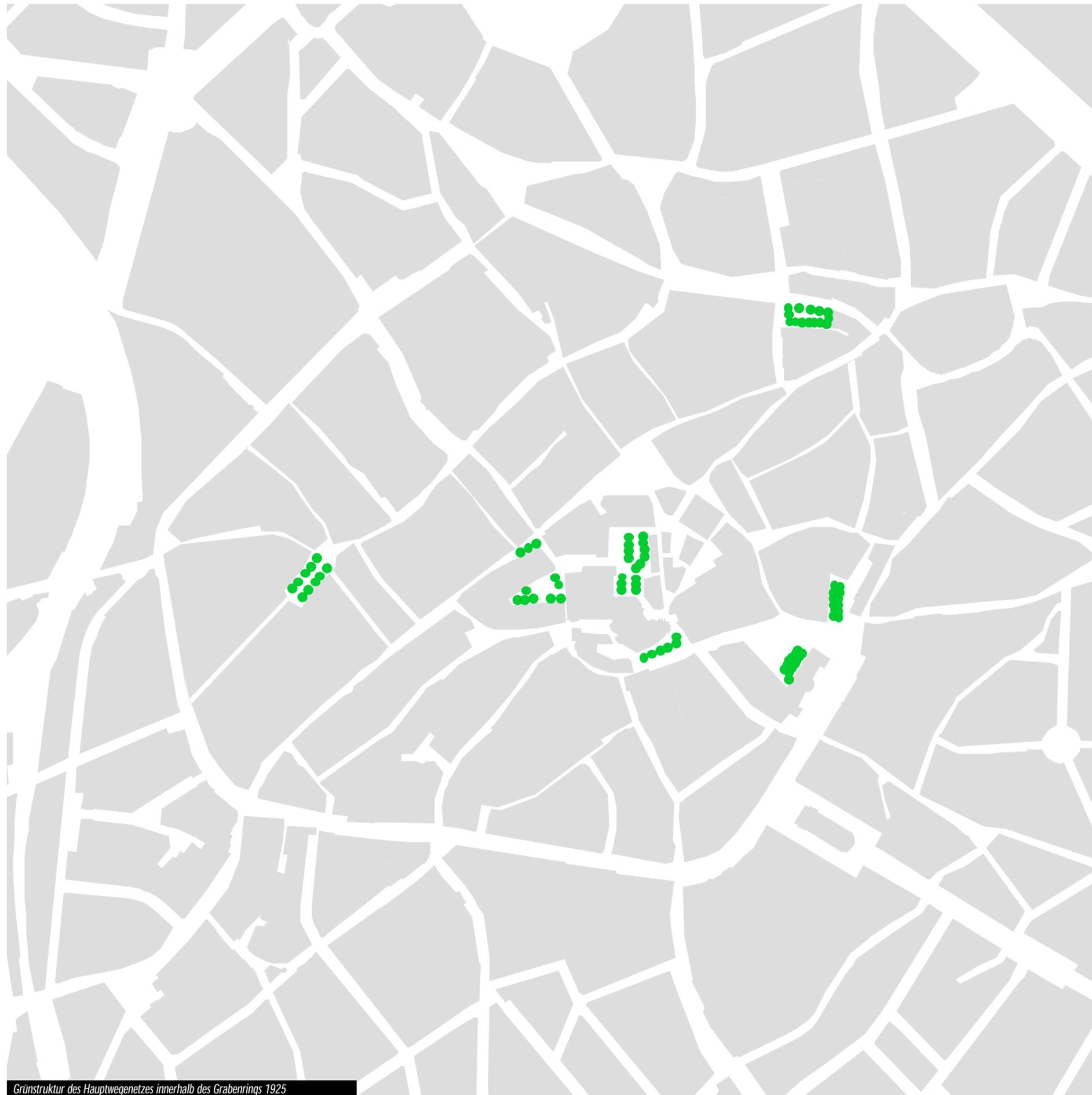
#### Mittelalterliche Funktion der Straßenräume

Die Straßenräume waren Verkehrs- und Handelsräume vor den Werkstätten und Läden. Marktplatz und Münsterplatz bildeten zentrale "vordere" Räume. Aufweitungen der Straßenräume hatten vorwiegend wirtschaftliche Funktionen, z.B. für Märkte und waren z.T. eher "rückwärtige" Räume (z.B. Hof).

#### Historische Funktion des Grüns

Begrünung bestand in der Prägungszeit nur in den Gärten hinter den Häusern und in den umbauten Höfen. Bäume standen z.B. auf dem Katschhof.

Die Karte zeigt die öffentlichen Räume um 1910 und den damaligen Baumbestand innerhalb des Grabenringes. Die Bäume auf dem Graben selbst sind hier nicht dargestellt. Man sieht, daß der Markt baumfrei war, und daß Bäume nur an Stellen, in denen die morphologische Struktur Brüche erfuhr, hinzugefügt wurden. Bäume befanden sich außerdem in großen hinteren Bereichen wie z.B. am Katschhof. Außerdem ist mit dem Lindenplatz ein neuer, baumbestandener Platz hinzugekommen.



Grünstruktur des Hauptwegenetzes innerhalb des Grabenrings 1925

## E.3.2 Innerhalb des Grabenringes

### Heutige Struktur

#### Heutige Funktion, Situation und Begrünung

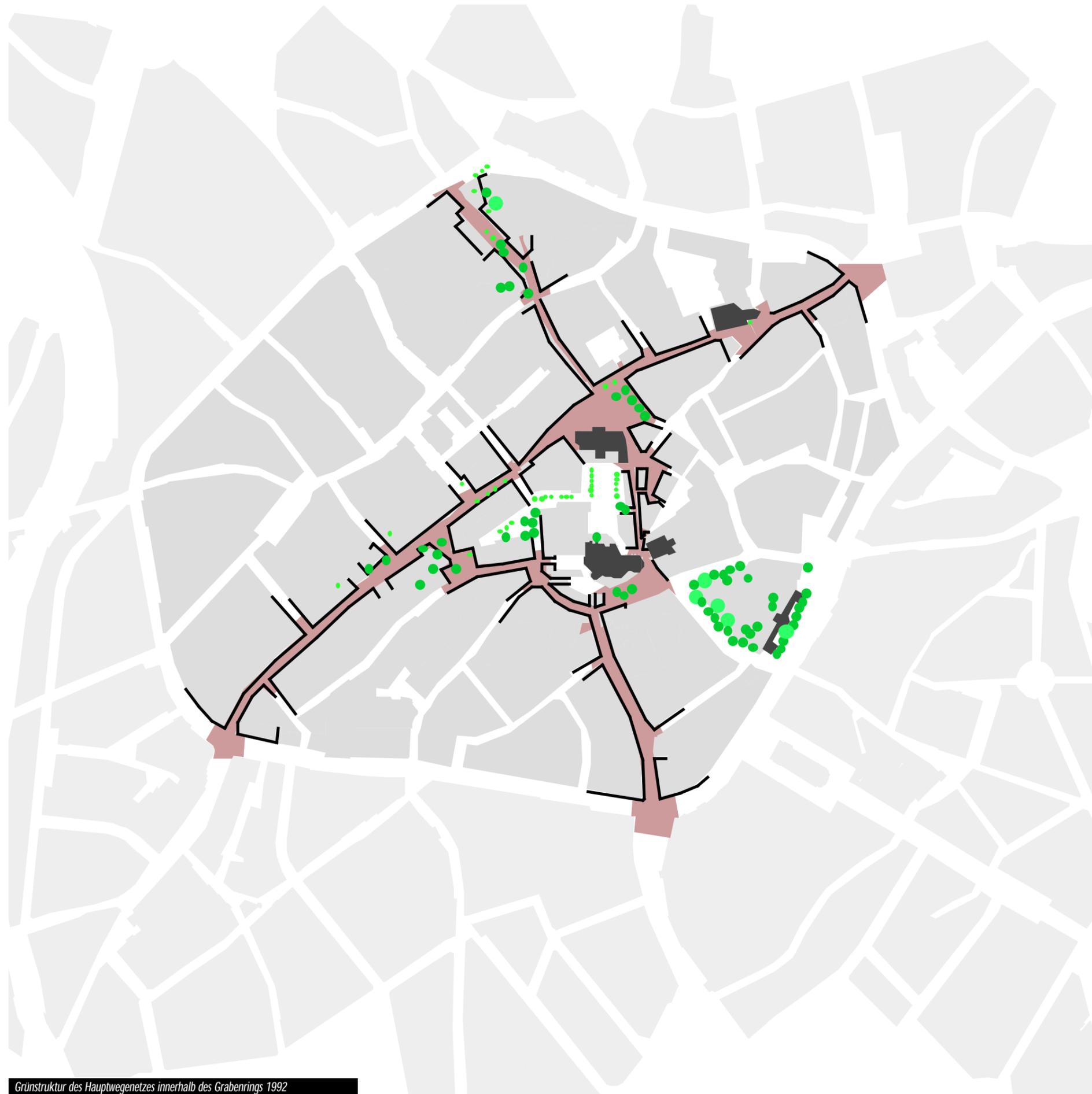
Die Stadträume sind verhältnismäßig gleich geblieben, mit Ausnahme des südlichen Teils der Kleinmarschierstraße mit Gestaltung und Begrünung seit Ende der 1980er Jahre. Stark verändert hat sich der Bereich Klappergasse. Der Elisengarten hat sich auf den gesamten hinteren Blockbereich ausgeweitet.

#### Neuer Baumbestand

Bäume sind hinzugekommen in den Bereichen Ponstraße, Markt, Jakobstraße, Klappergasse und Ritter-Chorus-Straße.

#### Empfehlungen

Mit Bäumen sollte sparsam umgegangen werden. Auch heute sollten daher Bäume in den mittelalterlich geprägten Räumen in der Regel nicht verwandt werden. Ausnahmen sind unproportionierte Freiräume, Nischen und Räume, die ihren mittelalterlichen Maßstab verloren haben. Wegen der räumlichen Enge sollten kleinwüchsige Typen verwendet werden oder ein regelmäßiger Rückschnitt erfolgen.



Grünstruktur des Hauptwegenetzes innerhalb des Grabenrings 1992

### E.3.3 Innerhalb des Grabenringes

Photos

Charakteristische Elemente

- Markt: Schmale tiefe Parzellen (günstig für gemischte Nutzungen, abwechslungsreiche Fronten)
- Markt: Geschlossen wirkender Platzraum
- Karlsbrunnen: Mehrere hundert Jahre Kontinuität des Brunnens



Markt



Markt



Karlsbrunnen



Katschhof



Hof

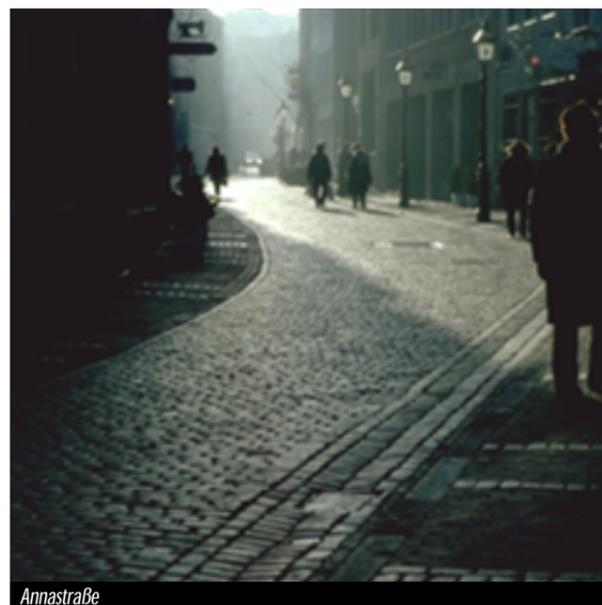


Hühnermarkt

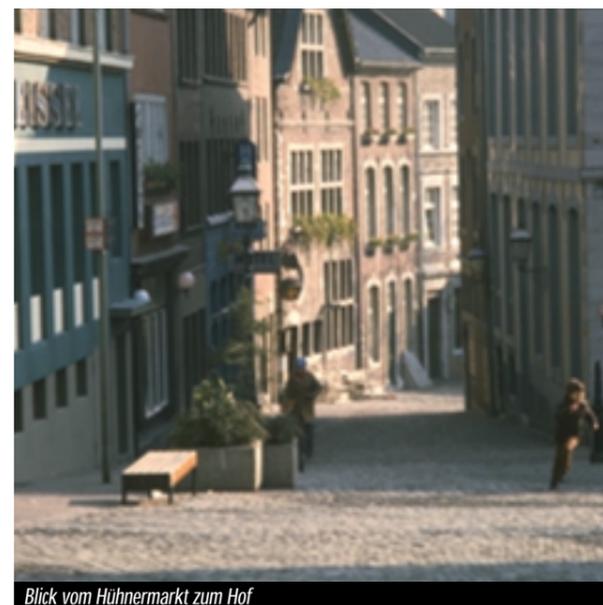
- Katschhof: Stillere Hofraum - offen für ganz unterschiedliche Veranstaltungen
- Hof: Einer der intimsten und beliebtesten Dreiecksplätze
- Hühnermarkt: Platz zwischen Plätzen



Krämerstraße



Annastraße



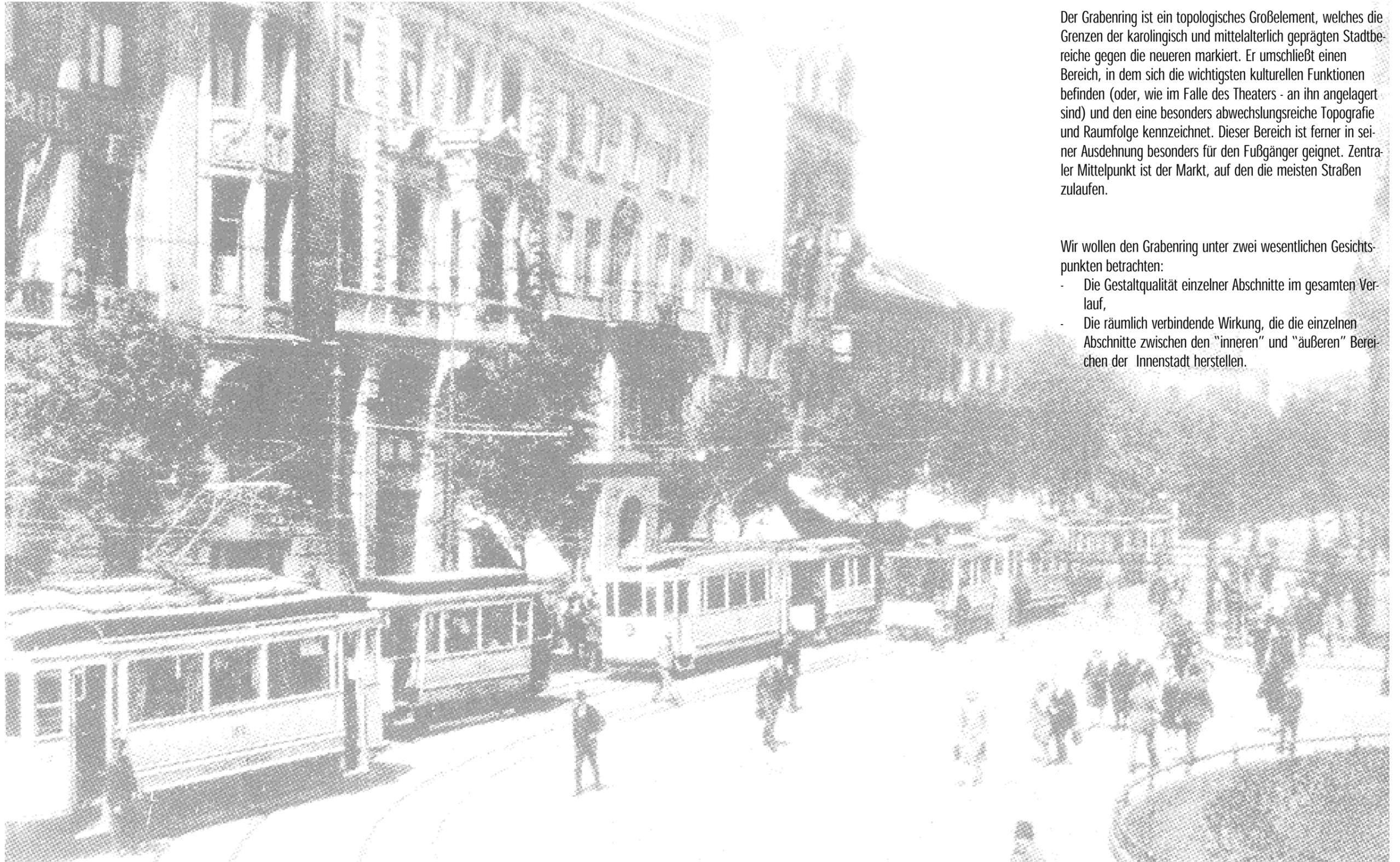
Blick vom Hühnermarkt zum Hof

- Krämerstraße: Fast 1200 Jahre Nutzungskontinuität als Handelsstraße
- Annastraße: Intimer freundlicher Straßenraum
- Blick zum Hof: Komposition aus Unregelmäßigkeit und Topografie

## E.4

## Grabenring

*Die verbindende Funktion des Grabenringes für die innen und die außen liegenden Räume der Innenstadt ist zu betonen.*



Der Grabenring ist ein topologisches Grobelement, welches die Grenzen der karolingisch und mittelalterlich geprägten Stadtbe-  
reiche gegen die neueren markiert. Er umschließt einen  
Bereich, in dem sich die wichtigsten kulturellen Funktionen  
befinden (oder, wie im Falle des Theaters - an ihn angelagert  
sind) und den eine besonders abwechslungsreiche Topografie  
und Raumfolge kennzeichnet. Dieser Bereich ist ferner in sei-  
ner Ausdehnung besonders für den Fußgänger geeignet. Zentra-  
ler Mittelpunkt ist der Markt, auf den die meisten Straßen  
zulaufen.

Wir wollen den Grabenring unter zwei wesentlichen Gesichts-  
punkten betrachten:

- Die Gestaltqualität einzelner Abschnitte im gesamten Ver-  
lauf,
- Die räumlich verbindende Wirkung, die die einzelnen  
Abschnitte zwischen den "inneren" und "äußeren" Berei-  
chen der Innenstadt herstellen.

## E.4.1

## Grabenring

## Historische Situation

## Funktionen und Gestalt des Grabenringes im Mittelalter und im 19. Jahrhundert

Nach dem Bau der zweiten Stadtmauer wurde vor dem Graben, der die innere Mauer umgab, eine Ringstraße angelegt, die auf der stadtauswärts gerichteten Seite mit Gebäuden besetzt wurde (siehe Abbildung der mittelalterlichen Struktur in E.1) Die innere Seite blieb über Jahrhunderte nur gering bebaut. Noch im Urkataster (siehe Abb. in Kapitel E) von 1820 sieht man, daß sich Bebauungen auf die Nachbarschaft der Torstraßen konzentrieren. Erst im letzten Jahrhundert wurde auch die Innenseite durchgehend bebaut. Es entstand ein durch das neunzehnte Jahrhundert geprägter Straßenraum, dessen Raumprofil im Gesamtverlauf weiter und enger ist.

## Historische Funktion des Grüns

Ausweislich historisch allerdings nicht immer genauer Stadtansichten war der mittelalterliche Ring wohl nur entlang des heutigen Alexianergrabens mit einigen Bäumen bepflanzt. Auch heute finden wir dort zweireihigen Baumbestand. Maßstäbe für den Umgang mit dem Grabenring sind daher aus den Gestaltvorstellungen um die Jahrhundertwende und aus der gegenwärtigen stadträumlichen Problemen abzuleiten. Nebenstehende Abbildung zeigt den Baumbestand um 1925 auf dem Grabenring. (nicht dargestellt: Bäume innerhalb des Rings). Danach war der Grabenring nicht durchgehend mit Bäumen bepflanzt.

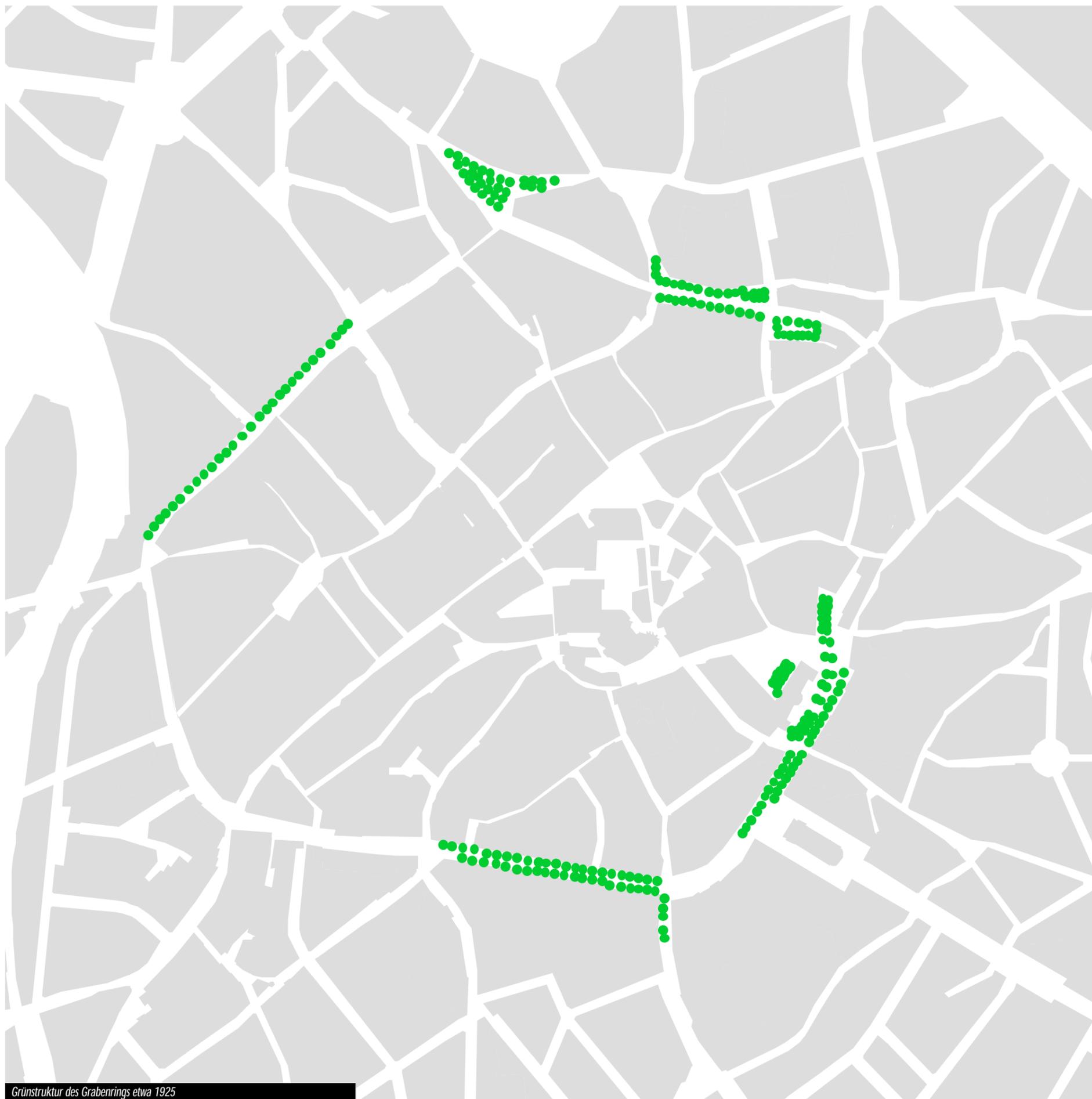
Doppelseitige Baumreihen: Alexianergraben, Kapuzinergraben und Friedrich-Wilhelm-Platz sowie mittlerer Teil des Seilgrabens

Einseitige Baumreihen: Templergraben zwischen Königsstraße und Wüllnerstraße

Baumgruppen: dreieckige Aufweitung im Pontdriesch und im Übergang zum Sandkaulbach, rechteckige Aufweitungen am Seilgraben, an der Annastraße, dreifache Baumreihe vor dem Eisenbrunnen

Baumlose Teile: Karlsgraben, Löhergraben, Dahmengraben und Holzgraben, Komphausbadstraße und südlicher Teil des Seilgrabens, Hirschgraben und Templergraben zwischen Pontdriesch und Wüllnerstraße.

Der Grabenring bestand somit bereits vor Einfluß des Neuordnungsplanes aus unterschiedlichen Sequenzabschnitten, die sich weitgehend aus den unterschiedlichen Breiten des Raumprofils ableiteten.



Grünstruktur des Grabenrings etwa 1925

## E.4.2

## Grabenring

## Heutige Situation

## Heutige Funktion, Situation und Grünbestand

Der Grabenring verbindet in seinem Verlauf als lineares Kontinuum die Torstraßen.

Dabei ist kennzeichnend: Im Osten ist der Ring stärker aufgeweitet als im Westen; das Hautgebäude der RWTH und der Eilenbrunnen markieren etwa die Grenzen der Aufweitung.

Die Unterbrechungen des Ringes durch Kreuzungen sind nach "außen" aufgeweitet. Begrünte Nischen, Parkanlagen und öffentliche Räume mit verbindender Wirkung erstrecken sich nach "innen".

Eine Besonderheit des Grabenringes sind Parallelen in Teilabschnitten von Sequenzen.

Vergleichen wir den heutigen Zustand mit dem von 1925, ergibt sich folgendes Bild für die Veränderungen des Grabenringes:

Das Raumprofil wurde infolge von Fluchtveränderungen in folgenden Abschnitten verbreitert:

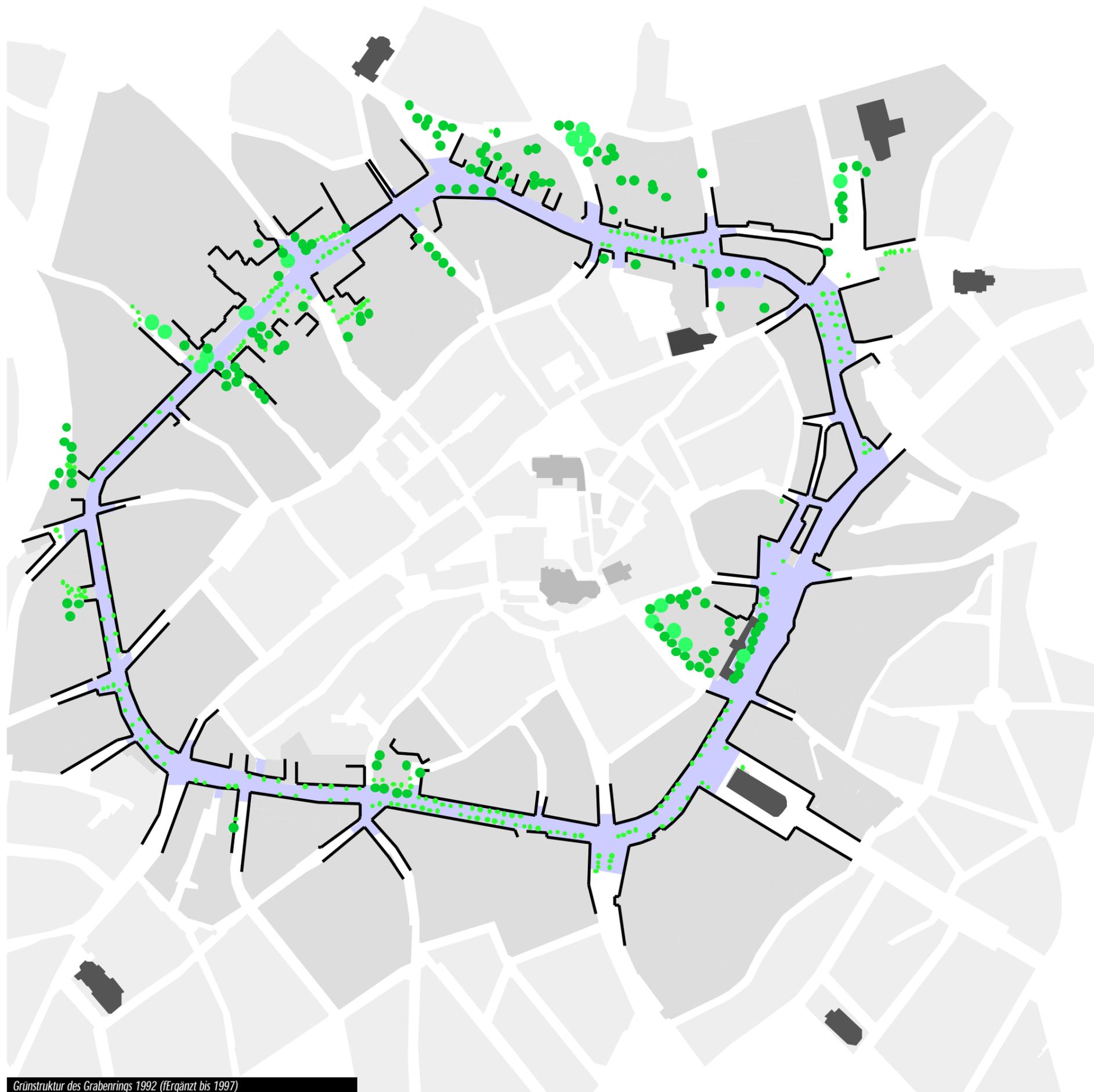
- Templergraben zwischen Wüllerstraße und Pontdriesch, Hirschgraben, Seilgraben an der Kreuzung Sandkaulstraße, Komphausbadstraße, Peterstraße, Friedrich-Wilhelm-Platz sowie in geringerem Maße am Löhergraben, Karlsgraben und Templergraben.

Eine Fortführung von Baumbestand und Begrünung seit 1925 sind festzustellen für

- den engen Teil des Templergrabens mit einseitiger Baumreihe,
- den mittleren Teil des Alexianergrabens mit doppelter Baumreihe,
- den Kapuzinergraben östlich des Theaterplatzes mit doppelter Baumreihe,
- den mittleren Teil des Seilgrabens mit doppelter Baumreihe und dreieckiger Begrünung der Aufweitung zum Sandkaulbach.

Veränderungen des Baumbestandes und der Begrünung sind festzustellen für :

- den Templergraben zwischen Schinkelstraße und Pontdriesch mit dem Verlust der Fortführung einer einseitigen Reihe vor dem Hauptgebäude, der Pflanzung einer Baumgruppe vor der Karman-Forum und einzelnen Bäumen auf



Grünstruktur des Grabenrings 1992 (Ergänzt bis 1997)

## E.4.3 Grabenring

### Photos

- trennenden Grünstreifen in Straßenmitte,
- den Bereich zwischen Sandkaulbach/ Sandkaulstraße und Peterstraße mit einzelnen Bäumen auf nicht befahrbaren Flächen,
- den Friedrich-Wilhelm-Platz mit dem Verlust einer Baumreihe auf der südlichen Straßenseite und dem Verlust der doppelten Baumreihe vor dem Elisenbrunnen bis hin zum Holzgraben,
- den Verlust eines Teiles der doppelten Reihe im Alexianergraben im Kreuzungsbereich Franzstraße sowie einzelne Bäume und Grünstreifen in Straßenmitte zum Kapuzinergraben hin,
- die Pflanzung einer doppelten Baumreihe im Karlsgraben.

Der Grabenring hat somit innerhalb von 70 Jahren erhebliche Veränderungen erfahren. Dies gilt besonders für die randbildenden Bebauungen. Es gibt kaum noch Abschnitte, die eine historisch bedeutsame Prägung aufweisen. Der Umgang mit dem Grün kann sich daher auf raumstrukturelle Maßstäbe stützen.

### EINMAL UM DEN GRABENRING

#### Anmerkungen zu den Photos

- Templergraben: Ringform wird durch Baulücke optisch nicht vermittelt
- Karlsgraben: Bäume sind für den Hausabstand zu hoch, in Form schneiden
- Karlsgraben: Innere Baumreihe schließen
- Alexianergraben: Eine gelungene Sequenz
- Kapuzinergraben: Der Stadtraum zerfällt an der Kreuzung. Autoorientierte Raumbildung umwandeln in eine Stadtstraße
- Friedrich-Wilhelm-Platz: Verwilderte Platanen
- Seilgraben: Durch Bäume gut gefaßter Teilraum
- Hirschgraben: Von Verkehrsflächen dominierter Abschnitt
- Wüllnerstraße: Mittelinsel mit Verlegenheitsgrün



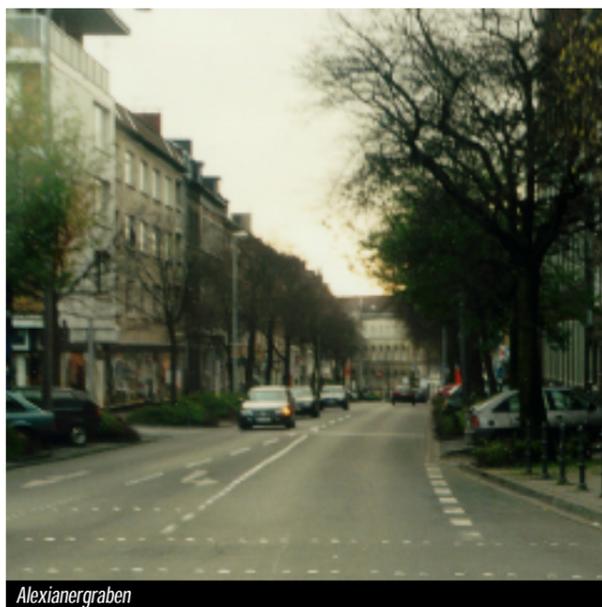
Templergraben



Karlsgraben



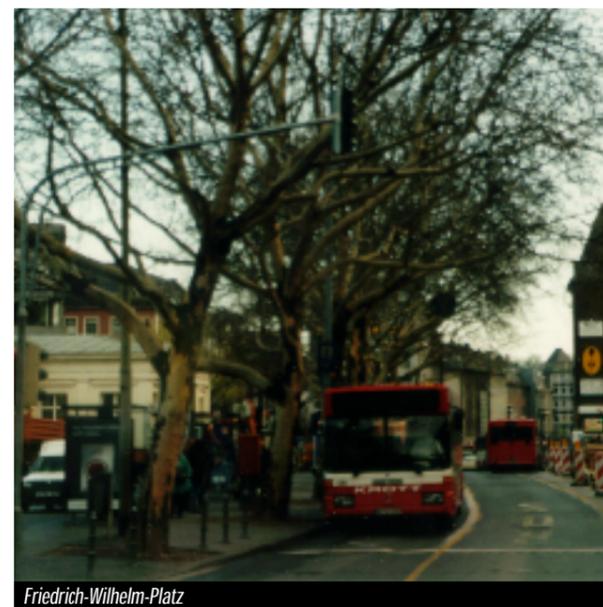
Karlsgraben



Alexianergraben



Kapuzinergraben



Friedrich-Wilhelm-Platz



Seilgraben



Hirschgraben



Templergraben

## E.4.4

## Grabenring

## Struktur

Folgende Sequenzabschnitte werden zwischen den Kreuzungsabschnitten unterschieden:

- 1 Der Abschnitt Hirschgraben mit dem aufgeweiteten Seilgraben und der parallelen Führung von engem Seilgraben und Sandkaulbach zwischen den Kreuzungen Pontdriesch und Sandkaulbach.
- 2 Der Abschnitt mit der Aufweitung der Kurhausstraße und den Parallelen von Kurhausstraße und Komphausbadstraße zwischen den Kreuzungen mit der Sandkaulstraße und der Peterstraße, bzw. der Blondelstraße.
- 3 Der Abschnitt Peterstraße, Friedrich-Wilhelm-Platz und der östliche Teil des Kapuzinergrabens zwischen der Kreuzung Blondelstraße/ Peterstraße und dem Theaterplatz.
- 4 Der Kapuzinergraben zwischen Theaterplatz und Kreuzung mit der Franzstraße.
- 5 Der Abschnitt von Löher- und Alexianergraben zwischen den Kreuzungen von Jakob- und Franzstraße.
- 6 Der Abschnitt Löher- und Karlsgraben zwischen den Kreuzungen von Königs- und Jakobstraße.
- 7 Der Templergraben einschließlich "Driescher Gäßchen" zwischen Königsstraße und Pontdriesch.

- Verflechtung Torstraße
- Einmündung untere Torstraße / Verbindung zum 2. Ring
- Einmündung nachgeordnete Torstraße
- Einbindung Achselement
- Grünbereich seittl. oder in Verflechtungsbereich
- Straße, weit
- Straße, eng

## E.4.5

## Grabenring

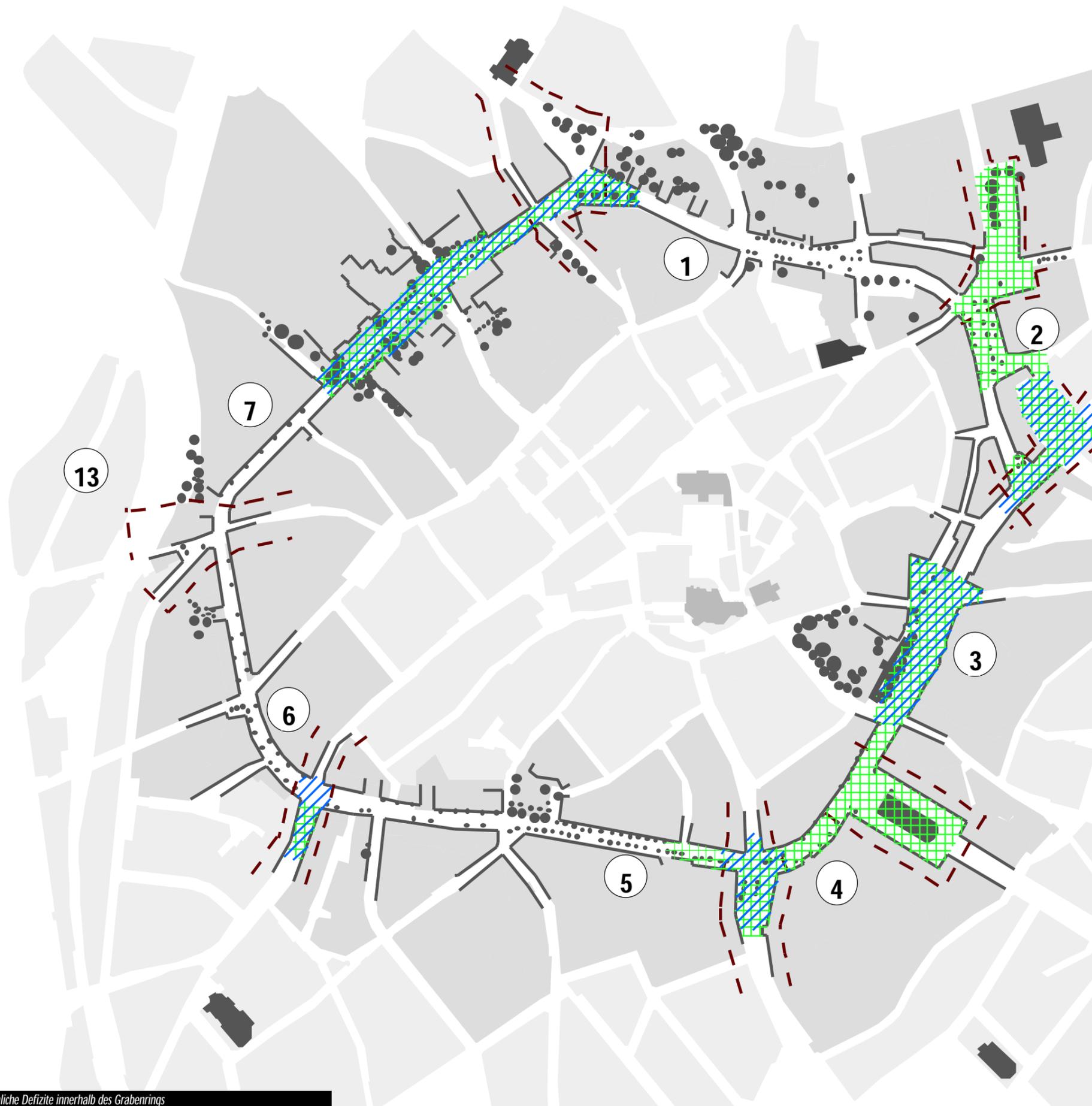
## Mängel und Potentiale

## Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel:

Auf der nebenstehenden Karte sind die Mängel aufgezeigt. Die einzelnen Bereiche werden ausführlich auf den nachfolgenden Seiten dargestellt.

## Zusammenfassende Empfehlungen

Freiräume nach "innen" sind stärker zu betonen. Die Unterbrechungen durch Kreuzungen sind durch Stärkung der Sequenzabschnitte zu mildern. Baumpflanzungen sehen infolge der Enge des verfügbaren Raumes Bäume vor, die - im Gegensatz zum Allenring - regelmäßigen Schnitt erfordern. Grundsätzlich sollte eine Straßensequenz stets mit der gleichen Art von Bäumen und Grüngestaltung versehen werden. Eine Angleichung über den gesamten Verlauf des Grabenringes würde die Erkennbarkeit und Eigenständigkeit stärken.



Räumliche Defizite innerhalb des Grabenrings

-  zu verbessernde Grünstruktur
-  negatives Raumprofil
-  unzureichende Raumbildung

## E.4.5

## Grabenring



1. HIRSCHGRABEN/ SEILGRABEN

**Raumbildung**

- Verbindung zwischen Kreuzung Pontdriesch und Kreuzung Sandkaulstraße
- Unterteilung in drei Abschnitte durch die Kreuzungen von Neupforte/ Bergdriesch und Martinstraße
- Aufweitungen des Raumes im mittleren Bereich zwischen den Kreuzungen
- Aufnahme von Verbindungsfunktionen durch abschnittsparallele Führung des Sandkaulbachs
- Rücksetzung von Fluchten in den beiden ursprünglich engen Abschnitten Hirschgraben und Seilgraben

**Raumprofil**

- Aufweitungen der Fahrbahnen in den Kreuzungsbereichen
- Trennung des Grabenbereichs durch mittige Grüninseln
- Aufweitung durch Busspuren
- Unterteilung durch seitlichen Stellplatzbereich

**Begrünung**

- private Begrünung zwischen Zeilen am Hirschgraben, z.T. eingeschränkt durch Garagen und eingezäunten Spielplatz
- seitliche Grünbereiche mit vorwiegender Stellplatznutzung zu beiden Seiten der Kreuzung Martinstraße
- doppelte Baumreihe im mittleren Abschnitt
- kein raumwirksamer Ausgleich durch Baumpflanzung für Rücksetzung von Fluchten

**EMPFEHLUNG:**

- Schließung der äußeren Baumreihe am Hirschgraben
- Verbesserung der Raumprofile, u.a. durch Aufhebung der trennenden Begrünung

2. VERBINDUNG KURHAUSSTRASSE/  
KOMPHAUSBADSTRASSE**Raumbildung**

- Parallele Wegeführung von Kurhausstraße und Komphausbadstraße
- Anlage der Kurhausstraße als zentrale Verkehrsstraße
- Aufweitung der Kurhausstraße im Bereich der ehemaligen Komphausbadstraße infolge zurückversetzter Fluchten
- bauliche Fassung des Raumes durch weit auseinanderliegende Baufluchten sowie durch torartige Überbauung der Kurhausstraße in Richtung Bushof
- rückwärtige Fronten im Wechsel mit vorderen Fronten an der Kurhausstraße/ Ecke Peterstraße
- geringe Raumwirkung der Ecke Kurhausstraße/ Peterstraße (zurückgesetzte Fluchten des Bushofes)

**Raumprofil**

- Aufweitung der Fahrbahnen u.a. für Buslinien und -haltestelle, insbesondere im Einfahrtbereich des Bushofes
- Breite Bürgersteige und Bushaltestelle im aufgeweiteten Straßenraum

**Begrünung**

- keine raumwirksame Begrünung vorhanden

**EMPFEHLUNG**

- Der Bereich ist der problematischste der Innenstadt. Es wird empfohlen, einen grundlegenden raumbildenden Umbau im Zusammenhang mit der Führung der Stadtbahn einzuplanen.

3. PETERSTRASSE/ FRIEDRICH-WILHELM-PLATZ/  
KAPUZINERGRABEN**Raumbildung**

- Verbindung zwischen den Kreuzungsbereichen Peterstraße und Theaterplatz
- Unterteilung in Abschnitte durch Adalbertstr. und Wirichsbongardstr.
- Aufweitung durch Eisenbrunnen und Parkanlage sowie durch den Friedrich-Wilhelm-Platz.

**Raumprofil**

- Fahrbahnaufweitung vor dem Eisenbrunnen (Bushaltestellen)
- breite Bürgersteige und zwei zentrale Fußgängerüberwege

**Begrünung**

- raumwirksame großkronige Bäume einseitig vor dem Eisenbrunnen
- Verlust einer Baumreihe auf gegenüberliegender Straßenseite
- doppelte Baumreihe im Bereich Kapuzinergraben
- Verlust einer Baumgruppe im Platzbereich zwischen Ursulinerstraße und Holzgraben

**EMPFEHLUNG**

- Die Platanen vor dem Eisenbrunnen sollten ersetzt werden durch parallel zur Fahrbahn gepflanzte kleinkronige und regelmäßig geschnittene Bäume.
- Auf der östlichen Straßenseite Wiederherstellung der Baumreihe (wie im Umbaukonzept der Stadt Aachen vorgesehen).
- Neuordnung im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung.



4. KAPUZINERGRABEN

**Raumbildung**

- geschwungener Verlauf der Straße
- beidseitig raumwirksame geschlossene Bebauung
- Einbindung der Hauptpost als zentralem öffentlichen Gebäude

**Raumprofil**

- integrierte Führung von Individualverkehr und Buslinien
- seitliche Bürgersteige mäßiger Breite

**Begrünung**

- beidseitige Baumreihe nicht ganz vollständig

**EMPFEHLUNG**

- Vervollständigen der Baumreihen



5. LÖHERGRABEN/ ALEXIANERGRABEN

**Raumbildung**

- überwiegend geschlossene Bebauung
- seitliche Aufweitungen im Bereich Alexianer- und Löhergraben
- geringfügige Verengung der Straßenraumweite im Löhergraben

**Raumprofil**

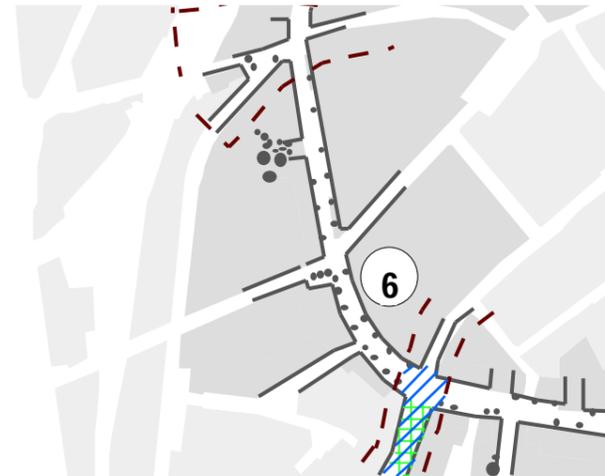
- Aufweitung der Fahrbahnen
- schmale Bürgersteige
- seitliche Stellplätze

**Begrünung**

- doppelte Baumreihe in Löher- und Alexianergraben

**EMPFEHLUNG**

- Reduzierung der Fahrbahnbreiten, insbesondere im Kreuzungsbereich zur Franzstraße.
- Anschluß der doppelten Baumreihe an die Kreuzungen.



6. KARLSGRABEN

**Raumbildung**

- überwiegend geschlossene Bebauung
- Verengung der Straßenraumweite im Karlsgraben
- seitliche Aufweitung durch blockinterne Wohnbebauung zur Deliusstraße hin

**Raumprofil**

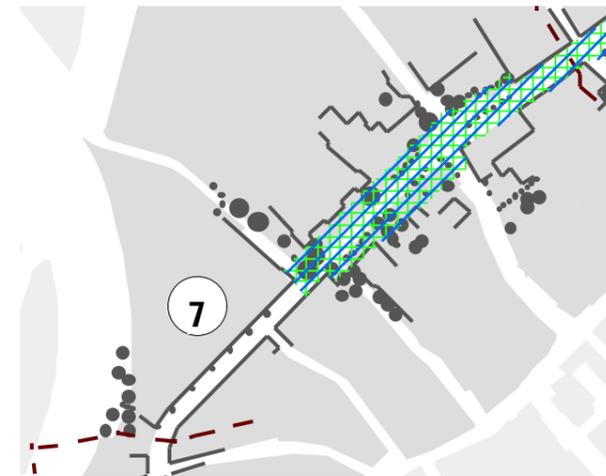
- Aufweitung der Fahrbahnen
- schmale Bürgersteige
- seitliche Stellplätze

**Begrünung**

- zweiseitige Baumreihe

**EMPFEHLUNG**

- Kein dringender Handlungsbedarf;
- Langfristig: Rückbau der Bus- und Abbiegespuren,
- Die Bäume sollten niedrig gehalten und in Form geschnitten werden.



7. TEMPLERGRABEN

**Raumbildung**

- überwiegend geschlossene Bebauung
- Verengung der Straßenraumweite bis zur Aufweitung im Bereich der RWTH-Gebäude östlich Schinkelstraße
- Aufweitungen der Bebauung im Kreuzungsbereich Wüllnerstraße
- Rücksetzung von Baufluchten durch Nachkriegsbebauung
- Übergang zwischen den Stadträumen innerhalb und außerhalb des Grabenringes geprägt durch Freiraum vor der mittelalterlichen Mauer
- bauliche Fassung des Gabelungsbereichs nördlich durch zurückgesetzte Bauflucht, südlich durch die Mauer

**Raumprofil**

- Aufweitung der Fahrbahnen
- schmale Bürgersteige
- seitliche Stellplätze im engen Templergraben
- mittige Trennungen durch Grüninseln im Kreuzungsbereich Wüllnerstraße

**Begrünung**

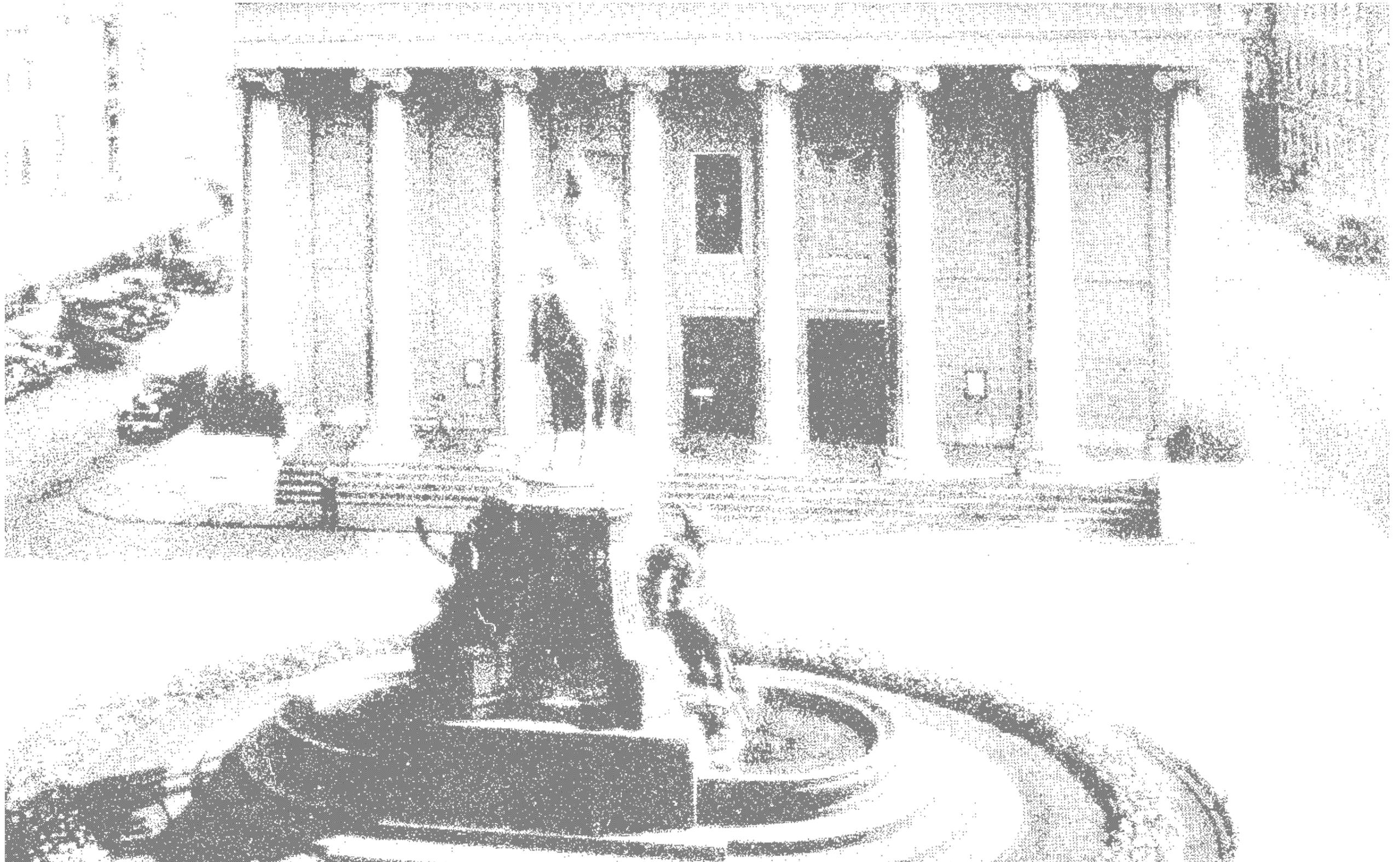
- einseitige Baumreihe im engen Bereich des Templergrabens
- Baumgruppen vor der Karman-Bebauung
- Bäume im Querungsbereich von Schinkelstraße und öffentlichen Räumen der Karman-Bebauung
- einzelne Bäume in Straßenmitte in den Kreuzungsbereichen Pont- und Wüllnerstraße
- seitlicher Freiraum vor der mittelalterlichen Mauer/ Pontstraße

**EMPFEHLUNG**

- Verbesserung des Raumprofils im Kreuzungsbereich Wüllnerstraße durch Aufhebung von trennendem Grün,
- Verbindende doppelte Baumreihe zwischen Schinkelstraße und Hirschgraben, insbesondere in dem durch Fluchrücksetzung aufgeweiteten Gabelungsbereich von Pontstraße und Pontdriesch

*Die Torstraßen sollten in ihrer linearen Wirkung durch eine Begrünung gestärkt werden, die hinter die Begrünung der Ringe zurücktritt.*

## E.5 »Torstraßen« / Ringverbindungen



## E.5. »Torstraßen« / Ringverbindungen

### Charakter der Torstraßen

Die ehemaligen Torstraßen und die klassizistisch angelegte Theaterstraße verbinden den Grabenring und den Alleenring miteinander. Nicht alle Torstraßen werden durch Radialen fortgeführt; die Königsstraße z.B. verbindet als Hauptstraße nur die Ringe miteinander. Die Theaterstraße wird durch die Zollernstraße bis zur Oppenhofalle geführt und wird über die Goerdelerstraße an die Triererstraße angebunden.

Typisches Merkmal der Torstraßen und der Theaterstraße ist der Geländeanstieg zwischen Grabenring und Alleenring. Abschnitte zwischen einmündenden Straßen und Gabelungen werden dadurch betont. Enge und weite Räume im Verlauf der Straßen werden durch die Niveauunterschiede hervorgehoben.

Wir wollen diese Straßen unter zwei Aspekten betrachten:

- Linearität ihres Zusammenhanges zwischen den Ringen
- Anschlüsse an die Ringe



Karte von 1820 mit den übergeordneten Torstraßen

## E.5. »Torstraßen« / Ringverbindungen

### Charakter der Torstraßen

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Funktion der Torstraßen als Verknüpfungselemente zwischen Innen und Außen.

Deutlich wird auch die Inhomogenität der Baustruktur durch Großparzellierungen und Höhenabweichungen.



Blick nach Süden über die Aachener Innenstadt

## E.5.1

## »Torstraßen« / Ringverbindungen

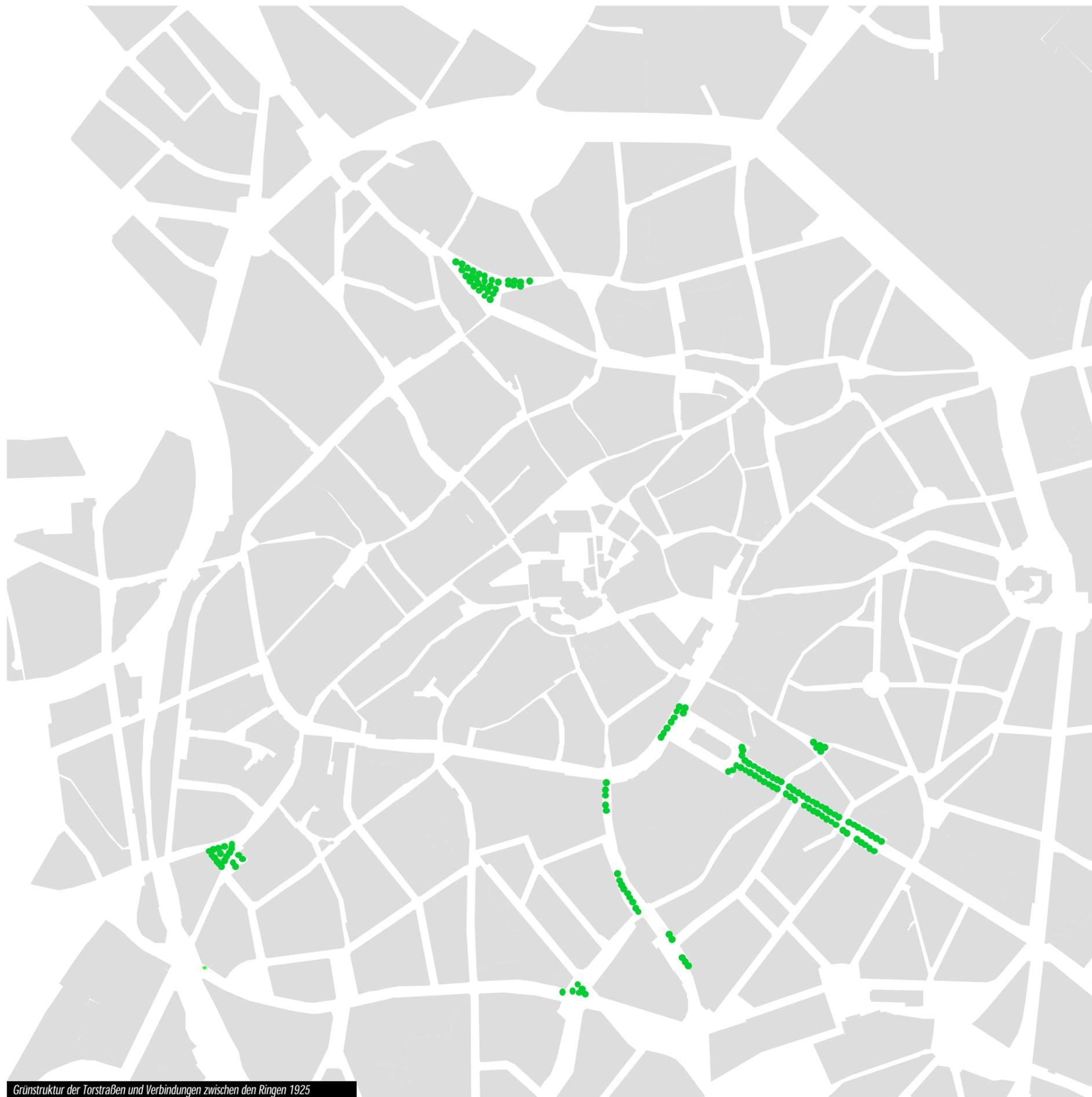
## Historische Situation

## Funktion der Straßenräume im Mittelalter und im 19. Jahrhundert

Mit Ausnahme der Theaterstraße sind die dargestellten Straßen in ihrem Verlauf im Mittelalter entstanden. Die Funktion der Straßenräume lag im Mittelalter sowie im 19. Jhd in der Verbindung zwischen "Stadtinnerem" und Umgebung; die Ausrichtung der Straßen nimmt alle Himmelsrichtungen auf. Die Torstraßen waren durchgehend bebaut, außen eng, innen teilweise etwas geweitet und unbegrünt. Die Theaterstraße und der Theaterplatz wurden um 1830 als Prachtstraße planmäßig angelegt.

## Historische Funktion des Grüns

Die Begrünung, die innerhalb der betrachteten Straßenräume bis heute entstanden ist, ist unterschiedlichen Perioden der Stadtentwicklung zuzuordnen. Sie geht z.T. zurück auf die mittelalterliche Entwicklung des Grüns vor den Toren der Stadt (s. Aufweitung am Pontdriesch/Driescher Gäßchen) und wurde dort aufgegriffen durch die Begrünungskonzepte des 19. und des frühen 20. Jhd.,. Die Konzepte des 19. Jhd. betreffen auch die ergänzende Begrünung städtischer Straßen im Zuge ihrer gründerzeitlichen Erstbebauung (s. Gabelung Königsstraße/ Ecke Mauerstraße und Gabelung Jakobstraße/ Ecke Vaalserstraße nach Versetzen der Jakobskirche und s.a. einseitige Baumreihen in den Aufweitungen der Franzstraße). Die Theaterstraße ist als einzige in ihrer gesamten Anlage mit Begrünung entworfen worden. Sie zeigt am Theaterplatz bereits das Prinzip der Aufweitung im Übergang zum Grabenring und verstärkt es durch eine gestufte Verengung zum Alleinring hin. Eine doppelte Baumreihe wurden nur im aufgeweiteten Bereich bis zur Kreuzung Bahnhofstraße gepflanzt.



Grünstruktur der Torstraßen und Verbindungen zwischen den Ringen 1925

## E.5.2

## »Torstraßen« / Ringverbindungen

## Heutige Situation

## Heutige Funktion, Situation und Grünbestand

Die Torstraßen und die Theaterstraße nehmen den Verkehrsfluß zwischen Stadtkern und Umgebung auf und verteilen ihn auf den Grabenring. Die Aufweitungen der Fahrbahnen von Peterstraße und Sandkaulstraße zeigen die Verflechtung der Stadt mit dem überregionalen Verkehr und den Anschlüssen an die Autobahnen besonders stark.

Die Theaterstraße nimmt Verkehre aller Verflechtungsarten auf, ist jedoch aufgrund ihrer ursprünglichen Konzeption geeignet, starke Belastungen aufzunehmen. In Franzstraße, Jakobstraße und Pontstraße bestimmt der regionale Verkehr die Funktion.

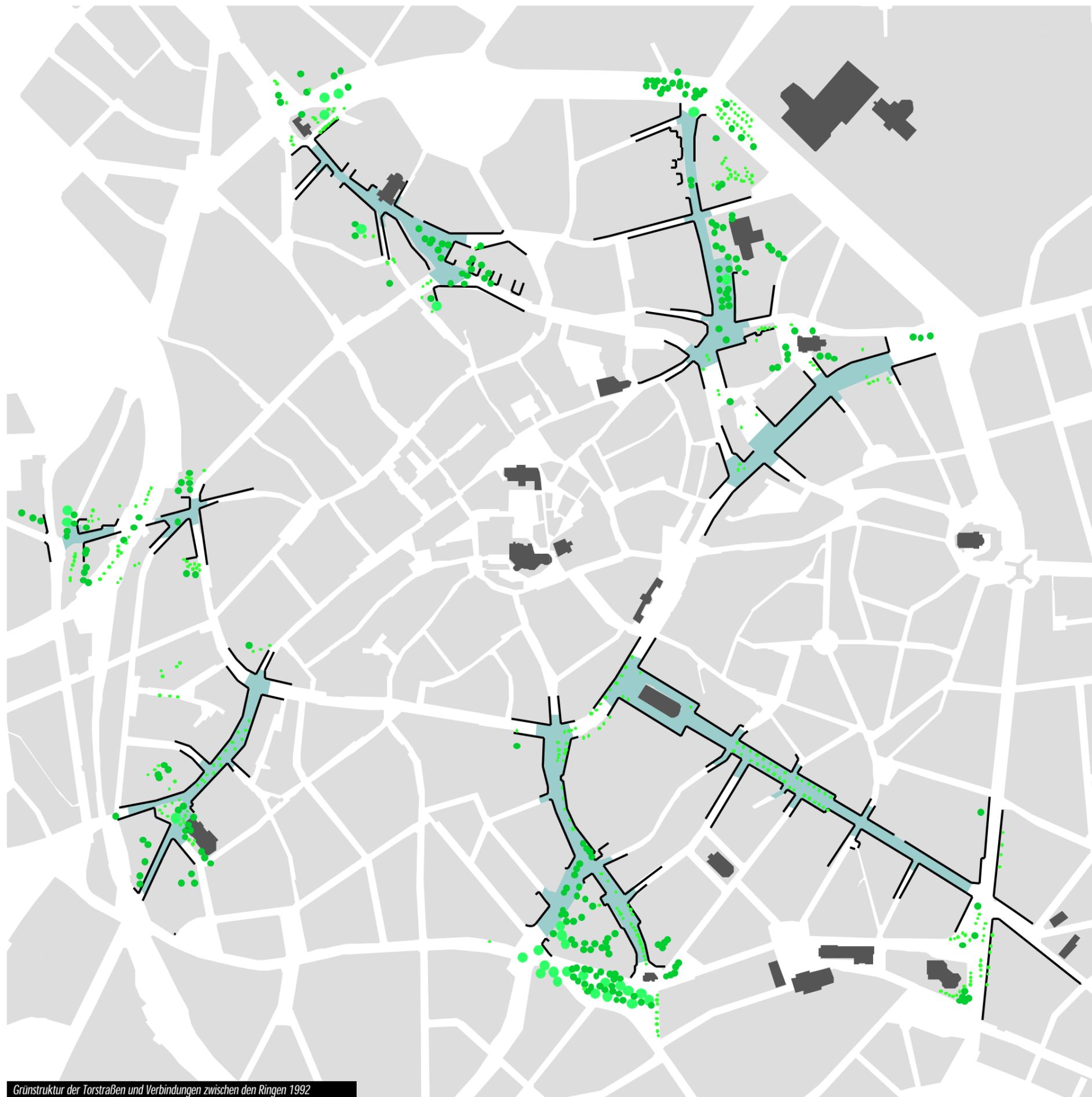
Mit Ausnahme der Theaterstraße wurden die »Torstraßen« durch die Fluchtveränderungen der Zeit seit 1949 vor allem in ihren Anschlüssen zum Grabenring aufgeweitet.

Sandkaul-, Peter- und Franzstraße zeigen durchlaufende Fluchtaufweitungen der Zeit nach dem II. Weltkrieg und werden dadurch in ihrer starken Verkehrsfunktion für die Verbindung zwischen den Ringen charakterisiert.

Alle Straßen sind in ihrem Verlauf durch einmündende oder querende Straßen ein- oder mehrfach unterteilt. Jakob- und Franzstraße sind nach »außen« gegabelt und weisen damit auf unterschiedliche Verflechtungen nach außen hin. Die Pontstraße zeigt eine Gabelung zum Grabenring; sie wird dadurch in ihrer doppelten Verflechtungsfunktion als zentrale Stadtstraße mit direktem Bezug zum Kern des Zentrums (Markt) und als Verbindung zwischen den Ringen mit Bezug nach außen charakterisiert.

Die Peterstraße zeigt das typische Prinzip der Verengung zum Alleering hin nicht mehr in ihrem Verlauf, sondern nur noch in Form von zwei Gebäuden mit beabsichtigter Torwirkung.

Die heutige Begrünung ist vor allem durch die Entwicklung seit dem II. Weltkrieg geprägt (Nachkriegs-Begrünung der Sandkaulstraße vor aufgeweiteten Straßenräumen infolge der Fluchtversetzung/ Neuordnungsplanung 1949, doppelte Baumreihe in der Aufweitung vor dem Marschierort seit etwa 1985, in der Aufweitung der Jakobstraße/am östlichen Ende und in der Peterstraße seit etwa 1990).



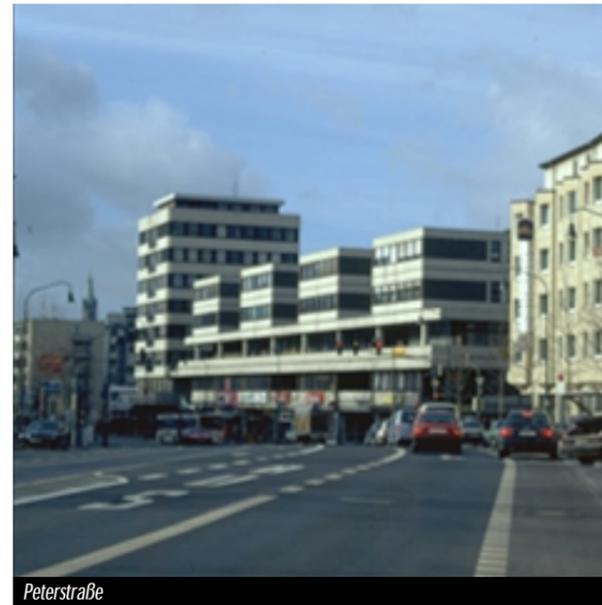
Grünstruktur der Torstraßen und Verbindungen zwischen den Ringen 1992

## E.5.3 »Torstraßen« / Ringverbindungen

### Photos



Peterstraße in Richtung Hansemannplatz



Peterstraße



Stadtraum mit Struktur der Hauptstraßen und Leitbilder

Peterstraße: Ausweitung zur Durchgangsstraße

Peterstraße: Nicht integrierter Großsolitär des Bushofes

Theaterstraße: Das Luftbild zeigt den ursprünglich linearen Stadtraum, die angeschlossenen Bereiche und die Höhenveränderung durch das quer gestellte Gebäude der Aachen-Münchener Versicherung



Theaterstraße



Theaterstraße in Richtung Normaluhr



Pontdriesch in Richtung Hirschgraben

Theaterstraße: Barocker Achsenendpunkt des Theaters durch Baumkronen verdeckt: zurückschneiden

Theaterstraße: Problematischer Achsenendpunkt durch das Kreishaus

Ggf. durch kleinkronige beschnittene Baumreihen den Straßenraum verbessern

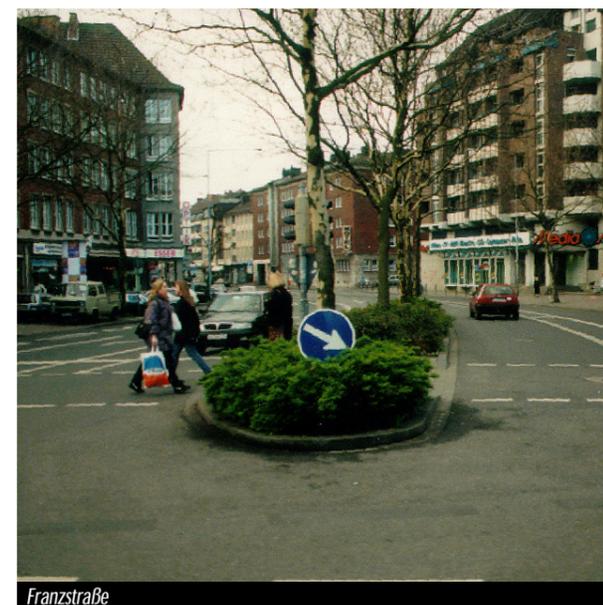
Pontdriesch: Flächenreserven für bessere räumliche Fassung



Pontdriesch



Pontdriesch



Franzstraße

Pontdriesch: Gute Begrenzung der Raumsequenz

Pontdriesch: Übergang zur Pontstraße

Franzstraße: Problematische Ausweitung durch Abbiegespuren. Mittelinsel langfristig zugunsten schmalere Fahrbahnen und breiterer Bürgersteige aufgeben

## E.5.4

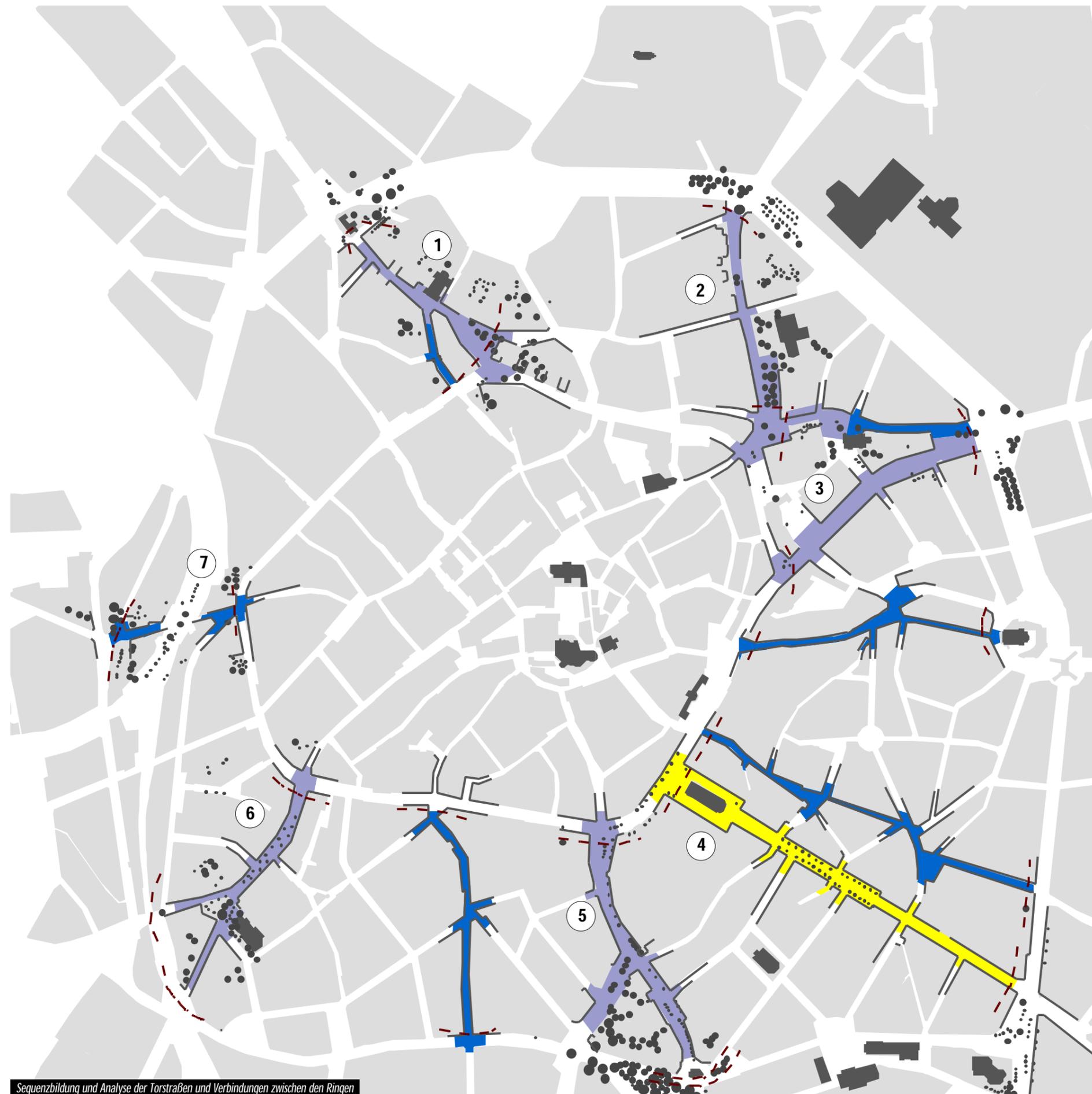
## »Torstraßen« / Ringverbindungen

## Struktur

Die betrachteten "Torstraßen" werden folgendermaßen unterschieden:

- 1 Die Pontstraße mit dem Pontdriesch.
- 2 Die Sandkaulstraße als Verbindung von Allenring und Kurhausstraße.
- 3 Die Peterstraße ist als ehemalige Torstraße kaum noch zu erkennen, da sie mit dem Abschnitt Peterstraße des Grabenringes einen funktionalen Zusammenhang bildet. Betrachtet wird hier der Abschnitt zwischen Hansemannplatz und Komphausbadstraße, da diese - als Parallele der Kurhausstraße -, die Kreuzung mit dem Grabenring bestimmt.
- 4 Die Theaterstraße.
- 5 Die Franzstraße mit ihrer Gabelung Karmeliterstraße.
- 6 Die Jakobstraße zwischen Karlsgraben und der Gabelung Vaalserstraße/Schanz.
- 7 Die Königsstraße zwischen Turmstraße und Karlsgraben.

Die nebenstehende Abbildung zeigt die betrachteten Räume und deren Einstufung.



- Torstraßen mit Hauptverkehrslast
- Torstraßen mit überwiegend Fußgängerfunktion
- Achsiales klassizistisches Element Theaterstraße

## E.5.5

## »Torstraßen« / Ringverbindungen

## Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel

## Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel

Probleme liegen in der Begünstigung der funktionalen Dominanz des Verkehrs, vor allem in Sandkaul- und Peterstraße (s. Straßen 2 und 3) aufgrund von Raumbildung und Raumprofil.

Probleme betreffen weiterhin das Raumprofil und liegen in den aufgeweiteten Fahrbahnen im Anschluß an den Grabenring (s. Straßen 5, 6) und im Anschluß an den Alleenring (s. Straße 7).

Potentiale liegen in der raumbildenden Begrünung von Aufweitungen und in der Betonung von ursprünglich vorhandenen Verengungen durch Raumbildung, Raumprofil und raumbildende Begrünung, sowie im Verstärken von linearen räumlichen Zusammenhängen.

## Gestaltungsprinzipien

Der Charakter der Straßen als Stadtstraßen sollte hinsichtlich des Raumprofils verstärkt werden. Die Fahrbahnen sollten in den Aufweitungen möglichst in paralleler Form und ohne Abbiegespuren zurückgebaut werden.

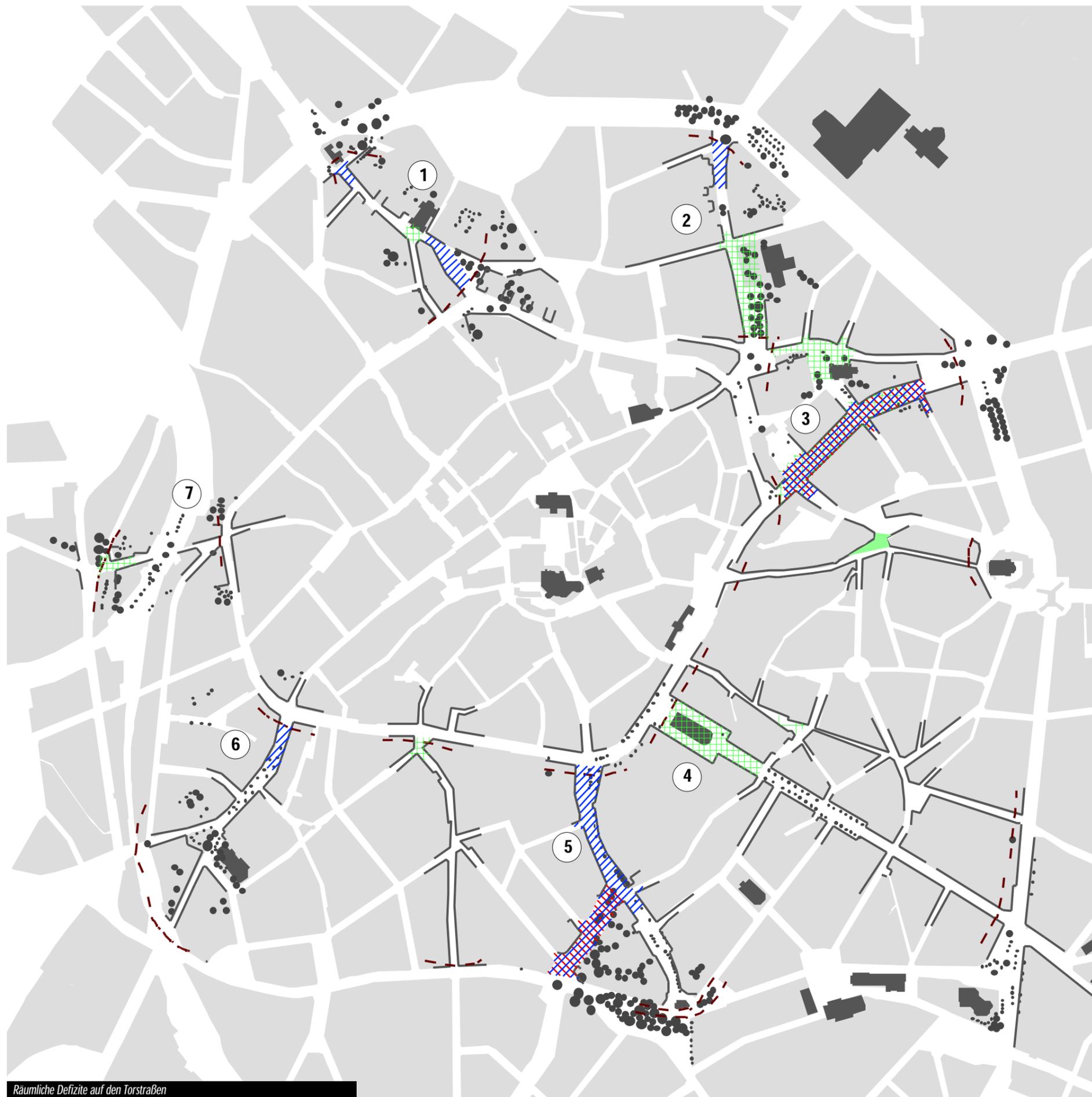
Die Begrünung sollte dazu beitragen, daß die Torstraßen in ihrer verbindenden Wirkung zwischen den Ringen erkennbar sind und Graben- und Alleenring in ihren dominanten räumlichen Wirkungen der Begrünung weiterhin verstärkt hervortreten.

## Empfehlungen

Franz- und Peterstraße (s. Straßen 5 und 3) sind wenigstens durch verbindende Begrünung räumlich zu fassen. In Jakob- und Sandkaulstraße (s. Straßen 6 und 2) sind die Aufweitungen zum Grabenring hin durch doppelte Baumreihen zu verbinden.

Am Pontdriesch (s. Straße 1) könnte eine enger gesetzte doppelte Baumreihe die Aufweitung zum Grabenring hin räumlich stärken, ohne die seitlich angrenzende Begrünung des Stellplatzes in ihrer teilräumlichen Wirkung zu beeinträchtigen.

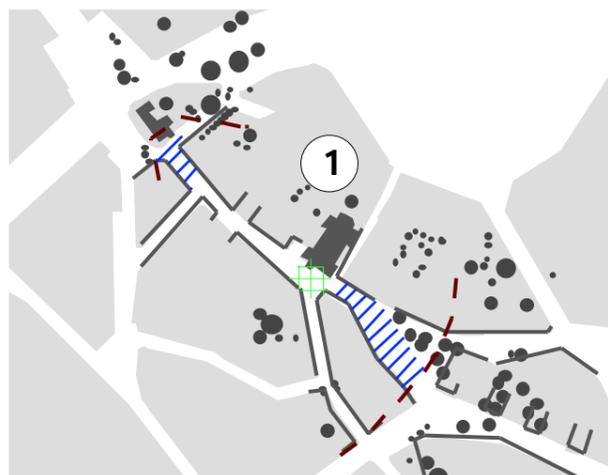
-  zu verbessernde Grünstruktur
-  negatives Raumprofil
-  unzureichende Raumbildung



Räumliche Defizite auf den Torstraßen

## E.5.5

## »Torstraßen« / Ringverbindungen



1. PONTDRIESCH/ PONTSTRASSE

Die Besonderheit der Straße liegt im Anstieg des Geländes und in der räumlichen Verengung zum Tor hin sowie in der Parallelität von enger Pontstraße und aufgeweiteter Pontdriesch im Anschluß zum Grabenring.

**Raumbildung**

- Gabelung der vom Marktplatz zum Ponttor verlaufenden Pontstraße mit vorrangiger Fußgängerführung und Pontdriesch mit der Hauptlast des Verkehrs
- Unterteilung der Verbindung in drei Abschnitte:
  - parallele Wegführung von Pontstraße und Pontdriesch, mittlerer Teil zwischen Kirche und Friesenstraße
  - westlicher Teil zum Ponttor hin
- Unterteilung des mittleren Teil durch neue Wegeverbindung zum Marienbongard
- Aufweitungen auf tiefen Parzellen im mittleren Teil
- Erweiterung des Pontdrieschs außerhalb des Kreuzungsbereichs durch den seitlichen Freiraum
- bauliche Fassung des Kreuzungsbereichs am Pontdriesch durch Eckbebauungen
- Grünfläche/ Stellplätze im Pontdriesch

**Raumprofil**

- Verengung der Fahrbahnen im mittleren Teil
- Aufweitung der Fahrbahnen an den Kreuzungsanschlüssen

**Begrünung**

- zweiseitige Baumreihe im Pontdriesch
- der baumbestandene Parkplatz im Pontdriesch ist eine Fortführung der mittelalterlichen Brache vor den Toren der Stadt und wurde dann Ergebnis der Konzepte von Bebauung und Begrünung im 19. Jhdt.

- jüngere Bampflanzungen in den aufgeweiteten Teilen im nördlichen Abschnitt der Pontstraße
- die mittlere Wegekreuzung ist mit einem Baum gegenüber der Kirche markiert

**EMPFEHLUNG:**

- Verbesserung von Raumbildung und Raumprofil in den Anschlußbereichen an die Ringe (Driescher Gäßchen und Ponttor).



2. SANDKAULSTRASSE

Die zum Alleenring hin ansteigende Straße hat ihren ursprünglichen Zugang zur Stadt mit Verengung an Sandkaulbach und Alexanderstraße als spannungsvolles Merkmal ihrer ursprünglichen Kontinuität verloren.

**Raumbildung**

- Unterteilung durch mittige Kreuzung der Rochusstraße
- Rückversetzung der Fluchten und Anlage von öffentlicher Grünfläche/ Stellplätzen im Bereich südliche Sandkaulstraße
- Verlagerung der ursprünglichen Einmündung der Alexanderstraße nach Osten
- Aufweitung des gesamten Kreuzungsbereichs mit vorrangiger Wirkung im Bereich der ursprünglichen Komphausbadstraße

**Raumprofil**

- Aufweitungen der Fahrbahnen im Anschluß an den Alleenring
- breite Bürgersteige und in dem durch Fluchtenversetzung aufgeweiteten Teil des Raumes
- Einbeziehung eines Denkmals in den seitlichen, fußläufigen Bereich
- verschmälerte Fahrbahnen

**Begrünung**

- Grünbereich mit Stellplätzen im südlichen Teilbereich
- keine raumwirksame Unterteilung durch Begrünung

**EMPFEHLUNG:**

- Verknüpfung der Raumfragmente zu einer räumlichen Einheit



3. PETERSTRASSE

Der Anstieg der Peterstraße zum Hansemannplatz hin bietet besondere topographische Voraussetzungen für eine Betonung des Einganges zur Innenstadt.

Die Peterstraße war bis vor dem II. Weltkrieg eher "rückwärtige" Zone, während die Alexanderstraße als zentrale Stadtstraße in die Stadt hineinführte. Die Verkehrsentwicklung der Nachkriegszeit hat dieses Verhältnis zugunsten der Verkehrsfunktion gewendet. Als Stadteingang hat die Peterstraße bisher keine Qualitäten von Raumbildung, Raumprofil oder Begrünung entwickelt.

**Raumbildung**

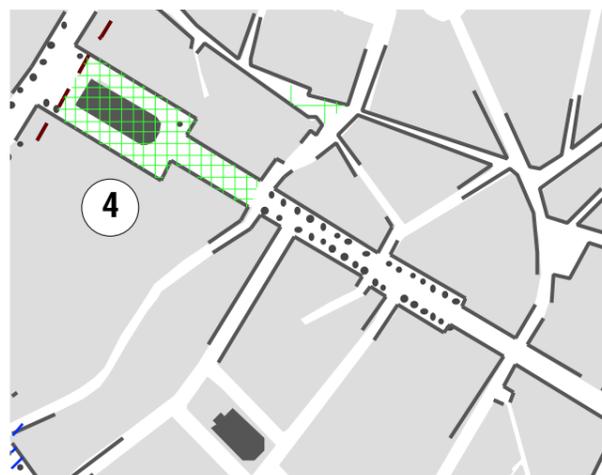
- Unterteilung durch Einmündung der Schumacherstraße und nachgeordnet durch die Einmündung des Gasborn
- Raumaufweitung durch Rücksetzen der Fluchten nach dem Krieg in voller Länge
- Brache im Bereich des alten Bushofes
- Anstieg des Geländeniveaus zum Hansemannplatz
- Torwirkung durch zwei einander gegenüberliegenden mehrgeschossigen Gebäuden zum Hansemannplatz hin

**Raumprofil**

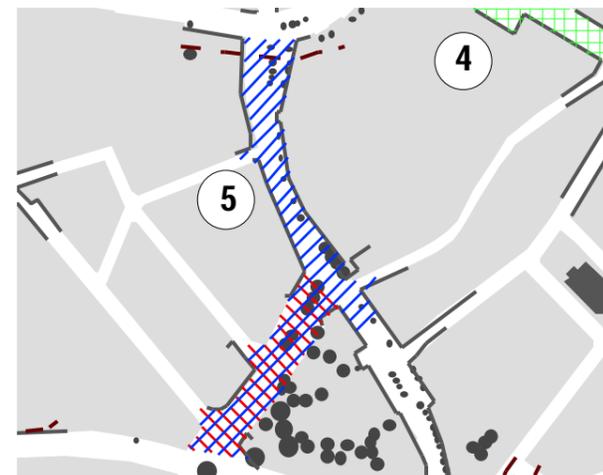
- Hindernisse im Gehwegbereich durch Fußgängerunterführungen
- Aufweitungen der Fahrbahnen im Kreuzungsbereich
- seitliche schmale Bürgersteige
- Trennung der Fahrbahnen durch mittigen Grünstreifen im Bereich zwischen Komphausbad- und Kurhausstraße

**Begrünung**

- beidseitige Baumreihe im Bereich des Bushofes



4. THEATERSTRASSE



5. FRANZSTRASSE

**EMPFEHLUNG:**

Die Peterstraße ist als Stadtstraße zu entwickeln. Maßnahmen der Raumbildung, der Veränderung des Raumprofils und der Begrünung sollten die Attraktivität dieser Straße für Querungen erhöhen und den Raum sowohl in seiner linearen Kontinuität betonen wie auch die Straßenseiten durch Begrünung räumlich verbinden. Dies betrifft folgende Maßnahmen:

- Lineare Raumwirkung und Querungen durch verbindende Begrünung stärken
- Aufhebung von mittigen trennenden Grünstreifen
- Verkehrsraumbedarf im Zusammenhang mit Einführung der Stadtbahn prüfen
- Möglichkeiten einer Umgestaltung der Kreuzung am Grabenring prüfen
- Möglichkeiten einer räumlichen Verengung zum Hansemanplatz hin prüfen.

Die Theaterstraße ist gekennzeichnet durch eine gestufte Verschmälerung des Raumes zwischen Theaterplatz und der Kreuzung mit der Bahnhofstraße. Die ursprüngliche und auch die heutige Begrünung verstärken diese Merkmale und kennzeichnen damit sowohl die klassizistische Anlage der Straße im westlichen Abschnitt wie auch ihren bescheideneren Verlauf in dem Bereich, der im 19. Jhd. noch "außerhalb der Stadtmauern" lag.

**Raumbildung**

- Unterteilung in drei Abschnitte durch Theaterplatz und Aufweitung des Straßenraumes bis nahe an die Bahnhofstraße heran
- zusätzliche Unterteilung durch die Kreuzung von Bahnhofstraße und Harscampstraße im Verhältnis 2/1
- Verengung des Straßenraumes geht einher mit Niveausanstieg bis zur Höhe der Bahnhofsstraße

**Raumprofil**

- breite Bürgersteige und Stellplätze seitlich
- Führung von Buslinien und Individualverkehr auf gleicher Spur

**Begrünung**

- beidseitige Baumreihe unvollständig

**EMPFEHLUNG**

- Vervollständigung der beidseitigen Baumreihe in den aufgeweiteten Teilräumen einschließlich Theaterplatz

Der Verlauf der Franzstraße zum Marschiertor hin ist unterbrochen durch die Abzweigung der Karmeliterstraße mit heute überwiegender Verkehrsfunktion. Die Karmeliterstraße hat mit dem nördlichen Teil der Franzstraße einen Zusammenhang in Breite und Funktion gebildet.

**Raumbildung**

- Eckbebauung am Grabenring (City Center), die den Raum sehr unruhig wirken läßt
- Unterteilung in zwei Abschnitte durch Kreuzung von Karmeliterstraße und Borggasse
- Verengung des Straßenraumes geht einher mit Niveausanstieg bis zur Höhe des Marschiertores
- Aufweitung des Raumes im Anschluß an den Kapuzinergraben sowie im Bereich der Karmeliterstraße

**Raumprofil**

- trennendes Grün in der Fahrbahn zum Kapuzinergraben hin
- breite Bürgersteige in der Franzstraße
- einseitig Stellplätze im Eingangsbereich der Franzstraße
- Führung von Buslinien und Individualverkehr auf gleicher Spur/ Fortführung in der Karmeliterstraße

**Begrünung**

- großkronige Bäume im Eingangsbereich zur Franzstraße
- einseitige Baumreihe im Anschlußbereich am Marschiertor
- doppelte Baumreihe im aufgeweiteten Bereich zwischen Borggasse und Tor

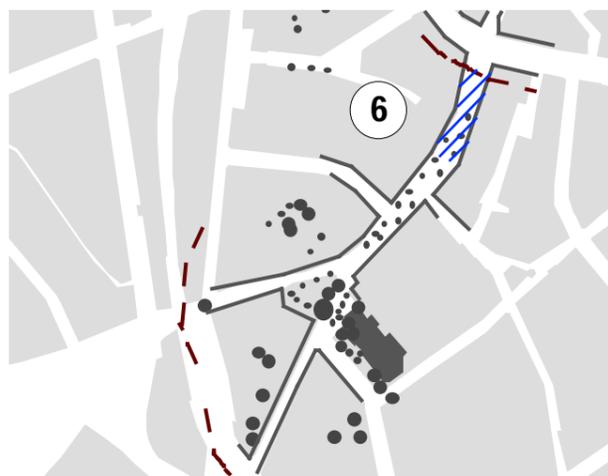
**EMPFEHLUNG**

Die Karmeliterstraße sollte als Stadtstraße entwickelt wer-

den und mit dem nördlichen Teil der Franzstraße einen neuen räumlichen Zusammenhang bilden. Die Gabelung sollte als solche wieder erkennbar werden.

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Aufhebung der Raumtrennung durch Grün in Fahrbahnmitte
- Verbindende Begrünung im aufgeweiteten Teil der Franzstraße zum Kapuzinergraben hin
- Raumbildung durch doppelte Baumreihe in der Karmeliterstraße
- mittelfristig: Fahrbahnaufweitungen am Grabenring und an der Kreuzung Mozartstraße rückbauen (Abbiegespur)



6. JAKOBSTRASSE

Die Jakobstraße umfaßte im Abschnitt zwischen Grabenring und Gabelung mit der Vaalser Straße bis vor dem II. Weltkrieg eine langgezogene nahezu platzartige Aufweitung, die mit dem gebogenen Verlauf der Straße, dem Geländeanstieg und der Gabelung ursprünglich eine spannungsvolle räumliche Situation bildete.

#### Raumbildung

- Unterteilung im Verhältnis 2/1 durch Straßengabelung und
- Teilung der Straßen in ansteigende Jakobstraße und abfallende Vaalser Straße an der Gabelung in Höhe der Jakobskirche
- Aufweitung des Raumes im Anschluß an den Löhergraben

#### Raumprofil

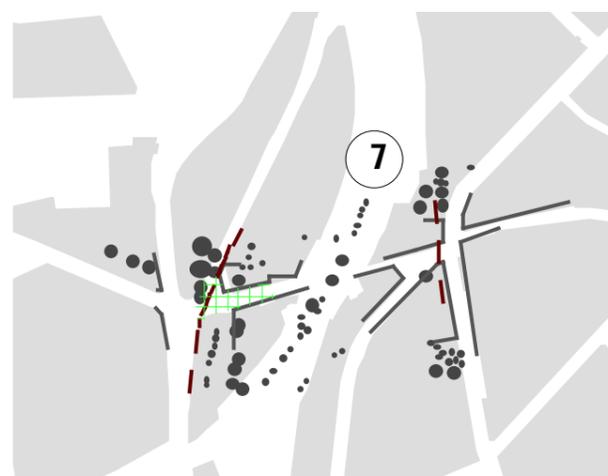
- schmale Bürgersteige und beidseitige Stellplätze zwischen Deliusstraße und Löhergraben
- Platzgestaltung im Gabelungsbereich
- Fahrbahnaufweitung im Anschluß an den Grabenring

#### Begrünung

- einzelne Bäume im Platzbereich und in der Aufweitung zum Graben hin

#### EMPFEHLUNG

- mittelfristig: Aufhebung der Fahrbahnaufweitung im Kreuzungsbereich zum Grabenring
- Verbindende Baumpflanzung im aufgeweiteten Bereich



7. KÖNIGSSTRASSE (äußerer Teil)

Als Straße zwischen den Ringen hat die Königsstraße in diesem Abschnitt vor allem eine Funktion für den Verkehr. Die Gabelung mit der Mauerstraße, die Unterführung der Bahn, der starke Geländeanstieg zum Alleenring hin und die Einmündung in den Alleenring schränken die Erkennbarkeit einer linearen Kontinuität ein.

#### Raumbildung

- Unterteilung durch Bahnunterführung
- Straßengabelung, Platzaufweitung im Eingangsbereich
- Aufweitung des Raumes im Anschluß an den Karlsgraben

#### Raumprofil

- schmale Bürgersteige
- Platzgestaltung im Gabelungsbereich
- Aufweitung zum Alleenring hin

#### Begrünung

- einzelne Bäume im Platzbereich und in der Aufweitung zum Graben hin

#### EMPFEHLUNG

- Eine Betonung der räumlichen Fassung des Straßenraumes durch eine doppelte Baumreihe zum Alleenring hin würde die Straße als Raumzusammenhang westlich der Gabelung stärken. Ergänzende Maßnahmen der raumbildenden Begrünung wären westlich dieses Abschnitts in der Junkerstraße vorzunehmen.

Im Gegensatz zum Grabenring, der nur relativ geringe Höhenunterschiede hat, ist der Alleenring topographisch sehr bewegt. Ausgeprägte Hochpunkte liegen an Normaluhr, Schanz, Turmstraße, Ludwigsallee, ausgeprägte Tiefpunkte an Kaiserplatz, Lochnerstraße, Mozartstraße und Ponttor. Dieses Auf und Ab ändert laufend die Perspektive und bildet schon von daher natürliche topographische Sequenzen. Während der Grabenring in einer relativ ähnlichen Breite und mit durchgehender beidseitiger Bebauung entwickelt ist, finden wir beim Alleenring ein deutlich anderes Raumbild: Die Bereiche Ludwigsallee, Monheimsallee und Heinrichsallee wurden als eigenständig gestaltete lineare Grünräume vor der Mauer der Stadt entworfen und angelegt. Ihr Hauptzweck war das Flanieren. Die Heinrichsallee mit ihrer doppelten Baumreihe hatte ursprünglich in der Mitte eine Promenade. Die Monheimsallee wurde von vornherein als Promenade konzipiert, während die Ludwigsallee ihre heutige Gestalt erst durch eine Reihe von Zwischenschritten erhielt. Alle drei Elemente bilden noch heute die qualitativ hochwertigste äußere Grenze zur Innenstadt. Der weitere Verlauf des Alleenrings zeigt hingegen kaum eigenständige Gestaltungselemente

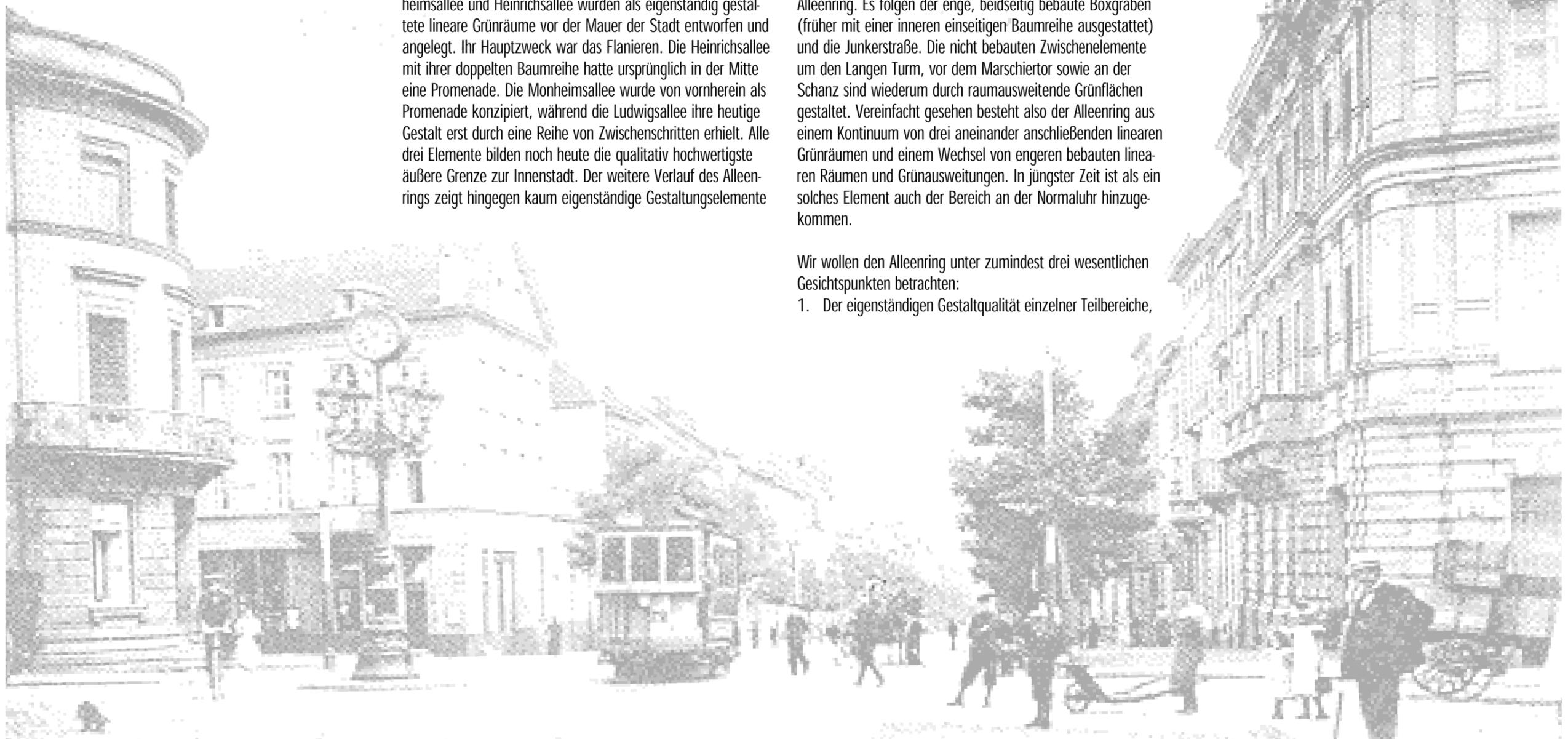
auf: Es dominieren relativ schmale beidseitig bebaute Straßen, die sich in Abschnitte gliedern. Die älteste ist die Wilhelmstraße, die als Verbindung nach Burtscheid gebaut wurde mit einer deutlichen optischen Beziehung zum Kirchturm von St. Michael. Leider ist die Gestalt des Turmes nicht kräftig genug, um diesen point de vue auch im normalen Alltag bemerkbar zu machen. Auf die Wilhelmstraße trifft rechtwinklig die Römerstraße, die erst mit der Anlage des Bahnhofes eine Ringverbindung zwischen Wilhelmstraße und Marschierort herstellte. Dieser Bereich ist einer der problematischsten am gesamten Alleenring. Es folgen der enge, beidseitig bebaute Boxgraben (früher mit einer inneren einseitigen Baumreihe ausgestattet) und die Junkerstraße. Die nicht bebauten Zwischenelemente um den Langen Turm, vor dem Marschierort sowie an der Schanz sind wiederum durch raumausweitende Grünflächen gestaltet. Vereinfacht gesehen besteht also der Alleenring aus einem Kontinuum von drei aneinander anschließenden linearen Grünräumen und einem Wechsel von engeren bebauten linearen Räumen und Grünausweitungen. In jüngster Zeit ist als ein solches Element auch der Bereich an der Normaluhr hinzugekommen.

Wir wollen den Alleenring unter zumindest drei wesentlichen Gesichtspunkten betrachten:

1. Der eigenständigen Gestaltqualität einzelner Teilbereiche,

2. Der Ausbildung der Schnittstellen zwischen Ring und Radialen und
3. Des Kontinuums als eines topologischen Grobelementes der Stadterschließung.

Wir wollen beim letzten Aspekt beginnen.



## E.6 Alleenring



Der Boxgraben um 1900

### Der Alleenring als topologisches Grobelement der Stadterschließung

Der Alleenring trennt Innen- und Außenstadt verhältnismäßig eindeutig. Von daher hat er eine wichtige Aufgabe der Stadtgliederung zu übernehmen. Nahe liegt daher, diesen als Formkontinuum aufzufassen, damit man den Alleenring jeweils deutlich erkennt, wenn man ihn kreuzt oder befährt. Ein Formkontinuum ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Abschnittscharaktere aber nicht vorhanden und auch nicht zu erzielen. Das Kontinuum besteht ausschließlich in der topologischen Funktion einer ununterbrochen befahrbaren Straße, die die gesamte Kernstadt umrundet und an zahlreichen Stellen Zugänge zu ihr eröffnet.

### Gestaltqualität einzelner Ringabschnitte

Der Alleenring läßt sich in etwa 9-10 unterscheidbare Abschnitte untergliedern. Hervorragende Gestaltqualitäten haben Ludwigs-, Monheims- und Heinrichsallee. Gut gestaltete Teile sind auch die Abschnitte Turmstraße/Junkerstraße und der Teilabschnitt zwischen Mozart- und Franzstraße. Bei allen übrigen Teilen läßt die Gestalt- und Raumqualität zu wünschen übrig. Einzelheiten sind aus den Kartenanalysen ersichtlich.

### Ausbildung der Schnittstellen zwischen Ring und Radialen

Durch den Versuch, den Alleenring verkehrsgerecht auszubauen ist so etwas wie ein Kontinuum der Verkehrsflächen und auch eine gewisse Dominanz der Verkehrsfunktion (zumindest in den westlichen und südlichen Bereichen) entstanden. Betrachtet man die Endpunkte der jeweiligen Sequenzen, insbesondere die Schnittstellen zu den Radialen in ihrer Raum- und Formqualität, zeigen sich eine Fülle von Schwachstellen: Zugunsten von Einfädelungsspuren, Abbiegeradien, Mittelinseln und technischen Ausrüstungen finden wir an einer ganzen Reihe von diesen Schnittstellen unangenehm große, unübersichtliche und mit einer Fülle von Fahrbahnmarkierungen versehenen Asphaltflächen. Besonders negativ treten der Hansemannplatz und der Beginn der Roermonder Straße nördlich des Ponttores hervor.

Diese Schnittstellen haben psychologisch und auch stadträumlich eine ganz besonders wichtige Funktion. An ihnen stoßen die Radialen auf den Alleenring, und hier vollzieht sich der Wechsel zwischen Innen- und Außenstadt. In den vergangenen drei Jahrzehnten hat man versucht, diesen Unterschied möglichst aufzuheben, indem die Fahrbahnen der Radialen mit möglichst wenig Verengungen in die innere Stadt weitergeführt wurden. Mit dem Wandel der Verkehrspolitik, und dem Ziel, der inneren Stadt stärker die Raum- und Aufenthaltsfunktion zuzuweisen, ist auch eine Veränderung dieser Schnittstellen erforderlich. Der mit einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 70 km/h auf den Alleenring stoßende Autofahrer sollte daher den Wechsel zwischen innen und außen und auch den damit verbundenen notwendigen Charakterwechsel der Räume bei der Zufahrt optisch deutlich spüren. Es sind daher keine Ausweitungen sondern eher gestalterische Verengungen erforderlich. Der Umschlag von der Geschwindigkeit in die Qualität der innerstädtischen Räume muß an den Schnittstellen bereits deutlich erfahrbar werden.

Für den Komfortverlust an Geschwindigkeit sollte dem Autonutzer allerdings ein deutliches Äquivalent angeboten werden: Der Komfortverlust ist durch Raumqualität auszugleichen und diese Zielrichtung richtet sich nicht auf den Autofahrer allein sondern ist eine Zielsetzung die für sämtliche Nutzer und Bewohner der inneren Stadt produktive Folgen hat. Die Logik der Geschwindigkeit, wie sie auf den Radialen noch zumindest teilweise gestaltwirksam werden kann, muß innerhalb des Alleenrings deutlich von der Logik der Langsamkeit, des gefaßten, auf den

Fußgänger orientierten Raumes, abgelöst werden. Erhebliche Fortschritte in dieser Richtung wurden in den letzten Jahren bereits gemacht, aber sie sind u.E. noch nicht konsequent genug. Es fehlt eine durchgehende raumgestalterische Konzeption, die für die Straßengestaltung einen Rahmen geben könnte. So sind erhebliche Teile neuerdings zurückgebauter Straßen (auch Peterstraße) noch sehr stark der Verkehrsfunktion verpflichtet. Ziel sollte aber sein, die Hauptstraßen der inneren Stadt als "Stadtstraßen" umzugestalten. Sie müssen die Gleichrangigkeit von Aufenthalts-, Gestalt- und Erschließungsfunktion erst wieder zurückgewinnen. Davon sind weite Teile der innerstädtischen Hauptstraßen noch deutlich entfernt. Hauptstrategien dieser Zielrichtung muß ein vermehrtes Arbeiten mit Schmalfahrbahnen und eine erhebliche Verbreiterung der Bürgersteige sein. Im Regelfall sollten zwei schmalere Fahrbahnen ausreichen - von ganz wenigen Sonderfällen abgesehen. Abbiegespuren und geschwindigkeitserhöhende Kurvenradien gehören nur in ganz besonderen Ausnahmefällen in die innere Stadt.

Unter diesem Gesichtspunkt haben wir den Alleenring in seine Sequenzen zerlegt und die Problempunkte markiert, an denen die Raumqualität, das Raumprofil oder auch der Grünbestand verbessert werden könnten. In den folgenden Karten werden die Bereiche im einzelnen aufgezeigt und in Stichworten Hinweise auf Probleme und Verbesserungsrichtungen gegeben.

## E.6.1 Alleenring

### Historische Situation

#### Funktion und Gestalt des Alleenringes im 19. Jhd

Um 1815 wurden der Lousberg und der Salvatorberg als Landschaftsgärten angelegt. Zwischen Roermonder Straße und Kaiserplatz wurden diese Anlagen durch eine Allee außerhalb der Mauern fortgeführt; die Planung für eine vor den Mauern geführte Straße mit ersten Konzepten für die Theaterstraße bestand bereits um 1830. Um 1880 war der Alleenring zwischen Ponttor und Schanz in seinem östlichen Teil angelegt. Der westliche Teil verlief einseitig westlich des langen Turms, und der Anschluß an die Kreuzung Ponttor war noch durch die Bahnlinie und den Bahnhof Templerbend unterbrochen. Die Kreuzungen mit den Radialen waren um 1830 bereits in ihrer späteren Form vorgesehen, wurden aber erst nach und nach im Zuge der Bebauung seit etwa 1860 angelegt. Der Alleenring übernahm bereits um 1880 die Funktion, die in das Umland führenden "Torstraßen", bzw. Radialen miteinander zu verbinden.

#### Historische Funktion des Grüns

Ludwigs- und Monheimsallee waren Ausdruck französischer Boulevardgestaltung und Ergebnis der preußischen Ausführung zu Beginn des 19. Jhrdt. Beide Abschnitte zeigen Übergänge zu seitlich angeordneten Landschaftsparks. Ludwigsallee, Monheimsallee und Heinrichsallee wurden als lineare Grünräume vor der Mauer der Stadt entworfen und als Erholungsräume angelegt. Die Monheimsallee wurde als Promenade konzipiert. Die Heinrichsallee wies, als beidseitig bebaute, städtische Allee eine mittige Baumreihe auf; das mittlere Grün bot dort der "Landschaft" nur noch auslaufend Raum. Eine Baumreihe am Kaiserplatz griff die halbkreisförmige Linienführung des auslaufenden Grünbereichs auf. Die Wilhelmstraße war als achsiale Verbindung zwischen Kaiserplatz und Rosenbad Burtscheid angelegt (s. Karte von 1910), verlor jedoch ihren Charakter als Allee an der Kreuzung zur Theaterstraße. Die Römerstraße stellte erst mit der Anlage des Bahnhofes eine Ringverbindung zwischen Wilhelmstraße und Marschierort her.. Ein separater Abschnitt einer Allee entstand zwischen Marschierort und Mozartstraße. Die Kreuzungsbereiche aus der Zeit um 1880 gestalten den Unterschied zwischen "Innen" und "Außen" (Hansemannplatz, Kaiserplatz, Ponttor), z.T. in Verbindung mit einer größeren, landschaftlich gestalteten Fläche (Ponttor, Langer Turm, Schanz, Marschierort).



Grünstruktur des Alleenrings 1925

## E.6.2 Alleenring

### Heutige Situation

#### Heutige Funktion, Situation und Grünbestand

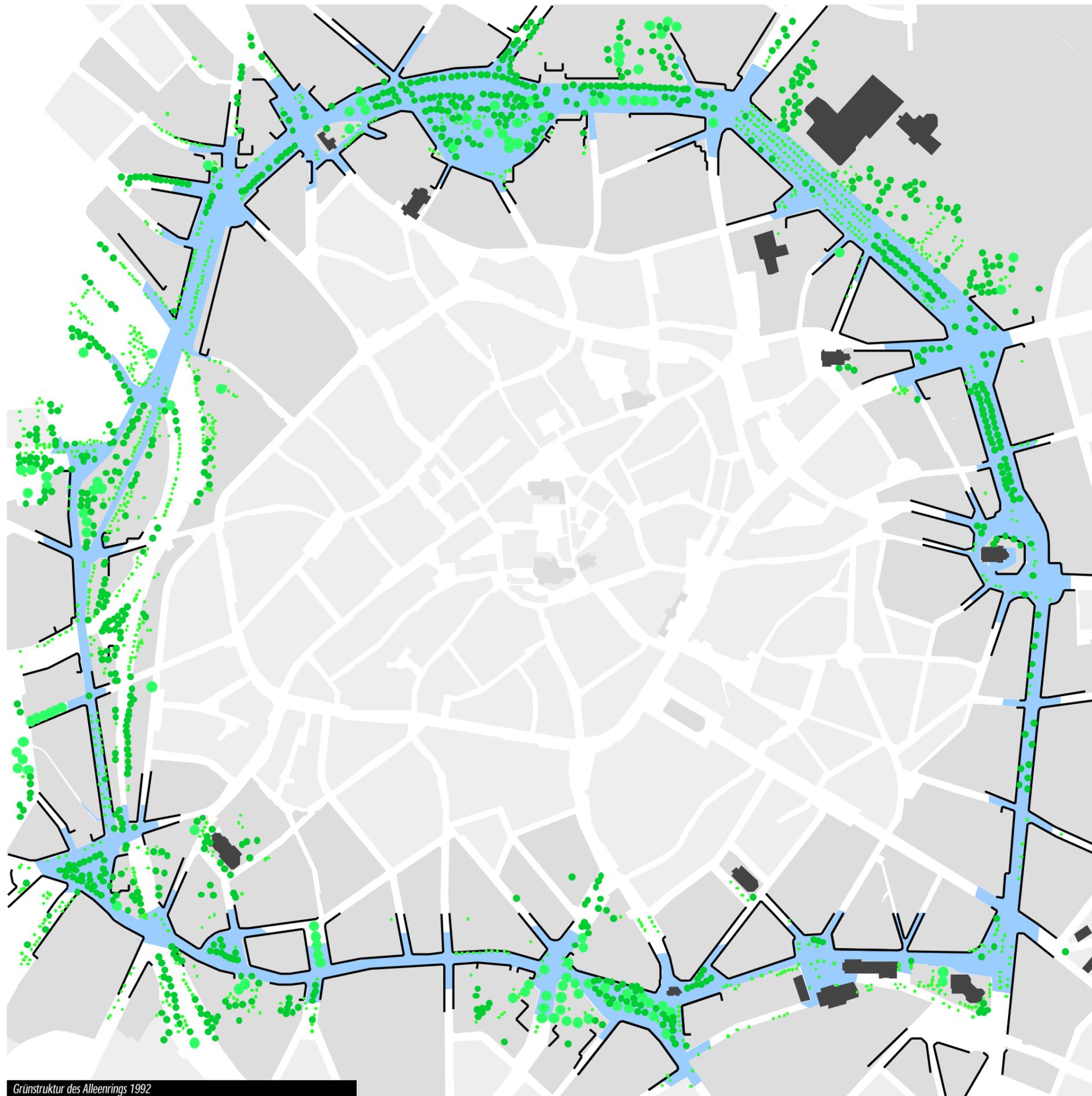
Der Alleenring trennt Innen- und Außenstadt. Er bildet ein Kontinuum hinsichtlich der topologischen Funktion einer ununterbrochen befahrbaren Straße, die die gesamte Kernstadt umrundet und Zufahrten zu ihr eröffnet.

Im Gegensatz dazu stehen die räumlichen Unterschiede der Sequenzabschnitte, die grünplanerisch angelegten breiten im Osten, zwischen Ponttor und Mozartstraße, und die allmählich entwickelten schmalere Räume, z.B. mit einseitiger Baumreihe, wie zwischen Schanz und Mozartstraße (s. Karte von 1925). Den Übergang bildet die Wilhelmstraße, die als Verbindung nach Burtscheid gebaut wurde mit einer deutlichen optischen Beziehung zum Kirchturm von St. Michael. Leider ist die Gestalt des Turmes nicht kräftig genug, um diesen point de vue auch im normalen Alltag bemerkbar zu machen.

Der Vergleich des heutigen Zustand mit dem von 1925, zeigt vor allem folgende Veränderungen:

- Die Kreuzungen Am Ponttor, An der Normaluhr, Mozartstraße und Adalbertsteinweg haben ihre ursprüngliche Gestaltung völlig verloren.
- Die Fußgängerunterführungen Am Ponttor und am Kaiserplatz haben das Raumprofil beeinträchtigt.
- Der Baumbestand der Wilhelmstraße ist ausgedünnt.

Veränderungen des Baumbestandes und der Grünräume sind insbesondere in den genannten Bereichen festzustellen.



Grünstruktur des Alleenrings 1992

### E.6.3 Alleenring

Luftbilder



## E.6.3 Alleenring

Photos 1

Einmal um den Alleenring

Moneimsalle/Hansemannplatz: Die Begrünung sollte näher herangeführt werden.

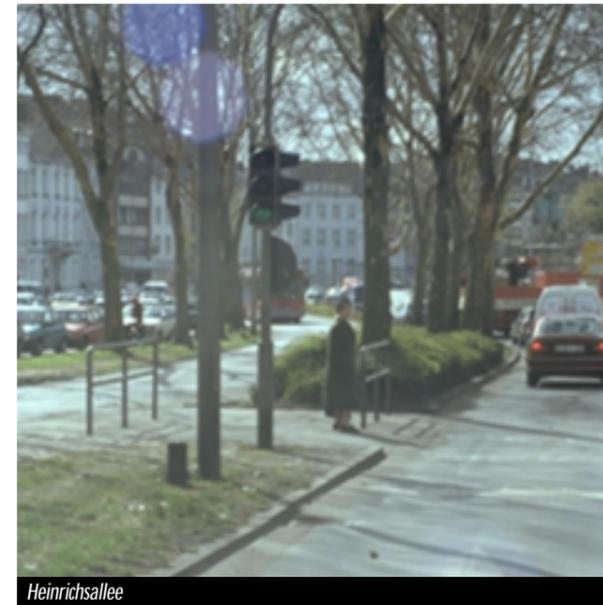
Heinrichsallee: Eine schöne Sequenz. Anschlüsse Hansemann- und Kaiserplatz verbessern, die Linearität der Bäume durch einheitliche Rasenflächen unter den Bäumen unterstützen, Mittelraum und Bürgersteige straffer gestalten.



Hansemannplatz / Heinrichsallee



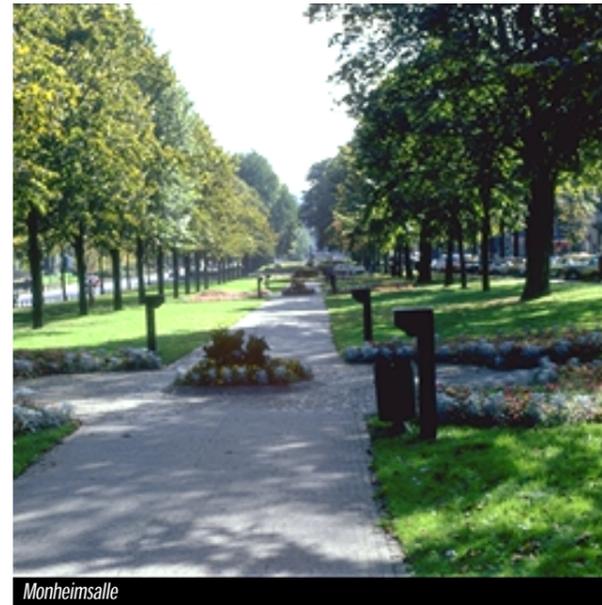
Heinrichsallee



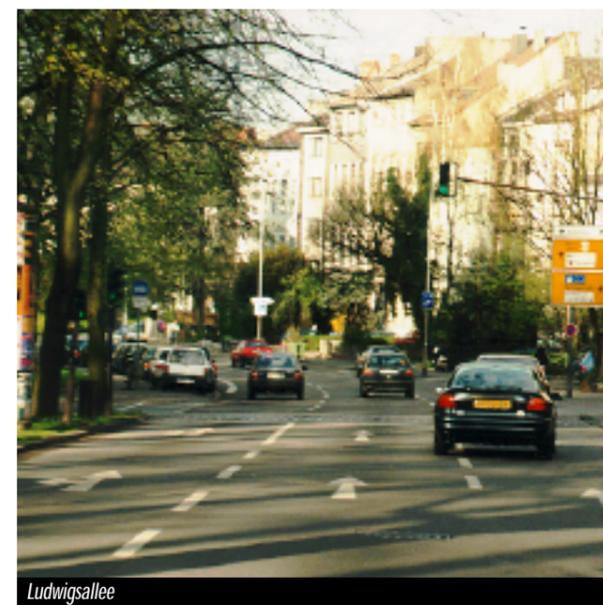
Heinrichsallee



Monheimsalle



Monheimsalle



Ludwigsallee

Monheimsallee: Attraktivster Teil des Alleenringes. Anschluß an Hansemannplatz verbessern. Sonst kein größerer Änderungsbedarf.

Ludwigsallee: Eindrucksvolle Topografie und Grüngestaltung. Kein größerer Änderungsbedarf.



Ludwigsallee



Pontwall

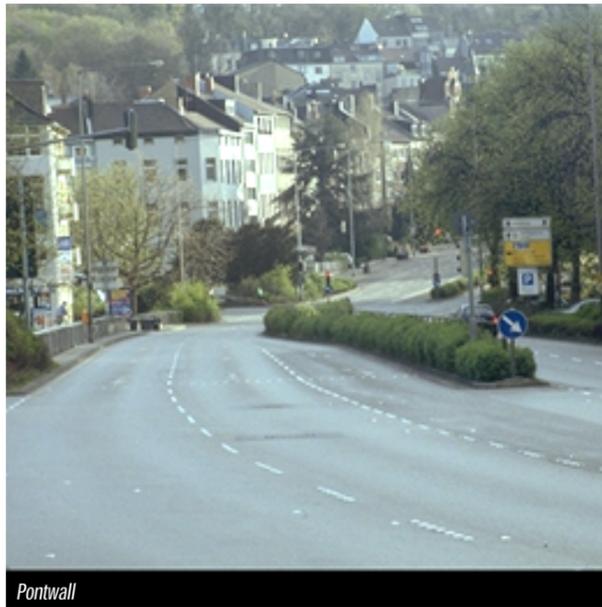


Pontwall

Kreuzung Roermonder Straße: Nicht gefaßter Verkehrsraum. Umgestaltung erforderlich.

### E.6.3 Alleinring

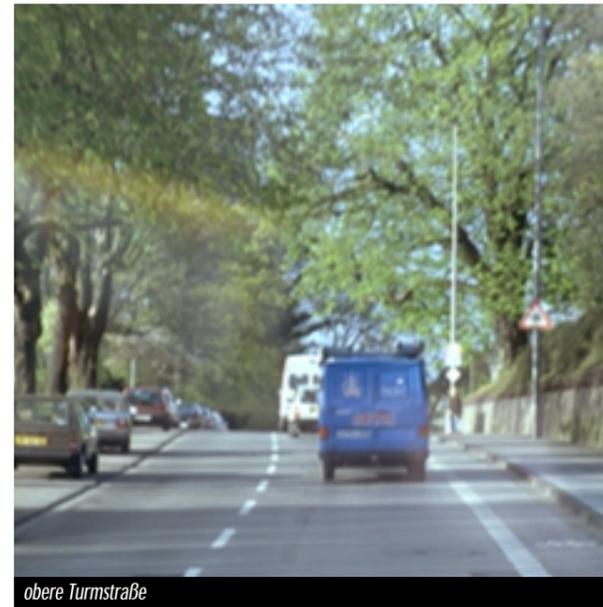
Photos 2



Pontwall



obere Turmstraße



obere Turmstraße

Pontwall: Mittelfristig Verkehrsraum zurücknehmen, Ränder fußgänger- und fahrradfreundlicher entwickeln.  
Obere Turmstraße: Eine intakte Sequenz.



obere Turmstraße



untere Turmstraße



Turmstraße / Junkerstraße

Untere Turmstraße: Mittelfristig Fahrbahn etwas zurücknehmen, Ränder entwickeln.  
Turmstraße / Junkerstraße: ggf. Randbegrünung verbessern.



Junkerstraße



Schanz



Boxgraben

Junkerstraße: Sequenz in Ordnung. Ggf. Bäume zurückschneiden.  
Schanz: Raum besser fassen.  
Boxgraben: Durchgehende einseitige Baumreihe wieder herstellen.

### E.6.3 Alleenring

Photos 3



Boxgraben



Lagerhausstraße



Normaluhr

Lagerhausstraße: Verkehrsraum zurücknehmen. Doppelte Baumreihe.

Normaluhr: Gestörter Raum. Raumbildend umgestalten.



Normaluhr



Wilhelmstraße

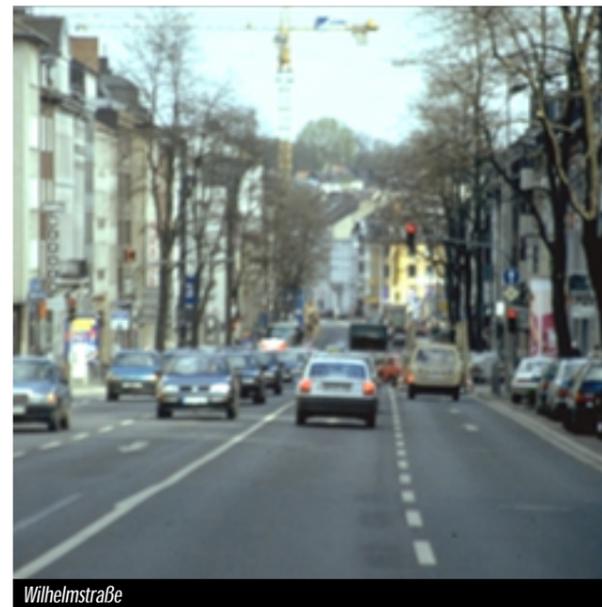


Wilhelmstraße

Wilhelmstraße: Die Blickachse sollte nicht durch Baumwuchs verstellt werden.



Wilhelmstraße



Wilhelmstraße



Wilhelmstraße

Wilhelmstraße: Wirkung mit und ohne Laub.  
Doppelte Baumreihe verdichten und bis an die jeweiligen Enden führen. Bäume kürzer halten und in Form schneiden.

## E.6.4 Alleenring

### Struktur 1

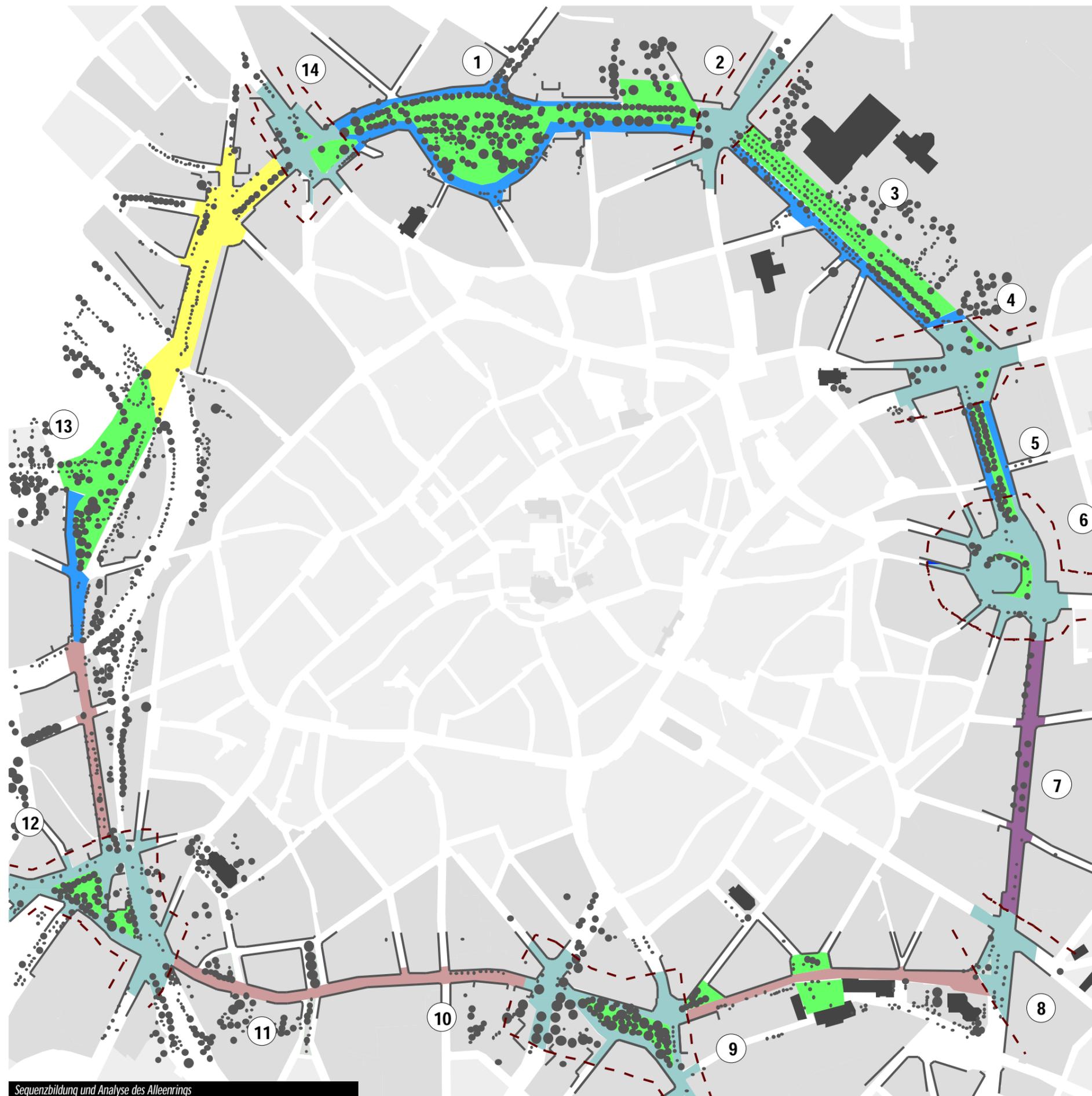
Folgende Sequenzabschnitte von Straßenräumen und Verflechtungsbereichen mit den Radialen wurden im einzelnen unterschieden:

1 Ludwigsallee: Breitester und zuerst angelegter Teil des Ringes mit Landschaftsparkcharakter und südlicher gelegenem Park am Veltmannplatz; räumliche Fortführung der Landschaftsparkanlagen von Lous- und Salvatorberg. Verbindung zwischen gründerzeitlicher Wohnbebauung am Lousberg und städtischer Umgebung der Pontstraße

2 Kreuzung Krefelder Straße: Überleitung der Ludwigs- in die Monheimsallee. Stadtausgang zwischen Wohnbebauung der Gründerzeit; Stadteingang zur Sandkaulstraße.

3 Monheimsallee: Breite städtische Allee mit mittlerem Grünstreifen und Spazierweg; Verbindung zwischen Stadtgarten (achsiale Anlage des Wasserbeckens vor dem ehemaligen Hospital, heute Spielcasino) und städtischer Umgebung der Alexanderstraße.

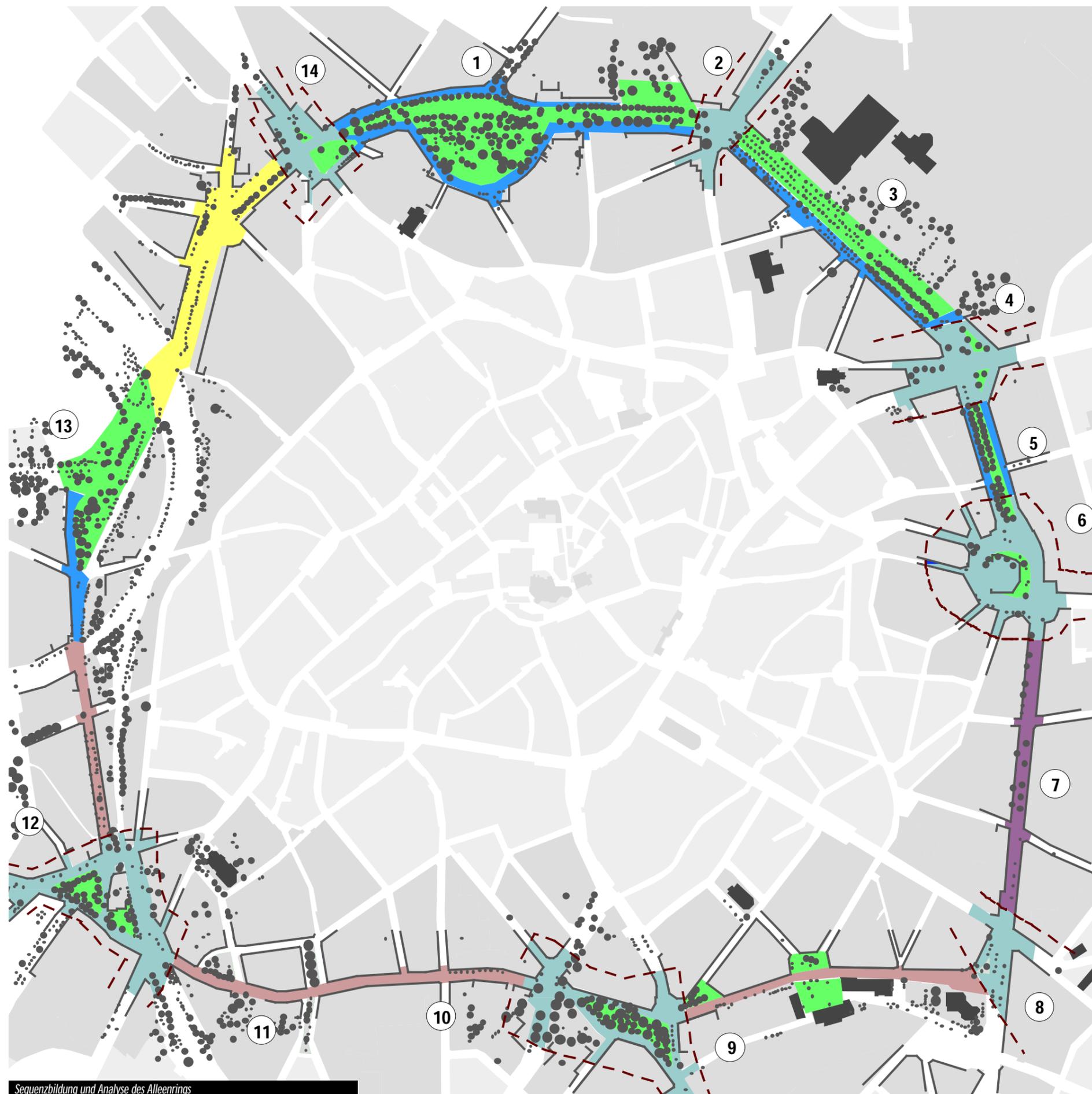
4 Hansemannplatz: Städtischer Platz zwischen der Monheims- und der südlich anschließenden Heinrichsallee. Räumliche Fassung des Platzes durch diagonalen Fluchtverlauf der gründerzeitlichen Bebauung auf der stadtauswärts gelegenen Seite und Bebauung zwischen der Straßengabelung von Peter- und Alexanderstraße.



Sequenzbildung und Analyse des Alleenrings

## E.6.4 Alleenring

### Struktur 2



5 Heinrichsallee: Städtische Allee mit mittlerem Grünstreifen. Verbindung zwischen der gründerzeitlichen Bebauung des Rehmviertels und der innerstädtischen Bebauung zwischen Peter- und Blondelstraße.

6 Kaiserplatz: Städtischer Platz mit ehemaligen landschaftlichen Elementen im nördlichen Teilraum (Abschluß der Heinrichsallee) und städtischer Baumreihe, ehemals rund um den Platz und zur Fassung des Einganges in den Adalbertsteinweg (Überleitung zur städtischen Achse Wilhelmstraße mit ursprünglich doppelter Baumreihe).

7 Wilhelmstraße: Verbindung zwischen Kaiserplatz und Burtscheid.

8 Kreuzung "Normaluhr": Verflechtungsbereich zwischen drei Radialen (Theater-, Zollernstraße/ Trierer Straße, Wilhelmstraße, Kurbrunnenstraße/ Monschauer Straße und Krugengen/ Eupener Straße).

9 Bereich zwischen Marschierort und Normaluhr mit mittlerer Lage von Bahnhof und Bahnhofplatz. und westlicher Platzaufweitung an der Wallstraße.

10 Verflechtungsbereich zwischen Marschierort und der Kreuzung von Karmeliter-, Mozartstraße und Boxgraben mit integriertem Landschaftsbereich südlich des Marschiertores.

11 Boxgraben mit seitlichen begrünter Aufweitungen (Am Lavenstein, Hubertusplatz, Mariabrunnstraße).

12 Verflechtung "An der Schanz": Südliche Fortführung der Jakobstraße mit Überleitung in die Lütticher Straße, integriertes Landschaftselement und westliche Fortführung der gegabelten Jakobstraße in die Vaalser Straße.

13 Junker- und Turmstraße mit integriertem Landschaftselement "Am langen Turm", mit Bahnunterführung in der Junkerstraße und mit Bahnüberführung in der Turmstraße.

14 Verflechtungsbereich "Am Ponttor": Verbindung von Roermonder- und Pontstraße, Abschluß der städtischen Straßen am Pontwall und Beginn der Alleen mit integriertem Landschaftselement östlich des Ponttores.

## E.6.5

## Alleenring

## Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel

## Empfehlungen

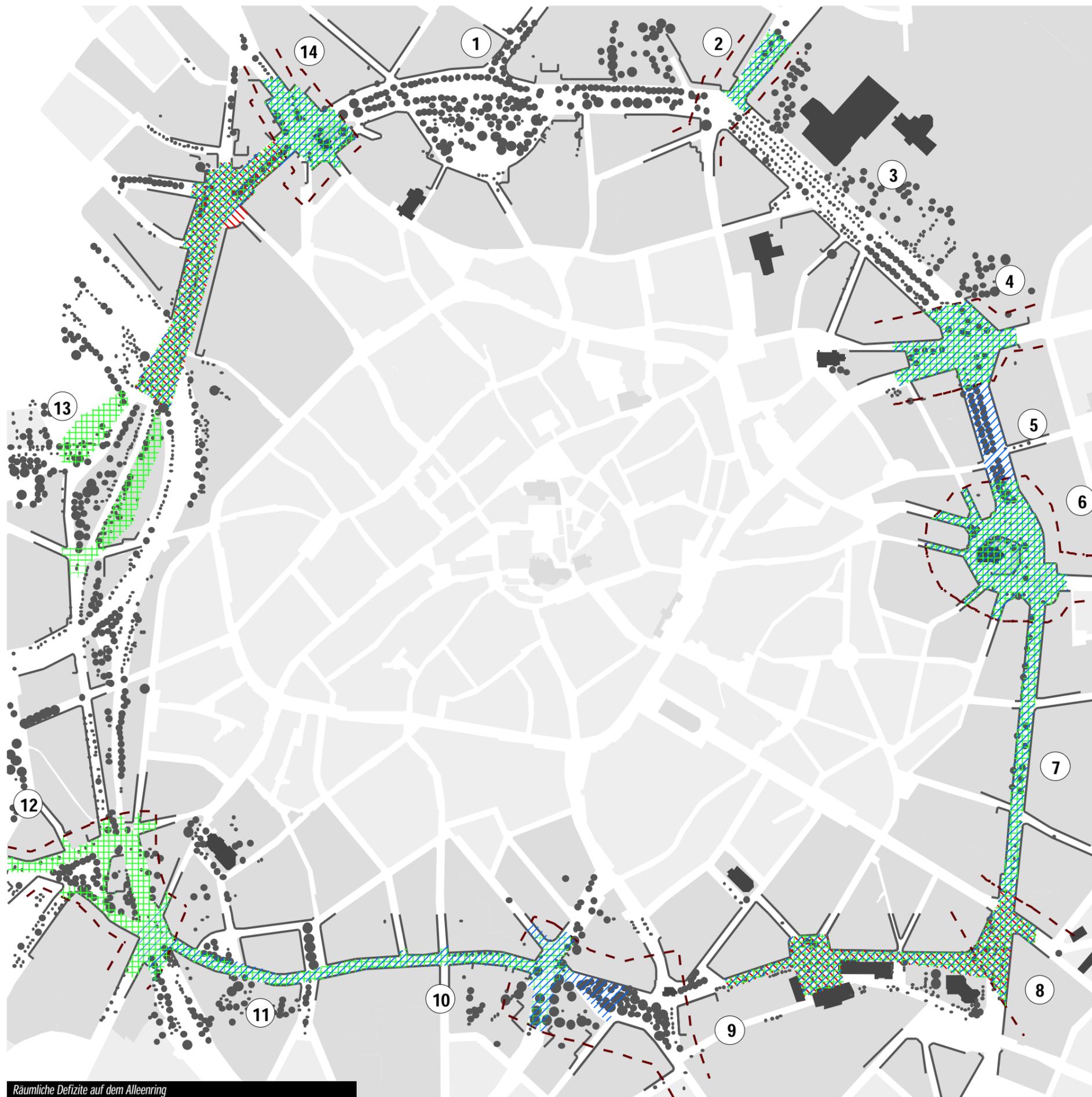
- Doppelte Baumreihe/ Allee, z.T. mit Mittelbegrünung wie Zustand 1925: zwischen Ponttor und Zollernstraße
- Einseitige Baumreihe: zwischen Schanz und Normaluhr
- Ergänzung des Baumbestandes: Wilhelmstraße
- Räumlich bessere Fassung von Gelenkpunkten und Knoten (z.T. im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung): Am Ponttor, Hansemann- und Kaiserplatz, Normaluhr und Kreuzung Mozartstraße, Bahnhofsvorplatz.
- Reduzierung des Straßenprofils aus stadtgestalterischen Gründen: Kreuzung Wüllnerstraße, Ponttor, Hansemann- und Kaiserplatz, Normaluhr, Mozartstraße, Schanz.

## Fazit

Bis auf wenige Abschnitte hat der Alleenring noch immer den Charakter einer angebauten Stadtstraße. Dieser Charakter sollte gestützt und durch Rücknahme der Verkehrsdominanz gestärkt werden. Die gestalterisch bedeutsame Qualität des östlichen Alleenringes sollte erhalten und in einigen Teilen verbessert werden. Bei den historisch bedeutsamen Abschnitten sollen die Gestaltungs- und Pflegeprinzipien jenen der Entstehungsperiode angenähert werden.

Innerhalb des gesamten Alleenrings sollte auf autospezifische Elemente der Straßengestaltung verzichtet werden. Hier muß der städtische Raum, die geometrisch klar gegliederte Stadtstraße, Vorrang haben. Das heißt: keine Abbiegespuren, keine Busbuchten, keine den Schleppkurven nachgeformten Kurven und Mittelseln. Die Fahrbahnen sollen auf eine dienende Funktion reduziert werden. Dem Flanieren, dem Aufenthalt, dem Grünschmuck (mit Ausnahme der mittelalterlich geprägten Räume) soll hinreichend Raum zur Verfügung stehen. Grundsätzlich sollte eine Straßensequenz stets mit der gleichen Art von Bäumen und Grüngestaltung versehen werden.

-  zu verbessernde Grünstruktur
-  negatives Raumprofil
-  unzureichende Raumbildung



Räumliche Defizite auf dem Alleenring



1 LUDWIGSALLEE/SAARSTRASSE/VELTMANNPLATZ

**Raumbildung**

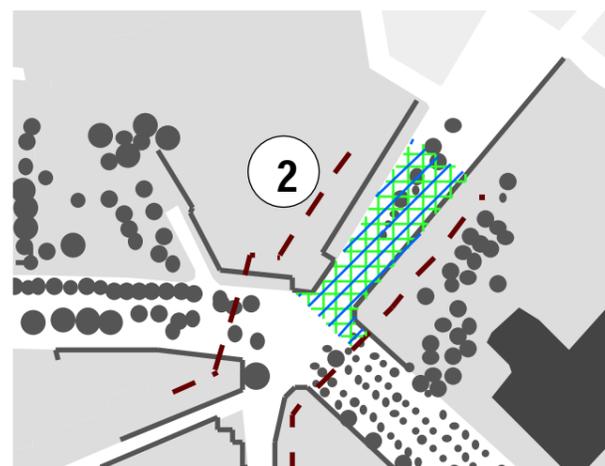
- geschwungene Verbindung mit getrennten Fahrbahnen auf jeweils unterschiedlichem Niveau; Aufweitung des mittigen Grünzuges mit zentralem öffentlichem Gebäude und Treppeanlage, unterschiedliche Ausprägung der Straßenseiten, je nach Anteilen an Begrünung und Wirkung der Topographie (Salvatorberg, Fußbebauung des Lousberges und Einmündung der Kupferstraße als Zufahrt zum Lousberg); Verbindung der Straßenseiten über die Allee hinweg durch Fußwege und eine Kreuzung in Verlängerung der Lousbergstraße

**Raumprofil**

- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin
- seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung

**Begrünung**

- Relative Vollständigkeit der Raumbildung durch Baumreihen und Grüninsel; angegliederte Parkaufweitung mit Wasserfläche; kein Verlust der Mittenbetonung



2 KREUZUNG KREFELDER STRASSE

**Raumbildung**

- Kreuzung zwischen vier unterschiedlichen Straßen, Bindeglied zwischen den unterschiedlich breiten Alleen, platzartige Aufweitung mit weiterführenden Straßeneinmündungen und Niveaufälle zur Innenstadt hin, Stadtausgangsbetonung durch mittigen Grünstreifen und ursprüngliche Trennung von Krefelder- und Rolandstraße mit Niveaufstieg zur Krefelder Straße hin

**Raumprofil**

- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin

**Begrünung**

- Relative Vollständigkeit der Raumbildung durch Abschluß von Baumreihen und Grüninsel

**EMPFEHLUNG**

- Verbesserung des Knotens



3 MONHEIMSALLEE

**Raumbildung**

- achsiale Verbindung zwischen Krefelder Straße und Jülicher Straße; unterschiedliche Ausprägung der Straßenseiten; Verbindung der Straßenseiten über die Allee hinweg durch Zentrierung von einmündenden Seitenstraßen auf die achsiale Anlage von Springbrunnen unter Bäumen im Stadtgarten

**Raumprofil**

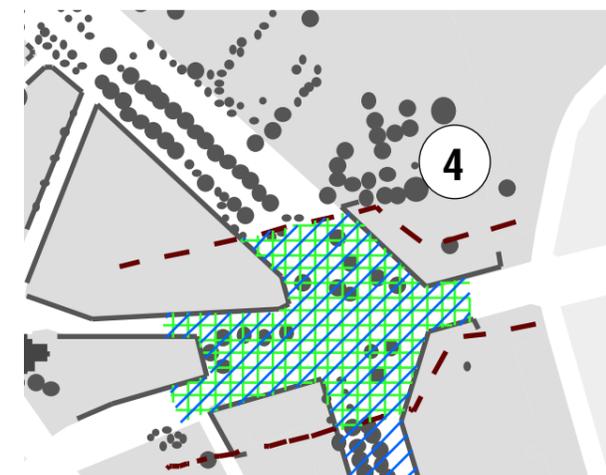
- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin
- Unterbrechung der grünen Mitte für Fahrbahnflächen/Tiefgaragenzufahrt
- mittiger Fußweg, seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung

**Begrünung**

- relative Vollständigkeit der Raumbildung durch Baumreihen und Grüninsel; kein Verlust der Mittenbetonung; Mangel in der Fassung des Stadtgartens durch raumbildende Begrünung

**EMPFEHLUNG:**

- Weitgehend intakt. Anschluß Baumreihe und Grünfläche zum Hansemanplatz



4 HANSEMANNPLATZ

**Raumbildung**

- Kreuzung zwischen vier unterschiedlichen Straßen, Bindeglied zwischen den unterschiedlich breiten Alleen, Mittenbetonung zur Innenstadt hin/ Gabelung von Peter- und Alexanderstraße, Stadtausgangsbetonung durch diagonale Fluchten der geschlossenen Bebauung zur Jülicher Straße hin

**Raumprofil**

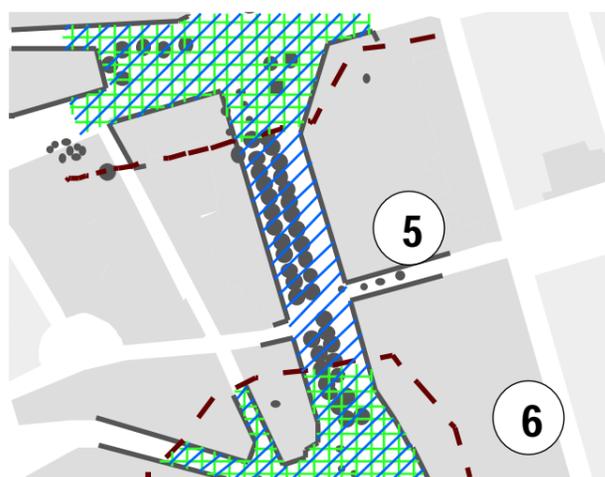
- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin
- seitliche Bürgersteige, getrennte Fahrbahnen für den Individualverkehr und dazwischen liegende Buslinienführung auf allen Straßen

**Begrünung**

- Unvollständigkeit der Wiederholung von Merkmalen der Raumbildung durch Baumreihen und Grüninsel; Verlust der Mittenbetonung

**EMPFEHLUNG:**

- Umgestaltung des gesamten Knotens im Zusammenhang mit der Stadtbahn-Planung. Die Lösung vor dem Kriege kann als Hinweis für eine angemessenere Gestaltung dienen.



5 HEINRICHSALLEE

**Raumbildung**

- Verbindung zwischen Hansemann- und Kaiserplatz, unterteilt durch seitliche Querstraßen, die aufgrund ihrer versetzten Einmündung jedoch nur seitenweise Abschnitte erzeugen
- Qualitätsverlust durch Kürzung der Baumreihen.

**Raumprofil**

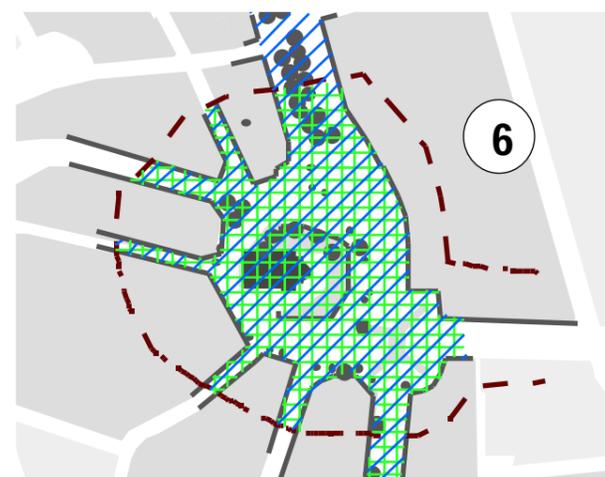
- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin
- seitliche Bürgersteige, getrennte Fahrbahnen für den Individualverkehr und mittige Buslinienführung zwischen zwei Baumreihen

**Begrünung**

- Relative Vollständigkeit der ergänzenden Raumbildung durch Baumreihen, Verlust einer mittigen Reihe großkroniger Bäume zugunsten der Führung der Buslinie

**EMPFEHLUNG:**

- Bessere Gestaltung von Alleemitte und Raumprofil. Anschlüsse Hansemannplatz und Kaiserplatz umgestalten
- Baumreihen näher an die Knoten heranführen.



6 KAISERPLATZ

**Raumbildung**

- Platzaufweitung als südöstlicher Endpunkt der Allee mit unterschiedlich breiten Straßeneinmündungen und ursprünglich dreifacher Unterteilung des Platzraumes: zentrale Mitte (Kirche und Topographie), untergeordnete/ kreisförmige Insel im Verflechtungsbereich zwischen Stadtachse Wilhelmstraße und Adalbertsteinweg, einmündende/ langgezogene mittige Grüninsel von der Heinrichsallee aus

**Raumprofil**

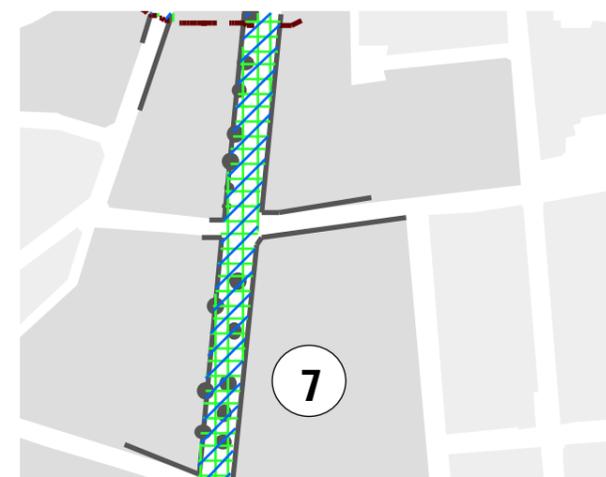
- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin
- Fußgängerunterführung
- seitliche Bürgersteige, mittige Aufenthaltsbereiche, Bushaltestelle und Taxi-Stellplätze in Teilbereichen
- Verlust der kreisförmigen Insel

**Begrünung**

- Unvollständigkeit der ergänzenden Raumbildung durch Baumreihen

**EMPFEHLUNG:**

- Achsenendpunkt und Abschluß der Allee zum Platz wiederherstellen: Die Funktion des früheren Rondels (oder einer optischen Entsprechung) als End- und Tiefpunkt sollte zumindest langfristig wieder hergestellt werden. Empfehlung: Das Reiterstandbild als point de vue in die Mitte der Kreuzung rücken. Die jetzige Neugestaltung erfaßte nur die Oberfläche. Der Raum bleibt nach wie vor ungefaßt. Umfassende Neuordnung in Verbindung mit der Stadtbauplanung



7 WILHELMSTRASSE

**Raumbildung**

- Achse, unterteilt in drei gleichwertige Abschnitte
- Verbindung zwischen Aufweitung "An der Normaluhr" und "Kaiserplatz"
- Betonung des Kaiserplatzes durch Niveaugefälle

**Raumprofil**

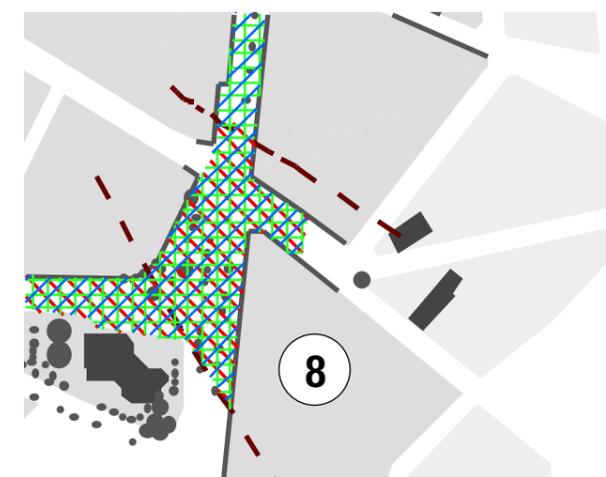
- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin
- seitliche Bürgersteige, Stellplätze zwischen Bäumen in Senkrechstellung, mittige Fahrbahn

**Begrünung**

- Unvollständigkeit der beidseitigen Reihen, insbesondere im Bereich der Fahrbahnaufweitungen

**EMPFEHLUNG:**

- Ergänzen der durchgehend zweiseitigen Baumreihe. Verbreiterung der Bürgersteige. Wiederherstellung einer durchgehenden beschnittenen doppelten Baumreihe, die bis zum Viadukt fortgeführt werden sollte. Die Bäume sollen kürzer gehalten werden; zur Zeit sind sie zu hoch.



8 KREUZUNG "AN DER NORMALUHR"

**Raumbildung**

- Kreuzungsbereich von Theater- Wilhelmstraße und von Römer-/ Kurbrunnen-, bzw. Kasinostraße; Raumbildung durch Bahnlinie in Hochlage sowie durch einseitig geschlossene Bebauung von Römer- und Kurbrunnenstraße; mangelnde Raumbildung im Aufweitungsbereich

**Raumprofil**

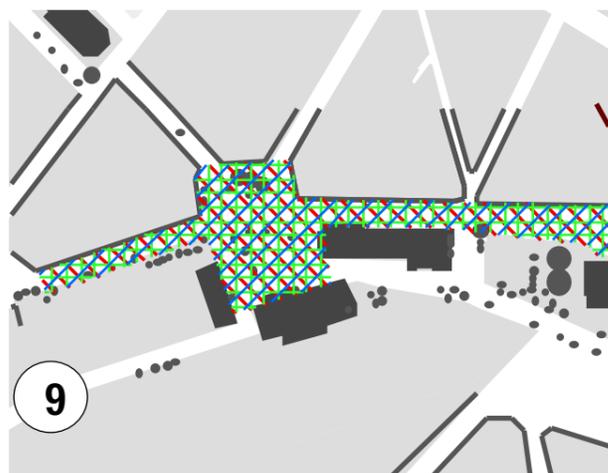
- Fahrbahnaufweitungen in den Kreuzungsbereichen
- seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung

**Begrünung**

- Baumbestand ohne wesentliche Raumwirkung entlang der geschlossenen Bebauung

**EMPFEHLUNG:**

- Grundlegende Umgestaltung erforderlich



9 LAGERHAUSSTRASSE/ RÖMERSTRASSE

**Raumbildung**

- Verbindung zwischen Brücke nach Burtscheid und Kreuzung "An der Normaluhr"; Querung des Bahnhofvorplatzes und Abzweigungen von Bahnhof- und Leydelstraße im nördlichen Teil des Bahnhofsplatzes; keine eindeutige Raumbildung durch Bebauung außerhalb des nördlichen Teils vom Bahnhofplatz

**Raumprofil**

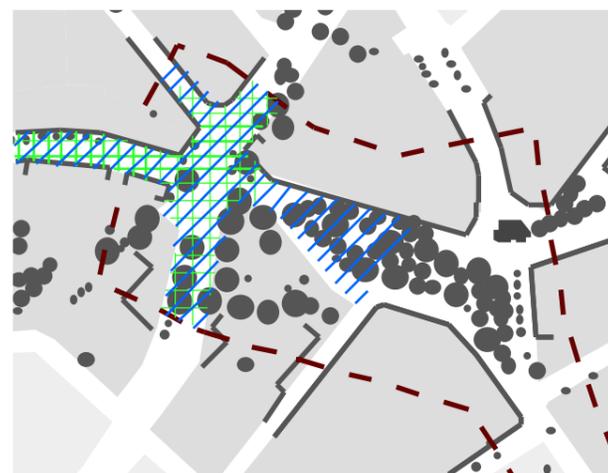
- Fahrbahnaufweitungen in den Kreuzungsbereichen
- seitlich schmale Bürgersteige
- Einfahrten zum Bahnhof und zur Tiefgarage Lagerhausstraße
- trennender Grünstreifen bis zur Einfahrt der Tiefgarage

**Begrünung**

- Östlich des Tores seitliche Grüninsel. Raumwirksame Begrünung auch im nördlichen Teil vom Bahnhofplatz

**EMPFEHLUNG:**

- Grundlegende Umgestaltung erforderlich



10/ KREUZUNG KARMEliter-/ FRANZ-/ FRIEDLÄNDERSTRASSE/ MARSCHIERTOR

**Raumbildung**

- Kreuzungsbereich der Gabelung von Franz- und Karmeliterstraße mit stadtauswärts führender Verbindung über die Bahnlinie nach Burtscheid im Bereich des Marschiertores; Kreuzungsbereich einer zentralen Nord-Süd-Verbindung; Aufweitung des Straßenraumes in der Umgebung des Tores sowie auch im Kreuzungsbereich Karmeliterstraße

**Raumprofil**

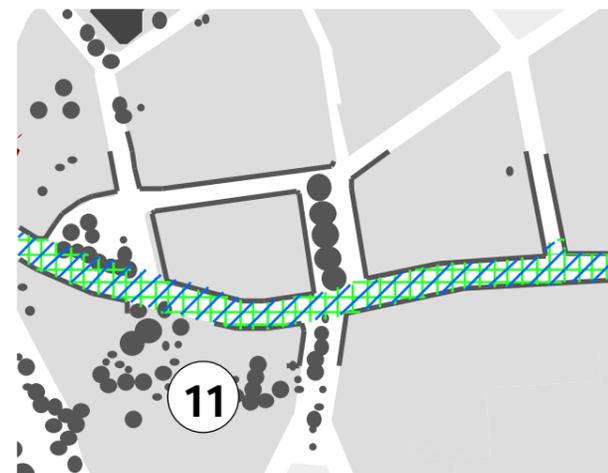
- Fahrbahnaufweitungen in den Kreuzungsbereichen
- seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung

**Begrünung**

- Grüninsel und alter Baumbestand im Aufweitungsbereich des südlich Tores. Im Kreuzungsbereich Karmeliterstraße ursprüngliche Anlage einer mittigen Grüninsel.

**EMPFEHLUNG:**

- Verbesserung/ Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Mozartstraße und der angrenzenden Karmeliterstraße



11/ BOXGRABEN

**Raumbildung**

- Verbindung zwischen Lütticher- und Mozartstraße mit seitlichen Platzaufweitungen (Am Lavenstein und Hubertusplatz) und seitlich einmündenden Straßen. Unterteilung im Verhältnis 1/3 durch die Südstraße; Kreuzung der Südstraße an tiefster Stelle; Raumbildung durch geschlossene Bebauung

**Raumprofil**

- Fahrbahnaufweitungen in den Kreuzungsbereichen
- seitliche Bürgersteige und einseitig Stellplätze in Senkrechtlage

**Begrünung**

- Raumwirksame Begrünung der seitlichen Platzräume; einseitige Baumreihe nur noch zwischen Süd- und Mozartstraße im Bereich des ebenerdigen Geländeneiveaus.

**EMPFEHLUNG:**

- Einseitige Baumreihe wiederherstellen



12 KREUZUNG LÜTTICHER STRASSE/ AN DER SCHANZ/ VAALSER STRASSE

**Raumbildung**

- Kreuzungsbereich von zwei Radialen mit dem Ring und der stadtauswärts gegabelten Jakob- bzw. Vaalser Straße. Die Gabelung dieser zentralen Ost-West-Achse greift mit Lütticher- und Vaalser Straße unterschiedliche Geländeneiveaus auf; die Vaalserstraße liegt etwa eine Haushöhe tiefer, unterfährt die Bahn und umfaßt eine Aufweitung mit anderen einmündenden Straßen. Die Lütticher Straße überfährt die Bahn und zeigt in diesem Bereich ebenfalls eine Platzaufweitung.

**Raumprofil**

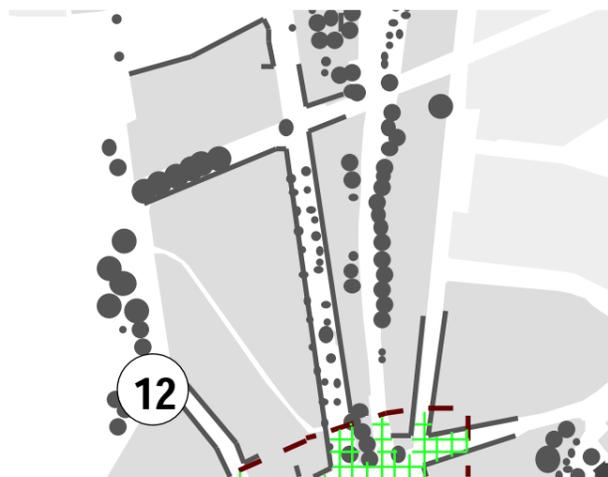
- Fahrbahnaufweitungen in den Kreuzungsbereichen
- seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung
- Stellplätze in den Platzaufweitungen

**Begrünung**

- Grüninsel und alter Baumbestand im Aufweitungsbereich der Vaalserstraße, keine Grüninsel in Aufweitungsbereich der Lütticherstraße. Unzureichende Raumbildung durch Grün im Kreuzungsbereich Junkerstraße/ Vaalserstraße und im Eingangsbereich der Lütticherstraße.

**EMPFEHLUNG:**

- Umfassende Neuordnung der Kreuzung zur Lütticherstraße auch im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung

E.6.5  
Alleenring

12 TURMSTRASSE-JUNKERSTRASSE

## 12.1. Abschnitt südwestlich der Bahnunterführung:

## Raumbildung

- Verbindungsbereich mit Kreuzung von Lochnerstraße und Gartenstraße an tiefster Stelle des Geländeniveaus; auf der Höhe des Kreuzungsbereichs Übergang zum Westpark. Südlich der Bahnlinie angrenzender Freiraum mit mittelalterlicher Mauer und Pfaffenturm; Raumbildung durch geschlossene Bebauung

## Raumprofil

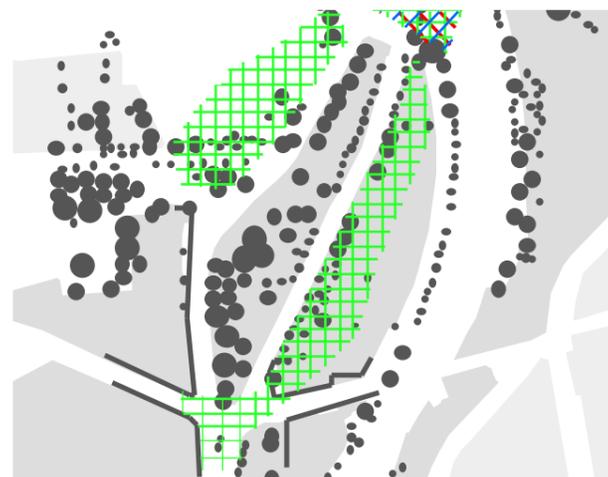
- seitliche Bürgersteige und überwiegend beidseitig Stellplätze in Senkrechstellung

## Begrünung

- Erhaltung der einseitigen Baumreihe; Ergänzung durch zweite Reihe

## EMPFEHLUNG:

- Verbesserung der Straßenraumgestaltung bis zur Kreuzung Lochnerstraße



## 12.2 Bahn-Überbrückung bis Bahnunterführung:

## Raumbildung

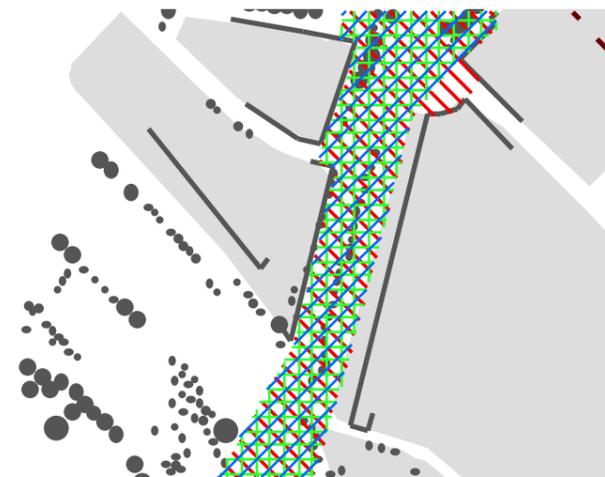
- zweigeteilte Umfahrung eines Hügels mit mittelalterlichem "Langem Turm"; Niveaugefälle zum Kreuzungsbereich von Königstraße und Melatener Straße; ursprünglich einseitige Straßenführung neben Grünanlage; heute Trennung der Fahrbahnen mit Niveauunterschied; bauliche Fassung mit Schwerpunkt im Kreuzungsbereich von Königs- und Melatener Straße; hier Unterteilung des Abschnitts durch Kreuzung, Topographie und Bebauung

## Raumprofil

- Fahrbahnaufweitungen im Kreuzungsbereich
- Raumtrennendes Straßenbegleitgrün entlang der straßenbegleitenden Freiräume
- seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung

## Begrünung

- Ursprünglicher Beginn einer doppelten Baumreihe in der Junkerstraße; Verlust dieses Gestaltungsbeitrags; Raumbildung durch mittige Grüninsel;



## 12.3 Abschnitt nordöstlich der Bahn-Überbrückung:

## Raumbildung

- Anstieg des Straßenniveaus vom Kreuzungsbereich der Wüllnerstraße zur Brücke; Raumbildung durch Bebauung eingeschränkt durch Trennung von Fahrbahnniveau und Niveau der bebauten Flächen; Aufweitung der Fahrbahnen im Kreuzungsbereich Wüllnerstraße ohne Gegengewicht durch bauliche Raumbildung

## Raumprofil

- Fahrbahnaufweitungen im Kreuzungsbereich und zur Abzweigung Claßenstraße hin
- Raumtrennendes Straßenbegleitgrün
- seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung

## Begrünung

- Raumbildung durch Baumreihen nur einseitig zwischen Wüllnerstraße und Ponttor zum Zweck der Abgrenzung eines Stellplatzbereiches; keine Mittenbetonung; Verlust raumbildender Baumreihe

## EMPFEHLUNG

- Verbesserung des Knotens in Verbindung mit der Stadtplanerung



13 KREUZUNG ROERMONDER STRASSE/ PONTTOR

## Raumbildung

- Kreuzung zwischen vier unterschiedlichen Straßen, nordwestlicher Endpunkt der Alleen, platzartige Aufweitung in der Umgebung des Ponttores mit weiterführenden Straßeneinmündungen und Niveaugefälle zur Innenstadt hin, Kreuzungsbereich einer zentralen Nord-Süd-Verbindung, Stadtausgangsbetonung durch mittigen Grünstreifen und bauliche Fassung einer Platzaufweitung im Eingangsbereich der Roermonder Straße

## Raumprofil

- Fahrbahnaufweitungen zu den Kreuzungsbereichen hin
- Unterbrechung der grünen Mitte für Fahrbahnflächen
- Fußgängerunterführung
- seitliche Bürgersteige, gemischte Fahrbahnen für Individualverkehr und Buslinienführung

## Begrünung

- Relative Vollständigkeit der Raumbildung durch Baumreihen und Grüninsel; Verlust der Mittenbetonung im Eingangsbereich der Roermonderstraße

## E.7 Radialen

### Das Problem der Hauptstraßen



Auf den Hauptstraßen der Städte - insbesondere an den Knoten von Radialen und Ringen - prallen die Logik der Geschwindigkeit und die Logik der Langsamkeit, die die historischen Stadträume prägte, unmittelbar aufeinander. In den 60-70er Jahren war die Bejahung, dem modernen, komfortablen Auto zu seinem Geschwindigkeitsrecht zu verhelfen, so allgemein, daß der Logik des Autoverkehrs Stand- und Fahrraum großzügig eingeräumt wurde. Am Vorbild von anbaufreien Autostraßen orientierten sich Fahrbahngestaltung, Abbiegeradien, Randge-

staltung der Straßen. Aus multifunktionalen Straßen, bei denen die Verkehrsfunktion vielleicht ein Drittel der Fläche einnahm, wurden Straßen, die fast zu 90% vom Verkehr dominiert wurden. (An einem älteren Foto der Theaterstraße kann die frühere Breite der Bürgersteige noch nachvollzogen werden. Bedeutsame Bereiche der Innenstädte in Deutschland wurden verkehrsgerecht umgebaut. Die Verluste an Struktur- und Architekturqualitäten waren gewaltig.

Erst als klar wurde, daß den zunehmenden Fahrzeugmengen kein Verkehrsausbau hinreichend Raum sichern konnte, erst als auch die andere Rolle der Städte, Lebens- und Kulturraum zu sein, deutlicher wurde, geschah eine Umsteuerung auf immer breiterer Front. Kollektive Erfahrungsprozesse haben diese Veränderung gestützt und stützen sie weiter. Unsere Stadtkerne und Stadtteilzentren haben vielfältige Aufgaben. Verkehr ist eine notwendige Voraussetzung, aber eine dienende.

In den Hauptstraßen, die die Bündelungs- und Verteilungsaufgabe der Verkehrs in die anderen Teile des Stadt wahrzuneh-

men haben, bündeln sich naturgemäß die Konflikte zwischen Verkehrsanspruch, Sozialraum und Raumgestalt. Wir wollen die Aachener Hauptstraßen unter diesen drei Leitansprüchen bewerten.

Zur Dauerhaftigkeit der Gestaltung: In den letzten 50 Jahren sind die Hauptstraßen teilweise mehrfach umgebaut worden. Erhebliche Mittel wurden dadurch jeweils gebunden. Wenn die Fehler der vergangenen Jahre unter dem Primat stadtgestalterischer Prinzipien korrigiert würden, könnten die neuen Lösungen auf lange Sicht Bestand haben. Unter diesem Gesichtspunkt entstände eine dauerhafte und damit nachhaltige Umgestaltung der öffentlichen Räume. Sie würde es auch erlauben, langlebiges und besseres Material zu verwenden.

Die Knoten, an denen Radialen und Ringe aufeinandertreffen, sind Gelenke mit besonderer Verkehrs- und Gestaltbedeutung. Zugunsten der Verkehrsabwicklung werden zur Zeit die meisten Knoten von der Verkehrstechnik dominiert. An den Knoten muß aber sinnhaft erfahrbar werden, daß hier Außen- und Innenstadt aufeinander treffen. Vom Autofahrer werden hier in der Geschwindigkeit deutliche Verhaltensänderungen erwartet.

## E.5 Radialen

### Das Problem der Hauptstraßen

#### Raumstrukturelle Qualitäten und Mängel

Die Aussagen zu Raumbildung, Raumprofil und Begrünung charakterisieren die Radialen zusammenfassend in ihrem gesamten Verlauf, da es sich um größere lineare Zusammenhänge als bei Sequenzabschnitten von Ringen handelt.

Die heutige Funktion der betrachteten Radialen ist, je nach Entlastung durch rein funktionale Straßen, wie Autobahnen, geprägt durch regionale Verkehre. Probleme liegen vor allem in der Zerstörung des Raumkontinuums durch trennende Grüninseln.

Denn gerade das Raumkontinuum wird durch den jeweiligen Zusammenhang von bebauter und unbebauter Lage gestärkt, nicht jedoch durch die Angleichung von Ortslagen an Autobahnzubringer.

#### Empfehlungen

- Bei den Radialen steht die Schaffung eines Kontinuums vom Stadteingang bis zum Alleenring im Vordergrund.
- In der Regel sollte das Profil eine doppelte Baumreihe tragen, bei Engstellen ist eine einseitige Baumreihe ausreichend.
- Radialen mit ähnlichem Querschnitt sollten eine gleichartige Gestaltung erhalten, sofern nicht örtliche Besonderheiten (Engstellen, Ausblicke, Übergänge in die Landschaft) Sonderabschnitte begründen.
- Vor bedeutenden Bauten sollen in der Regel die Eingangsbereiche von Bäumen frei gehalten werden. Der Eingangsgeste entspricht i.d.R. ein repräsentativ gestalteter Gebäudevorfplatz (Beispiel Eingang Hauptgebäude der RWTH).
- Grundsätzlich sollte eine Straßensequenz stets mit der gleichen Art von Bäumen und Grüngestaltung versehen werden.
- Bei kurviger Führung auf freier Strecke können statt Baumreihen auch Baumgruppen die Randgliederung übernehmen. Dies gilt auch für Teile des 3. Ringes (gute Beispiele: Brüsseler Ring, Amsterdamer Ring)
- Ortseingang ist i.d.R. jener Punkt, wo die freie Strecke auf die geschlossene Bebauung trifft. An dieser Stelle soll der Charakter der Fahrbahn von dem einer freien Strecke in den einer Stadtstraße wechseln. Verziehungen des Straßenprofils über diesen Punkt hinaus sollen vermieden werden. Daraus folgt eine Profilverengung der Baumreihen und der Fahrbahnen, oft auch eine Geschwindigkeitsreduktion.

Enger gefaßte Räume - Stadtstraßen - sollen mit einem veränderten Raum- und Straßenprofil diesen Wechsel verdeutlichen. Die raumgestalterische Qualität der großen Knoten und ihrer Anschlüsse nach innen ist daher durchgreifend zu verbessern.

Wir bewerten die Qualität der Radialen nach folgenden Merkmalen:

1. Die Qualität des Raumes (Proportion und Gestaltung des Raumprofils, Qualität der Ränder, Wirkung der Topografie)
2. Die Qualität als sozial nutzbarer Raum (Trennwirkung, hinreichend breite seitliche Zonen für gebäudebezogene Nutzungsansprüche, wie Geschäfte, Anlieferung, Reparaturen, Hauseingänge usw. und für soziale Raumansprüche: Fußgänger, Aufenthalt, Kommunikation)
3. Den Verkehrsanspruch (Bedeutung der Verkehrsfunktion in der spezifischen Straße, Angemessenheit der Verkehrsflächengestaltung für die Funktion).
4. Die Wirkung und Qualität der Begrünung.

#### Funktion der Straßenräume im 19. Jhd

Mit der napoleonischen Planung der Trierer Straße um 1810 wurde konzeptionell damit begonnen, die konzentrisch angelegte Stadt über Chausseen mit dem Umland besser zu verbinden.

Der Ausbau der Radialen diente der Veflechtung zwischen Stadt und Land. Die Radialen nahmen alle Himmelsrichtungen auf und tragen überwiegend den Namen der nächsten größten Stadt (Trierer-, Jülicher-, Krefelder-, Roermonder-, Vaalser-, Lütticher-, Eupener- und Monschauer Straße).

#### Historische Funktion des Grüns

Bäume hatten in unbebauten Bereichen die Funktion, Schatten zu spenden für die Armee und für Händler. In den bebauten Bereichen finden wir Bäume erst im Zusammenhang mit der gründerzeitlichen Bebauung oder aber im Zuge der Begrünung der Innenstadt nach 1985, wie z.B. in Haaren.

#### Heutige Funktion, Situation und Grünbestand

Die Radialen zeigen Unterschiede in ihren Anteilen an Lagen innerhalb der Innenstadt und der Stadt. Während die Trierer Straße einen sehr großen Anteil innerstädtischer Lage mit Innenstadtrand aufweist, haben andere Radialen, wie z.B. die Krefelder Straße oder auch die Roermonder Straße, vergleichsweise geringe Anteile innerstädtischer oder städtischer Lagen. Andere Unterschiede liegen in der Ausprägung von Ortsdurch-

fahrten.

Insgesamt ist der Wechsel von bebauten und unbebauten Straßenrändern von Bedeutung für die Prägung der Sequenzabschnitte durch Gestaltmerkmale.

Die Radialen zeigen zwar innerhalb der Ortslagen noch Ansätze von "Stadtraum". Diese Ansätze sind jedoch von der Funktion des Durchfahrtsverkehrs beeinträchtigt. Während Lütticher- und Eupener Straße einen gleichmäßig aufgelockerten Übergang zwischen Bebauung und Landschaft zeigen, sind Vaalser-, Roermonder-, Krefelder- und Jülicher Straße vor allem für die Verkehrsfunktion ausgebaut, durch Transportbänder unterbrochen und durch diese in Abschnitte aufgeteilt. Der Adalbertsteinweg nimmt eine Sonderrolle ein. Bis zum Ortsausgang des zweiten durchlaufenen Vorortes (Forst und Brand) prägen Transportbänder die Sequenzabschnitte. Weiter außerhalb prägen zwei Bachquerungen den Wechsel zwischen Landschaftsabschnitten und Ortslagen (Kornelimünster und Walheim).

Die Begrünung durch Baumpflanzungen gleicht bestehende räumliche Defizite nicht aus, sondern trägt eher, im Sinne linearer Trennungen aus funktionalen Gründen, zur Aufhebung der Erfahrbarkeit von Räumen bei.

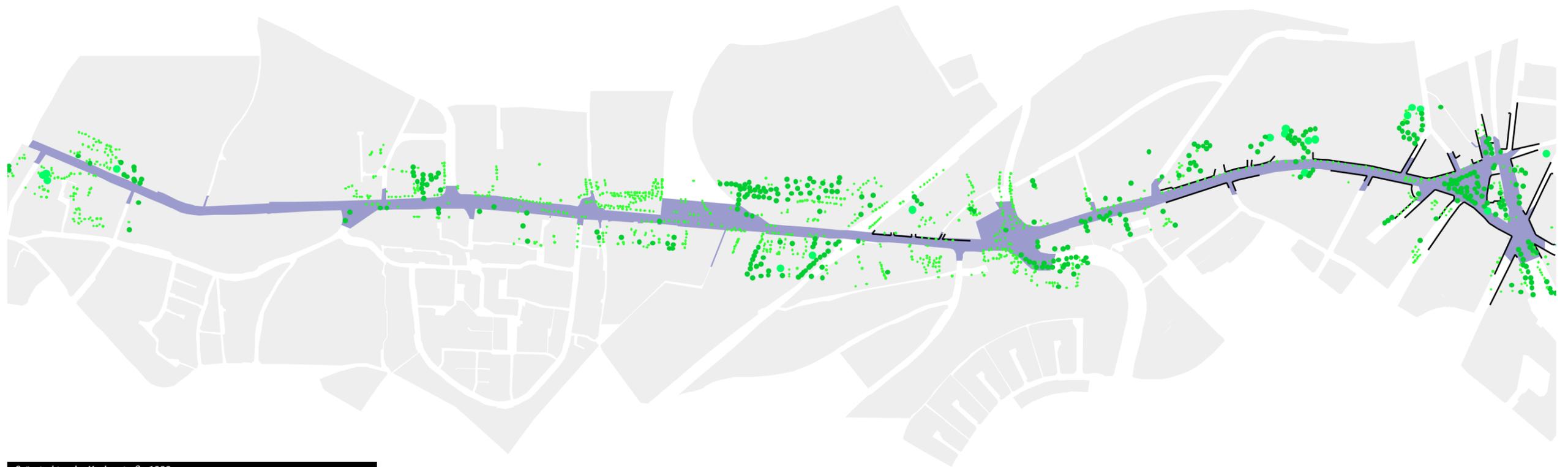
Folgende Kategorien unterscheiden Sequenzabschnitte im Verlauf der Radialen:

-  Innenstadt
-  erweiterte Innenstadt
-  Innenstadtrand
-  Zwischenzone
-  nicht eindeutig definierte Ortslage
-  Ortsrand
-  Ortsmitte

## E.7.1 Radialen

### Vaalse Straße

Die Vaalse Straße ist Ausdruck der engen funktionalen Verknüpfung zwischen Aachen und der Nachbarstadt Vaals. Die Straße ist gekennzeichnet durch einen langgezogenen und mehrfach unterbrochenen Stadtaus-/eingangsbereich sowie durch eine abrupte Einführung in die Nachbarstadt Vaals nach einer kurzen Unterbrechung durch beidseitige Landschaft.



Grünstruktur der Vaalsestraße 1992

## E.7.1 Radialen

### Vaalse Straße



Sequenzen Vaalsestraße



Analyse Vaalse Straße



Defizite Vaalse Straße

#### Raumbildung

- Unterteilung in drei große Abschnitte:
- 7.1. Innenstadtbereich bis Stadtausgang
  - unterteilt in drei Abschnitte
- 7.2. unruhiger Wechsel von Zwischenzonen und nicht eindeutig definierten Ortslagen
  - unterbrochen durch Kreuzungen und Bahnüberführung sowie anbaufreie Zonen
- 7.3. Freiraum und Ortsbeginn
  - eindeutige Freiraumsituation beidseitig
  - nicht eindeutig durch Bebauung definierter Ortseingang
  - zwei Autobahnzubringerähnliche Straßen sowie die Bahnüberführung sind dem Abschnitt 1.2. zuzuordnen

#### Raumprofil

- bei Abfahrten und Kreuzungen Trennung der Fahrbahnen durch mittige Begrünung
- streckenweise Fahrradstreifen
- Fahrbahnaufweitungen in Kreuzungsbereichen

#### Begrünung

- seitliche und mittige Baumpflanzungen

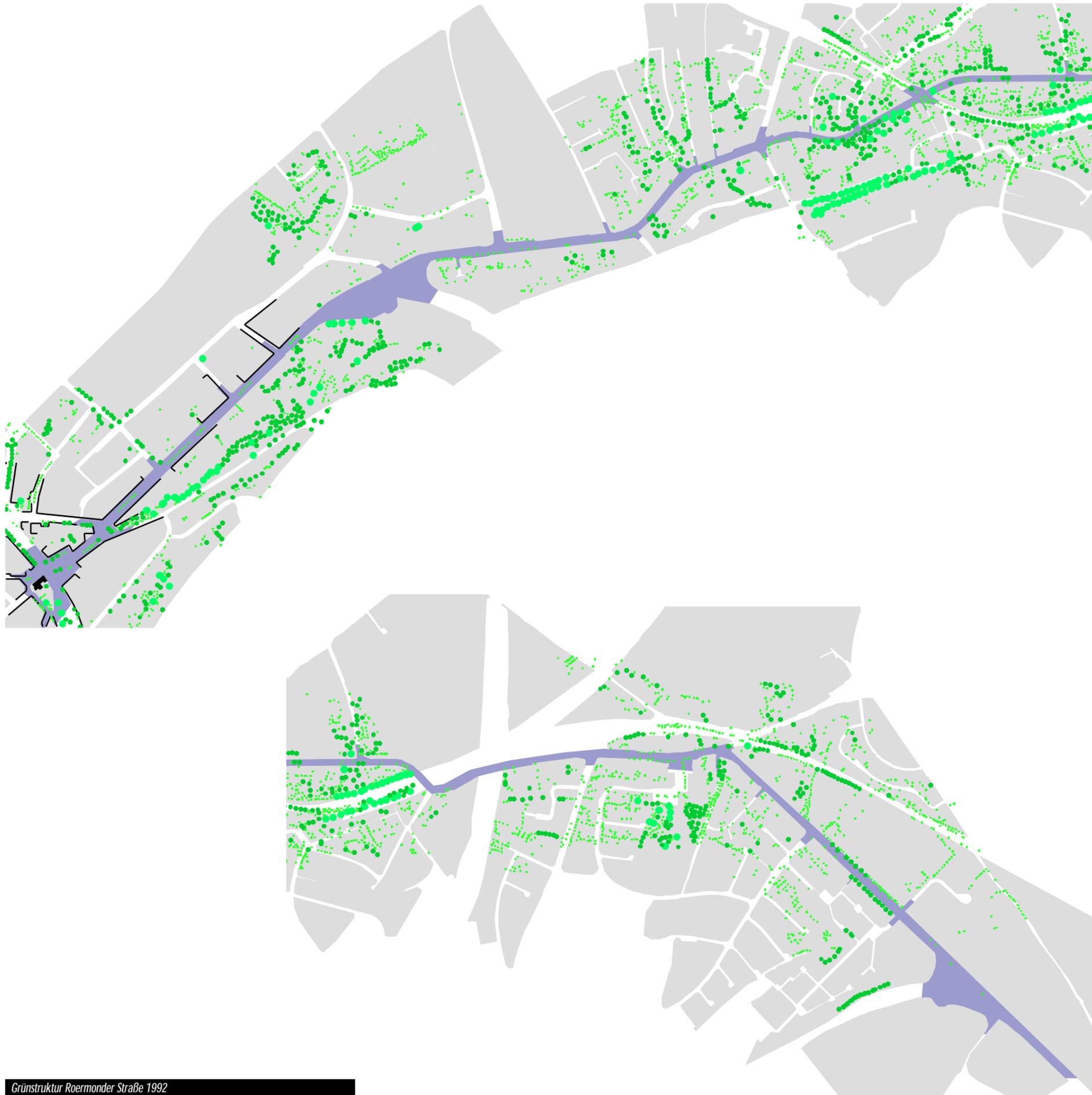
#### Empfehlungen:

- Neuordnung und Verbesserung der Begrünung im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung
- Die großflächigen Kreuzungsbereiche bedürfen gesonderter Integration in den Stadtraum
- zu 7.1:
  - Betonen des städtebaulichen Zusammenhanges durch verbindende doppelte Baumreihe
  - Mittelfristig: parallel geführte Fahrbahnen ohne Verschwenkungen in den bebauten Bereichen (Stadtstraße!)
- zu 7.2.:
  - Betonen des - derzeit fragmentarischen und - zu entwickelnden städtebaulichen Zusammenhanges vor der Bahnüberführung durch verbindende doppelte Baumreihe
- zu 7.3.:
  - Betonen des städtebaulichen Zusammenhanges im westlichen Teil durch verbindende doppelte Baumreihe im Straßenraum

## E.7.2 Radialen

### Roermonder Straße

Die Roermonder Straße ist Ausdruck der weitläufigen Anbindung kleiner Ortschaften im Westen der Stadt. Sie ist gekennzeichnet durch einen relativ kurzen Stadtausgangs/-eingangsbereich, eine bruchhafte Unterbrechung des Raumkontinuums durch die Zufahrt zur Autobahn sowie durch die Ortsdurchfahrten Laurensberg und Richterich und dazwischen liegende Abschnitte, die ein Raumkontinuum außerhalb der Innenstadt von Aachen noch erkennen lassen.



Grünstruktur Roermonder Straße 1992

## E.7.2 Radialen

### Roermonder Straße



Sequenzen Roermonder Straße

#### Raumbildung

Unterteilung in drei große teilräumliche Zusammenhänge

- 2.1. Abrupter Abbruch der erweiterten Innenstadt durch Autobahnzubringer
- 2.2. langgezogene Ortslage Laurensberg
- 2.3. nicht eindeutig erschlossene und nicht eindeutig abgegrenzte Ortslage Richterich (Gabelung der Roermonder Straße mit der Horbacher Straße)
- die großflächigen Kreuzungsbereiche liegen zwischen den erkennbaren städtebaulichen Zusammenhängen und trennen diese voneinander

#### Raumprofil

- Fahrbahnaufweitungen in Kreuzungsbereichen
- geringe Fahrbahnverengungen in Ortslagen

#### Begrünung

- keine ausreichend raumbildende Betonung von Teilräumen



Analyse Roermonder Straße

## E.7.2 Radialen

### Roermonder Straße

#### Empfehlungen:

- Neuordnung und Verbesserung der Bgrünung im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung
- Die großflächigen Kreuzungsbereiche bedürfen gesonderter Integration in den Stadtraum
- Aufhebung straßenraumtrennender Begrünung in Ortslagen
- Verstärkung seitlicher Begrünung außerhalb der Ortslagen

zu 2.1.: Raumbildung durch doppelte Baumreihe

zu 2.2.: Raumbildung durch doppelte Baumreihe (Ortsmitte von Laurensberg)

zu 2.3.: Raumbildung durch doppelte Baumreihe (Richterich bis BAB-Brücke)



Defizite Roermonder Straße • Teil 1



Defizite Roermonder Straße • Teil 2

## E.7.3 Radialen

### Krefelder Straße

Die Krefelderstraße ist Ausdruck der regionalen Einbindung der Stadt in das Netz von internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen über die Autobahnen. Die Radiale ist gekennzeichnet durch einen geringen Anteil an Lage innerhalb der Stadt. Die überwiegend gewerbliche Nutzung zu beiden Seiten der Straße hat den verkehrsfunktionalen Charakter verstärkt.

#### Raumbildung

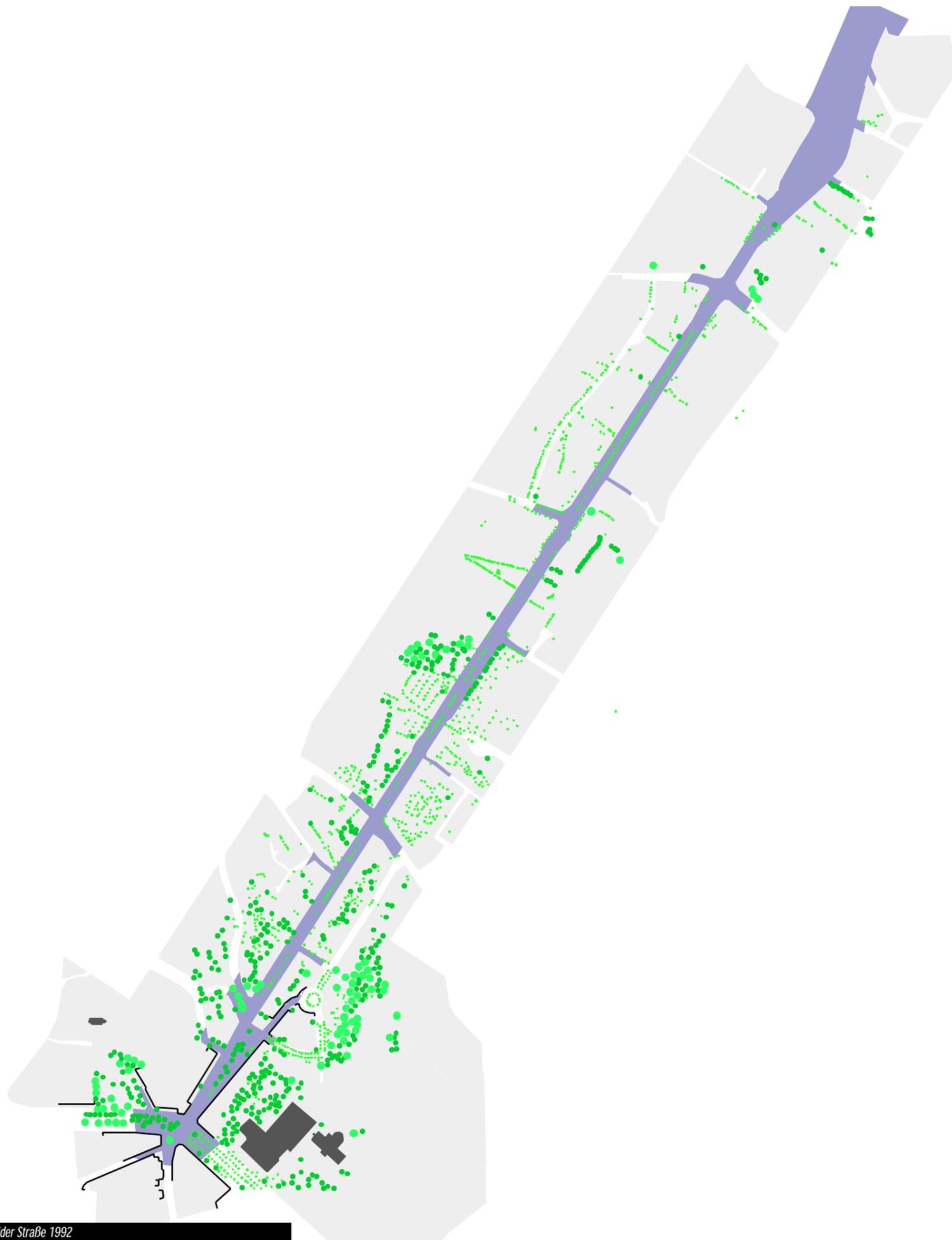
- abnehmende Raumwirkung der Bebauung von "innen" nach "außen"
- Unterteilung des noch zur Innenstadt gehörenden Bereichs in drei Zonen zunehmend geringerer Raumbildung durch Bebauung
- Übereinstimmung von Grenze der Innenstadt und etwa tiefstem Punkt im Geländeniveau
- Große Mängel der Raumbildung in der Zone außerhalb der Innenstadt

#### Raumprofil

- aufgeweitete Fahrbahnen
- enge oder wenig einladende Fußgängerbereiche
- Fußgängerüberführung außerhalb des Innenstadtrandes
- trennende Begrünung in Straßenmitte

#### Begrünung

- keine raumwirksame Begrünung
- keine verbindende Begrünung in innerstädtischen Lagen



Grünstruktur Krefelder Straße 1992

### E.7.3 Radialen

Krefelder Straße



Sequenzen Krefelder Straße



Analyse Krefelder Straße

## E.7.3 Radialen

### Krefelder Straße

#### Empfehlungen:

- Möglichkeiten der Umgestaltung des Abschnitts 3.1. (Bastei / Soerser Weg) prüfen; Zielkonflikt: Stadt- und Verkehrsraum
- Verbindende Begrünung durch Bäume im Bereich der erweiterten - Innenstadt (3.1.)
- Randbegrünung und Verbesserung der Raumbildung der seitlichen Flächennutzungen (3.2.)
- Mittelstreifen als Grünfläche umgestalten, trennende Wirkung aufheben
- Durchgehende doppelte Baumreihe herstellen

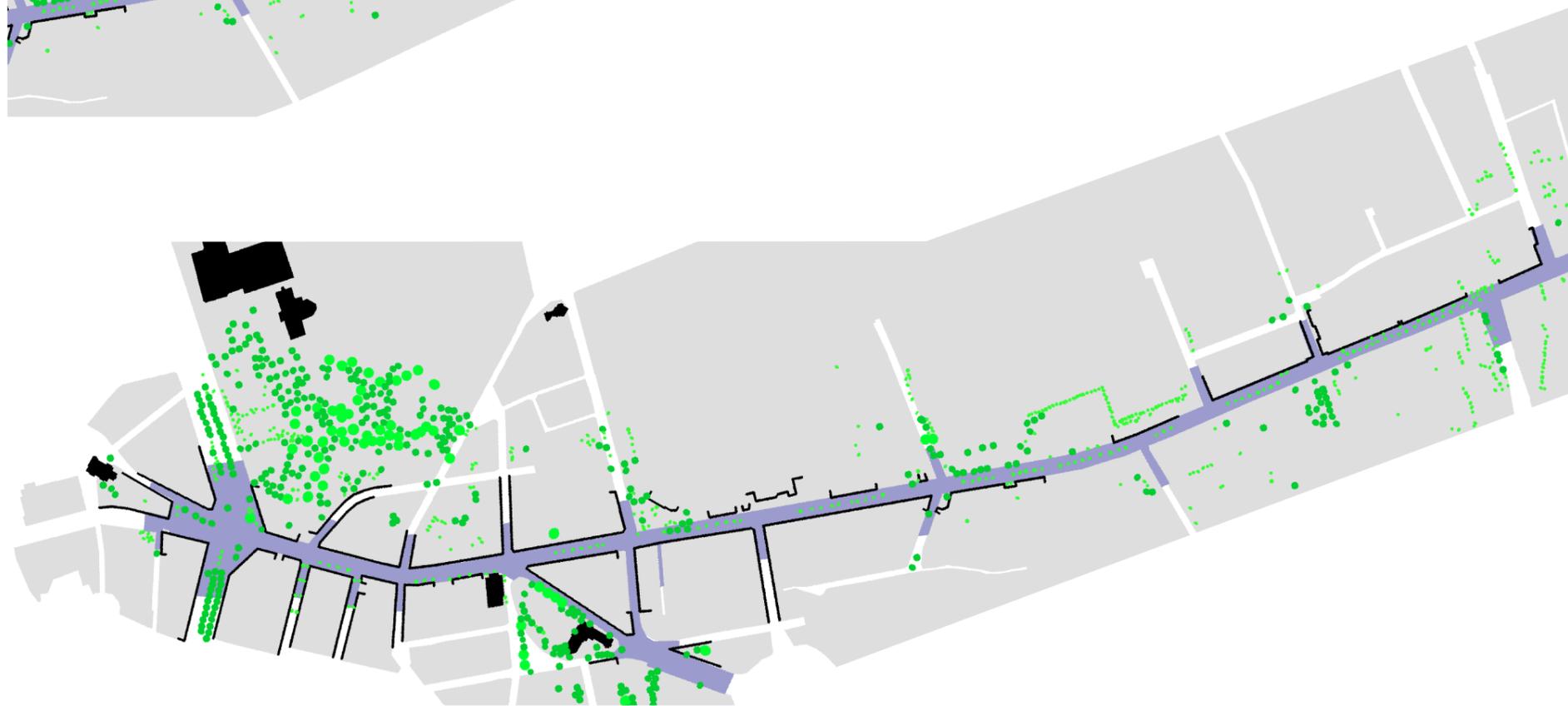
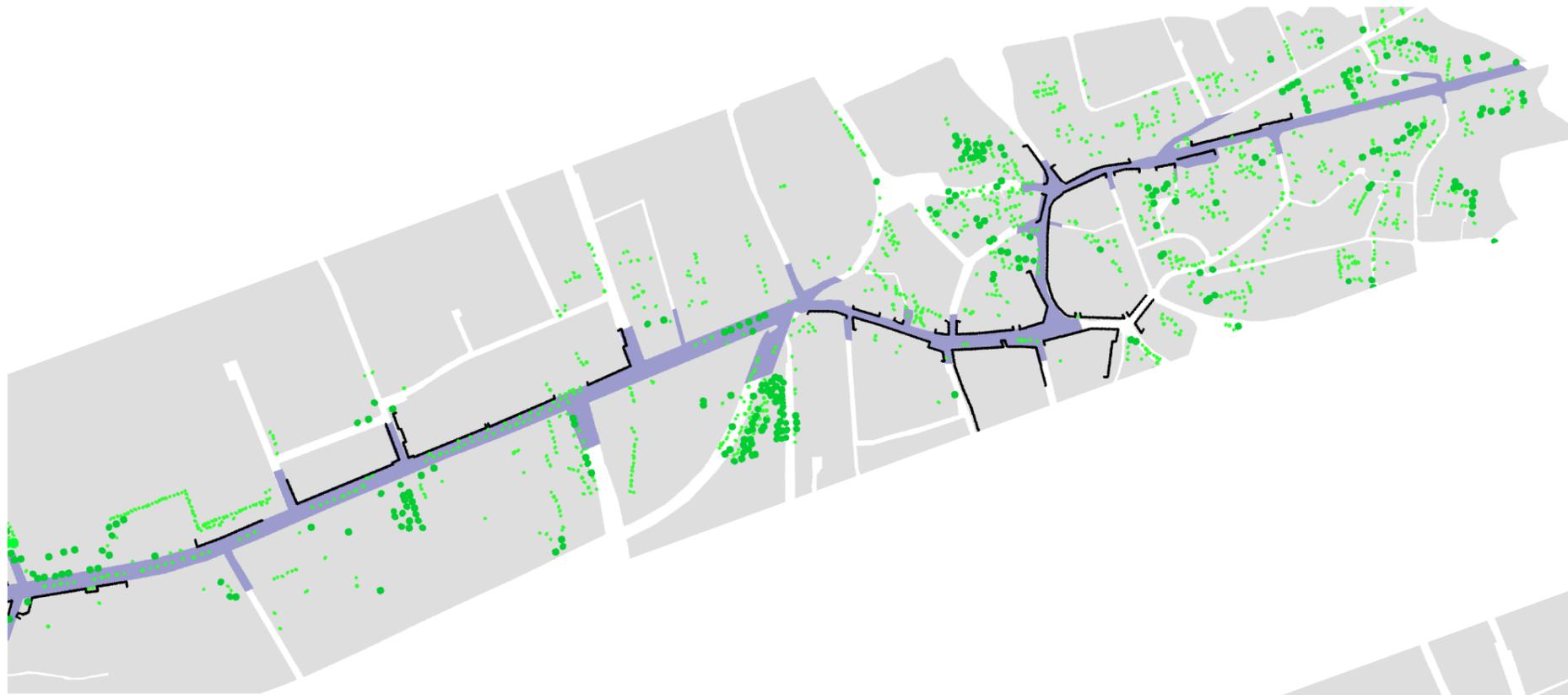


Defizite Krefelder Straße

## E.7.4 Radialen

### Jülicher Straße

Die Jülicher Straße ist Ausdruck der wirtschaftlichen Verflechtung nach Osten. Sie, ähnlich der Trierer Straße, geprägt durch unterschiedliche Lagen und einen hohen Anteil städtischer und innerstädtischer Lagen. Im Gegensatz zur Trierer Straße ist jedoch die gewerbliche Nutzung großflächig ausgeprägt und hat zur durchlaufenden Verstärkung der Verkehrsfunktionalität beigetragen.



## E.7.4 Radialen

### Jülicher Straße

#### Raumbildung

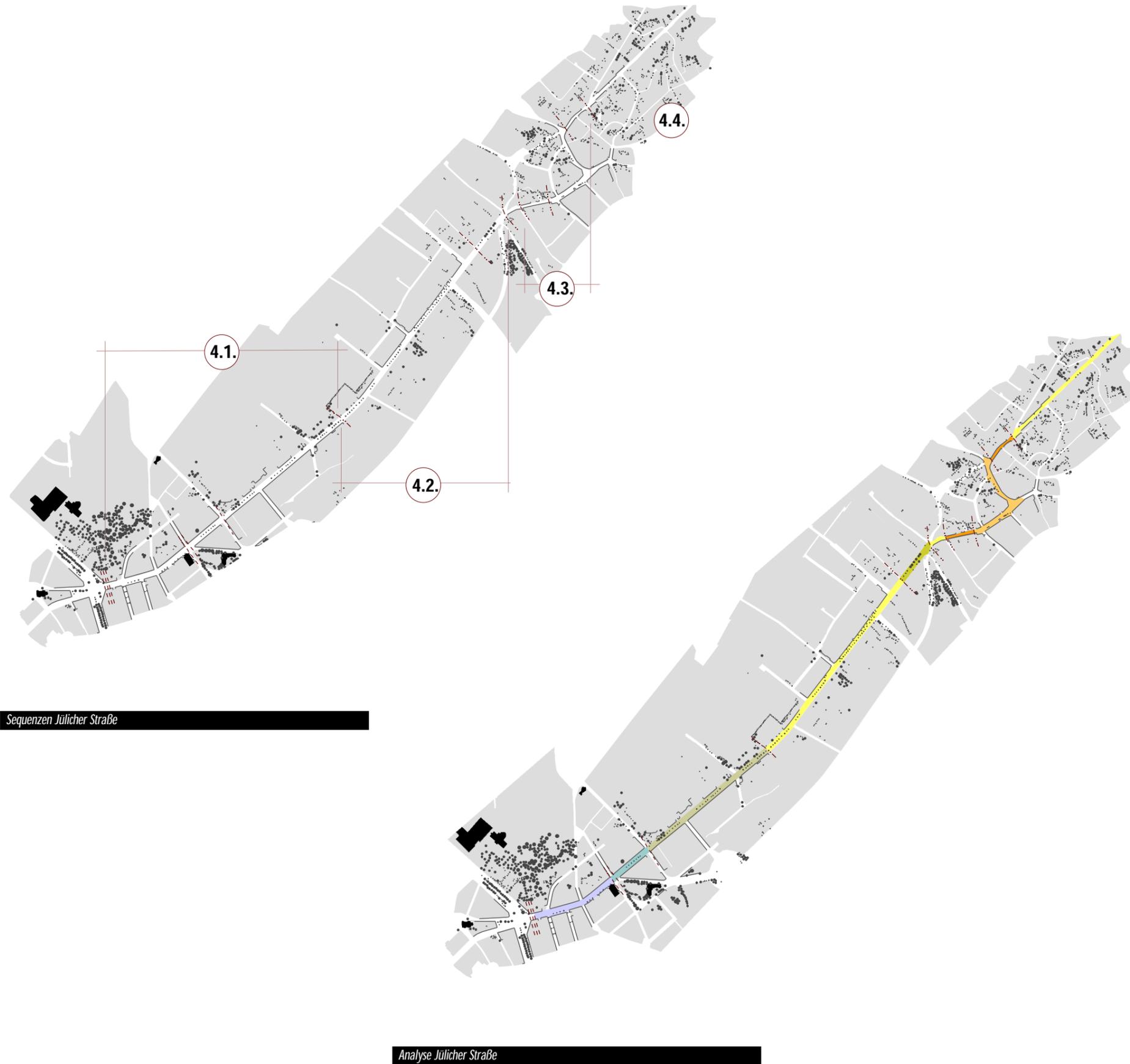
- Unterteilung in mehrere Abschnitte, nur durch das Wurmthal getrennt
- . 4.1. Innenstadt, erweiterte Innenstadt und Innenstadtrand
- . 4.2. gewerbliche Vorstadtzone
- . 4.3. Wurmthal/ Übergang
- . 4.3. Ortseingang, Ortslage und Ortsmitte Haaren
- . 4.4. langgestreckte Ortsrandzone mit Ortsausgang

#### Raumprofil

- aufgeweitete Fahrbahnbereiche in Kreuzungen
- trennende Begrünung in Straßenmitte
- unzureichend attraktive und unregelmäßig durch Bebauung belebte Fußgängerbereiche westlich der Schirmfabrik

#### Begrünung

- unregelmäßige und wenig raumbildende Begrünung



Sequenzen Jülicher Straße

Analyse Jülicher Straße

## E.7.4 Radialen

### Jülicher Straße

#### EMPFEHLUNG

- Neuordnung und Verbesserung der Begrünung im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung
- Dominanz der Verkehrsfunktion vorrangig zwischen Hansemanplatz und Lombardenstraße zurücknehmen
- Raummitte für die Führung der Stadtbahn verwenden
- verbindende Begrünung der Innenstadt- und der Ortslagen
- mittelfristig: Aufheben der trennenden Mittelbegrünung zugunsten doppelter Baumreihe (in Teilen einseitig vorhanden)
- Stadieneingang neu gestalten
- raumbildende Begrünung vor gewerblicher Nutzung
- seitliche Betonung der Bachtalquerung



Defizite Jülicher Straße

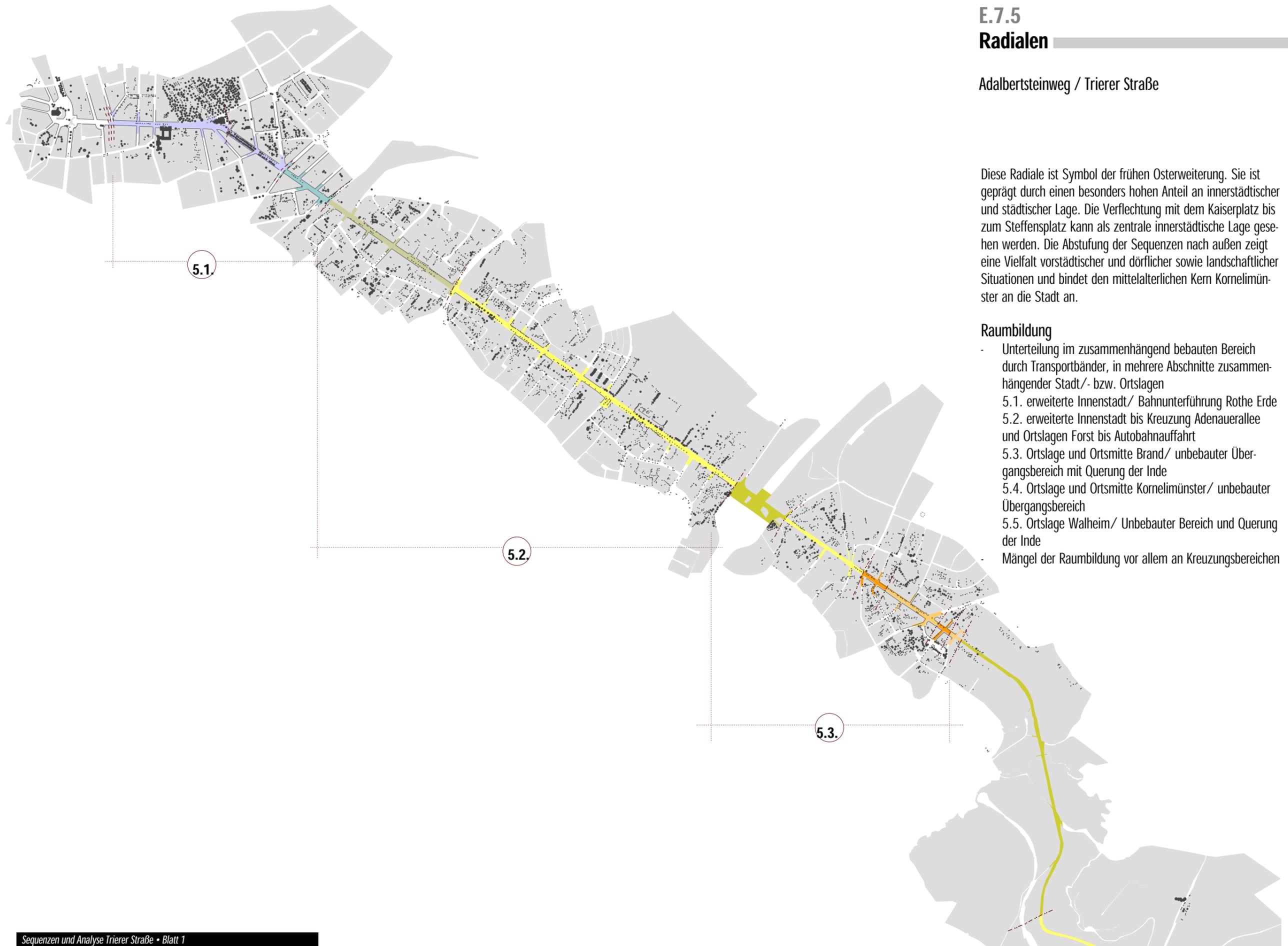
## E.7.5 Radialen

Adalbertsteinweg / Trierer Straße

Diese Radiale ist Symbol der frühen Osterweiterung. Sie ist geprägt durch einen besonders hohen Anteil an innerstädtischer und städtischer Lage. Die Verflechtung mit dem Kaiserplatz bis zum Steffensplatz kann als zentrale innerstädtische Lage gesehen werden. Die Abstufung der Sequenzen nach außen zeigt eine Vielfalt vorstädtischer und dörflicher sowie landschaftlicher Situationen und bindet den mittelalterlichen Kern Kornelimünster an die Stadt an.

### Raumbildung

- Unterteilung im zusammenhängend bebauten Bereich durch Transportbänder, in mehrere Abschnitte zusammenhängender Stadt/- bzw. Ortslagen
  - 5.1. erweiterte Innenstadt/ Bahnunterführung Rothe Erde
  - 5.2. erweiterte Innenstadt bis Kreuzung Adenauerallee und Ortslagen Forst bis Autobahnauffahrt
  - 5.3. Ortslage und Ortsmitte Brand/ unbebauter Übergangsbereich mit Querung der Inde
  - 5.4. Ortslage und Ortsmitte Kornelimünster/ unbebauter Übergangsbereich
  - 5.5. Ortslage Walheim/ Unbebauter Bereich und Querung der Inde
- Mängel der Raumbildung vor allem an Kreuzungsbereichen



## E.7.5 Radialen

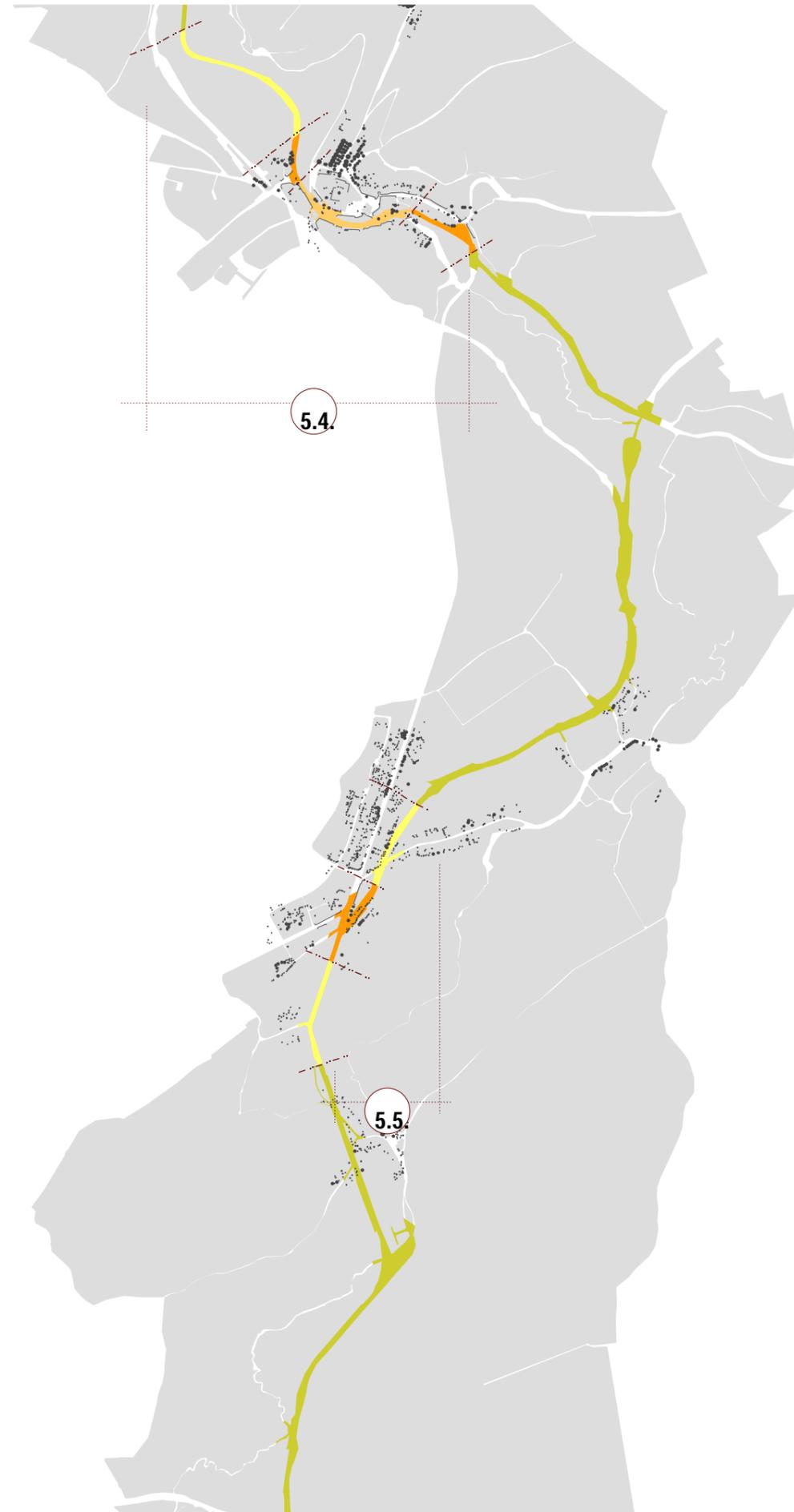
Adalbertsteinweg / Trierer Straße

### Raumprofil

- trennende Begrünung im Innenstadtbereich/ Adalbertsteinweg
- schmale Bürgersteige/ Fußwege in Brand, Kornelimünster und Walheim
- trennende Begrünung in Brand

### Begrünung

- verbindende Begrünung mit Raumwirkung vor allem zwischen St. Josephsplatz und Elisabethstraße



## E.7.5 Radialen

Adalbertsteinweg / Trierer Straße

### EMPFEHLUNGEN

- Neuordnung und Verbesserung der Begrünung in Verbindung mit der Stadtbahnplanung
  - Verbindende und raumbildende Begrünung in den Stadt- und Ortslagen
  - Betonen von zentralen Bereichen durch dichtere Baumpflanzung
  - seitliche Baumpflanzungen in unbebauten Bereichen
- zu 5.1. Anlage der doppelten Baumreihe; Aufhebung der trennenden Mittelinseln
- zu 5.2. Ergänzung der doppelten Baumreihe bis zur Bahnlinie
- zu 5.3. Durchgehende doppelte Baumreihe
- zu 5.4. Ortslage Brand durchgehend umgestalten (Durchgangsfahrbahn; zweiseitige Ortsfahrbahn); Raumbildung durch doppelte Baumreihe

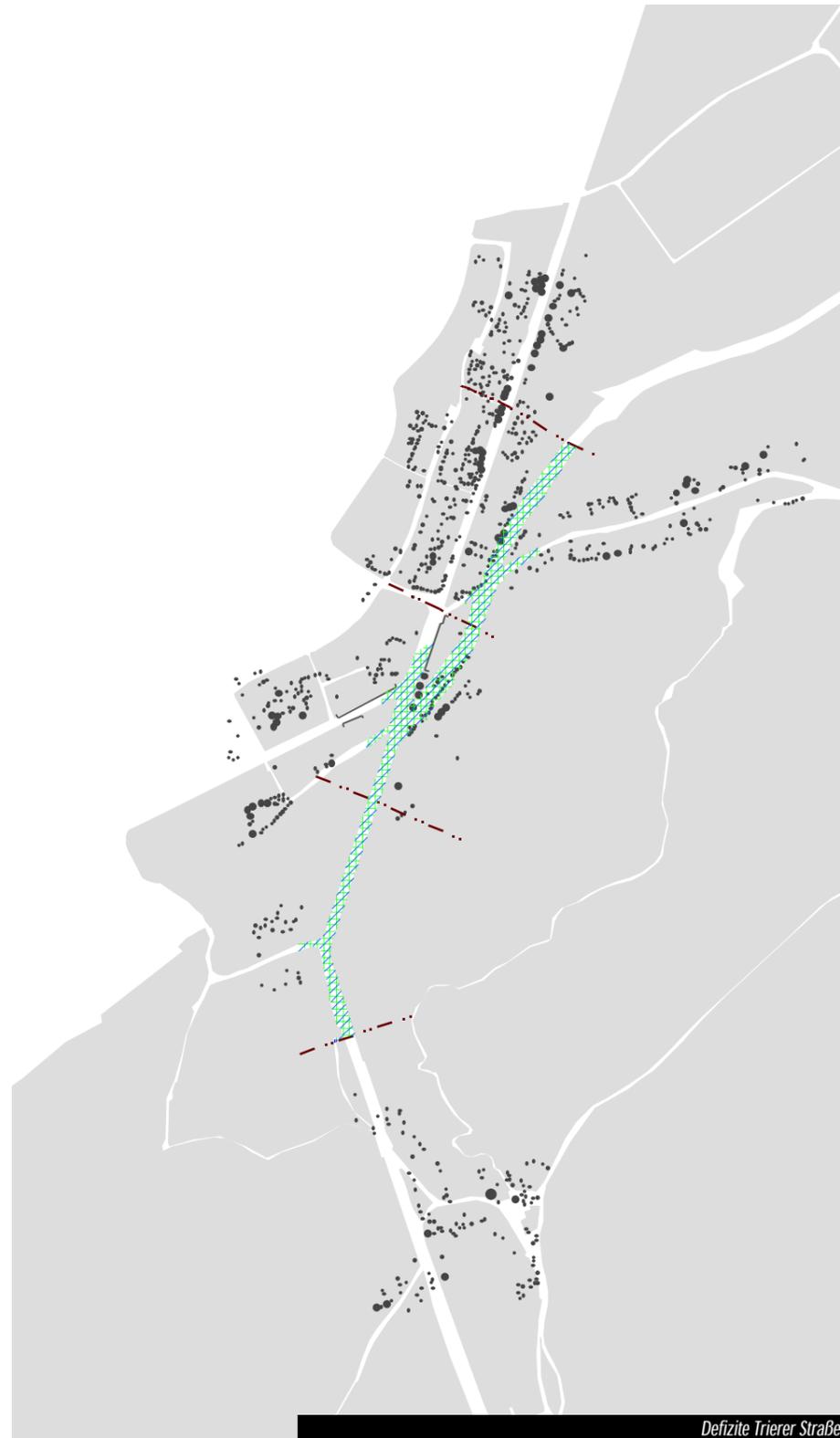


## E.7.5 Radialen

Adalbertsteinweg / Trierer Straße



Defizite Trierer Straße • Kornelimünster



Defizite Trierer Straße

## E.7.6 Radialen

### Euperer Straße

Die Eupererstraße verbindet den Süden der Stadt mit den Gebieten der Voreifel. Die funktionale Verflechtung ist locker. Die angrenzenden Nutzungen sind nur südlich des Aachener Hauptbahnhofes dicht.

#### Raumbildung

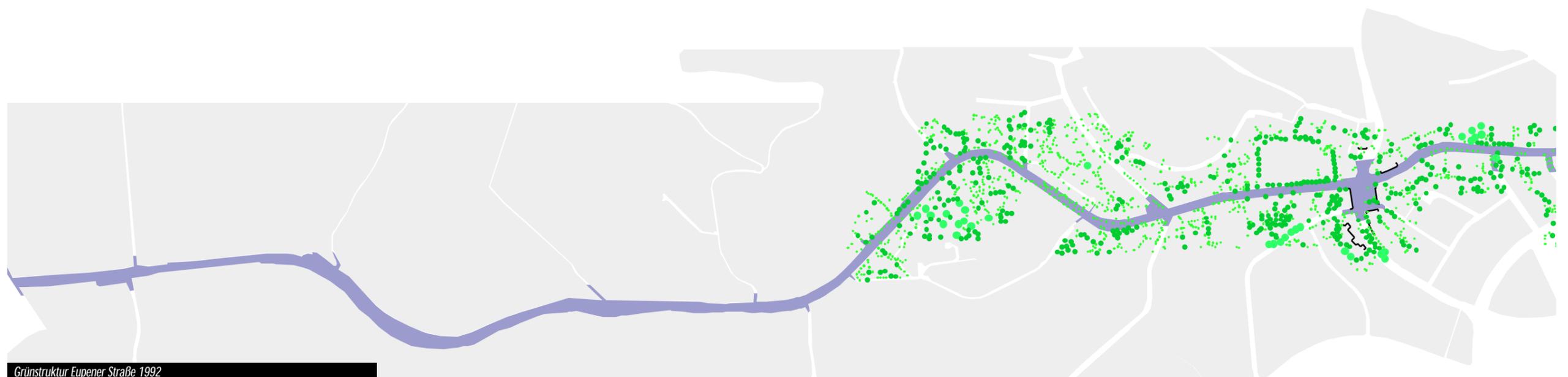
- Unterteilung der bebauten Bereiche in drei Zonen:
- 7.1. Innenstadtbereich und erweiterte Innenstadt bis zur Kreuzung mit der Salierallee
- 7.2. Erweiterter Innenstadtbereich und Verdichtung mit Ortsrand- und Ortsmittenbereich an der Kreuzung Luxemburger Ring, St. Vither Straße
- 7.3. Unterschiedlich zur Euperer Straße hin orientierte und im letzten Abschnitt nur noch einseitig angebaute Bebauung

#### Raumprofil

- Aufweitung der Straßenräume und der Fahrbahnen in den großen Kreuzungsbereichen
- Verengung zur Innenstadt hin

#### Begrünung

- zunehmende Begrünung nach außen, auch auf privaten Flächen



Grünstruktur Euperer Straße 1992

## E.7.6 Radialen

### Eupener Straße



Sequenz Eupener Straße



Analyse Eupener Straße



Defizite Eupener Straße

#### EMPFEHLUNG

- Verbesserung von Raumprofil und Raumbildung durch verbindende doppelte Baumreihe zwischen Sebastianstraße und Salierallee
- Betonung von straßenübergreifenden Zusammenhängen durch verbindende Begrünung westlich der Kreuzung St. Vither Straße/ Luxemburge Ring
- Verbesserung der Raumbildung im Kreuzungsbereich, d.h. im Aufweitungsbereich zur St. Vither Straße hin
- beidseitige seitliche Baumpflanzung im unbebauten Bereich

## E.7.7 Radialen

### Lütticher Straße



Die Lütticher Straße ist gekennzeichnet durch einen allmählichen Übergang von innen nach außen. Es gibt einen Anteil städtischer Lage mit Versorgungseinrichtungen in der Nähe der Schanz. Weiter nach außen wird die Wohnnutzung aufgelockert und geht allmählich in Wald über.

#### Raumbildung

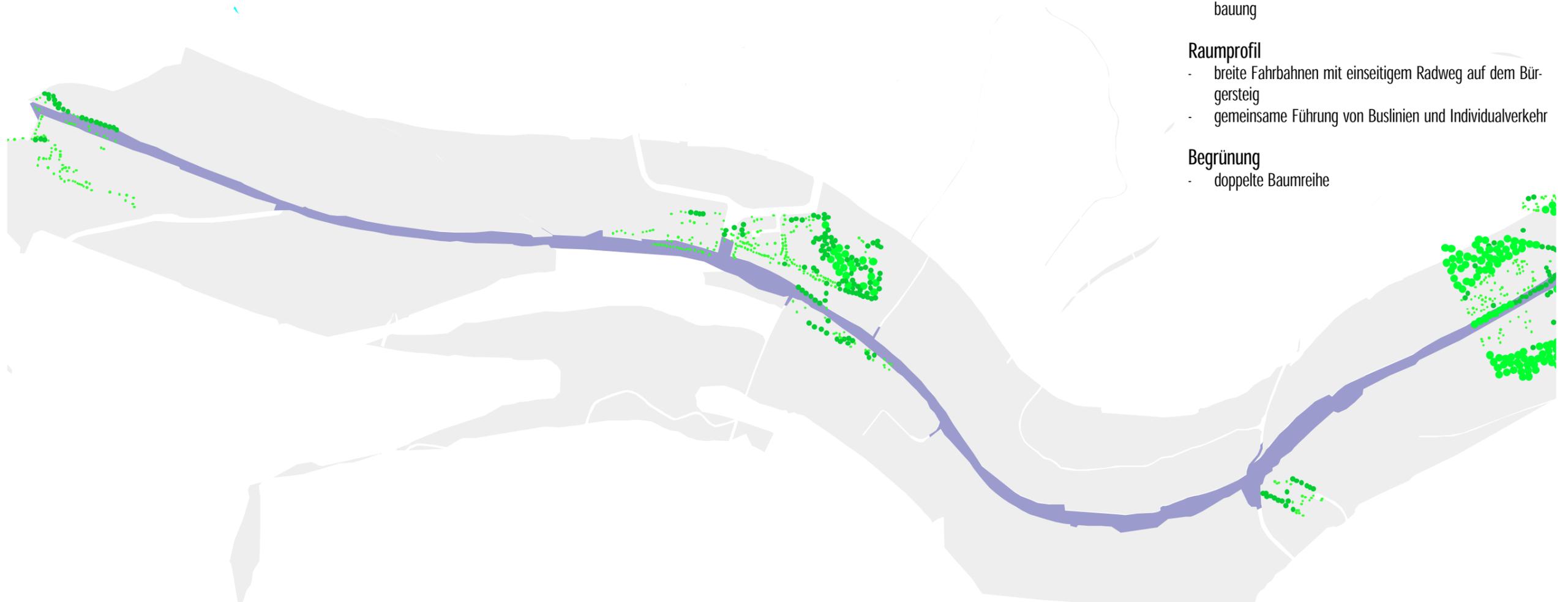
- Unterteilung in drei Zonen mit jeweils geringer werdender Dichte der Bebauung
- Begrenzung der erweiterten Innenstadt durch den Amsterdamer Ring
- Innenstadtrandausläufer mit einseitigem Anbau an die Lütticher Straße
- einseitige Siedlungsanlage und versetzte Straßenrandbebauung

#### Raumprofil

- breite Fahrbahnen mit einseitigem Radweg auf dem Bürgersteig
- gemeinsame Führung von Buslinien und Individualverkehr

#### Begrünung

- doppelte Baumreihe

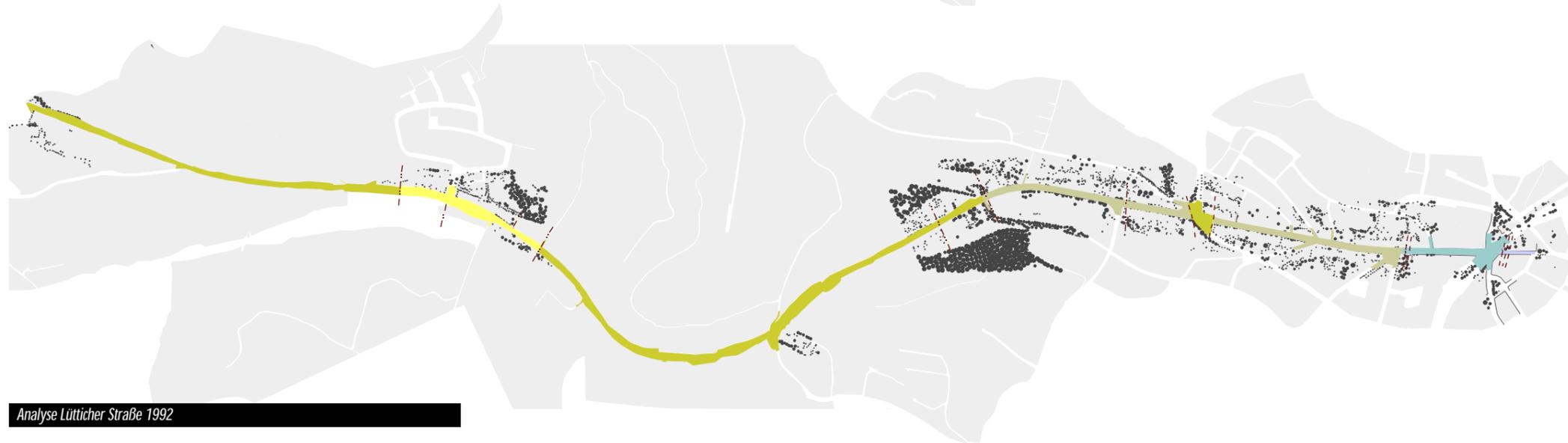


## E.7.7 Radialen

Lütticher Straße



Sequenzen Lütticher Straße 1992



Analyse Lütticher Straße 1992



Defizite Lütticher Straße 1992

### EMPFEHLUNG

- gemeinsame Führung aller Verkehrsarten auf der Fahrbahn
- Entlastung der Baumpflanzbereiche von Asphaltierung

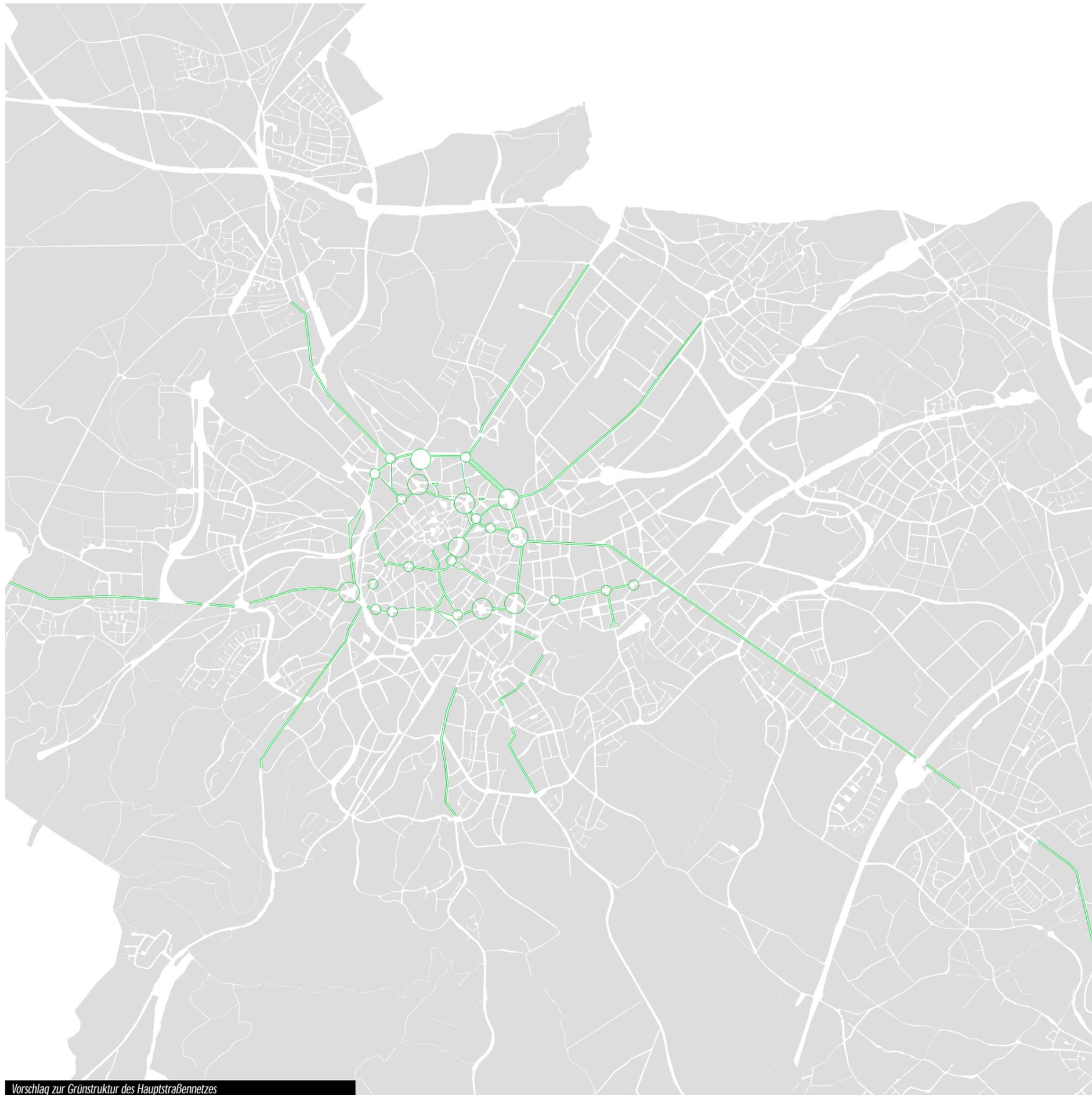
## E.8.1 Stadtraumprägende Strassen

Grünsystem

### Empfehlungen

Die mit Linien gekennzeichnet Hauptstraßen des Aachener Stadtnetzes sollten mit durchgehenden einfachen (eine Linie) oder doppelten (Doppellinie) Baumreihen ausgestattet sein. (Der dritte Ring und die Autobahn sind nicht dargestellt).

Die mit Kreisen versehenen Punkte sind stadträumlich besonders sensible Knoten und bedürfen einer eigenen Gestaltungsplanung.



Vorschlag zur Grünstruktur des Hauptstraßennetzes

## Zusammenfassung

## Zusammenfassung

Die öffentlichen Räume der Stadt haben sich über mehrere Jahrhunderte zum heutigen Netz entwickelt. Das Netz baut sich aus Elementen ganz verschiedener Perioden der Stadtentwicklung auf. Wir können eher funktional gestaltete Teile des Netzes, wie die Radialen und eher durch städtebauliche Leitbilder geprägte Teile, wie Teile des Alleenrings, Theaterstraße und die Oppenhoffalle unterscheiden. Bei den durch Leitbilder geprägten Bereichen ist eine Auseinandersetzung mit den aus dem Leitbild herrührenden Maßstäben und Anforderungen notwendig. Bei den anderen Stadträumen besteht eine größere Freiheit der Grüngestaltung. Hier sind eher die Funktionen und das Kontinuum großer linearer Stadträume und deren Gestaltungsmöglichkeiten bestimmende Faktoren. Aber auch hier gibt es komplementäre Beziehungen, die aus der jeweiligen Situation abzuleiten sind.

Leitsätze für die Gestaltung der öffentlichen Räume in Aachen

1) Leitbild zur Gestaltung der öffentlichen Räume der Stadt sollte der "Raumcharakter" sein. Funktionale Anforderungen haben sich möglichst dem Raumcharakter als dem umfassenderen Prinzip unterzuordnen.

2) Wichtigster Aspekt bei dem Raumcharakter ist die Raumbildung. Raumbildung wird durch die seitlichen Begrenzungen, durch die Art der Bauten, durch Hecken und Mauern sowie durch den Raum strukturierende Bäume erreicht. Straßenräume sind als Ganzheiten zu sehen und zu gestalten.

3) Die Aufteilung des Profils der Straßenräume sollte allen Funktionen einen angemessenen Anteil sichern. Diese Funktionen sind: Die soziale Funktion der Hausvorbereiche und des Bürgersteigs, die Funktion der Anlieferung, des Haltens und Parkens von Fahrzeugen, die Gestaltfunktion des Grüns und die Verkehrsfunktion. Es handelt sich also um vier Funktionen, die ein Straßenraum erfüllen sollte. Im Idealfall sollte jede Funktion etwa den gleichen Anteil erhalten. Der real mögliche Anteil wird durch den verfügbaren Querschnitt, die Funktion

der Straße und durch die leitbildbezogene Gestalt beeinflusst. Bei hinreichend breiten Querschnitten kann der Gestaltungsanspruch großzügiger, bei engen Querschnitten nur reduziert berücksichtigt werden. Der Verkehr muß sich den Räumen anpassen und nicht umgekehrt die Räume dem Verkehr.

4) Hauptziel für die Gestaltung der Stadträume muß eine hohe gestalterische Qualität der Makro- und Mikroelemente sein. Langlebigkeit der Raumgliederung und des Materials sollte oberstes Ziel sein. Die Gliederung der Straßenräume sollte für Jahrzehnte - wenn nicht für Jahrhunderte - Bestand haben. Dadurch entstehen erhebliche Einsparungen im Tiefbau, weil nur noch die Unterhaltungsinvestitionen - nicht aber immer wieder Umbauten zu finanzieren sind. Diese Einsparungen können in eine höhere Qualität investiert werden.

6) Der Einsatz von Grün in den Straßen soll die Unterschiede der Rolle des Grüns, soweit sie für die einzelnen Perioden typisch sind, nicht verwischen.

Gegenüber der Beliebigkeit von zeitbedingten kurzlebigen Moden geht es uns darum, die Stadtpolitik darauf aufmerksam zu machen, welches Potential in der Beständigkeit von Stadträumen liegt: Eine dem jeweiligen Charakter angepaßte Gestaltung der öffentlichen Räume bewahrt nicht nur die Eigenart der Stadtelemente sondern spart als dauerhaftes Gestaltelement erhebliche Kosten.

Fußnote:

Im "Entwurf zum Leitbild der Stadt Aachen 2020" wird die Position einer aus den geschichtlichen Besonderheiten entstandenen Identität beschrieben, die wir auch in dieser Untersuchung betonen: "Die städtebauliche Entwicklung soll sich [...] an der gewachsenen Stadtstruktur mit der Innenstadt als Hauptzentrum und den Stadtteilen mit ihren unterschiedlichen Prägungen orientieren". Und weiter unten heißt es: "Die Stadtteile haben alle eine eigene Geschichte, einen unverwechselbaren Charakter, der im Sinne einer stadtteilorientierten Entwicklung bewahrt werden muß" (S.19). "Die ortstypischen Elemente der Stadtteile [...] müssen bei der Stadterneuerung und Aufwertung berücksichtigt werden" (S.20).

F

Leitbilder



### Städtebauliche Leitbilder in Aachen

Die Freiraum- und Gebäudestruktur Aachens spiegelt die Entwicklung der Stadt seit dem 17. Jahrhundert und verweist auf die früheren Epochen der Stadtgeschichte. Ihre Vielfalt trägt wesentlich zum Erscheinungsbild der Stadt und zur Formung ihrer Identität bei. Sie bildet die Bühne vielfältiger urbaner Aktivität; sie zu erhalten und, wo nötig, weiterzuentwickeln ist ein Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der Stadt. Dazu gehört es, die Entwicklung der Stadt zu verstehen und bei heutigen Planungen den ideengeschichtlichen Kontext der Aachener Stadtgeschichte zu beachten.

Vor diesem Hintergrund lassen sich für die meisten Phasen der Stadtentwicklung Beispiele der ihr zugrundeliegenden städtebaulichen Leitbilder feststellen. Sie reflektieren einerseits den städtebaulichen "Zeitgeist", der die Gestaltung von Räumen und Gebäuden in bestimmten Epochen geprägt hat, andererseits auch dessen spezifische Ausprägung unter den Entwicklungsbedingungen der Stadt Aachen. So kommt es, daß zwar die Struktur der römischen und mittelalterlichen Stadt noch vergleichsweise gut nachzuvollziehen ist, daß sich jedoch der Städtebau der Renaissance oder des Barock in Aachen in Phasen der Stagnation nicht ausbilden konnte, folglich auch keine Spuren hinterlassen hat. Erst mit dem Beginn der Industrialisierung um 1840 ist die Stadt erneut gewachsen und hat dabei bis in die heutige Zeit Beispiele der jeweiligen städtebaulichen Leitbilder hervorgebracht.

Die in Aachen anzutreffenden Leitbilder - mittelalterliche Stadt, geometrischer Städtebau, künstlerischer Städtebau, Gar-

tenstadtbewegung, Reformblöcke, Gegliederte und aufgelockerte Stadt, Urbanität durch Dichte, Neue Raumbildung und Villenarchitektur - werden im folgenden Kapitel zunächst allgemein im Hinblick auf ihre räumlich-strukturellen Eigenschaften vorgestellt. Anhand eines für die entsprechende Epoche prägnanten Bereichs der Stadt Aachen wird anschließend untersucht, inwieweit deren charakteristische Merkmale unter den in Aachen vorliegenden Bedingungen angewandt oder modifiziert wurden. Wichtiges Kriterium ist dabei, ob die bei der Planung immanente Komplementarität von Bebauung und Grünstrukturen bis heute erhalten geblieben ist. Aus den aufgefundenen Qualitäten und Defiziten abgeleitete Empfehlungen dienen dem Ziel, diesen Zusammenhang zu stärken oder zu erhalten. Sie zeigen grundlegende Richtungen für Veränderungen auf, bedürfen für die Realisierung jedoch detaillierterer Analyse und Planung. Nach den für die jeweilige Epoche wichtigsten Gebieten werden weitere diesem Leitbild entsprechende Bereiche dargestellt, ohne sie jedoch detailliert zu beschreiben.

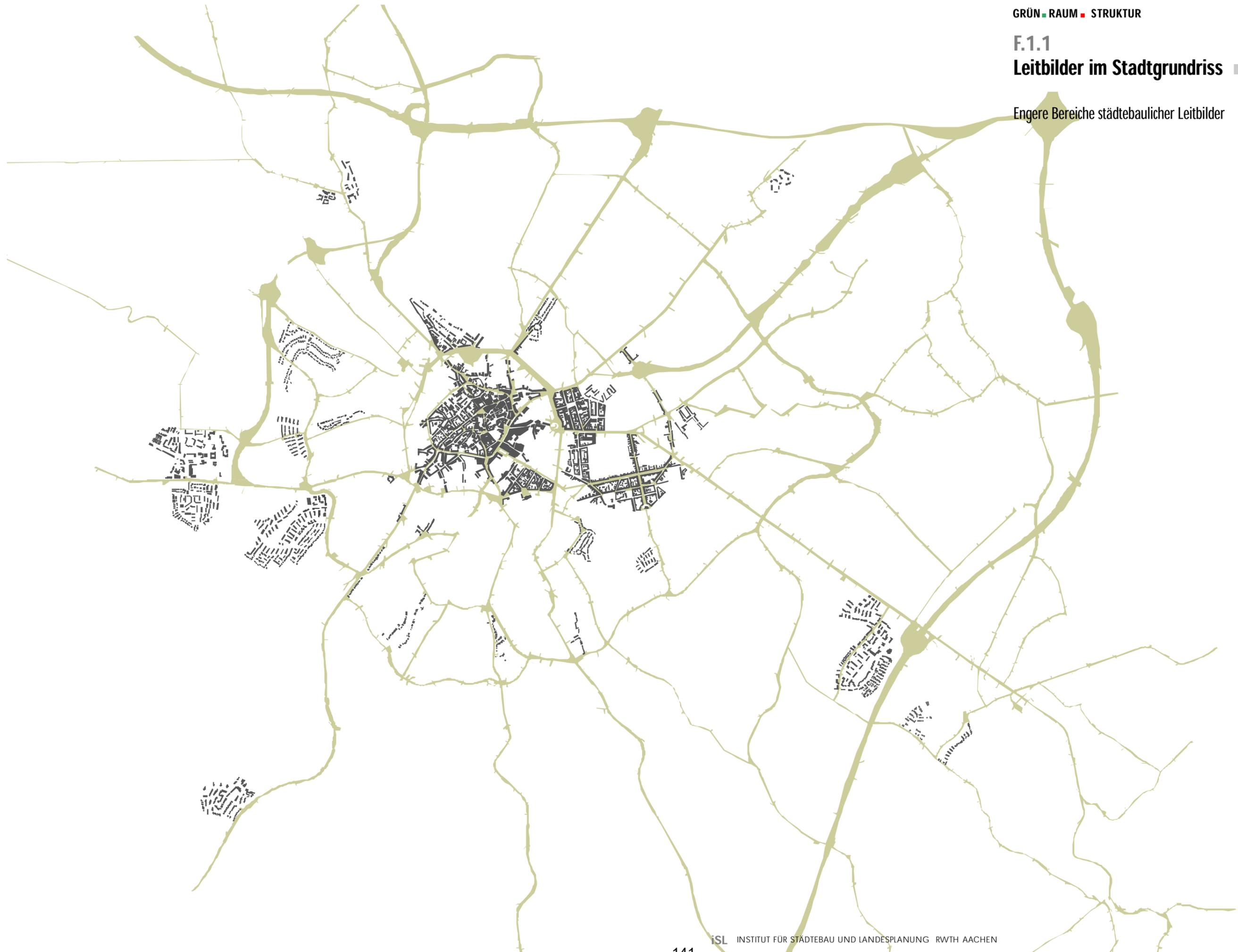
Der weitaus größte Teil des im Zusammenhang bebauten Gebiets der Stadt Aachen ist jedoch nicht unter dem direkten Einfluß eines städtebaulichen Leitbilds entstanden, sondern reflektiert bestenfalls Teilaspekte bestimmter Leitbilder. Diese Bereiche sind in ihrer baulichen Struktur und in ihrer Entstehungsgeschichte heterogener als die Leitbildbereiche, ihre Grünräume sind weniger prägnant gestaltet, und die Komplementarität zwischen Bebauung und Grün folgt keiner einheitlichen Gestaltungsabsicht. Um auch für diese Bereiche Anhaltspunkte für gestalterische Eingriffe geben zu können, sind sie in

einer gesonderten Karte als "weitere Bereiche städtebaulicher Leitbilder" dargestellt.

Darüber hinaus sind Teile des Aachener Stadtgebiets von Strukturen geprägt, die sich nicht nach den Kriterien städtebaulicher Leitbilder bewerten und einordnen lassen, sondern durch autonome Wachstumsprozesse entstanden sind. Darunter fallen besonders Gewerbe- und Industriegebiete, große Verkehrsbawerke, Großsolitäre der Hochschule und privater Verwaltungen sowie die Mehrzahl der mit freistehenden Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern bebauten Wohngebiete. Besonders die Wohngebiete orientieren sich in ihrer städtebaulichen Struktur, in ihrem Erschließungssystem und der Gestaltung öffentlicher oder halböffentlicher Flächen ausschließlich an ökonomischen Kriterien und sind in ihrem stadträumlichen Erscheinungsbild in keiner Weise ambitioniert. Damit soll kein Urteil über die Architektur von Einzelgebäuden getroffen werden, die trotzdem einem klaren funktionalen oder gestalterischen Konzept folgen kann. Auch die "nicht zuzuordnenden Zwischenräume" sind auf einer eigenen Karte dargestellt.

## F.1.1 Leitbilder im Stadtgrundriss

Engere Bereiche städtebaulicher Leitbilder



## F.1.1 Leitbilder im Stadtgrundriss

Engere Bereiche städtebaulicher Leitbilder

### Leitsätze

Mittelalterliche geprägte Innenstadt :  
"Kein Grün in den öffentlichen Räumen"

Rehmviertel :  
"orthogonales Straßenraster mit Schmuckplatz"

Frankenberger Viertel :  
"Neo-barocke Hauptachsen mit doppelter Baumreihe"

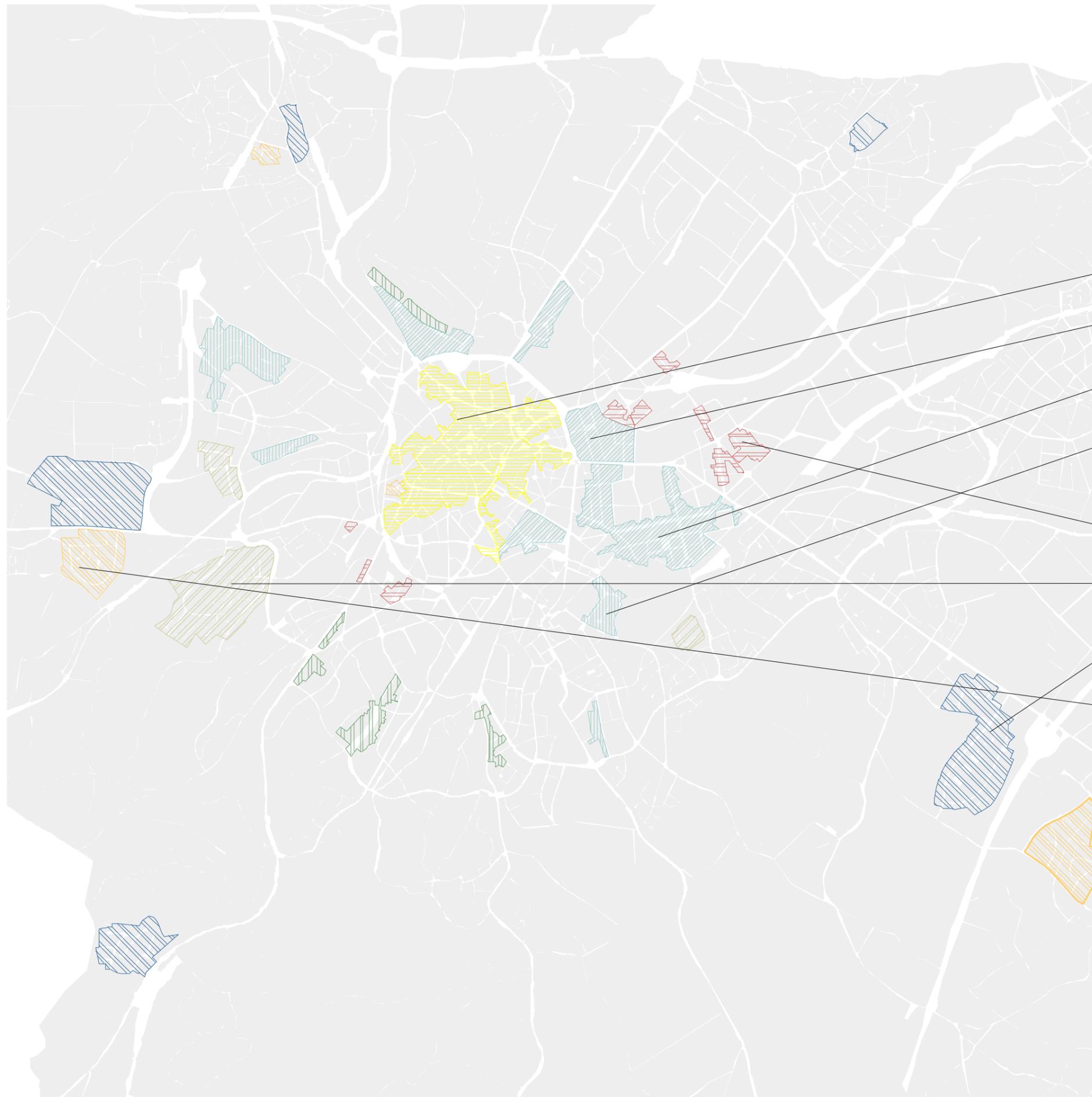
Heimgärten :  
"Mittelachse mit doppelter Baumreihe und Quartiersplatz als Endpunkt"

Panneschopp :  
"T-förmige Bebauung mit einseitiger Baumreihe"

Kronenberg :  
"fließender Stadt- und Grünraum"

Driescher Hof :  
"Fließende Räume mit zentralem Grünzug"

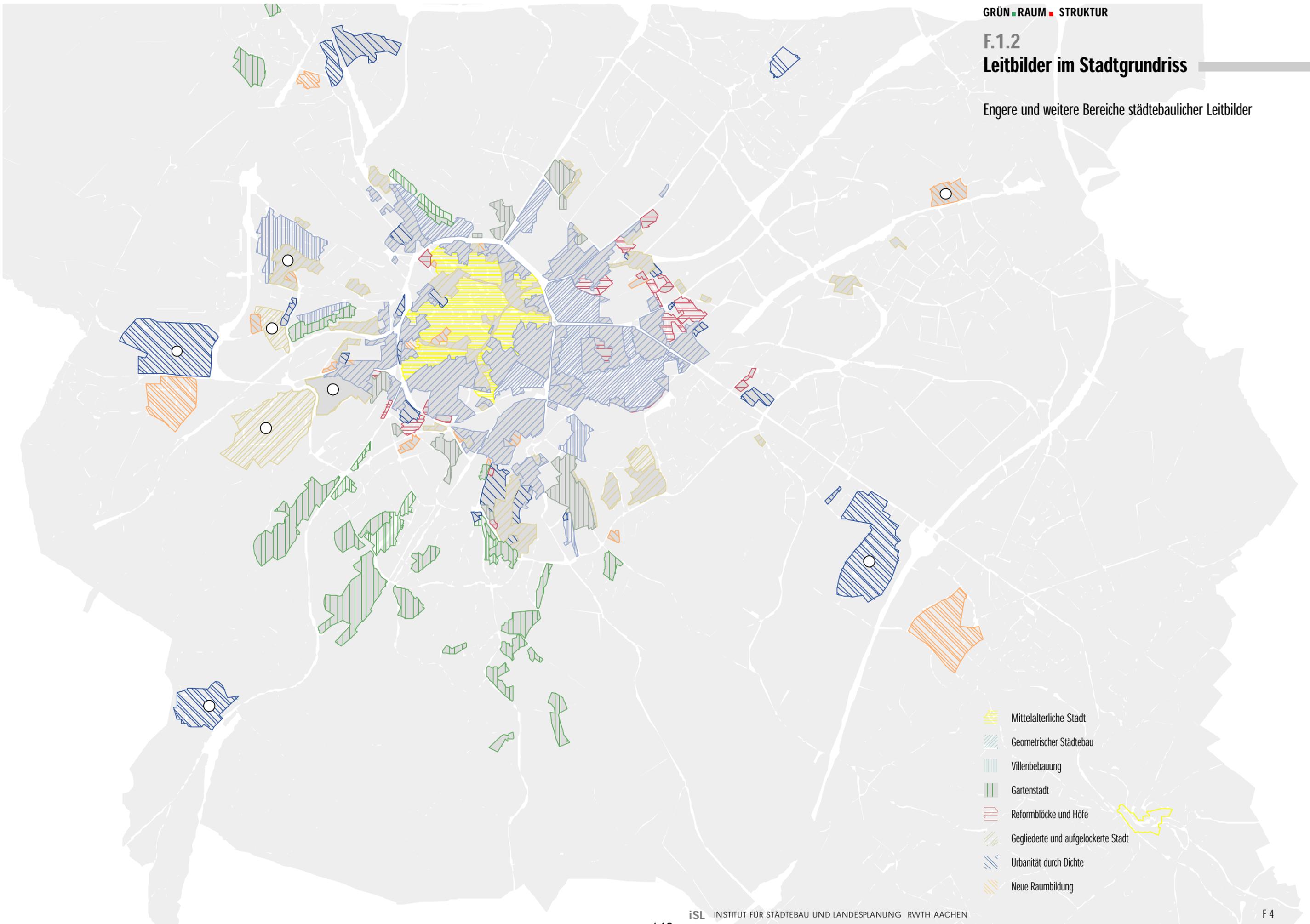
Steppenbergr :  
"Raumbildendes Grün in öffentlichen Räumen"



-  Mittelalterliche Stadt
-  Geometrischer Städtebau
-  Villenbebauung
-  Gartenstadt
-  Reformblöcke und Höfe
-  Gegliederte und aufgelockerte Stadt
-  Urbanität durch Dichte
-  Neue Raumbildung

## F.1.2 Leitbilder im Stadtgrundriss

Engere und weitere Bereiche städtebaulicher Leitbilder



- Mittelalterliche Stadt
- Geometrischer Städtebau
- Villenbebauung
- Gartenstadt
- Reformblöcke und Höfe
- Gegliederte und aufgelockerte Stadt
- Urbanität durch Dichte
- Neue Raumbildung

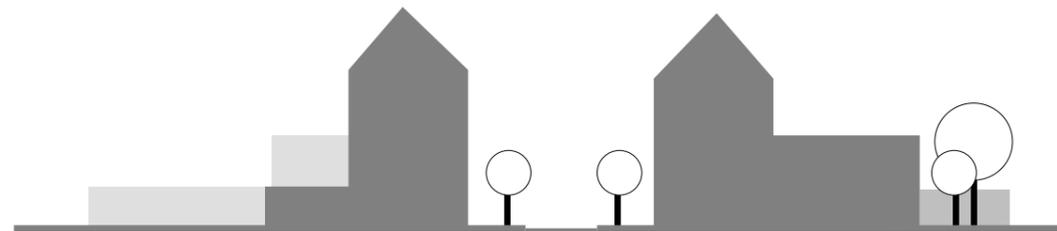
### F.1.3

## Leitbilder im Stadtgrundriss

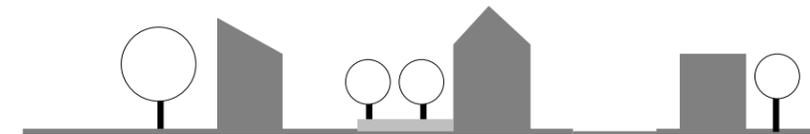
Typische Strassenräume städtebaulicher Leitbilder



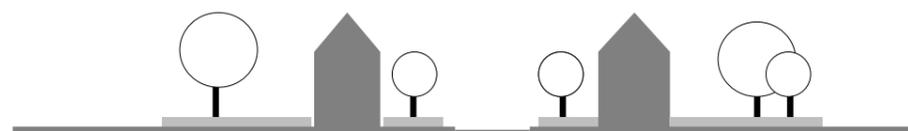
Mittelalterliche Stadt



Geometrischer Städtebau



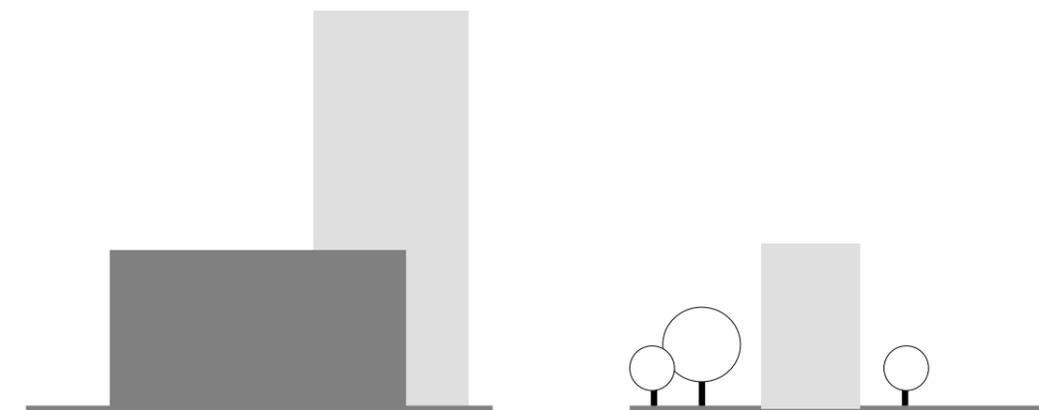
Gegliederte u. aufgelockerte Stadt



Gartenstadt



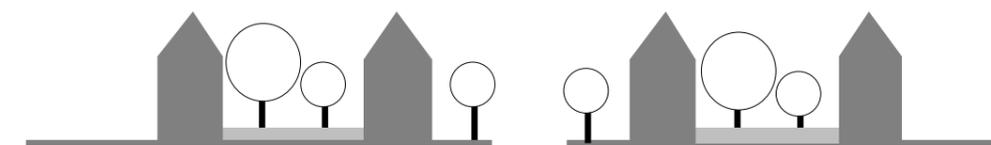
Villenbebauung



Urbanität durch Dichte



Reformblock u. -hof

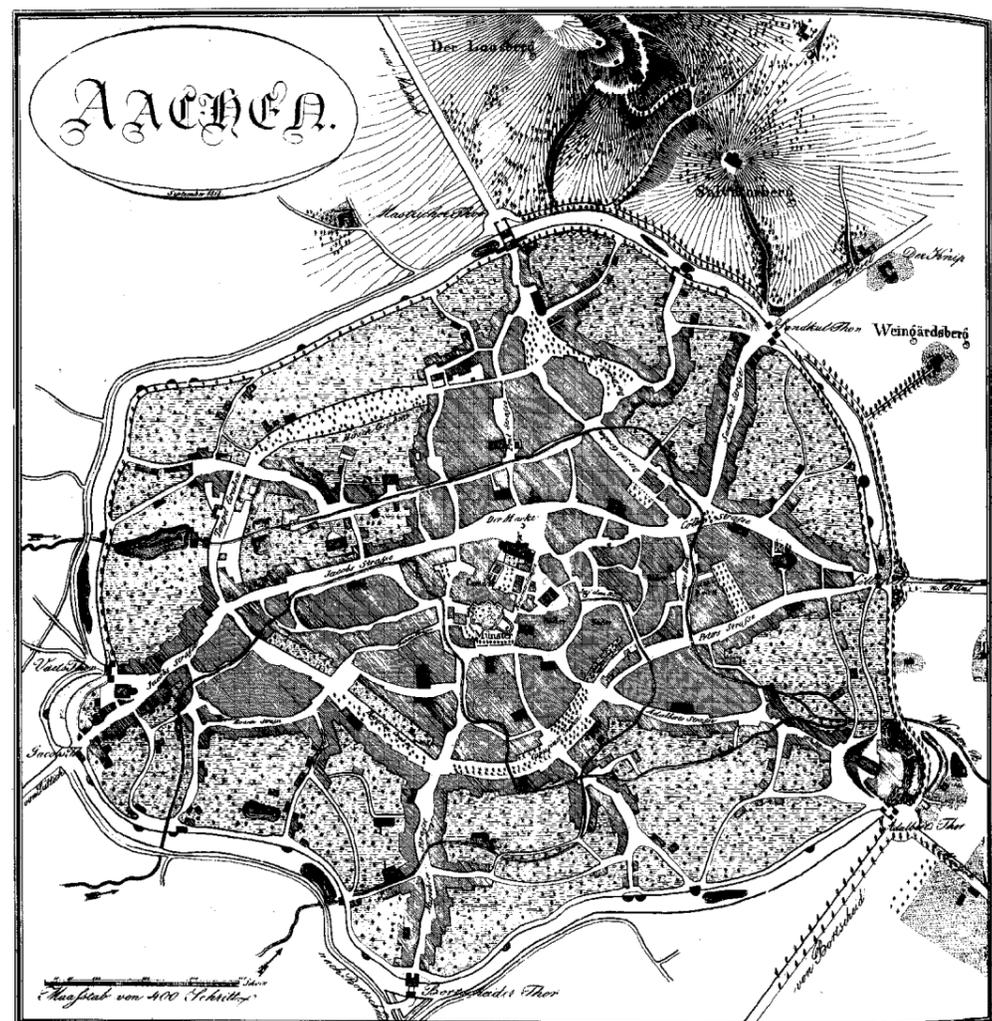


Neue Raumbildung

## F.2

## Mittelalterlich geprägte Strukturen

Das meist unregelmäßige Netz der Straßen und Plätze mittelalterlicher Städte war als Handels- und Verkehrsflächen baumlos. Innerhalb der Stadtmauern waren nur Gärten und unbebaute Parzellen begrünt.



a. Wohnung H. Majestät des Königs. d. Wohnung des Fürsten von Hardenberg. g. Wohnung des Königs von Wellington. n. das Rathhaus.  
 b. Haus von M. J. J. c. Haus von M. J. J. e. Haus von M. J. J. h. Haus von M. J. J. i. Haus von M. J. J.  
 c. Haus von M. J. J. f. Haus von M. J. J. i. Haus von M. J. J. m. Haus von M. J. J.

aus 12. Kultur-ethnographischen Institut in Aachen.

Stadtplan von 1817

### Charakteristik römischer Stadtgründungen

- Aufbau eines orthogonalen, geplanten Straßennetzes mit zwei sich kreuzenden Hauptachsen (decumanus und cardo) und den dazu rechtwinklig verlaufenden Nebenstraßen
- Schnittpunkt der Hauptachsen bildeten den ideellen Mittelpunkt der Kolonie
- Anlage von Städten nach gleichem Prinzip wie römische Militäranlagen
- Größe der meist quadratischen Häuserblocks zwischen 70/70m und 150/150m
- mehrere freigehaltene Blocks bildeten das Forum bzw. den Raum für andere öffentliche Bauten
- Diese Prinzipien gelten für Aachen nur eingeschränkt

### Charakteristik Mittelalterliche Stadt

- Entstehung von freien Städten oder Stadtrepubliken auf Grundlage von früheren (römischen) Siedlungen, um Klöster, Burgen, als Pfalzen und an geographisch, strategisch und wirtschaftlich günstigen Orten
- Bildung eines jeweils typischen Stadtbildes durch Anpassung an die unterschiedlichen geographischen und historischen Gegebenheiten
- meist unregelmäßig verlaufendes Straßennetz mit einer Hierarchie von Haupt- und mehr oder weniger großen Nebenstraßen
- regelmäßige Stadtgrundrisse nur bei Neugründungen und bei großen Stadterweiterungen
- Anlage von meist kreisförmigen Mauerringen zum Schutz gegen Angriffe von außen, bei Stadterweiterungen Anlage von neuen konzentrisch verlaufenden Stadtmauern
- Bildung von einem oder mehreren Zentren innerhalb der Stadt (religiöse, politische und Handelszentren)

- durch das beschränkte Platzangebot innerhalb der Mauern oft extrem dichte Bebauung
- Errichtung von mehrstöckigen Wohnhäusern (Reihenhaus oder Hofhaus) auf sehr schmalen Parzellen
- zentrale Plätze als Kern, Symbol und gestalterischer Höhepunkt der mittelalterlichen Stadt, Plätze meist unregelmäßig geformt
- Kirchen, Rathäuser und andere besondere Gebäude als Bestandteil einer Platzrandbebauung

### Grünelemente in der mittelalterlichen Stadt

- Bäume und Grünflächen als gestalterisches oder raumbildendes Element sind in der mittelalterlichen Stadt nicht vorhanden
- je nach Platzangebot private Nutzgärten in den Rückbereichen der Häuserblocks oder auf noch unbebauten Flächen vor oder innerhalb der Stadtmauer

## F.2.1

## Mittelalterlich geprägte Strukturen

## Innenstadt Aachen



Bebaute Bereiche bis 1820

**Lage:**

- Im südlichen Teil des Aachener Kessels, am nördlichen Ende des Höhenrückens Lütticher Straße - Jakobstraße
- Äußere Grenzen im Verlauf des zweiten Mauerrings, größtenteils vor dem heutigen Alleenring (Turmstraße, Junkerstraße, Boxgraben, Wallstraße, Richardstraße, Heinrichsallee, Monheimsallee, Ludwigsallee, Pontwall)

**Historische Entwicklung:**

- Römische Besiedlung seit dem 1. Jahrhundert n. Chr. als Badeort der römischen Garnisonen
- Lage der Siedlung abseits der großen Heerstraßen, daher zunächst ohne bedeutende Handelsfunktion
- Orthogonaler Siedlungsgrundriß mit SW-NO-Orientierung, in der Struktur nordwestlich des Markts noch nachzuvollziehen
- Siedlungskontinuität zwischen dem späten 4. Jahrhundert und der ersten Erwähnung Aachens 765 nicht nachweisbar
- Pfalzgründung durch Karl den Großen im Bereich des Katschhofs wird zur Keimzelle der späteren Stadt. Gegenüber der römischen Siedlung um ca. 40° gedrehte Orientierung bestimmt weitere städtebauliche Entwicklung
- Orientierung der wichtigen Ausfallstraßen radial auf den Pfalzbereich
- Anlage des ersten Mauerrings (Karls-, Löher, Alexianer-, Kapuzinergraben, Friedrich Wilhelm-Platz, Peterstraße, Kurhausstraße, Seil-, Hirsch-, und Templergaben) ab 1171 zur Sicherung der Stadt als Handelsplatz, Pentagon mit Toren an den wichtigsten Ausfallstraßen
- Mit wachsender Bevölkerung und Prosperität Anlage des zweiten Mauerrings zwischen 1257 und 1326 mit neuen äußeren Toren an fortifikatorisch wichtigen Orten
- Stagnation der Bevölkerungsentwicklung ließ Bereich zwischen Mauerringen teilweise unbebaut, Gärten und landwirtschaftliche Flächen
- Stadtbrand 1656, Wiederaufbau bei zeitweiligem Bevöl-

## kerungsrückgang

- Im 19. Jahrhundert deutlicher Bevölkerungsanstieg mit der beginnenden Industrialisierung, Schleifen der seit dem 15. Jahrhundert verfallenden Stadtmauern ab ca. 1840 und Nutzung der Flächen für Ringstraßen
- Erweiterung des durch äußere Mauer geformten Rings nach SO im 19. Jahrhundert, Anlage von Theaterstraße und Bahnhofsviertel, Erschließung der Flächen zwischen den Mauerringen
- Starke Zerstörung der Stadt im zweiten Weltkrieg, Wiederaufbau auf dem überlieferten Stadtgrundriß mit geringen Modifikationen

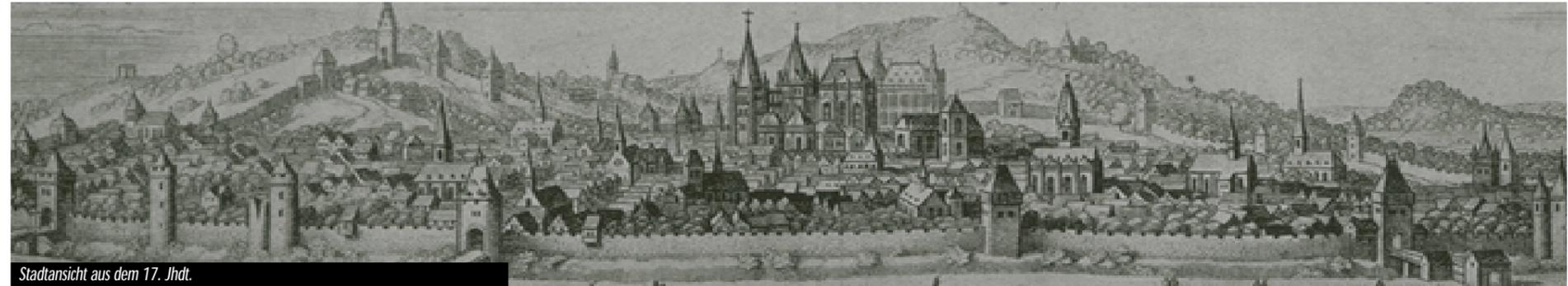
**Struktur**

- Konzentrische Umfassung der Innenstadt durch Ringstraßen im Verlauf der beiden Mauerringe mit Jakobstraße, Franzstraße, Theaterstraße, Adalbertstraße, Peterstraße, Sandkaulstraße, Pontstraße als wichtigsten Radialen
- Markt, Rathaus, Katschhof und Dom als ältester Bereich und Stadtkrone, vertikale Dominanten der Stadtsilhouette
- Weitgehend geschlossen bebaute Straßenräume. Parzellierung, Höhenentwicklung und Gebäudestruktur reflektieren an einigen Bereichen barocken Wiederaufbau nach dem Brand von 1656
- Zwischen Mauerringen entlang der Torstraßen mittelalterliche, dazwischen gründerzeitliche Struktur mit Wohnhäusern und ehemaligen Gewerbebetrieben sowie öffentlichen Einrichtungen

## F.2.1

## Mittelalterlich geprägte Strukturen

Innenstadt Aachen



Stadtansicht aus dem 17. Jhd.

**Angrenzende Viertel / Übergänge**

**Süden:** Abrupter Übergang der mittelalterlichen zur gründerzeitlichen Struktur an den Torstraßen jenseits des zweiten Rings. Boxgraben mit beiderseits gründerzeitlicher Bebauung, südlich Lagerhaus-/Römerstraße große Parzellen mit öffentlichen Einrichtungen. Stadtteil Burtscheid mit eigenem mittelalterlichem Kern. Starke Trennwirkung durch Bahntrasse und Topographie.

**Osten:** Gründerzeitliche Stadterweiterungen Bahnhofs-, Rehm-, Steffens- und Frankenberger Viertel direkt an die Innenstadt angeschlossen. Kontinuität der Strukturen beiderseits Wilhelmstraße, Verlauf des äußeren Rings im Bereich Wallstraße nicht mehr identifizierbar.

**Nordosten und Norden:** Grünbereiche Stadtgarten, Salvatorberg und Lousberg mit vorgelagerter gründerzeitlicher Wohnbebauung, durch Alleenring räumlich und strukturell von mittelalterlichen Teilen der Innenstadt getrennt. Starke Veränderungen im Bereich Sandkaulstraße.

**Nordwesten:** Zwischen erstem und zweitem Ring Großstrukturen RWTH, Übergang zu Wohn- und Gewerbeflächen zwischen Güterbahnhof und Roermonder Straße über Pontwall hinweg. Bereich Karman-Auditorium vermittelt zwischen mittelalterlichen und späteren Strukturen.

**Westen:** Wohngebiete Königshügel und Hanbruch mit einzelnen TH-Institutsgebäuden, über Radialen an die Innenstadt angeschlossen. Mittelalterliche Strukturen innerhalb des ersten Rings und an Jakobstraße. Weitgehend geschlossene gründerzeitliche Bebauung beiderseits des Alleenrings schafft räumliche Kontinuität.

**Grünstruktur**

- traditionell nicht begrünte öffentliche Räume im Netz der mittelalterlichen Stadt
- wenige, zur Raumbildung eingesetzte Bäume auf den Plätzen im ersten Mauerring
- Begrünung der rückwärtigen Gärten und der Zwischenbereiche zwischen neueren Gebäuden (RWTH, Klosterplatz,

Augustinerplatz)

- Grünflächen als kleine Parks am ehemaligem Graben (Ecke Annastraße/Alexianergraben, Elisenbrunnen)
- Gründerzeitliche Bereiche zwischen den Mauerringen teilweise mit Schmuckplätzen (Hubertusplatz, Suermondplatz, Veltmannplatz) und Alleebäumen in den Straßenräumen
- Begrünte Park- oder Alleestreifen zwischen den Fahrbahnen des Alleenrings

**Straßen- und Platztypologie**

- Hierarchie der Straßen durch besonders breite Querschnitte von Graben und Alleenring und der ehemaligen Torstraßen
- dichte und kleinteilig strukturierte Straßen im ersten Ring, gründerzeitliches Straßennetz zwischen den Mauerringen geometrisch gegliedert
- Theaterstraße, Peterstraße, Kurhausstraße und Wüllnerstraße als später angelegte Durchbrüche sehr großzügig
- Markt als größter und wichtigster Platz der mittelalterlichen und heutigen Stadt. Weitere Plätze entstanden als Funktionsräume der mittelalterlichen Stadt: Hof, Hühner- und Fischmarkt, Kloster- und Münsterplatz
- mehrere gründerzeitliche Schmuckplätze zwischen Mauerringen als Quartiersmittelpunkte

**Bautypologie**

- weitgehend geschlossen bebaute Blockränder mit drei- bis viergeschossigen Gebäuden im Bereich des Grabenrings und entlang der Torstraßen, wenige originale oder wieder aufgebaute Häuser aus der Zeit nach dem Stadtbrand
- Wiederaufbau nach dem Krieg berücksichtigte meist Parzellenbindung, Traufständigkeit und Geschossigkeit, daher gut eingepaßt
- geschlossene drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung in den in der Gründerzeit bebauten Bereichen zwischen den Mauerringen
- Mittelalterliche Struktur durch RWTH-Gebäude, Bereich

Bushof sowie große Kaufhäuser in der Adalbertstraße und Umgebung nicht mehr vorhanden

**Qualitäten / Defizite**

- trotz Wiederaufbau, Straßendurchbrüchen, Großstrukturen ist die mittelalterliche Grundform der Stadt erkennbar
- sparsame Begrünung öffentlicher Räume und Anlage rückwärtiger Gärten entspricht dem Gefüge von Städten mittelalterlichen Ursprungs
- gründerzeitliche Ergänzungen innerhalb des Alleenrings gut in die Struktur zwischen den Torstraßen integriert
- ältere Straßendurchbrüche gestalterisch wie gewachsene Räume behandelt
- neuere Straßenverbreiterungen orientieren sich an Fahrkurven und Raumansprüchen des Autos - dadurch erhebliche Maßstabsbrüche in den Bereichen Hirschgraben, Seilgraben, Kurhausstraße, Peterstraße, Friedr. Wilhelmplatz, Hansemannplatz
- Bereich um RWTH heterogen bebaut und schlecht integriert

## F.2.1 Mittelalterlich geprägte Strukturen

Innenstadt Aachen



Grundriss der Stadt Aachen 1812-1820 (Urkataster)



Grundriss der Stadt Aachen 1812-1820 überlagert mit dem Bestand heute

## F.2.1

## Mittelalterlich geprägte Strukturen

Innenstadt Aachen



Die mittelalterlich geprägte Innenstadt ist trotz der Kriegszerstörungen und des nachfolgenden Stadtumbaus noch in großen Bereichen erfahrbar. Dem mittelalterlichen Straßenbild entsprechend sollten diese Räume im Prinzip baumlos sein bzw. bleiben.

## Empfehlungen

- Straßendurchbrüche durch raumkorrigierende Baumpflanzungen mildern (teilw. vorh.)
- Heterogene Bereiche der RWTH durch Grün-Randgestaltungen verbessern
- Sicherung der Parzellierung, Höhenentwicklung und Dachform im Bereich der kleinparzellierten Zonen
- keine Begrünung der öffentlichen Räume in den Bereichen, die noch weitgehend dem Raumprofil von 1820 entsprechen
- zweiten Mauerring im östlichen Teil der Innenstadt verdeutlichen
- hinteres Grün in den dicht überbauten Blöcken durch Einzelbäume verbessern

## Fazit

Die öffentlichen Räume (Straßen und Plätze) in der mittelalterlichen Stadt waren baumlos. Grün war auf den hinteren privaten Freiflächen.

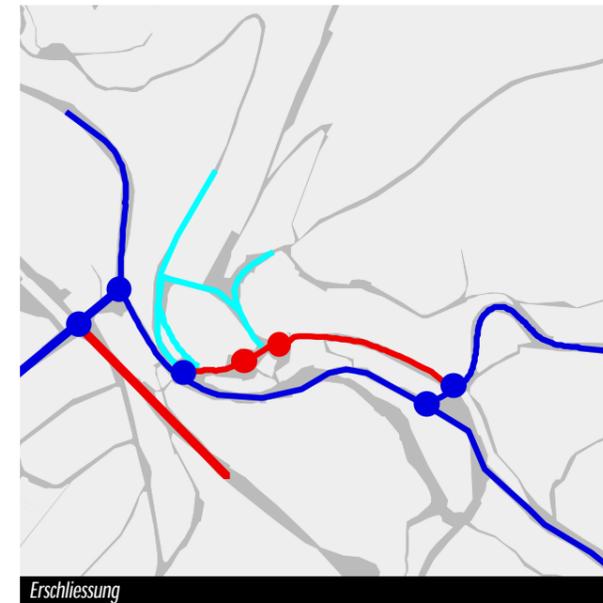
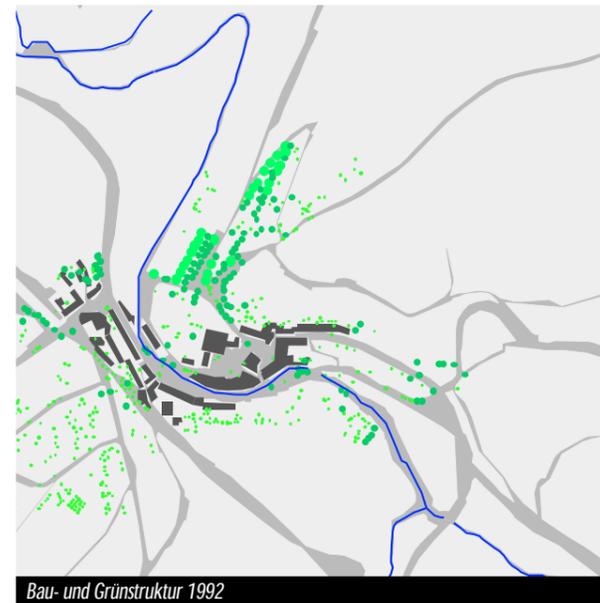
## Folgerung

Vorderes Grün nur zur Korrektur von Maßstabsbrüchen. Keine zusätzliche vordere Begrünung in den engen Straßen und auf kleinen Plätzen. Auch der Katschhof bedarf keines weiteren Grüns.

## F.2.2

## Mittelalterlich geprägte Strukturen

Kornelimünster



## F.2.2 Kornelimünster

Der historische Stadtkern von Kornelimünster ist ein geschütztes Ensemble auf das sich besonders der ruhende Verkehr nachteilig auswirkt. Baumpflanzungen (in Kübeln) sind zwar untypisch für das mittelalterliche Straßenbild, jedoch vertretbar.

## F.3

## Geometrischer Städtebau

Die Planungen des geometrischen Städtebaus spiegeln mit ihren rationalen Straßen- und Platzanlagen und dichter Blockbebauung das Stadtwachstum des 19. Jahrhunderts. Sie sind durch die Anlage repräsentativ begrünter Boulevards und Parkanlagen häufig hierarchisch gegliedert.

## Charakteristik

- Abkehr vom unregelmäßigen mittelalterlichen Raumgefüge
- großmaßstäbliche Stadterweiterungen, einzelne Straßen bis zu ganzen Stadtteilen
- geplant von Bauunternehmern und Terraingesellschaften als Antwort auf das schnelle Stadtwachstum seit Beginn der Industrialisierung
- Raumstruktur aufbauend auf geometrisch - regelmäßigen Konzepten
- Block als städtebauliches Grundelement, universal angewandt zur räumlichen Organisation der Nutzungen
- Blockinnenbereiche als flexibel nutzbarer Raum zum Wohnen, für Gewerbe, private oder halböffentliche Freiflächen
- klare Trennung öffentlicher und privater Bereiche
- rationelle Bodenaufteilung ohne Restflächen
- Möglichkeit zur Integration öffentlicher Nutzungen oder Freiflächen in herausgehobenen Lagen der Blockstruktur
- Plätze als nicht bebaute Blocks oder besonders gestaltete Bereiche
- Einzelgebäude ordnen sich im Volumen und Gestaltung dem städtebaulichen Gerüst unter

## Grünelemente im geometrischen Städtebau

- Einsatz von Natur als Mittel zur räumlichen Gliederung und Ästhetisierung des Stadtraums
- Bäume als Entwurfs-element im Bereich von Haupteerschließungsstraßen und öffentlichen Plätzen
- mehrreihige Baumpflanzungen entlang der großen Boulevards, häufig mit breitem mittleren Fußgänger-/Grünstreifen
- Anlage von Parks und Grünflächen als Mittel zur Gliederung der Großstadt, als Freizeit- und Erholungsflächen und zur Sicherung des Stadtklimas
- Begrünung der Blockinnenbereiche in Abhängigkeit von Nutzung und Dichte, jedoch im öffentlichen Raum nicht präsent

## Beispiele des geometrischen Städtebaus

- |         |   |
|---------|---|
| 1853-71 | Umbau von Paris (Hausmann)                                |
| 1857-90 | Ringstraße Wien   |
| 1858-62 | Baupolizeiplan zur Erweiterung von Berlin (Hobrecht-Plan) |
| 1859    | Erweiterungsplan Barcelona (Cerdá)                        |
| 1859    | Generalplan Madrid (de Castro)                            |
| 1865    | Stadterweiterungsplan Florenz (Poggi)                     |
| 1866    | "Regionalplan" Brüssel (Besmes)                           |
| 1868-75 | Stadterweiterung Mainz-Gartenfeld                         |
| 1870    | Bebauungsplan München-Haidhausen                          |



Oppenhoferallee in der Jahrhundertwende

## F.3

## Geometrischer Städtebau

## Rehmviertel

**Lage****Aachener Osten**

- Äußere Grenzen: Alleenring (Heinrichsallee), Ausfallstraßen (Adalbertsteinweg, Jülicher Straße), ehemaliger Landweg
- Peliserkergasse (Hein Janssen-Straße), Ostfriedhof
- Ausfallstraßen und Alleenring sind nicht Bestandteil des Rehmviertels
- (ehemalige) Innere Grenze: Wurmbachtal

**Historische Entwicklung:**

bis 1863: erste Wohnhäuser außerhalb des Mauerrings  
 1863 - 1875 Planung und Anlage des westlichen Rehmviertels nach Plänen von G.Rehm, 1875 - 1897 Anlage der Straßen des östlichen nach Plänen der Stadt und Verdichtung des westlichen Rehmviertels, Bebauung entlang der Radialen, ca. 1897 Anlage der Sigismund und Wenzelstraße als Verbindungen zwischen westlichem und östlichem Rehmviertel, 1897 - 1979 Vervollständigung und Verdichtung der Baublöcke, Verzichtung der Alleen, Zerstörung der Schmuckplätze, Straßenverbreiterung und Durchbrüche an den Radialen, seit 1979 Auslagerung / Abbruch von Garagen, Werkstätten und Fabrikgebäuden

**Struktur des Viertels**

- zwei gegeneinander verschwenkte orthogonale Raster, durch ehemaligen Verlauf des Wurmbachs getrennt
- städtebaulich wenig ausgeprägter Bereich zwischen östlichem und westlichem Viertel
- Rehmplatz als Mittelpunkt des (westlichen) Viertels mit direkter Anbindung ans Stadtzentrum
- Aufteilung in rechtwinklige schmale Blöcke mit hoher Parzellendichte

**Übergänge**

- Anschluß des mittelalterlichen Stadtkerns mit seinem unregelmäßigen Straßen-/Platzgefüge und schmalen Parzellen,
- klar abgegrenzt durch den Alleenring (ehemalige Stadtmauer)
- südlich des Adalbertsteinweges Anschluß des um 1870 entstandenen Steffensviertel (geometrischer Städtebau)
- heterogene Baustrukturen zwischen Aretzstraße und Ostfriedhof (1812)

- nördlich der Jülicher Straße straßenbegleitende Bebauung
- Reformblöcke/-höfe aus den 20er Jahren im Bereich Reimannstraße, Aretzstraße (1921/23) und der Talstraße (1928/29)

**Historische Grünstruktur**

- Gestaltung des Rehmplatzes als Grünanlage mit den Platz umfassenden Baumpflanzungen, Zierbeeten und unterschiedlichen Bodenbelägen
- Grünanlagen im Bereich von Hansemannplatz und Kaiserplatz als bepflanzte Rotunden mit Statuen (Hansemannstatue, Kaiserfontäne)
- 3-reihige Baumpflanzungen im Bereich der Heinrichsallee auf einer zentralen, von zwei äußeren Straßen umschlossenen Grünfläche
- 2-reihige Baumpflanzungen auf dem Adalbertsteinweg, zwischen Rudolfstraße und Ostfriedhof zur Trennung von Durchgangsverkehr und quartiersinternem Verkehr
- Die im "Rappardplan" (1860) eingetragene Baumreihe entlang der Jülicher Str. bestand zur Zeit der Anlage des Rehmviertels nicht mehr
- 1-reihige Baumpflanzungen innerhalb des Rehmviertels nur in Teilbereichen von Otto- und Rudolfstraße
- Verlauf des Wurmbaches zwischen westlichem und östlichem Rehmviertel (heute verrohrt)
- Grünflächen bzw. Gärten in Blockinnenbereichen besonders an der Heinrichsallee (tiefe Parzellen), aufgrund der hohen baulichen Dichte ansonsten ein nur geringer Grünflächenanteil

**Grünstruktur des Viertels (heutiger Zustand)**

- Umgestaltung des Rehmplatzes nach 1945 (den Platz fassende Bäume und Sträucher, versiegelte Flächen, Sandkasten, Imbißstube)
- Neuanlage eines Platzes mit Bäumen im Bereich Steinkaul-Oberstr.
- Anlage eines mit Bäumen umgebenen Spielplatzes in der Wenzelstr.
- Verändertes Straßenbild im gesamten Rehmviertel durch beidseitige Baumpflanzungen (Parken unter Bäumen) in fast allen Straßen, durch Anlage von Plätzen, Fußgängerzonen und Spielstraßen
- Erhalt von Teilen des Grüngürtels auf der Heinrichsallee, jedoch isoliert durch Auto- und Busverkehr

- nach dem 6-spurigen Ausbau des Adalbertsteinweges Verlust der Baumreihen im Bereich des Rehmviertels
- verkehrsgerechter Umbau von Kaiserplatz und Hansemannplatz ohne Grünflächen und Bäume im Kreuzungsbereich
- Blockinnenbereiche aufgrund der hohen baulichen Dichte und des hohen Versiegelungsgrades nur teilweise begrünt, wenige großkronige Bäume

**Straßen- und Platztypologie**

- Heinrichsallee: Boulevard, Teil des Rings
- Adalbertsteinweg, Jülicher Straße: baumlose, radiale Ausfallstraßen
- Kaiserplatz und Hansemannplatz: ursprünglich Rundplätze im Schnittpunkt Ring-Radiale, heute unklar ausgebildet
- Max-, Otto-, Rudolfstraße: einheitlich angelegte quartiersinterne Straßen (Anlage der übrigen Straßen ohne stadt-raumliche Ansprüche), heute einheitliches Straßenbild durch Ausbau aller quartiersinternen Straßen als verkehrsberuhigte Wohnstraßen
- Rehmplatz: introvertierter Rechteckplatz mit Betonung der Mitte (Mariensäule 1886), Platzausbildung durch Einrücken der Bebauung an der Wenzelstr. und Oberstr.

## F.3.1

## Geometrischer Städtebau

## Rehmviertel



## Bautypologie

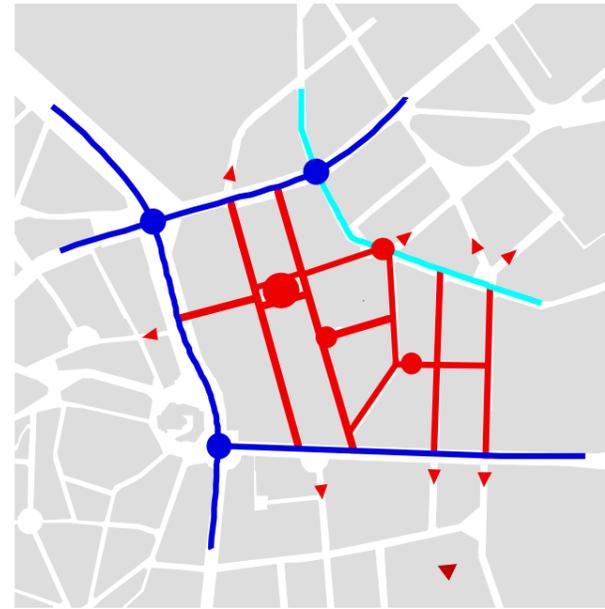
- geschlossene Blockrandbebauung mit rückwärtigen Anbauten
- stark verdichtete Bebauung mit ausgeprägter Nutzungsmischung
- heterogene, dichte Bebauung in den Blockinnenbereichen  
- vorherrschender Haustyp: viergeschossiges Dreifensterhaus

## Qualitäten / Defizite

- ablesbare städtebauliche Struktur des geometrischen Städtebaus
- Wohnviertel mit hoher eigener Identität
- Verlust der historischen Straßen- und Platzräume mit teilweise aufgebrochenen Blockstrukturen
- fehlende Frei- und Grünflächen in den Blockinnenbereichen
- städtebaulich diffuser Bereich zwischen westlichem und östlichem Rehmviertel
- Steigerung der Wohnqualität durch verkehrsberuhigten Ausbau der Quartiersstraßen (Anlage von (Spiel-)Plätzen, Baumpflanzungen)

### F.3.1 Geometrischer Städtebau

Rehmviertel



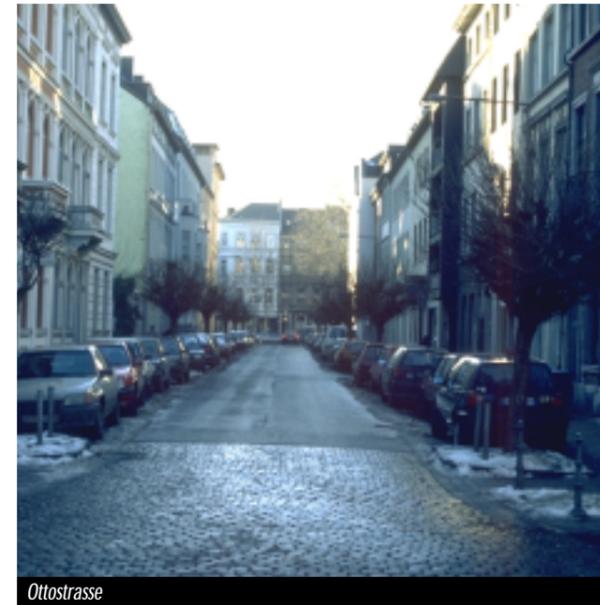
Bau- und Grünstruktur 1910



Bau- und Grünstruktur 1992

## F.3.1 Geometrischer Städtebau

Rehmviertel



Ottostrasse



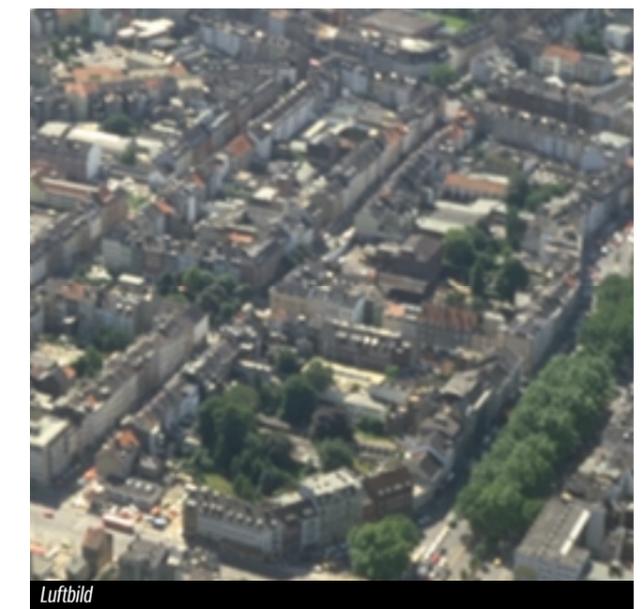
Das Viertel ist geprägt durch sein orthogonales Raster mit dem Rehmplatz als zentralem Bereich, seine hohe Dichte und Introvertiertheit. Durch die Trennung in westliches und östliches Rehmviertel ergibt sich ein städtebaulich "weicher" Zwischenbereich. Trotz veränderter Straßen- und Platzgestaltung wirkt das Viertel homogen.

### Empfehlungen

- Verdichtung der Baumreihen in Otto- und Rudolfstraße
- Umgestaltung und Aufwertung des Rehmplatzes (strengere Randfassung)
- stärkere Durchgrünung der südlichen Blockinnenbereiche mit großkronigen Einzelbäumen
- Strenge sparsame Profilgestaltung der Straßen, in Anlehnung an die klassizistischen Prinzipien

### Fazit

Das Rehmviertel ist in seiner raumsparenden Konzeption eine typische Stadterweiterung des Mitte des 19. Jahrhunderts. Als Beispiel des privaten rheinischen Städtebaues ist es auch historisch bedeutsam. Das Viertel sollte in seiner Grundstruktur erhalten und nur behutsam weiterentwickelt werden.

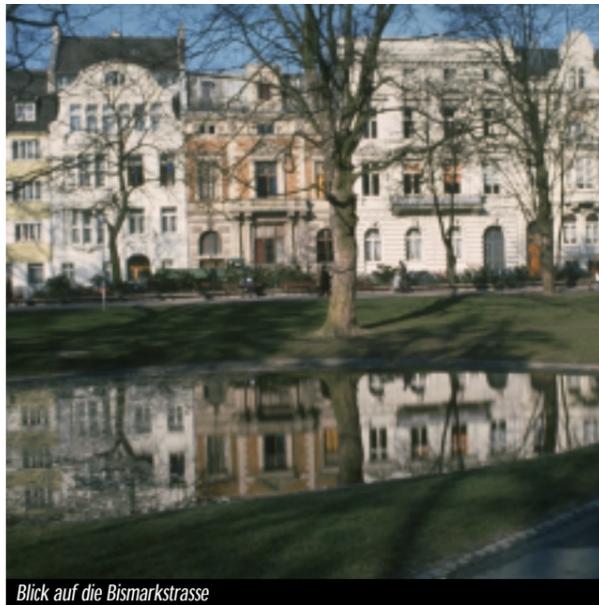


Luftbild

## F.3.2

## Geometrischer Städtebau

## Frankenberger Viertel



Blick auf die Bismarckstrasse



Oppenhoffallee

**Lage:**

- Aachener Osten
- Äußere Grenzen: Bahnlinie Köln, Adalbertsteinweg, Oppenhoffallee, Viktoriastraße, Lothringerstraße

**Historische Entwicklung:**

1872 Verkauf der Ländereien um die Burg an die Aktiengesellschaft Frankenberg

24.9.1872 Einreichen der Pläne zur Anlage eines gehobenen Wohnquartiers, ab 1873 Anlage der Straßen des Viertels, Trockenlegung der Wasserflächen um die Burg, Zusammenlegung, Begradigung und Kanalisation der Bachläufe, ab 1874 Einsetzende Bebauung entlang der Lothringerstraße, Bismarckstraße und Schloßstraße; Integration von einzelnen, bestehenden Industrieanlagen

ab 1889 weitere Bebauung zunächst entlang der Hauptstraßen, dann erst entlang der Nebenstraßen

1926/29 Bebauung entlang der Turpinstraße

**Struktur des Viertels**

- neobarocker Entwurf eines Straßenraster mit zwei Hauptachsen: Oppenhoffallee (früher Kaiserallee) in ost-westlicher Richtung und der Viktoriaallee in nord-südlicher Richtung
- Betonung der Achsenendpunkte der Viktoriaallee: im Norden Haupteingang Ostfriedhof, im Süden die Herz Jesu Kirche
- Bismarckstraße, parallel zur Oppenhoffallee verlaufend, als innere Haupterschließungsachse
- Betonung der Burg Frankenberg durch die auf sie zulaufende Schloßstraße und Karlstraße
- von dem linearen Verlauf abweichender Verlauf der Lothringerstraße (ältere Wegführung)
- großzügig dimensionierte Blöcke, im Innenbereich wenig verdichtet

**Übergänge**

- Fortsetzung des geometrischen Städtebaus nördlich der Lothringer Straße (Steffensviertel)
- Viktoriastraße als Anschluß zum Adalbertsteinweg, Endpunkt: der ehemals gestaltete Vorbereich der Kirche und des Friedhofeingangs
- Goerdelerstraße (früher Kaiserstraße) als östliche Verbin-

dung zum Adalbertsteinweg, verändertes Straßenbild durch Auflösung der Blockstruktur im Bereich des Finanzamtes, Aufnahme der Raumkante durch Baumreihe im Bereich des Wohnungsneubaus

- Herz Jesu Kirche als Schlußpunkt der Viktoriaallee, Bahnlinie als Barriere und südlicher Abschluß
- Zollernstraße als westliche Fortsetzung der Oppenhoffallee, Auflösung der Blockstruktur im Bereich des Kreishauses

**Grünstruktur des Viertels**

- doppelte Baumreihe im Bereich der Viktoriaallee und Oppenhoffallee (Betonung der Hauptachsen)
- großkronige Bäume um den Neumarkt zur Betonung der rechteckigen Platzform
- parkartige Grünfläche um die Burg Frankenberg mit großkronigen Bäumen
- dichter Baumbestand als südlicher Abschluß des Viertels im rückwärtigen Bereich der Bebauung
- Turpinstraße, Übergang zu Brach- und Lagerflächen im Bereich des Güterbahnhofes
- teilweise gute Durchgrünung der Blockinnenbereiche mit wertvollem Baumbestand
- nachträgliche Baumpflanzungen in dem halbkreisförmigen Endabschnitt der Viktoriaallee um die Kirche

**Straßen- und Platztypologie**

- Oppenhoffallee (früher Kaiserallee) und Viktoriaallee: Hauptachsen des Frankenberger Viertels, Prachtstraßen (31,0m), mit 10 m breitem Grünstreifen und doppelter Baumreihe, ursprünglich mit mittigem Fußweg und seitlichen Reitwegen
- Bismarckstraße: baumlose innere Erschließungsachse parallel zur Oppenhoffallee (18,3m)
- obere Bismarckstraße und alle übrigen Straßen des Viertels einheitlich ausgeführt (15,0m), bis auf Schloßstraße (17,5m) und Kaiserstraße (13,8m)
- Neumarkt als introvertierter, freier Rechteckplatz geplant, im Randbereich mit Bäume umstanden, heute mit Spielplatz und Kiosk

**Bautypologie**

- geschlossene Blockrandbebauung mit rückwärtigen Anbauten, im Bereich zwischen Turpinstraße und Frankenberger

Straße ohne rückwärtige Anbauten

- vorherrschender Bautyp: viergeschossiges Dreifensterhaus

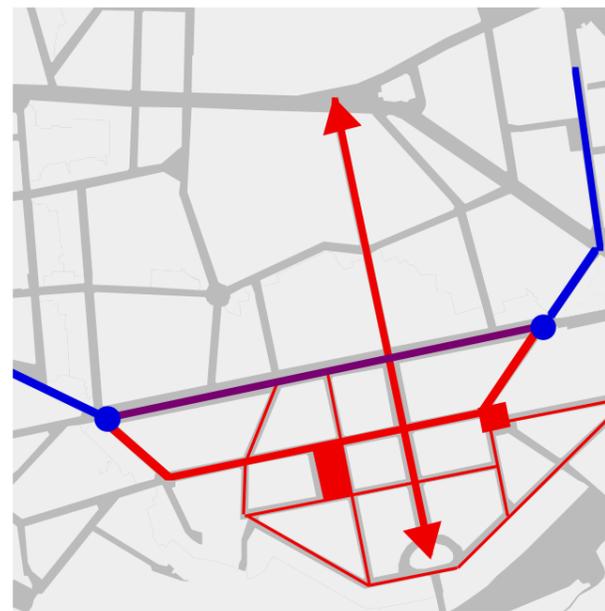
**Qualitäten / Defizite**

- ablesbare städtebauliche Struktur des geometrischen Städtebaus
- gemischtes Wohnviertel mit eigener Identität und hoher Wohnqualität
- großzügig dimensionierte, teilweise gut durchgrünte Blockinnenbereiche mit schönem Baumbestand
- Mißbrauch der mittigen Promenade in der Oppenhoffallee und Viktoriaallee durch parkende Autos (Schädigung des Baumbestandes)
- Zergliederung des ursprünglich freien Neumarktes durch Unterteilungen und Gebäude
- Auflösung der geschlossenen Blockbebauung im Bereich Goerdeler Str. (Finanzamt) und Zollernstraße (Kreishaus)
- starke Qualitätsminderung der Oppenhoffallee durch Verschmälerung der Bürgersteige

### F.3.2

## Geometrischer Städtebau

Frankenberger Viertel



Bau- und Grünstruktur 1910



Bau- und Grünstruktur 1992

## F.3.2

## Geometrischer Städtebau

## Frankenberger Viertel

In diesem Viertel dominieren die beiden neo-barocken, als Prachtstraßen angelegten Hauptachsen. Die großzügige Durchgrünung und die Homogenität der städtebaulichen Anlage, die weitgehend dem ursprünglichen Erscheinungsbild entspricht, stellen eine hohe Qualität dar.



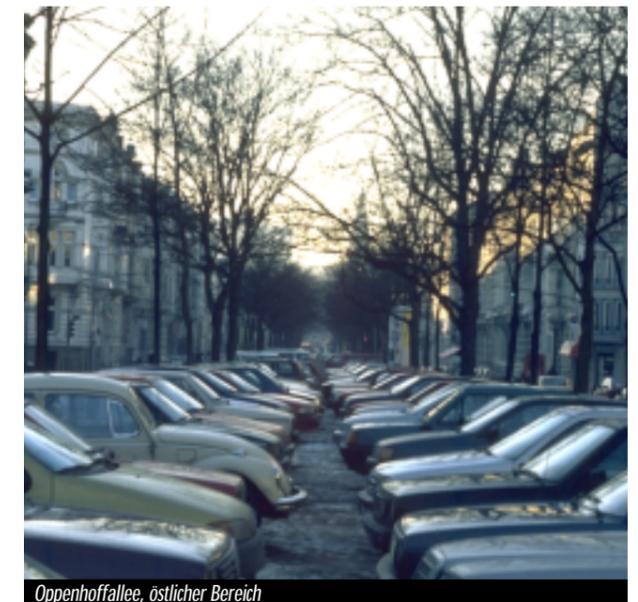
## Fazit

- Wiederherstellung der Promenade in der Oppenhoffallee und Viktoriallee in Anlehnung an das historische Vorbild
- Sperrung für parkende Autos, evtl. Minderung der Promadenbreite zugunsten von Parkfläche im Straßenraum
- Anlage eines mittigen Fußweges
- Beschneiden der großkronigen Bäume
- Erhaltung des geschlossenen Charakters des Frankenberger Viertels als Beispiel des geometrischen Städtebaus
- Ersatz fehlender Raumkanten durch Baumreihen (z.B. Finanzamt)
- Rücknahme der Abbiegespur am jeweiligen Ende der Oppenhoffallee
- Wiederherstellung des charakteristischen rechtwinkligen Abschlusses der Alleebäume
- Ergänzung fehlender Bäume

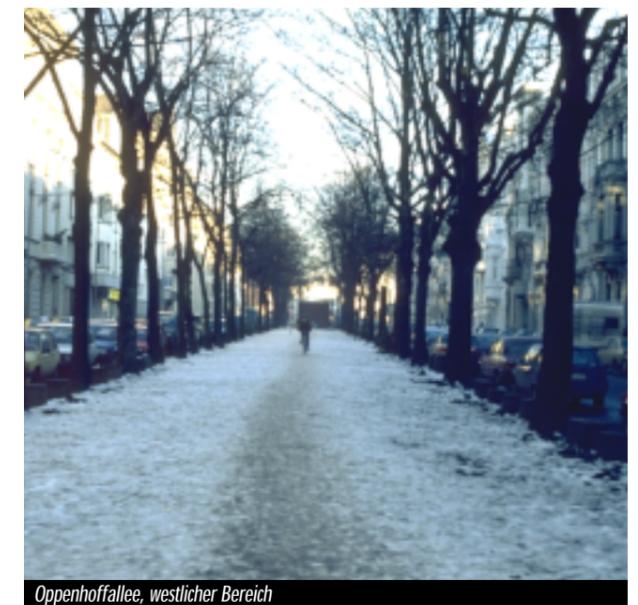
## Empfehlung

Das Frankenberger Viertel ist das städtebauliche "Flaggschiff" Aachens aus dem 19. Jahrhundert. Es sollte in seinen grundlegenden Merkmalen dauerhaft erhalten werden.

Im Schwerpunkt ist die Oppenhoffallee so umzugestalten, daß sie ihrer ehemaligen Rolle als Prachtstraße wieder gerecht wird.

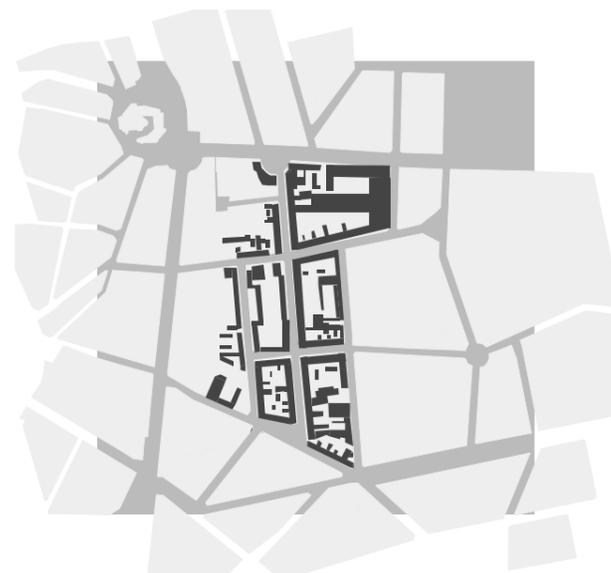


Oppenhoffallee, östlicher Bereich



Oppenhoffallee, westlicher Bereich

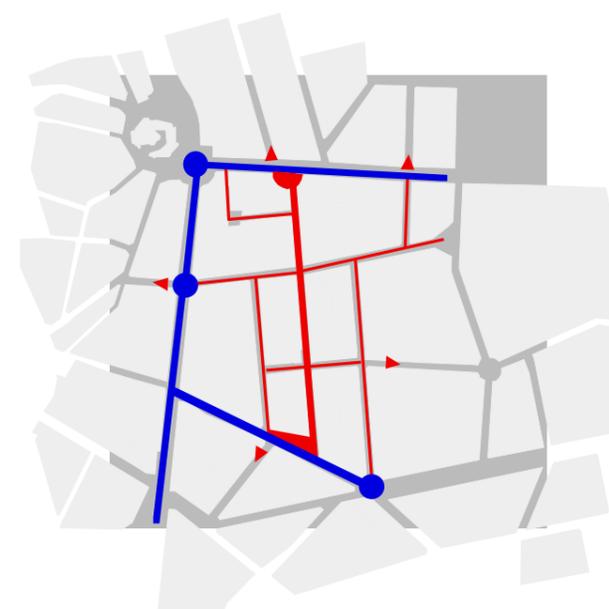
## F.3 Geometrischer Städtebau



Bau- und Grünstruktur 1910



Bau- und Grünstruktur 1992



### F. 3.3 Steffensviertel

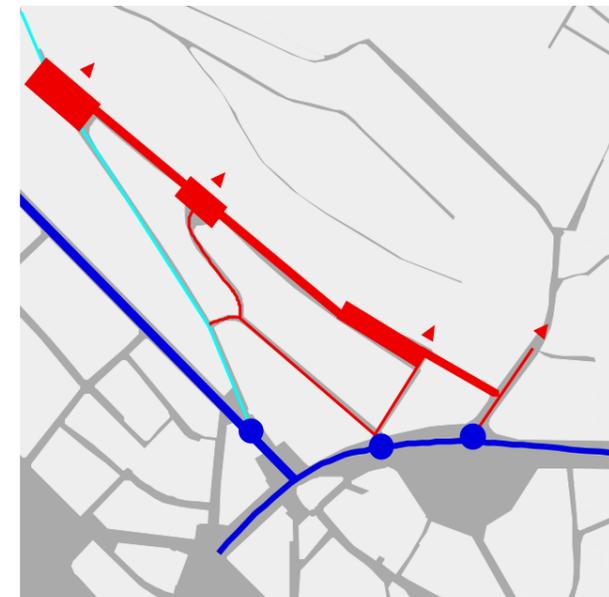
Die städtebauliche Anlage dieses Viertels ist im Gegensatz zum Frankenberg- oder Rehmviertel wenig ausgebildet. Sie ist geprägt durch eine auf den halbrunden Steffensplatz ausgerichtete Hauptachse. Platzform und Gestaltung wurden im Zuge des verkehrsgerechten Umbaus des Adalbertsteinwegs verändert.



Bau- und Grünstruktur 1910



Bau- und Grünstruktur 1992

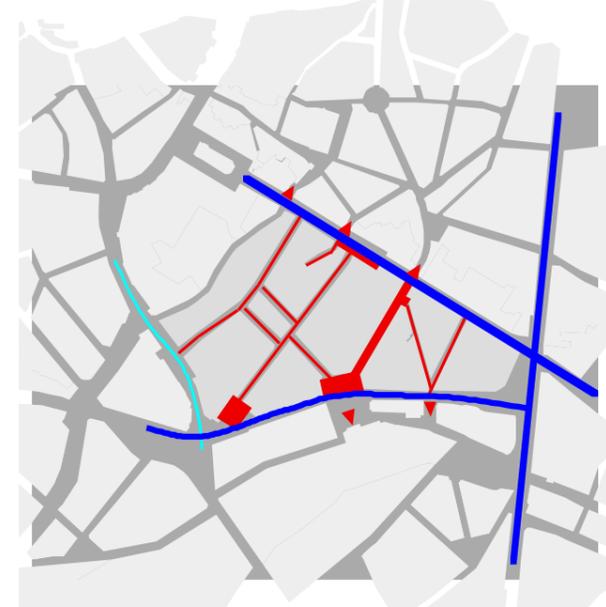


### F. 3.4 Lousbergviertel

Das am Fuße des Lousberges gelegene Viertel ist ein großzügiges, gut durchgrüntes Wohngebiet, das teilweise als Villenviertel angelegt ist. Die Anlage der Straßen ist weniger durch Achsialität als durch die Topografie geprägt. Wenn überhaupt, sollte es besonders sensibel nachverdichtet werden.

## F.1.2

## Geometrischer Städtebau



## F.3.5 Bahnhofsviertel

Das Viertel war ursprünglich stark auf den Bahnhof ausgerichtet. Der Bahnhofsvorplatz, Bestandteil der städtebaulichen Anlage und Endpunkt der Straßenachsen, ist heute durch die Straßenführung vom Viertel abgetrennt. Der städtebauliche Bezug zum Bahnhof sollte im Zuge einer Bahnhofsneuordnung mit bedacht werden.



## F.3.6 Rolandstraße

Der Bereich ist geprägt durch eine auf einen Rundplatz ausgerichtete Achse, jedoch erscheint die städtebauliche Anlage wie ein Fragment einer größeren, nicht ausgeführten Planung. Gestaltung und Dimension der Platzanlage wirken überbetont.

## F.4

**Gartenstadt  
und Künstlerischer Städtebau**

*Mit Gartenstadt und künstlerischem Städtebau sind nicht nur öffentliche Grünanlagen, sondern auch private Freiflächen in den öffentlichen Räumen präsent. Städtische Räume, meist subtil gestaltete Straßenzüge und Platzfolgen, erhalten durch starke Begrünung und raumbildende Baumpflanzungen ländlich-kleinstädtischen Charakter.*

**Charakteristik**

- Theoretische Grundlage der Gartenstadtbewegung war das Buch von E.Howard "Tomorrow. A Peaceful Path of Real Reform" (1898)
- Aufhebung des Gegensatzes von Stadt und Land, Bildung von Gemeinschaften (räumliche Clusterbildung), Verhinderung von Spekulation und sozialer Ungleichheit
- Kern der Gartenstadt ist nicht mehr ein Geschäftszentrum, sondern ein zentraler Park; ringförmig schließen sich öffentliche Einrichtungen, Büros und Wohnungen an
- Umsetzung des Ideengutes des künstlerischen Städtebaus bei der Planung von Gartenstädten:  
Gekrümmte Straßen, Straßengliederung (Eingangsverengung, Mittenausweitung) Hausgruppen um kleine Plätze, Sackgassen, Durchgänge, schmale Wege in den Rückbereichen, ausgebildete Ecklösungen und Straßenmündungen
- Anwendung des Repertoires des raumbildenden Städtebaus in moderner Form
- Verwendung ein- bis zweigeschossiger Haustypen mit meist ländlicher Gestaltung (Bezug zur ländlichen Umgebung)
- Steigerung des Wohnwertes durch hohe Durchgrünung als Gegensatz zu den engen, ungesunden Wohnverhältnissen in der Stadt

**Grünelemente in der Gartenstadt**

- Überdurchschnittlicher Grünflächenanteil durch öffentliche Parkanlagen und großzügige private Hausgärten
- Raumbildung durch Baumreihen und Grünflächen
- ein- bis zweireihige Baumpflanzungen in den Straßenräumen
- Betonung einer Platzform durch Bäume, Hecken und Grünflächen
- Vorgärten als Übergangsbereich zwischen privatem und öffentlichem Raum

**Beispiele von Gartenstädten**

1904	Letchworth
1906	Hampstead Garden Suburb
1906	Margaretenhöhe - Essen
1906	Gartenstadt Hellerau bei Dresden
1912	Gartenstadt "Reform" Magdeburg
1913	Gartenstadt Duisburg-Wedau
1920	Welwyn Garden City



## F.4.1

Gartenstadt  
und Künstlerischer Städtebau

## Heimgärten

**Lage:**

- Nordostrand von Burtscheid, südlich der Innenstadt
- Äußere Grenzen: Friedrich Ebert-Allee, Branderhofer Weg, Gillesbachtal, DB-Linie Aachen - Köln

**Historische Entwicklung**

- Herbst 1926 Baubeginn der Gartengroßsiedlung Branderhof. Planung durch Stadterweiterungsamt, Hochbauamt, Tiefbauamt
- Fertigstellung von 76 Häusern 1926, 113 Häusern 1927 und 38 Häusern 1928
- Erweiterung auf ca. 300 Häuser ursprünglich geplant, aber nicht realisiert
- Kriegszerstörung von 10%, Schäden bei allen weiteren Häusern. Wiederaufbau bis ca. 1952
- Rege An- und Umbautätigkeit der Eigentümer hat den eigenständigen Charakter der Siedlung stark verändert

**Struktur des Viertels**

- Symmetrische Anlage beiderseits der Achse Weingartshof - In den Heimgärten
- Der Siedlung vorgelagerte Eingangssituationen im Nord- und Südwesten an der Friedrich Ebert-Allee, im Südosten, am Branderhofer Weg
- Ostkante folgt der Topographie des Gillesbachtals
- Quartiersplatz Weingartshof als "Siedlungskrone" am höchsten Punkt der Siedlung, mit Sondergebäuden überhöht
- Siedlungsstruktur aus zwei bis acht typisierten Reihenhäusern aufgebaut, Parzellengröße ca. 200qm, Vor- und Nutzgärten
- Raumbildung durch besonders gestaltete Kopfbauten, Torhäuser und versetzte Fluchtlinien
- Indifferente Raumkante durch Orientierung der Gebäuderückseiten zum Branderhofer Weg, sonst klare Orientierung der Eingänge zu den öffentlichen Räumen

**Angrenzende Viertel / Übergänge**

- Südwesten und Süden: freistehende Einfamilien- und Doppelhäuser am Branderhofer Weg und an der Karl Marx-Allee, anschließend Kurgebiet Burtscheid mit Ferberpark
- Osten: Grünzug Gillesbachtal mit Kleingärten, Schule und Sportanlagen, Verbindung zum Aachener Wald
- Norden: Gärten der Siedlung bis zur Böschung der DB-Linie. Jenseits der Bahn Frankenberger Viertel mit geschlossener

Blockbebauung. Verbindungen durch Unterführungen Moltkestraße und Erzberger Allee.

**Nordwesten und Westen:** Zentrum Burtscheid mit Markt, Kurgarten und sozialen Einrichtungen (Krankenhaus, Kurklinik, Schule, Kloster und Kirchen). Westlich der Friedrich Ebert-Allee unbebauter Klostergarten, fehlende Raumkante

**Grünstruktur**

- klare Hierarchisierung der Raumquerschnitte: Straßen - grüne Vorgärten - Häuserreihen - Nutzgärten hinter den Häusern
- Vorgärten ursprünglich durch das Gartenbauamt einheitlich angelegt und gepflegt, heute von den Bewohnern
- Trennung der Parzellen durch Hecken, Hausbaum in jedem zweiten Nutzgarten
- Überhöhung der Topographie durch Begrünung terrassierter Vorgärten
- Besondere Gestaltung des Weingartshofs als Mischfläche mit den Platz fassenden Bäumen, Aufweitung In den Heimgärten durch zwei Baumreihen als Anger gestaltet
- Beiderseits Alleebäume an der Friedrich Ebert-Allee, einseitig Im Gillesbachtal und Branderhofer Weg
- Baumbestandene Rasenflächen am Nordwestrand der Siedlung an der Unterführung Moltkestraße und der Einmündung Im Gillesbachtal - Friedrich Ebert-Allee
- Öffentliche Grünfläche mit Einzelbäumen und Kleingartenanlage im östlichen Teil Im Gillesbachtal

**Straßen- und Platztypologie**

- Hierarchie der Straßenräume durch sehr breiten Querschnitt der Friedrich Ebert-Allee als tangierende Ausfallstraße, Promenadencharakter Im Gillesbachtal und introvertierte Gestaltung In den Heimgärten und Weingartshof; Fußwegeverbindung zwischen Friedrich Ebert-Allee und Im Gillesbachtal
- Raumbildung an der Friedrich Ebert-Allee und Im Gillesbachtal durch verspringende Fluchten und den Straßenraum fassende Alleebäume
- Inszenierung der zentralen Achse durch Aufweitung des Raumprofils In den Heimgärten und Raumabschluß im Quartiersplatz Weingartshof

**Bautypologie**

- Traufständige Reihenhäuser, meist zwei Vollgeschosse mit ausgebautem Satteldach, vorgesetzte Eingänge und Gau-

ben

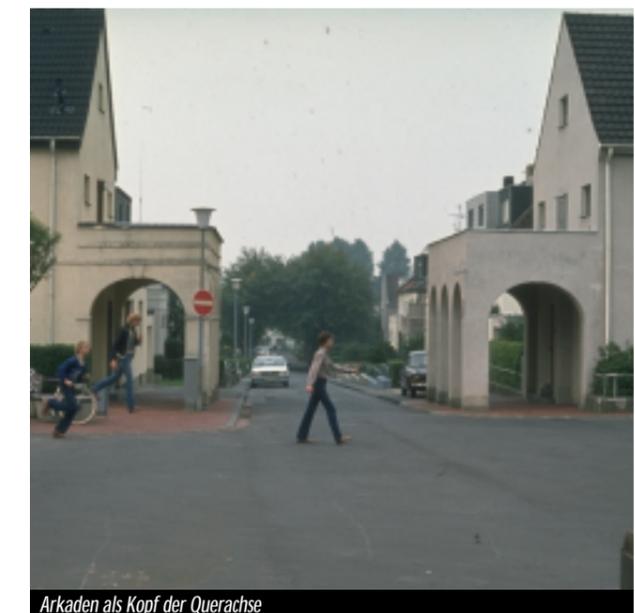
- Zwei Grundtypen (Mittelhaus, Eckhaus) mit geringen Variationen in der Grundrißgestaltung, vier Fassadenvarianten für Mittel- und drei für Eckhäuser
- EG Küche und Wohnraum, OG Bad und zwei Schlafzimmer, DG mit Schlafzimmer und Speicher variiert je nach Fassadentyp, halb unterkellert, Wohnfläche ca. 75qm
- Minimierte Erschließung schafft Durchgangsraum in allen EGs, in den Eckhäusern auch im OG und DG
- Sondergebäude am Weingartshof, dreigeschossig mit Geschoßwohnungen und (ehemaligen) Läden, durch Arkaden gegliedert

**Qualitäten / Defizite**

- Wohnsiedlung mit starker eigener Identität durch klare städtebauliche Struktur
- Räumliche und gestalterische Prägnanz durch individuelle Veränderung der Gebäude beeinträchtigt
- Ursprüngliche Hierarchie der Raumquerschnitte durch individuelle Gestaltung der Vorgärten eingeschränkt, terrassierte Vorgärten teilweise nicht mehr begrünt
- Vorgärten an der Friedrich Ebert-Allee durch Versiegelung kaum noch als Gartenzonen zu erkennen
- Fehlende westliche Raumkante an der Friedrich Ebert-Allee im Bereich des Klostergartens
- Südwestliches "Tor" zur Siedlung an der Friedrich Ebert-Allee durch Tankstelle und Bushaltestelle als reine Verkehrsfläche gestaltet - Verlust der Torsituation



Zentrale Achse der Siedlung

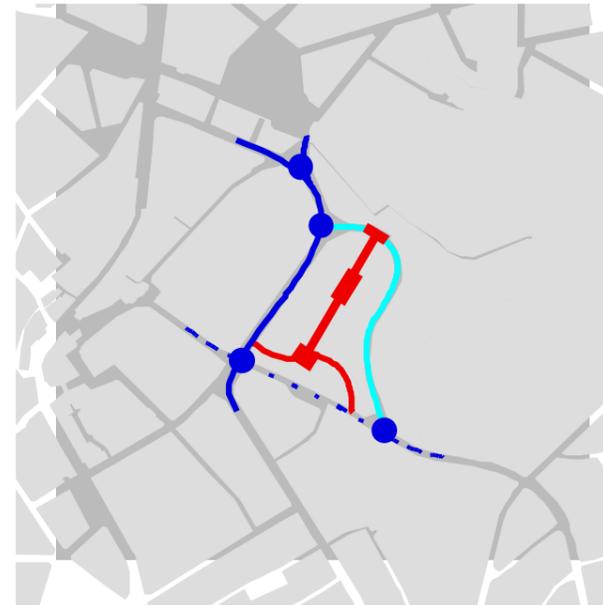


Arkaden als Kopf der Querachse

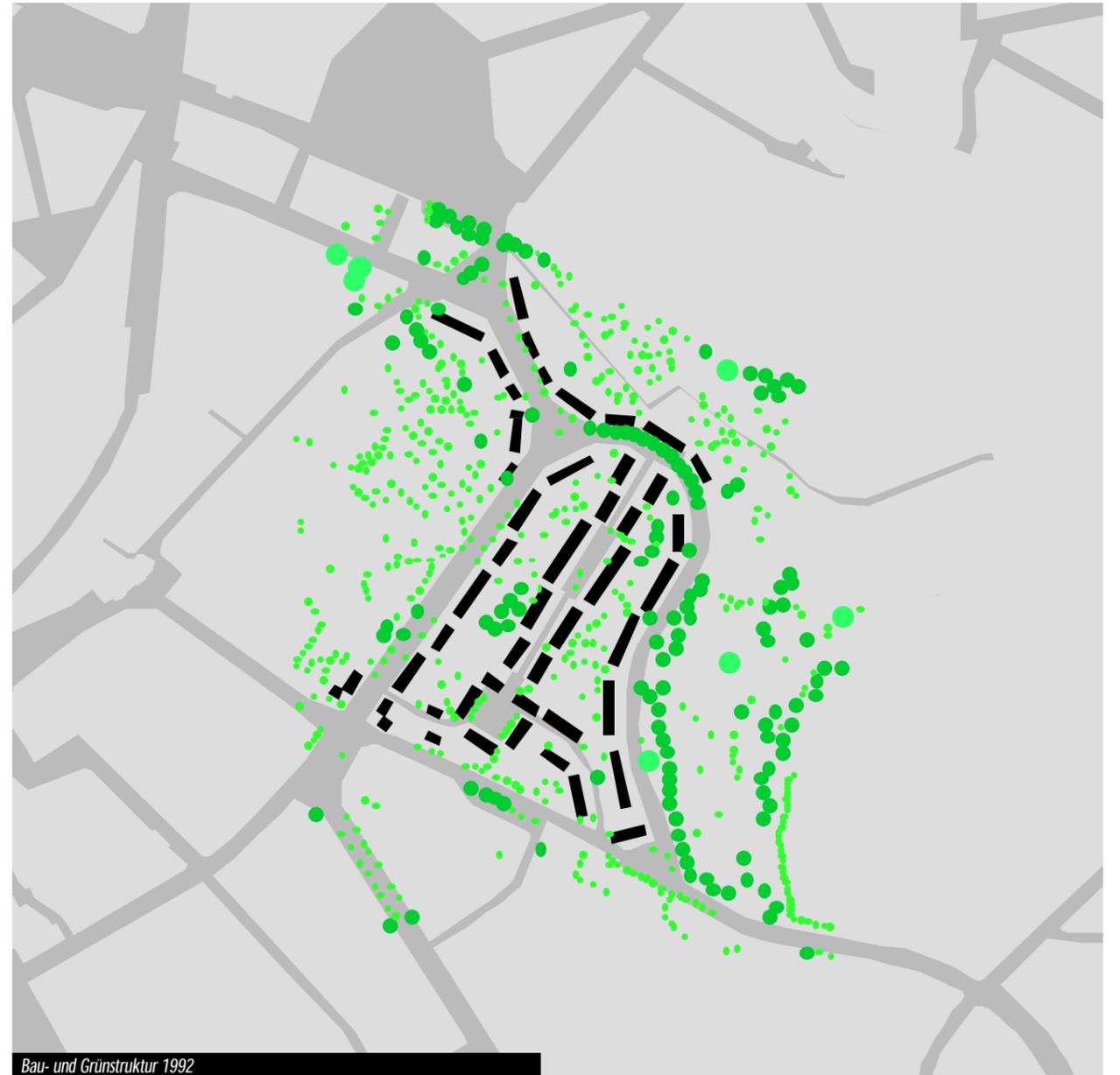
F.4.1

Gartenstadt  
und Künstlerischer Städtebau

Heimgärten



Bau- und Grünstruktur Planung 1925

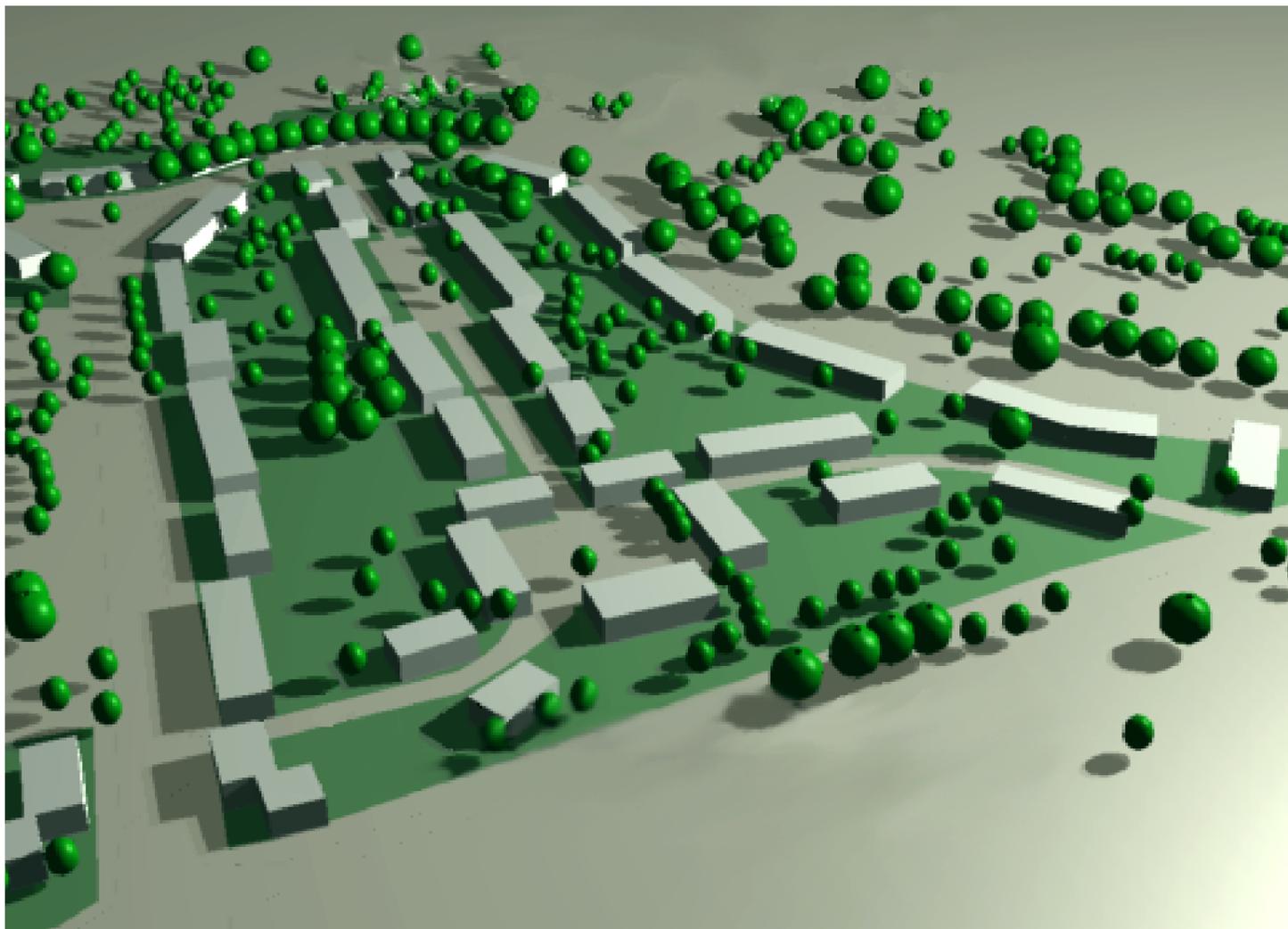


Bau- und Grünstruktur 1992

## F.4.1

**Gartenstadt  
und Künstlerischer Städtebau**

## Heimgärten



Die symmetrisch aufgebaute Anlage ist ein besonders qualitatives Beispiel einer Gartenstadtsiedlung. Ihr ursprüngliches Erscheinungsbild ist weitgehend erhalten. Eingriffe in das homogene Siedlungsbild sollten nur dazu dienen, nachteilige Veränderungen wieder zu beseitigen.

**Empfehlung**

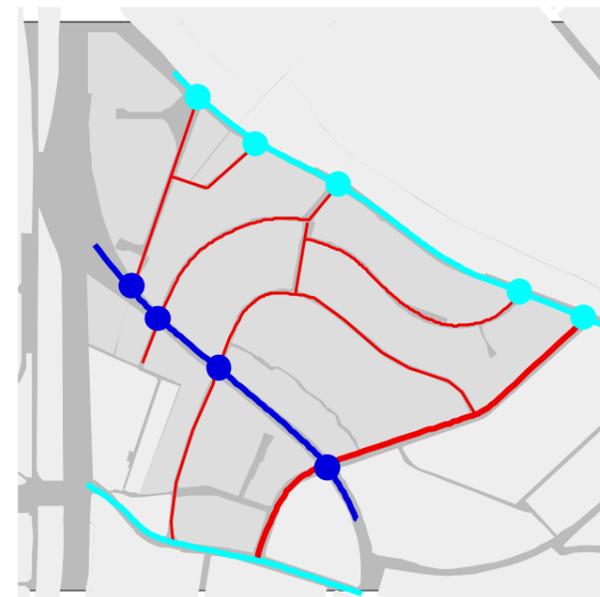
- Erhaltung dieses Kleinods einer Gartenstadtsiedlung durch Aufklärung, Unterstützung und den rechtlichen Rahmen einer Gestaltungssatzung
- Einheitliche, am ursprünglichen Konzept orientierte Gestaltung der Häuser bei Renovierung
- Festlegung einer einheitlichen Vorgartengestaltung, insbesondere der Begrünung versiegelter Bereiche und der terrassierten Vorgärten
- Ergänzung fehlender Bäume in der Mittelachse
- Gestaltung der Torsituationen an der Friedrich Ebert-Allee und am Branderhofer Weg
- Schließen der Raumkante entlang der Friedrich Ebert-Allee durch Teilbebauung des Klostergartens

## F.4

Gartenstadt  
und Künstlerischer Städtebau

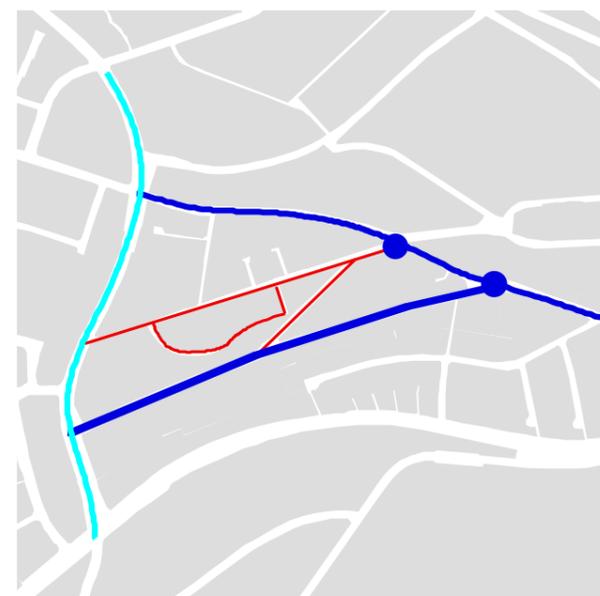
## F.4.2 Kalverbenden

Die Siedlung ist weitgehend in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten. Gebäude- und Grünstruktur besitzen besondere raumbildende Qualitäten, die in diesem Zustand unbedingt erhalten werden sollten.



## F.4.3 Hörn

Der Siedlungsraum wird durch gekrümmte Straßenführungen geprägt und hat, trotz einiger baulicher Veränderungen seinen Charakter erhalten. Die kleinmaßstäbliche Gebäudestruktur und die gute, raumwirksame Durchgrünung sollten geschützt und erhalten werden.



## F.4.4 Königshügel

Die nur fragmentarisch ausgeführte Gartenstadtsiedlung ist geprägt durch geschwungene Straßenführungen mit hohen Raumqualitäten und guter Durchgrünung. Auch dieser Siedlungsbereich ist ein wichtiger Beitrag zur Gartenstadtbewegung und so in seinem Zustand zu erhalten und zu schützen.

## E.5 Villenbebauung

*Die Villa repräsentiert die bukolischen Träume des vermögenden Städters. Mit der Begrünung der Straßenräume, der parkartigen Anlage privater Grundstücke und großen, repräsentativen Solitärgebäuden wurde ländlich-aristokratisches Leben am Rand der Städte möglich*

### Charakteristik

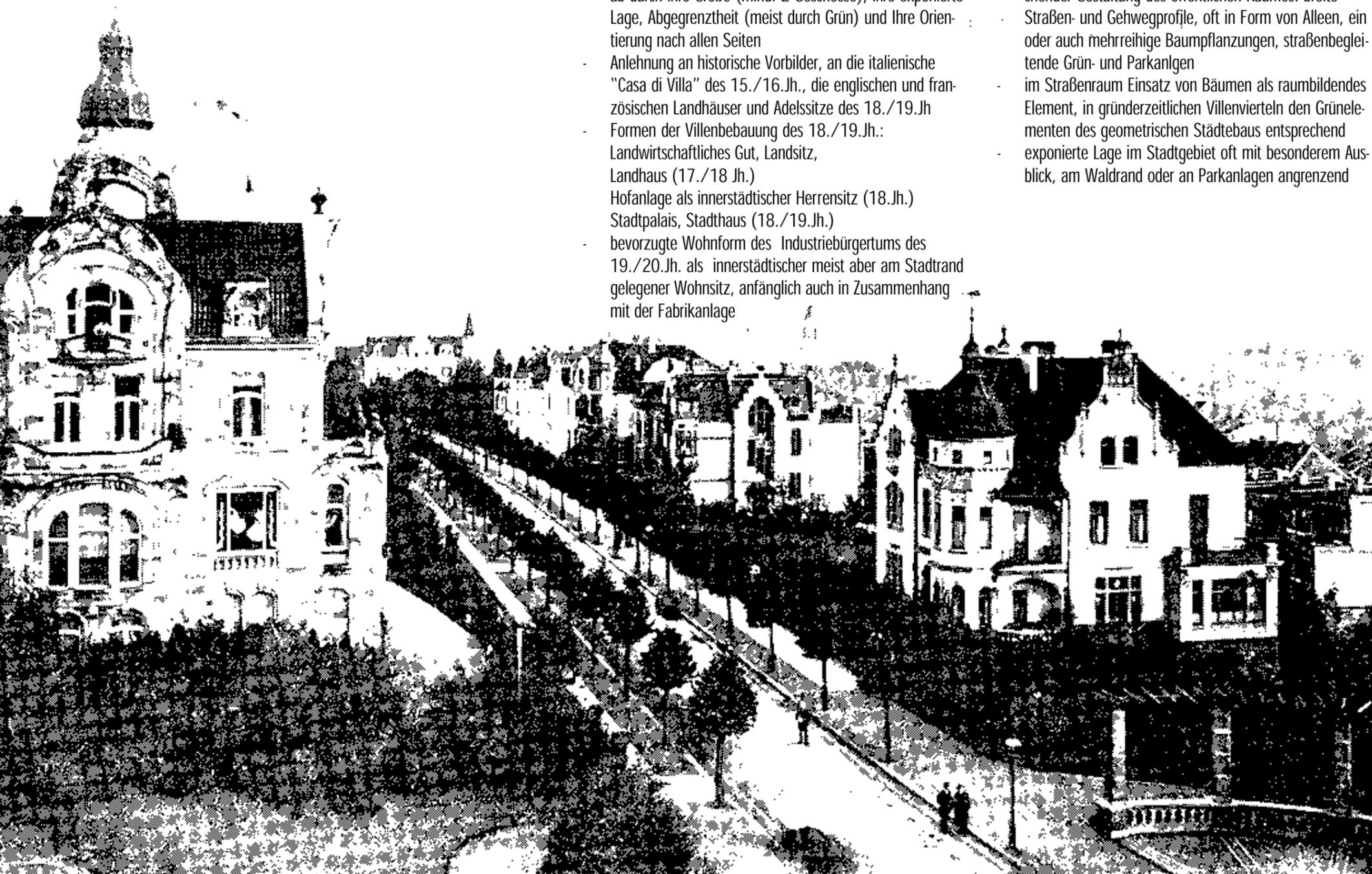
- großbürgerliches Wohnhaus als architektonischer Ausdruck von Herrschaftsansprüchen, zur Inszenierung eines aufwendigen, feudalen Lebensstils
- die Villenbebauung hebt sich von der übrigen Bebauung ab durch ihre Größe (mind. 2 Geschosse), ihre exponierte Lage, Abgeschlossenheit (meist durch Grün) und Ihre Orientierung nach allen Seiten
- Anlehnung an historische Vorbilder, an die italienische "Casa di Villa" des 15./16.Jh., die englischen und französischen Landhäuser und Adelsitze des 18./19.Jh.
- Formen der Villenbebauung des 18./19.Jh.:  
Landwirtschaftliches Gut, Landsitz,  
Landhaus (17./18 Jh.)  
Hofanlage als innerstädtischer Herrnsitz (18.Jh.)  
Stadtpalais, Stadthaus (18./19.Jh.)
- bevorzugte Wohnform des Industriebürgertums des 19./20.Jh. als innerstädtischer meist aber am Stadtrand gelegener Wohnsitz, anfänglich auch in Zusammenhang mit der Fabrikanlage

### Grünelemente der Villenbebauung

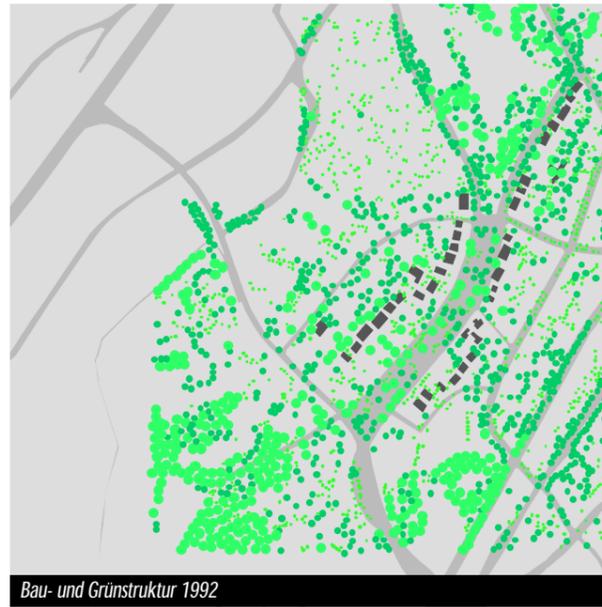
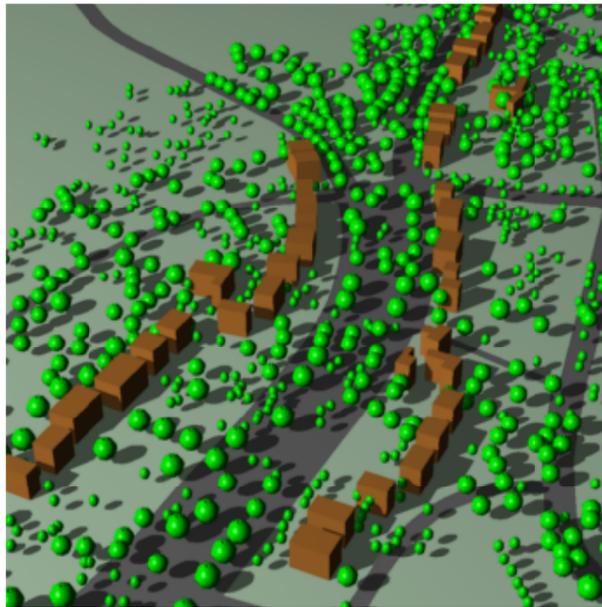
- großzügige Garten- oder auch Parkanlage um das Wohnhaus auch zur Schaffung von Distanz zur umgebenden Bebauung
- im Zusammenhang geplante Villengebiete mit entsprechender Gestaltung des öffentlichen Raumes: breite Straßen- und Gehwegprofile, oft in Form von Alleen, ein oder auch mehrreihige Baumpflanzungen, straßenbegleitende Grün- und Parkanlagen
- im Straßenraum Einsatz von Bäumen als raumbildendes Element, in gründerzeitlichen Villenvierteln den Grünelementen des geometrischen Städtebaus entsprechend
- exponierte Lage im Stadtgebiet oft mit besonderem Ausblick, am Waldrand oder an Parkanlagen angrenzend

### Beispiele für Villenbebauung

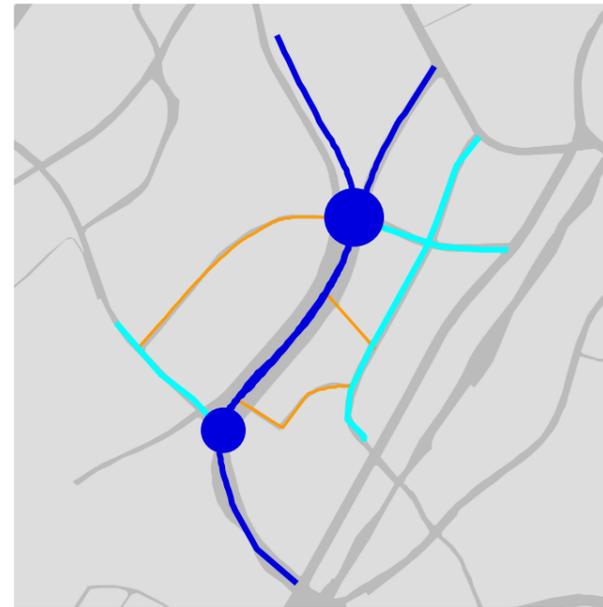
1567/68	Villa Rotonda, Vicenza (A. Palladio)
1873	Villa Hügel, Krupp, Essen
1890	Villa Conradi, Stuttgart
1928	Haus Lange, Krefeld (M.v.d.Rohe)
1929	Villa Savoie, Poissy (Le Corbusier)



## E.5 Villenbebauung



Bau- und Grünstruktur 1992



### F.5.1 Kaiser-Friedrich-Allee

Villen- bzw. Einzelhausbebauungen auf großen Grundstücken reihen sich entlang der baumbestandenen Allee auf. Durch den breiten mittleren Grünstreifen fließt der Paubach. Zunehmende Nachverdichtung und veränderte Grüngestaltung im Bereich des Bachlaufes verändern den Charakter des Quartiers.



Bau- und Grünstruktur 1910



Bau- und Grünstruktur 1992

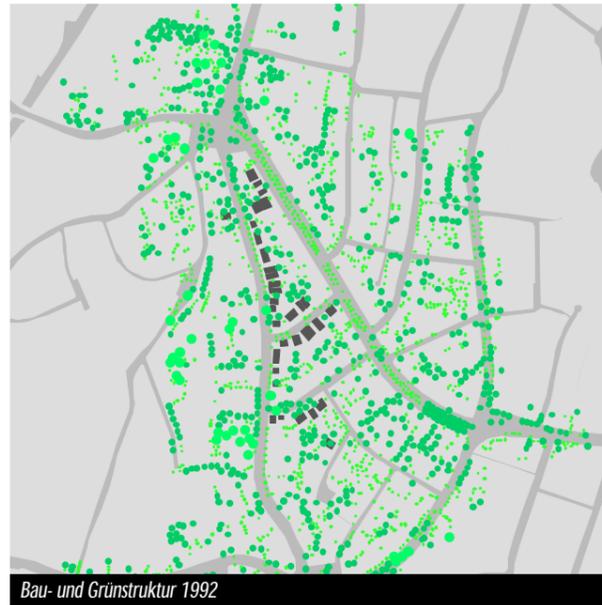


### F.5.2 Nizzaallee

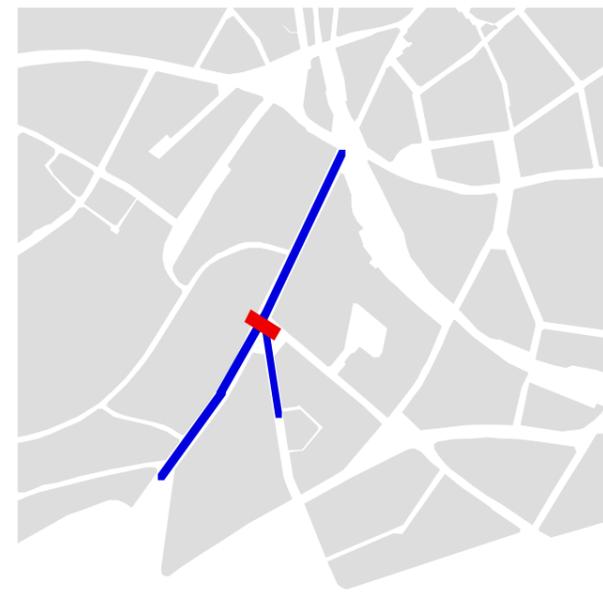
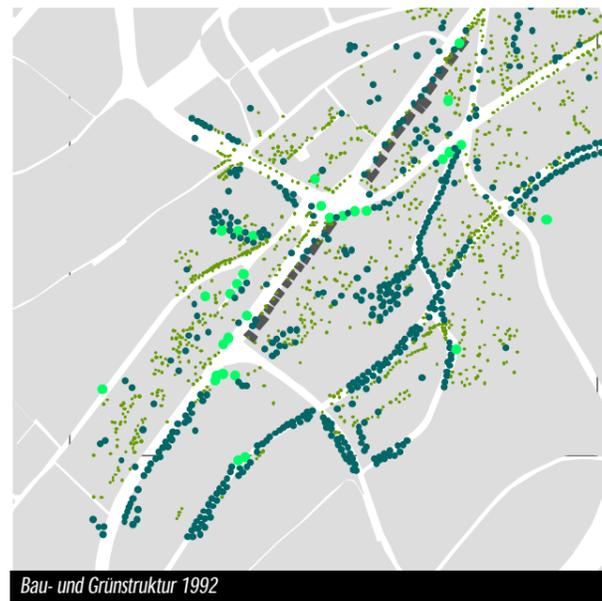
Die zwischen Lousberg und Lousbergviertel gelegene Nizzaallee ist geprägt durch repräsentative Villebebauung des frühen 20. Jahrhunderts. Trotz der Kriegszerstörungen ist der großzügige Charakter des Straßenzugs noch erhalten. Nachverdichtungen sollten nur behutsam vorgenommen werden.



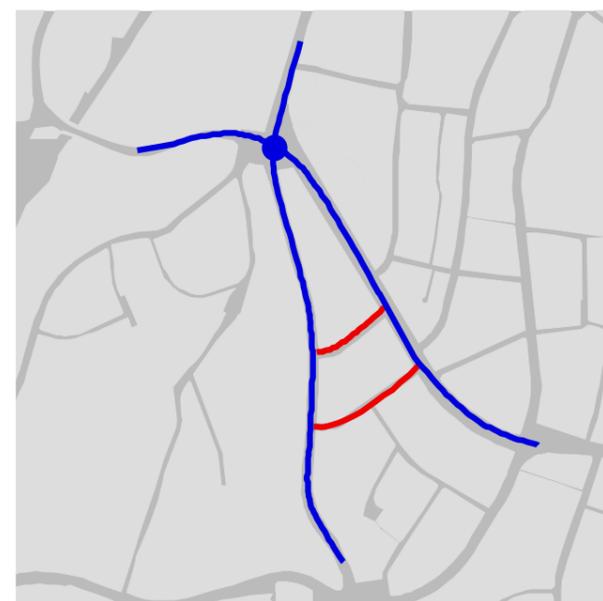
## F.5 Villenbebauung



**F.5.3 Salierallee**  
Der großzügige Straßenraum wird geprägt durch einen mittleren Grünstreifen und in Teilbereichen durch eine Villenbebauung, die sich auch in den Seitenstraßen fortsetzt. Eine zunehmende Bepflanzung des Grünstreifens verändert dessen strengen, alleearartigen Charakter.



**F.5.4 Lütticher Straße**  
Die Villenbebauung, die stadtauswärts teilweise überhöht im Hang gelegen ist, wird zur Stadt hin durch alleearartige seitliche Baumreihen von der Straße getrennt. Durch parkende Autos wird der großzügige Charakter des Straßenraumes eingeschränkt.



**F.5.5 Eupener Straße**  
Die Bebauung entstand im Zusammenhang mit der Bebauung an der Salierallee, der Charakter des Straßenraumes entspricht jedoch eher dem einer Ausfallstraße. Weitere Villen ohne Bezug zum Straßenraum befinden sich stadtauswärts im weiteren Verlauf der Straße

*Durch Reformblöcke und Höfe ist das Freiflächenangebot in dichten Stadtquartieren entscheidend verbessert worden. Neben der raumbildenden Begrünung von Straßen und Plätzen trägt dazu die Anlage privater oder halböffentlicher Grünflächen auf den Gebäuderückseiten bei.*

### Charakteristik

- Reform des Baublocks zur Verbesserung der Wohnverhältnisse in den Städten, Übergang zur Moderne
- Grundelement der Stadt ist nicht mehr die Parzelle, sondern der Baublock, meist durch Genossenschaften errichtete Großeinheiten mit zurückhaltender Formen- und Materialsprache
- Beschränkung rückwärtiger Bebauung durch Einführung einer hinteren Baulinie
- Reduzierung bzw. Öffnung der nördlichen Blockbebauung, später auch an der Südseite zur besseren Durchlüftung und zur Lösung der Eckproblematik
- Entwicklung unterschiedlichster Eckvarianten bei geschlossenen Blöcken
- Erweiterung enger Baublöcke zu Großblöcken mit innerer Bebauung (Block im Block, Reihe im Block, Hof im Block)
- Hof als typologische Umkehrung des Blocks, Erschließung erfolgt von innen, Freiflächen/ Gärten sind außen angeordnet
- Verbindung von Blöcken und Höfen als sinnvolle städtebauliche Kombination
- Straßen als gefaßte, gegliederte Räume - häufig mit Längenbegrenzung

### Grünelemente

- unterschiedliche Aufteilung und Nutzung der Blockinnenbereiche :  
gemeinschaftlich genutzte Frei-/Grünfläche; zentrale gemeinschaftlich genutzte Grünfläche mit privaten, schmalen Hausgärten entlang der Bebauung; private Hausgärten auf mit dem Gebäude verbundenen Einzelparzellen
- außen angeordnete Freibereiche/Gärten bei Höfen oder auch innerhalb in Verbindung mit der Erschließung
- vereinzelt Anordnung von Vorgärten bzw. vorgelagerten Freiflächen
- Bäume als Entwurfselemente im Bereich von Straßen und Plätzen, Raumbildung durch Baumreihen und Grünflächen

### Beispiele von Reformblöcken/-höfen

1917-39	Amsterdam-Süd, Amstellan-Viertel
1918-21	Rotterdam, Spangen
1925	Rotterdam, Kiefhoek
1919-31	Siedlung Hamburg-Dulsberg
1927-30	Hamburg-Jarrestadt
1926/27	Wien, Karl-Seitz-Hof, Karl-Marx-Hof, Washington Hof
1928-30	Hamburg-Altona, Friedrich-Eberthof

## F.6.1

## Reformblöcke und Höfe

## Panneschopp

## Lage:

- Aachener Ostviertel
- Äußere Grenzen: Stolberger Straße (Ausfallstraße), Elsaßstraße, Düppelstraße

## Historische Entwicklung:

1.3.1929 Genehmigung des Panneschopp- Programms in der Stadtverordnetenversammlung  
1929/30 Planung und Bau des Wohngebietes Panneschopp, als letztes größeres Aachener Wohnungsbauvorhaben aus der Zeit der Weimarer Republik

## Struktur des Viertels

- T-förmige Bebauung / Erschließung (Lützowstraße, Leipziger Straße) mit einer Quer-spange (Steubenstraße) als Innenverdichtung des Blocks Stolberger Straße, Düppelstraße, Elsaßstraße
- geschlossene, den Straßenraum streng begrenzende Bebauung innerhalb vorhandener, älterer Ausfallstraßen
- Einmündung der Leipziger Straße in die Lützowstraße bildet den Mittelpunkt des Quartiers

## Übergänge

- Übergang zu gründerzeitlicher Blockrandbebauung entlang der Elsaßstraße und Stolberger Straße (stadteinwärts), nach Nordosten (stadtauswärts) Übergang zu überwiegend heterogenen Strukturen
- Eingang zur Leipziger Straße geprägt durch öffentliche Gebäude (Kirche, Schule), die Kirche als Bestandteil der Bebauung Panneschopp
- Fortsetzung der Reformblockbebauung entlang der Düppelstraße (1923/24)
- Bebauung Panneschopp grenzt sich im rückwärtigen Bereich durch Hecken zur angrenzenden, teilweise sehr heterogenen Struktur ab

## Grünstruktur

- weitgehende Erhaltung der ursprünglichen Gebäude- und Grünstrukturen
- einseitige Baumreihen entlang der Straßen im Panneschopp
- grüner Innenhof zwischen Steubenstraße und Lützowstraße mit einem von zwei Birkenreihen und Hecken begrenzten Spielplatz in der Mitte
- eine, zwischen Hauswand und Spielplatz gelegene weitere

## Grünfläche (ehemalige Bleiche)

- alle Rückbereiche mit gemeinschaftlichen Grünflächen, daran anschließend Kleingärten bzw. Gehölz- und Baumgruppen als Übergang zu angrenzendenheterogenen Baustrukturen

## Straßen- und Platztypologie

- gleiches, asymmetrisches Straßenprofil aller Straßen im Panneschopp
- leichte Biegung aller Straßenräume betonen den geschlossenen Raumeindruck, gute Ablesbarkeit von Einmündungen, Unterbrechungen und des zentralen Platzes durch diese Krümmung
- an der Einmündung der Leipziger in die Lützowstraße Bildung einer platzartigen Aufweitung als Mittelpunkt des Quartiers
- Betonung des Platzes durch zwei schmückende Pergolen und zwei mit "rother" Erde (ursprünglich Rasen) belegten, breiten Bewegungsflächen, die sich in den übrigen Straßenräumen fortsetzen
- Platz- und Eckbetonung durch Erhöhung der Geschosszahl auf vier Geschosse

## Bautypologie

- drei- bis viergeschossige Häuserreihen mit aufgesetztem Speichergeschoss ohne rückwärtige Anbauten
- Bildung der Straßenecken durch Abschneiden oder versetztes Aneinanderstellen der Baukörper (Tendenz zur Auflösung des Baublocks)
- eingeschossige Ladenpavillons an den Einmündungen der Lützowstraße / Elsaßstraße und an der Westseite des Platzes

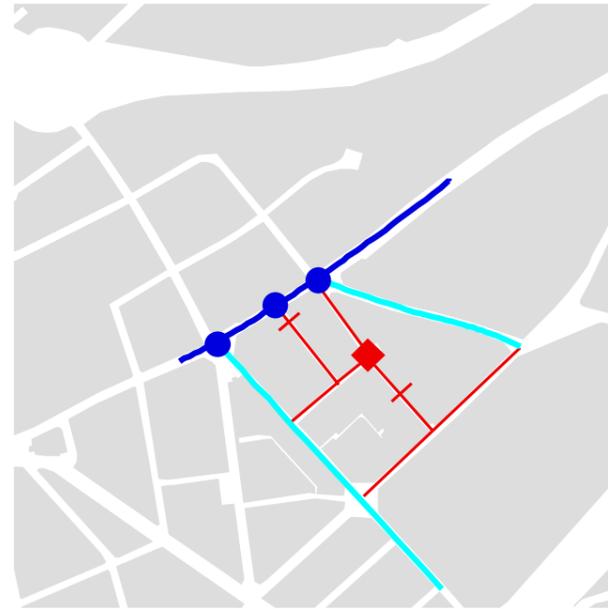
## Qualitäten / Defizite

- Beispiel einer in ihrem ursprünglichen Zustand erhaltenen Siedlung, Gebäude- und Grünstrukturen bilden ein aufeinander abgestimmtes, harmonisches Ensemble
- Wohnviertel mit hoher eigener Identität und städtebaulich gut ablesbarer Struktur
- teilweise mangelhafte Übergänge zu anschließenden Baustrukturen an der Leipziger - und Stolberger Straße auch in den Rückbereichen
- Missbrauch der Hausvorbereiche durch Autostellplätze



### F.6.1 Reformblöcke und Höfe

Panneschopp



Die Siedlung ist ein hervorragendes Beispiel einer Reformblockbebauung mit architektonischen Ansätzen der Moderne. Gebäude- und Grünstruktur sind im Zusammenhang entworfen und ausgeführt und in ihrem Zustand unverändert erhalten.

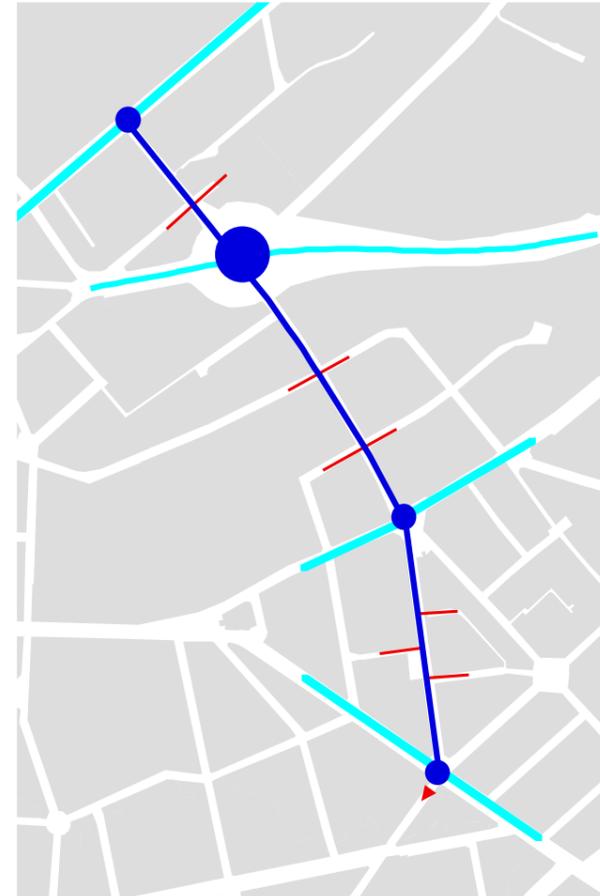


Bau- und Grünstruktur Planung 1929



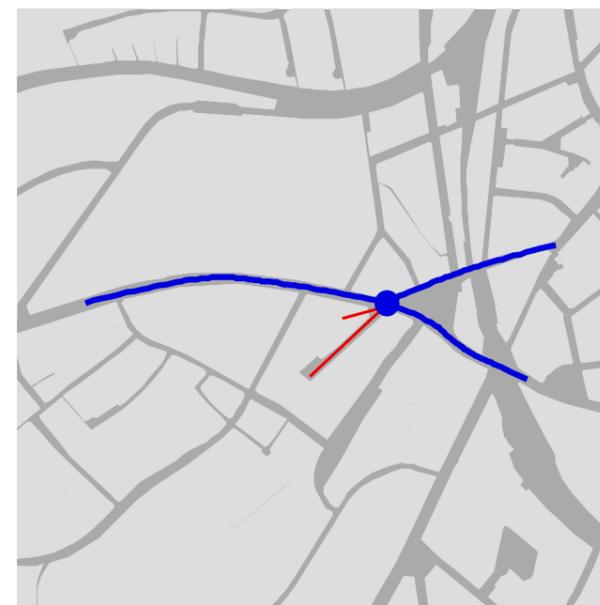
Bau- und Grünstruktur 1992

## F.6 Reformblöcke und Höfe



F.6.2 Sedanstraße/ Joseph v. Görresstrasse

Der Straßenzug wird geprägt durch einen mittigen Rechteckplatz und durch die umlaufenden spitzbogigen Arkaden. Der kasernenartige Innenhof und die sparsame Gebäudegestaltung erinnern an die frühere Nutzung als Offizierswohnungen.

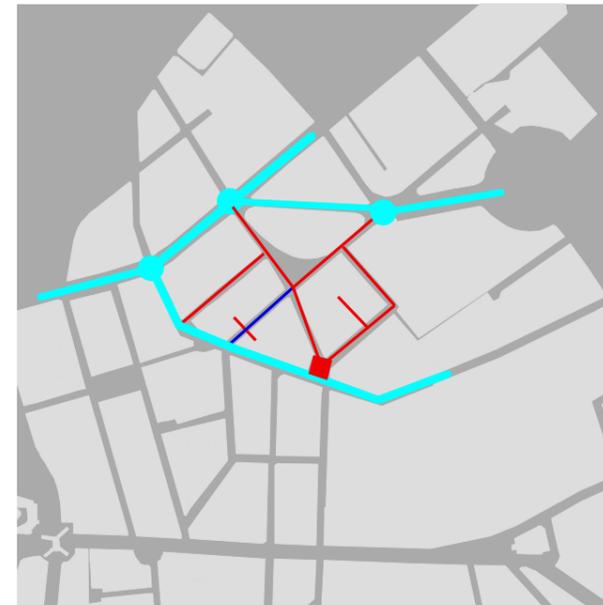


F.6.3 Junkersmühle

Die Junkersmühle ist das einzige Beispiel eines Reformhofes in Aachen und von hoher städtebaulicher Qualität. Der fast dreieckige Hof wird durch eine prägnante Tordurchfahrt erschlossen, die Bäume im Inneren unterstützen den introvertierten, halböffentlichen Charakter.

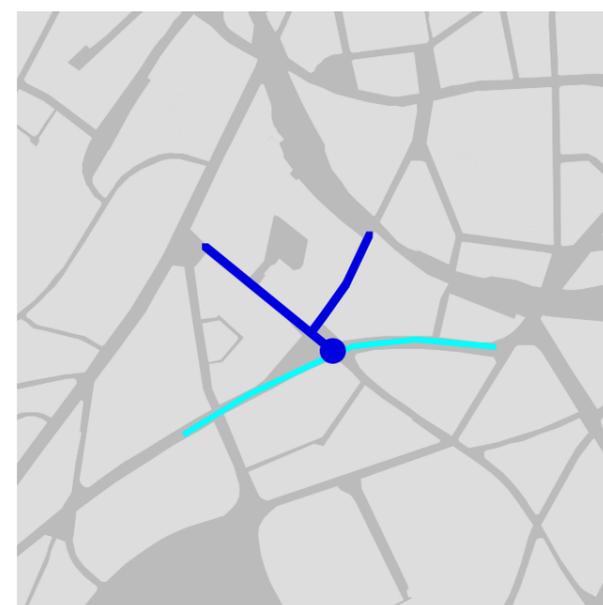
## F.6

## Reformblöcke und Höfe



F.6.4 Talstraße

Die als Kombination aus Reformblock und Hof gebildete Anlage ist ein weiteres positives Beispiel für das städtebauliche Leitbild. Die im Zusammenhang mit den Gebäuden entworfene Grünstruktur ist jedoch nicht mehr vollständig erhalten.



F.6.5 Weberstraße

Die Bebauung entlang der Weber- und Körnerstraße bildet zusammen mit dem Barbarossaplatz und der Heilig Geist Kirche eine städtebauliche Einheit. Die mangelhafte Platzgestaltung wirkt sich jedoch störend auf die ansonsten qualitätvolle Situation aus.

## F.7

**Gegliederte und aufgelockerte Stadt**

(Stadterweiterungen der 50er/60er Jahre)

Die Stadtquartiere der 50er Jahren sind durch offene, fließende und stark durchgrünte Stadtlandschaften geprägt. Die Trennung in private und öffentliche Räume ist weitgehend aufgelöst, Nutzungen und Verkehre sind stärker als je zuvor voneinander getrennt.

**Charakteristik**

- Entstehung von Großsiedlungen am Stadtrand zur Behebung der Wohnungsnot
- in Zeilenbauweise mit vertikaler Akzentuierung für 10000-60000 EW. und entsprechender Infrastruktur
- als Einfamilienhausgebiete mit Einzel- oder Reihenhäusern auf kleinen Parzellen
- als kompakte Wohnhochhäuser
- Orientierung an städtebaulichen Entwürfen der Moderne (CIAM)
- Konzept der autogerechten Stadt: Trennung von Autoverkehr und Fußgänger
- Abkehr von der Blockbebauung
- räumliche Trennung einzelner Stadtteile durch Grünzüge
- Schaffung von reinen Wohnsiedlungen ("Schlafstädte" ohne Nutzungsmischung)
- Verlust des gefestigten städtischen Raumes

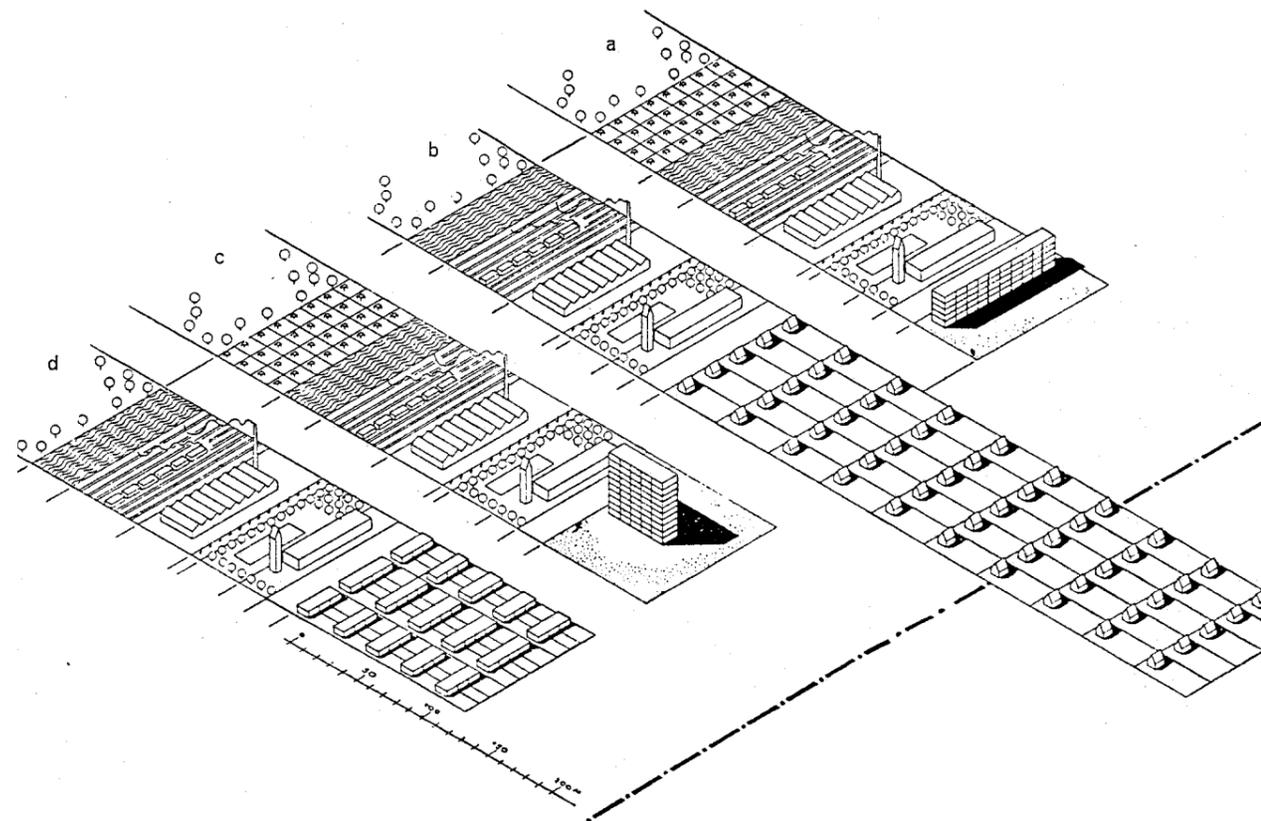
**Grünelemente**

- Grünzüge als trennende Elemente zwischen Siedlungsbereichen, dadurch Vernetzung mit der umliegenden Landschaft
- harte Übergänge zwischen Bebauung und Landschaft
- fließende Grünräume in Form von großflächigen Grünanlagen bzw. Parks in Großsiedlungen, meist mit öffentlichen Einrichtungen
- ungeschützte halböffentliche Freiflächen der Zeilenbauweise ("Abstandsgrün")
- private Gärten in Einfamilienhausgebieten, meist mit Vorgärten als Übergang zum öffentlichen Bereich
- Einsatz von Baumgruppen als gestalterisches Element im Straßenraum und auf Plätzen

**Beispiele**

"ECA" (Economic Cooperation Administration) Wettbewerb (1951) und daraus entstandene Siedlungen  
 "MSA" (Mutual Security Agency) -Bergarbeitersiedlungen

1946-56	Hamburg-Grindelberg
1955-60	Berlin-Charlottenburg
1956-58	Berlin-Hansaviertel
1950-85	Nürnberg-Langwasser



Theorie der gegliederten und aufgelockerten Stadt

## F.7.1

## Gegliederte und aufgelockerte Stadt

Kronenberg - Hanbruch

## Lage

- Aachener Südwesten, Stadtrand
- Äußere Grenzen: Amsterdamer Ring, Johannisbachtal / Gemmenicher Weg, Aachener Stadtwald

## Entwicklung:

1956	Bebauungsplanentwurf von E. May im Auftrag der Neuen Heimat
1957	Gegenentwurf von Prof. Kühn. Überarbeitung der Entwürfe durch das Stadtplanungsamt Aachen
1960/61	Plangenehmigungsverfahren
ab 1962	Ausführung

## Struktur der Siedlung

- durch Grünzüge klar abgegrenzte Siedlung mit eigenständiger Struktur
- geschwungene, der Ringstraße folgende Gebäudestrukturen zum Hang hin ansteigend (Idealbild der Stadt als Kegel) mit zentralem Grünzug
- durch einen kleineren Grünzug abgetrennter Siedlungsteil mit Einfamilienhausbebauung entlang der Straße Am Neuenhof
- Kirche (St. Hubertus/G. Böhm) als Merkzeichen am Eingang zur Siedlung
- 4-geschossige Reihen- und Zeilenbebauung im Kern der Siedlung (790 Mietwohnungen)
- 2-geschossige Einfamilienhäuser (182) als Reihen- und Zeilenbebauung durch Wohnwege und Stichstraßen erschlossen
- am Siedlungsrand 1-2-geschossige Einfamilienhäuser, in Reihen bzw. freistehend
- eine der Grundversorgung dienende Ladenzeile parallel zur Ringstraße

## Übergänge

- an den Siedlungsändern Übergang zu Grünflächen (landwirtschaftliche Nutzfläche/ Grünland), im Norden klar abgegrenzt durch den Gemmenicher Weg und das Kloster

## Marienheim

- Zufahrt vom Amsterdamer Ring markiert durch die Kirche St. Hubertus
- öffentliche Einrichtungen als Übergang zwischen Wohnbebauung und Ring
- jenseits des Amsterdamer Ringes Fortsetzung der Siedlungsstruktur (Morillenhang, Rosfeld)
- Übergang zur Vaalser Straße geprägt durch heterogene Strukturen (straßenbegleitende Bebauung, Gewerbebebauung)

## Grünstruktur

- zentraler, parkartiger Grünzug, am südwestlichen Ende über einen Fußweg mit der Landschaft verbunden, am nordöstlichen Ende Übergang zu öffentlichen Einrichtungen und Sportflächen
- von Grünflächen umgebene, bzw. in die Grünflächen (Außenbereich) hineinragende Siedlung
- untergeordneter Grünzug in Verbindung mit Ladenzeile als trennendes Element zwischen den Bauungen am Kronenberg und Am Neuenhof
- gemeinschaftlich genutzte Grünflächen im Bereich des Geschosswohnungsbaus, teilweise mit Bäumen bestanden
- gut durchgrünte private Hausgärten
- gute Eingrünung des Siedlungsrandes
- kein Einsatz von Bäumen als raumbildendes Element in öffentlichen Räumen (Straßen)

## Straßen- und Platztypologie

- Trennung von Autoverkehr und Fußgängern
- Straßenräume ohne raumbildende Qualitäten
- Ringstraße als prägendes Element der Siedlungsstruktur, mit rein funktioneller, dem Autoverkehr vorbehaltener Bedeutung
- untergeordnete von der Ringstraße abzweigende Stich- und Erschließungsstraßen
- platzartige Aufweitung mit Grünflächen am Eingang der Siedlung im Bereich um die Kirche

## Bautypologie

- 4-geschossige Reihen- und Zeilenbebauung entlang der Ringstraße und am südlichen Rand des Grünzuges
- 2-geschossige Zeilen-/Reihenbebauung im übrigen Siedlungsbereich
- 1-2-geschossige Einzelhausbebauung am Siedlungsrand

## Qualitäten / Defizite

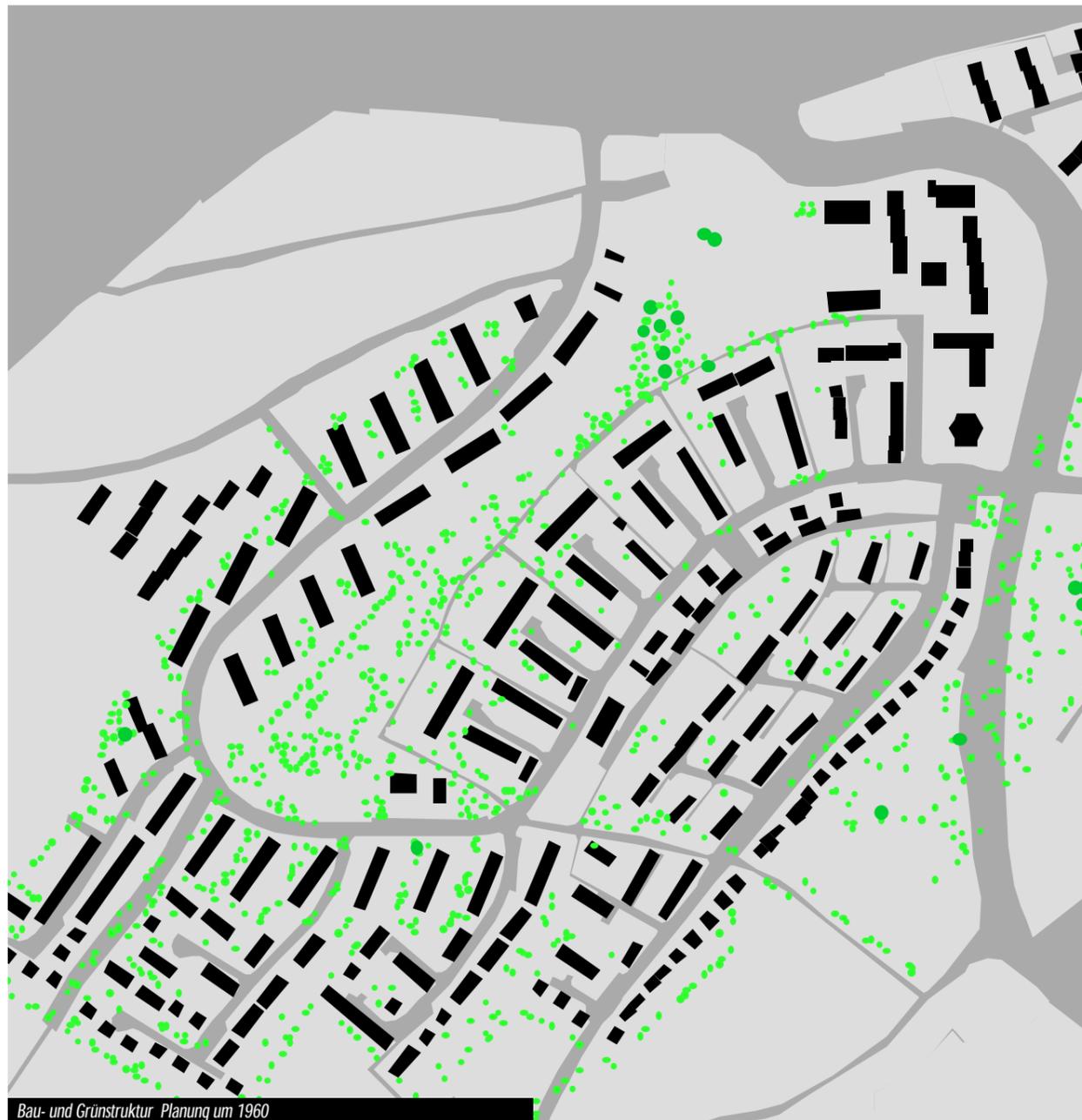
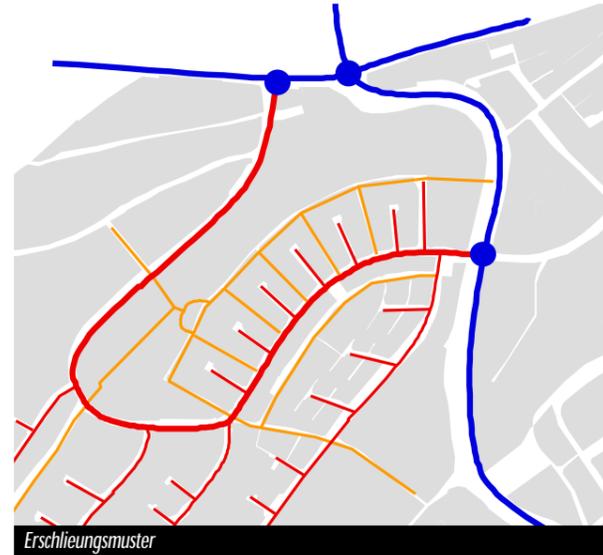
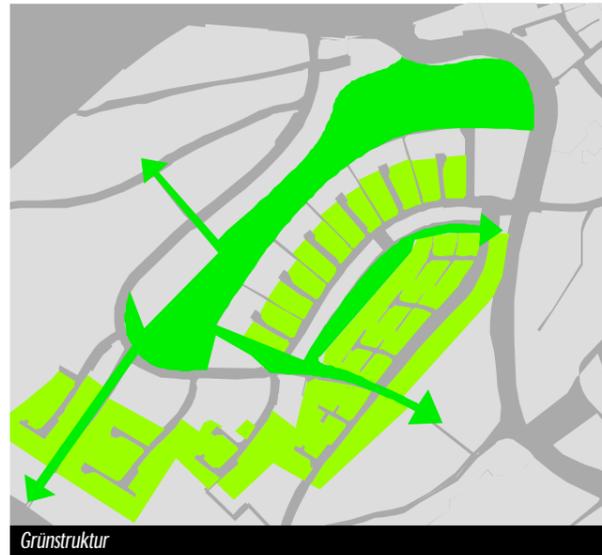
- Siedlung entspricht weitgehend dem ursprünglichen Erscheinungsbild
- großzügige, gut angebundene Grünflächen
- fehlender Bezug zu gemeinschaftlich genutzten Grünflächen
- Anlage der Siedlung ohne städtebaulichen Bezug zur Umgebung bzw. zu früheren Siedlungs- und Grünstrukturen
- mangelnde Urbanität trotz hoher Wohndichte
- öffentliche Räume, vor allem Straßenräume sind hauptsächlich dem Autoverkehr vorbehalten



F.7.1

Gegliederte und aufgelockerte Stadt

Kronenberg - Hanbruch



## F.7.1

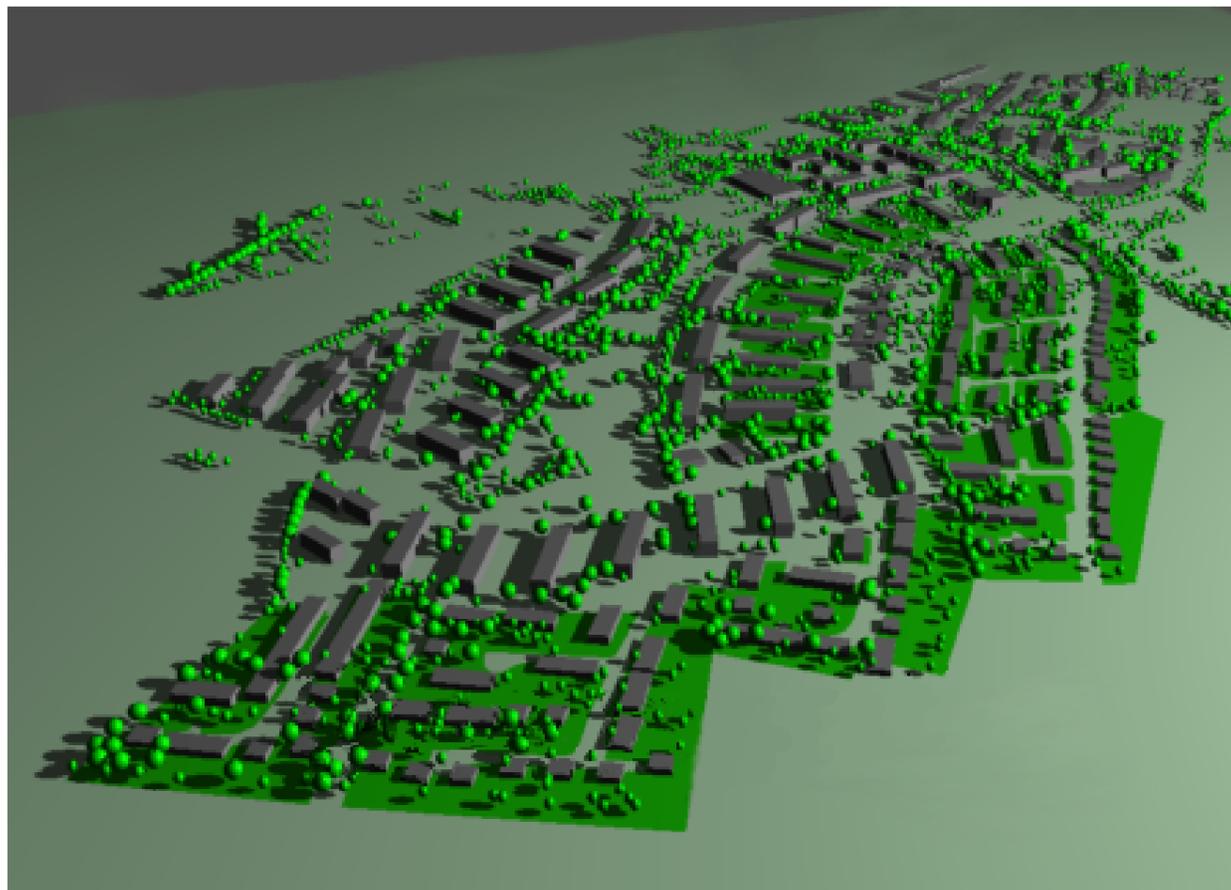
**Gegliederte und aufgelockerte Stadt**

Kronenberg - Hanbruch

*Die Siedlung Kronenberg ist die größte und vielfältigste Siedlung der 50er Jahre in Aachen. Sie zeigt deutlicher als die in bestehende Strukturen eingefügten kleineren Siedlungen die im Zusammenhang entworfene Grün- und Gebäudestruktur und die organische Verknüpfung der Siedlung mit der umgebenden Landschaft. Bauliche Veränderungen sollten nur behutsam vorgenommen werden.*

Fazit:

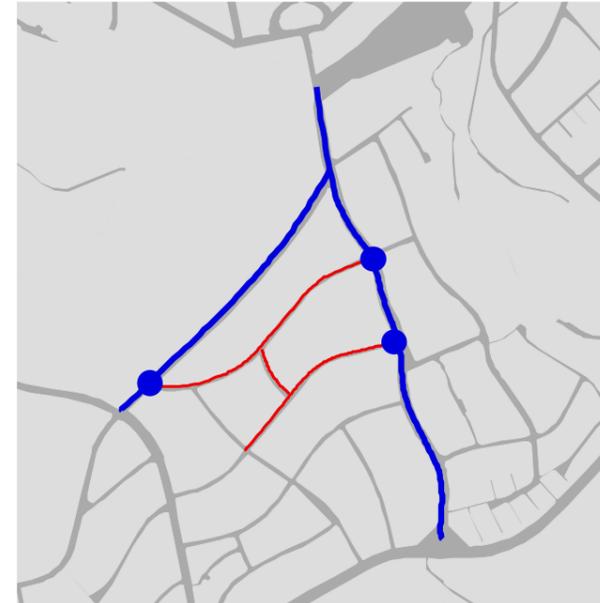
- Einbeziehung der Fußgänger in den öffentlichen Straßenraum, vor allem im Bereich der Ladenzeile; Schaffung von Aufenthaltsqualitäten in diesem Bereich auch durch Baumpflanzungen
- Zuordnung von privaten Freiflächen (Mietergärten) im Bereich des Geschosswohnungsbaus
- keine Nachverdichtungsmöglichkeiten im Bereich der Grünflächen, Nachverdichtung punktuell möglich



Luftbild Kronenberg 1962

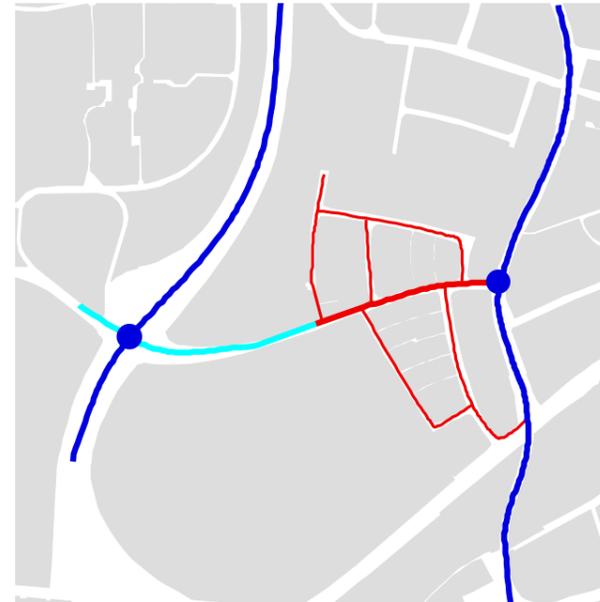
## F.7

## Gegliederte und aufgelockerte Stadt



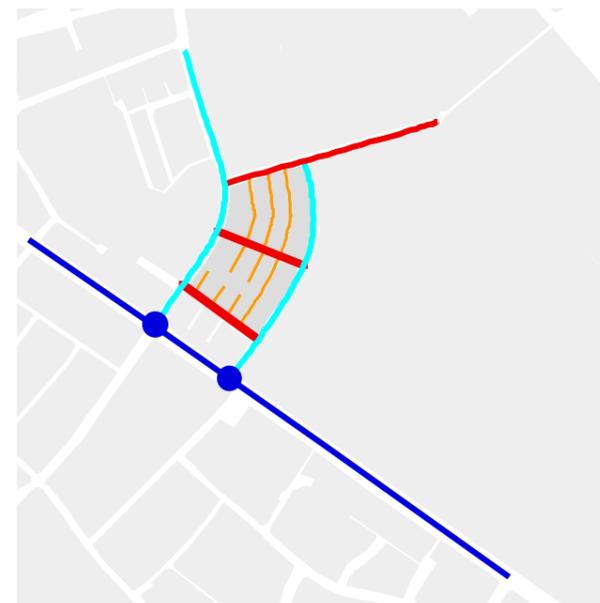
## F.7.2 Beverau

Die ECA-Siedlung zeichnet sich durch die zeittypische Raumbildung mittels straßenparalleler und senkrecht zur Straße angeordneter Einfamilienhauszeilen aus. Sie gruppieren sich um eine kleine öffentliche Grünanlage, die die Siedlung jedoch nicht mit der Umgebung vernetzt. Dies sollte bei Veränderungen berücksichtigt werden.



## F.7.3 Muffet

Die Siedlung Muffet ist aus meist senkrecht zur Straße angeordneten Einfamilien- und Zeilenhäusern und einigen größeren Zeilenhäusern aufgebaut und zur Umgebung hin fast völlig geschlossen. Mit den öffentlichen Freiflächen fehlt ein wichtiges Gliederungselement des Städtebaus der 50er Jahre.



## F.7.4 Kettelerstrasse



F.7.5 Schloß Schönau

Das Quartier um Schloß Schönau ist lediglich dank seiner Ringerschließung und der öffentlichen Grünanlage am Schloß beispielhaft. Die städtebauliche Struktur wird hauptsächlich aus Ein- und Zweifamilienhäusern gebildet. Geschosswohnhäuser und zentrale Einrichtungen fehlen, sie könnten stellenweise zur Nachverdichtung eingefügt werden.

## F.8

## Urbanität durch Dichte

(Stadterweiterungen der 60er/70er Jahre)

Die meist als Siedlungsinseln am Rand der Städte entstandenen Quartiere der 60er und 70er Jahre zeichnen sich durch sehr hohe Dichten aus, häufig in Wohnhochhäusern. Da sie kaum private Freiflächen aufweisen, gruppieren sie sich um zentrale öffentliche Parks oder Grünanlagen.

## Charakteristik

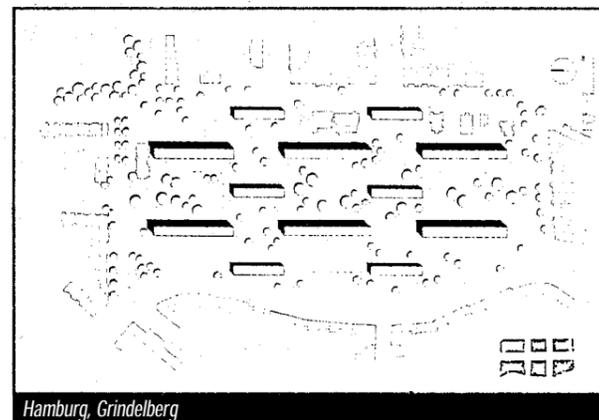
- Entstehung von Großsiedlungen mit hoher Dichte und Geschosshöhen am Stadtrand
- hohe Verdichtung durch Wohnhochhäuser zur Schaffung von Urbanität
- Planung von Siedlungen mit eigenen S-Bahn /Auto-bahnanschlüssen, mit Schul- und Einkaufszentren, teilweise Zuordnung von Gewerbegebieten
- Konzept der autogerechten Stadt: Trennung von Autoverkehr und Fußgänger
- Anwendung unterschiedlicher Anordnungsformen: Reihen, Zeilen, Hausgruppen (freiplastisch), Solitäre
- räumliche Trennung einzelner Stadtteile durch Grünzüge
- Beibehaltung der Trennung von Wohnen und Arbeiten
- Verlust des räumlichen städtischen Raumes

## Grünelemente

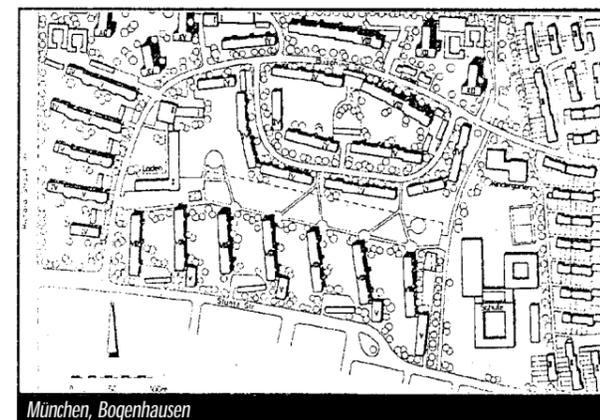
- Grünzüge als trennende Elemente zwischen Siedlungsbe-reichen, dadurch Vernetzung mit der umliegenden Land-schaft
- harte Übergänge zwischen Bebauung und Landschaft
- großflächige Grünanlagen bzw. Parks in Großsiedlungen, meist mit öffentlichen Einrichtungen
- ungeschützte halböffentliche Freiflächen der Zeilenbau-weise
- kein Einsatz von Bäumen als gestalterisches Element im Straßenraum und auf Plätzen (Bäume als Straßenmöblie-rung)

## Beispiele

1960	Frankfurt, Nordwest-Stadt
1965	Neue Stadt-Wulfen
1962-75	Berlin, Gropiusstadt
1963-74	Berlin, Märkisches Viertel
1957-80	Köln, Chorweiler
1968	Amsterdam-Bijmermeer
1968-80	New castle Upon Tyne



Hamburg, Grindelberg



München, Bogenhausen

## F.8.1 Urbanität durch Dichte

Driescher Hof

### Lage:

- Aachen-Forst (Südwesten)
- Äußere Grenzen: Trierer Str. (B258), Autobahn (A44/E5), Grauenhofer Weg, Sittarder Str., Neuhausstr.

### Entwicklung:

- Planung durch die Gemeinnützige Aachener Wohnungsgesellschaft-Köln auf dem Gelände des Driescher Hofes, einer ehemaligen landwirtschaftlichen Hofanlage
- Realisierung einer stark verdichteten Siedlung mit 2000 WE für ca. 7000 EW in drei Abschnitten:
  1. Abschnitt (1967), Anbindung an die Trierer Str., Errichtung von 910 WE mit zentralen Versorgungsfunktionen
  2. Abschnitt (1968), Verbindung zur Johannstr. und Sittarder Str., Errichtung von 590 WE mit Kindergarten und Sportplatz
  3. Abschnitt (1970), Bebauung Stettiner Str., Anbindung an den Grauenhofer Weg

### Struktur der Siedlung

- eigenständige Siedlungsstruktur mit unterschiedlichen Anordnungsformen, durch Grünflächen getrennt und ohne städtebaulichen Bezug zur angrenzenden Bebauung
- an die Radiale Trierer Str. angebundene Ringstraßenerschließung (Königsberger-/Stettiner Str.) als prägendes Element der Siedlungsstruktur
- 3-8-geschossiger Geschoßwohnungsbau, am Siedlungsrand auch Einfamilienhäuser
- 6-8-geschossige, von innen erschlossene Bebauung im südlichen zentralen Bereich mit jeweils ca. 500 EW
- Bildung eines Zentrums durch eine doppelte Ladenzeile, an zwei Seiten gefaßt durch 6-geschossige Hochhäuser

### Übergänge

- nördlicher Zugang über die Trierer Straße, durch heterogene Bebauung geprägter Bereich (Gewerbe, Kleingärten, straßenbegleitende Bebauung)
- Übergang zu Grünzügen westlich und östlich der Siedlung, Autobahn als Barriere zur Bebauung Aachen-Brand
- südlicher Zugang über den Grauenhofer Weg, bruchstückhafte, straßenbegleitende Bebauung und Übergang zu landwirtschaftlich genutzten Grünflächen

- heterogene Strukturen (großflächige Gewerbebauten, Kleingartenanlagen) im nordwestlich angrenzenden Bereich

### Grünstruktur

- Grünzüge um den Siedlungsbereich (Kleingärten, Spielflächen, Landwirtschaft) mit dichten Vegetationsbändern entlang der Autobahn
- zentraler parkartiger Grünzug im inneren Bereich
- Straßenbäume entlang der Ringstraßen und weiterer Sammel- und Erschließungsstraßen
- gemeinschaftlich (Geschoßwohnungsbau) genutzte Grün-/Spielflächen mit Baumbestand, teilweise harter Übergang zur Landschaft
- gut durchgrünte Privatgärten im Einfamilienhausbereich, mit Hecken-, Baum- und Strauchpflanzungen als Übergang zur Landschaft

### Straßen- und Platztypologie

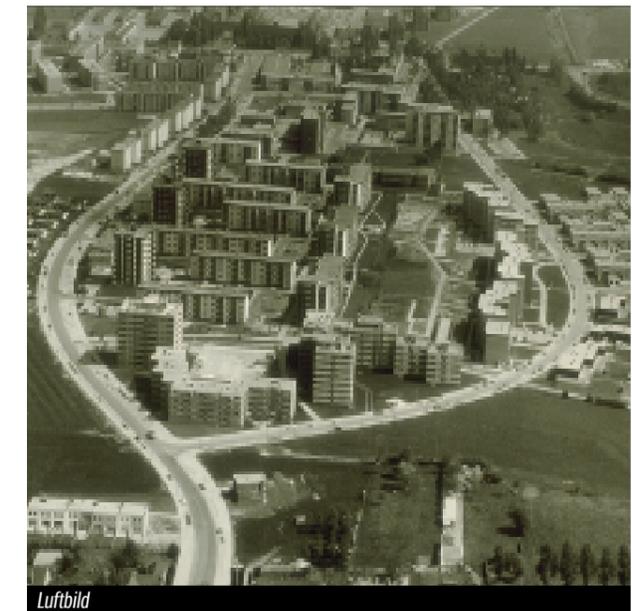
- Ringstraße mit breitem Straßenprofil (Fahrbahn, Parkbuchten teilw. mit Bäumen, Gehweg)
- untergeordnete Stichstraßen und Erschließungsstraßen, -höfe ohne stadträumliche Qualitäten
- platzartige Freiflächen im Bereich der Ladenzeilen

### Bautypologie

- 3-8-geschossige Bebauung in unterschiedlichen Anordnungsformen: Reihen, Zeilen, Hausgruppen, Solitäre
- Hausgruppen zur Bildung räumlicher Nachbarschaften
- 2-geschossige Einfamilienhausbebauung am Siedlungsrand (Reihen-/Einzelhäuser)

### Qualitäten / Defizite

- Siedlungsform mit gravierenden stadträumlichen Mängeln, trotz großzügiger, gut angebundener Grünflächen, guter Belichtung und Belüftung und guter Verkehrsanbindung
- mangelnde Urbanität trotz hoher Wohndichte
- diffuse Räume ohne stadträumliche Qualitäten
- Siedlung ohne funktionierendes Zentrum
- öffentliche Räume, vor allem Straßenräume sind hauptsächlich dem Autoverkehr vorbehalten
- Anlage von Freiräumen rein funktional, fehlender intimer Aufenthaltscharakter
- unzureichende Ortsrandeingrünung am nordwestlichen und südwestlichen Siedlungsrand



Luftbild



Magistrale Driescher Hof

### F.8.1 Urbanität durch Dichte

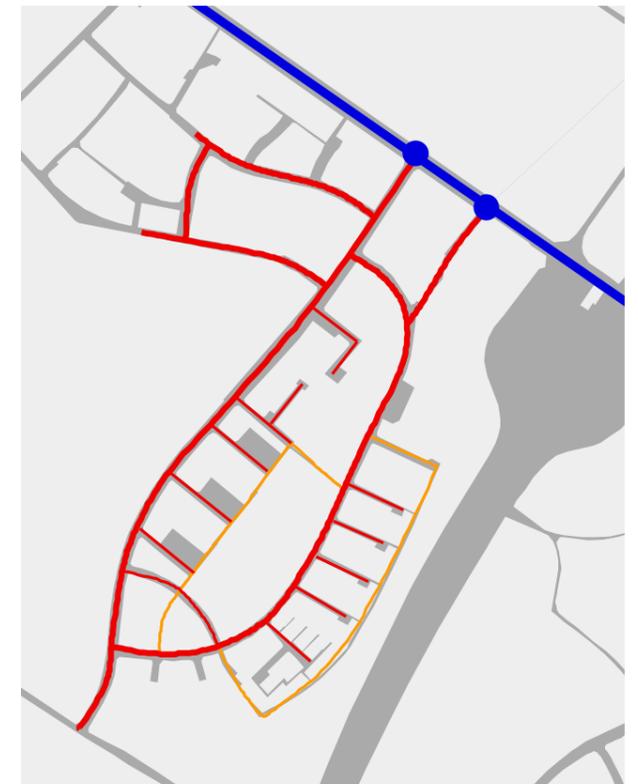
Driescher Hof



Bau- und Grünstruktur Planung um 1967



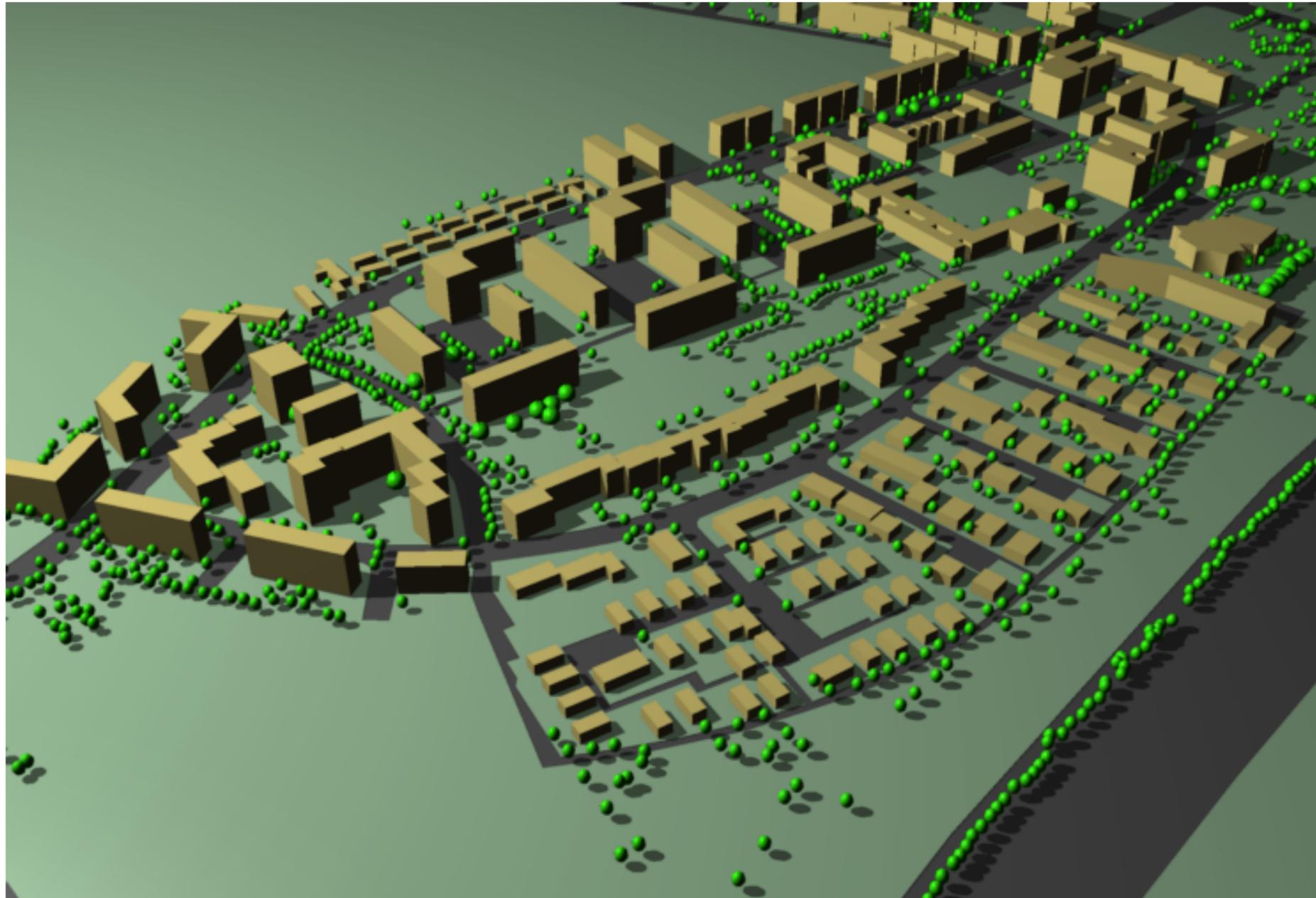
Bau- und Grünstruktur 1992



## F.8.1 Urbanität durch Dichte

Driescher Hof

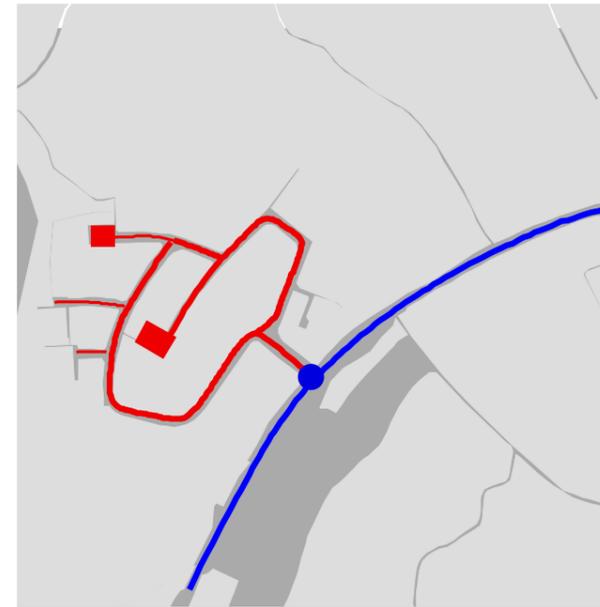
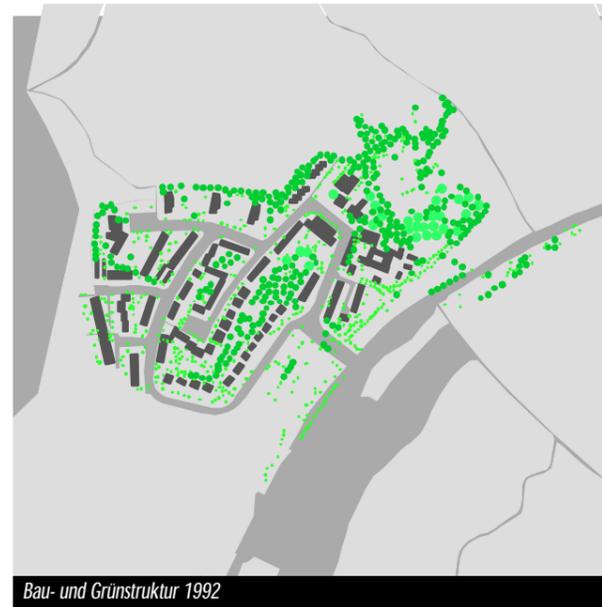
*Bei der Siedlung Driescher Hof bilden verdichtete Höfe und Solitäre das Zentrum einer durch eine breite Ringstraße erschlossenen Siedlunginsel. Sie ist zur umgebenden Landschaft hin geschlossen, orientiert sich jedoch zu einer großen inneren Grünfläche. Die Bau- und Grünstruktur sollte besonders am Ladenzentrum und entlang der Ringstraße verändert werden.*



Fazit

- Schaffung von Orientierungspunkten und Identifikationsmöglichkeiten:  
Nachverdichtung im Bereich des Ladenzentrums und entlang der Ringerschließung Umgestaltung des Zentrums, auch durch Baumpflanzungen  
Gliederung der Freiräume,  
Anordnung von Freizeiteinrichtungen und privaten Freiflächen (Mietergärten)  
Ergänzung der Ortsrandeingrünung
- Nachverdichtung denkbar

## F.8 Urbanität durch Dichte

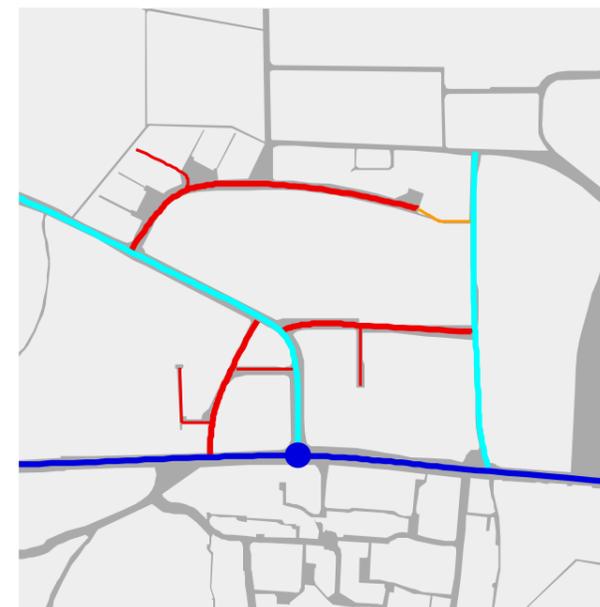


### F.8.2 Preuswald

Preuswald zeigt durch seine Lage im Wald den deutlichsten insulären Charakter aller Großsiedlungen in Aachen. Der Stadtteil ist durch eine Ringstraße erschlossen, an die sich durch öffentliche Freiflächen getrennte Zeilen und Solitäre anlagern. Im Bereich der Solitäre ist Raumbildung durch Nachverdichtung oder Baumpflanzungen denkbar.



### F.8.3 Schloss Park-Rahe-Strasse, Laurensberg

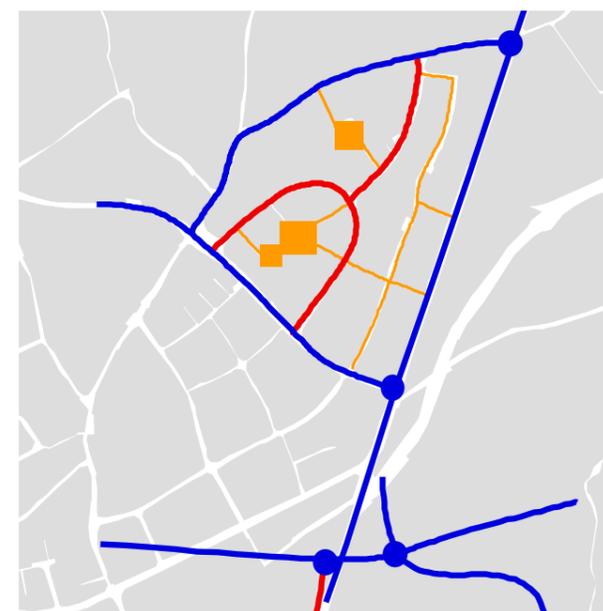
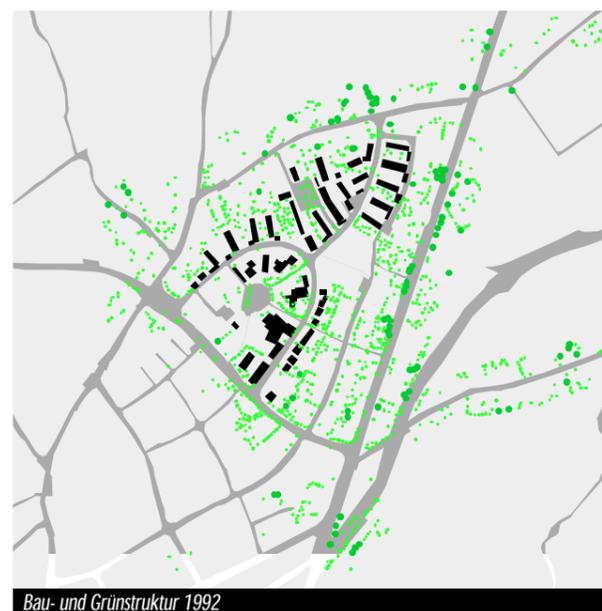
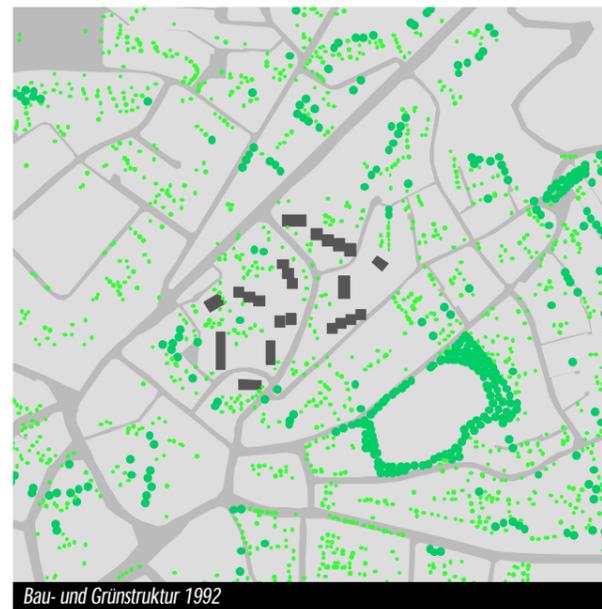


### F.8.4 Kullen

Die nach außen durch Reihen- und Atriumhäuser abgeschlossene Siedlung wird durch einen unvollständigen Ring erschlossen, der das Zentrum mit mehrgeschossigen Wohnhäusern umfährt. Die Raumbildung ist im Bereich des Zentrums mangelhaft und sollte durch Nachverdichtung und Grün verbessert werden.

## F.8

## Urbanität durch Dichte



## F.8.5 Hochhausring Haaren

Beiderseits einer Erschließungsstraße sind mehrere Solitäre und Zeilen auf einer halböffentlichen Grünfläche angeordnet. Weder die Grün- noch die Baustruktur reflektieren die kleinteilige und raumbildende Bebauung der Umgebung. Durch Raumkanten und Baumpflanzungen sollte die räumliche Struktur verbessert werden.

## F.8.6 Hochhausring Walheim

Um die begrünte Mitte der nicht vollständig realisierten Siedlung gruppieren sich mehrere Hochhäuser, die durch eine Ringstraße erschlossen werden. Sie erschließt auch weitere radial angeordnete Zeilenbauten. Bei Ergänzungen sollte die klare städtebauliche Struktur berücksichtigt werden.

## F.9

## Neue Raumbilder

(Städtebau der 80er Jahre)

Die seit den 80er Jahren entstandenen Quartiere orientieren sich an Struktur und Maßstab gewachsener Stadtteile. Während in den Innenstädten die öffentlichen Räume neu gefaßt werden, entstehen in der Peripherie Siedlungen mit ökologischer Zielsetzung, die sich auch in der Gestaltung der Grünräume niederschlägt.

## Charakteristik

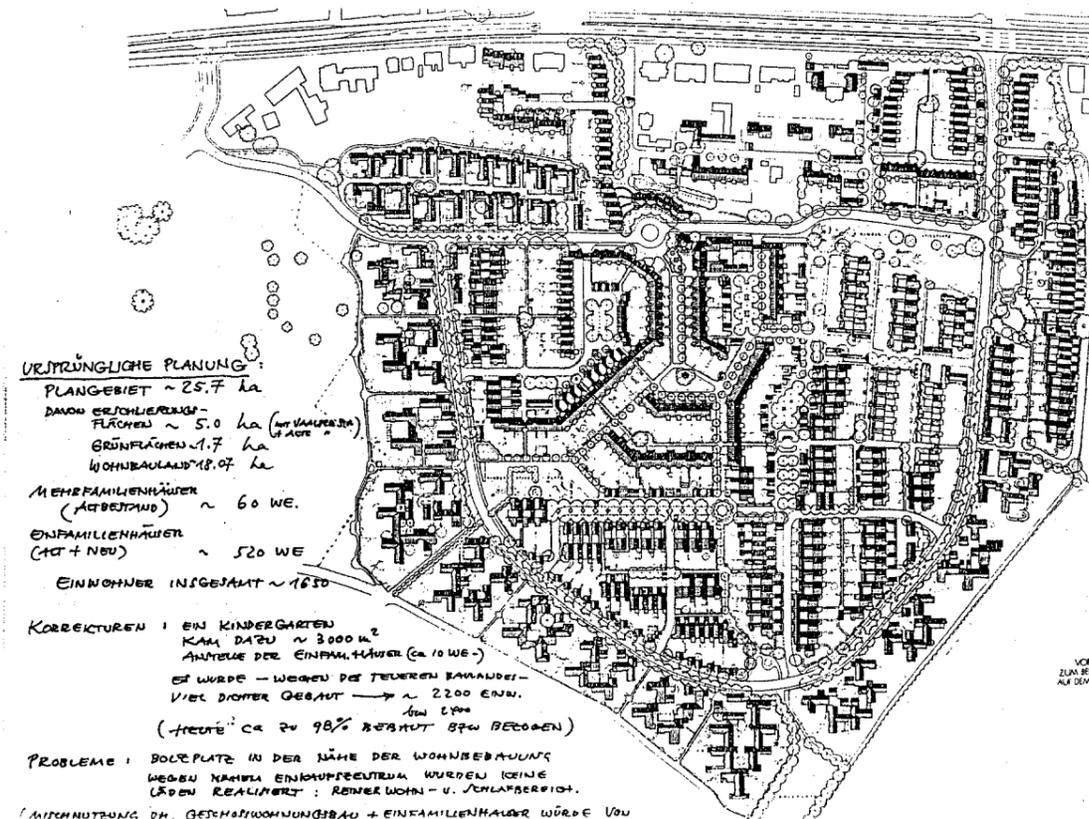
- positive Einstellung gegenüber dem urbanen Leben
- kleinteiligere Projekte des Stadtbbaus bzw. der Stadterweiterung
- Rückbesinnung auf den gefassten Stadtraum (Blockbebauung) und auf die Qualitäten des Städtebaus des 19. Jahrhunderts
- Erhaltung und Sanierung historischer Stadtviertel, teilweise fragwürdige Konzepte bei nur äußerlich historisch getreuem Wiederaufbau
- Aufwertung der öffentlichen Räume als Bühne der Freizeit- und Dienstleistungsgesellschaft : Gestaltung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen
- Planung und Errichtung von Wohnsiedlungen nach ökologischen Aspekten :
- sparsamer Flächenverbrauch (kosten/ flächensparendes Bauen)
- verkehrsberuhigte Erschließung
- Einsatz energiesparender Gebäudekonzepte
- Einsatz von unterschiedlichen Anordnungsformen und Erschließungssystemen

## Grünelemente

- Baumpflanzungen in Straßen und auf Plätzen zur Aufwertung öffentlicher Räume (Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Wohnstraßen, Stadt- bzw. Quartiersplätze)
- Einsatz von Bäumen zur Raumbildung, teilweise negativer Einsatz von Grün in Form von Straßenmöblierung
- ökologische Konzepte zur Freiflächengestaltung: Vernetzung von Grünflächen und Grünzügen von der offenen Landschaft bis in Wohn- und Gewerbegebiete
- Anlage von Gemeinschafts- und Mietergärten auch in Blockinnenbereichen
- Schaffung von naturnahen Grünflächen (Biotope, Versickerungsflächen, Sukzessionsflächen)
- Begrünung von Fassaden und Dächern, Entsiegelung großflächig versiegelter Bereiche

## Beispiele

Köln:	Neubebauung Stollwerkgelände
Berlin:	IBA (Stadterneuerung, Neubauplanung)
Hamburg:	Allermöhe
Almere:	Wohnsiedlung Filmwijk
Graz:	Wohnsiedlung Wienerberger Gründe



**Lage:**

- Aachener Westen, Stadtrand
- Äußere Grenzen: Vaalser Straße, Westfriedhof / Gemeinicher Weg, Stadtwald, Vaalserquartier

**Entwicklung:**

1981 Bebauungsplan des Stadtplanungsamtes Aachen als Ergänzung zum Baugebiet "Kullen" zur Deckung der starken Einfamilienhausnachfrage

ab 1982 Ausführung

**Struktur der Siedlung**

- durch Grünzüge klar abgegrenzte Wohnsiedlung mit eigenständiger Struktur
- von einer Ringstraße aus erschlossene Reihenhausgruppen im inneren der Siedlung, am Siedlungsrand Doppel- bzw. Einzelhäuser
- Aufnahme der unterschiedlichen Wegebeziehungen durch die Ausrichtung der Baukörper
- keine eindeutige Fassung des Straßenraumes durch die Bebauung
- Bildung von einzelnen Hausgruppen, die um verkehrsberuhigte Wohnstraßen und Plätze Bereiche bilden
- keine eindeutige Ausbildung eines Stadtteilzentrums

**Übergänge**

- Siedlung von Grünzügen umgeben (landwirtschaftliche Nutzfläche/Grünland, Westfriedhof)
- Fußwege als Begrenzung zwischen der Siedlungsfläche und der Grünfläche
- Übergang zur Vaalser Straße geprägt durch bruchstückhafte, straßenbegleitende Bebauung
- am östlichen Eingang der Siedlung größere Gebäudestrukturen mit gemischten Nutzungen
- keine städtebauliche Eingangssituation an der westlichen Siedlungszufahrt
- nördlich der Vaalser Straße anschließend das Siedlungsgebiet Kullen mit überwiegend Geschößwohnungsbau (B-Plan 1974)

**Grünstruktur**

- Siedlung mit hohem Grünflächenanteil, überwiegend in Form von privaten Hausgärten
- Spazierwege aus den umgebenden Erholungsgebieten werden als Fußwege bzw. Grünzüge in die Siedlung geführt
- Hauptfußgänger-/Grünachse als Verbindung zum Einkaufszentrum nördlich der Vaalser Straße
- Ansatz eines ost-west orientierten Grünzuges, die ehemalige Wegeverbindung Aachen-Vaals (Geländeversprung) markierend, in Teilbereichen naturnah belassen
- Baumreihen entlang der Ringerschließung und auf Wohnstraßen und Plätzen teilweise mit raumbildenden Charakter
- Übergang zur offenen Landschaft durch Hecken-Strauch- und Baumpflanzungen im rückwärtigen Bereich der Hausgärten

**Straßen- und Platztypologie**

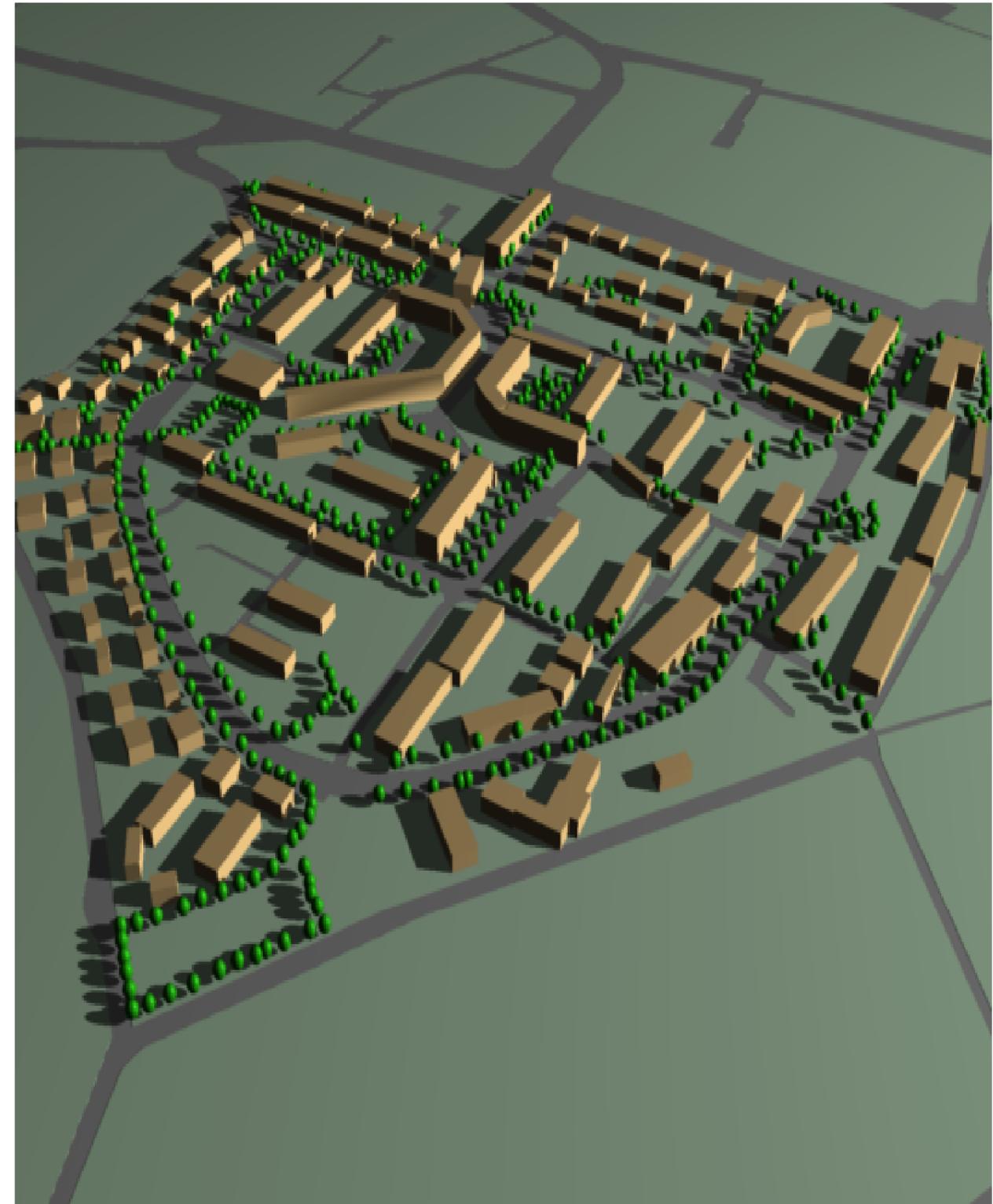
- Ringerschließung, verkehrsberuhigt ausgebaut, von der Vaalser Straße abzweigend
- ost-west geführte Verbindungsstraße mit kreisförmigen Platz (Ansatz Stadtteilzentrums)
- von der Ringstraße abzweigende Wohnstraßen, verkehrsberuhigt ausgebaut
- platzartige Aufweitungen, teilweise als Schmuckplätze, teilweise als Parkplätze genutzt

**Bautypologie**

- überwiegend 2-geschossige, giebelständige Reihenhausbebauung auf schmalen Parzellen
- freistehende Einzel-/Doppelhäuser am Siedlungsrand

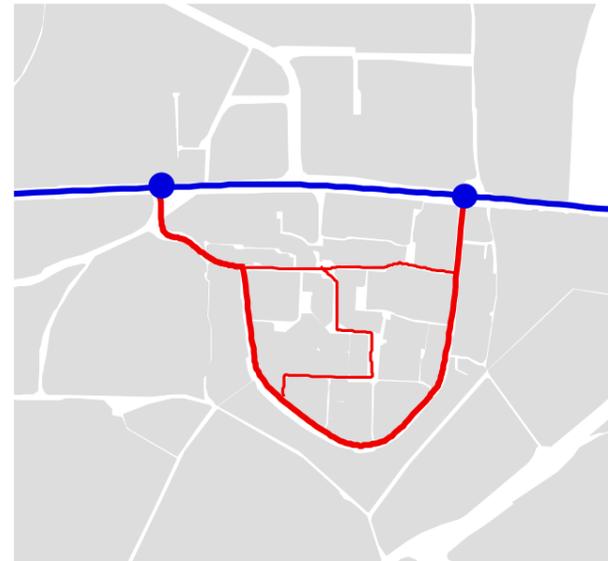
**Qualitäten / Defizite**

- Siedlung mit guter Durchgrünung und hohem Wohnwert
- gute Verbindung in die umgebenden Erholungsgebiete durch Aufnahme der bestehenden Fußwegverbindungen
- vom Autoverkehr getrennte Fußwegverbindungen innerhalb der Siedlung
- teilweise mangelhafte Raumbildung durch unklare Baukörperanordnung und bruchstückhafte Baumreihen / Baumgruppen



### F.9.1 Neue Raumbilder

Steppenberg



Bau- und Grünstruktur Planung



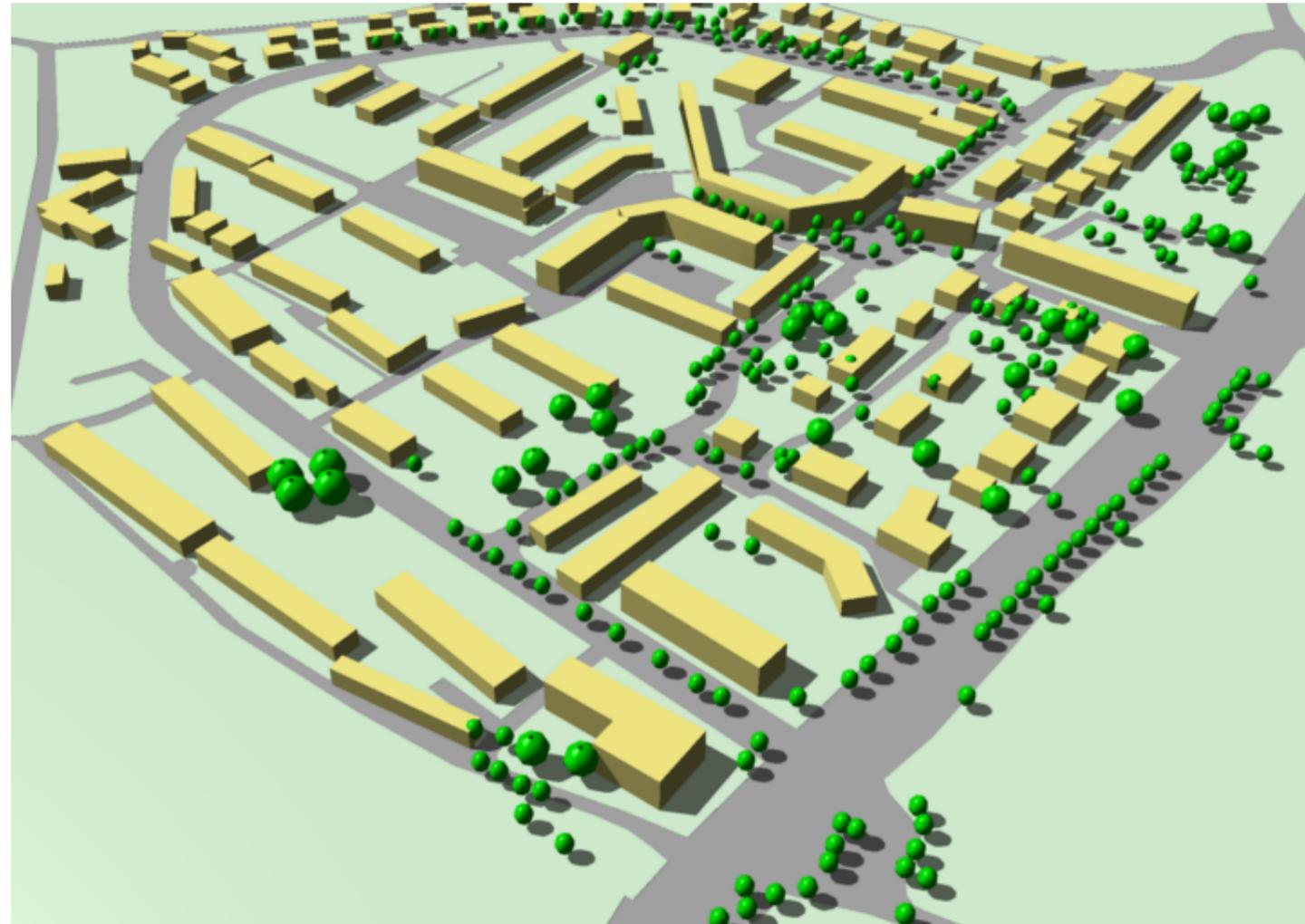
Bau- und Grünstruktur 1992

## F.9.1

## Neue Raumbilder

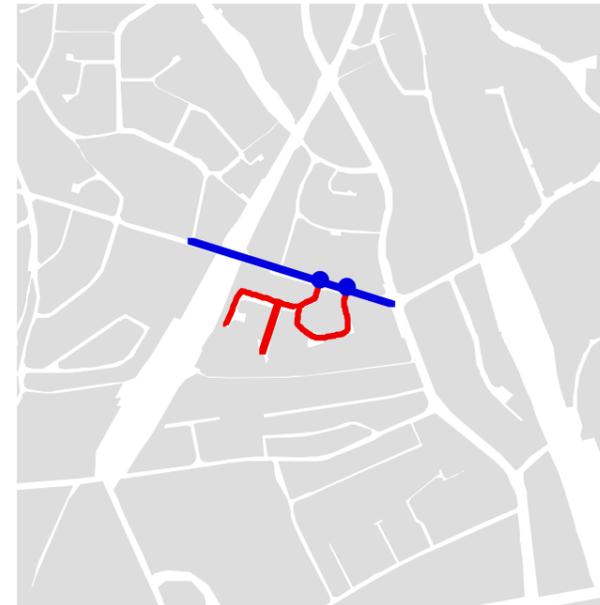
Steppenberg

*In Gruppen angeordnete Einzel- und Doppelhäuser bilden den Übergang zur umgebenden Landschaft und sind durch eine Ringstraße von den Zeilen im Zentrum der Siedlung getrennt. Aus der Landschaft kommende Grünzüge führen bis in die Siedlung hinein und werden durch Baumreihen fortgesetzt. Die Nähe naturnaher Elemente zur Siedlung sollte erhalten werden.*



## Fazit

- Erhaltung der naturnahen Restgrünflächen
- ergänzende Ortsrandeingrünung entlang der die Siedlung umgebenden Fußwege, bzw. entlang des Dorfbaches (Renaturierung)

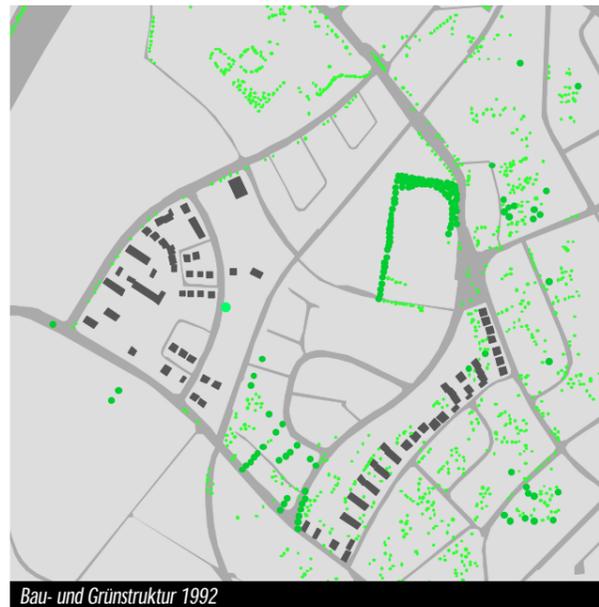


## F.9 Neue Raumbilder

### Steppenberg

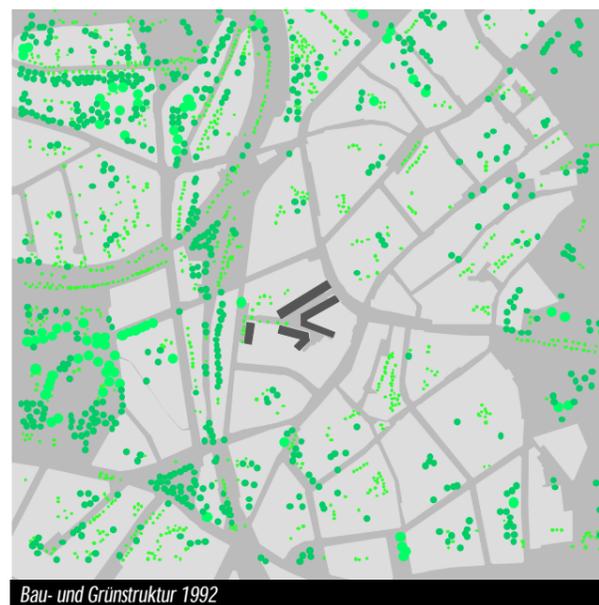
#### F.9.2 Wildbacher Mühle, Laurensberg

Um eine zentrale Erschließungsfläche gruppieren sich drei offene Blocks bildende Gebäudegruppen mit rückwärtigen halböffentlichen Grünflächen. Innerhalb der Siedlung gibt es keine gestalteten Grünräume. Die Baumreihe am südlichen Siedlungsrand könnte zur räumlichen Differenzierung auch am West- und Ostrand der Siedlung angelegt werden.



#### F.9.3 Brander Feld

Die noch unfertige Siedlungserweiterung am Westrand Brands kombiniert freistehende Einfamilienhäuser mit den Siedlungsrand bildenden Zeilen. Ein zentraler Grünzug teilt zwei durch separate Ringe erschlossene Bereiche. Eine abschließende Bewertung der Grünräume und Hinweise zu ihrer Ergänzung sind derzeit nicht möglich.



#### F.9.4 Kuckhoffstrasse

Durch Bebauung eines ehemaligen Gewerbegrundstücks entstand eine den bestehenden Block teilende innere Straße mit geschlossenen Raumkanten. Sie ist durch Baumreihen gegliedert und akzentuiert. Zusätzliche Baumpflanzungen sind im dichten innerstädtischen Gefüge weder möglich noch notwendig.

Zum Schluß wollen wir die Denkrichtung, nach der die wertvolleren Bereiche städtebaulicher Leitbilder behandelt werden sollten, zusammenfassend verdeutlichen.

### Geschichtliche Prägung der Stadträume

Die Untersuchung ergab, daß es unterschiedliche Formen der Rolle des Grüns in der Stadt im Laufe der Entwicklung gab, die wir hier nochmals kurz skizzieren wollen:

Im Mittelalter begann die Natur vor der inselartig aus ihr herausgeschnittenen, klar umgegrenzten Stadt. Die ummauerte Fläche war primär Siedlungsfläche. Die Straßen und Plätze waren sparsam dimensioniert. Da blieb kein Raum für vorderes Grün. Grün hatte aber als Nutzgrün Bedeutung: Zur Nahrungsversorgung (Gartenland) und zur Sicherung einer Mindestversorgung bei Belagerungen (Äcker, Viehweiden in der Umwallung).

Erst mit zunehmender Naturbeherrschung und Naturentfremdung erhält das Stadtgrün seine ästhetische Bedeutung, die in der Zeit des Barock eine geometrisch formale und seit der Romantik eine idyllisch inszenatorische Wendung erhielt. Letztere hat - als rückwärts gewandte Sehnsucht nach der vorindustriellen Gesellschaft - noch immer im kollektiven Bewußtsein eine große Bedeutung.

Das Industriezeitalter geht mit dem Grün in der Stadt in seiner ersten Phase (bis zur Jahrhundertwende) ähnlich wie das Mittelalter vor: Die Grundstücke werden der wirtschaftlichen Ausnutzung nahezu vollständig übergeben. Das Stadtgrün mit öffentlichen Parks und begrünten Straßen und Plätzen hat kompensatorische Funktion für den nun weiter nach außen verschobenen Stadtrand. Dabei entsteht mit dem Boulevard ein neuer, auf Öffentlichkeit angelegter großstadtgemäßer Raumtyp hoher Qualität.

Mit der Gartenstadtkonzeption Howards zur Jahrhundertwende entstand ein großstadtfeindliches und romantisches Leitbild. In den Gartenstädten wurde die klassische Komplementarität von vorderen öffentlichen und hinteren privaten Räumen beibehalten. Neu war die niedriggeschossige offene Bauweise und eine üppige Begrünung beider Bereiche.

Mit dem Aufkommen der vom Baukörper ausgehenden Raumkonzepte in den 1920er Jahren entstand der "fließende" Raum, bei dem klare Grenzen von öffentlich und privat und somit zwischen "Vorne" und "Hinten" aufgegeben wurden. Ein erheblicher Teil der Bebauungen der 1950er bis 1970er Jahre folgt dieser Linie. Die sozialräumliche Problematik dieser Konzepte wurde schon in den 60er Jahren erkannt: Es gab keine Straßenräume und keine Plätze mehr. Das Grün durchzog parkähnlich die gesamte Struktur. Straßen verloren durch Verlagerung der Erschließung in die Tiefe und durch separierte Fußwegenetze ihre integrierende und kommunikative Funktion. Korrekturen können daher gerade in diesen Bereichen ansetzen, da sie durch Nachverdichtung die Funktion der öffentlichen Räume verbessern können.

Erst mit dem Verständnis der komplexen Wirkungsmechanismen "natürlicher" Kreisläufe und von Ökosystemen entstand ein neues, aus dem Systemverständnis hergeleitetes Naturbild, welches das romantische Leitbild ablöst. Das Bild der Vernetzung eigenständiger natürlicher Lebensräume, die nicht dem menschlichen Nutzenkalkül vollständig geopfert werden dürfen, hat mit der Ökologiebewegung und der weltweiten Bedrohung der natürlichen Ressourcen hohe Aktualität gewonnen.

### Ökosystem und Form

Bedeutet dies auch etwas für das Grün in der Stadt? Wir wollen in einem Exkurs hierzu folgende Überlegungen anschließen: Kann im knappen Raum der Städte wettgemacht werden, was Intensivlandwirtschaft in den freien Landschaftsräumen zerstörte? Zwar sind die Städte in unerwartetem Umfang Lebensräume vieler Tierpopulationen geworden, die früher eher vor den Städten lebten. Dies zeigt aber nur, daß durchgrünte Städte inzwischen vielfältigere Lebensräume als die Landschaft um die Städte bieten. Die Folgerung kann daher nicht sein, Städte als Ökotope zu entwickeln, sondern die Landschaft wieder stärker in ihre ureigene Aufgabe als natürlichen Lebensraum einzusetzen.

Zwischen dem Ökosystemansatz - der Wirkungszusammenhänge betrachtet - und der Rolle des Stadtgrüns - als einer vorwiegend ästhetischen Komponente - besteht ein logischer Konflikt: der zwischen Funktion und Form, der in der Stadt gelöst werden muß. Der ökosystemare Ansatz ist prinzipiell formlos, während es beim Stadtgrün auf Straßen und Plätzen um ein

Formproblem geht.

In diesem Zusammenhang hat es in den letzten zwei Jahrzehnten Fehlentwicklungen des Stadtgrüns gegeben. Böschungen an Stadtstraßen, Baumscheiben und andere stark dem Verkehrsgeschehen ausgesetzten Freiflächen wurden teilweise nach pseudoökologischen Vorstellungen gestaltet. Auch Aspekte der Pflegevereinfachung spielten eine Rolle. Die Kritik an dieser Richtung hat sich im Begriff der "Verkrautung" der Städte verdichtet.

Konsequenz ist daher, daß durch Leitbilder geprägte Raumstrukturen auch weiterhin in ihrer Raum- und Grüngestaltung nach Prinzipien zu gestalten sind, die mit den ursprünglichen Grundideen vereinbar sind. Ein Primat ökosystemarer Denkweisen und daraus entstehender Formen kann daher eher in den Außenbereichen der Stadt greifen.

## F.10

## Leitbilder im Stadtgrundriss

## Zusammenfassung

## Aufgaben

Wir konnten im Rahmen einer flächendeckenden Untersuchung der Stadt naturgemäß nicht auf alle Bereiche detailliert eingehen. Die Erarbeitung der Maßstäbe stand im Vordergrund. Die grundlegenden Ansatzpunkte sind hiermit aufgezeigt. Es können nun detailliertere Einzeluntersuchungen zur Bestimmung und Detaillierung von Maßnahmen durchgeführt werden. Die Notwendigkeit dazu kann aus der folgenden Tabelle abgelesen werden. Die Bewertung der einzelnen Leitbildbereiche berücksichtigt sowohl den Veränderungsgrad innerhalb eines Leitbildes (I, II, IIIa, IVa) wie auch leitbildbedingte Mängel der Grünraumstruktur (IIIb, IVb, V).

## 1. Römische und Mittelalterliche Stadt

(Mittelalterliche und dörfliche Strukturen)

-Innenstadt Aachen	I/IVa
-Kornelimünster (Zentrum)	I

## 2. Geometrischer Städtebau

-Rehmviertel	II
-Frankenberger Viertel	I
-Steffensviertel	IIIa
-Lousbergviertel	II
-Bahnhofsviertel	IIIa/IVa
-Rolandstraße	IIIa

## 3. Gartenstadt (Künstlerischer Städtebau)

-Heimgärten	II
-Kalverbenden	I
-Hörn	II
-Königshügel	II

## 4. Villenbebauung (unterschiedliche Zeiträume)

-Kaiser-Friedrich-Allee	II
-Nizzaallee	II
-Salierallee	II
-Lütticher Straße	II
-Eupener Str./Salierallee	II
5. Reformblöcke und-höfe	
-Panneschopp	I
-Sedanstraße	II

-Joseph- v.-Görres Straße	I
-Junkersmühle	I
-Talstraße/Reimannstraße	II
-Weberstraße	II
-Lütticher Straße	II

## 6. Gegliederte und aufgelockerte Stadt

-Kronenberg	IIIb
-Beverau ECA Siedlung	IIIb
-Muffet	IIIb
-Kettelerstraße	IIIb

## 7. Urbanität durch Dichte

-Driescher Hof	IVb/Vb
-Preuswald	IVb
-Schloß Schönau, Richterich	IIIb
-Schloßparkstr. Laurensberg	IIIb
-Kullen	IVb
-Hochhausring Haaren	IVb
-Hochhausring Walheim	IVb

## 8. Neue Raumbildung

-Steppenbergr	IIIb
-Wildbacher Mühle, Laurensberg	IIIb
-Brander Feld	IVb/Vb
-Kuckhoffstraße	II

## Empfehlung

Wir empfehlen, die Tauglichkeit der Prinzipien an einigen aktuellen Bereichen, bei denen Änderungen ohnehin anstehen, zu testen. Danach sollten nach und nach alle Leitbildbereiche und die leitbildähnlichen Bereiche vor Eingriffen bzw. Erneuerungen in den Straßenräumen mit detaillierten Planungen (auch als Vorratsplanungen) untersucht werden. Über die öffentlichen Räume hinaus sind bei einigen Bereichen Gestaltungssatzungen zur Erhaltung der Architektur (Heimgärten) aufzustellen und Untersuchungen zur Nachverdichtung (u.a. Hanbruch, Muffet, Driescher Hof) durchzuführen.

## B e w e r t u n g

## I Besonders wertvoll

(Historisch authentisch, hohe stadtgestalterische Qualitäten, keine bzw. geringe Veränderungen)  
Im Zusammenhang schützen

## II Wertvoll

(In Grundzügen authentisch, stadtgestalterische Qualitäten, geringe Veränderungen)  
Bau- und Grünstruktur schützen bzw. wiederherstellen

## IIIa Zufriedenstellend

(Keine hohe historische Wertigkeit bzw. leichte Mängel durch Eingriffe in die historische Struktur)  
Nachbesserungen möglich, jedoch nicht unbedingt nötig

## IIIb Zufriedenstellend

(Leichte, leitbildbedingte Mängel)  
Nachbesserungen möglich, jedoch nicht unbedingt nötig

## IVa Veränderungsbedürftig

(Gestörte Ordnungen durch Eingriffe in die ursprüngliche Bau- und Grünstruktur)  
Wiederherstellen einer ursprünglich qualitativ vollen städtebaulichen Struktur

## IVb Veränderungsbedürftig

(Historisch authentisch, jedoch leitbildbedingte Mängel)  
Behebung der Mängel durch entsprechende Maßnahmen, z.B. Nachverdichtung, Begrünung, Umgestaltung von Straßenräumen etc.

## V Problematisch, hoher Neuordnungsbedarf

(Städtebauliche, leitbildbedingte Mängel)  
Grundsätzliche Veränderungen in Bezug auf Bau- und Grünstruktur

G

Wertung, Handlungsbedarf



## G.1

**Wertung, Handlungsbedarf** 

*In den einzelnen Kapiteln haben wir jeweils Anregungen und Empfehlungen ausgesprochen, die wir hier am Schluß dieser Untersuchung zusammenfassen.  
Dazu bündeln wir am Schluß die festgestellten stadträumlichen und stadtgestalterischen Problemzonen in einigen Karten.  
Zuvor geben wir Empfehlungen zu Prioritäten, Strategien und zu notwendigen weiterführenden Untersuchungen. Die Einzel -  
empfehlungen der Kapitel werden hier nicht wiederholt son -  
dern auf Leitaspekte zusammengefaßt.*

## G.1.1

## Wertung, Handlungsbedarf

Zusammengefasste Empfehlungen aus den einzelnen Kapiteln

## A. MAKROELEMENTE DER GESAMTSTADT

**Sicherung der Zwischenräume, Markierung der Stadteingänge:**  
Damit die Stadt ihre Identität behält, ist eine Sicherung der Zwischenräume zwischen Stadt und den umliegenden Gemeinden und den Vororten dauerhaft erforderlich.

**Empfehlung**

Die Qualität der Stadteingänge ist zu prüfen. Stadteingänge und Zwischenzonen zwischen Siedlungsbereichen sollen deutlichere Markierungen erhalten.

**Stadtsilhouette**

Die Stadtsilhouette ist das wichtigste allgemein begreifliche Identitätsmerkmal der Stadt.

**Empfehlung**

Die Stadtsilhouette sollte durch eine die Gebäudehöhen und Blickbeziehungen sichernde Satzung geschützt werden.

## B. RAUMTYPEN IM STADTGRUNDRIS

**Regionale Siedlungsfigur**

Während im Süden und Westen klare Siedlungsgrenzen bestehen und das dichter besiedelte Stadtgebiet einem locker besiedelten Umland gegenübersteht, besteht im Norden und Osten die Gefahr des Zusammenwachsens mit den Nachbarstädten. Dies gefährdet langfristig die Attraktivität der ganzen Region.

**Empfehlung**

In Zusammenarbeit mit der Regional- und Kreisplanung sowie mit den Nachbarstädten soll ein System gestalteter Freiräume als Übergang und dauerhafte Grenze zwischen den Städten entwickelt werden.

**Der besiedelte Stadtraum: Die Siedlungsfigur Stadt**

Die Siedlungsfigur der Stadt hat mit ihrer Dominanz des ring-radialen Umrisses noch eine greifbare Form. Am klarsten ist sie im Westen und Südwesten. Im Osten, Norden und Süden besteht die Gefahr der Ausuferung in die Landschaft, weil anders als beim Aachener Stadtwald dort dauerhafte Begrenzungen fehlen. Für die gefährdete Soers und die Bereiche im Osten besteht akuter Handlungsbedarf. Die markierten Grenz-zonen zwischen den großen Siedlungsbereichen sind zu sichern bzw. zu verstärken. Soll die Stadt nicht letztlich die Soers und die umliegenden Hänge auffüllen, müssen dauerhafte und stabile Grenzen gesetzt werden.

**Empfehlung**

Wir empfehlen, die teilweise doch sehr weichen Grenzen des Landschaftsplanes in einer Untersuchung zu den langfristigen Außengrenzen der Besiedlung zu überprüfen und ein einprägsames gestalterisches Konzept für die Grenzen zwischen Stadt und Landschaft zu entwickeln.

(Siehe hierzu auch den Schluß von Kapitel D)

**Die Makrogliederung der besiedelten Fläche (Eigenständige Teile der Siedlungsstruktur)**

Im Siedlungskörper der Gesamtstadt sind einige selbständige Teile erkennbar. Zwischenräume zwischen größeren Siedlungsbereichen (auch schmale lineare) sind positiv als Elemente der Grünvernetzung und zur Sicherung der Identität einzelner Stadtteile zu werten. Sie sollen gesichert und verstärkt werden.

**Empfehlung**

Die Möglichkeiten einer besseren Vernetzung von Grün- und Freiraumsystemen durch den Siedlungskörper hindurch sollen untersucht werden.

## C. TYPOLOGIE DER BEBAUUNG

Die Typologie ist ein Hilfsmittel, die Rolle des Grüns im Zusammenhang mit den Anordnungsformen der Bebauung für das gesamte Stadtgebiet kleinteilig zu verstehen. Insofern sind mit den Typen bereits Hinweise zu Qualitäten und Problemen gegeben worden. Drei der Typen erfordern in besonderen Lagen Eingriffe:

- Typ 5 als Siedlungsfragment ohne raumbildende Konzepte von Erschließung und Begrünung (Positive Ausnahme: Die Siedlung "In den Heimgärten"),
- Typ 7 mit großen Gebäudekomplexen und versiegelten Distanzflächen in Gewerbegebieten,
- Typ 8 in schützenswerter historischer Situation im Innenbereich (oft Ortseingänge) oder mit der Gefahr der Entstehung von Splittersiedlungen im Außenbereich.

**Empfehlung:**

- Die Entstehung von Siedlungsfragmenten sollte insbesondere an den Ortsrändern durch geeignete Konzepte der Planung verhindert werden; bestehende Fragmente sollten durch Begrünung oder raumbildende Bebauung eingebunden werden.
- Die Ränder der älteren Gewerbegebiete sind durch Begrünung zu fassen, die innere Durchgrünung sollte verbessert werden. Die Bebauung neuer Gewerbegebiete sollte kleinteilig strukturiert, raumbildend angeordnet und begrünt sein.
- Die geringfügige und ortstypische Bebauung in dörflichen Lagen des Innenbereichs sollte vor Nachverdichtung geschützt werden; Konzepte der Entwicklung der Bebauung auf angrenzenden Flächen sollten die gesamte örtliche Situation berücksichtigen. Eine weitergehende bauliche Entwicklung auf einzelnen geringfügig bebauten Flächen im Außenbereich sollte grundsätzlich verhindert werden.

## G.1.1

## Wertung, Handlungsbedarf

Zusammengefasste Empfehlungen aus den einzelnen Kapiteln

## D. Typologie des Grünsystems

Im Bereich des Grünsystems sind insbesondere die linearen Verbindungen zur Verknüpfung isolierter Grünflächen bedeutsam. Dies können sowohl Alleen (Kap. E) als auch Böschungen und lineare Grünbänder sein. Von überragender Bedeutung ist die Sicherung eines begreifbaren und dauerhaften Siedlungsrandes in jenen Bereichen, in die hinein kein weiteres Siedlungswachstum erfolgen soll. Die kleinteilig eingefügten "Inseln" von Freiflächen im Stadtraum (tiefe Gärten) sind aber auch besondere Fundamente einer Vernetzung und Gestaltung von innerstädtischen Grünräumen.

## Empfehlungen

Das System der grünen Finger ist auch im Osten und Südosten weiter zu entwickeln. Die Ränder sind dauerhaft zu gestalten.

Die durchgehenden Ränder und Böschungen entlang der großen Verkehrslinien der Bahn und der Ringe sollten systematisch erfaßt und eingeteilt werden nach solchen mit primär ökologischen Funktionen und solchen mit primär ästhetischen Funktionen. Daraus leiten sich die Gestaltung und Bepflanzung ab.

Es gibt Zielkonflikte zwischen der Verdichtung und der Erhaltung tiefer Gärten. Für manche Stadtteilräume (z.B. Eilendorf) sind jedoch die vielfältig genutzten und ökologisch wertvollen Freiräume der Bauflächen innerhalb raumbildend gefaßter Siedlungszusammenhänge charakteristisch. Sie dienen der Vernetzung von Grünräumen ebenso wie der Stärkung der stadträumlichen Identität und sollten deshalb vor einer Nachverdichtung geschützt werden. Gesamtträumlich ist durch geeignete Feinuntersuchungen zu klären, ob auf privaten Bauflächen Nachverdichtungen durchgeführt werden sollten.

## E. Stadtraumprägende Straßen

Die Untersuchung der Hauptstraßen ergab einen nicht unerheblichen Bedarf nach gestalterischen Verbesserungen. Diese sollten im Zuge ohnehin anstehender größerer Reparatur oder Umbaumaßnahmen mit erwogen werden.

## Empfehlung

Für den Grabenring und den Alleenring sollen eigenständige Sequenzen den jeweiligen Charakter der Teilabschnitte betonen und den Zusammenhang der Ringe erlebbar machen. Mehrere Übergangsbereiche zwischen Ringabschnitten und Radialen sind stadträumlich zu verbessern.

Die Radialen sollen innerhalb der Ortslage möglichst mit einer doppelten durchgehenden äußeren Baumreihe ausgestattet werden.

Die Ortseingänge sind eindeutig zu gestalten.

## F. Leitbilder im Stadtgrundriss

Die Untersuchung ergab, daß die Stadt durch einen großen Reichtum geschichtlich wertvoller städtebaulicher Bereiche geprägt wird. Die Eigenständigkeit solcher Bereiche trägt zum historischen und ästhetischen Reichtum und zu einer erwünschten individuellen Prägung des Stadtraumes bei. Die wertvolleren Elemente sind daher grundsätzlich erhaltungswürdig in ihrer Grundstruktur, was angemessene Weiterentwicklungen nicht ausschließt.

## Empfehlung:

**Mittelalterlich geprägte Strukturen:**

Innerhalb des Grabenringes nur sparsame Begrünung auf den Straßen und Plätzen

**Geometrischer Städtebau:**

Bei den durch den geometrischen Städtebau geprägten Bereichen ist das Vordere Grün konzeptionell und klimatisch besonders wichtig. Daher sollten in diesen Bereichen die breiten Straßenräume gestalterisch dem Typ des Boulevards (breite Flanierbürgersteige, durchgehende mindestens doppelte Baumreihen) wieder angenähert werden.

**Künstlerischer Städtebau, Gartenstadt:**

-In den Heimgärten: Gestaltungssatzung zur Erhaltung der Architektur, Vorgartengestaltung, Baumergänzungen in der Mittelachse, äußere Raumkanten

**Villenviertel:**

-Schutz der großen Grundstücke vor weiterer Überbauung und Teilung

**Reformblöcke und Höfe:**

-Kein Handlungsbedarf

**Gegliederte und aufgelockerte Stadt:**

-Hanbruch: Verbesserung der Nutzungs- und Raumqualität der Straße Kronenberg, Nachverdichtung möglich  
-Beverau: Nachverdichtung prüfen  
-Muffet: Nachverdichtung möglich

**Urbanität durch Dichte:**

-Driescher Hof: Verbesserung der öffentlichen Räume. Umgestaltung des Zentrums. Nachverdichtung möglich.  
-Preuswald: Raumbildung verbessern.  
-Kullen: Raumbildung verbessern  
-Hochhausring Haaren: Struktur und Raumbildung verbessern.  
-Hochhausring Walheim: Struktur und Raumbildung verbessern

**Neue Raumbildung:**

-Kein Handlungsbedarf

## G.1.2

**Wertung, Handlungsbedarf**

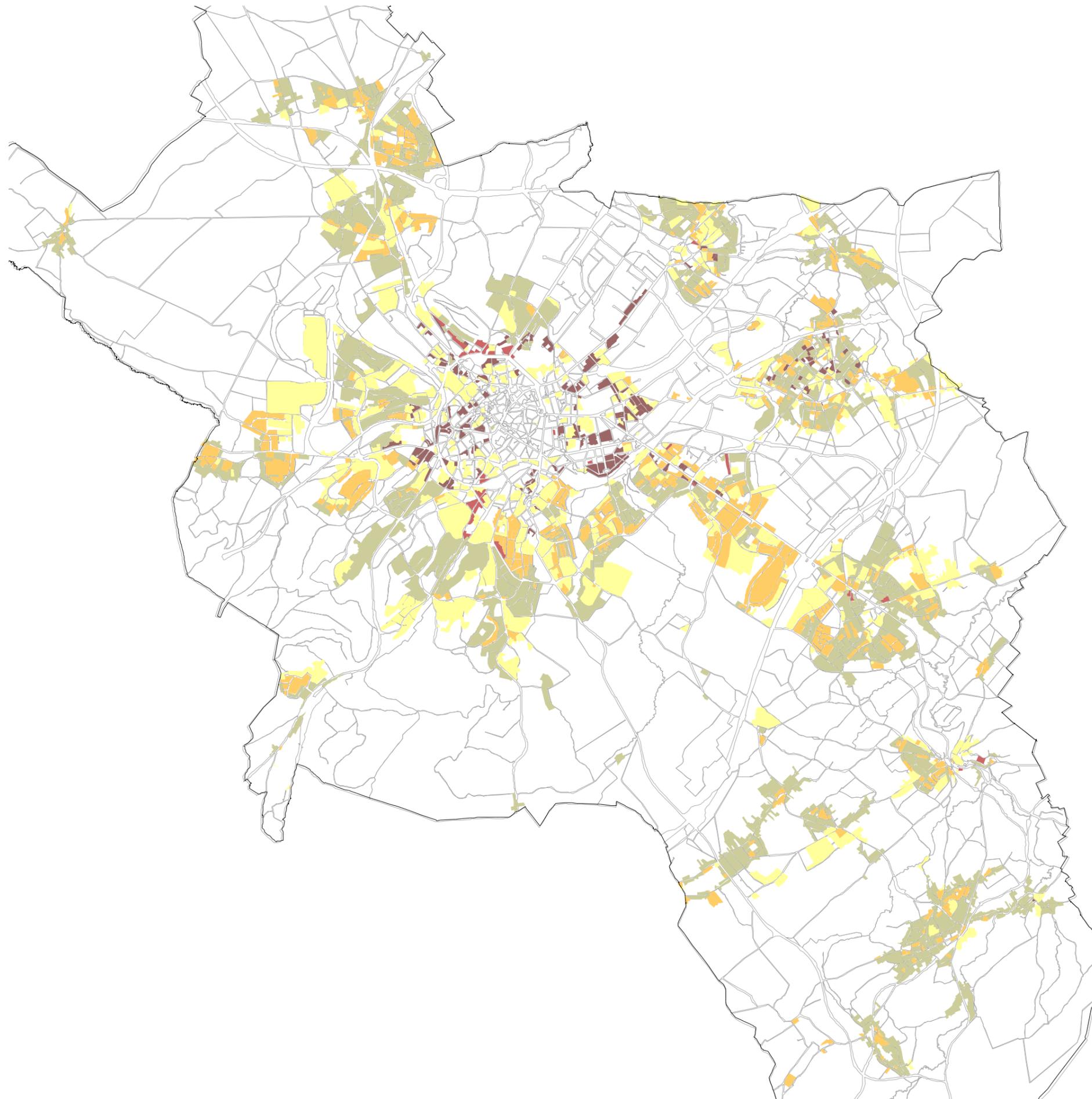
Zusammenfassender Überblick über räumliche Aufgabenbereiche

Abschließend heben wir auf einigen Karten Gebiete hervor, die hinsichtlich der Komplementarität zwischen Grün- und Baustruktur weitgehend intakt sind und Gebiete, bei denen größerer Handlungsbedarf besteht.

#### G.2.1 Darstellung stadträumlich weitgehend intakter Bereiche

In der Karte sind die Bauflächen schraffiert, bei denen die Grünausstattung ausreichend und die Komplementarität zwischen Bebauung und Begrünung weitgehend intakt ist. Dies schließt Bereiche, in denen nur kleinere Mängel bestehen, ein. Verbesserungen sind hier punktuell im Rahmen ohnehin laufender Maßnahmen sinnvoll, aber nicht prioritär.

Im einzelnen handelt es sich um die Siedlungsbereiche, die durch die Typen -3-7 (ohne Gewerbeflächen) und die Villenviertel des Typs 7 geprägt sind. Quantitativ umfassen die intakten Bereiche etwa 73% der besiedelten Stadtfläche (§30 und §34), in der die inkorporierten Grünflächen enthalten sind.



## G.1.2

## Wertung, Handlungsbedarf

Zusammenfassender Überblick über räumliche Aufgabenbereiche

## G.2.4. Bereiche mit größerem Handlungsbedarf

Wir fassen in einer Karte Gebiete zusammen, bei denen ein größerer flächenbezogener Handlungsbedarf besteht. Dieser bezieht sich auf die Grünausstattung und auf Untersuchungen zur Nachverdichtung.

In der Karte sind jene Flächen markiert, auf denen die Grünausstattung unzureichend und ist. Eingeschlossen sind stark überbaute Bereiche der inneren Stadt, ältere Gewerbegebiete und stadträumlich unzureichend gefaßte Gebiete. Enthalten sind die Bautypen 1-2 und die Gewerbegebiete aus Typ 7. Bedingt durch den Auswahlmodus ganzer Flächen, die einen Typus repräsentieren, sind hier auch Kleinstbereiche enthalten, in denen Störungen nicht unbedingt vorliegen müssen.

Die Bereiche markieren einen Typus, bei dem bei den großflächigen Blöcken genauere Detailuntersuchungen durchgeführt werden sollten.

Auf der Karte sind ferner die Bereiche markiert, in denen Nachverdichtungen denkbar sind. Es handelt sich um Großsiedlungen der Nachkriegszeit (Muffet, Hanbruch, Driescher Hof, Hochhausring Walheim).

Die Flächenanteile betragen:

Typ 1: 5,7 ha

Typ 2: 318 ha

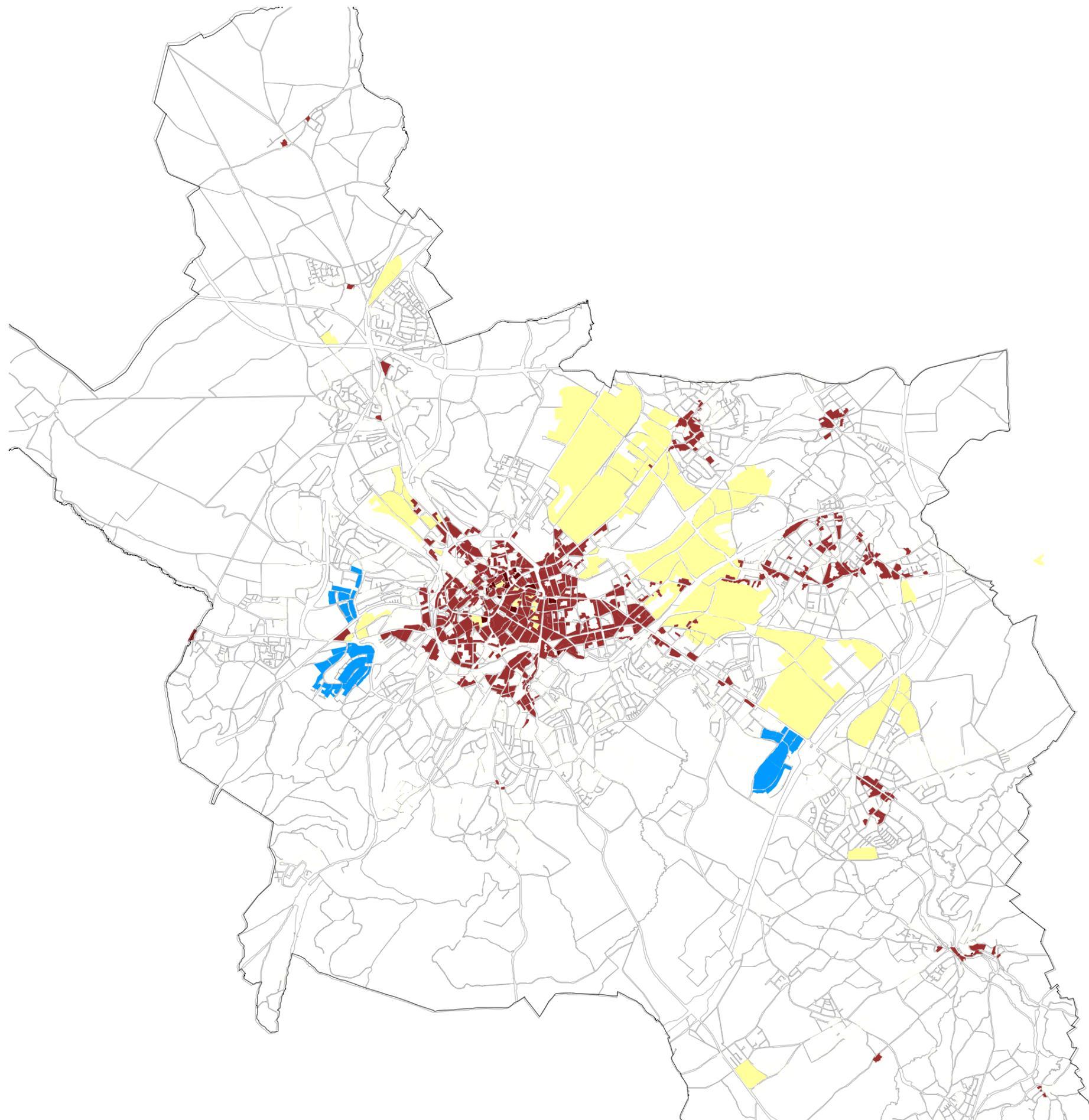
Typ 7 (nur Gewerbegebiete): 729 ha

Flächen zur Nachverdichtung: 76 ha

## Empfehlung

Untersuchungen zu Möglichkeiten einer besseren Begrünung auf den privaten hinteren Flächen sollten für den Kernbereich der Innenstadt und die verdichteten östlich angrenzenden Bereiche durchgeführt werden.

Für die mit Nachverdichtung markierten Siedlungen sollten Möglichkeits- und Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben werden.



## G.1.3

## Wertung, Handlungsbedarf

## Handlungsbedarf in Hauptstraßen



Auf der Karte sind die Abschnitte der Hauptstraßen markiert, für die wir langfristig Veränderungen des Profiles und der Begrünung empfehlen.

Einzelheiten dazu sind im Kapitel E dargestellt

Abschließend wollen wir Empfehlungen für weiterführende Untersuchungen aussprechen, deren Notwendigkeit in einzelnen Abschnitten verdeutlicht wurden.

### G.3.1 Regionales und kommunales Konzept der Siedlungsråder und der Freiflächen

#### Empfehlung

In Zusammenarbeit mit der Regional- und Kreisplanung sowie mit den Nachbarstädten sollte ein Auftrag zur Entwicklung eines Systems gestalteter Freiräume und zur Gestaltung dauerhafter Grenzen zwischen den Städten vergeben werden.

### G.3.2 Grünsystem

#### Empfehlung

Es wird eine Untersuchung empfohlen, die die Gestalt der langfristig stabilen Siedlungsråder klärt.

Es wird eine Untersuchung empfohlen, die das System der "Grünen Finger" überprüft und im Osten und Südosten klarer formt und erweitert.

### G.3.3 Stadt- und Grüngestalterische Verbesserung der Hauptstrassen (Ringe und Radialen)

Die Befunde zum Umbau und zur Verbesserung der Straßenraumgestaltung werden wegen ihres langfristigen Zeitrahmens hier nicht einzeln genannt. Es sind aber zuvor Voraussetzungen zu schaffen, auf die wir nachfolgend hinweisen.

#### Stadtgestalterischer Regelkatalog für den Straßenausbau

Wir haben im Kapitel E aufgezeigt, nach welchen Prinzipien die Hauptstraßen verbessert werden können. Dies betraf Raumbildung, Querschnittsgliederung und Grüngestaltung. Als nächsten Schritte empfehlen wir zunächst eine inhaltliche Diskussion, um Übereinstimmungen herauszuarbeiten und Prioritäten zu setzen. Dabei kann es nicht darum gehen, erst kürzlich veränderte Straßen schon wieder zu ändern. Es geht vielmehr darum, langfristig gültige Regeln für eine qualitativ hochwertige und dauerhafte Detailgestaltung von Straßenräumen und von Ausbauelementen festzulegen. Diese sollen für die entsprechenden Straßentypen konsequent bei notwendigen Veränderungen angewandt werden.

#### Empfehlung

Es soll ein gestalterischer Regelkatalog für Planung und Ausschreibung von Straßenarbeiten (in Abstimmung mit Planungsamt, Tiefbauamt, Grünflächenamt, Umweltamt und anderen Beteiligten) erarbeitet und als langfristiges Steuerungselement eingesetzt werden.

#### Stadtgestalterische Rahmenplanungen für den mittelfristigen Straßenumbau

Für alle Hauptstraßen, bei denen innerhalb der nächsten zwei Dekaden Erneuerungen von Fahrbahnen, Veränderungen von Querschnitten ect. anstehen, sollten stadtgestalterische Rahmenpläne mit Anwendung der o.g. gestalterischen Regeln als Vorratsplanung entwickelt werden. Diese dienen der internen Koordination, der Einwerbung von Fördermitteln und als Rahmen, nach dem auch punktuell notwendige Veränderungen integriert werden können.

#### Empfehlung

Es sollen stadtgestalterische Rahmenpläne für die mittelfristige Verbesserung aller Radialen mit größeren Mängeln, für den Graben- und den Alleenring erarbeitet werden.

### G.3.4 Bäume

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die Bäume der bebauten Stadtgebiete bis zur Grenze des Landschaftsplanes aus der Luftbildkarte 1:5000 digital erfaßt (Kap.D). Auf dieser Grundlage können nun mehrere Instrumente entwickelt werden:

Baumtypen- und Baumformenkataster: Für die Hauptstraßen der Stadt empfehlen wir im Zusammenhang mit dem oben vorgeschlagenen gestalterischen Regelkatalog Prinzipien aufzustellen, mit denen die Art und die Form von Bäumen bestimmt werden. Dazu sind die vorhandenen Baumarten und Baumformen zu erfassen und mit dem einzelnen Baum als Datenbank zu verknüpfen. Auf dieser Grundlage sollten künftig die Bäume an den Hauptstraßen nach ihrer Art so gewählt werden, daß sie als komplementäre Elemente des Straßenraumes und den damit verbundenen Größen- und Formprinzipien entsprechen, aber auch dauerhaft für die spezifischen Standortbedingungen geeignet sind.

#### Empfehlung

Auf der Grundlage der hiermit vorgelegten digitalen Baumerfassung soll ein Kataster der Baumarten und Baumformen zumindest für die Hauptstraßen erstellt werden.

#### Baumzustands- und Baumpflegekataster

Zu jedem einzelnen Baum (oder zu Straßenabschnitten) können Informationen aus Fehlfarbenaufnahmen über Schäden, Informationen aus Begehungen und der Pflege zugefügt werden. Es entsteht so ein dynamisches Instrument, welches jederzeit auch quantitative Daten für ganze Stadtbereiche liefern kann. Im Rahmen unserer Digitalisierung wurden die Bäume nach drei Größen differenziert. Auf dieser Grundlage kann der quantitative Beitrag zum Stadtklima, zur Staubbindung und Sauerstoffproduktion grob abgeschätzt werden.

#### Empfehlung

Auf der Grundlage der digitalen Baumerfassung sollen Pflegepläne, Zustände, Krankheiten, Baumscheiben u.a. Aufgaben als zeitgemässe Verwaltungs- und Planungstechnik weiter entwickelt werden.

### G.3.4 Nachverdichtung

Es bestehen - wie interne Testuntersuchungen ergaben - erhebliche Potentiale zur Nachverdichtung im bebauten Innenbereich. Nachverdichtungen sind in jedem Fall einer Ausweitung der Siedlungsflächen am Stadtrand vorzuziehen. Sie sind aber schwierig, da sie in Interessen eingreifen. Deshalb sind hier besondere Verfahren der Untersuchung und Beteiligung erforderlich.

#### Empfehlung

Untersuchungen zur Nachverdichtung sollten für die Gebiete Hanbruch, Muffet, Driescher Hof sowie für die Lücken der Bebauung an den Radialen und anderer Hauptstrassen durchgeführt werden.

### G.3.5 Empfehlungen zur Umsetzung

#### Prioritäten

Wir empfehlen, Prioritäten nicht nach dem Kriterium des größten Gründefizits zu setzen sondern nach ohnehin anstehenden Maßnahmen. Es besteht sonst die Gefahr, daß Bereiche vorgezogen werden, die später wieder zu ändern sind.

In einer Zeit enger Finanzierungsmöglichkeiten sollten Änderungen möglichst nur durchgeführt werden, wenn sie aufgrund eines sorgfältigen Planungs- und Abstimmungsprozesses nachhaltig sind. Konjunkturprogramme und die Mitnahme von Fördermitteln wirken hier oft kontraproduktiv.

#### Ausgleichsmaßnahmen

In der Diskussion ist, Ausgleichsregelungen nach §8 BNatSchG nicht mehr so eng wie bisher an den Eingriffsraum zu binden. Es wird empfohlen, die Ausgleichsmaßnahmen nach einer entsprechenden Änderung der Rechtslage soweit möglich für die vorgeschlagenen Verbesserungen des Grüns in den aufgezeigten Bereichen (Hauptstraßen, öffentliches Grünsystem) zu verwenden. Damit könnte ein bedeutender Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Grüns ohne allzustarke Beanspruchung des kommunalen Haushaltes realisiert werden.

Wir schlagen zum Schluß den Bogen zu den in der Einleitung genannten Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung - was sind die übergreifenden Ergebnisse für Aachen als "ökologische Stadt der Zukunft"?

### 1. Komplementarität von Bebauungs- und Grünsystem

In der postindustriellen Gesellschaft spielt die Qualität der Lebens- und Arbeitsbedingungen eine immer größere Rolle. Die Verknüpfung von Kultur und Natur - in unserem Zusammenhang also von Stadt und Grün - leistet zu dieser Qualität einen wichtigen Beitrag.

Nachhaltige Stadtentwicklung erfordert eine dauerhafte Sicherung und, wo notwendig, Verbesserung des Grünbestandes. Dabei kann es nicht um eine konzeptlose Vermehrung des Grüns gehen sondern um eine auf die jeweiligen Formen und Typen der Bebauung und des Stadtraums abgestimmte Form.

Die Begrünung soll komplementär das Bausystem der örtlichen Besonderheiten und Typologien ergänzen. Gut abgestimmt stabilisiert beides zusammen die Stadtstruktur, sowohl in ihrer baulichen, sozialen als auch ökonomischen Dimension. Besonders hohe Anforderungen sind an die großen öffentlichen Räume und die wertvollen Bereiche der Aachener Stadtbaugeschichte zu stellen.

Maßstäbe dazu wurden aufgezeigt.

### 2. Nachhaltige Stadtentwicklung

Mit der oben angesprochenen Qualitätsverbesserung wird bereits ein Beitrag zur Nachhaltigkeit geleistet. Ein weiterer Beitrag kann durch die Nutzung baulicher Reserven innerhalb des Siedlungskörpers erbracht werden.

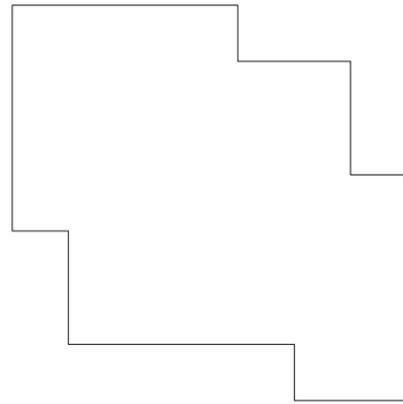
Wenn die Zersiedlung des Umlandes und eine immer stärkere Verkehrsbelastung gemildert werden sollen, muß die Innenentwicklung vorangetrieben werden. Hierfür bestehen erhebliche Potentiale. Die Bereiche für eine verstärkte Innenentwicklung haben wir aufgezeigt.

### 3. Die Region als Lebensraum

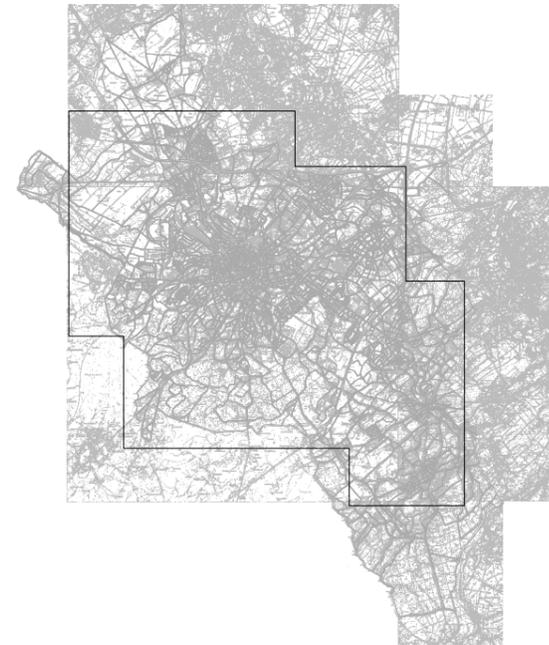
Die Zukunft der Städte liegt in der regionalen Arbeitsteilung. Deshalb muß zusätzlich zu den Bemühungen um eine nachhaltige Stadt Aachen jene um eine nachhaltige Region Aachen hinzutreten.

Wir empfehlen, eine Offensive kooperativer Zusammenarbeit auch für eine qualitätsvolle regionale Freiraum und Siedlungsstruktur mit den Nachbarstädten, Kreis, Euregio und der Regionalplanung zu starten.

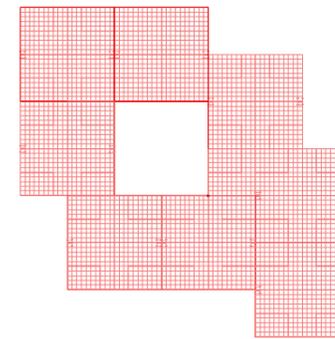
### G.3 System der Layer



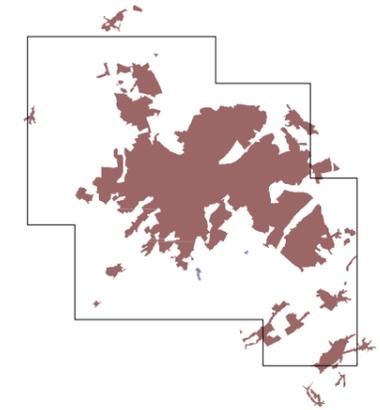
Kartengrundlage 1/5000 (Ausschnitt)



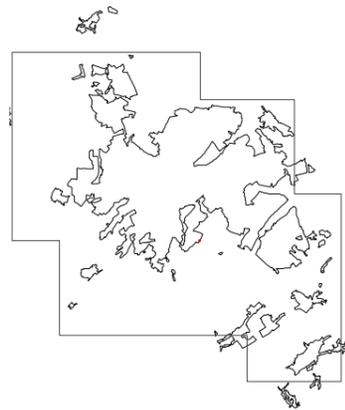
Kartengrundlage 1/25.000



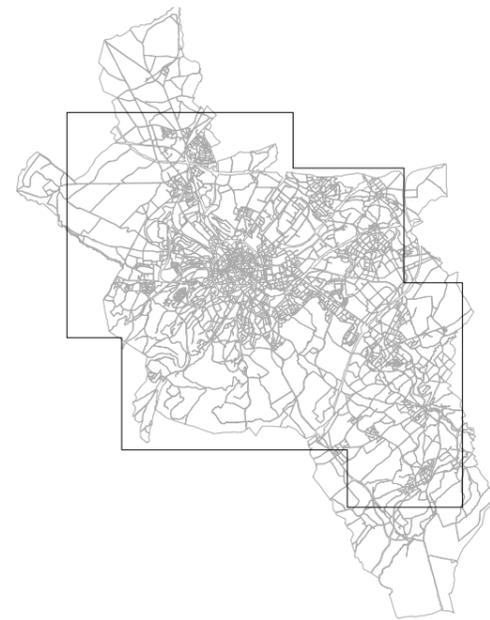
Rastergrundlage 100\*100 m



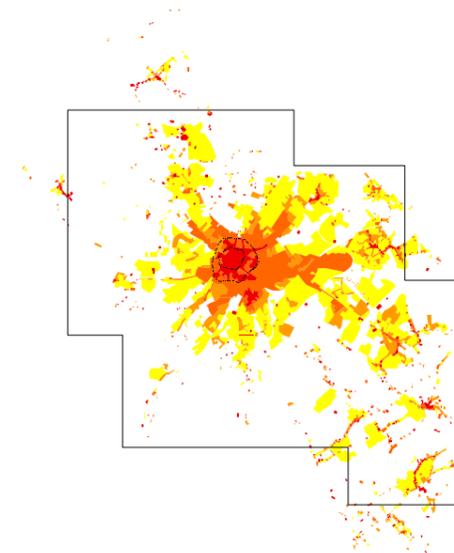
Innenbereich nach § 34/35



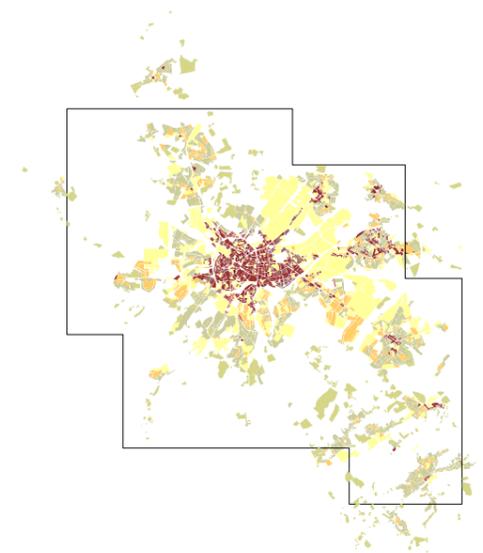
Abgrenzung Innen/Außen



Baublock

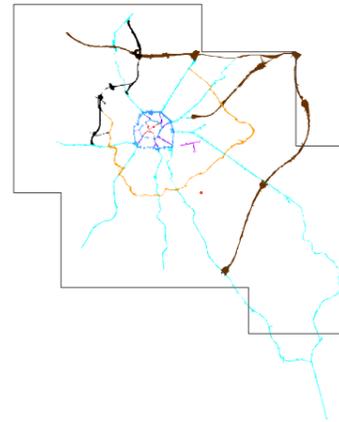


Historische Wachstumszonen

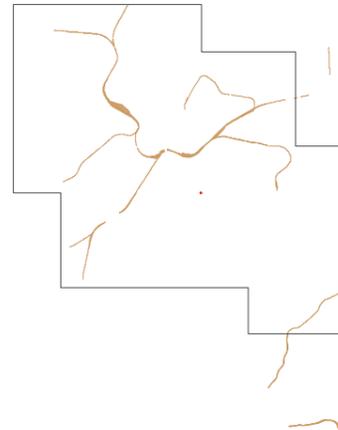


Gebäudetypologie

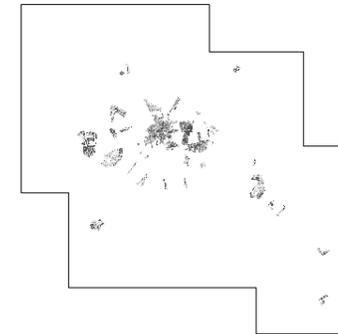
### G.3 System der Layer



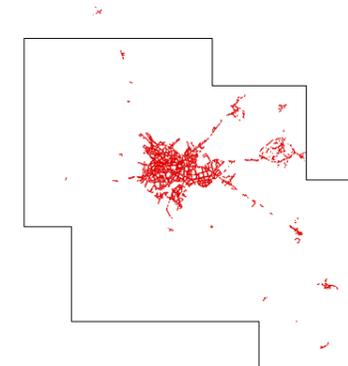
Hauptstraßennetz (Ringe und Radialen)



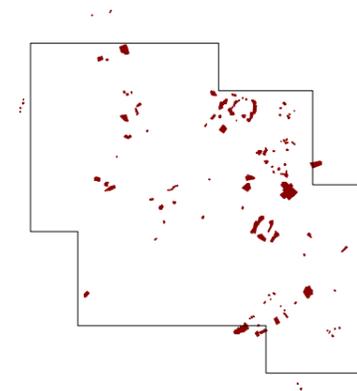
Bahnstrecken



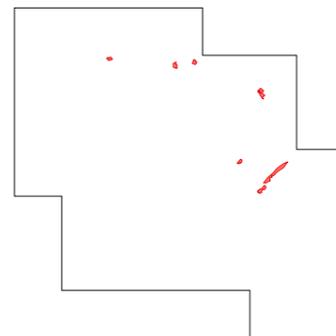
Leitbilder



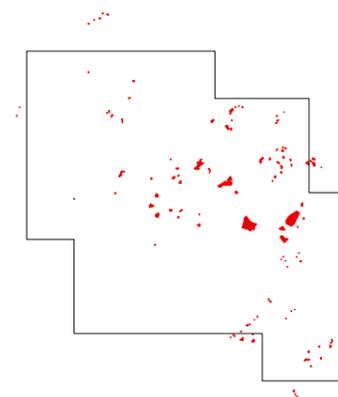
Geschlossene Raumkanten



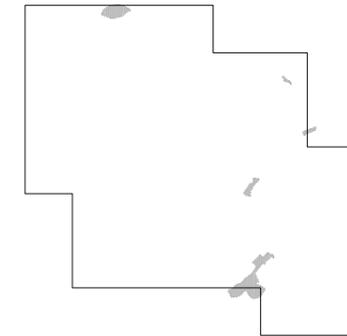
Erweiterungsflächen



Bebauungsplan

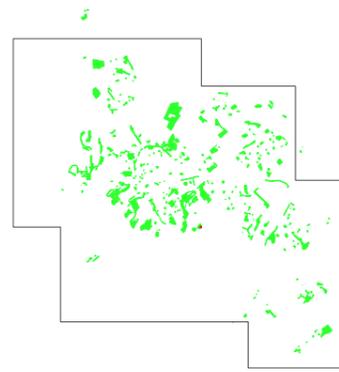


Verdichtungsflächen

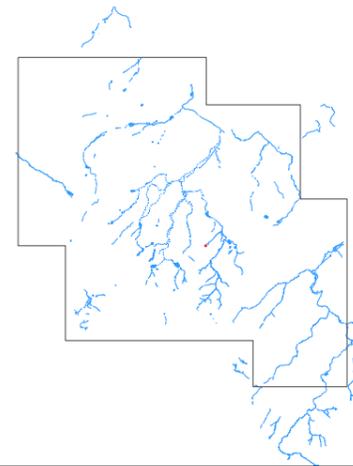


Langfristige Erweiterung

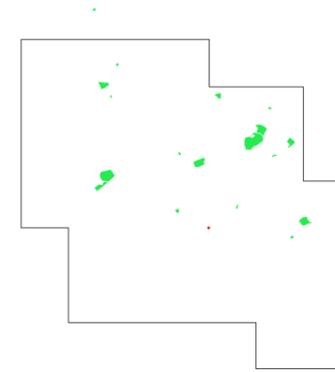
### G.3 System der Layer



Öffentlich zugängliche Grünflächen

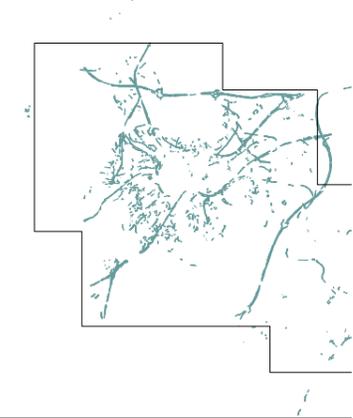


Alle Bäche

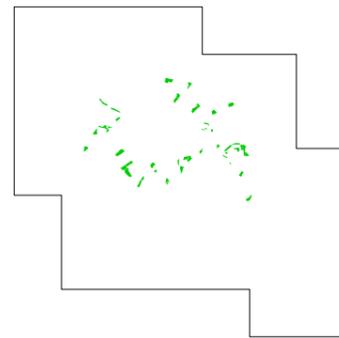


Friedhöfe

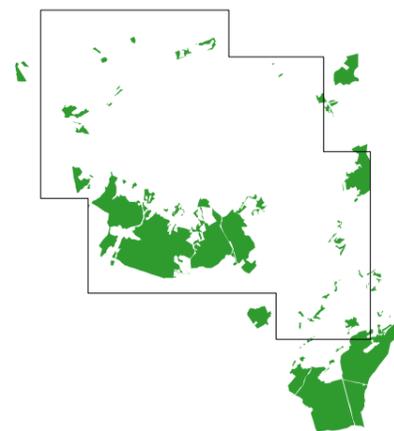
Grün



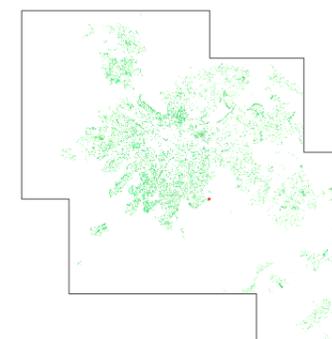
Böschungen



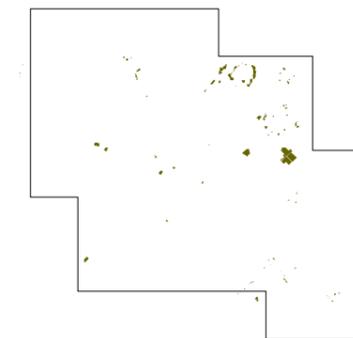
Schrebergärten



Waldflächen



Alle Bäume



Brachen

## G.4 Quellen

### Städtebauliche Untersuchungen

Büro für Stadtplanung und Stadtforschung: *Rahmenplanung Gewerbegebiet Grüner Weg Aachen*, (unveröffentlicht) 1996.  
 Schippers, Britta: *Nutzungstypenkartierung eines Teilausschnittes des Stadtgebietes von Aachen*. (unveröffentlicht) 1991.  
 Stadt Aachen: *Landschaftsplanerisches Gutachten*, Aachen 1978.  
 Stadt Aachen: *Landschaftsplan*, Aachen 1987.  
 Stadt Aachen: *Städtebauliche Entwicklungsstudie für neue Wohnbauflächen im Stadtbezirk Aachen-Richterich*, (unveröffentlicht) Aachen, Planungsamt 1993.  
 Stadt Aachen: *Rahmenplan Richterich*, (unveröffentlicht) Aachen, Planungsamt 1995.

### Sekundärliteratur

Crous, Helmut A.: *Aachen – so wie es war*, Düsseldorf 1971.  
 Crous, Helmut a.: *Alte Aachener Stadtansichten*, Aachen o.J.  
 Curdes, Gerhard; Oemichen, Renate: *Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende – Der Beitrag von Karl Henrici*, Köln 1981.  
 Curdes, Gerhard: *Entwicklung des Städtebaus*, Aachen 1993, 31996.  
 Dauber, Reinhard: *Aachener Villenarchitektur*, Recklinghausen 1985.  
 Dauber, Reinhard; Winands, Klaus: *Napoleonische Architektur in Aachen 1804-1814*. in: *Aachener Kunstblätter 53, 1985, S. 127-188*, Aachen 1985.  
 Erdmann, Claudia: *Aachen im Jahre 1812. Wirtschafts- und sozialräumliche Differenzierung einer frühindustriellen Stadt*, Stuttgart 1986.  
 Fehl, Gerhard; Kaspari-Küffen, Dieter; Meyer, Lutz-Henning (Hrsg): *Mit Wasser und Dampf – Zeitzeugen der frühen Industrialisierung im Belgisch-Deutschen Grenzraum*. Aachen 1991.  
 Gandelheid, Heinrich: *Ein Rundgang durch Alt Aachen*, Aachen 1985.  
 Schmidt-Hermsdorf, Christian und Gabriele: *Stadtlesebuch. Ein historischer Längsschnitt durch die Aachener Stadtentwicklung*, (Vertiefungsarbeit Lehrstuhl für Planungstheorie) Aachen 1984.  
 Schweers, Hans; Wall, Henning: *Bilder von der Aachener Straßenbahn*, Villingen (CH), 1980.  
 Singer, Ch.: *Stadtökologisch wertvolle Freiflächen in Nordrhein-*

*Westfalen*, Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes NRW.

Sturm, Herrmann: *Fabrikarchitektur, Villa, Arbeitersiedlung*, München 1977.

### Abbildungsnachweis

A1, F 47 Planungsamt der Stadt Aachen.  
 A2 Curdes; Oemichen 1981.  
**D5, Singer o.J.**  
 E6, F6, F8 Crous o.J.  
 E6 Dauber; Winands 1985.  
 E7, E9, E32, E33, F12, F27 Gandelheid 1985  
 E13, E47 Schweers; Wall 1980.  
**E22, F9 Erdmann 1984.**  
 F35 Curdes 1993.

Sämtliche Karten, soweit nicht anders vermerkt, wurden im Institut für Städtebau und Landesplanung für diese Untersuchung verfasst.

Alle nicht im Nachweis erwähnten Photos stammen aus dem Archiv des Lehrstuhls oder wurden von G. Curdes, A. Haase, G. Hergarten und M. Hoelscher angefertigt.