

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0717/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	35001-2010
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	29.05.2017
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/200
Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 923 und Änderung FNP 1980 - Campus West - im Stadtbezirk Aachen-Mitte hier: Überarbeitung Masterplan			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
22.06.2017	Planungsausschuss	Entscheidung	
06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt, dass der Masterplan auf Grundlage der vorgestellten Anforderungen überarbeitet werden soll. Darüber hinaus beschließt er, dass als nördliche Erschließung die Brücke nach Melaten (Variante D) weiterhin zugrunde gelegt wird. Die Verwaltung wird beauftragt, die Finanzierung des entsprechenden Planungsauftrages sicherzustellen und anschließend einen Planungsauftrag zu erteilen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt aus verkehrlicher Sicht, dass der Masterplan auf Grundlage der vorgestellten Anforderungen überarbeitet werden soll. Darüber hinaus beschließt er, dass als nördliche Erschließung die Brücke nach Melaten (Variante D) weiterhin zugrunde gelegt wird. Die Verwaltung wird beauftragt, die Finanzierung des entsprechenden Planungsauftrages sicherzustellen und anschließend einen Planungsauftrag zu erteilen.

Erläuterungen:

Das Bebauungsplanverfahren Campus West wurde am 19.03.2009 eingeleitet. Seit Dezember 2011 ruht das Bebauungsplanverfahren, da hinsichtlich entscheidender Fragestellungen im Projekt keine Einigkeit unter den Beteiligten erzielt werden konnte. Außerdem behielt sich der BLB NRW eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes vor.

Seit September 2014 wurden auf Initiative der Campus GmbH zur Klärung der offenen Fragen regelmäßige Workshoptermine durchgeführt, an denen die RWTH, der BLB NRW, die Campus GmbH, das Planungsbüro RKW, das Büro BSV sowie die Stadt Aachen teilnahmen. Der Planungsausschuss wurde am 19.11.2015 über die Ergebnisse informiert. Er beschloss, dass das Bauleitplanverfahren - Campus West - auf der Grundlage der Erschließungsvariante D (Brücke nach Melaten) weitergeführt wird (s. Vorlage FB 61/0293/WP17).

Außerdem wurde die Verwaltung beauftragt, dabei die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Im Plangebiet soll die Realisierung von Wohnen ermöglicht werden.
- Im Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Brücke Nord 1 (Fußgänger/ Radfahrer) ebenso wie für die mittlere Erschließungsstraße (neben ALDI) als Option geschaffen werden.
- Das Campus-Band soll in voller Breite als Verkehrsfläche festgesetzt werden.
- Die städtebauliche Figur soll durch entsprechende Festsetzungen insbesondere der Platzfugen gesichert werden.

Die Verwaltung wurde weiterhin beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen auf die Bereiche Melaten, Hörn, Laurensberg und Richterich zu untersuchen und die Ergebnisse dieser Untersuchungen in den zuständigen Gremien vorzustellen.

In der Folge hat die Verwaltung geprüft, welche Schritte zur Umsetzung des Beschlusses und zur Fortsetzung des Bauleitplanverfahrens erforderlich sind.

1. Überarbeitung des Masterplans

Der letzte Stand des Masterplans, der dem Projekt Campus West zugrunde liegt, ist aus dem Jahr 2010. Inzwischen bestehen neue Anforderungen an die Planung, insbesondere an die Erschließung. Es wird von Seiten der Campus GmbH vorausgesetzt, dass die einzelnen Cluster durch Sonder- bzw. Schwertransporte angefahren werden können.

Um sicherzustellen, dass bei der Überarbeitung des Masterplans, die Anforderungen aller Beteiligten berücksichtigt werden, wurden weitere Workshoptermine durchgeführt. Hier wurden verschiedene Kriterien erarbeitet, die nachfolgend zusammengefasst aufgelistet und in der beiliegenden Präsentation (Anlage 1) dargestellt sind. Unterstützend hatte das Büro RKW skizzenartig Ideen zur Überarbeitung des Masterplans dargestellt, insbesondere zu den Themen Clusteraufteilung, Grünstruktur und Parkhausstandorte (Anlage 2).

Geltungsbereich Bebauungsplan

Der Bereich des städtischen Grundstückes (Guter Hirte) wurde aus dem Geltungsbereich herausgenommen, hineingenommen wurde die Brückenerschließung (Variante D) bis zum Anschluss an den Seffenter Weg.

Standortentwicklung / Clusterbildung

Ziel ist, dass der künftige Bebauungsplan eine möglichst hohe Flexibilität aufweist und die Baufelder je nach Anforderungen aufgeteilt und durch private Erschließungsstraßen erschlossen werden können. Es gibt Vorschläge für Nutzungszuweisungen, die aber erst konkretisiert werden können, wenn Baurecht besteht.

Innovation Factory

Bei der Überarbeitung des Masterplans soll die Innovation Factory (Forschungseinrichtung) zugrunde gelegt werden.

Ringlokschuppen

Es bestehen konkrete Entwicklungsabsichten. Ob und inwieweit diese ermöglicht werden können, steht derzeit nicht fest. Eine bauliche Nutzung ist heute nur innerhalb des Bestandes der denkmalgeschützten Bebauung möglich.

Die Erschließung dieses Bereiches ist abhängig von der Brückenkonstruktion. Über das Gewerbegebiet Süsterfeld ist dauerhaft nur eine Fuß-/ Radweganbindung möglich. Allerdings ist denkbar, den Ringlokschuppen selbst für Anlieferung und Stellplätze von dieser Seite aus zu erschließen, sofern durch bauliche Einbauten gesichert ist, dass es hierdurch keine Fahrwegverbindung zum angrenzenden Campus geben wird.

Hochpunkte

Die Hochpunkte im Bereich der Cluster sollen entfallen, da es hierfür kein Nutzungskonzept gibt. Es wird nur noch ein Hochpunkt im Bereich der Innovation-Factory (an der Bahn) vorgesehen mit einer Höhe von mindestens 50 m und maximal 70 m.

Parkhäuser

Entlang der Bahn sollen mindestens zwei Parkhausstandorte vorgesehen werden. Im Bebauungsplan soll hierfür eine Zone festgelegt werden, innerhalb derer die Parkhäuser errichtet werden können bzw. zulässig sind.

Grünkonzept

Das bisherige Grünkonzept (Campusband, Platzfugen) soll überarbeitet werden. Als Adressbildung soll an den jeweiligen Clustereingängen die Nebenerschließung aufgeweitet werden, um hier kleine Parks anzulegen, die auch das Campusband gestalterisch einbeziehen.

Mittlere Anbindung

Im Bebauungsplan soll diese Verbindung als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden, zunächst aber nur als Fuß-/ Radwegverbindung ausgebaut werden. Im Falle eines späteren Ausbaus als Erschließungsstraße, ist aufgrund der erheblichen Steigung (8,4 %) eine aufwändige Rampenlösung erforderlich. Die Realisierung dieser Verbindung ist nur möglich, wenn die erforderlichen Grundstücksflächen erworben, sowie Ersatzflächen für entfallende Stellplätze der RWTH Aachen bereitgestellt werden können (siehe auch weiter unten: Interimserschließung / Baustellenverkehre).

Wegeverbindung Stellwerk

Die Wegeverbindung (Fuß- / Radweg) zwischen Republikplatz und Campusband soll sichergestellt werden. Da diese vor dem Stellwerk über Bahngelände führt, ist mit der DB über die Umsetzung zu verhandeln.

Um langfristig eine großzügigere Verbindung vom Campus zum Republikplatz bzw. zur Innenstadt zu schaffen, soll das an das Stellwerk angrenzende Wohngebäude in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hineingenommen werden. Die überbaubaren Flächen dieses Gebäudes sollen reduziert werden, so dass langfristig diese Verbindung geschaffen werden kann. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob und wie dieses Ziel rechtssicher umgesetzt werden kann.

Fuß- / Radwegbrücke

Die Fuß-/ Radwegbrücke sollte laut Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2015 optional vorgesehen werden. Da ein Bau der Brücke sehr langfristig gesehen wird, soll im Bebauungsplan berücksichtigt werden, dass ein späterer Anschluss dieser Brücke an die Verkehrsflächen gewährleistet ist. Die Brückentrasse selbst soll nicht in den Geltungsbereich aufgenommen werden.

Campusband

Das Campusband wird in einer Breite von 26,0 m festgelegt. Außer einer Trasse für den Individualverkehr wird auch eine eigene Trasse für den öffentlichen Nahverkehr vorgesehen. Diese Trasse kann - zeitlich begrenzt - auch als Teststrecke für autonomes Fahren verwendet werden.

Interimsterschließung / Baustellenverkehre

Bis zur Fertigstellung der nördlichen Anbindung (Brücke) ist das Plangebiet derzeit nur über die Kühlwetterstraße erschlossen. Ein (zeitlich befristeter) Anschluss an das Gewerbegebiet Süsterfeld soll aufgrund des engen Straßenraums und des dortigen Parkdrucks vermieden werden. Alternativ wäre ein vorzeitiger Straßenausbau der mittleren Anbindung möglich. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, eine Baustellenerschließung nur bis auf Höhe der Siedlung Süsterau herzustellen und dort eine Wendeanlage vorzusehen. Ein Baustellenlogistikkonzept hat die Details und den stufenweisen Ausbau zu ermitteln.

Wohnen

Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob und in welchen Bereichen Wohnen planungsrechtlich zulässig ist. Die Nutzung als Wissenschaftsareal hat in jedem Fall Vorrang vor einer Wohnnutzung.

Die o.g. Punkte sollen bei der Überarbeitung des Masterplans zugrunde gelegt werden.

2. Planung der Nordanbindung (Brücke)

In der Sitzung des Planungsausschusses am 19.11.2015 hatte die Verwaltung empfohlen, die Variante D weiterzuverfolgen, da diese hinsichtlich der städtebaulichen Qualität, der Erreichbarkeit für Sondertransporte und der Planungssicherheit überzeugt. Es sollte ein Konzept ausgearbeitet werden, auch hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten.

In der Vorlage vom 19.11.2015 war dargelegt worden, dass die Variante D (s. Anlage 3) sowohl den Außenring als auch die Bahn überbrücken muss und deshalb mit entsprechend hohen Kosten zu rechnen ist. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (BSV mit Thomas & Bökamp) waren verschiedene konstruktive Möglichkeiten untersucht und die jeweiligen Kosten geschätzt worden. Die günstigste Variante (Bogenbrücke + Damm + Einfeldträgerbrücke/ Rahmen) sieht Brutto-Kosten in Höhe von ca. 13 – 14 Mio. € vor. Eine Brückenvariante ohne die räumlich dominante Dammbauweise würde Kosten in Höhe von ca. 20 Mio. € verursachen.

Aus Sicht der Verwaltung war zunächst zu prüfen, welche verkehrlichen Auswirkungen durch die Brückenlösung entstehen. Mit dieser Untersuchung wurde das Büro BSV beauftragt (s. Anlage 4). Im Ergebnis wird eine Verkehrsbelastung dieser Brückenverbindung mit 2100 KFZ/Werktag (mit mittlerer Anbindung) bzw. 2800 KFZ/Werktag (ohne mittlere Anbindung) prognostiziert. Die Werte liegen unter denen der Variante A mit 2700 bzw. 3100 KFZ/Werktag.

Im direkten Vergleich der beiden Varianten D und A sieht man zwar Entlastungen auf dem Außenring und Seffenter Weg, aber auch zusätzliche Verkehre vor allem im Bereich Süsterfeldstraße, Kühlwetterstraße und Roermonder Straße.

Weiterhin sollte eine möglichst hohe Sicherheit in Bezug auf die Kosten der Brücke erreicht werden, da die Schätzung des Ing. Büros noch große Unsicherheiten aufweist. Ziel ist, dass ein Planungsauftrag (LPH 1 – 3) erteilt werden soll, um hinsichtlich der Kosten und der Konstruktion belastbare Ergebnisse zu erhalten. Die Beauftragung wird aufgrund der geschätzten Honorarhöhe in jedem Fall eine europaweite Ausschreibung auslösen. Selbst ein reibungsloses EU-weites Vergabeverfahren wird mindestens einen Zeitraum von 4 bis 5 Monaten beanspruchen. Voraussichtlich wäre die Ausschreibung durch ein geeignetes Ing. Büro zu begleiten. Die Verfügbarkeit der Haushaltsmittel muss sichergestellt werden. Zunächst wurden die Honorarkosten überschlägig ermittelt (ca. 650.000 €). In diesem Zusammenhang wurde die Frage gestellt, ob aus Kostengründen auf eine Überbrückung des Tunnels verzichtet und stattdessen ein Damm ausgebildet werden kann.

Hier war zu klären, ob der Tunnel Pariser Ring entsprechend belastet werden kann. Das Ing. Büro Thomas & Bökamp wurde daraufhin mit einer Prüfung der Tunnelstatik beauftragt. Im Ergebnis stellte das Ing. Büro fest, dass eine Dammlösung/ Anrampung über dem Tunnel nicht realisiert werden kann, da die Lasten bei einer Dammlösung die Zugverkehrslasten in der Bestandsstatik um 360% überschreiten.

Dies bedeutet, dass die oben beschriebene Lösung (Variante D) mit zwei Brücken weiterverfolgt werden müsste.

Die Anforderung aus dem Beschluss vom 19.11.2015, die verkehrlichen Auswirkungen auf die Bereiche Melaten, Hörn, Laurensberg und Richterich zu untersuchen, wird zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen des Verkehrsgutachtens erfolgen.

3. Kostenverteilung / Vertrag

Um die Finanzierung des Projektes sicherzustellen, war zunächst vorgesehen, mit dem BLB einen städtebaulichen Vertrag zu schließen. Dieser sollte insbesondere folgende Punkte beinhalten:

- die Stadt beteiligt sich mit 15 Mio. € an nicht durch Erschließungsbeiträge refinanzierten bzw. refinanzierbaren Kosten für Erschließungsmaßnahmen für das Projekt Campus West,
- die Stadt plant, baut und (vor-) finanziert die Erschließung einschließlich der nördlichen Anbindung (Brücke),
- der BLB beteiligt sich an der nördlichen Erschließung in Höhe der Kosten der Variante A (ca. 4 Mio. €),
- der BLB übernimmt die Kosten der Bauleitplanung einschließlich aller Gutachten

sowie eine Vereinbarung zur Risikotragung im Falle von Kostensteigerungen.

Als Grundlage wurden sowohl die Erschließungskosten (öffentliche Verkehrs- und Grünflächen) als auch die Erschließungsbeiträge durch die Verwaltung überschlägig ermittelt. Für alle öffentlichen zum Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze kann die Stadt nach den Regelungen des Baugesetzbuches Erschließungsbeiträge erheben und so 90 % der Ausgaben refinanzieren. Im Bereich Campus West sind jedoch auch Verkehrsflächen geplant, für die keine Beiträge gefordert werden können, z.B. anbaufreie Teile des Campusbandes, die erschließungsbeitragsrechtlich nicht abrechenbare „Überbreite“ des 26 m breiten Campusbandes oder die Brücke. Es ist vorgesehen, diese Maßnahmen aus der städtischen Kostenbeteiligung zu finanzieren.

In Bezug auf die Kosten der Brücken kann nur eine Entwurfsplanung (LPH 1 – 3) einschließlich einer auf dieser Basis erfolgten Kostenberechnung sicherstellen, dass diese nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich realisierbar sind. Erst dann kann das Kostenrisiko eingeschätzt und eine vertragliche Regelung gefunden werden.

Aus diesem Grund wurde bislang noch kein Vertragsentwurf erarbeitet. Stattdessen sollte Letter of Intent (LOI) vereinbart werden, in dem sich beide Seiten bereit erklären, die Kosten wie oben aufgeführt zu teilen. Aktuell wurde angekündigt, dass die Flächen des BLB's im Plangebiet veräußert werden sollen. Aufgrund der offenen Eigentumsfrage und der damit verbundenen Rechtsfrage eines Vertrages zu Lasten Dritter wird derzeit auch der LOI seitens des BLB nicht weiterverfolgt.

4. Zeitplanung

Unter der Voraussetzung, dass die Überarbeitung des Masterplans am 22.06.2017 beschlossen wird, kann diese anschließend vom Vorhabenträger beauftragt werden. Außerdem kann seitens der Stadt Aachen die EU-weite Ausschreibung der Brückenplanung in die Wege geleitet werden. Hierzu müssen aber vorab die entsprechenden Haushaltsmittel für die Planungskosten zur Verfügung gestellt werden. Im Herbst 2017 kann dem Ausschuss der überarbeitete Masterplan vorgestellt werden. Nach Beschluss ist auch eine öffentliche Vorstellung (Veranstaltung) vorgesehen.

Auf Basis des Masterplans sind anschließend die Fachplaner und Gutachter durch den Vorhabenträger zu beauftragen.

Zu diesem Zeitpunkt wird die Planung bzw. Kostenberechnung für die Nordanbindung (Brücke) noch nicht vorliegen. Es wird deshalb vorgeschlagen, dass bei Beauftragung ggffs. eine Rückfallvariante (A) zu betrachten ist.

Nach Vorliegen der Gutachten insbesondere des Verkehrsgutachtens ist die Straßenplanung zu beauftragen (ab Februar 2018). Zu diesem Zeitpunkt wird das Ergebnis der Brückenplanung voraussichtlich vorliegen und kann den politischen Gremien vorgestellt werden.

Nach Vorliegen der Straßenplanung kann der eigentliche Bebauungsplan erarbeitet werden (ab August 2018). Schriftliche Festsetzungen, Begründung und Umweltbericht sowie die FNP-Änderung können schon vorab vorbereitet werden.

Voraussetzung für den Offenlagebeschluss ist, dass alle für die Bauleitplanung erforderlichen Unterlagen abgestimmt und fertiggestellt sind. Auf Grundlage der nun vollständig vorliegenden Unterlagen kann der städtebauliche Vertrag vorbereitet werden. Vorbereitende Arbeiten sind selbstverständlich zur Beschleunigung des Verfahrens im Vorfeld möglich.

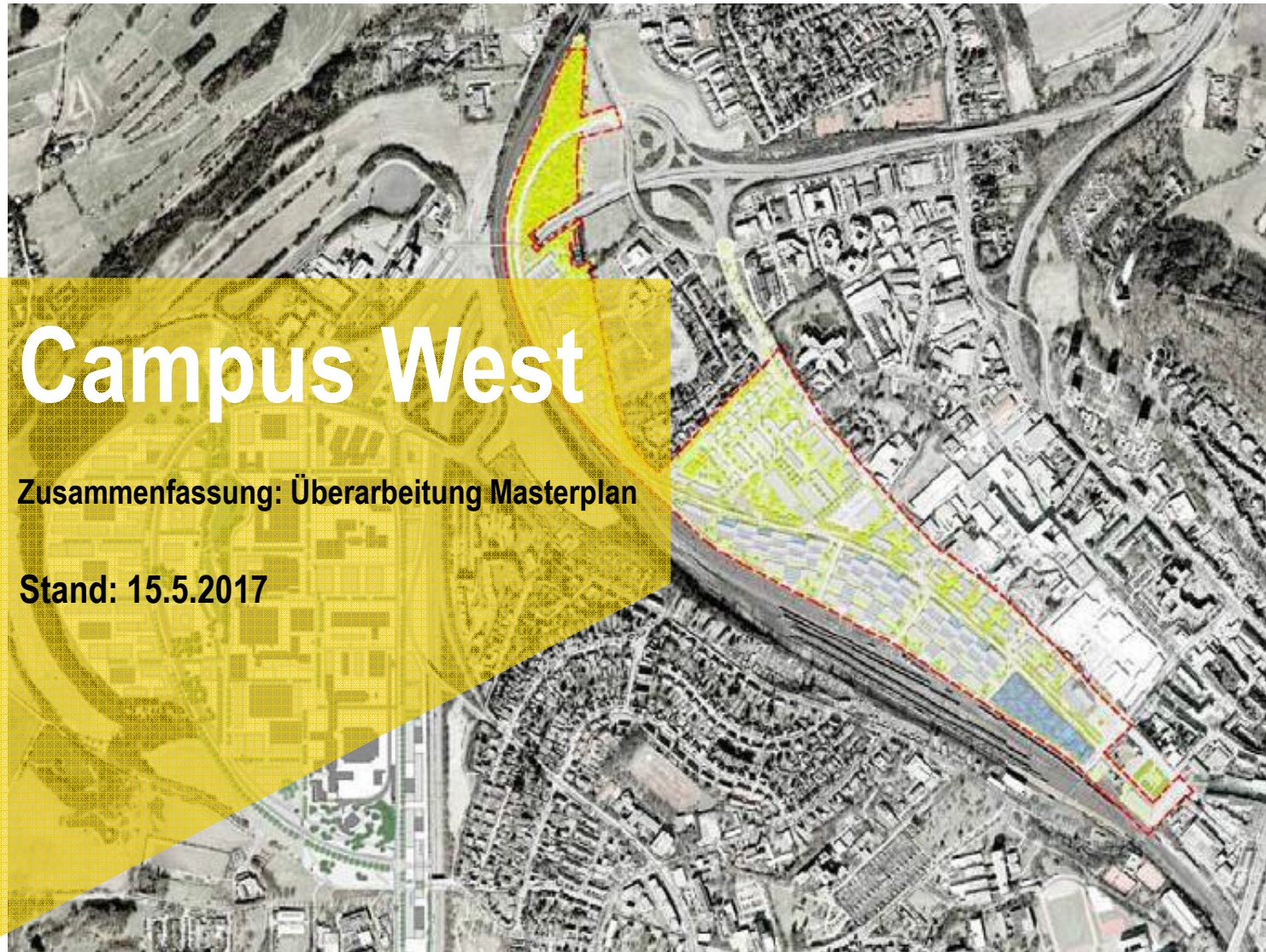
Nach Offenlagebeschluss und Durchführung der Offenlage (ab November 2018) werden anschließend die eingegangenen Stellungnahmen abgewogen. Änderungen am Bebauungsplan sind grundsätzlich noch möglich, evtl. erfordern sie eine erneute Offenlage.

Zum Satzungsbeschluss (Mai 2019) ist der städtebauliche Vertrag abzuschließen, der auch Bedingungen für die Herstellung der Erschließung beinhalten wird, aber auch Regelungen z.B. für den ökologischen Ausgleich.

Der hier aufgeführte Zeitrahmen ist eng kalkuliert und enthält daher noch erhebliche Risiken.

Anlage/n:

1. Präsentation Anforderungen Masterplan
2. Skizzen RKW
3. Brückentrasse
4. Verkehrsuntersuchung BSV



Campus West

Zusammenfassung: Überarbeitung Masterplan

Stand: 15.5.2017

www.blb.nrw.de
www.aachen.de



Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
Aachen

Campus West

Sachstand

Überarbeitung Masterplan (Übersicht der behandelten Themen)



Themen:

1. Geltungsbereich
2. Standortentwicklung/Vermarktungskonzept
3. Clusterbildung ()
4. Innovation Factory
5. Ringlokschuppen
6. Cluster Schienenverkehr ^(W2/W3)
7. Hochpunkte
8. Parkhäuser ^(W2/W3)
9. Grünkonzept
10. Plätze
11. Mittlere Anbindung ^(W3)
12. Wegeverbindung Stellwerk ^(W3)
13. Campus Band/UMOLA ^(W3)
14. Brücke Nord-I ^(W3)






Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
Aachen

Campus West

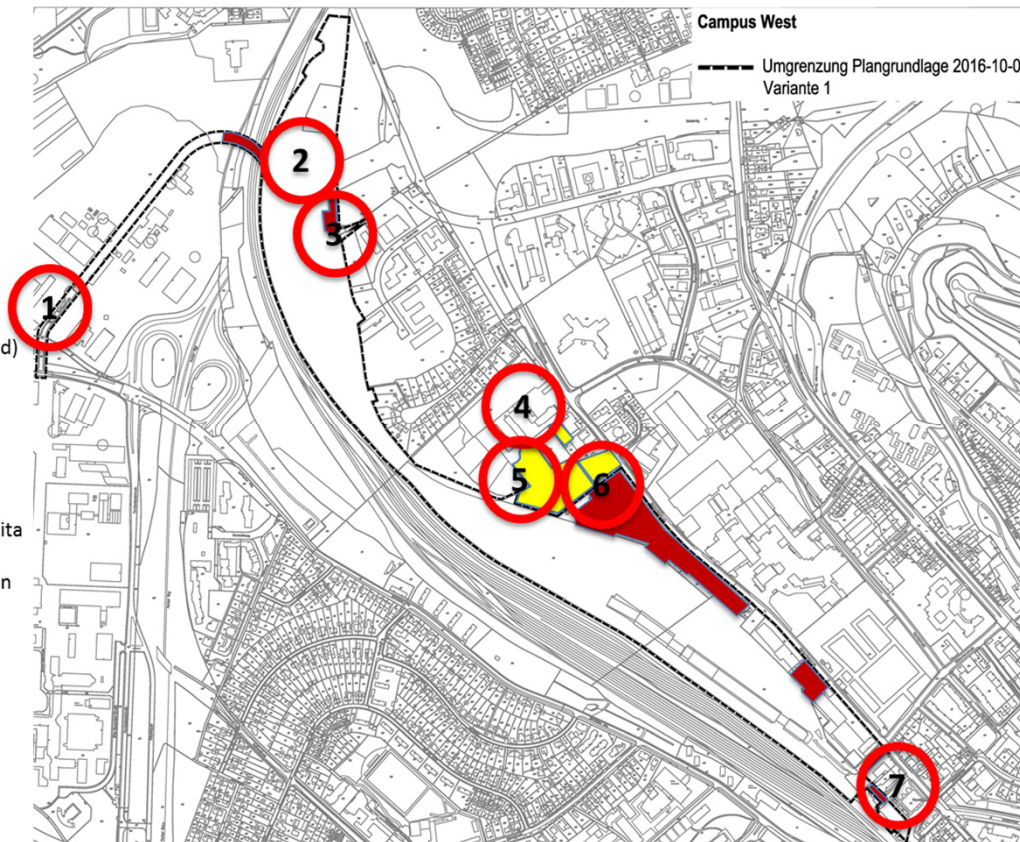
Sachstand

Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 923 (Stand: 11-2016)

-  Geltungsbereich (22,5 ha)
-  Fremdeigentümer (10 %)
-  BLB Eigentum außerhalb Geltungsbereich

Änderungen

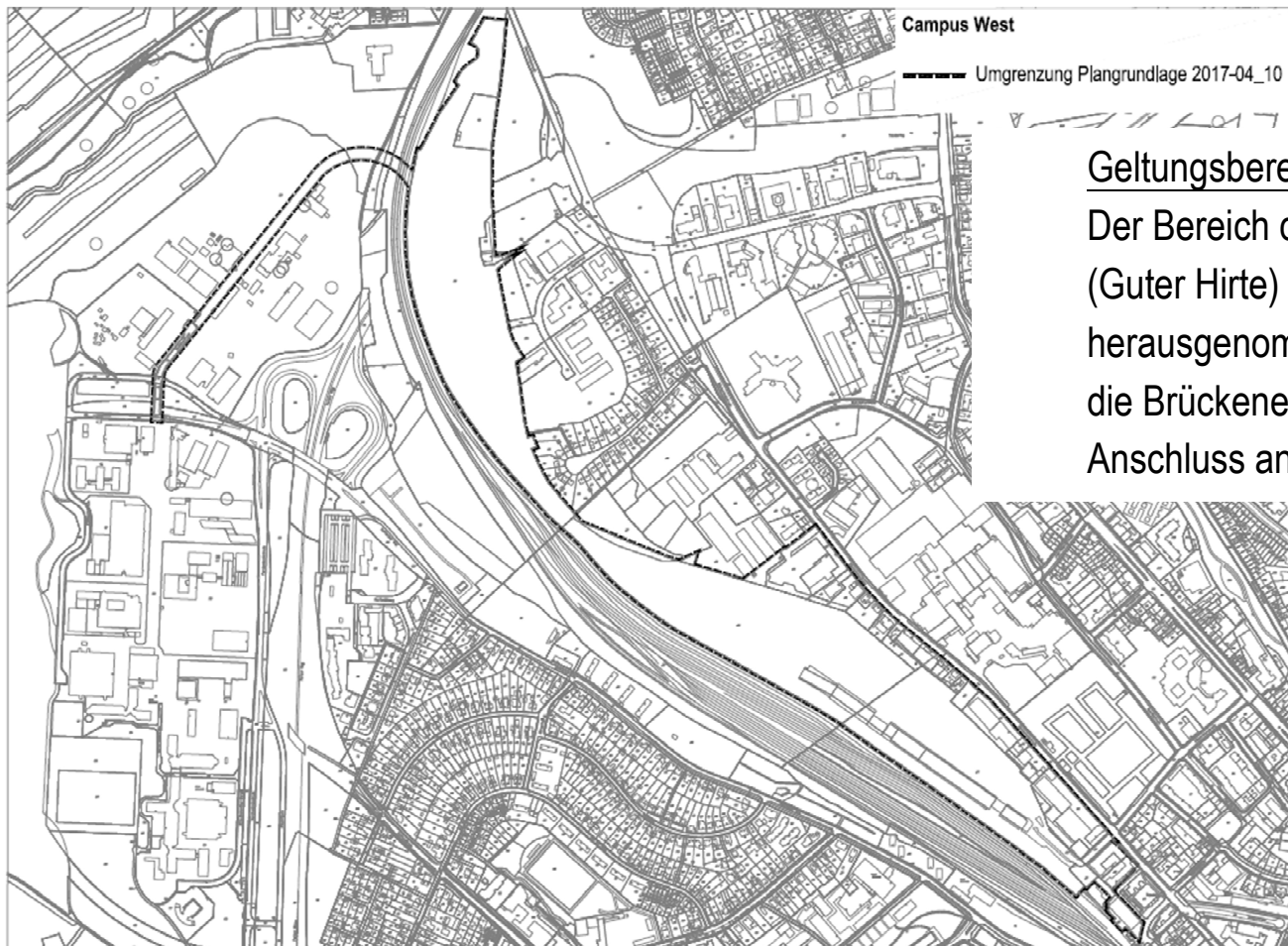
1. Anschluss Mathieustraße
2. Integration nördl. Grünfläche (Wald)
3. Schießanlage DB einbinden
4. Herausnahme Bereich zwischen Süsterau und Aldi
5. Anschluss Fußweg Wohngebiet / Kita
6. Mittlere Anbindung (Aldi) enthalten
7. Wegeverbindung vor Stellwerk vorgesehen



Campus West

Sachstand

Neuer Geltungsbereich Bebauungsplan (Stand: 10.4.2017)



Geltungsbereich Bebauungsplan

Der Bereich des städtischen Grundstückes (Guter Hirte) wurde aus dem Geltungsbereich herausgenommen, hineingenommen wurde die Brückenerschließung (Variante D) bis zum Anschluss an den Seffenter Weg.

aachen

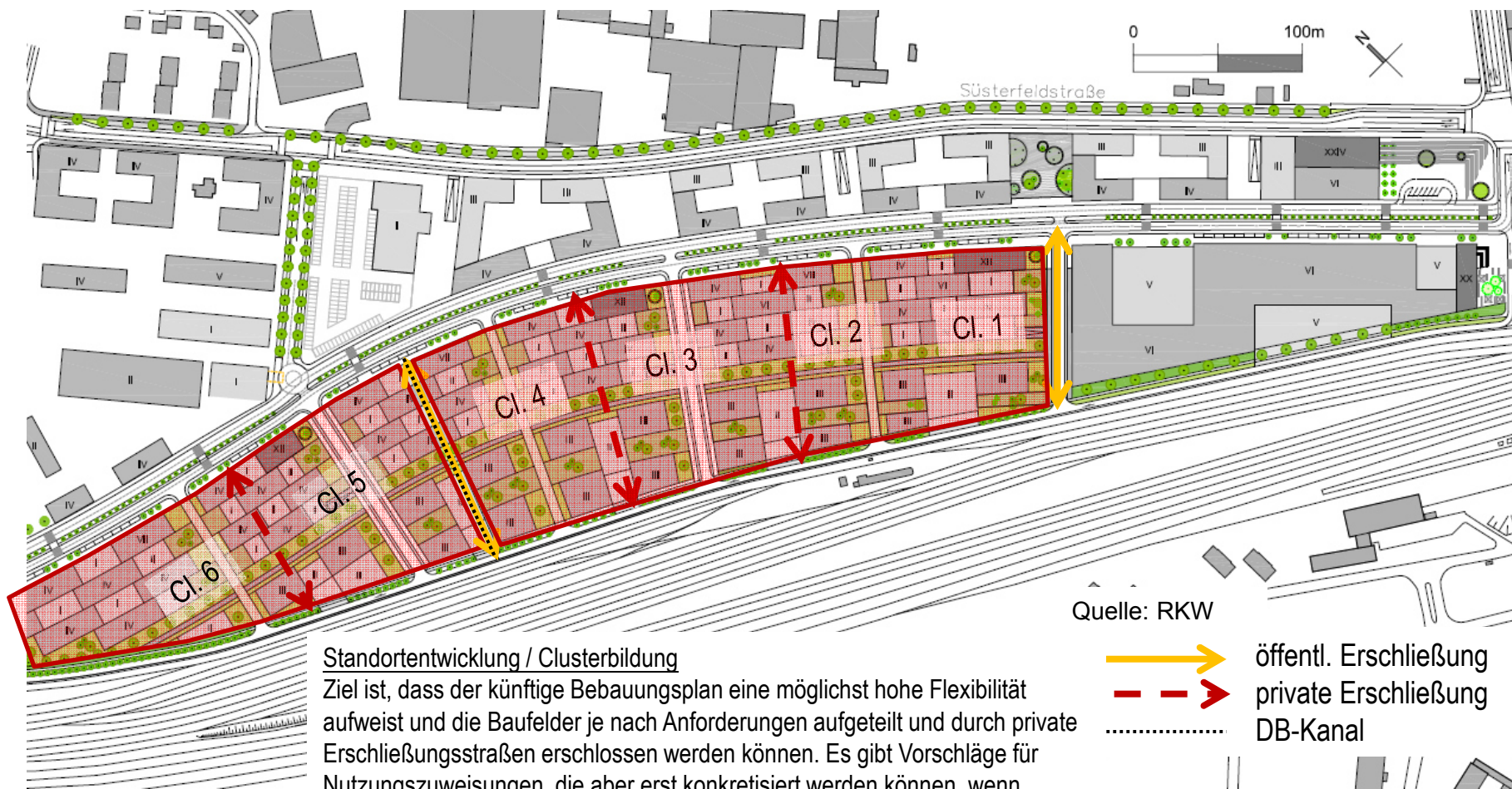


Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
Aachen



Baufeldeinteilung für Forschungscluster 2/2

Aktuell favorisiert die Campus GmbH eine Clusterplanung mit kleineren Baufeldern zugunsten einer größeren Clustervielfalt



Standortentwicklung / Clusterbildung

Ziel ist, dass der künftige Bebauungsplan eine möglichst hohe Flexibilität aufweist und die Baufelder je nach Anforderungen aufgeteilt und durch private Erschließungsstraßen erschlossen werden können. Es gibt Vorschläge für Nutzungszuweisungen, die aber erst konkretisiert werden können, wenn Baurecht besteht.

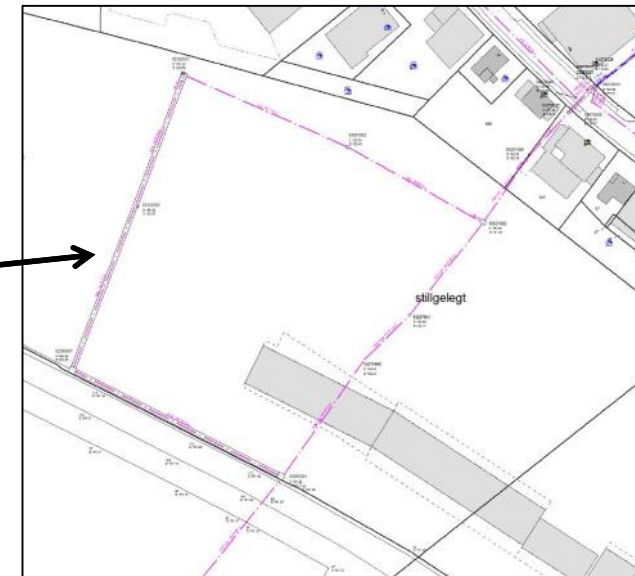
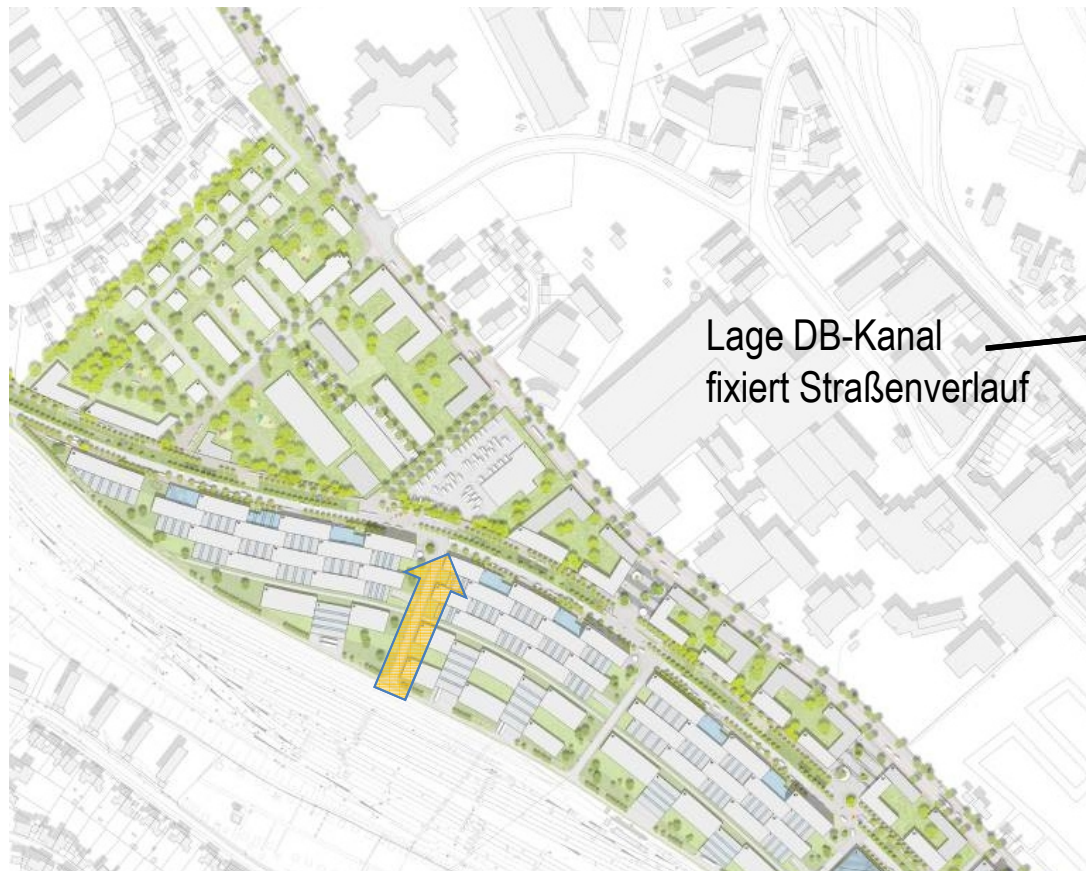
Quelle: RKW

- öffentl. Erschließung
- - - private Erschließung
- DB-Kanal

Campus West

Sachstand

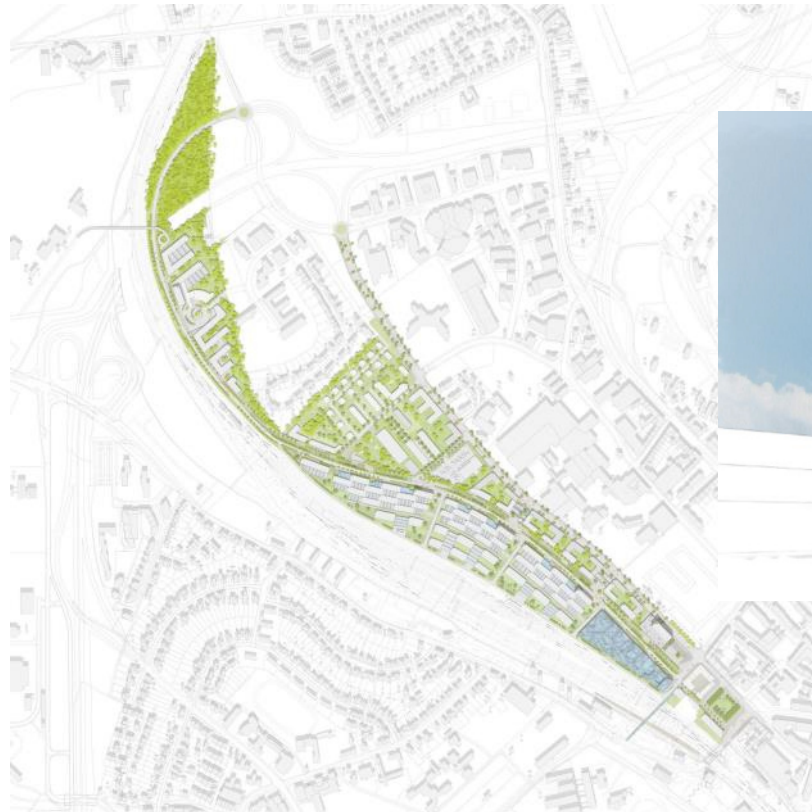
Planungsrestriktionen bei der Clusterbildung



Campus West

Sachstand

Clusterbildung/Vermarktung - Innovation Factory



Innovation Factory

Bei der Überarbeitung des Masterplans soll die Innovation Factory zugrunde gelegt werden.



Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
Aachen

Campus West

Sachstand

Clusterbildung/Vermarktung – Ringlokschuppen (Denkmalschutz)



Ringlokschuppen

Die Erschließung dieses Bereiches ist abhängig von der Brückenkonstruktion. Über das Gewerbegebiet Süsterfeld ist langfristig nur eine Fuß-/ Radweganbindung möglich.

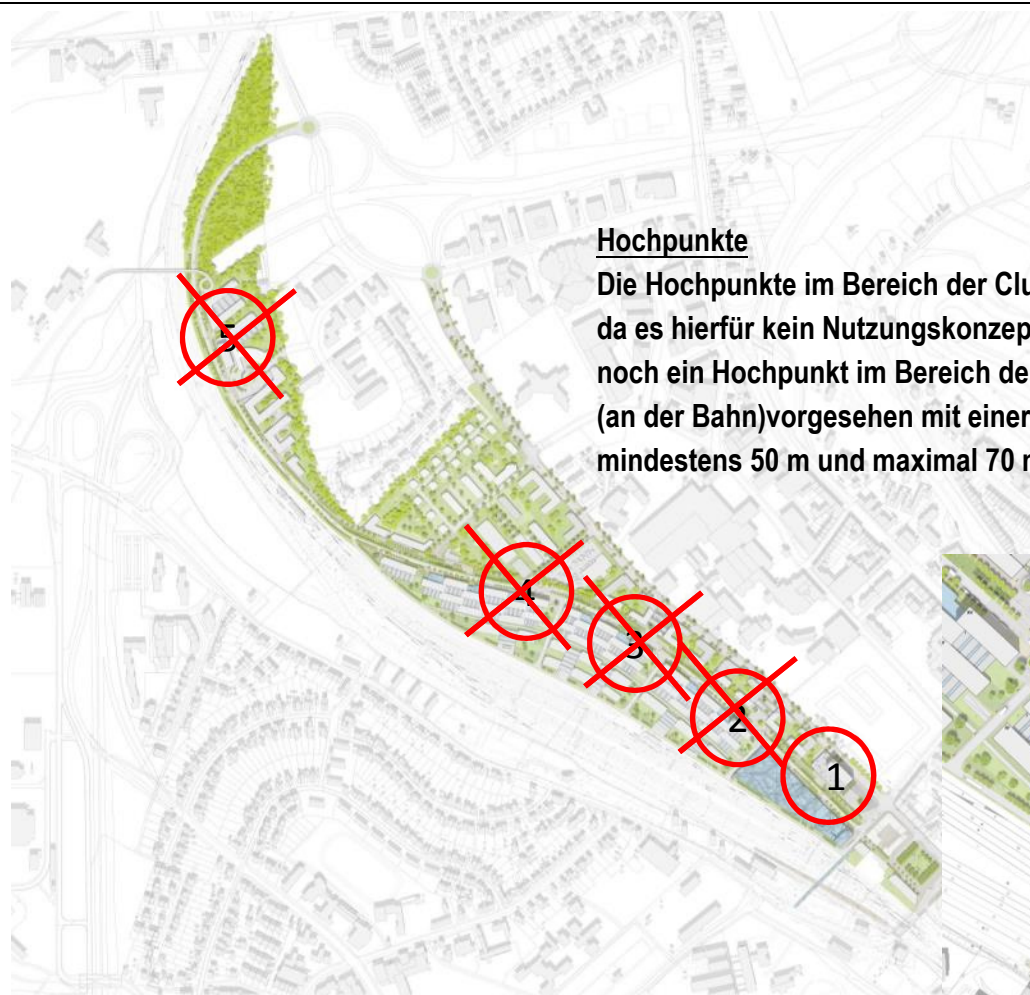
Es bestehen konkrete Entwicklungsabsichten (FiW). Ob und inwieweit diese ermöglicht werden können, steht derzeit nicht fest. Eine bauliche Nutzung ist heute nur innerhalb des Bestandes der denkmalgeschützten Bebauung möglich.



Campus West

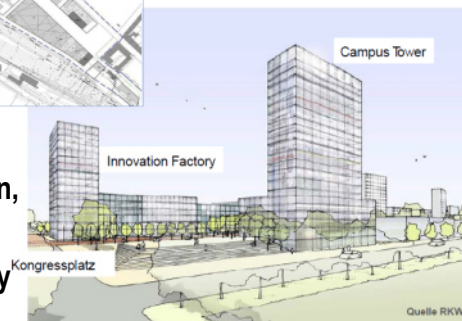
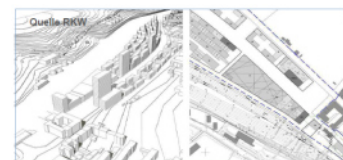
Sachstand

Hochpunkte



Hochpunkte

Die Hochpunkte im Bereich der Cluster sollen entfallen, da es hierfür kein Nutzungskonzept gibt. Es wird nur noch ein Hochpunkt im Bereich der Innovation-Factory (an der Bahn)vorgesehen mit einer Höhe von mindestens 50 m und maximal 70 m.



Campus West

Sachstand

Parkhäuser



Vorgabe der Stadt (09/2014):

1. Entlang des Campusbandes sollen keine oberirdischen Stellplatzanlagen zulässig sein. (Ausschluss im B-Plan)
2. Für die Gestaltung der Parkhäuser / Parkpaletten soll ein gestalterisches Konzept erarbeitet werden, das mit dem Architektenbeirat abgestimmt wird. Das Ergebnis wird im städtebaulichen Vertrag gesichert.
3. Aufgrund der Höhe und des Volumens der Parkhäuser, sollte im Rahmen der Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes (RKW) für die Standorte ein städtebauliches Konzept erarbeitet werden. Es bietet sich an, die Parkhäuser entweder entlang der Bahntrasse oder entlang der Stichstraßen anzuordnen.

Parkhäuser

Entlang der Bahn sollen zwei Parkhausstandorte vorgesehen werden. Im Bebauungsplan soll hierfür eine Zone festgelegt werden, innerhalb derer die Parkhäuser errichtet werden können bzw. zulässig sind.

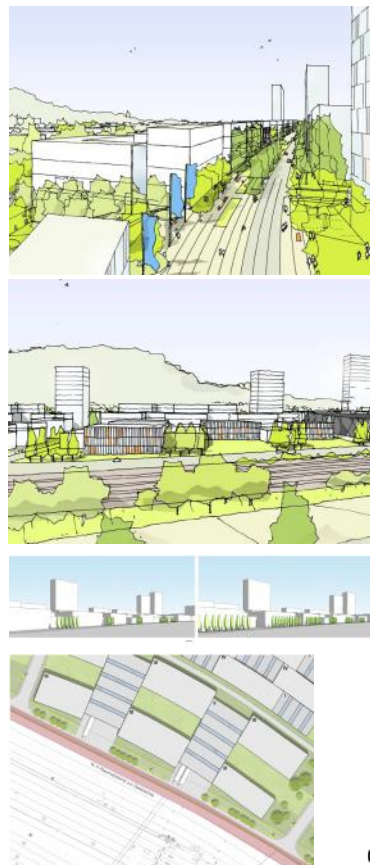


Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
Aachen

Campus West

Sachstand

Grünkonzept (Masterplan 2011)



Grünkonzept

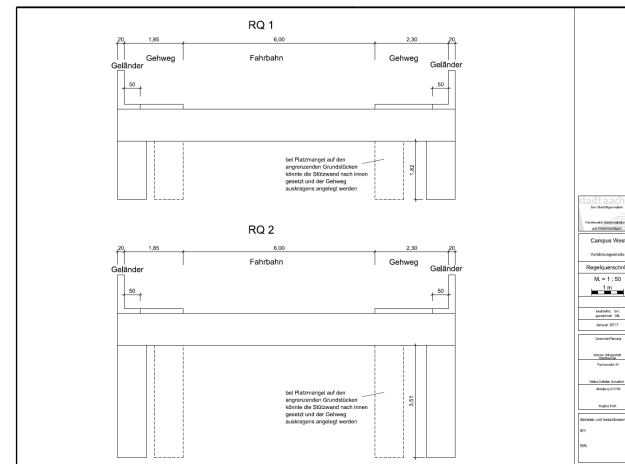
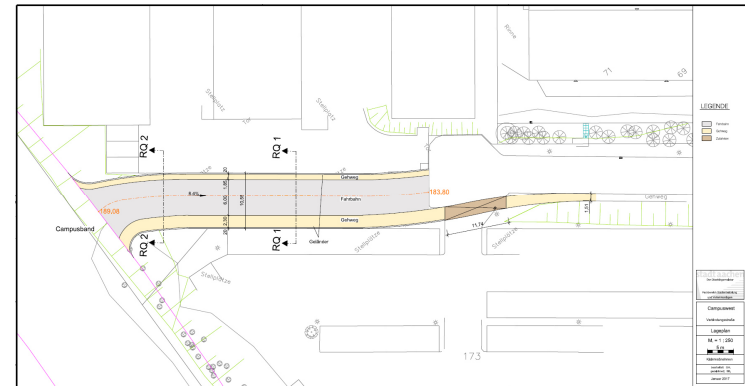
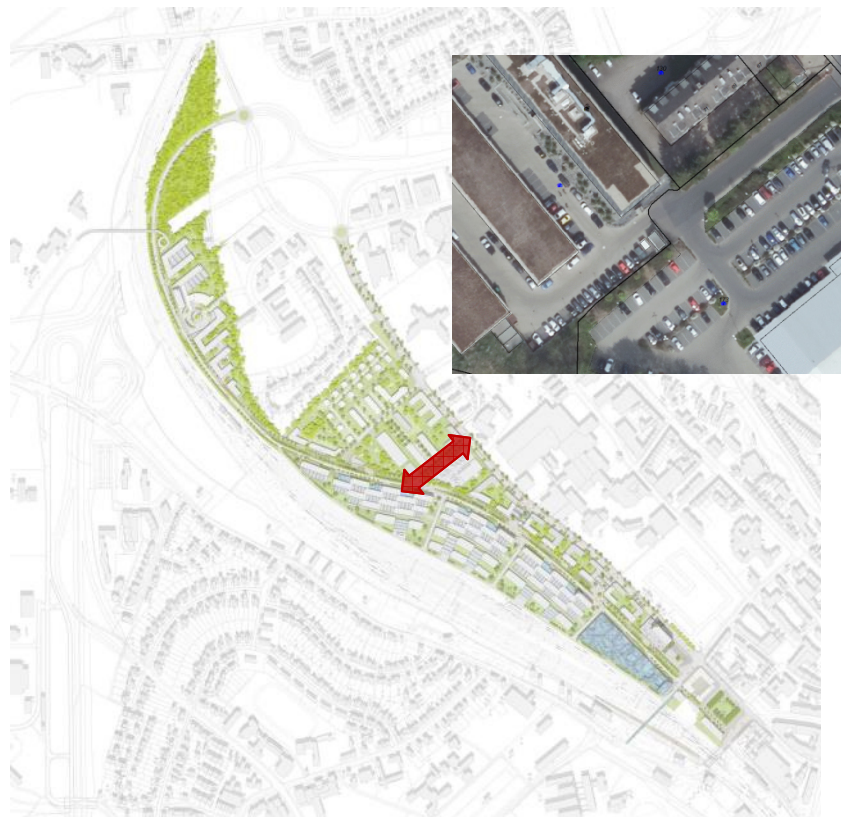
Das bisherige Grünkonzept (Campusband, Platzfugen) soll überarbeitet werden. Als Adressbildung soll an den jeweiligen Clustereingängen die Nebenerschließung aufgeweitet werden, um hier kleine Parks anzulegen, die auch das Campusband gestalterisch einbeziehen.

Campus West Sachstand

Mittlere Anbindung (Aldi)

Mittlere Anbindung (Aldi)

Im Bebauungsplan soll diese Verbindung als Verkehrsfläche festgesetzt werden, zunächst aber nur als Fuß-/ Radwegverbindung ausgebaut werden. Im Falle eines späteren Ausbaus als Erschließungsstraße, ist aufgrund der erheblichen Steigung (8,4 %) eine aufwändige Rampenlösung erforderlich. Die Realisierung dieser Verbindung ist nur möglich, wenn die erforderlichen Grundstücksflächen erworben werden können (Aldi).



Campus West

Sachstand

Wegeverbindung Stellwerk



Wegeverbindung Stellwerk

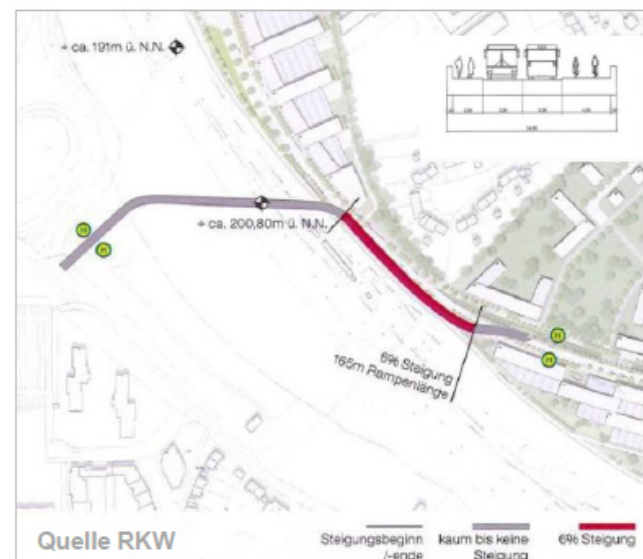
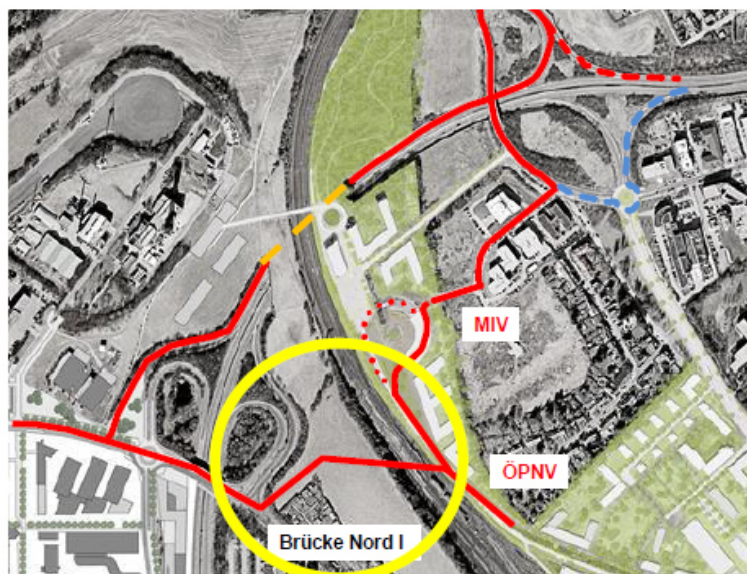
Die Wegeverbindung (Fuß- / Radweg) zwischen Republikplatz und Campusband soll sichergestellt werden. Da diese vor dem Stellwerk über Bahngelände führt, ist mit dem DB über die Umsetzung zu verhandeln.

Um langfristig eine großzügigere Verbindung vom Campus zum Republikplatz bzw. zur Innenstadt zu schaffen, soll das an das Stellwerk angrenzende Wohngebäude in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hineingenommen werden. Die überbaubaren Flächen dieses Gebäudes sollen reduziert werden, so dass langfristig diese Verbindung geschaffen werden kann. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob und wie dieses Ziel rechtssicher umgesetzt werden kann.

Campus West

Sachstand

Brücke Nord-I: Fuß-/Radwegeverbindung



Fuß- / Radwegbrücke

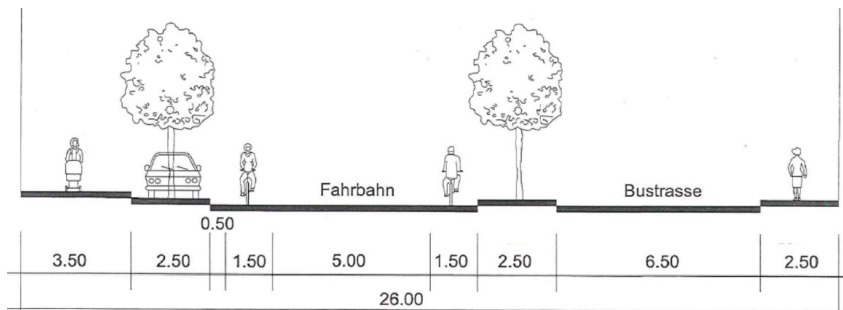
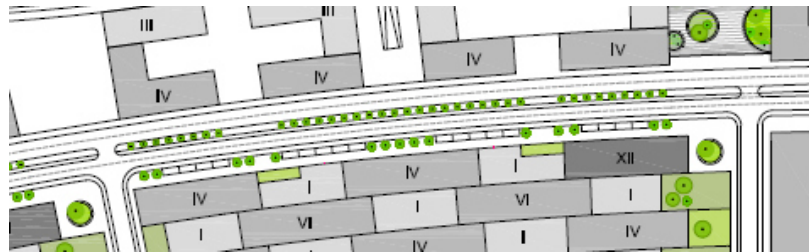
Die Fuß- / Radwegbrücke sollte laut Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2015 optional vorgesehen werden. Da ein Bau der Brücke sehr langfristig gesehen wird, soll im Bebauungsplan berücksichtigt werden, dass ein späterer Anschluss dieser Brücke an die Verkehrsflächen gewährleistet ist. Die Brückentrasse selbst soll nicht in den Geltungsbereich aufgenommen werden.



Campus West

Sachstand

■ Campus Band / UMOLA



Campusband / Umola

Das Campusband wird in einer Breite von 26,0 m festgelegt. Außer einer Trasse für den Individualverkehr wird auch eine eigene Trasse für den öffentlichen Nahverkehr vorgesehen. Diese Trasse kann - zeitlich begrenzt - auch als Teststrecke für das Umola-Projekt (autonomes Fahren) verwendet werden.

Campus West

Sachstand

Interimserschließung



Interimserschließung / Baustellenverkehre

Bis zur Fertigstellung der nördlichen Anbindung (Brücke) ist das Plangebiet derzeit nur über die Kühlwetterstraße erschlossen. Ein (zeitlich befristeter) Anschluss an das Gewerbegebiet Süsterfeld soll aufgrund des engen Straßenraums und des dortigen Parkdrucks vermieden werden. Alternativ wäre ein vorzeitiger Straßenausbau der mittleren Anbindung möglich. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, eine Baustellenerschließung nur bis auf Höhe der Siedlung Süsterau herzustellen und dort eine Wendeanlage vorzusehen.




stadt aachen



Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
Aachen

BAUFELD VERSCHIEBUNG



-  Baufeld NEU
-  Baufeld Alt
-  Verschiebung Stichstraßen

BAUFELD VERSCHIEBUNG

Alternativaufteilung



— Baufeld Neu — Baufeld Alt

M 1:7.500


LAGE KANAL IM 26M CAMPUS



Kanal

STICHSTRASSE VERBREITERUNG



 Stichstraßen
verbereitert

PARKHAUS



200m →

Parkhaus

200m →

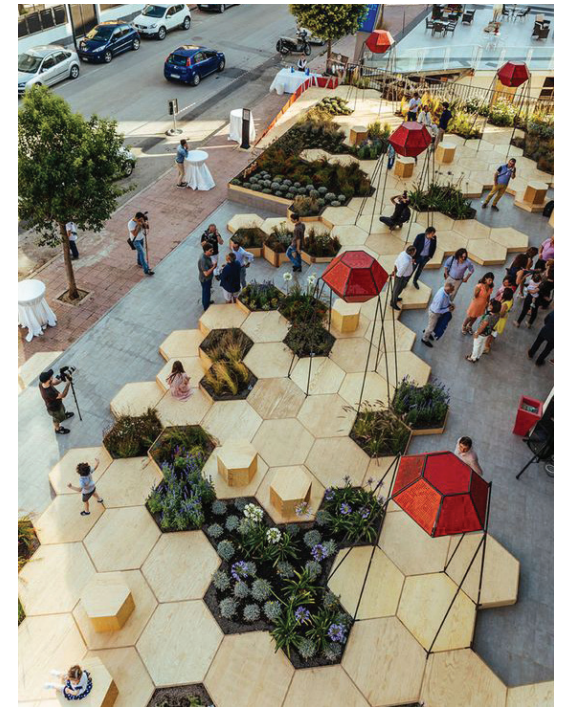
Parkhaus
Alternative

GRÜNPLÄTZE





- Überwiegend Grün
- Überwiegend Stein
- Grüne Inseln im Bürgersteig

GRÜNPLÄTZE
ASSOZIATIONEN



ERSCHLIESSUNG



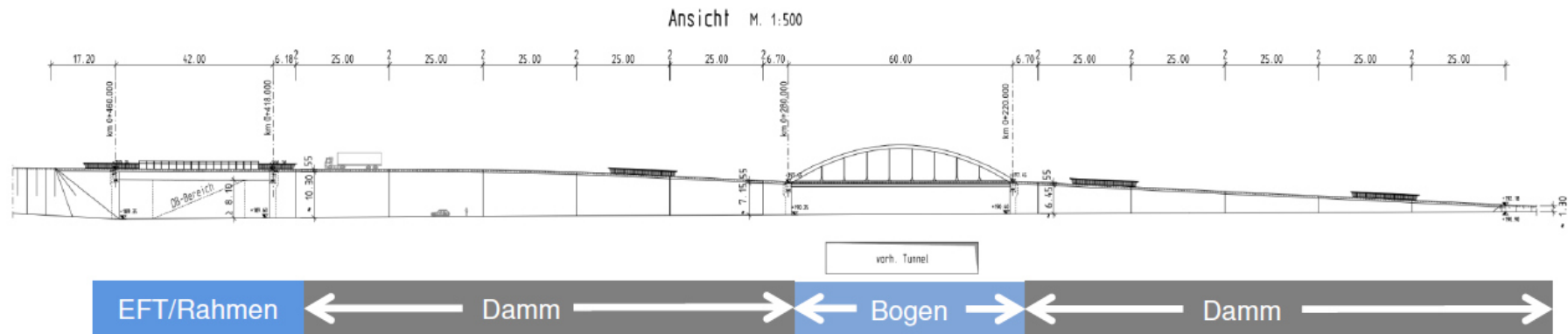
-  Fußläufige Erschließung Privat
-  Fußläufige Erschließung Öffentlich

Brückenverbindung Campus West und Melaten

Variante 3: Bogenbrücke + Damm + Einfeldträger

Ansicht

Stützweiten: 60m und 42m



Quelle: Machbarkeitsuntersuchung Brückenverbindung zwischen RWTH Aachen Campus West und Melaten, BSV / Thomas & Bökamp





HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

RWTH Aachen Campus West – nördliche Verkehrsanbindung Untersuchung Variante D

Kurzbericht

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Yvonne Reul

Aachen, im März 2017

N:\2017_17\170060_AC Verkehrsmodell
Campus\Texte\Berichte\170060_be_V10.doc

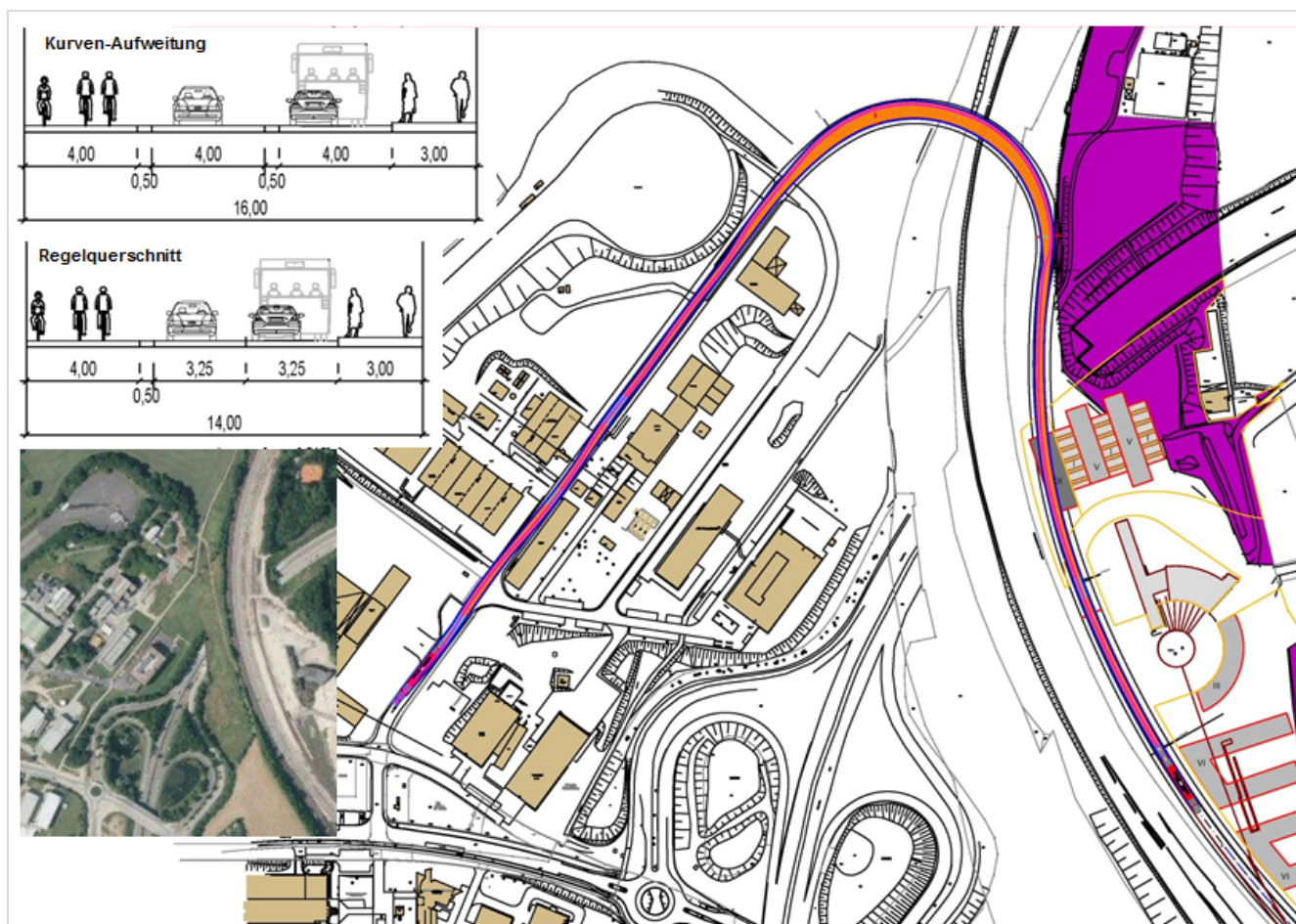
Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung	3
2	Analyse und Prognose-Nullfall	4
3	Nördliche Anbindungsvariante A	4
3.1	Nördliche Anbindungsvariante A mit mittlerer Anbindung	5
3.2	Nördliche Anbindungsvariante A ohne mittlere Anbindung	5
4	Nördliche Anbindungsvariante D	6
4.1	Nördliche Anbindungsvariante D mit mittlerer Anbindung	6
4.2	Nördliche Anbindungsvariante D ohne mittlere Anbindung	7
5	Gegenüberstellung Varianten A und D	7

1 Vorbemerkung

Im Zusammenhang mit der jetzt wieder aufgenommenen Planung des RWTH Aachen Campus West stellt sich erneut die Frage nach einer Nordanbindung. Im Rahmen der Untersuchungen aus dem Jahr 2009 wurde ein Makroskopisches Verkehrsmodell aufgebaut und im Laufe der Jahre verschiedene Netzvarianten untersucht.

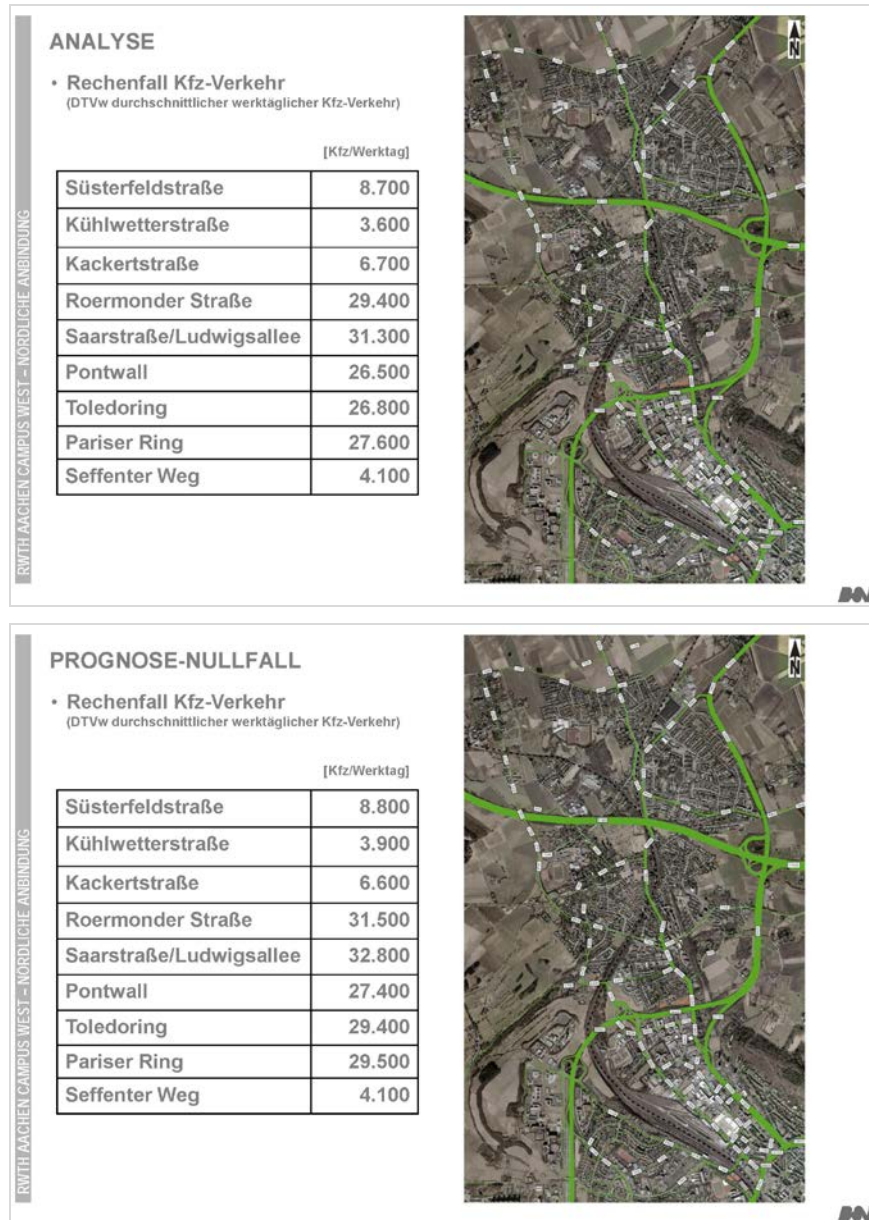
Für eine erste Abschätzung und zur besseren Vergleichbarkeit zu den damaligen Anbindungsvarianten wurde nun eine weitere Planfall-Variante (Variante D) mit dem gleichen Verkehrsmodell untersucht.



Zum Vergleich der Werte werden zunächst der Analysefall, Prognose-Nullfall und die damalige Planfallvariante A noch einmal dargestellt¹. Die Planfallvarianten sind jeweils unterteilt in eine mit mittlerer Anbindung und eine ohne mittlere Anbindung an die Süsterfeldstraße (Höhe Aldi).

¹ Verkehrsgutachten RWTH Aachen Campus West vom November 2011, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, im Auftrag des BLB Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Niederlassung Aachen, November 2011.

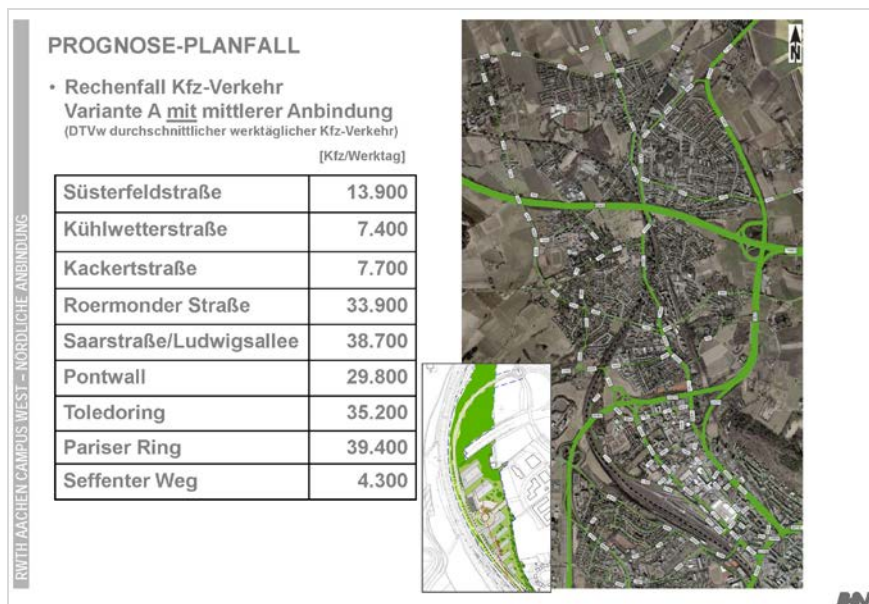
2 Analyse und Prognose-Nullfall



3 Nördliche Anbindungsvariante A

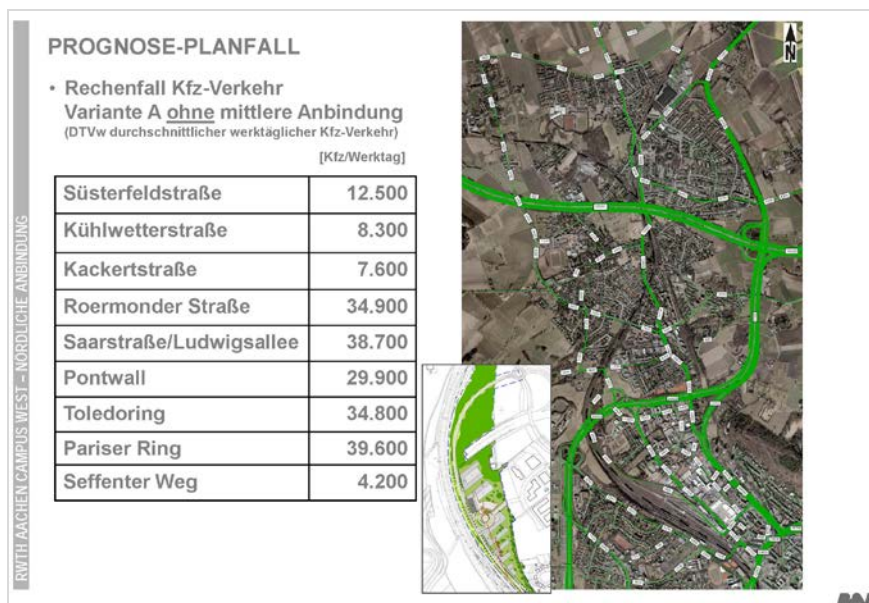
Bei der nördlichen Anbindungsvariante A führt das Campusband am Ringlokschuppen vorbei über den Pariser Ring und schließt dann an den nördlichen Anschluss zum Toledoring/Pariser Ring an.

3.1 Nördliche Anbindungsvariante A mit mittlerer Anbindung



Die Kfz-Belastungszahlen ausgewählter Querschnitte für den Werktag sind in obiger Tabelle zu finden. Das Streckenstück der Nordanbindung der Variante A ist hier mit 2.700 Kfz/Werntag belastet.

3.2 Nördliche Anbindungsvariante A ohne mittlere Anbindung

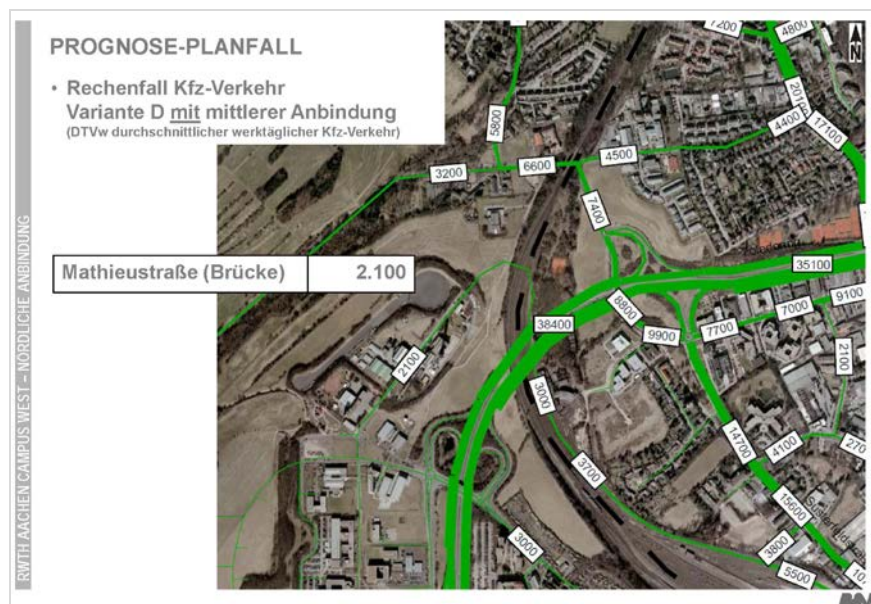
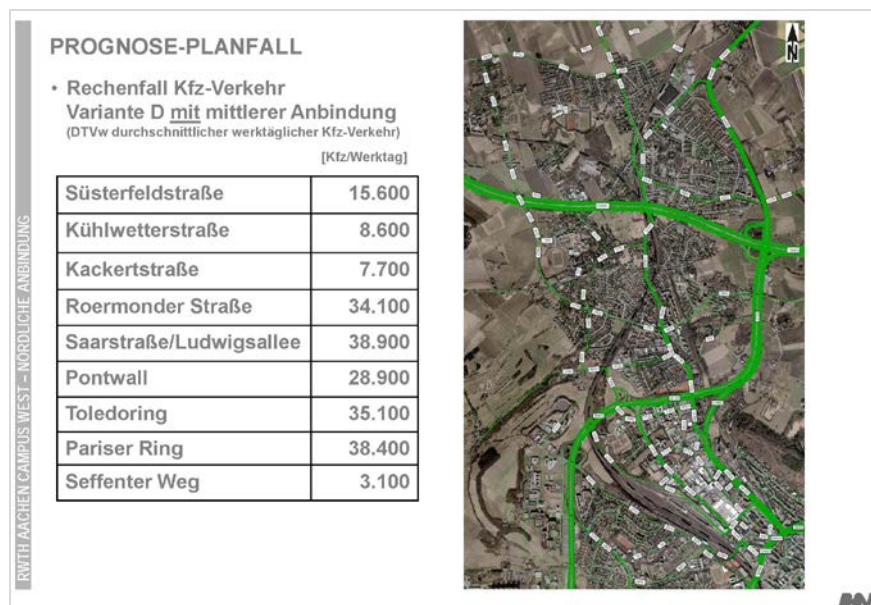


Die Kfz-Belastungszahlen ausgewählter Querschnitte für den Werktag sind in obiger Tabelle zu finden. Ohne den mittleren Anschluss an die Süsterfeldstraße ist das Streckenstück der Nordanbindung der Variante A hier mit 3.100 Kfz/Werntag belastet.

4 Nördliche Anbindungsvariante D

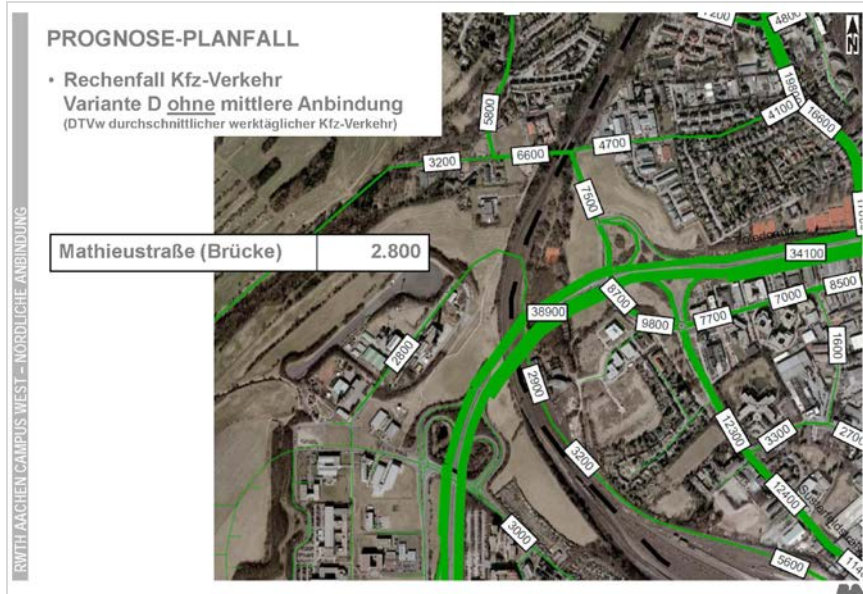
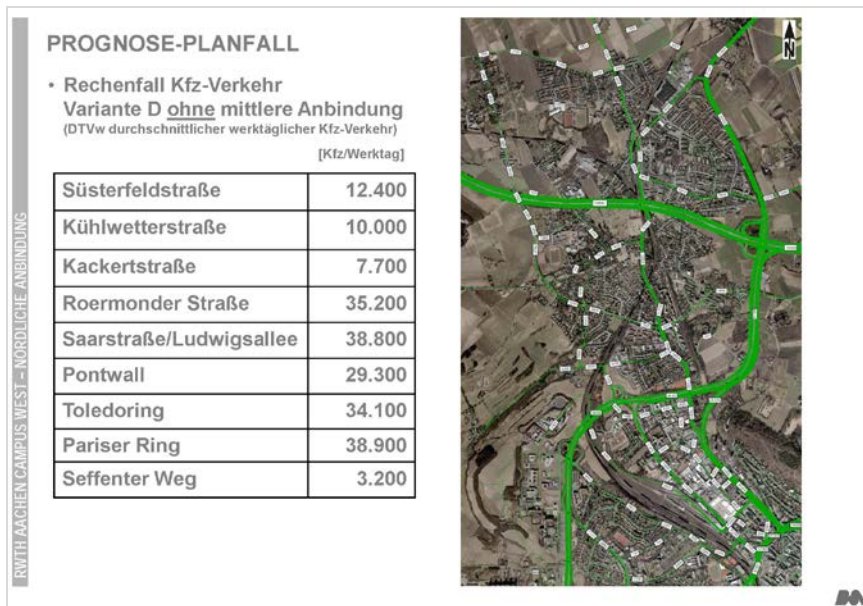
Bei der nördlichen Anbindungsvariante D führt das Campusband am Ringlokschuppen vorbei über den Pariser Ring und schließt an der Mathieustraße an. Somit gibt es eine direkte Brückenverbindung zwischen Campus West und dem Campus Melaten.

4.1 Nördliche Anbindungsvariante D mit mittlerer Anbindung



Die Kfz-Belastungszahlen ausgewählter Querschnitte für den Werktag sind in obiger Tabelle zu finden. Das Streckenstück der Nordanbindung der Variante D (Mathieustraße) ist hier mit 2.100 Kfz/Werktag belastet.

4.2 Nördliche Anbindungsvariante D ohne mittlere Anbindung



Die Kfz-Belastungszahlen ausgewählter Querschnitte für den Werktag sind in obiger Tabelle zu finden. Ohne den mittleren Anschluss an die Süsterfeldstraße ist das Streckenstück der Nordanbindung der Variante D (Mathieustraße) hier mit 2.800 Kfz/Werktag belastet.

5 Gegenüberstellung Varianten A und D

Nachfolgend sind für ausgewählte Straßenquerschnitte die Kfz-Belastungen des Prognose-Nullfalls und der beiden Planfallvarianten der nördlichen Anbindung jeweils mit und ohne mittlere Anbindung an die Süsterfeldstraße aufgeführt.

GEGENÜBERSTELLUNG PROGNOSE-NULLFALL – PROGNOSE-PLANFÄLLE

	Prognose-Nullfall [Kfz/Werktag]	Prognose-Planfall			
		Var. A mit mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]	Var. A ohne mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]	Var. D mit mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]	Var. D ohne mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]
Süsterfeldstraße	8.800	13.900	12.500	15.600	12.400
Kühlwetterstraße	3.900	7.400	8.300	8.600	10.000
Kackertstraße	6.600	7.700	7.600	7.700	7.700
Roermonder Straße	31.500	33.900	34.900	34.100	35.200
Saarstraße/ Ludwigsallee	32.800	38.700	38.700	38.900	38.800
Pontwall	27.400	29.800	29.900	28.900	29.300
Toledoring	29.400	35.200	34.800	35.100	34.100
Pariser Ring	29.500	39.400	39.600	38.400	38.900
Seffenter Weg	4.100	4.300	4.200	3.100	3.200

RWTH AACHEN CAMPUS WEST – NÖRDLICHE ANBINDUNG

BN

VERÄNDERUNGEN PROGNOSE-PLANFÄLLE – PROGNOSE-NULLFALL

	Prognose-Nullfall [Kfz/Werktag]	Prognose-Planfall			
		Var. A mit mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]	Var. A ohne mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]	Var. D mit mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]	Var. D ohne mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]
Süsterfeldstraße	8.800	+ 5.100	+ 3.700	+ 6.800	+ 3.600
Kühlwetterstraße	3.900	+ 3.500	+ 4.400	+ 4.700	+ 6.100
Kackertstraße	6.600	+ 1.100	+ 1.000	+ 1.100	+ 1.100
Roermonder Straße	31.500	+ 2.400	+ 3.400	+ 2.600	+ 3.700
Saarstraße/ Ludwigsallee	32.800	+ 5.900	+ 5.900	+ 6.100	+ 6.000
Pontwall	27.400	+ 2.400	+ 2.500	+ 1.500	+ 1.900
Toledoring	29.400	+ 5.800	+ 5.400	+ 5.700	+ 4.700
Pariser Ring	29.500	+ 9.900	+ 10.100	+ 8.900	+ 9.400
Seffenter Weg	4.100	+ 200	+ 100	- 1.000	- 900

RWTH AACHEN CAMPUS WEST – NÖRDLICHE ANBINDUNG

BN

Die Übersicht der Veränderungen zum Prognose-Nullfall zeigt im Umfeld der Campusentwicklungen eine Mehrbelastung. Lediglich die Variante D schafft eine Abminderung der Kfz-Belastungen auf dem Seffenter Weg.

RWTH AACHEN CAMPUS WEST – NÖRDLICHE ANBINDUNG

VERÄNDERUNGEN PROGNOSE-PLANFÄLLE

	Prognose-Planfall	
	Var. D - A mit mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]	Var. D - A ohne mittl. Anbindung [Kfz/Werktag]
Süsterfeldstraße	+ 1.700	- 100
Kühlwetterstraße	+ 1.200	+ 1.700
Kackerstraße	0	+ 100
Roermonder Straße	+ 200	+ 300
Saarstraße/Ludwigsallee	+ 200	+ 100
Pontwall	- 900	- 600
Toledoring	- 100	- 700
Pariser Ring	- 1.000	- 700
Seffenter Weg	- 1.200	- 1.000

BW

Im direkten Vergleich der beiden Planfallvarianten D und A sieht man Entlastungen auf dem Außenring, Seffenter Weg und Pontwall, aber auch zusätzliche Verkehre auf der Kühlwetterstraße, Roermonder Straße und Saarstraße bzw. Ludwigsallee.