

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0838/WP16
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	05.02.2013
		Verfasser:	FB 61/30
Südausgang Hauptbahnhof und Planungen im Bahnhofsumfeld			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
28.02.2013	PLA	Kenntnisnahme	
21.03.2013	MA	Kenntnisnahme	
10.04.2013	B 0	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Anlass

Die beabsichtigten Entwicklungen im Bereich des Aachener Hauptbahnhofes wurden in der Vergangenheit bereits in verschiedenen politischen Gremien dargestellt.

Wesentliche Grundlage für alle Arbeiten ist der Rahmenplan des Büros für Stadtplanung und Stadtforschung, (Zlonicky, Wachten, Ebert), Dortmund, der die Formulierung eines städtebaulichen Leitbildes für das Bahnhofsumfeld zum Ziel hatte (Anlage 1). Für freiwerdende Flächen rund um den Bahnhof - Paketpost und Gleisharfe - sollten Vorgaben für eine Entwicklung gemacht werden.

Rahmenplanung von Zlonicky, Wachten, Ebert aus dem Jahr 1998

Die Nutzungen sollten nicht in Konkurrenz zur Innenstadt stehen. Nutzungen wurden aus den Bereichen Büros, Forschungseinrichtungen, Hotels, Boardinghäusern, Gastronomie, Reise- und Informationsgewerbe, öffentliche Verwaltung vorgeschlagen.

Gleichzeitig stand die bessere Verknüpfung der Innenstadt mit Burtscheid und die Einrichtung eines eigenen Bahnhofsausgangs nach Burtscheid im Focus. Hierzu gehörte auch eine Aufwertung der historischen Wegeverbindung zwischen dem Zentrum von Burtscheid und der Innenstadt/Dom über die Burtscheider Brücke.

Allgemein sollte die gestalterische Aufwertung des Stadtraumes der neuen Funktion entsprechend angestrebt und das Stadtbild in Richtung Bahngleise verbessert werden. Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes hatte zum einen als Aushängeschild der Stadt Bedeutung, diente aber auch der Orientierung in Richtung Innenstadt über die Bahnhofstraße, wobei über die Franzstraße eine weitere Verbindung etabliert werden sollte.

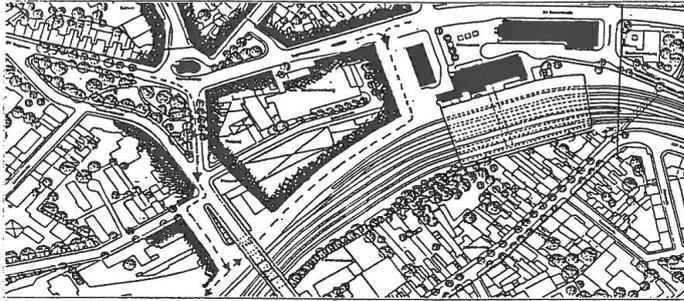
Grundsätzlich wurden zwei Szenarien entwickelt: Das erste Szenario entwickelt neue Blockstrukturen mit neuen Erschließungsstraßen entlang der Bahngleise, während das zweite Szenario Sondernutzungen auf den freiwerdenden Bahnarealen mit eigenständigen Strukturen vorsieht, die sich zur Bahn orientieren jedoch ohne begleitende Erschließungsstraßen. Darüber hinaus werden Vorschläge für Grünflächen zwischen Bahn und Kamperstraße gemacht und eine neue Fußwegeverbindung über die Bahn in Richtung Krugenofen.

Drei Bereiche wurden als Schwerpunktbereiche definiert:

- A) Bereich der ehemaligen Paketpost Zollamtstraße
- B) Bereich zwischen Bahnhof und Kasinostraße (Südausgang Bahnhof)
- C) Bereich des Verschiebebahnhofes an der Reumontstraße (Gleisharfe)

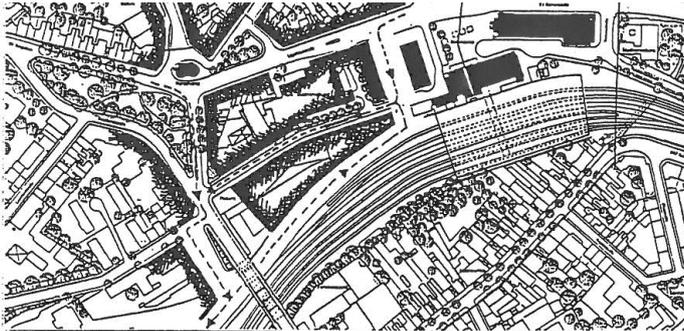
A) Konzepte zum Bereich der ehemaligen Paketpost Zollamtstraße

Grundsätzlich soll die Wegeverbindung Burtscheider Brücke – Marschierator aufgeweitet werden. Die zwei Szenarien „Neue Erschließungsstrasse entlang der Gleise“ und „Bebauung entlang der Gleise“ tauchen hier wiederum auf.



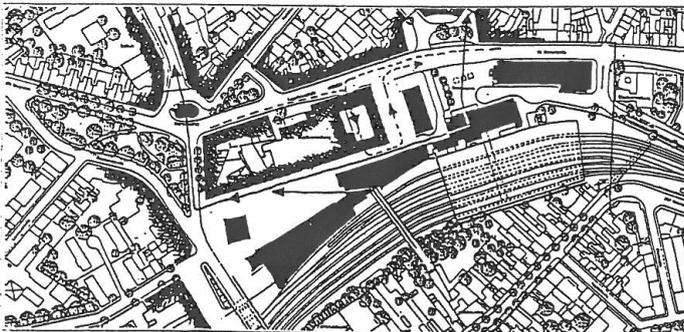
Variante 1

Konzept ist die Zusammenfassung eines Blockes zwischen Lagerhausstraße und der neuen Erschließung entlang der Bahn unter Wegfall der Zollamtstraße.



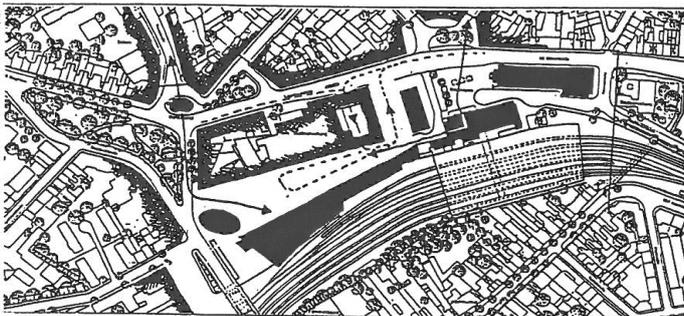
Variante 2

Die Idee ist eine Entwicklung eines Solitärgebäudes oder Solitärblockes mit Gesicht insbesondere zur Burtscheider Brücke.



Variante 3

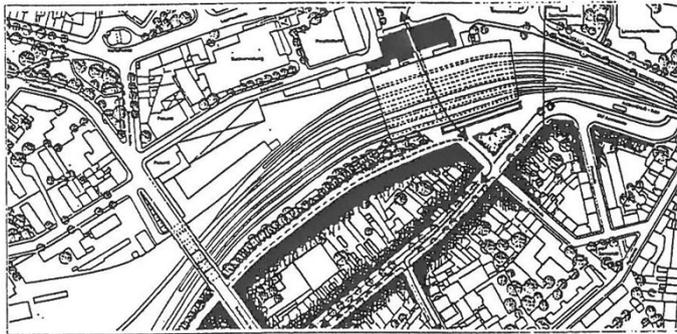
Die Zollamtstraße wird beidseitig aufgeweitet zur Betonung der zweiten Wegeverbindung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt über das Marschiertor. Hinzu kommt die Entwicklung eines großzügigen Platzes mit Randbebauung zur Bahn. Hier könnten Kurzzeitparkplätze den Bahnhofsvorplatz entlasten.



Variante 4

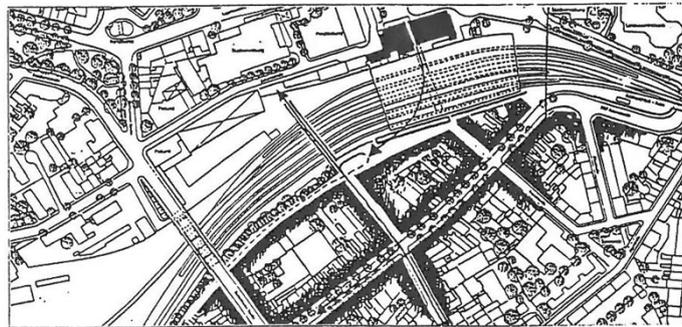
Die Variante 3 wird hier abgewandelt, indem der großzügige Platz als Busbahnhof genutzt wird.

B) Konzepte zum Bereich zwischen Bahnhof und Kasinostraße (Bahnhof Südausgang)



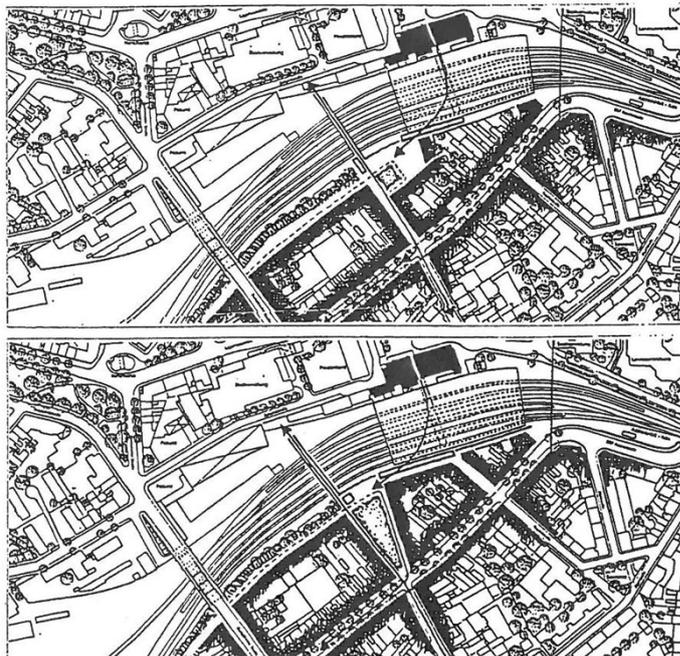
Variante 1

Anbindung des Südausgangs in Verlängerung der Kapitelstraße und entlang der Bahn von der Burtscheider Straße her (Bahnpromenade). Entwicklung eines geschlossenen Baublocks mit ruhigem Innenbereich.



Variante 2

Variante 1 mit weiterer Verbindung zwischen „Bahnpromenade“ und Kasinostraße durch den Bunker in Verlängerung der Bendstraße mit weiterem Brückenschlag in Richtung Zollamtstraße und damit einer Verknüpfung mit den neuen Nutzungen an dieser Stelle. Die Unterführung zu den Bahngleisen wird über Treppenanlagen erreicht.



Variante 3 u. 4

Weiterentwicklung der Variante 2 durch einen gefassten Platz in Rechteck- oder Dreiecksform. Über den Platz wird der Zufahrtsverkehr mit Wendeschleife abgewickelt.

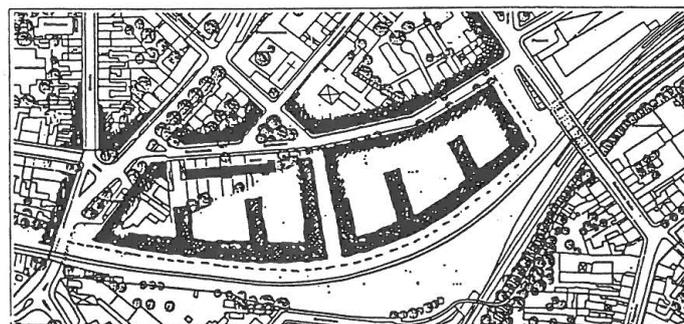
C) Konzepte zum Bereich des Verschiebebahnhofes an der Reumontstraße

Der Bereich ist die größte Entwicklungsfläche im Bahnhofsumfeld. Es sollte ein Gesicht zur Bahn bekommen, eine ausreichende Dichte aufweisen sowie eine hohe Nutzungsflexibilität.



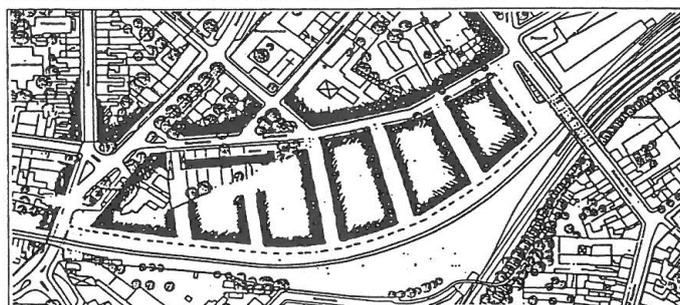
Variante 1

Eine verdichtete Bebauung entlang der Reumontstraße / Beethovenstraße entwickelt sich fingerartig in Richtung Bahn mit einem hohen Grünanteil. Durch Versätze und Staffelungen ist eine Kleinteiligkeit in der Bebauung und eine hohe Nutzungsflexibilität möglich.



Variante 2

Eine Blockrandbebauung mit neuer Erschließungsstraße entlang der Bahn gibt dem Areal ein neues Gesicht zur Bahn. Im Innenbereich entsteht die gewünschte Flexibilität.



Variante 3

Innerhalb des Schemas der Variante 2 ist eine Aufteilung in kleine verdichtete Blöcke vorgesehen, die auch durch größere kompakte Solitärgebäude ausgefüllt sein könnten.

Die inzwischen in die Wege geleiteten Planungen und Maßnahmen haben den Rahmenplan modifiziert. 2006 wurde der Bahnhofsvorplatz umgebaut. Der realisierte 1. Preis des Wettbewerbs von

1999 sieht zwei wichtige Hauptverbindungen zur Innenstadt vor: über die Bahnhofstraße und über die Leydelstraße. Letztere ist attraktiv geworden durch den Bau der AM Treppe. Die Franzstraße spielt in Bezug auf den HBF für Fuß- und Rad nur noch eine untergeordnete Rolle. Was bis heute fehlt, ist die konsequente, direkte Erschließung des Hauptbahnhofs auf der Südseite.

2004 wurde für das Bahngelände Zollamtstraße Aachen ein Investorenwettbewerb durchgeführt. Der erste Preisträger nahm sowohl den Rahmenplan als auch den damals geplanten Südausgang in Verlängerung des heute bestehenden Hauptgangs im HBF mit der Treppenanlage zum (dann abgerissenen) Bunker auf. Leider konnte er nicht realisiert werden. Die aktuelle Planung "Blue Gate" berücksichtigt die derzeitige Planung mit dem Brückensteg an der Bahnhofshalle. Sie ist unter G) ausführlicher dargestellt.

Zur Entwicklung entlang der Reumontstraße liegen keine aktuellen Konzepte vor.

Sachstand zu den aktuellen Maßnahmen

Im Juli 2011 wurde ausführlich über die Entwicklungen der ICE-Anbindung des Aachener Hauptbahnhofs und der anstehenden Planungsmaßnahmen berichtet. Bereits damals wurden die unterschiedlichen Planungsmaßnahmen wie

- die Abfertigungseinrichtungen für den Tunnelverkehr
- die in verschiedenen Baustufen zu errichtende neue Brückenanbindung in Richtung Burtscheid
- die städtebauliche Gestaltung dieses neuen rückwärtigen Platzbereichs vorgestellt.

Im Juni 2012 wurde in Pressemeldungen über die anstehende Betriebsaufnahme des Unternehmens Eurostar berichtet, das dies bereits ab 2014 zur Aufnahme der Verbindung „London - Aachen – Köln – Frankfurt“ bereit sei. Dies bestätigte sich im Folgenden nicht. Ein konkreter Starttermin liegt nicht vor. Gesprächsangebote der Stadtverwaltung sind positiv aufgenommen, die Termine aber immer wieder verschoben worden. Auch von Seiten der Deutschen Bahn werden keine neuen Starttermine genannt. Dies wurde bereits in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 24.01.2013 berichtet.

Die Projektfortschritte und die notwendigen weiteren Verfahrensschritte zu den einzelnen Teilthemen werden im Folgenden dargestellt. Durch die sich konkretisierende Projektentwicklung entlang der Zollamtstraße wird die Planungs- und Umsetzungsaufgabe weiter verdichtet. Insgesamt ergeben sich folgende Teilmaßnahmen (Anlage 2), die zu berücksichtigen sind:

- A) Brückenbauwerk HBF
- B) Abfertigungsanlagen ICE-Haltepunkt
- C) Bunkerdurchstich Kasinostraße
- D) Platzgestaltung Südausgang mit Fuß- und Radweganbindung
- E) Umgestaltung Kasinostraße
- F) Städtebauliche Entwicklung entlang der Burtscheider Brücke
- G) Blue Gate Aachen

Zu den einzelnen Teilmaßnahmen:

A) Brückenbauwerk (Anlage 3)

Das Brückenbauwerk soll sich von den städtischen Grundstücken im hinteren Bereich der Kasinostraße bis zu Gleis 1 erstrecken und Zugänge zu allen Bahngleisen bieten. Die Umsetzung soll modular aufgebaut sein, sodass in drei Bauphasen (1. Gleis 8/9; 2. Gleise 6/7; 3. Gleis 1) ein Zugang von der Südseite aus geschaffen wird.

Die Zuständigkeit für das Brückenbauwerk inklusive der Aufzüge zu den Bahnsteigen liegt aus Sicht der DB bei der Stadt Aachen. Im ÖPNV-/SPNV-Investitionsprogramm 2011 – 2016 des NVR sind an Gesamtkosten für das Brückenbauwerk zwischenurtscheid und Nordseite des Bahnhofs mit Erschließung der Bahnsteige 6,64 Mio Euro eingeplant. Der Eigenanteil (Komplementärfinanzierung zur 85% Förderung durch den NVR) beträgt danach 2,7 Mio Euro. Die DB erklärt sich bereit, die Komplementärfinanzierung der Treppenabgänge von der Brücke zu den Bahnsteigen zu übernehmen. Der restliche Eigenanteil ist aus Sicht der DB durch die Stadt Aachen zu finanzieren.

Die Maßnahme muss demnach von der Stadt Aachen durchgeführt werden; DB Station und Service wird weder die Durchführung der Planung noch die bauliche Umsetzung übernehmen. Finanzierung, Beauftragung und Betreuung der erforderlichen Planungs- und Bauleistungen müssen durch die Stadt Aachen geleistet werden. Aktuell sind Gesamtplanungskosten in Höhe von ca. 1,6 Mio Euro geschätzt.

Eine entsprechende Vereinbarung zur Vorgehensweise zwischen Stadt Aachen, SPNV-Aufgabenträger und DB Station und Service liegt im Entwurf vor.

Ein Versuch über eine Förderung aus europäischen TEN-T-Mitteln zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu gewinnen, scheiterte in der ersten Jahreshälfte 2012 an der mangelnden Verbindlichkeit der DB.

Die Umsetzung des Brückenbauwerks greift notwendigerweise in die gesamte Bahninfrastruktur ein. Nach Ansicht von DB Station und Service ist davon auszugehen, dass bei einer Gesamtrealisierung auch die Haupteinspeisung der Stromversorgung zusätzlich gesichert oder verlegt werden muss, was weitere nicht unerhebliche Kosten nach sich ziehen würde.

Darüber hinaus ist mit erheblichen Betriebskosten für Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Brückenprüfungsmaßnahmen zu rechnen, die entweder von der Stadt getragen oder vorab abgelöst werden müssen.

Der finanzielle Aufwand lässt es sinnvoll erscheinen, die bereits früher geplante „Tunnelöffnung“ nochmals differenziert zu prüfen, bevor in die konkrete Brückenplanung investiert wird. Notwendig wäre eine geologische Untersuchung sowie eine überschlägige statische Betrachtung.

B) Abfertigungsanlagen ICE-Haltepunkt

Solange kein konkreter Auftrag seitens DB Fernverkehr oder anderer interessierter Nutzer zur Erstellung eines ICE Haltepunktes mit zusätzlicher Abfertigungsanlage in Aachen vorliegt, wird DB Station & Service die Umbaupläne am Aachener Hauptbahnhof bzw. die Herstellung eines Südzuganges nicht weiter betreiben.

Die Machbarkeit einer Abfertigungseinrichtung auf Gleis 8/9 wurde bereits nachgewiesen.

C) Bunkerdurchstich (Anlage 5)

Im Rahmen des Veräußerungsverfahrens des Bunkers Kasinostraße ist zur Nutzbarmachung des dahinter liegenden Grundstückes in Richtung des geplanten Ausganges HBF Süd eine Durchfahrt durch das Objekt geplant. Der Verkauf wurde im Wohnungs- und Liegenschaftsausschuss am 04.12.2012 beraten und in der Sitzung des Rates am 19.12.2012 beschlossen.

Die Planung des Durchstichs sieht eine 8,00 m breite Durchfahrt vor, die aufgrund der statischen Verhältnisse durch eine aussermittige Stützpfilerreihe in eine 2,75m breite Zufahrt und eine 2,75m breite Ausfahrt mit seitlich abgetrenntem 1,25m breitem Gehweg getrennt ist. Auf den separaten Gehweg kann aus Sicherheitsgründen wegen eines direkt einmündenden Hauseingangs nicht verzichtet werden. Wegen der geringen Gehwegbreite sollten bei der Maßnahme des Bunkerdurchstichs direkt geeignete Maßnahmen getroffen werden, um Fußgänger auf den separaten, weiter östlich gelegenen Durchstich aufmerksam zu machen.

Hinsichtlich der Baukosten wurde durch den potentiellen Erwerber unter Einbeziehung eines Statikers eine erste Grobkostenanalyse durchgeführt, die Kosten in Höhe von rund 625.000,- EUR brutto aufführt.

Nach Prüfung durch E 26 sind die genannten Grobkosten plausibel. Es wird jedoch daraufhin gewiesen, dass es sich um eine Ermittlung der Kosten über Kostenkennwerte handelt, denen keinerlei Planungsleistungen zu Grunde liegen. Damit liegt das Risiko einer Kostenabweichung bekanntlich um bis zu 30%. Will man zur Verifizierung eine höhere Sicherheit in der Kostenaussage, ist ein Einstieg in eine tiefere Planungsphase erforderlich.

Die Frage, ob an der Schnittstelle zwischen privatem Bauvorhaben des Käufers/ Investors für die städtisch finanzierte Aufgabe der/des Durchfahrt/ -bruchs Bauherren- oder Überwachungsaufgaben wahrzunehmen sind, oder die Maßnahme aufwandsmindernd eher wie eine Art "Zuwendungsbau" organisiert wird, mit der Folge, dass man sich auf die "Rechnungsprüfung" beschränkt" (auch in Anbetracht der Tatsache, dass der Bauherr fachkundiger Architekt ist), wird intern noch geklärt.

D) Platzgestaltung Südausgang mit Fuß- und Radwegeanbindung (Anlage 6)

Der zukünftige Platz am Südausgang wird sich zwischen der Bahnhofsböschung bzw. dem Auflager der Fußgängerbrücke und dem umgebauten Bunker mit den Verbindungen zur Kasinostraße (und Bendstraße) erstrecken. Nach Osten bezieht der Platz das städtische Grundstück Kasinostraße 50 mit

ein, nach Westen endet der Platz an der Grenze des Bunkergrundstücks. Für die Umsetzung wurden bereits Grundstücksankäufe getätigt, bzw. Wegerechte eingeräumt (Anlage 9).

Funktionen

Der entstehende neue Platz am Südausgang soll als Vorfahrt für Kiss and Ride und Taxen dienen und eine begrenzte Anzahl an Kurzzeitstellplätzen (Behinderte) aufweisen. Weitere Infrastruktur ist für das Fahrradabstellen vorgesehen, ebenso besteht die Möglichkeit durch einen Kiosk oder ähnliches weitere Dienstleistungen und soziale Kontrolle zu ermöglichen. Bei der Planung ist zu beachten, dass ausreichende Bewegungsflächen für alle Verkehrsteilnehmer vorgehalten werden, sodass eine Funktionsfähigkeit jederzeit gegeben ist. Für die Herstellung des Platzes sind aufgrund der Topographie Geländeaufschüttungen notwendig.

Es wurden Aufteilungen in zwei Varianten entwickelt (siehe Plandarstellung):

Variante 1 ermöglicht mit einer relativ geringen Geländemodulation die Anlage von ca 20 Stellplätzen und ca 5 Taxiplätzen.

Variante 2 sieht eine umfangreichere Geländemodulation vor. Dadurch erhöht sich die Anzahl der Stellplätze auf ca 30

In beiden Varianten kann eine ausreichende Anzahl von überdachten Bike and Ride Plätzen für Fahrräder angeboten werden.

Erkennbarkeit und Lichtkonzept

Da durch das Vorhaben ganz neue, ungewohnte Räume für die Öffentlichkeit erschlossen werden, ist auf die Kenntlichmachung, Erkennbarkeit und angenehme Führung und Beleuchtung besonderer Wert zu legen. Das gilt zum einen für das Erscheinungsbild des Bunkergebäudes, an dessen Fassade ein schon von weitem im Verlauf der Kasinostraße erkennbarer Hinweis auf den Südzugang des Hauptbahnhofs angebracht werden sollte. Dies ist direkt bei den Umbauplänen mitzuplanen und vertraglich abzusichern. Zum anderen gilt das aber auch für die Durchlässe selber, die mit einem attraktiven Lichtkonzept viel erreichen können, um den Zugang/Ausgang attraktiv zu machen. Der Platzbereich als neuer, bisher auf der Rückseite gelegener Raum erfordert große Aufmerksamkeit. Licht wirkt unterstützend, um nicht das Gefühl von Angsträumen entstehen zu lassen. Wegen der ungewohnten Lage sollten auch die verbindenden Geh- und Radwege beleuchtet werden.

Fuß- und Radwegeanbindung

Der Bunkerdurchstich gilt als zentrale Erschließung, die auch von Radfahrern und – untergeordnet – auch von Fußgängern mitgenutzt werden kann. In unmittelbarer Nähe zum Durchstich befindet sich die zentrale Fußwegerschließung zwischen Kasinostraße und neuem Platz. Dafür wird die bereits vorhandene kleine Durchfahrt durch den Bunker genutzt und ertüchtigt. auf Höhe Hs.-Nr 60-62 die zentrale Fußwegerschließung zwischen Kasinostraße und Nach Osten besteht über das städtische Grundstück Kasinostraße 50 ein weiterer Zugang für Fußgänger, der einen direkten Übergang zur Kapitelstraße bietet.

Entlang der Bahnböschung soll zu beiden Seiten ein ca. 3,5 Meter breiter, kombinierter Fuß- und Radweg angelegt werden, der die west-östliche Anbindung für diese Verkehre sichert. So wird jenseits der Burtscheider Brücke über die Fuß- und Radwegverbindung zur Kamper Straße eine umfangreiche Durchlässigkeit geschaffen, während zur Pfeilstraße hin eine attraktivere Anbindung zum Hbf als über die bisherige dortige Unterführung zur Hackländerstraße angeboten wird. Gleichzeitig entsteht eine neue öffentliche Verbindung zwischen Burtscheider Brücke und Kasinostraße, die unterstützend auf die Öffnung des Geländes hinwirkt. Im Abschnitt zwischen neuem Südzugang und Burtscheider Brücke ist dieser Weg eingebettet in eine bereits heute vorhandene Grünkulisse.

E) Umgestaltung Kasinostraße

Der Straßenraum der Kasinostraße muss auf die Schaffung des neuen Bahnhofzugangs eingehen und dessen Bedeutung funktional und gestalterisch unterstützen. Dies betrifft insbesondere die Schaffung eines adäquaten Bahn-Bus-Umstiegs durch die Verlagerung von Bushaltestellen. Diese befinden sich heute in der Nähe der einmündenden Kapitel- und Hauptstraße und damit abseits des zukünftigen neuen Zugangs.

Die Aufteilung der Fahrbahn muss hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsmengen und möglicher neuer Aufstellflächen im Bereich der Bahnhofszufahrt analysiert und überprüft werden. Ebenso ist davon auszugehen, dass durch die bessere fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus Burtscheid mehr und neue Fußwegströme entstehen, womit auch neue Querungsbedarfe entstehen können. Eine Bestandsanalyse wurde im Rahmen einer Diplomarbeit vorgenommen und kann für die weitere Arbeit verwendet werden.

F) Städtebauliche Entwicklung entlang der Burtscheider Brücke (Anlage 7)

Die Fläche der Telekom an der Burtscheider Straße wurde von einem Investor erworben. Es soll ein Wohnungsbauprojekt in Form von Geschosswohnungsbau in vier- bis fünfgeschossiger Bauweise plus Dachgeschoss / Staffelgeschoss entwickelt werden. Entlang der Bahn wird ein Korridor für eine künftige öffentliche Fuß- und Radwege-Erschließung zum Südasugang des Bahnhofes freigehalten. Die Bebauung entwickelt sich als geschlossener Riegel zur Bahntrasse, um einen Lärmschutz für den Innenbereich zur Kasinostraße zu erreichen. Aufgrund der Grundstückstiefe ist hier eine weitere Bebauung im Innenbereich des Grundstückes vorgesehen. Die Stellplätze sind in einer Tiefgarage untergebracht, die am tiefsten Punkt unmittelbar hinter der Burtscheider Brücke angefahren wird. Die Baulücke zwischen Burtscheider Str. Nr. 3 und 7 wird als zusätzliche Zufahrt / Zuwegung in den Innenbereich genutzt.

G) Blue Gate Aachen

Zum Projekt Blue Gate Aachen an der Zollamstraße findet in der Sitzung des Planungsausschuss am 28.02.2013 die Programmberatung zur Aufstellung eines Bebauungsplanes statt. Die neuesten Planungen werden dort vorgestellt.

Der aktuelle Entwurf, der am 17.01.2013 dem Planungsausschuss vorgestellt wurde (s. Anlage 8), sieht eine Nutzungsmischung von Wohnen, Büros, Hotel und Dienstleistung vor. In einer sogenannten

„Mixed Zone“ im Erdgeschoss, das sich als Sockelgeschoss unter allen Baukörpern hinweg entwickelt, ist eine Mischung von Einzelhandel / Dienstleistung und Gastronomie vorgesehen. Die darüber liegenden Freiflächen („Green Campus“) können als Grün- und Aufenthaltsflächen genutzt werden.

Im Übergangsbereich zum Bahnhof befindet sich ein „Mobility Center“ mit Fahrradparkhaus und PKW- bzw. Fahrradverleih sowie der vorgelagerten Kiss&Ride Anlage. Oberhalb sind die insgesamt 5 Baukörper in 3 Nutzungsbereiche gegliedert. Neben dem Hauptbahnhof befindet sich ein Bürogebäude mit ca. 6.200 m² BGF, an der Burtscheider Brücke ist ein 3-Sterne-Hotel mit ca. 170 Zimmern vorgesehen und dazwischen sollen in 3 Baukörpern im sog. „Urban Lodge“ ca. 220 Kleinappartements geschaffen werden. Im Untergeschoss ist eine Parkgarage mit ca. 200 Stellplätzen vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt von der Zollamtstraße aus.

Einbindung in Rahmenplan

Das Grundkonzept von Blue Gate entspricht der Variante des Rahmenplans mit der Entwicklung eines Solitärblocks mit Gesicht zur Burtscheider Brücke, verzichtet jedoch auf die Erschließungsstraße entlang der Bahngleise. Denkbar wäre evtl. hier eine fußläufige öffentliche Erschließung vorzusehen. Das Konzept betont die Zollamtstraße als Verbindung zwischen Bahnhof und Marschierter und weitet den Raum zwischen Burtscheider Brücke und Marschierter auf, allerdings ist die Aufweitung nicht so stark wie im Rahmenplan.

Es entsteht wie im Rahmenplan ein Solitärblock, der jedoch in Scheiben „aufgeschnitten“ erscheint, was die Massivität eines großen Solitärs positiv bricht. Der Hotelbau an der Burtscheider Brücke begleitet die aufzuwertende Wegeverbindung zwischen Burtscheid und Innenstadt über das Marschierter. Hier ist bei der architektonischen Gestaltung auf ein attraktives „Gesicht“ in Richtung Burtscheider Straße zu achten.

Der Nutzungsbaustein Wohnen war im Rahmenplan nicht vorgesehen, passt aber in Form von innerstädtischem Apartmentwohnen gut ins Konzept. Es besteht ein Bedarf an Wohnungen in der Innenstadt, unter dem Motto „Urbanes Wohnen“ mit guter Verkehrsanbindung und guter Infrastruktur für kleine Haushalte (Singles, Studenten etc.).

Ressourcenplanung

Für die von der Stadt zu betreibenden Teilmaßnahmen stehen bisher folgende Haushaltsmittel zur Verfügung:

PSP-Element 5-120102-900-063003001 ICE-Bahnhof, südlicher Eingang:

	2013	2014	2015
Erwartete Zuwendungen	650.000	2.000.000	2.580.000
Tiefbaumaßnahmen	950.000	3.150.000	3.155.000

Der Haushaltseinplanung liegt die Ideenskizze für das Brückenbauwerk sowie ein grob kalkulierter Ansatz für die Platzgestaltung zugrunde. Die Mitteleinplanung ist mit der Detailplanung zu konkretisieren. Haushaltsmittel für die Umgestaltung der Kasinostraße sind für die Folgejahre einzuplanen; ebenso ist der Aufwand für den Bunkerdurchstich definitiv zu klären.

Weitere Mittel werden für die Herstellung der Wegebeziehungen sowie im Zusammenhang mit der Blue Gate-Gestaltung von der Stadt bereit zu stellen sein.

Fördermittel sind bisher im ÖPNV/SPNV-Investitionsprogramm des Zweckverbands NVR für den Südzugang des Aachener HBF für zuwendungsfähige Kosten in Höhe von 1,6 Mio € für städtische Maßnahmen im Umfeld eingeplant. Weitere Fördermittel für zuwendungsfähige Kosten in Höhe von 6,64 Mio € sind beim gleichen Fördergeber für die Erstellung des Südzugangs eingeplant.

Aus „Altmitteln“ der Städtebauförderung stehen noch 679.000 € an Fördermitteln zur Verfügung. Diese müssen jedoch bis Ende 2013 für eine abgeschlossene Maßnahme verausgabt werden.

Planungskosten alleine werden nicht gefördert. Eine Verwendung für den Südausgang ist damit ausgeschlossen.

Die Möglichkeit, weitere Fördermittel aus europäischen Töpfen wie etwa TEN-T ein zu werben, besteht bei Konkretisierung der Maßnahme.

Die Darstellung der Einzelmaßnahmen zeigt die Komplexität des Gesamthemas. Insbesondere die Maßnahmen auf der Südseite bauen aufeinander auf, bzw. stehen in engem Zusammenhang. Aber auch der Brückenschlag auf die Nordseite wäre mit der dortigen Investorenplanung zu verknüpfen. Angesichts der zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten und der Zuständigkeit unterschiedlicher Fachdienststellen für die einzelnen Bereiche rät die Verwaltung zur Beauftragung eines externen Projektsteuerers.

Anlage/n:

1. Leitbild Rahmenplan
2. Übersicht der Teilmaßnahmen
3. Brückenbauwerk
4. Abfertigungsanlage
5. Bunkerdurchstich
6. Südausgang Platzgestaltungsvarianten
7. Investorenvorhaben Burtscheider Brücke Vorentwurf
8. Investorenvorhaben Blue Gate
9. Wegerechte und Grunderwerb