

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1105/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 13.12.2018 Verfasser: Dez. III / FB 61/500						
Rahmenplanung "Rund um den Burtscheider Viadukt" / "Bachoffenlegung Dammstraße" hier: Ratsantrag der Fraktion Grüne und Linke vom 03.05.2017, Tagesordnungsantrag der Fraktionen Grüne und Linke vom 09.10.2017 und schließlich entsprechende Vorlage und Beschluss vom 09.11.2017							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 837 376 869">Datum</th> <th data-bbox="383 837 954 869">Gremium</th> <th data-bbox="960 837 1383 869">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 873 376 902">10.01.2019</td> <td data-bbox="383 873 954 902">Planungsausschuss</td> <td data-bbox="960 873 1383 902">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	10.01.2019	Planungsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
10.01.2019	Planungsausschuss	Entscheidung					

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt - vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2019 - die Verwaltung mit der Vergabe einer Machbarkeitsstudie zum Thema „Wasser sichtbar machen in Burtscheid“.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-090101-008-1 Innenstadtkonzept 2022

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019*	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Folgekös- ten (alt)	Folgekös- ten (neu)
Ertrag	80.000	80.000	240.000	240.000	0	0
Personal-/ Sachaufwand	100.000	100.000	300.000	300.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	20.000	20.000	60.000	60.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2018

Erläuterungen:

Mit **Ratsantrag vom 03.05.2017** erläutern die Fraktionen Grüne und Die Linke Handlungserfordernisse und Ziele im Bereich Burtscheider Viadukt. Der Ratsantrag hat zum Ziel, die Verwaltung mit einer Rahmenplanung für den Bereich „Rund um den Burtscheider Viadukt“ (Ratsantrag s. Anlage 1) zu beauftragen und Städtebaufördermittel einzuwerben.

In der **Sitzung vom 09.11.2017** berichtet die Verwaltung daraufhin in ihrer Vorlage über die Bebauungsmöglichkeiten im Bereich Kurbrunnenstraße (s. 1. Punkt: „Drittes Gleis / Bebauungsmöglichkeiten im Bereich Kurbrunnenstraße der Verwaltungsvorlage“, s. Anlage 1) und die Notwendigkeit der **Aufstellung eines Bebauungsplans** für diesen Bereich, die erst kürzlich, am 08.11.2018, im Planungsausschuss beraten wurde.

BEBAUUNGSPLAN KURBRUNNENSTRAÙE/BACHSTRAÙE:

Die Flächen auf der Nordseite des Viaduktes wurden mit in das Plangebiet aufgenommen um die **Verbindungsachsen des Fuß- und Radverkehrs** in Richtung Frankenberger Viertel zu sichern („Ein Ziel des Bebauungsplanes ist es, die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Kurbrunnenstraße und Moltkestraße zu verbessern.“ s. Anlage 3: Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan – Kurbrunnenstraße/Bachstraße-).

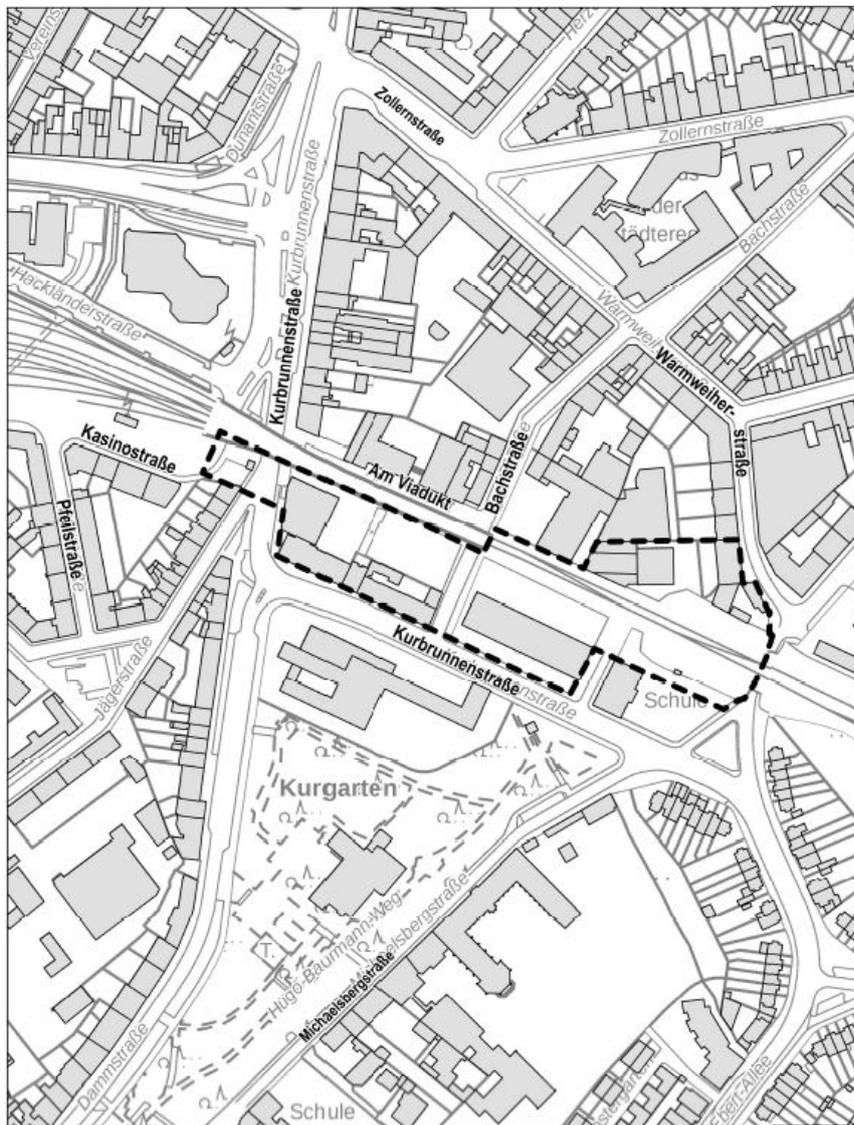


Abb.1: vorgesehene Gebiet Bebauungsplan am Burtscheider Viadukt

Unterschiedliche Bedarfe und Handlungsansätze „Rund um den Burtscheider Viadukt“, die in der **Verwaltungsvorlage für die Sitzung des Planungsausschusses am 09.11.2017** zum Thema erläutert werden, können identifiziert und die Notwendigkeit einer „Bündelung der Prozesse“ (im Folgenden genannt „Rahmenplanung“) für diesen kleinräumlichen, noch zu identifizierenden Betrachtungsbereich vonseiten der Verwaltung festgestellt werden (s. letzter Punkt der Verwaltungsvorlage für den PLA am 09.11.2017: „Bündelung in Rahmenplanung“, s. Anlage 1).

RAHMENPLANUNG UND BESTEHENDES INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

(ISEK):

Es wird in der benannten Vorlage (PLA 09.11.2017) ebenfalls darauf verwiesen, dass Personalengpässe bestehen und prinzipiell zunächst die **Förderfähigkeit einer solchen Rahmenplanung** in Überschneidung mit dem Geltungsbereich des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) „**Innenstadtkonzepts 2022**“ geklärt werden müsse. Unter dem 2. Punkt der Vorlage: „Innenstadtkonzept 2022 (ISK 2022)“ werden bereits alle Maßnahmen aufgelistet, die ohnehin als solche im Zusammenhang mit dem Geltungsbereich des

Innenstadtkonzeptes in Burtscheid förderfähig sind (s. Abb. 2) und in Stufen in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen.

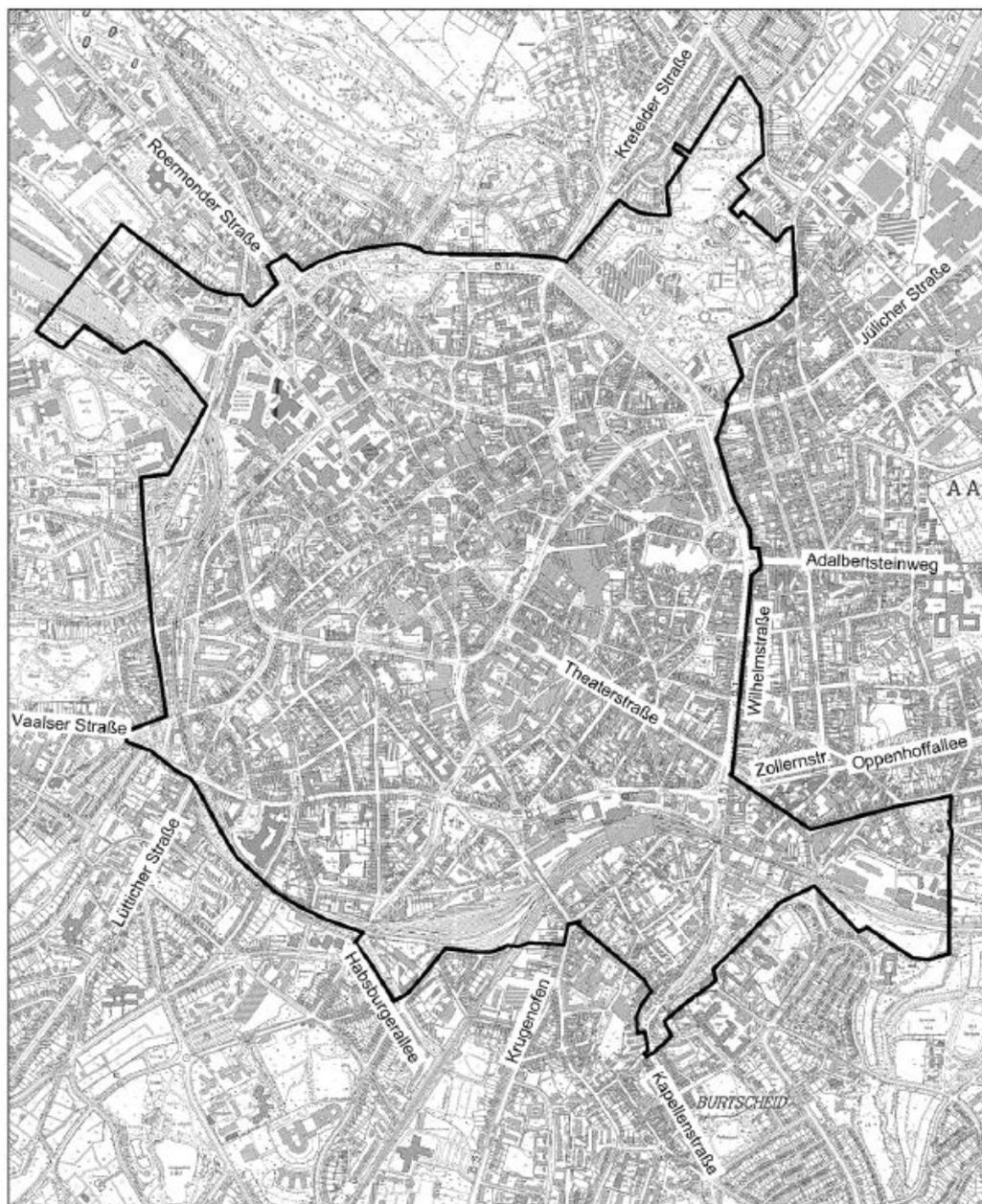


Abb. 2: Geltungsbereich des Innenstadtkonzeptes 2022

Neben dem in der Planung befindlichen Projekt der **Umsetzung des Südausgangs am Hauptbahnhof**, der Konzeption der **Premiumwege ins Aachener Grün** (hier in den Burtscheider Kurgarten) und somit der Schaffung einer besseren Anbindung Burtscheids an die Innenstadt wurden außerdem folgende Maßnahmen im Kontext des Innenstadtkonzeptes benannt:

- 1.) Bachoffenlegung Teilstück Burtscheider Markt
- 2.) Bachoffenlegung Burtscheider Kurgarten
- 3.) Umgestaltung Fußgängerzone Burtscheider Markt bis Bereich Abteitor
- 4.) Umsetzung Parkpfliegewerk Burtscheider Kurgarten
- 5.) Umgestaltung westliche Bachstraße

Die Maßnahme „**Umgestaltung westliche Bachstraße**“ schließt im Kontext des Innenstadtkonzeptes neben der Aufwertung des Straßenraumes und der Stärkung der Verbindung

des Kurgartens zum Frankenberger Viertel die Prüfung der Möglichkeiten zur **Bachoffenlegung** mit ein.

Burtscheid wird im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Innenstadtkonzept 2022“ (ISK 2022) mit seinem historischen Kernbereich als gleichberechtigter räumlicher Schwerpunkt berücksichtigt und ist so in die Städtebauförderung aufgenommen worden (s. Abb.3). Ziel ist die bessere Anbindung an die Innenstadt und das Frankenberger Viertel sowie die Stärkung des Kurgartens und der Fußgängerzone durch Umsetzung der oben benannten Maßnahmen.

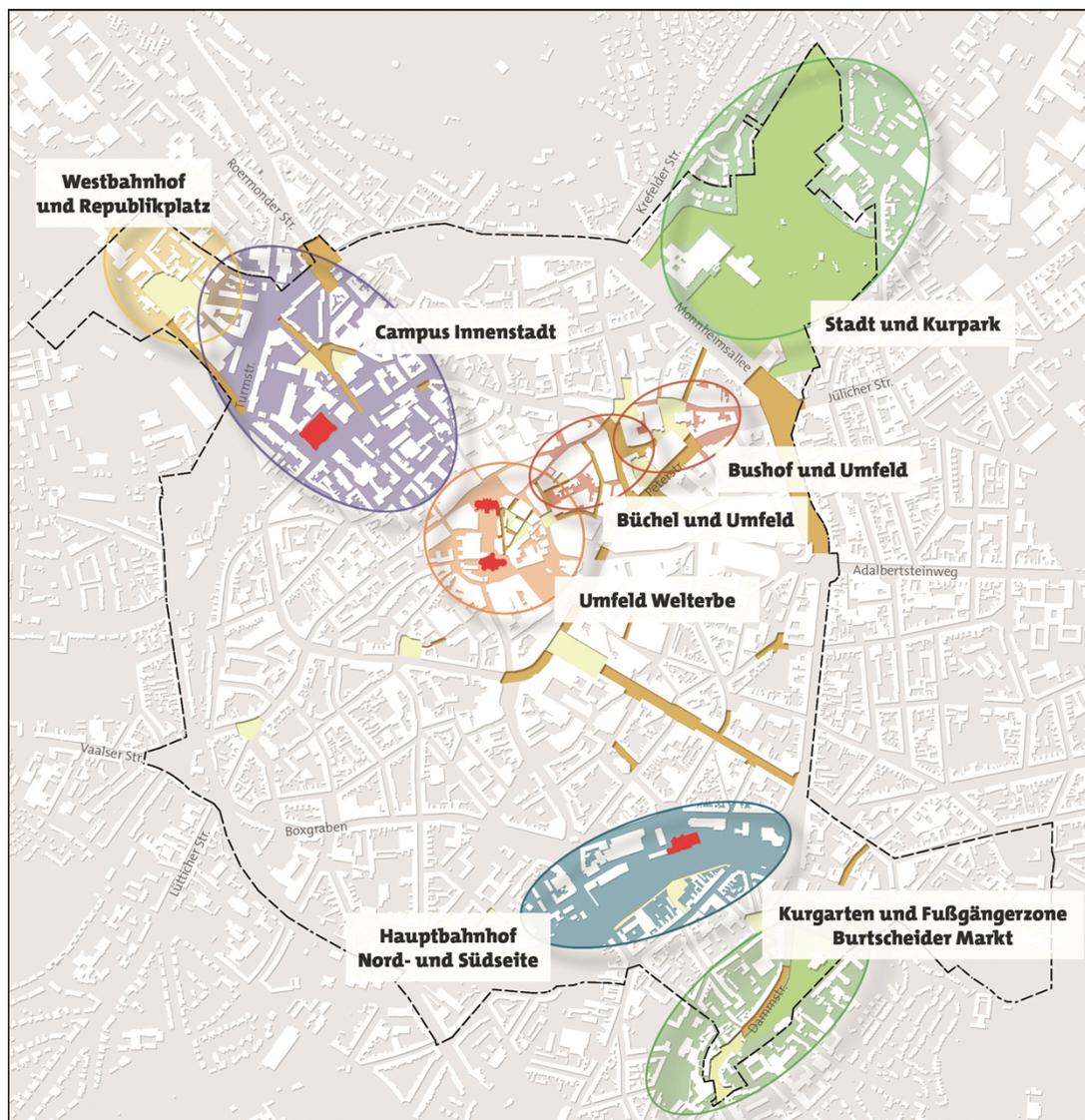


Abb. 3: Räumliche Schwerpunkte des Innenstadtkonzeptes 2022 (ISK 2022)

BACHOFFENLAGE IM RAHMEN DES INNENSTADTKONZEPTE:

Die Verwaltung wird mit **Beschluss vom 09.11.2017** neben der Klärung der Frage nach der Förderfähigkeit einer Rahmenplanung „Rund um den Burtscheider Viadukt“ beauftragt, „den Baustein „**Bachoffenlegung Dammstraße**“ kurzfristig anzugehen, hierzu eine Planung sowie Kostenermittlung als Grundlage für einen konkreten Förderantrag zu erarbeiten und diese im Ausschuss vorzustellen.“

Ein thematischer Schwerpunkt des Innenstadtkonzeptes 2022 ist das Bestreben des „Sichtbar- und Erlebarmachens der Aachener Bäche“. Eine Machbarkeitsstudie für den Bereich der Innenstadt wurde bereits in Auftrag gegeben und abgeschlossen. Ziel der Erarbeitung eines derartigen

Gesamtkonzeptes war es, den Innenstadtbereich hinsichtlich der technischen, gestalterischen und finanziellen Möglichkeiten an ausgewählten Standorten zu untersuchen.

Die „**Bachoffenlegung Dammstraße**“ ist im Rahmen der Maßnahme „Bachoffenlegung Kurgarten Burtscheid“ ein angemeldetes Projekt der Städtebauförderung. Neben anderen angemeldeten Maßnahmen zur Bachoffenlegung in Burtscheid war der Auslöser für die Überlegungen zur vorgezogenen Bachoffenlegung in der Dammstraße schließlich die Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen durch die STAWAG. Man ging zum Zeitpunkt des Beschlusses vom 09.11.2017 davon aus, dass ein Eingriff in den Untergrund zur Erneuerung der Leitungen zeitnah erfolgen müsse und in diesem Zuge und im „Vorlauf zu einer Rahmenplanung“ die Chance bestünde, eine Bachoffenlegung schnell zu realisieren.

Ende 2017 teilte die STAWAG der Verwaltung mit, dass sie bei der Kanaluntersuchung zu dem Ergebnis gekommen sei, dass keine tiefbautechnischen Maßnahmen durchgeführt werden müssten und eine Ertüchtigung des Kanals von innen möglich sei. Die Möglichkeit, eine Bachoffenlegung im Zuge der STAWAG- Maßnahme zu veranlassen, besteht seit Anfang des Jahres 2018 daher nicht mehr. Das Bestreben, die Bachoffenlegung in der Dammstraße auch weiterhin zu verfolgen, soll nun in einen fundierten Zusammenhang mit den o.g., bereits beantragten Maßnahmen zur Bachoffenlegung in Burtscheid gesetzt werden.

Vorgeschlagen wird in diesem Zusammenhang, dass aufgrund der komplexen Thematik rund um die Aachener Bäche und das Thermalwasser sowie die Thermalquellen eine **Machbarkeitsstudie „Wasser sichtbar machen in Burtscheid“** in Auftrag gegeben werden soll, die eine fundierte Aussage zu den historischen Gegebenheiten, Voraussetzungen vor Ort und Möglichkeiten der Umsetzung liefert. Die Verwaltung empfiehlt diese Herangehensweise, um ein flächendeckendes Konzept für den gesamten Kernbereich von Burtscheid mit den anspruchsvollen technischen und wasserschutzrechtlichen Belangen vorlegen zu können. Die Machbarkeitsstudie soll Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, somit der Standortsicherung, aufzeigen und im selben Zuge auch einen Beitrag zum Klimaschutz in Burtscheid im Sinne einer integrierten Stadtteilentwicklung leisten.

Da sich die Machbarkeitsstudie auf Bereiche innerhalb des Geltungsbereichs des ISK 2022 beziehen würde, kann diese und entsprechend abgeleitete Maßnahmen im Rahmen des Innenstadtkonzeptes konkret zur Förderung beantragt werden.

FÖRDERFÄHIGKEIT UND DEFINITION EINER „RAHMENPLANUNG“:

Zur Prüfung der „Förderfähigkeit einer Rahmenplanung“ ist zunächst die Frage zu stellen, was inhaltlich unter einer „Rahmenplanung“ zu verstehen ist und auf welchen Geltungsbereich genau über den des Innenstadtkonzeptes hinaus sich diese beziehen würde. Ferner ist zu klären, was eine „Rahmenplanung“ über die dargestellten Inhalte und Maßnahmen des ISK 2022 hinaus leisten soll und kann.

Die Verwaltung ist ursprünglich davon ausgegangen, dass eine **Rahmenplanung „Rund um den Viadukt“** (s. Ratsantrag vom 03.05.2017) sich aufgrund des Titels und der folgenden Erläuterung des Antrages auf den Bereich des Bebauungsplangebietes und insbesondere auf die Aufwertung von Wegeverbindungen beziehen würde. Eine solche „Rahmenplanung“ fiel hier in den Geltungsbereich eines bestehenden Integrierten Handlungskonzeptes (ISEKs), hier den des Innenstadtkonzeptes, und ist somit eine zusätzliche, kleinräumige Betrachtungsmethode und wäre in diesem Zusammenhang und nur innerhalb des Geltungsbereichs eines bestehenden ISEKs förderfähig. Zusätzliche Maßnahmen, die sich aus einer solchen Rahmenplanung ergeben würden und bisher nicht als konkrete Maßnahmen des ISK 2022 benannt sind, wären gegebenenfalls ebenfalls förderfähig im Rahmen des bestehenden ISEKs. Die notwendigen Personalkapazitäten sind derzeit jedoch, auch für eine derartige, kleinräumige Rahmenplanung begrenzt und müssten in Hinblick auf weitere laufende Projekte in der Stadtentwicklung (z.B. HBF Südausgang) und Handlungsbedarfe in Burtscheid (und der Innenstadt) priorisiert werden. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Bereich „Rund um den Viadukt“ kann auch, wie bereits oben beschrieben, Wegeverbindungen sichern und hat sich dies zur Aufgabe gemacht. Es wird für diesen Bereich also bereits ein Planungsinstrument zur Neuordnung und Steuerung genutzt.

Grundsätzlich ist eine „Rahmenplanung“ zunächst kein „ISEK“ und somit originär nicht förderfähig. Eine „Rahmenplanung“ für die gesamte Gebietskulisse Burtscheids über den bestehenden Geltungsbereich des ISK 2022 hinaus wäre daher nicht förderfähig. Eine Rahmenplanung behandelt selbst definierte Ziele für einen eigens definierten Bereich und bestimmt das Maß und den Grad der Themen in Abhängigkeit zum Bedarf.

Bei dem Geltungsbereich eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) handelt es sich um ein nach Baugesetzbuch (§142 BauGB) ausgewiesenes Sanierungsgebiet (= Geltungsbereich). Die Erstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes - aus der Entstehung missverständlich in diesem Zusammenhang abgeleitet auch „Rahmenplanung“ genannt - folgt einem aufwendigen Verfahren nach einem Leitfaden des entsprechenden Ministeriums und bildet die Grundlage zur Beantragung von Städtebaufördermitteln. Die Aufstellung eines ISEKs und Ableitung von Einzelmaßnahmen nach einer Priorisierung in einem Handlungskatalog bindet Personalkapazitäten fachbereichsübergreifend in der Verwaltung in einem hohen Maße und umfasst, je nach Gebietskulisse, einen langen mehrjährigen Prozess. Sobald politisch beschlossen und beim Fördergeber beantragt, obliegt eine Bindungsfrist auf umgesetzte bauliche Maßnahmen von 20 Jahren.

Da der wesentliche Kernbereich von Burtscheid im Geltungsbereich einer bestehenden Förderkulisse liegt, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erkennen, welche Ziele - über die bereits in dieser Vorlage benannten Maßnahmen hinaus - zur Entscheidung für ein weiteres ISEK für einen größeren Bereich von Burtscheid führen sollten.

Zudem geht die Verwaltung davon aus, dass im gesamtstädtischen Kontext und den sonstigen Handlungsbedarfen ein neues ISEK für Burtscheid über den Geltungsbereich des Innenstadtkonzeptes 2022 hinaus wenig Aussicht auf eine Förderung hätte.

BEDARFS- UND POTENTIALANALYSE FÜR DEN KURSTANDORT BURTSCHIED:

Aufgrund des zeitlich parallel zu den bereits erwähnten Ratsantrag laufenden **Ratsantrages von CDU und SPD vom 09.10.2017** (s. Anlage 4) zu einem „Zukunfts- und Handlungskonzept für den Kur-, Bade-, Reha- und Gesundheitsstandort“ in Burtscheid, in dem die Standortsicherung der Reha-Einrichtungen Schwertbad und Rosenquelle gefordert werden, erstellt die Verwaltung eine **Ratsvorlage mit Beschluss vom 16.05.2018** (s. Anlage 5) mit dem Auftrag, mögliche Standortvarianten für die Erweiterung bzw. den Neubau einer zukunftsfähigen Rehaklinik zu erarbeiten, um den Rehastandort langfristig zu sichern.

Aufgrund der hohen Dringlichkeit und der begrenzten finanziellen Mittel wurde nun im ersten Schritt eine „Bedarfs- und Potentialanalyse für den Kur- und Rehastandort Burtscheid beauftragt. Das beauftragte Büro „Project M“ wird die ermittelten Bedarfe in einem weiteren Schritt auf die (in der Ratsvorlage dargestellten) möglichen Standorte übertragen und anschließend eine Bewertung mit Empfehlung vornehmen.

Eine planerische Qualifizierung und die Ausarbeitung, beispielsweise eines „Mobilitätskonzeptes“ und der Betrachtung von „Verkehrs-, Erholungs- und Freizeitflächen“ (s. Anlage 4, Ratsantrag CDU / SPD vom 09.10.2017), kann erst stattfinden, nachdem die Bedarfe der Kliniken erörtert wurden.

Über die Art und den Umfang einer planerischen Qualifizierung muss auf der Grundlage der zu erörternden Rahmenbedingungen entschieden werden.

FAZIT:

Die oben genannten Themen hängen naturgemäß zusammen und haben sich mit den neuen Herausforderungen und Erkenntnissen um den Kurstandort weiterentwickelt. Alle Themen in Burtscheid müssen bei der Herangehensweise und **Beantwortung zur Sinnhaftigkeit, Förderfähigkeit, Zeitpunkt und Umfang einer Rahmenplanung, einer Bachoffenlage oder dem Umbau der Fußgängerzone** aufeinander abgestimmt werden und in einer sinnvollen Abfolge gemäß der gesamtstädtischen Prioritäten gebündelt werden.

Unabhängig davon kann die Erarbeitung einer Rahmenplanung für Burtscheid insgesamt (oder Betreuung einer externen Erarbeitung) zum jetzigen Zeitpunkt personell nicht geleistet werden. Die laufende Bearbeitung der dargestellten Themenfelder bindet bereits wesentliche Personalkapazitäten. Der Bedarf zur Erarbeitung künftiger ISEKs für ausgewählte Stadtteile / Quartiere ist Gegenstand der ressortübergreifenden Abstimmung innerhalb der Verwaltung. Hierzu findet ein regelmäßiger Austausch im neu eingerichteten Gremium „Fachplanerkreis“ statt. Zurzeit zeichnet sich ab, dass es in anderen Stadtteilen größere Handlungsbedarfe gibt.

Bezogen auf Burtscheid ist fraglich, ob sich ein ISEK im Rahmen des finanziellen Korridors der Städtebauförderung in den nächsten Jahren in der Gesamtschau mit den bevorstehenden anderen Projekten darstellen ließe.

Die Verwaltung plädiert für eine stufenweise Herangehensweise und schlägt neben der derzeitigen Erarbeitung der „Bedarfs- und Potentialanalyse für den Kur- und Rehastrandort Burtscheid“ eine Beauftragung einer Machbarkeitsstudie „Wasser sichtbar machen in Burtscheid“ vor. Auf der Grundlage der Ergebnisse beider Studien zusammen mit den Erkenntnissen zur eventuellen Förderung durch die Bezirksregierung und den auch hiermit in Zusammenhang stehenden, weiteren Entscheidungen von Schwertbad (und Rosenquelle) kann einerseits fundiert mit den neuen Bedarfen der Kurbäder umgegangen werden und andererseits die Richtung der Entwicklung des Kurstandortes beurteilt und in der Folge attraktiv gestaltet werden. Mit Vorlage der Ergebnisse zur „Bedarfs- und Potentialanalyse“ wird in den Gremien über das weitere Vorgehen zur Standortfrage berichtet werden. Mit Vorlage der Ergebnisse zur Studie „Wasser sichtbar machen in Burtscheid“ wird ein Gesamtkonzept für Wasser in Burtscheid vorgestellt und so gleichermaßen die Grundlage für die Umgestaltung der Fußgängerzonen geliefert.

Kosten und Finanzierung:

Bei der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie „Wasser sichtbar machen in Burtscheid“ wird mit einer voraussichtlichen Auftragssumme in Höhe von 50.000.-€ gerechnet, die im Rahmen des „Innenstadtkonzeptes 2022“ zur Förderung angemeldet werden kann. Im Haushalt stehen Mittel für die Machbarkeitsstudie unter PSP-Element 4-090101-008-1 - Innenstadtkonzept 2022 zur Verfügung.

Anlage/n:

1. Verwaltungsvorlage Rahmenplanung „Rund um den Burtscheider Viadukt“ mit Antrag Tagesordnungspunkt Grüne / Die Linke für den PLA am 09.11.2017 und Ratsantrag Grüne / Die Linke vom 03.05.2017: Rahmenplanung „Rund um den Burtscheider Viadukt“
2. Beschluss PLA vom 09.11.2017
3. Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan –Kurbrunnenstraße/Bachstraße-
4. Ratsantrag CDU / SPD vom 09.10.2017
„Zukunfts- und Handlungskonzept für den Kur-, Bade-, Reha- und Gesundheitsstandort“
5. Ratsvorlage mit Beschluss vom 16.05.2018 „Nachhaltige Sicherung des Kurstandorts Burtscheid“

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0805/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 23.10.2017 Verfasser: FB 61/500 // Dez. III						
Rahmenplanung "Rund um den Burtscheider Viadukt" hier: Tagesordnungsantrag der Fraktionen Grüne und Linke vom 09.10.2017 Ratsantrag der Fraktionen Grüne und Linke vom 03.05.2017							
Beratungsfolge: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>09.11.2017</td> <td>Planungsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	09.11.2017	Planungsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
09.11.2017	Planungsausschuss	Entscheidung					

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, zunächst die Frage der Förderfähigkeit einer Rahmenplanung „rund um den Burtscheider Viadukt“ zu klären und über das Ergebnis zu berichten.

Erläuterungen:

Mit Ratsantrag vom 3. Mai 2017 erläutern die Fraktionen Grüne und Die Linke Handlungserfordernisse und Ziele im Bereich „Rund um den Burtscheider Viadukt“ (s. Anlage). Der Ratsantrag hat zum Ziel, die Verwaltung mit einer entsprechenden Rahmenplanung zu beauftragen und Städtebaufördermittel dafür einzuwerben.

Aus Sicht der Verwaltung stellen sich die Handlungserfordernisse im Bereich Burtscheider Viadukt zurzeit im Wesentlichen wie folgt dar:

Drittes Gleis / Bebauungsmöglichkeiten im Bereich Kurbrunnenstraße

Aufgrund der aktuellen und prognostizierten Überlastung des Schienenweges Aachen-Köln sind bauliche Entlastungsmaßnahmen für das vorhandene zweigleisige Bahnsystem erforderlich. Unabhängig von einer kompletten dreigleisigen Realisierung fordern Experten über den Zeitraum 2025 hinaus ein Maßnahmenbündel zur Ertüchtigung der Trasse Aachen-Köln. Als eine von vier Maßnahmen wird ein dreigleisiger Ausbau des Burtscheider Viaduktes benannt. Insoweit ist die Schienenverkehrsentwicklung in der Region konkret von einer Verbreiterung des Burtscheider Viaduktes abhängig. Nach einer ersten Einschätzung der Deutschen Bahn müsste südwestlich des denkmalgeschützten Burtscheider Viaduktes ein neues Brückenbauwerk erstellt werden, was einen Korridor von 14,80 m benötigt.

Mitte 2016 wurde ein Bauantrag eingereicht, der eine Bebauung einer privaten Parzelle im Bereich des notwendigen Korridors vorsah und in der Konsequenz den Ausbau der Schieneninfrastruktur unmöglich gemacht hätte. Dem Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur wird ein höherer Stellenwert zugestanden als der baulichen Entwicklung eines privaten Grundstücks. Zur Sicherung dieser übergeordneten Ziele ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Um ein angemessenes Zeitfenster zur Erstellung der verbindlichen Bauleitplanung zu schaffen und den Bauantrag formell zurückstellen zu können, wurde ein Aufstellungsbeschluss gefasst und eine Veränderungssperre erlassen. Für die Erstellung des Bebauungsplans und eine fehlerfreie Abwägung ist ein konkretes Maß für das Bauwerk des dritten Gleises erforderlich. Das Maß von 14,80 m –als erste Grobschätzung der DB – ist hierfür ungeeignet. Zur Einschätzung der Machbarkeit und Dimensionierung des Bauwerks wurde in Kooperation zwischen NVR und DB ein entsprechendes Gutachten beauftragt. Das Bebauungsplanverfahren kann erst dann fortgeführt werden, wenn der Stadt Aachen dieses Gutachten vorliegt.

Innenstadtkonzept 2022

Der im Ratsantrag beschriebene Bereich fällt vollständig in den Geltungsbereich des Innenstadtkonzepts 2022 (ISK). Insofern sind konzeptionelle Planungen und Detaillierungen i.d.R. förderfähig. Zudem macht das ISK bereits inhaltliche Aussagen zu dem Bereich:

Es werden verschiedene Projekte - insbesondere im öffentlichen Raum - benannt, die im Rahmen des ISK umgesetzt werden sollen. Hierzu gehören die Bachoffenlegung Teilstück Burtscheider Markt (vgl.

ISK S. 115) und Kurgarten Burtscheid (vgl. ISK S. 116) sowie die Umgestaltung der westlichen Bachstraße (vgl. ISK S. 114). Eine Machbarkeitsuntersuchung zum Sichtbar- und Erlebbarmachen der „Aachener Bäche“ (vgl. S. 99 ISK) wurde bereits beauftragt und wird in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt werden. Diese Machbarkeitsuntersuchung beschränkt sich zunächst auf die im Innenstadtbereich gelegenen Bäche. Die technischen und gestalterischen Möglichkeiten, das Wasser auch in Burtscheid sichtbar und erlebbarer zu machen, sind noch zu vertiefen.

Bachoffenlage in Burtscheid

Auslöser für die Überlegungen zur Offenlage Bach/Bäche ist die Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen im Zuge der Dammstraße. Der Bachkanal ist nicht unbedingt sanierungsbedürftig, eine Erneuerungsnotwendigkeit ergibt sich aus der darunterliegenden Trasse für den Mischwasserkanal.

Die Dammstraße liegt im Thermalquellenschutzgebiet. In unmittelbarer Nähe der aktuellen und potentiellen Leitungstrassen liegen die Quellen Kochbrunnen und Rosenquelle. Deshalb unterliegen alle Tiefbauarbeiten besonderen Auflagen hinsichtlich des Thermalquellenschutzes. Eine Störung des Thermalwassers tritt schon bei oberflächennahen Bauarbeiten durch Stoffeintrag auf, selbst wenn keine Grundwasserhaltung notwendig ist.

Aus Sicht des Gewässerschutzes wird eine Erneuerung in der bisherigen Trasse, die neben der Thermalzone liegt, favorisiert. Bach- und Mischwasserkanal liegen dann weiterhin übereinander. Für die Fernwärme muss dann eine zusätzliche Trasse gefunden werden.

Bisher konnte noch keine praktikable technische Lösung vorgestellt werden, da noch nicht alle notwendigen Informationen vorliegen. Aktuell untersucht die STAWAG Bach- und Mischwasserkanal, um eine Lösung zu entwickeln.

Wenn eine Wasserführung an der Oberfläche erwogen wird, ist das mit hoher Wahrscheinlichkeit mit Einschränkungen der derzeitigen Nutzung und/oder Parkraumverlust verbunden. Bei den weiteren Überlegungen muss zwischen Bachoffenlage und oberflächennahem Gerinne unterschieden werden. In jedem Fall muss der Hochwasserschutz gewährleistet und nachgewiesen werden.

Insofern bleibt abzuwarten, wann mit einer Umgestaltung der Oberflächen bzw. einer Offenlage zu rechnen ist. Der Beginn der Kanalbauarbeiten ist für das Jahr 2018 zu erwarten.

Weitere verkehrliche Aspekte

Im Umfeld ist die Einrichtung der Bewohnerparkzone BU2 geplant, mit deren Einrichtung im Jahr 2018 gerechnet werden kann.

Durch die im Umfeld befindlichen Schulen (Viktoriaschule, Maria-Montessori-Schule, GS Michaelsbergstraße, Luise-Hensel Realschule) und weitere Einrichtungen genießt die Sicherung von Fuß- und Radwegbeziehungen große Priorität. Dabei ist die heute zeitweise gesperrte Moltkestraße, im nur einspurig befahrbaren Moltketunnel ein problematisches Nadelöhr. Bei einer Überplanung des

Bereichs ist die zukünftige Verkehrsführung neu zu denken. Bei der Errichtung der „Grünen Promenade Aachen-Ost“ als Verlängerung des Vennbahnradwegs zwischen dem Bahnhof Rothe Erde und der Maria-Montessori-Schule wurden erste Überlegungen angestellt, diese Wegeverbindungen parallel zur Bahnstrecke bis zur Kurbrunnenstraße und von dort weiter bis zum Hauptbahnhof zu führen. Dies sollte nun aufgegriffen werden.

Weitere Entwicklungsperspektiven

Die oben beschriebenen Verknüpfungen (für Radfahrer und Fußgänger) zwischen Bahnhof Rothe Erde und Hauptbahnhof sind stark von der Entwicklung des Boendgen-Grundstücks abhängig. Der Bereich sollte daher evtl. in den Betrachtungsraum einbezogen werden, auch wenn schon Aussagen hierzu in anderen Plänen (z.B. Rahmenplanung Frankenberger Viertel von 2007) vorhanden sind.

Bündelung in Rahmenplanung

Insgesamt gibt es im Bereich rund um das Viadukt unterschiedliche Handlungsansätze, die aufeinander abgestimmt werden sollten. Es erscheint daher sinnvoll, den Gesamttraum in einem Rahmenplan zu betrachten und städtebauliche Ziele zu definieren. Diese Ziele sollen – so sie denn den Geltungsbereich des Bebauungsplans tangieren – bei der Bauleitplanung berücksichtigt werden bzw. in konkrete Planungen überführt werden. Der Umgriff des Betrachtungsraums ist noch zu definieren.

Auf Grund von Personalengpässen kann eine derartige Rahmenplanung aber nicht unmittelbar angegangen werden. Einzelne Bausteine werden allerdings auch schon unabhängig von einer Rahmenplanung vorbereitend geprüft bzw. voran gebracht. Eine Zusammenführung in einer Rahmenplanung könnte dann frühestens ab 2018 erfolgen. Mittel für eine Rahmenplanung bzw. vorbereitende oder begleitende Untersuchungen stehen zwar grundsätzlich im Rahmen des Innenstadtkonzeptes zur Verfügung, doch muss vorher die Förderfähigkeit geklärt werden.

Anlage/n:

- Tagesordnungsantrag der Fraktionen Grüne und Linke vom 09.10.2017
- Ratsantrag der Fraktionen Grüne und Linke vom 03.05.2017
- Übersichtsplan

An den Vorsitzenden des Planungsausschusses
Herrn Harald Baal
CDU-Fraktion
52062 Aachen



Ø FB 61. Fr. Vohn
Det. III

9. Oktober 2017

Antrag zur Tagesordnung der Sitzung des Planungsausschusses am 9. November 2017:

Sehr geehrter Herr Baal,

die GRÜNE und die LINKE Fraktion beantragen, die Beratung des Ratsantrages

„Rahmenplanung „Rund um den Burtscheider Viadukt“

auf die Tagesordnung der Sitzung des Planungsausschusses am 9. November zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Ulla Griepentrog in blue ink.

Ulla Griepentrog
Fraktionssprecherin

Handwritten signature of Leo Deumens in blue ink.

Leo Deumens
Fraktionsvorsitzender

An den Oberbürgermeister der Stadt Aachen
Herrn Marcel Philipp
Rathaus
52062 Aachen

3. Mai 2017
GRÜNE 09 / 2017
LINKE

Ratsantrag

Rahmenplanung „Rund um den Burtscheider Viadukt“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die GRÜNE und die LINKE Fraktion beantragen, im Rat der Stadt Aachen folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Rahmenplanung für den Bereich rund um den Burtscheider Viadukt zu erstellen bzw. in Auftrag zu geben.

Ziel der Planung soll sein, die städtebaulichen Defizite in diesem Bereich zu beseitigen, einen Rahmen für zukünftige Bebauungsabsichten zu entwickeln und die Fuß- und Radwegeverbindungen sowie die Grünbeziehungen zwischen dem Frankenberger Viertel im Bereich zwischen Bachstraße und Moltkestraße und dem Kurbereich Burtscheid im Bereich des Kurgarten zwischen Kurbrunnenstraße und Burtscheider Markt zu stärken, durchlässiger zu machen und markanter zu entwickeln.

Entsprechende Planungen und Maßnahmen im öffentlichen Raum sollen diese Ziele unterstützen. Auch sollen die unterhalb des Brückenbauwerks gelegenen privaten Liegenschaften auf Möglichkeiten einer Neuordnung und einer besseren öffentlichen Durchquerung untersucht werden.

Hierbei gilt es auch, den denkmalgeschützten Bahnviadukt als städtebaulich markantes Bauwerk besonders in Szene zu setzen, Sichtachsen auf die Brücke zu erhalten und zu stärken sowie die Durchlüftungsfunktion der Viaduktbögen für das Frankenberger Viertel zu erhalten. Ein zukünftiger Bau eines dritten Bahngleises als Andockung an den vorhandenen Viadukt oder als eigenständiges Brückenbauwerk auf der Burtscheider Seite ist in den Planungen zu berücksichtigen.

Die an der Kurbrunnenstr./Ecke Bachstr. gelegene städtische Parkpalette ist ebenfalls bezüglich einer baulichen Aufwertung zu untersuchen. Auch soll mit der Rahmenplanung die Fußwege- und Radverkehrsverbindung zu den beiden großen Schulen, der Viktoriaschule und der 3. Gesamtschule, nachhaltig verbessert werden.

Die heute in der Dammstraße verrohrt liegenden Bäche (Kalter Bach und Warmer Bach) sollen im Zuge der dort anstehenden Kanalbaumaßnahmen bis in den Bereich von Bachstraße und Warmweiherstraße wieder an die Oberfläche geholt werden. Dies würde der offenen Führung der Bäche im Kurgarten im 19. Jahrhundert entsprechen.

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Städtebauförderung entsprechende Finanzmittel für die Rahmenplanung einzusetzen und bei der Bezirksregierung einzuwerben.

Begründung

Die angestrebte Rahmenplanung hat zum Ziel, die städtebaulichen Gegebenheiten, Wege- und Sichtbeziehungen, markante Bauwerke, wie zum Beispiel das Baudenkmal Bahnviadukt, das ehemalige Busdepot darunter oder die Klinik an Rosenquelle, in den beiden genannten Quartieren zu stärken. Die zur Zeit deutlich feststellbare vermehrte Bau- und Planungstätigkeit in diesem Stadtquartier bietet die Chance, die heute vorhandenen städtebaulichen Defizite zu beseitigen und die Durchlässigkeit von Frankenberger Viertel nachurtscheid und umgekehrt zu verbessern.

Zukünftige öffentliche und private Bautätigkeit rund um den Viadukt erfordern klare Leitlinien für eine weitere städtebauliche Entwicklung unter Berücksichtigung der Grün- und Durchlüftungsfunktionen des Bauwerks.

Die notwendig werdende Kanalsanierung in der Dammstraße macht es wegen der Lage des alten, zu sanierenden Straßenkanals unter dem verrohrten Bach erforderlich, diesen im Zuge der Tiefbauarbeiten wieder oberirdisch zu führen. Entlang der Dammstraße kann so ein neuer attraktiver Aufenthalts- und Grünkorridor entlang des Bachlaufs geschaffen werden, der auch den Kurpark und die Kurparkterrassen als städtische Immobilie und Liegenschaft entsprechend aufwertet.

Mit freundlichen Grüßen

Ulla Griepentrog
Fraktionssprecherin

Leo Deumens
Fraktionsvorsitzender

Michael Rau
Planungspolitischer Sprecher

Marc Beus
Planungspolitischer Sprecher

Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II-Str. 1
D-52062 Aachen



Beschlussauszug

öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom
09.11.2017

5 Rahmenplanung "Rund um den Burtscheider Viadukt"

hier: Tagesordnungsantrag der Fraktionen Grüne und Linke vom 09.10.2017

Ratsantrag der Fraktionen Grüne und Linke vom 03.05.2017

Für die Fraktion der Grünen erläutert Herr Rau den Hintergrund des mit den Linken gemeinsam gestellten Ratsantrags. Man sei der Auffassung, dass eine Stärkung des Kurbereichs erforderlich sei, und auch wenn viele Entwicklungen in diesem Bereich eher eine langfristige Perspektive benötigten, wolle die Chancen, die sich durch die anstehenden STAWAG-Maßnahmen ergäben, nicht ungenutzt lassen. Gerade im Bereich Dammstraße/ Rosenquelle bestehe nun die Möglichkeit, eine Bachoffenlegung zu realisieren, dies entspräche genau dem schon lange existierenden Wunsch, in Burtscheid Wasser im öffentlichen Raum sichtbar zu machen. Aus diesem Grund wolle man die Verwaltung beauftragen, zumindest diesen Baustein kurzfristig und im Vorgriff auf eine umfassende Rahmenplanung anzugehen.

Für die CDU-Fraktion legt Herr Gilson dar, dass man dem Ratsantrag zumindest in Teilen folgen könne. Eine vollständige Rahmenplanung halte man derzeit nicht für möglich, aber falls sich eine realistische Chance für die Bachoffenlegung ergebe, wolle auch seine Fraktion diese nutzen. Hierzu müsse die Verwaltung jedoch eine konkrete Planung mit einem Kostenrahmen erarbeiten, damit auf dieser Grundlage ein Förderantrag gestellt werden könne.

Für die SPD-Fraktion stimmt Herr Plum seinen Vorrednern in Bezug auf die Bachoffenlegung in der Dammstraße zu, betont aber auch, dass dieses Vorhaben mit vielen potentiellen Problemen verbunden sei. Die Verwaltung müsse daher genau prüfen, was tatsächlich machbar sei.

Nach einer kurzen Diskussion, an der sich seitens des Ausschusses Frau Breuer sowie die Herren Rau, Plum und Gilson beteiligen, fasst den Ausschuss den folgenden

Beschluss:

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Frage der Förderfähigkeit einer Rahmenplanung „rund um den Burtscheider Viadukt“ zu klären und über das Ergebnis zu berichten.

Die Verwaltung wird zudem beauftragt, den Baustein „Bachoffenlegung Dammstraße“ kurzfristig anzugehen, hierzu eine Planung sowie eine Kostenermittlung als Grundlage für einen konkreten Förderantrag zu erarbeiten und diese im Ausschuss vorzustellen..

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

PLA/34/WP.17

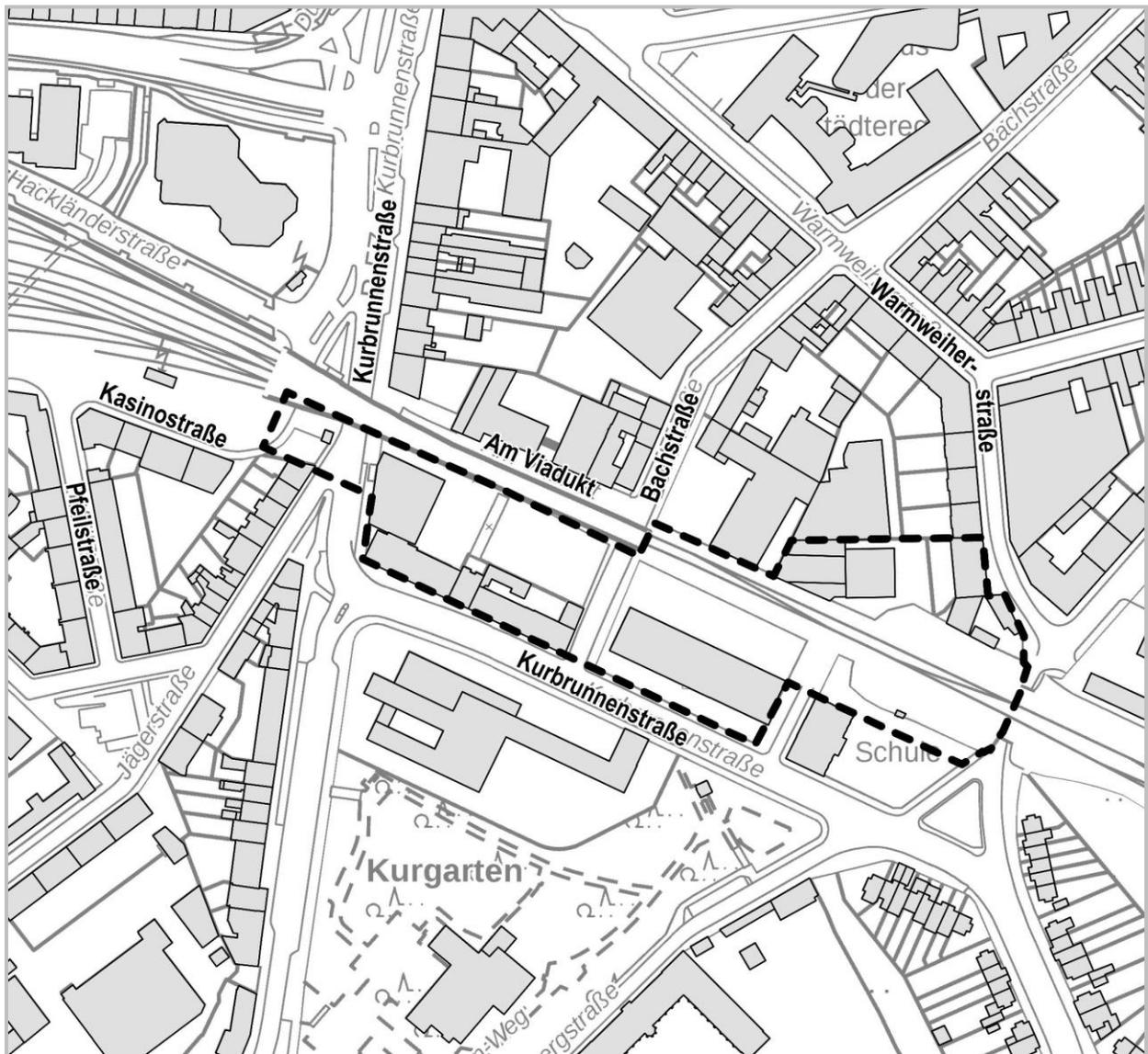
Ausdruck vom: 19.11.2018

Seite: 1/1

Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

im Stadtbezirk Aachen-Mitte

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
zur Programmberatung



Lage des Plangebietes

Inhaltsverzeichnis

1.	Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation	3
1.1	Beschreibung des Plangebietes.....	3
1.2	Regionalplan	4
1.3	Flächennutzungsplan (FNP)	4
1.4	Bestehendes Planungsrecht	4
1.5	Rahmenplan.....	5
2.	Anlass der Planung	5
3.	Ziel und Zweck der Planung	7
3.1	Allgemeine Ziele	7
3.2	Ziel der Planung	8
3.3	Erschließung / Verkehr	8
3.4	Städtebauliches Konzept / Gebäude- und Wohnungstypologien	11
3.5	Freiraumkonzept	15
3.6	Soziale Infrastruktur/Jugend- und Familienfreundlichkeit.....	16
4.	Umweltbelange	16
4.1	Klimaschutz und Klimaanpassung	16
4.1.1	Klimaschutz	16
4.1.2	Klimaanpassung	17
5.	Auswirkungen der Planung	18
6.	Kosten	18

1. Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation

Die städtebauliche Situation im Plangebiet wird durch das Burtscheider Viadukt geprägt. Dieses monumentale Bauwerk aus dem Jahre 1841 überspannt den Geländeeinschnitt, des ehemaligen Wurmals. Aufgrund seiner geschichtlichen Bedeutung, als eines der ersten und längsten Viadukte der deutschen Eisenbahngeschichte, steht das Bauwerk unter Denkmalschutz. Das rund 250 m lange und rund 18 m hohe Bauwerk wurde aus Backsteinen gemauert und wird bis heute zweigleisig als Verbindungsglied der Eisenbahntrasse Aachen-Köln genutzt. Dem zunehmenden Bahnverkehr und der dadurch stärkeren Belastung war das Bauwerk ab den 2000er Jahren nicht mehr gewachsen. Zwischen 2007 und 2009 wurde das Bauwerk saniert, die vorhandenen Rundbögen durch Stahlbetonschalenskonstruktionen verstärkt und die Lasten durch Balkenrostkonstruktionen, die sich auf Betonpfählen gründen, abgefangen. Diese Restaurierungs- und Verstärkungsmaßnahmen wurden in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz sehr behutsam unter der Prämisse der Erhaltung größtmöglicher Bausubstanz und Erscheinungsbild durchgeführt.

1.1 Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet erstreckt sich parallel zum Burtscheider Viadukt und überspannt das ehemalige Bachtal der Wurm. Der Tiefpunkt des Geländeeinschnittes ist identisch mit dem Verlauf der Bachstraße, unter deren Oberfläche der Bachlauf gegenwärtig verrohrt verläuft. Südwestlich des Plangebietes liegt die öffentliche Grünfläche des Kurgartens, der in der Kurklinik Rosenquelle und dem Couven-Pavillon seinen nordöstlichen Abschluss findet. Jenseits der Kurbrunnenstraße schließt sich ein ehemals gewerblich bzw. industriell genutzter Bereich an. Die verbliebenen Backsteingebäude an der Kurbrunnenstraße, Am Viadukt, Bachstraße und Warmweiherstraße sind Zeugen dieser Vergangenheit. Bis auf wenige Ausnahmen wurden die Industriebauten umgenutzt und dienen gegenwärtig freien Berufen oder Handelsunternehmen als Büro- und Praxisräume. Unmittelbar benachbart liegt das ehemalige Bahnbusausbesserungswerk, das derzeit saniert und zu Dienstleistungszwecken und gastronomisch/kulturell genutzt werden soll.

Das Plangebiet liegt zwischen der Kasinostraße, der Bahntrasse Aachen-Köln und dem Schulgelände der Amos Comenius Schule, einem privaten Gymnasium. Der Bereich lässt sich in drei Nutzungszonen einteilen. Im nordwestlichen Bereich liegen ein unbebautes Privatgrundstück (Kasinostraße), ein Hallengebäude, das als Boulderhalle genutzt wird, das Dialysezentrum Aachen, eine Immobilienverwaltungsgesellschaft, die Verlagsverwaltung einer Fachzeitschrift sowie ein Werksverkauf für Herrenmode. Dieser Bereich ist weitgehend durch eine geschlossene, mehrgeschossige Bebauung zur Kurbrunnenstraße gekennzeichnet. Der mittlere Bereich wird durch die öffentliche Parkplatzfläche der Stadt Aachen eingenommen. Zur Hälfte ist eine Parkpalette mit zwei Parkebenen vorhanden, die sich von der Kurbrunnenstraße als ebenerdige Parkplatzfläche darstellt. Die zweite Parkplatzhälfte, mit Orientierung zum Viadukt, liegt topographisch tiefer und erschließt über Rampen die Untergeschossebene der Parkpalette. Durch die ebenerdige Nutzung des Geländes ergibt sich für den Betrachter von der Kurbrunnenstraße ein weitgehend ungestörter Blick auf das monumentale, denkmalgeschützte Bauwerk des Burtscheider Viaduktes. Der Dritte Bereich wird durch die Amos Comenius Schule gebildet, einer ehemaligen Volksschule mit Schulhof, die ebenfalls als Baudenkmal eingetragen ist. Nach der verwaltungsinternen Fachbereichsbeteiligung wurden auch Flächen auf der Nordseite des Viaduktes in das Plangebiet aufgenommen. Diese Flächen sollen den Fuß- und Radverkehr als Verbindungsachsen dienen.

Die Umgebung wird geprägt von dem brachliegenden Gelände des ehemaligen Businstandsetzungswerkes der Deutschen Bahn und einem metallverarbeitenden Betrieb. Auf der Westseite der Kurbrunnenstraße befindet sich die Reha-Klinik "An der Rosenquelle" und daran anschließend der Kurgarten. Wohnnutzungen sind nur untergeordnet an der Kurbrunnenstraße vorhanden. Das historische Burtscheider Bahnviadukt dominiert den Gesamttraum.

1.2 Regionalplan

Der derzeit gültige Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, stellt den Bereich als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar, die Gleisanlage als Schienenweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr im Bestand (Bedarfsmaßnahmen). Das Dritte Gleis ist nicht dargestellt.

1.3 Flächennutzungsplan (FNP)

Der rechtsverbindliche Flächennutzungsplan 1980 der Stadt Aachen stellt den gesamten Bereich als gemischte Baufläche dar, der östliche Bereich liegt zudem innerhalb der als Hinweis übernommenen Kurgebietsgrenze und ist mit dem Symbol für Parkplätze und Parkbauten dargestellt. Der östliche Teilbereich des Plangebietes, im Bereich der Schule, ist als Grünfläche und die Kurbrunnenstraße ist als öffentliche Verkehrsfläche –Hauptverkehrszug– dargestellt. Im Westen schließen Wohnbauflächen und Grünflächen (Kurgarten) an.

Der Vorentwurf für den neuen Flächennutzungsplan Aachen*2030 (Stand frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung Mai 2014) stellt den Bereich als gemischte Baufläche dar, im Osten ergänzt durch das Symbol für die Zweckbestimmung "Gas" der dortigen Versorgungseinrichtung im Einfahrtsbereich zur Schule und dem Symbol "Schule" für die dort ansässige Schule. Der süd-östliche Bereich innerhalb der Kurgebietsgrenzen ist im Vorentwurf als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt. Die Kurbrunnenstraße ist in der Darstellung als Hauptverkehrsstraßenzug übernommen worden. Zudem ist der Bereich mit der Darstellung Schutzbereich Stadtklima überlagert.

Zudem sollen zukünftig, entsprechend dem Flächenbedarf für ein weiteres geplantes Gleis einschließlich des Brückenbauwerks, die Flächen für Bahnanlagen im Flächennutzungsplan Aachen*2030 verbreitert dargestellt werden. Im Vorentwurf des FNP Aachen*2030 liegt das Plangebiet im Bereich der vorläufigen Darstellung Schutzbereich Stadtklima. Die hieraus resultierenden Anforderungen an eine zukünftige Nutzung sind zu beachten.

Der Flächennutzungsplan ist parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans zu ändern.

1.4 Bestehendes Planungsrecht

Für den Geltungsbereich gibt es keinen qualifizierten Bebauungsplan, so dass die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben gegenwärtig nach der Maßgabe des § 34 Baugesetzbuch (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) beurteilt wird. Im Bereich des Plangebietes liegen die rechtskräftigen Fluchtlinienpläne Nr. 206, 207, 208 und 316 die jeweils die Straßen- und Baufluchtlinien festsetzen. Der Fluchtlinienplan 207 (anno 1881) und 316 (anno 1934) sahen eine Straßenverbindung zwischen Kurbrunnenstraße und Moltkestraße vor. Hier wurde festgelegt, die heutige Stichstraße vor dem Schulgebäude (heute: Amos Comenius Schule) durch den Bogen des Viaduktes auf die Moltkestraße zu verlängern. Vermutlich sollte mit dieser Straßenverbindung unter dem hohen und weiten Viaduktbogen der Engpass der Unterführung Moltkestraße umgangen werden. Im Jahre 1949 wurde diese Bauleitplanung jedoch verworfen und rechtsverbindlich aufgehoben. Dieser Aufhebung ist die Teilwidmung der Stichstraße vor der Schule geschuldet. Die öffentliche Widmung endet etwa 3 m vor dem Viadukt, so dass das Grundstück Kurbrunnenstraße 8 (Gewerbenutzung) derzeit nicht durch eine öffentliche Straße erschlossen wird. Dieser Umstand soll nun durch die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche bis an das Grundstück, Kurbrunnenstraße 8, im neu aufzustellenden Bebauungsplan begegnet werden. Ein Ziel des Bebauungsplans ist es, die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Kurbrunnenstraße und Moltkestraße zu verbessern. Insoweit ist beabsichtigt, die vorgenannte Verbindung aufzunehmen und entsprechend als öffentliche Verkehrsfläche festzusetzen.

Zur Erreichung des eigentlichen Ziels, die Freihaltung der Trasse für ein drittes Gleis, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

1.5 Rahmenplan

Das Plangebiet ist Teil des "Innenstadtkonzeptes 2022". Neben den Planungen für den Südausgang des Hauptbahnhofs und die Premiumwege berührt der Geltungsbereich des Bebauungsplans die geplante Maßnahme "Umgestaltung westliche Bachstraße" des Innenstadtkonzeptes 2022. Ziel der Maßnahme ist die Aufwertung des Straßenraumes, die Stärkung der Verbindung vom Kurgarten zum Frankenberger Park und Moltkepark, sowie die Prüfung einer möglichen Bachoffenlegung. Erreicht werden sollen diese Ziele u.a. durch eine Neuaufteilung des Straßenraumes, Neuordnung der Stellplätze und Anpflanzen von Bäumen im Straßenraum. Nach einer ersten Einschätzung steht der Bebauungsplan mit seinen Kernaussagen der geplanten Maßnahmen nicht entgegen bzw. fördert sie sogar.

Nach einem Ratsantrag zur Erstellung eines Rahmenplans zur Klärung unterschiedlicher städtebaulicher Aspekte des Umgebungsraumes hat der Planungsausschuss die Verwaltung mit der Bearbeitung beauftragt. Insbesondere sollen das denkmalgeschützte Viadukt als städtebaulich markantes Bauwerk besonders in Szene gesetzt, Sichtachsen auf die Brücke und die Durchlüftungsfunktion für das Frankenberger Viertel erhalten und eine Offenlegung der verrohrten Bachläufe untersucht werden. Zudem sollen private Liegenschaften auf Möglichkeiten einer Neuordnung und einer besseren Durchquerung untersucht werden. Hierbei sind besonders die Schulwege der umliegenden Schulen (Viktoriaschule und Montessori-Gesamtschule) und eine fußläufige Verbindung der öffentlichen Grünflächen, Bürgerpark und Kurpark herzustellen. Eine zusätzliche Aufgabenstellung ergibt sich aus dem Entwicklungsbedarf der ansässigen Reha-Kliniken, die im Burtscheider Kurgelände ihr Angebot erweitern möchten.

Da die beiden Verfahren zur Erstellung des Rahmenplans und Aufstellung des Bebauungsplans zeitlich parallel verlaufen, soll versucht werden, die Planungsziele inhaltlich aufeinander abzustimmen. Inwieweit dies aus zeitlichen Erwägungen möglich sein wird, muss abgewartet werden, da der Bebauungsplan durch die Zurückstellung des Bauantrags und den Erlass einer Veränderungssperre einer zeitlichen Befristung unterliegt und der Rahmenplan –aufgrund personeller Engpässe- noch nicht bearbeitet werden kann. In jedem Fall wird der Bebauungsplan die gestellten Fragestellungen aufnehmen, um zumindest Festsetzungen vorzunehmen, die Antworten auf die Fragen geben und die angestrebte Entwicklung unterstützen. Im Nachgang kann der Rahmenplan Aussagen zur detaillierten Gestaltung der Bachstraße, einer Bachoffenlage und Gestaltung des Kurparks erbringen.

2. Anlass der Planung

Anlass der Planung sind Hochbauplanungen des Grundstückseigentümers der Parzelle 1657, Kurbrunnenstraße 22. Diese Planungen sehen eine Schließung der U-förmigen Bestandsbebauung vor. In einem ersten Bauabschnitt ist ein L-förmiger Baukörper geplant, der die Baulücke an der Bachstraße schließen soll. Hier ist parallel zur Bahnlinie ein 5-geschossiger Riegelbaukörper vorgesehen. Grundstück und Planungskubatur entsprechen hier grundsätzlich den Einfügungskriterien des § 34 BauGB. In einem zweiten Bauabschnitt soll ein rund 10-geschossiges Hochhaus an der Bahnbrücke der Kurbrunnenstraße zur Normaluhr entstehen. Aufgrund der beabsichtigten Höhengestaltung besteht für dieses Hochhaus ein Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplans. Eine Genehmigung nach Maßgabe des § 34 BauGB ist aufgrund der gebietsuntypischen Gebäudehöhe des Hochhauses ausgeschlossen.

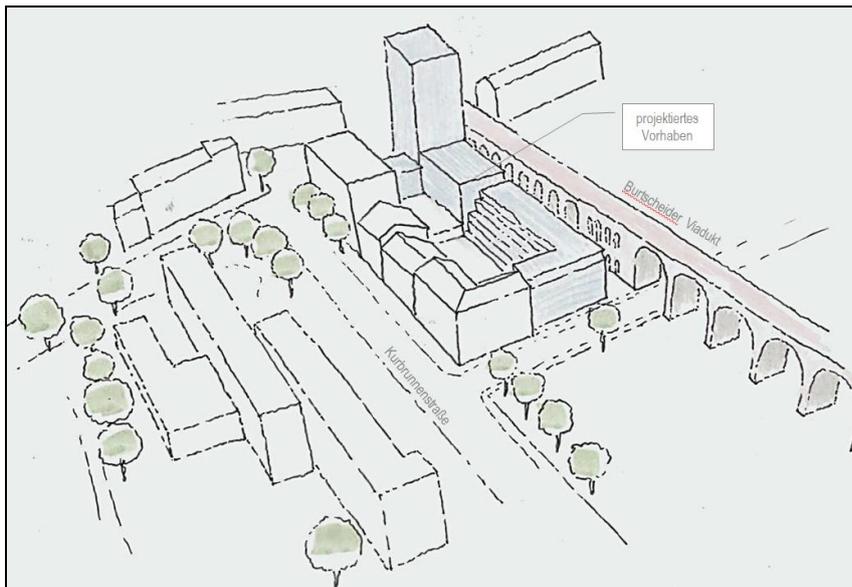


Abb. 1 Vorhaben, Entwurf Kada-Wittfeld-Architekten - Aachen

In die Planüberlegungen soll auch der Bereich der städtischen Parkpalette, Teile des Geländes der Amos Comenius Schule und das Privatgrundstück zwischen der Kurbrunnen- und Kasinostraße einbezogen werden. Diese Freiflächen stellen grundsätzlich ein Bebauungspotential dar und sollen in die städtebauliche Gesamtkonzeption einbezogen werden.

Bisheriger Verlauf des Planverfahrens

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 06.10.2016 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans A 268 – Kurbrunnenstraße/Bachstraße- gefasst. Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses wurde am 13.10.2016 veröffentlicht. Die städtebaulichen Ziele der Bauleitplanung sind gemäß Aufstellungsbeschluss wie folgt definiert:

- Gesamtentwicklung der Bauflächenpotentiale
- Berücksichtigung und Ersatz der Stell- und Parkplatzflächen
- Einbeziehung der überregionalen Bahnverkehrsentwicklung

Der Anlass des Aufstellungsbeschlusses sind die Hochbauplanungen des Grundstückseigentümers der Kurbrunnenstraße 22. Das geplante Bauvorhaben rückt bis auf eine schmale Abstandsfläche an das heutige Viadukt heran und würde den geplanten Gleisausbau mit einer benötigten Breite von 11,50 m unmöglich machen. Da die Bestandsbebauung im Norden des Viaduktes bereits unmittelbar an das Viadukt heranreicht, ist der Neubau der Trasse auf der Südseite alternativlos. Städtebauliches Ziel ist es, sowohl die Ergänzung des Burtscheider Viaduktes zu ermöglichen, als auch in angepasster Art und Weise die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der Potentialflächen entlang der Kurbrunnenstraße zu sichern.

Auf der Grundlage des Aufstellungsbeschlusses wurde die Entscheidung über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens gem. § 15 BauGB zurückgestellt. Innerhalb des Zurückstellungszeitraums wurde eine Veränderungssperre für das Grundstück des Antragsstellers durch den Rat der Stadt Aachen am 22.03.2017 beschlossen und am 13.04.2017 öffentlich bekannt gemacht. Durch den Erlass der Satzung über eine Veränderungssperre muss das Bauleitplanverfahren in einem definierten Zeitraum abgeschlossen werden.

Nach derzeitigem Stand soll der aufzustellende Bebauungsplan lediglich der Freihaltung der benötigten Trasse dienen. In einem zweiten Schritt muss die eigentliche Gleisanlage durch ein Planfeststellungsverfahren gesichert werden. Eine Festsetzung eines überregionalen Schienenweges ist ausschließlich über Fachplanungsrecht möglich. Ziel des Bebauungsplans ist es, die Voraussetzungen für das Planfeststellungsverfahren zu schaffen. Für die Stadt Aachen ist eine gute Anbindung

an den Schienenverkehrsnetz von besonderer infrastruktureller Bedeutung. Insoweit bestehen ein fundamentales Interesse und ein Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplans zur Sicherung dieser Ziele.

Bei der Prüfung des Bauantrages zur Erstellung der Gebäude auf der Parzelle 1657 wurde festgestellt, dass eine Interessenkollision mit den Ausbauplänen der Schieneninfrastruktur besteht. Durch die Anwendung der Sicherungsinstrumente der Bauleitplanung konnte die Gemeinde auf diese Interessenkollision entsprechend schnell reagieren und die Voraussetzungen für eine Bauleitplanung initiieren, um letztlich diese wichtige überörtliche Verkehrsachse zu ermöglichen. Das Fachplanungsrecht sieht diese Möglichkeiten der unmittelbaren Reaktion nicht vor, so dass sich das zweistufige Verfahren aus Bauplanungsrecht und Fachplanungsrecht anbietet. Auch wenn der Bedarf der Maßnahme und der Trasse bereits durch die zuständigen Träger unzweifelhaft festgestellt wurde, fehlt es bis dato an konkreten technischen Details und der Finanzierung des Vorhabens. Somit sind die Voraussetzungen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (Fachplanung) noch nicht gegeben. Hier soll die Bauleitplanung der Kommune eine zeitliche Brücke zum Fachplanungsrecht durch den Schienenbausträger schaffen. Es ist vorgesehen ein Bebauungsplanverfahren der Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB durchzuführen.

Zur Einschätzung der infrastrukturellen Bedeutung und baulichen Auswirkungen des 3. Gleises wurde Ende 2016 eine vorgezogene Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Die Beteiligung wurde auf wesentliche Institutionen des Bahnverkehrs, der Wirtschaft und des Umweltsektors beschränkt. Die eingegangenen Stellungnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Ertüchtigung der Bahnstrecke Aachen-Köln hat einen hohen gemeinnützigen Bedarf.
- Sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr ist ein Ausbau der Bahnstrecke erforderlich.
- Die Maßnahme 3. Gleis –Burtscheider Viadukt- ist ein unverzichtbarer Anteil eines gesamten Maßnahmenbündels zur Optimierung der Schieneninfrastruktur.
- Die Baumaßnahmen sind mit dem Baudenkmalschutz (Viadukt und Schule) in Einklang zu bringen.
- Das relativ offen gestaltete Viadukt ermöglicht einen bedeutsamen Kaltluftstrom in das dicht besiedelte Frankenberg Viertel und darf nicht zusätzlich eingeschränkt werden. Gebäude dürfen deshalb ausschließlich im Windschatten der Kurklinik Rosenquelle errichtet werden und weder Höhen- noch Längenabmessung der Kurklinik überschreiten.
- Die östliche Hälfte des Plangebietes liegt im Bereich des Burtscheider Thermalwasserzuges. Das Schutzerfordernis ist als sehr hoch einzustufen. Entsprechend ist eine Tiefenfestsetzung für den Aushub von Baugruben obligatorisch und jede Baumaßnahme mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

3. Ziel und Zweck der Planung

3.1 Allgemeine Ziele

In jüngster Zeit wurden sowohl die Reha-Klinik auf der Südwestseite sowie einige Bestandsgebäude auf der Nordostseite der Bahnlinie und das Burtscheider Viadukt selbst aufwendig saniert. Diese Aufwertungstendenzen werden seitens der Stadt Aachen begrüßt. Eine Ausdehnung der Aufwertungstendenzen auf die Hofsituation, Kurbrunnenstraße 18 -22 und die Fläche der Parkpalette wird für sinnvoll erachtet. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass sowohl der Entfall der privaten Stell- und öffentlichen Parkplätze ersetzt und zusätzlich der Neubedarf gedeckt werden muss. Die besondere städtebauliche Situation, die zu berücksichtigenden überregionalen und örtlichen verkehrlichen Aspekte sowie die Notwendigkeit einer koordinierten städtebaulichen Planung erfordern jedoch eine vertiefte Prüfung und eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung. Insofern ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich, da durch die Genehmigung eines Einzelvorhabens – ohne Berücksichtigung des Gesamtkontextes – eine Insellösung zu befürchten ist, die einer ausgewogenen städtebaulichen

Gesamtlösung möglicherweise entgegenstehen könnte. Seit Jahren wird der Bau eines dritten Bahngleises zwischen Aachen und Düren von der Politik in der Region Aachen gefordert. Die zwei bestehenden Bahngleise der DB-Trasse Köln – Aachen sind ausgelastet und behindern u.a. eine mögliche Entwicklung des konzipierten regionalen Logistikstandortes in der Region Aachen, Düren, Heinsberg. Planungsziel ist es, einen Umschlagplatz in der Region für Waren aller Art vorzusehen, an dem die Güter per Bahn von den großen Seehäfen in Belgien und Holland in die Region transportiert und auf andere Verkehrsmittel umgeschlagen werden sollen. Nicht nur der Schienengüterverkehr sondern auch der Schienenpersonenverkehr ist bereits jetzt schon von der Überlastung betroffen. Unabhängig von einer kompletten dreigleisigen Realisierung fordern Experten über den Zeitraum 2025 hinaus ein Maßnahmenbündel zur Ertüchtigung der Trasse Aachen-Köln. Als eine von vier Maßnahmen wird ein dreigleisiger Burtscheider Viadukt benannt. Insoweit ist die Schienenverkehrsentwicklung in der Region konkret von einer Verbreiterung des Burtscheider Viaduktes abhängig.

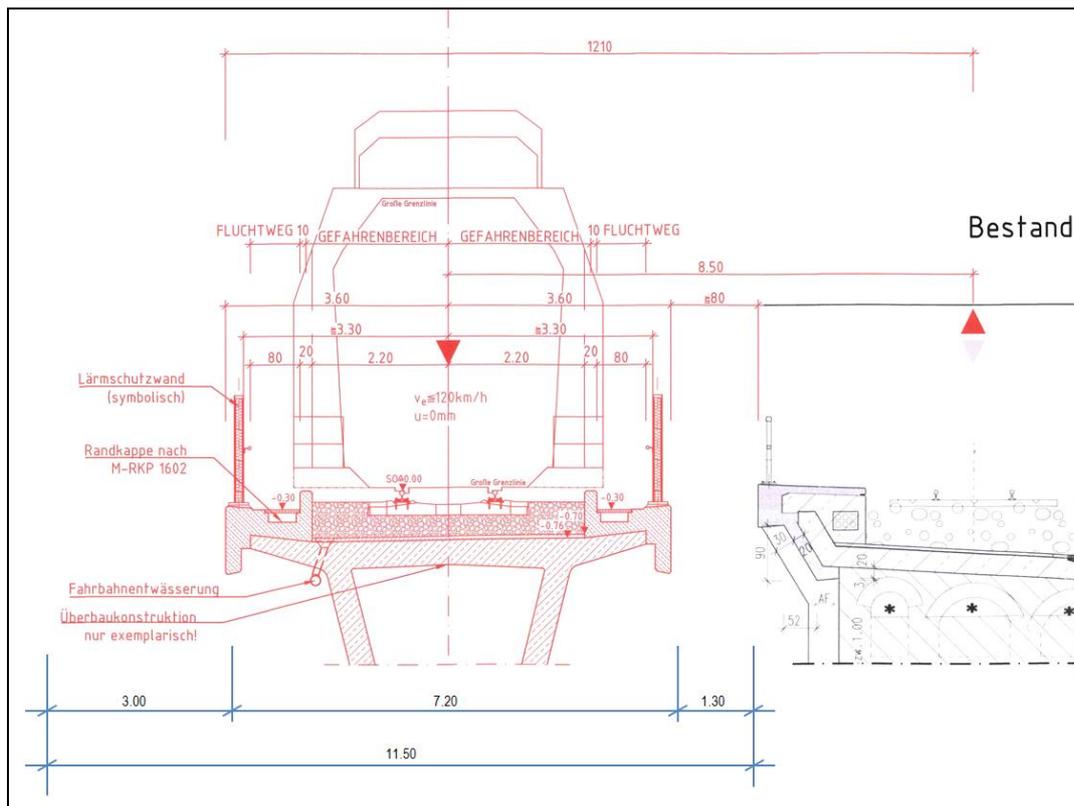
3.2 Ziel der Planung

Das geplante Bauvorhaben, Kurbrunnenstraße 22 rückt bis auf eine schmale Abstandsfläche an das heutige Viadukt heran und würde einen Gleisausbau zu dieser Seite hin unmöglich machen. Da die Bestandsbebauung im Norden des Viaduktes bereits bis unmittelbar an das Viadukt heranreicht, ist eine Südverbreiterung der Bahntrasse alternativlos. Städtebauliches Ziel ist es, sowohl die Erweiterung des Burtscheider Viaduktes zu ermöglichen, als auch die weiteren Ziele der Stadt Aachen (s. Ziffer 1.5 Rahmenplan) entsprechend zu berücksichtigen. Die Fülle der städtebaulichen Ziele soll untersucht und Möglichkeiten zu deren Umsetzung gefunden werden. Die Planung zielt ausdrücklich nicht auf eine Verhinderung von Neubauvorhaben des Dienstleistungs- und Wohnbausektors sondern soll nach Möglichkeit ein Nebeneinander mit der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. Dennoch ist bei einer Nutzungskonkurrenz voraussehbar, dass dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine Präferenz einzuräumen ist. Der zukunftsorientierte Ausbau der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Beseitigung vorhandener Systemengpässen. Das Burtscheider Viadukt liegt unmittelbar vor dem Hauptbahnhof Aachen und wurde von den Infrastrukturexperten als ein solcher Engpass identifiziert. Es ist absehbar, dass der schienengebundene, elektrifizierte Verkehr eine bedeutende Rolle bei der Bewältigung der klimafreundlichen Güter- und Personenmobilität für die Zukunft spielen wird. Insoweit sind die Gemeinwohlinteressen bezüglich des Ausbaus und der Beschleunigung des Schienensystems im öffentlichen Interesse und höher zu gewichten als eine Wertschöpfung auf einem privaten Grundstück und die Schaffung von zusätzlichem Wohn- und Büroraum.

3.3 Erschließung / Verkehr

Eisenbahninfrastruktur

Das Burtscheider Viadukt wurde zwischen 2007 und 2009 aufwendig saniert, um den statischen Anforderungen des zweigleisigen Bahnverkehrs der Gegenwart und Zukunft gerecht zu werden. Um die Frequenzsteigerung der Zukunft abzudecken, ist ein zusätzliches Gleis erforderlich. In Abstimmung zwischen der Verwaltung der Stadt Aachen und der Deutschen Bahn (DB Netz AG) wurde eine Machbarkeitsstudie durch die DB Engineering Consulting GmbH beauftragt. Seit Mai 2018 liegt der Stadt Aachen das Ergebnis dieser Studie vor. Demnach kann die bislang prognostizierte Trassenbreite von 14,80 m auf 11,50 m (Abstandsmaß zum historischen Viadukt) reduziert werden. In den 11,50 m ist ein 3,00 m breiter Weg einbezogen, der zu Inspektions- und Wartungszwecken für das neue Brückenbauwerk auf der Südseite dienen soll. Um eine Nutzung der betroffenen Grundstücke in einer annähernd wirtschaftlichen Art und Weise zu ermöglichen, wird bei den dargestellten Varianten die Bebauung bis unmittelbar an die Wegeparzelle geführt. Damit dient die Wegeparzelle zum einen möglichen Wartungsarbeiten und zum anderen der Übernahme notwendiger bauordnungsrechtlicher Abstandsflächen. Eine Abstimmung dieser Vorgehensweise soll im weiteren Bauleitplanverfahren mit der DB und der Bauaufsicht erfolgen.



Die Machbarkeitsstudie kommt zu folgendem Schluss: [...] Für den Neubau eines dritten Gleises für das Burtscheider Viadukt ist ein Bauwerk auf der südlichen Seite anzuordnen. Der Achsabstand zwischen dem vorhandenen südlichen Gleis und der neuen Gleisachse sollte mindestens 8,50 m betragen.

Neben dem neuen Bauwerk ist ein Streifen von mindestens 3,00 m Breite für Bauwerksbesichtigungen freizuhalten. Daraus ergibt sich eine Grenze für eine mögliche Nutzung als Eisenbahnbetriebsanlage im Abstand von mindestens 15,10 m zum vorhandenen südlichen Gleis (Anmerkung: bezogen auf Mittelachse Bestandsgleis) Eventuelle Einschränkungen aus Abstandsflächen sind gesondert zu betrachten.

In der weiteren Planung sind folgende Punkte besonders zu betrachten

- Denkmalschutz des bestehenden Bauwerks
- Mögliche Einflüsse eines neuen Bauwerks auf den Thermalwasserstrom
- Neubau Speiseleitung im Bauwerksbereich
- Erhebliche Veränderungen bzw. Neubau der Oberleitungsanlage Aachen HBF
- Erweiterung der bestehenden angrenzenden Eisenbahnüberführungen und Anordnung von Weichen auf diesen Bauwerken [...]



Abb. 2 Flächenbedarf für das Brückenbauwerk 3. Gleis / Streckenabschnitt Burtscheider Viadukt

Fußwegeverbindungen

Ziel des Bebauungsplans ist es, die Fußwegeverbindung der Schulwege als auch die Verknüpfung zwischen dem Kurgarten, dem Frankenberger Park und dem Moltkepark zu verbessern. Hierzu soll die Stichstraße vor dem Schulgebäude Amos-Comenius-Schule verlängert und unter dem vorhandenen 1. Bogen des Viadukts hindurchgeführt werden (s. Abb. 3a, S. 11). Ein Durchstich bis zur Moltkestraße ist ausschließlich durch eine Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen möglich. Betroffen hiervon sind voraussichtlich vier private Grundstücke und das Grundstück der DB Netz AG. Aufgrund der Grundstückssituation und der Höhendifferenz ist die vorgeschlagene Verbindung nur dann denkbar, wenn das Eckgrundstück (Flurstück 2224) in Gänze erworben, die Nutzung verlagert und die Gebäude abgerissen werden können. Derzeit ist auf diesem Grundstück eine KFZ-Werkstatt untergebracht. Im weiteren Bauleitplanverfahren sind die Fragen der Eigentumsrechte, des Grunderwerbs und mögliche Verlagerungsperspektiven zu klären. Zwischen der Wegeebene unterhalb des Viaduktes und der Kreuzung Moltkestraße/Warmweierstraße besteht eine erhebliche Höhendifferenz. Im weiteren Bauleitplanverfahren ist zu prüfen, ob eine barrierefreie Wegeführung möglich ist und wie eine ansprechende Ausgestaltung umgesetzt werden kann. Die Fußwegeverbindung erscheint nur dann sinnvoll, wenn eine großzügige Gestaltung des Fußweges inklusive begrünter Seitenflächen –im Sinne einer Grünraumvernetzung- umgesetzt werden kann. Da die Wegeverbindung insbesondere als Schulweg dient, müssen Aspekte der Sicherheit besondere Berücksichtigung finden. Eine nichtübersteigbare Einfriedung zum Bahndamm und eine durchgehende Beleuchtung des Fußweges sind somit –neben einer guten Einsehbarkeit- unumgänglich. Wie im Kapitel 1.4 - Bestehendes Planungsrecht ausgeführt, wurde diese Wegeverbindung durch einen Bogen des Viaduktes bereits im Jahre 1881 durch den Fluchtlinienplan Nr. 207 planungsrechtlich gesichert jedoch durch einen Beschluss aus dem Jahre 1949 aufgehoben. Insoweit bestehen keine planungsrechtlichen Handhabungen mehr und die Erwähnung an dieser Stelle hat eher informellen Charakter. Durch die geplante Wegeverbindung kann auf den bestehenden, kritischen Fußweg durch den Verkehrstunnel Moltkestraße verzichtet werden. Diese Unterführung ist sehr eng, so dass der Tunnel zu Zeiten eines hohen Fußgängeraufkommens (Schulanfang und -ende) für den motorisierten

Verkehr gesperrt werden muss, um die Fußgänger zu schützen. Diese Fußwegeverbindung kann nach Herstellung der alternativen Verbindung möglicherweise aufgegeben werden.

Das Flurstück der DB, auf dem das Viadukt steht, ist breiter als das Viadukt selbst, so dass nördlich am Fuße des Bauwerks ein schmaler Grundstücksstreifen übrig bleibt. Es erscheint sinnvoll, diesen etwa 3,00 – 3,50 m breiten Streifen als Wegeparzelle in West-Ost-Richtung für den Fuß- und Radverkehr zu nutzen. Damit kann der bahnparallele Fußweg "Am Viadukt" eine sinnvolle Verlängerung bis zum bahnunterquerenden Fußweg Richtung Hugo-Baumann-Weg oder Richtung Moltkepark erfahren. Diese Wegestrasse eröffnet eine neue fußläufige Verbindung zwischen dem Frankenberger Viertel und dem Hauptbahnhof. Für Radfahrer ist diese Verbindung zwischen Innenstadt und Vennbahnradweg von Interesse. Im weiteren Verfahrensverlauf sind die Grundstücksfragen mit der DB zu klären. In einem ersten Abstimmungstermin wurde ein Interesse der Bahn an einem, das Viadukt begleitenden nördlichen Weg bekundet, um möglicherweise Wartungsarbeiten am Viadukt ausführen zu können. Auch in diesem Streckenabschnitt ist eine Höhendifferenz von ca. 3 m zu überwinden, welche durch eine langgezogene Rampe barrierefrei gestaltet werden muss. Technische Details sind nach der politischen Willensbekundung im weiteren Bauleitplanverfahren zu klären.

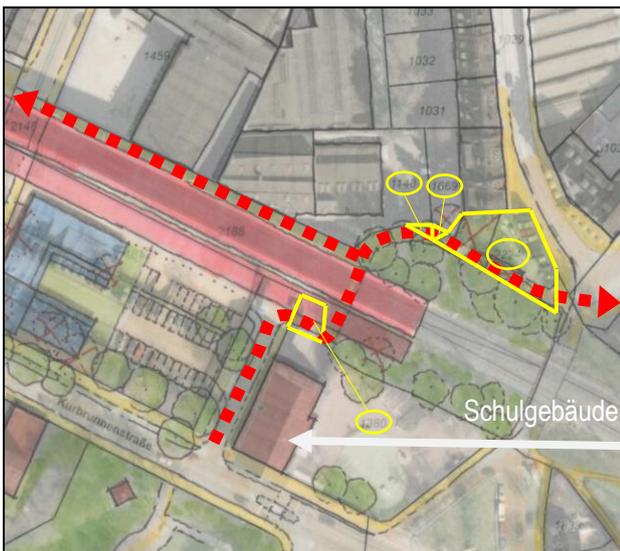


Abb. 3 a Fußwegführung und Fremdgrundstücke (Planung)

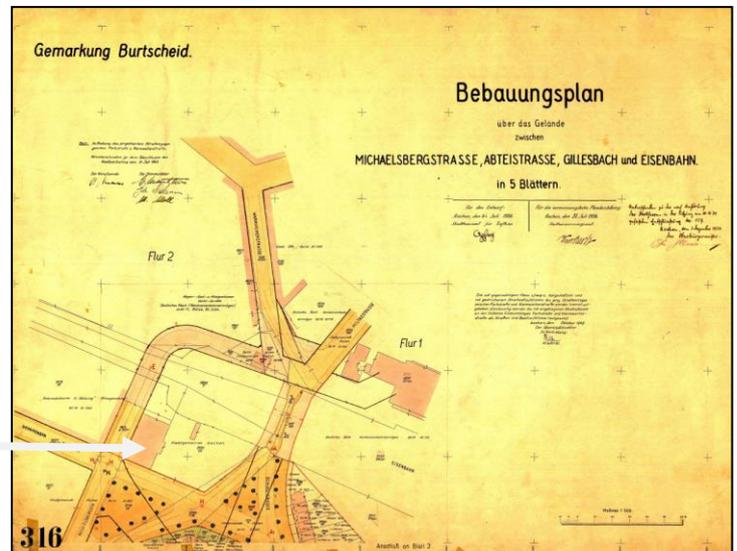


Abb. 3 b Fluchtlinienplan 316 (ehemalige Planung) wurde verworfen

3.4 Städtebauliches Konzept / Gebäude- und Wohnungstypologien

Gegenwärtig dominiert das technische Bauwerk des historischen Burtscheider Viaduktes das Ortsbild beidseits der Bachstraße. Es ist abzusehen, dass das hinzukommende Brückenbauwerk zur Sicherung des 3. Gleises diesen Eindruck auf der Südseite der bestehenden Gleisanlagen verstärken und das Ortsbild verändern und mit hoher Wahrscheinlichkeit negativ beeinträchtigen wird.

Brücke / Private Grundstücke

Das imposante Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Viaduktes wird voraussichtlich durch das vorgestellte Brückenbauwerk eingeschränkt. Außerdem ist zu bedenken, dass die überspannten Grundstücke auf der Südseite nur noch sehr eingeschränkt nutzbar sind. Aufgrund der beabsichtigten Flächeninanspruchnahme ist die ursprünglich beabsichtigte bauliche Nutzung (Antrag auf Vorbescheid) der Parzelle 1657 nicht mehr möglich. Auch sind das städtische Grundstück (Parzelle 1812) und die Parzellen 2293 und 1380 aufgrund der vielfältigen Restriktionen und der Flächeninanspruchnahme nur noch sehr eingeschränkt nutzbar. Angesichts der hohen Bedeutung eines 3. Gleises für den Personen- und Güterverkehr als Investition in die Zukunft, müssen diese Einschränkungen jedoch abwägend hingenommen werden. Andere Gleisalternativen sind aufgrund der Innenstadtlage nicht umsetzbar, so dass der Ausbau nur an dieser Stelle möglich ist.

Nach der Machbarkeitsstudie ist eine Breite der freizuhaltenden Trasse von 11,50 m anzunehmen. Dies berücksichtigend, ist von einer eingeschränkten Bebauung der verbleibenden Freiflächen auszugehen, die mit den städtebaulichen Qualitäten des ursprünglichen Entwurfes zur Parzelle 1657 kaum vergleichbar ist. Bei dem Verzicht einer Bebauung und Fortsetzung der bisherigen Stellplatznutzung ist ebenfalls, je nach Brückenpfeilerabstand und späteren Eigentumsverhältnissen, mit erheblichen Einschränkungen zu rechnen. Durch die Umsetzung des zusätzlichen Brückenbauwerks werden dem Grundstückseigentümer also erhebliche Einschränkungen des privaten Eigentums zugemutet.

Sowohl im Nordwesten (Parzelle 2293) als auch im Südosten (Parzelle 1380) des Geltungsbereiches werden durch die Trasse zur Umsetzung des 3. Gleises private Flächen tangiert. Diese Flächen werden ebenfalls durch den Bebauungsplan überplant und sollen eine Festsetzung als nicht überbaubare Grundstücksflächen erhalten. Das Flurstück 2293 liegt nicht innerhalb eines Geltungsbereiches eines Bebauungsplans. Die planungsrechtliche Zulässigkeit möglicher Bauvorhaben richtet sich nach den Maßgaben des § 34 Baugesetzbuch. Eine Bebauung des recht kleinen Grundstücks wäre grundsätzlich vorstellbar, Bauabsichten des Grundstückseigentümers sind jedoch nicht bekannt. Gegenwärtig wird das Grundstück mit einer Erschließung von der Kasinostraße als Sammelstellplatzanlage genutzt. Ob nach der Herstellung des Brückenbauwerks die Nutzung als Stellplatzanlage noch in Gänze möglich ist, kann derzeit nicht beurteilt werden, da die neue Brückenkonstruktion noch nicht bekannt ist. Eine Bebauung nach Umsetzung der Maßnahme ist sehr eingeschränkt möglich und bedeutet auch an dieser Stelle einen Eingriff in das private Eigentum. Bei der Parzelle 1380 handelt es sich ebenfalls um eine private Grundstücksfläche, die in Teilen durch das projektierte Brückenbauwerk in Anspruch genommen werden soll. Bei dem Grundstücksanteil handelt es sich um einen untergeordneten Anteil, der zu Hochbauzwecken nicht geeignet ist. Dennoch wird das Grundstück als Lehrerparkplatz der Amos Comenius Schule genutzt. Ob nach der Umsetzung des neuen Brückenbauwerks eine Fortsetzung der Nutzung möglich sein wird, ist derzeit nicht zu beantworten, da die Ausführungsplanung noch nicht vorliegt.

Durch den Bebauungsplan –Kurbrunnenstraße/Bachstraße- werden die planungsrechtlichen Grundlagen für ein zusätzliches Gleis für den schienengebundenen Güter- und Personenverkehr geschaffen. Planungsrechte auf privaten Grundstücken werden durch die Planung zugunsten der Gemeinwohlinteressen aufgegeben. Dem Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs und dem klimafreundlichen Güterverkehrswesen soll eine höhere Wertigkeit zugestanden werden als den privaten Interessen einzelner Grundstückseigentümer nach uneingeschränkter baulicher Nutzbarkeit ihrer Grundstücke. Der Eingriff in das private Eigentum wird als hinnehmbar zugunsten einer Stärkung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur bewertet. Die heute vorhandenen Nutzungen werden durch den ersten Schritt, den Bebauungsplan, nicht beeinträchtigt. Eine Nutzung zu Hochbauzwecken soll jedoch ausgeschlossen werden, um die Infrastrukturmaßnahme nicht zu gefährden. Im zweiten Schritt, dem Planfeststellungsverfahren, muss jedoch verbindlich geregelt werden, wie mit den privaten Flächen und den darauf vorhandenen Nutzungen umgegangen werden soll. Auch müssen Entschädigungsfragen geklärt und geregelt werden.

Brücke Parkhaus

Ähnlich verhält es sich mit dem städtischen Grundstück. Durch den Freihaltebereich für das 3. Gleis wird eine freie Grundstücksnutzung stark eingeschränkt. Um den Kaltluftstrom in das Frankenberger Viertel nicht zusätzlich zu belasten, ist eine Bebauung ausschließlich im Windschatten und in den Abmessungen der Reha-Klinik –Rosenquelle- denkbar. Die derzeitige Grundstücksnutzung stellt sich wie folgt dar. Etwa 80 % der Grundstücksfläche wird durch Flächen für den ruhenden Verkehr eingenommen. Die Hälfte dieser Fläche wird durch das Parkhaus mit zwei Ebenen genutzt. Die andere Hälfte am Fuße des Viaduktes wird als ebenerdige Parkplatzfläche eingenommen. Die Parkplätze im Untergeschoss des Parkhauses sind an Dauerparker (z.B. Mitarbeiter der Reha-Klinik) vermietet. Die Nutzung ist an eine Zugangskarte gebunden. Das Obergeschoss des Parkhauses und die ebenerdigen Flächen am Fuße des Viaduktes sind allgemein verfügbar und durch Anwohnerparkausweise oder die Benutzung von Parkscheinautomaten geregelt. Zudem wurden zugunsten der Maria-Montessori-Gesamtschule 80 Stellplätze durch Baulast im Bereich des Parkhauses gesichert. Ungeachtet dieser Bindung besteht im Frankenberger Viertel eine sehr angespannte Parkplatzsituation. Bei einer Aufgabe des Parkhauses müsste für die Park-

platzanlage ortsnah Ersatz geschaffen werden. Derzeit sind keine öffentlichen Ausweichflächen verfügbar, insoweit muss bei einer Aufgabe des Parkhauses eine Verlagerungsalternative, zumindest für die durch Baulast gesicherten Stellplätze, gefunden werden. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinerlei Erkenntnisse über die Konstruktionsart des Brückenbauwerks, etwa den Stützenabstand vorliegen, kann über die konkreten Folgen nur spekuliert werden. Als Worst-Case-Szenario müsste auf die ebenerdigen Parkplätze am Fuße des Viaduktes verzichtet werden. Über die konkreten Folgen der Gleiserweiterung auf die Nutzung des ruhenden Verkehrs kann erst abschließend entschieden werden, wenn gesicherte Erkenntnisse zur Konstruktion des Brückenbauwerks vorliegen. Über den baulichen Zustand des Parkhauses liegen keine Erkenntnisse vor.

Fuß- und Radweg

Im Umfeld des Burtscheider Viaduktes liegen vier Schulen: Amos Comenius Schule, Viktoriaschule, Maria-Montessori-Gesamtschule und die Luise-Hensel-Realschule. Für den Schulweg müssen viele Kinder die Gleisanlagen durch die Unterführung Moltkestraße unterqueren. Dieser Tunnel ist für Pkw nur einspurig durch Ampelschaltung befahrbar. Der Fußweg ist derartig begrenzt, dass zu Schulanfang und –ende der Tunnel für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt werden muss, um eine sicheren Schulweg zu garantieren. Zu diesen Zeiten schließen hochfahrbare Poller eine Nutzung für Kraftfahrzeuge aus. Zur Verbesserung der Schulwegsituation und zur Verknüpfung der öffentlichen Grünflächen Kurpark an der Dammstraße und dem Bürgerpark auf dem Gelände des ehemaligen Moltkebahnhofes erscheint eine fußläufige Verbindung –ohne Nutzung des Tunnels -sinnvoll. Vorgeschlagen wird eine solche Fußwegeverbindung entlang der Verkehrsfläche vor dem Schulgebäude Amos Comenius Schule, durch das Viadukt und parallel zum Bahndamm bis zur Moltkestraße. In der Verlängerung könnte dieser Fußweg über das Grundstück der DB auf der Nordseite des Viaduktes bis zur Bachstraße geführt werden. Für diesen Verlauf müsste das Eckgrundstück an der Warmweiherstraße am Fuße des Bahndammes durch die Stadt Aachen erworben und der Gebäudebestand abgerissen werden. Derzeit ist eine Kfz-Reparaturwerkstatt im Gebäudebestand untergebracht. Zusätzlich müssten Teile der Parzelle 1148 und Flächen der DB erworben oder langfristig gepachtet werden. Das Aufstellungsverfahren kann dazu genutzt werden, diese Verbindung planungsrechtlich zu sichern. Aus Richtung Normaluhr gäbe es dann eine Verlängerung des Fußweges "Am Viadukt" bis zur Moltkestraße. Möglicherweise könnte dieser Weg entsprechend zukünftig auf dem Gelände des Baustoffhandels anlässlich einer späteren Bauleitplanung fortgeführt und eine Verbindung zum Vennbahnradweg geschaffen werden. Durch die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen für den Fuß- und Radweg kann die Stadt Aachen das allgemeine Vorkaufsrecht gem. § 24 BauGB ausüben und die benötigten Parzellen bei einem Eigentumswechsel erwerben.

Städtebauliche Planung

Nach der Zustellung der Machbarkeitsstudie durch die DB AG wurde das Ergebnis der Studie dem Eigentümer (Kurbrunnenstraße 22) und dessen Architekten durch den Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen vorgestellt und gemeinsame Nutzungsperspektiven ausgelotet. Grundsätzlich ergaben sich für den Vorhabenträger zwei Optionen. Erstens eine Bebauung des verbleibenden Restgrundstücks und zweitens eine Bebauung des städtischen Grundstücks der Parkpalette. Bei einer näheren Betrachtung der zweiten Option zur Bebauung des Parkpalettengrundstücks stellte sich heraus, dass aufgrund des Kaltluftstroms aus Burtscheid in das Frankenberger Viertel eine Bebauung nicht zu verantworten ist. Zwar bildet die Reha-Klinik-Rosenquelle gegenwärtig eine Barriere und behindert den Kaltluftstrom, jedoch soll dieser Zustand nicht durch Planungen weiter verfestigt werden. Perspektivisch erscheint es nicht ausgeschlossen, dass sich ein Neubaubedarf für die Reha-Einrichtung ergibt und ein Baufeld parallel zur Dammstraße entwickelt werden kann. Diese Süd/Nord Ausrichtung würde den Kaltluftstrom weitaus geringer beeinträchtigen und sich städtebaulich besser in die Umgebung einfügen. Der ehemalige Bachverlauf der Wurm würde von einer Bebauung freigestellt und könnte möglicherweise offen gelegt werden.

Eine Nachverdichtung ist also nur auf dem Restgrundstück des Vorhabenträgers (2. Option) möglich. Das neue Brückenbauwerk wird gemäß der Machbarkeitsstudie schmaler als ursprünglich angenommen und ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen eine Bebauung der verbleibenden Freiflächen. Wie beschrieben muss auf der Südseite des neu zu errich-

tenden Brückenbauwerks ein 3,0 m breiter Inspektions- und Wartungsweg angelegt werden. Unter der Voraussetzung, dass die Neubebauung unmittelbar an der Wegegrenze errichtet und die Wegeparzelle als notwendige Abstandsfläche angesehen werden kann, ist eine Nachverdichtung des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 denkbar und möglich. Das vom Vorhabenträger beauftragte Architekturbüro hat hierzu ein Bebauungskonzept in zwei Bauabschnitten vorgelegt. Dieses Bebauungskonzept soll die städtebauliche Grundlage für den Angebotsbebauungsplan bilden. Ziel der Stadt Aachen ist es, prioritär die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Freihaltung der zusätzlichen Gleistrasse zu schaffen. Dennoch soll eine sinnvolle Nachverdichtung nicht vernachlässigt werden, da dem Eigentümer des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 durch die Festsetzung der Freihaltezone erhebliche Nachteile entstehen, die einen Eingriff in Eigentumsrechte darstellen und entsprechend gewissenhaft abgewogen werden müssen. Ein Kompromiss, der beiden Belangen (Ausbau der Bahninfrastruktur und eine bauliche Nachverdichtung) gerecht wird, trägt zu einer Befriedung der Situation bei und hilft allen Beteiligten. Insofern schlägt die Verwaltung vor, diesen sich abzeichnenden Kompromiss als Grundlage für die weitere Planung zu verfolgen.

Nach der Vorgabe der Trassenbreite durch die Machbarkeitsstudie ist eine Bebaubarkeit der Grundstücke 2293 (Kasinostraße) und 1657 (Kurbrunnenstraße) grundsätzlich denkbar. Durch das neue Brückenbauwerk wird die Grundstücksnutzung jedoch erheblich eingeschränkt und die Bautiefe erheblich reduziert, was sich eine entsprechend verdichtete Bauweise zur Folge hat. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung Grundstücksfläche in Verbindung mit den notwendigen Abstandsflächen ist zudem die mögliche Höhe der Gebäude eingeschränkt. Das Konzept sieht einen Anbau an die Brandwand des Bestandsgebäudes Bachstraße mit drei Vollgeschossen vor. Die Geschossigkeit entspricht der des angrenzenden Bestandsgebäudes. Daran anschließend ist ein gestaffelter Hauptbaukörper mit 5 Vollgeschossen geplant, der bahnparallel verlaufen und eine Bauhöhe in etwa der Bahnbrücke und der Firsthöhe der Bestandsgebäude an der Kurbrunnenstraße aufweisen soll. Aufgrund des Thermalwasserschutzgebietes darf lediglich ein Tiefgeschoss vorgesehen werden, das als Tiefgarage genutzt werden soll. Durch den Bahnbrückenneubau wird die Anzahl der bestehenden Stellplätze verringert. Außerdem kommen durch die geplanten Hochbauten neue Nutzungen hinzu, die einen zusätzlichen Stellplatzbedarf auslösen und auf dem Grundstück untergebracht werden müssen. Hierzu sieht das Konzept eine Stellplatzebene im Erdgeschoss des Hauptbaukörpers vor. Inwieweit unterhalb des neuen Brückenbauwerks geparkt werden kann und darf, muss im weiteren Verfahren geklärt werden. Der erste Bauabschnitt beschränkt sich auf diese Hochbaumaßnahme und geht von einer Weiternutzung des Hallengebäudes (Kletterhalle) aus.

Der zweite Bauabschnitt sieht einen Abriss des Hallengebäudes und einen neuen städtebaulichen Hochpunkt vor. Anstelle des derzeit vorhandenen Hallengebäudes, mit einer baulichen Höhe von ca. 2 Vollgeschossen, soll ein 7- bis 10-geschossiges Hochhaus erstellt werden. Als Verbindung zum 5-geschossigen Bestandsgebäude an der Kurbrunnenstraße soll ein Gebäude mit 2 Vollgeschossen entstehen. Angesichts des aufwendigen und in die Zukunft gerichteten Bauleitplanverfahrens erscheint es folgerichtig, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für beide Bauabschnitte in einem Planverfahren zu schaffen. Grundsätzlich stellt sich die Frage nach der städtebaulichen Verträglichkeit eines Hochhauses an dieser Stelle. Die ursprüngliche Planung des Vorhabenträgers sah an dieser Stelle ebenfalls ein 10-geschossiges Hochhaus vor und wurde am 10.12.2015 im Architektenbeirat vorgestellt. Der Beirat hat das Hochhaus an dieser Stelle akzeptiert und nur eine Überprüfung der Justierung auf dem Sockelgeschoss gefordert. Einen Beschluss der politischen Gremien zum städtebaulichen Konzept hat es bislang noch nicht gegeben.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Korridor des Silhouettenschutzes des Denkmalbereiches Innenstadt. Der Blick auf den Denkmalbereich Innenstadt vom Bismarckturm und Eisenbahndamm Burtscheid wird nicht beeinträchtigt. Im Jahre 2005 wurde durch das Büro, Heinz, Jahnen und Pflüger, Aachen, im Auftrag der Stadt Aachen ein Land- und Stadtmarkenkonzept erstellt, welches u.a. geeignete und ungeeignete Hochhausstandorte untersucht hat. Der Standort an der Kurbrunnenstraße liegt nicht in einem der geeigneten Gebiete. Zur Verbildlichung der Größenordnung werden folgende benachbarte Hochpunkte miteinander verglichen:

	Geländehöhe*	Bauhöhe	Gesamthöhe NHN**
Hochhaus der StädteRegion	ca. 166 m ü. NHN	12 Geschosse	≈ ca. 202 m
Hochhaus Kurbrunnenstraße	ca. 177 m ü. NHN	10 Geschosse	≈ ca. 207 m
Hochhaus Stadtverwaltung Hackländerstraße	ca. 182 m ü. NHN	11 Geschosse	≈ ca. 215 m

(*Geländehöhe = Höhenfestpunkte in der Nähe / **Gesamthöhen geschätzt: Geschossanzahl x 3,0 m)

Das geplante Hochhaus an der Kurbrunnenstraße wird in der absoluten Höhe zwischen dem Hochhaus der StädteRegion und dem Hochhaus an der Hackländer Straße liegen. Angesichts der Grundstücksbegrenztheit und einer weitgehend einheitlichen Traufhöhengestaltung in der Umgebung von max. 5 Vollgeschossen, spricht sich die Verwaltung für eine Geschossigkeit von maximal 7 Vollgeschossen aus. Die Festsetzung dieses Hochpunktes in dem Bauleitplanverfahren knüpft die Verwaltung an die vertragliche Verpflichtung des Eigentümers ein Qualitätssicherungsverfahren durchzuführen. Die architektonische Qualität kann beispielsweise durch die Verpflichtung zur Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens gesichert und durch einen städtebaulichen Vertrag festgeschrieben werden. Ein höheres Gebäude an dieser Stelle sprengt den Aachener Maßstab und tritt in Konkurrenz zur Stadtsilhouette mit ihren baugeschichtlich bedeutsamen sakralen und profanen Hochpunkten. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen durch eine Verkleinerung der bebaubaren Grundstücksflächen ist es sinnvoll, die Planung erneut dem Gestaltungsbeirat vorzustellen.

Wie in dem städtebaulichen Konzept dargestellt schließt sich die Neubebauung an den Bestand in der Kurbrunnenstraße und der Bachstraße an. Die Gebäudeflucht orientiert sich an dem Inspektionsweg parallel zum neuen Brückenbauwerk. Der Inspektionsweg dient zusätzlich zur Übernahme der notwendigen Abstandsflächen der Neubebauung. Sollte dieses städtebauliche Konzept weiterverfolgt werden, muss eine konkrete Prüfung der Abstandsflächen vorgenommen und eine Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der DB AG über Grundstückseigentumsfragen erfolgen. Sinnvollerweise würden die Flächen des Inspektionsweges im Eigentum des Vorhabenträgers verbleiben und die DB-AG ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für diese Flächen erhalten. Als Nutzungsspektrum der Gebäude ist eine Wohn- oder in Teilen auch als Büro- oder Praxis-Nutzung denkbar. In dem Hochhaus soll gemäß der ursprünglichen Planung ein Hotel untergebracht werden. Im weiteren Verfahren sind die Umweltbelange näher zu prüfen. Insbesondere Schallimmissionen und Erschütterungen durch den Bahnverkehr sowie die Verschattung der Wohnungen sind zu prüfen.

Durch die Inanspruchnahme von Flächen der Amos Comenius Schule für das Brückenbauwerk und den Fußweg entfallen bestehende Stellplätze für die Lehrer. Insoweit besteht hier ein möglicher Handlungsbedarf der Stadt Aachen zur Stellplatzübernahme auf eigene Flächen.

Für das Grundstück zwischen Kasinostraße und Kurbrunnenstraße ist eine Fortsetzung der vorhandenen Bebauung grundsätzlich denkbar, jedoch sind in der nördlichen Grenzrand Fenster enthalten, die möglicherweise einen direkten Anbau verhindern. Im weiteren Bauleitplanverfahren ist deren bauordnungsrechtliche Zulässigkeit zu prüfen und die Vorstellungen des Grundstückseigentümers zu erfragen.

3.5 Freiraumkonzept

Anlässlich der Voruntersuchung wurde ein Abriss bzw. Teilabriss des vorhandenen Parkhauses und die Anlage einer öffentlichen Grünfläche in Erwägung gezogen. Durch die zuständige Fachabteilung der Verwaltung wurde ein unbedingter Erhalt der öffentlichen Parkplätze für das dicht besiedelte Frankenberger Viertel gefordert. Für einen Entfall an dieser Stelle müssten Ersatzplätze im Viertel geschaffen werden. Flächen hierfür stehen der Stadt Aachen jedoch nicht zur Verfügung. Außerdem wurden auf den Flächen der öffentlichen Parkplatzanlage 80 Stellplätze für Lehrer und Personal der Gesamtschule Maria-Montessori durch Baulast gesichert. Auch hierzu sind keine Alternativflächen in fußläufiger Entfernung vorhanden. Das Konzept der Maria-Montessori-Schule und der zugehörige Bebauungsplan definieren ein – bis auf Stellplätze für Menschen mit Behinderungen - stellplatzfreies Schulgelände. Insoweit wurde die Konzeption zur Aufgabe der Parkplatznutzung verworfen und konzeptionell von einem Fortbestand der Parkhausnutzung ausgegangen. Durch den topographischen Hö-

hensprung wird das Parkhaus mit den begleitenden Grünstreifen gegenwärtig als Platzfläche und weniger als Bauwerk wahrgenommen.

Je nach dem Pfeilerabstand des neuen Brückenbauwerks werden vorhandene Parkplätze im parallelen Verlauf des Burtscheider Viaduktes verloren gehen. Maximal sind hier 28 Plätze betroffen.

Durch Umsetzung des geplanten Fuß- und Radweges mit Anschluss an die Moltkestraße muss, wie beschrieben, ein Grundstück durch die Stadt Aachen erworben und ein Gebäude abgerissen werden. An dieser Stelle ergibt sich die Möglichkeit einer neu zu schaffenden öffentlichen Grünfläche. Im weiteren Verfahren ist zu klären, wie diese recht kleine Fläche angelegt werden kann. Zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse und zur Retention von Niederschlagswasser ist eine Ausstattung der Neubauten mit einem begrünten Dach bei beiden Varianten sinnvoll.

3.6 Soziale Infrastruktur/Jugend- und Familienfreundlichkeit

Primäres Ziel des Bebauungsplans ist die Sicherung der Trasse für ein drittes Gleis im Bereich des Engpasses Burtscheider Viadukt. Eine Stärkung der Bahninfrastruktur ist im weiteren Sinn auch eine indirekte Maßnahme im Sinne der Jugend- und Familienfreundlichkeit. Insbesondere die Stärkung des Personennah- und Fernverkehr dient allen Altersgruppen und ist als öffentliches Verkehrsmittel unabhängig von persönlichen Einkommensverhältnissen der Nutzergruppen. Durch die Planung neuer Wegebeziehungen –getrennt vom motorisierten Individualverkehr- ergeben sich vielfältige Vorteile insbesondere für junge Menschen, ohne Teilhabe am Kfz-Verkehr. Durch den Fußweg unter dem Viadukt hindurch soll der Schulweg sicherer gestaltet und der Engpass durch den gefährlichen Tunnel in der Moltkestraße umgangen werden. Im weiteren Verfahren ist zu klären, ob und in welcher Größenordnung Wohnnutzungen entstehen sollen und ein öffentlicher Spielplatz anzulegen ist. In der nahen Umgebung ist eine Spielplatzfläche im Kurgarten neben dem Couven-Pavillon vorhanden. Ob eine öffentliche Zugänglichkeit der Schulgelände Viktoria-Schule und Amos Comenius Schule möglich ist und dies zu einer Reduzierung der Flächengröße führen kann, ist offen und muss im weiteren Bauleitplanverfahren geklärt werden.

Die Ausstattung im Nahbereich mit Grund- und weiterführenden Schulen ist als gut zu bezeichnen. Beispielhaft erwähnt seien an dieser Stelle die Grundschule Michalelsbergstraße, die Viktoria Schule, die Maria-Montessori-Gesamtschule und die Luise-Hensel-Realschule. Kindertagesstätten im Umfeld sind die integrative Einrichtung Clara-Fey im Klostergarten, die Kindertagesstätte in der Bergischen Gasse und in der Turpinstraße.

4. Umweltbelange

4.1 Klimaschutz und Klimaanpassung

4.1.1 Klimaschutz

Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Grundlagen zur Stärkung der schienengebundenen Infrastruktur und dient damit einer klimafreundlichen Mobilität. Die Errichtung eines Brückenbauwerks für ein drittes Gleis dient somit unmittelbar dem Klimaschutz, da ein Systemengpass beseitigt und das Verkehrsangebot attraktiver und zukunftsorientierter gestaltet werden kann. Da die Eisenbahn über Oberleitungen an das Stromnetz angeschlossen ist, kann die elektrische Energie unmittelbar und effizient –ohne aufwendige Speichertechnologie- genutzt werden. Bei einer optionalen Nutzung elektrischen Stroms aus regenerativen Energiequellen erfüllt das Verkehrsmittel beste Voraussetzungen für ein klimafreundliches und nachhaltiges öffentliches Verkehrsmittel.

Ein gut ausgebautes Wegenetz an Fuß- und Radwegen stärkt die emissionsfreie Mobilität. Durch das zusätzliche Angebot an separaten Wegen wird ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

4.1.2 Klimaanpassung

Durch die topographische Lage der Stadt Aachen in einem Talkessel ist der Luftaustausch generell eingeschränkt, was zu klimatischen und lufthygienischen Problemen, je nach Wetterlage, führen kann. Vorhandene Kaltluftströme wirken diesen Problemen entgegen und sind in ihrer Funktionsweise zu erhalten. Das Plangebiet umfasst einen Querriegel zum Tal des Wurmbaches, der etwa mittig unter der Bachstraße verrohrt verläuft. Dieses Bachtal hat einen entscheidenden Einfluss für den Kaltluftstrom vom Burtscheider Talraum in das Frankenberger Viertel. Das Burtscheider Viadukt kann, dank seiner großen Öffnungen, unterströmt werden. Durch die Bebauung entlang der Kurbrunnenstraße ist derzeit schon eine Unterströmung der Bahnanlagen im westlichen Bereich des Bebauungsplans nur in sehr reduziertem Umfang möglich. Die Neuplanung übernimmt in etwa die Höhen der bestehenden Straßenrandbebauung mit der Ausnahme des Hochhauses. Der östliche Teil des Viaduktes wird teilweise durch die Riegelwirkung des Baukörpers der Reha-Klinik Rosenquelle beeinträchtigt. Der andere Teil kann nahezu ungehindert durchströmt werden. Dieser freie Durchstrom muss aus klimatischen und lufthygienischen Gründen unbedingt freigehalten werden. Wie beschrieben soll auf eine Bebauung der Parkpalette im Windschatten der Rosenquelle verzichtet werden, um die Barrierewirkung der Reha-Klinik nicht weiter zu verfestigen. Diese Entscheidung ist ausschließlich der Klimaanpassung zur Erhaltung bzw. Optimierung des Kaltluftstroms geschuldet. Der Schutz des Kaltluftstroms dient der Klimaerhaltung bzw. -anpassung, um in den zunehmenden Hitzeperioden einen ausreichenden Luftaustausch in das Frankenberger Viertel sicherzustellen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist weitgehend versiegelt, insoweit wird sich die Situation nicht wesentlich ändern. Zur Verbesserung der kleinklimatischen Situation sollten die Neubauten mit Gründächern ausgeführt werden. Neben den positiven Effekten für das Kleinklima als auch für die Regenwasserzweischenspeicherung dienen die Gründächer einem positiven Eindruck der Bahnreisenden, die über das hochgelegene Viadukt den ersten Eindruck der Aachener Innenstadt wahrnehmen.

Lärmschutz

Die von der Planung betroffenen Flächen liegen in wesentlichen Teilen in unmittelbarer Nähe der derzeit zweigleisig und in Zukunft dreigleisig betriebenen Gleisstrecke Aachen – Köln, die hier auf Höhenlage verläuft. Das geplante Heranrücken von Gebäuden an das Viadukt führt zu stark lärmbelasteten Fassaden und Räumen, deren Nutzung und Gestaltung dieser Belastungssituation Rechnung tragen muss. Von der Planung von Wohngebäuden rät der Fachbereich Umwelt aufgrund dieser Belastung ab. Jegliche Nutzungen sind hinsichtlich der Nutzungs- und Schutzansprüche gutachterlich zu begleiten, damit ein Vollzug der Bebauungsplanfestsetzung sichergestellt und ein angemessener Schutzanspruch gewährleistet werden kann.

Altlastenverdacht

Aufgrund der gewerblichen Vornutzung der Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans existieren diverse Altlastenverdachtsflächen. Im weiteren Bauleitplanverfahren ist ggf. durch ein Fachgutachten nachzuweisen, wie mit möglichen Altlasten umgegangen werden soll und welche Konsequenzen für den Vollzug des Bebauungsplans entstehen.

Grundwasserschutz

Der östliche Teil des Plangrundstücks liegt vollständig im sensiblen Bereich des Burtscheider Thermalquellenzuges, vom westlichen Teil des Plangrundstücks nur der östliche Randbereich (ca. 10 Meter). Eine negative Beeinträchtigung des Quellenzuges kann im sensiblen Bereich unmittelbar erfolgen, so dass das Schutzerfordernis in diesem Bereich sehr hoch anzusetzen ist. Insbesondere Eingriffe in den Untergrund bedürfen einer sehr kritischen Überprüfung. Gemäß § 53 Abs. 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) kann die Untere Wasserbehörde (UWB) auch außerhalb eines Heil- /Thermalquellenschutzgebietes schützende Entscheidungen / Festsetzungen treffen, wenn anderenfalls der mit der Festsetzung verfolgte Schutzzweck gefährdet wäre. Gegen die geplante Aufstellung bestehen seitens der UWB bezüglich des Thermalquellenschutzes grundsätzlich Bedenken. Diese Bedenken können nur ausgeräumt werden, wenn mindestens folgende Beschränkungen / Anforderungen berücksichtigt werden. Aufgrund der relativ starken Geländemorphologie im Plangebiet ist es sinn-

voll, den Bereich aus der Sicht des Thermalquellenschutzes in zwei Bereiche aufzuteilen. Eine entsprechende Grenzlinie stellt die Bachstraße dar. Neben allgemeinen Beschränkungen, die für beide Bereiche gelten hat die UWB für den westlichen Bereich eine Maximalaushubtiefe von 165,00 m NHN und für den östlichen Bereich eine Maximalaushubtiefe von 166,00 m NHN definiert. Das bedeutet, dass maximal ein Tiefgeschoss vorgesehen werden kann.

Baumbestand

Lediglich für das Brückenbauwerk und den Fuß- und Radweg müssen Bäume gefällt werden. Nach derzeitigem Planungsstand müssen bis zu vier Bäume fallen.

Eingriff / Ausgleich

Ein ökologischer Ausgleich des Eingriffs gem. Bundesnaturschutzgesetz ist bei Verfahren der Innenentwicklung nicht notwendig. Aufgrund der nahezu vollflächigen Versiegelung im Plangebiet würde sich ein Ausgleichsbedarf kaum einstellen. Unabhängig hiervon muss ein Ausgleich für einen Entfall der Bäume definiert werden. Grundsätzlich soll der Baumausgleich möglichst im Plangebiet oder im direkten Umfeld umgesetzt werden. Als Standort käme die zu erwerbende Fläche an der Warmweiher Straße (Parzelle 2224) in Betracht. Bei dem derzeit gewerblich genutzten Grundstück ist eine vollflächige Versiegelung vorhanden, die komplett entsiegelt und zumindest in Teilen mit Bäumen bepflanzt werden kann. Im weiteren Bauleitplanverfahren wird geklärt, wie viele Bäume konkret entfallen und welche Ersatzmöglichkeiten bestehen.

5. Auswirkungen der Planung

Der Bebauungsplan sichert die Freihaltung des Brückenbauwerks für ein zusätzliches Gleis im Streckenabschnitt Burtscheider Viadukt auf der DB Strecke Aachen-Köln. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Freihaltung der Trasse als Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren. Damit wirkt der Bebauungsplan indirekt auf das neue Brückenbauwerk ein und bereitet deren Umsetzung vor. Das zusätzliche Brückenbauwerk wird das Ortsbild erheblich verändern. Der gegenwärtig z.T. freie Blick auf das imposante denkmalgeschützte Viadukt wird durch das geplante neue Brückenbauwerk stark eingeschränkt. Zur Sicherung eines größtmöglichen Einfügens in den besonderen städtebaulichen Kontext erscheint eine intensive Auseinandersetzung mit der Gestalt des neuen Brückenbauwerks zwingend. Insoweit erscheint es sinnvoll, ein Wettbewerbsverfahren durchzuführen. Die DB AG ist für die Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens und die bauliche Ausführung allein verantwortlich. Aufgrund der prominenten Lage im Stadtgebiet sollte die Stadt Aachen Einfluss auf die Gestaltung des Ingenieurbauwerks nehmen, um ein positives Nebeneinander des historischen und neuzeitlichen Bauwerks sicherzustellen.

Der Bebauungsplan schafft direkt die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der westlich der Bachstraße gelegenen Parzellen. Diese Nachverdichtung hat ebenfalls einen Einfluss auf das Ortsbild und wird den Geländeeinschnitt sowie die Wahrnehmung des historischen Viadukts beeinträchtigen. Die vorgesehenen Fuß- und Radwegeverbindungen werden hingegen dem nicht motorisierten Verkehr wesentlich verbesserte Bedingungen und eine bislang verborgene Erlebbarkeit des historischen Viadukts verschaffen. Die Umsetzung der Planung ist mit einem Verlust bestehender Bäume verbunden, die z.T. im Geltungsbereich ausgeglichen werden können.

6. Kosten

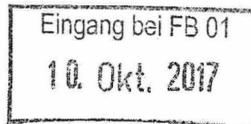
Die Bauleitplanung zur Freihaltung der Trasse für das neue Brückenbauwerk verursacht unmittelbar keine Kosten. Grunderwerb, Planungs- und Herstellungskosten für das Brückenbauwerk sind durch die DB zu tragen. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob und in welcher Höhe Entschädigungsansprüche durch die Bauleitplanung ausgelöst werden. Da die Bauleitplanung keinen unmittelbaren Einfluss auf die tatsächlich ausgeübte Nutzung (Stellplatzanlagen) nimmt und diese Nutzungen auch nach Rechtskraft des Bebauungsplans bis zum Planfeststellungsverfahren zulässig sind, werden Entschädigungs-

ansprüche nach einer Ersteinschätzung nicht gesehen. Ziel der Bauleitplanung ist ein Interessenausgleich der Beteiligten. So soll im Verfahren nach Lösungsansätzen gesucht werden, die die Belange der direkt Betroffenen aufnimmt und Möglichkeiten zur Realisierung aufzeigt.

Durch die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg werden Parzellen benötigt, die der Stadt Aachen nicht gehören. Hier fallen Kosten für den Grunderwerb, Herstellung der Verkehrsanlagen und deren Unterhaltung an, die bis zur öffentlichen Auslegung der Bauleitplanung konkretisiert werden sollen.

CDU und SPD-Fraktionen im Rat der Stadt - 52062 Aachen

Herrn
Oberbürgermeister
Marcel Philipp
Rathaus
52058 Aachen



Nr. 300/17

Geschäftsstellen

Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II.-Straße 1
52062 Aachen

CDU

Telefon 0241 / 432 -7211 und -7212
cdu.fraktion@mail.aachen.de
www.cdu-fraktion-aachen.de

SPD

Telefon 0241 / 432 -7215
spd.fraktion@mail.aachen.de
www.spd-aachen.de

Aachen, den 09. Oktober 2017

CDU 17.028 / SPD AT 71/17

RATSANTRAG

Zukunfts- und Handlungskonzept für den Kur-, Bade-, Reha- und Gesundheitsstandort

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Fraktionen von CDU und SPD beantragen im Rat den folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Aachen bekennt sich zum Kur-, Bade-, Reha- und Gesundheitsstandort Aachen. Die Verwaltung wird deshalb beauftragt, ein Zukunfts- und Handlungskonzept für das Kur- und Badewesen am Reha- und Gesundheitsstandort Aachen zu erarbeiten. In die Erarbeitung des Konzeptes sollen eingebunden werden die Kur- und Badegesellschaft mbH, aachen tourist service, das Eurogress, die Stawag AG sowie die privaten Träger des Schwertbades und der Rosenquelle.

Als Eckpunkte für die Erarbeitung des Konzeptes gelten die folgenden Punkte:

1. Das Kur-, Bade-, Reha- und Gesundheitswesen und die damit verbundenen Bereiche Tourismus, Gastronomie und Freizeit sind unverzichtbare Strukturelemente der Aachener Wirtschaft.
2. Die Standortsicherung der Reha-Einrichtungen Schwertbad und Rosenquelle am Standorturtscheid ist unverzichtbar.
3. Für das Schwertbad erfolgt zeitnah ein eindeutiges Bekenntnis gegenüber der Landesregierung für eine Neubaumaßnahme am Standort Jägerstraße.

4. Für die Rosenquelle sollen im Bereich des Standorts Kurbrunnenstraße und des angrenzenden Kurparks planungs- und baurechtliche Voraussetzungen geschaffen, die eine Standortsicherung ermöglichen.
5. Für den Kurbereich Aachen-Burtscheid wird ein gesundheitsförderndes und klimafreundliches **Mobilitätskonzept** entwickelt, das durchgängige Barrierefreiheit ermöglicht.
6. Die **Infrastruktur der öffentlichen Verkehrs-, Erholungs- und Freizeitflächen** im Kurbereich wird planerisch überarbeitet bzw. erneuert.
7. Eine professionelle Beratungs- und Betreuungsinfrastruktur soll für den Gesundheits-, Tourismus- und Freizeitsektor aufgebaut und ein integriertes Marketingkonzept erarbeitet werden.
8. Es wird geprüft, wie die Thermalquellen neben der therapeutischen Verwendung auch energetisch für ein klimafreundliches Burtscheid genutzt werden können.

Begründung:

Das Kur- und Badewesen hat das Bild und die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Aachen nachhaltig geprägt. Die Nutzung der heißen Quellen stellt dabei einen Bezug zu den Wurzeln unserer Stadt her. Die Stadt Aachen darf daher ihren Charakter als Kur- und Badestadt nicht aufgeben. Im Gegenteil, sie muss sich der Herausforderung stellen, den Standort zukunftssicher zu machen. Der Kur-, Bade-, Reha- und Gesundheitsstandort erfordert Investitionen, eine verbesserte Infrastruktur, neue Angebote und Strukturen der Zusammenarbeit sowie ein modernes Mobilitäts- und Klimakonzept.



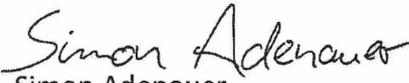
Harald Baal

Vorsitzender CDU-Fraktion



Michael Servos

Vorsitzender SPD-Fraktion



Simon Adenauer

Simon Adenauer

wirtschaftspol. Sprecher
CDU-Fraktion



Karl Schultheis

Vorsitzender AWW
SPD-Fraktion

Vorlage		Vorlage-Nr:	Dez III/0017/WP17
Federführende Dienststelle: Dezernat III		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Dezernat VI		AZ:	
		Datum:	23.04.2018
		Verfasser:	Dez. III / Dez. VI
Nachhaltige Sicherung des Kurstandorts Burtscheid			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
09.05.2018	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
16.05.2018	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung zu beauftragen, mögliche Standortvarianten für die Erweiterung bzw. den Neubau einer zukunftsfähigen Rehaklinik zu erarbeiten, um den Rehastandort Burtscheid langfristig zu sichern.

Der **Rat der Stadt Aachen** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, mögliche Standortvarianten für die Erweiterung bzw. den Neubau einer zukunftsfähigen Rehaklinik zu erarbeiten, um den Rehastandort Burtscheid langfristig zu sichern.

Erläuterungen:

Mit dem Ratsantrag „Zukunfts- und Handlungskonzept für den Kur-, Bade-, Reha- und Gesundheitsstandort“ (Nr. 300/17) vom 09.10.2017 haben die Fraktionen CDU und SPD beantragt, ein zukunftsfähiges Konzept für den Rehastandort Aachen zu erarbeiten. In der Sitzung des Hauptausschusses vom 24.01.2018 wurde über die Inhalte des Ratsantrags beraten. In der Diskussion wurden folgende Aspekte deutlich:

- Burtscheid soll als Rehastandort erhalten bleiben.
- Die Verwaltung soll alternative Standortflächen in Burtscheid prüfen.
- Es soll ein Handlungskonzept erarbeitet werden, das zum einen die Anforderungen an einen modernen Gesundheitsstandort beschreibt und zum anderen die städtebaulichen Möglichkeiten eruiert.

Kur- und Rehastandort Burtscheid

Um den Kur- und Rehastandort Burtscheid nicht nur aufrechtzuerhalten, sondern auch zukunftsfähig gestalten zu können, ist die Ausweisung von Erweiterungsflächen für die vorhandenen Einrichtungen vor Ort zwingend notwendig. Dies wurde in einer Gesprächsrunde mit Vertretern der Rehakliniken Schwertbad und Rosenquelle, den beteiligten Fachbereichen sowie weiteren Akteuren (Stawag, aachen tourist service etc.) am 06.04.2018 nochmals deutlich.

Rehaklinik Schwertbad

Insbesondere seitens des Schwertbads besteht aus betriebswirtschaftlicher Sicht dringender Handlungsbedarf, den Kur- und Rehabetrieb neu auszurichten. Die Neuordnung, zu der u. a. die Erweiterung des Schwertbads um ein neurologisches Rehazentrum gehört, ist ohne bauliche Erweiterungen nicht zu realisieren. Da die Inoges AG als Eigentümer des Schwertbads zwischenzeitlich auch einen Betriebsteil am Standort Bardenberg (ehem. MZ Bardenberg) eröffnet hat, ist für diese in Zukunft sowohl eine Ein-Standort-Lösung in Burtscheid, als auch eine Zwei-Standorte-Lösung in Burtscheid und Bardenberg denkbar. Die Präferenz des Schwertbads liegt klar auf einer Ein-Standort-Lösung in Form eines Klinik-Neubaus, die in Zusammenwirken mit den umliegenden Kliniken (Uniklinik, Rhein-Maas-Klinik...) ein Pilotmodell darstellen könnte, in dem die Versorgungskette (Rehabilitation, Akutversorgung, Pflege) vollständig in der Region abgedeckt werden könnte. Beide Lösungen bedingen jedoch in jedem Fall die Möglichkeit der Erweiterung. Für den Standort Burtscheid ist von vorrangiger Bedeutung, welcher Standort für eine Neubau-Maßnahme des Schwertbades – evtl. kombiniert mit einem Neubau der Rosenquelle – in Betracht kommt.

Die Inoges AG wünscht seitens der Stadt Aachen eine Grundsatzentscheidung innerhalb von drei Monaten bezüglich eines Standortes.

Rehaklinik Rosenquelle

Auch die Stiftung Marienhospital ist an dem Fortbestand der Rehaklinik Rosenquelle interessiert. Das Gebäude entspricht aufgrund des in die Jahre gekommenen Baus nicht mehr den modernen

räumlichen Anforderungen, so dass zumindest mittelfristig bauliche Maßnahmen im Bestand notwendig würden.

Beide Träger, Inoges AG und Stiftung Marienhospital, befinden sich derzeit in Gesprächen, inwieweit die Bedarfe in einem etwaigen Neubau kombiniert werden könnten. Dies hätte erheblichen Einfluss auf das zu errichtende Neubau-Volumen.

Alternative Standorte

In ersten Vorüberlegungen wurden durch die Verwaltung verschiedene Standorte geprüft und zum Teil schon planerisch betrachtet. Die Herausforderung besteht darin, die benötigten hohen Raumkapazitäten auf den sehr begrenzten verfügbaren Flächen für eine solche bauliche Entwicklung in Burtscheid darzustellen. Die Verwaltung arbeitet konstruktiv an einer Lösung zur Standortsuche in Burtscheid. Ziel muss es sein, einen Standort oder eine Kombination von Standorten zu finden, die den Raumbedarf der Kliniken städtebaulich möglichst verträglich abbildet. Vor dem Hintergrund des bislang bekannten Raumbedarfes und der Flächenknappheit in Burtscheid zeichnet sich ab, dass innerhalb von Burtscheid voraussichtlich zwei Standorte in Erwägung zu ziehen sind. Es wäre sinnvoll, hierbei mehrere Standorte mit unterschiedlichen zeitlichen Realisierungshorizonten zu betrachten. Im Februar 2018 hat für den Standort Kurbrunnenstraße/Michaelsbergstraße eine Fachbereichsbeteiligung stattgefunden, um eine Einschätzung der Verwaltung zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit einer Reha-Klinikerweiterung im Bereich Kurbrunnenstraße/Michaelsbergstraße einzuholen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass erhebliche Bedenken der Fachverwaltung bezüglich einer Inanspruchnahme von Teilen des Kurgartens bestehen. Der Kurgarten hat besondere Bedeutung für die Anerkennung als Kur- und Badestadt. Die daran geknüpften zahlreichen Auflagen erschweren weitere Bebauungen innerhalb des Kurgartens, ganz besonders im Kurgarten. Damit scheint im Ergebnis die von der Inoges AG favorisierte Lösung an einem einzelnen Standort in Burtscheid fraglich.

Daher wird empfohlen, im weiteren Verfahren mehrere Standorte planerisch zu betrachten und zu prüfen. Nur so kann sichergestellt werden, dass zwischen den umfangreichen Raumansprüchen einerseits und den limitierten Möglichkeiten bezüglich freier Flächen in Burtscheid andererseits ein guter Kompromiss gefunden wird. Hierbei stehen die Standorte Jägerstraße, Kloster Michaelsbergstraße inkl. Klostergarten und Rosenquelle zur Diskussion (s. Anlage 1).

Ergänzend wurde verwaltungsintern in Erwägung gezogen, den Standort der Gemeinschaftshauptschule Malmedyer Straße mit zu betrachten. Aus den unten dargestellten Gründen wird dieser Standort aber nicht weiter in der Alternativen-Prüfung berücksichtigt.

Jägerstraße

Das Areal Jägerstraße wäre mit einer Flächengröße von ca. 11.500 qm und seiner Nähe zu dem Kurpark ein geeignetes Grundstück für die Realisierung eines Klinik-Neubaus. In Gesprächen mit der RWTH Aachen, die derzeit Nutzer der dort aufstehenden Gebäude ist, sowie dem Finanzministerium

NRW und dem BLB, der Eigentümer der Fläche ist, wurden jedoch Probleme hinsichtlich der Zeitperspektive sowie des Erwerbs des Grundstücks offenkundig. Die RWTH kann das Grundstück frühestens im Jahr 2024 vollständig leerziehen, sofern es zu keinen Verzögerungen bei der Herrichtung der neuen Institutsgebäude kommt. Schon aus dieser zeitlichen Perspektive kommt die Jägerstraße als kurzfristige Alternative nicht in Betracht.

Ungeachtet dessen soll das Grundstück Jägerstraße langfristig für die Rehaentwicklung in Burtscheid bereitgestellt werden. Diesbezüglich wurden bereits Gespräche mit den zuständigen Landesministerien geführt, inwieweit eine Direktvergabe des Grundstücks durch den BLB an die Stadt Aachen möglich erscheint. Der § 15 III des Landeshaushaltsgesetzes (HHG) eröffnet grundsätzlich die Option, Grundstücke direkt an Kommunen zu einem durch ein Gutachten festgelegten Grundstückspreis zu vergeben, sofern die künftige Nutzung einem kommunalen Zweck dient. Der kommunale Zweck wäre aus Sicht der Verwaltung der Erhalt des Kur- und Rehastandorts Burtscheid und somit die Anerkennung des Prädikats Heilbad. Inwieweit eine Verpachtung des Grundstücks an einen Gewerbetreibenden, der letztlich die Rehaklinik betreibt, dem kommunalen Zweck entgegensteht, ist noch zu klären. Die beim Land NRW geführten Gespräche bzgl. der Direktvergabe führten bis dato zu dem Ergebnis, dass eine solche in dem konkreten Fall sehr kritisch gesehen wird.

Sollte eine Direktvergabe nicht möglich sein und folglich ein Bieterverfahren eröffnet werden, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass aufgrund der herausragenden Lage des Areals weitere Investoren ihre Bemühungen um das Grundstück intensivieren.

Daher erarbeitet die Verwaltung derzeit für den Bereich Jägerstraße/Dammstraße den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes und einer Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht gem. § 25 BauGB.

Kloster Michaelsbergstraße inkl. Klostergarten

Das Kloster Michaelsbergstraße wird zur Zeit bewohnt. Aufgrund der Nähe zum Kurpark hat die Inoges AG Gespräche mit den Ordensschwestern geführt, inwieweit diese sich eine Veräußerung des Klosters inklusive Klostergarten vorstellen könnten. Es gibt daher Überlegungen, das Schwertbad in dem teils denkmalgeschützten Klostergebäude sowie einzelnen, neu zu errichtenden Gebäuden im Klostergarten zu verwirklichen. Die Geschossflächen, die dort nach ersten Überlegungen des Trägers des Schwertbads ggfs. zu realisieren wären, würden jedoch lediglich für die Zwei-Standorte-Lösung ausreichen. Eine Ein-Standort-Lösung wäre unter Hinzuziehung einer Bebauung im Kurgarten entlang der Michaelsbergstraße als Ersatzbau für die jetzige Rosenquelle grundsätzlich denkbar. Eine Inanspruchnahme des Kurgartens für eine zusätzliche Bebauung ist aus den oben dargestellten Gründen hinsichtlich des Kurgebiets-Status jedoch erschwert.

Rosenquelle

Die Rehaklinik Rosenquelle weist einen gewissen Sanierungsstau auf und wird in ihrem jetzigen Zustand langfristig nicht den modernen Standards einer Rehaklinik gerecht. Aus Umweltgesichtspunkten ist beim heutigen Gebäude bedenklich, dass ein Gebäuderiegel in der durch den Kurgarten in Richtung Frankenberger Viertel strömenden Kaltluftschneise liegt.

Der Standort Rehaklinik Rosenquelle im Bereich Kurbrunnenstraße/Dammstraße als solcher soll bei der Alternativenprüfung mit betrachtet werden als potenzielle Fläche für eine bauliche Entwicklung.

Gemeinschaftshauptschule Malmedyer Straße

Die Gemeinschaftshauptschule Malmedyer Straße, die langfristig an diesem Standort auslaufen soll, kommt für eine künftige Bebauung durch eine Reha-Klinik nach Einschätzung der Schulverwaltung nicht in Betracht. Es handelt sich um ein intaktes und saniertes Schulgebäude in zentraler Lage.

Die GHS Burtscheid wird – vorbehaltlich der Entscheidung des Schulausschusses am 3.5.2018 – zum kommenden Schuljahr auslaufend geschlossen, wobei sich die Schließung voraussichtlich über 5 Jahre erstrecken wird. Das Schulgebäude wird zudem noch vom Kätze-Kollwitz-Berufskolleg für die von der Stadt Aachen dringend benötigte Erzieher/innen-Ausbildung genutzt.

Auch vor dem Hintergrund der Weiterentwicklung der Aachener Schullandschaft u.a. mit einer Umstellung der Gymnasien auf neunjährige Schullaufbahn (G9) mit dem kommenden Schuljahr und der Suche nach einer dauerhaften Verortung für Angebote der schulischen Weiterbildung und damit zu erwartenden mittelfristigen Entscheidungen könnten im gesamten Stadtgebiet Raumbedarfe entstehen oder sich Nutzungsveränderungen/-verschiebungen ergeben.

Eine Aufgabe des Standortes der GHS Burtscheid für eine Reha-Klinik wird daher mit Blick auf die schulischen Bedarfe für nicht sinnvoll erachtet.

Handlungskonzept

Bei dem durch die Politik gewünschten Zukunfts- und Handlungskonzept sollen verschiedene Aspekte rund um das Thema Rehastandort Burtscheid beleuchtet werden. Einerseits geht es um die Inhalte eines modernen Gesundheits- und Rehastandorts, zu denen u. a. die Bedarfsermittlung, die Konzeptionierung des Rehaangebots oder fortschrittliche Entwicklungen (bspw. digitale Kurkarte) zählen.

Andererseits muss zur planerischen Konkretisierung der Standortvarianten – in Auseinandersetzung mit dem Raumbedarf der Reha-Kliniken – eine planerische Qualifizierung der oben angegebenen Standorte mit externer Unterstützung erarbeitet werden. Wie oben dargestellt muss es Ziel sein, einen Standort oder eine Kombination von Standorten zu finden, die den Raumbedarf der Kliniken städtebaulich möglichst verträglich abbildet.

Die Art und Weise der Konzeptvergabe wurde auch in den gemeinsamen Gesprächsrunden mit den verschiedenen beteiligten Akteuren thematisiert. Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen, eine zweigeteilte Konzeptvergabe vorzunehmen, in der die städtebaulichen Aspekte durch ein entsprechendes Planungsbüro, die Aspekte des Gesundheitswesens seitens eines Beratungsunternehmens aus dem Bereich des Gesundheitstourismus beleuchtet werden. Für die Beauftragung der Konzepte sollen die eigens hierfür durch die Politik im Haushalt bereitgestellten Mittel in Höhe von 50.000 € in Anspruch genommen werden.

Anlage/n:

Anlage 1 – Standortvarianten Reha-Klinik Burtscheid



Standortvarianten Reha-Klinik Burtscheid

0 77.5 155 m
1: 5000

Erstellt: 19.04.2018

