

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0353/WP18 Status: öffentlich Datum: 09.03.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/200									
Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- hier: - Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB - Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (2) BauGB - Empfehlung zum Satzungsbeschluss										
Ziele:										
Beratungsfolge: <table border="1" data-bbox="181 958 1414 1037"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06.04.2022</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>07.04.2022</td> <td>Planungsausschuss</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.04.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	07.04.2022	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
06.04.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung								
07.04.2022	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung über das Ergebnis der öffentlichen Auslegung zur Kenntnis.

Sie empfiehlt dem Rat, nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange, die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden zur öffentlichen Auslegung, die nicht berücksichtigt werden konnten, zurückzuweisen und den Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung zu beschließen.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung über das Ergebnis der öffentlichen Auslegung zur Kenntnis.

Er empfiehlt dem Rat, nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange, die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden zur öffentlichen Auslegung, die nicht berücksichtigt werden konnten, zurückzuweisen und den Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
		X	

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
X	nicht bekannt

Erläuterungen:

1. Bisheriger Verlauf des Planverfahrens /Beschlusslage

Aufstellungsbeschluss	PLA:	28.09.2016	(FB61/0545/WP17)
	B 0:	06.10.2016	
Veränderungssperre	B 0:	08.03.2017	(FB61/0630/WP17)
	PLA:	09.03.2017	
	Rat:	22.03.2017	
1. Verlängerung Veränderungssperre	B 0:	31.10.2018	(FB61/1056/WP17)
	PLA:	08.11.2018	
	Rat:	14.11.2018	
2. Verlängerung Veränderungssperre	B 0:	18.12.2019	(FB61/1334/WP17)
	PLA:	19.12.2019	
	Rat:	22.01.2020	
Programmberatung	PLA:	08.11.2018	(FB61/1059/WP17)
	B 0:	28.11.2018	
Aufstellungs- u. Offenlagebeschluss	B 0:	22.09.2021	(FB 61/0228/WP18)
	PLA: 2	03.09.2021	

2. Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

In der Zeit vom 18.11.2021 bis zum 10.12.2021 wurde der Bebauungsplan öffentlich ausgelegt. Parallel konnten die Unterlagen im Internet auf der Seite der Stadt Aachen angesehen und gedruckt werden. Es wurden zwei Eingaben zu dem Bauleitplanverfahren eingereicht, in denen folgende Themenkomplexe angeführt wurden:

- Besorgnis über Beeinträchtigung des Schulbetriebes durch Nutzungsintensivierung der Parkpalette, zusätzliche Verkehrsmissionen und Inanspruchnahme von Flächen des Schulgeländes für den Gleisausbau
- Mangel der Bauleitplanung durch fehlenden unteren Höhenbezugspunkt, fehlende Unterlagen zum Denkmalschutz und Abwägungsfehler hinsichtlich nicht erfolgtem Variantenvergleich des neuen Brückenbauwerks zum Baudenkmal Viadukt
- Entfall von Parkplätzen und Zweifel an der Anzahl der notwendigen Stellplätze bei der Nachverdichtungsmaßnahme (Kurbrunnenstraße 22)

Die Eingaben zur öffentlichen Auslegung wurden geprüft und Abwägungsvorschläge von der Verwaltung erstellt. Die Eingaben haben zu keiner neuen Erkenntnislage geführt und das Abwägungsergebnis bedingt keine Änderung oder Anpassung der Bauleitplanung. Die Eingaben und die zugeordneten Abwägungsvorschläge sind der Vorlage als Anlage beigefügt. Zum Teil beruhen die Eingaben auf Missverständnissen, bezüglich der Planrangfolge aus dem Bebauungsplan zur Freihaltung der Trasse und dem übergeordneten Planfeststellungsverfahren zur Bestimmung und Sicherung des Brückenbauwerks sowie der Teilung des Bebauungsplanverfahrens in einen Angebotsbebauungsplan und einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Es ist verständlich, dass die Rangfolge der Planungsinstrumente sowie die Teilung des Bebauungsplanverfahrens für Laien schwer nachzuvollziehen sind. Neben einer

ausführlichen Darstellung in der Begründung besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit einer persönlichen Beratung durch die Sachbearbeiter*innen im Offenlageraum. Die Kontaktdaten werden mit ausgehängt. Leider wird diese Möglichkeit wenig in Anspruch genommen.

3. Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (2) BauGB

Parallel wurden 22 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt zwei davon haben eine Anregung zur Planung abgegeben, die einer Abwägung bzw. Kenntnisnahme bedürfen. Die Deutsche Bahn AG - DB Immobilien hat sich zu der Planung geäußert und beispielsweise auf die Emissionen durch den Bahnbetrieb und Erhaltung der Gleisanlagen hingewiesen und dass keinerlei Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- und Ersatzmaßnahmen für spätere Nachbarn bestehen. Weiterhin wird eine nachrichtliche Übernahme weiterer Bahnanlagen in den Bebauungsplan angeregt und auf zu berücksichtigende Leitungsanlagen verwiesen.

Die Untere Denkmalbehörde hat sich zu der Planung geäußert und dargestellt, dass das neue Brückenbauwerk grundsätzlich akzeptiert werden kann und die Denkmalpflege in den Prozess zur Findung einer denkmalangepassten Brückengestaltung einzubinden ist.

Die Eingaben der Behörden sowie Stellungnahmen der Verwaltung hierzu sind der Vorlage ebenfalls als Anlage (Abwägungsvorschlag Beteiligung der Behörden) beigelegt. Die Eingaben und die Abwägungsvorschläge der Verwaltung hierzu haben zu keiner Änderung oder Ergänzung der Planung geführt.

4. Klimanotstand

Da der Bebauungsplan primär dazu dient, eine Infrastrukturmaßnahme des überörtlichen Verkehrs vorzubereiten und dies ausschließlich durch einen Angebotsbepbauungsplan möglich ist, entfallen viele der klassischen Festsetzungs- bzw. vertragliche Regelungsmöglichkeiten. Dennoch ist festzustellen, dass der Bebauungsplan den Ausbau eines klimagerechten und zukunfts zugewandten Verkehrsmittels stützt, zur Beseitigung eines Engpasses beiträgt und somit zumindest indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Klimagasreduktion beiträgt. Zusätzlich soll die Infrastruktur des Umweltverbundes durch einen separat geführten Fuß- und Radweg gestärkt werden. Hier wurde im Sinne der Klimafolgenanpassung diejenige Trassenplanung ausgewählt, die den geringsten Eingriff in den vorhandenen Baumbestand darstellt.

Durch Zulässigkeitsdefinition von aufgeständerten PV-Anlagen im Bereich der "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung -Parkpalette-" besteht die Möglichkeit, die Parkplätze mit PV-Modulen zu überdachen. Dadurch wird eine Verschattung der Kfz erreicht und die Möglichkeit geschaffen, den erzeugten Sonnenstrom unmittelbar an Ort und Stelle als solare Tankstelle für die E-Mobilität zu nutzen.

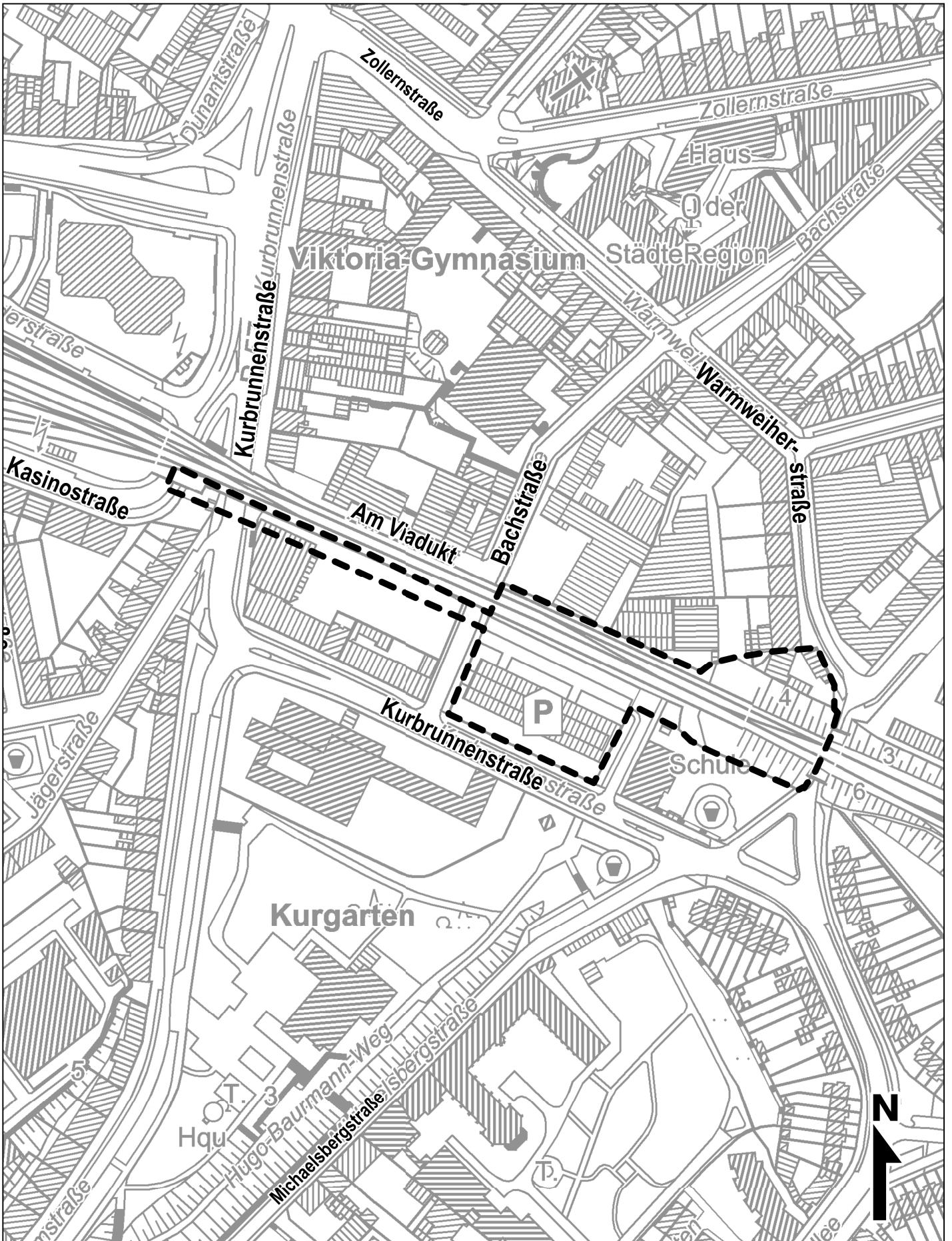
5. Empfehlung zum Satzungsbeschluss

Nur durch den Bebauungsplan ist es möglich, die Trasse für das neue Brückenbauwerk bis zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu sichern. Der Trassenverlauf auf der Südseite des Viaduktes ist alternativlos. Ohne die Festsetzung von Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, könnte sich durch eine bauliche Nachverdichtung eine Situation einstellen, die die Beseitigung des Engpasses im Eisenbahnverkehrsnetz unmöglich machen würde. Insoweit ist der Bebauungsplan im Sinne einer zukunfts zugewandten Mobilität dringend erforderlich. Durch die Festsetzung eines Fuß- und Radweges soll die bestehende Wegeverbindung "Am Viadukt" aufgenommen und bis zur Warmweiherstraße verlängert werden. Insbesondere der Schulweg zur Maria Montessori Gesamtschule soll erleichtert und der enge Tunneldurchgang zur Moltkestraße vermieden werden. Aus Gründen der Durchlüftung - aus dem Kurgarten in das Frankenberger Viertel - soll das städtische Grundstück der Parkpalette nicht zusätzlich durch Hochbauten verstellt werden. Eine Aufgabe der Nutzung als öffentliche Parkplatzfläche steht aktuell nicht zur Disposition, da einerseits die Parkplätze für das Frankenberger Viertel benötigt werden und andererseits die notwendigen Stellplätze für das Lehrpersonal der Maria Montessori Gesamtschule auf dieser Fläche baulastpflichtig gesichert sind und Alternativflächen nicht zur Verfügung stehen. Die Verwaltung empfiehlt den politischen Gremien den Bebauungsplan 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- als Satzung zu beschließen.

Anlage/n:

1. Übersichtsplan
2. Luftbild
3. Rechtsplan
4. Schriftlichen Festsetzungen
5. Begründung
6. Abwägungsvorschlag Öffentlichkeitsbeteiligung
7. Abwägungsvorschlag Behörden
8. Klima-Checkliste

Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße / Bachstraße -



Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße / Bachstraße -



STADT AACHEN



Bebauungsplan Nr. 997

- Kurbrunnenstraße / Bachstraße - Lageplan

Der Bebauungsplan besteht aus folgenden Teilen:
- Lageplan

- Schriftlichen Festsetzungen (inkl. Isophonentärmkartens zum Schallschutz als Anlage der schriftlichen Festsetzungen)

Beigefügt ist dem Bebauungsplan: - Begründung
- zusammenfassende Erklärung nach § 10 BauGB

Hinweis: Die in dem Bebauungsplan in Bezug genommenen DIN-Vorschriften und sonstigen außerstaatlichen Regelwerke werden bei der Stelle, an der der Bebauungsplan auf Dauer ausliegt, zur Einsicht bereitgehalten.

Für die Richtigkeit der Darstellung des gegenwärtigen Zustandes (Stand: 25.05.2018), des städtebaulichen Entwurfs und der geometrisch eindeutigen Festlegung der Planung.

Aachen, den 22.10.2021
Die Oberbürgermeisterin

Bauzernat In Vertretung gez. Burgdorff	Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Im Auftrag gez. Strehle	Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung Im Auftrag gez. Kipka
--	---	--

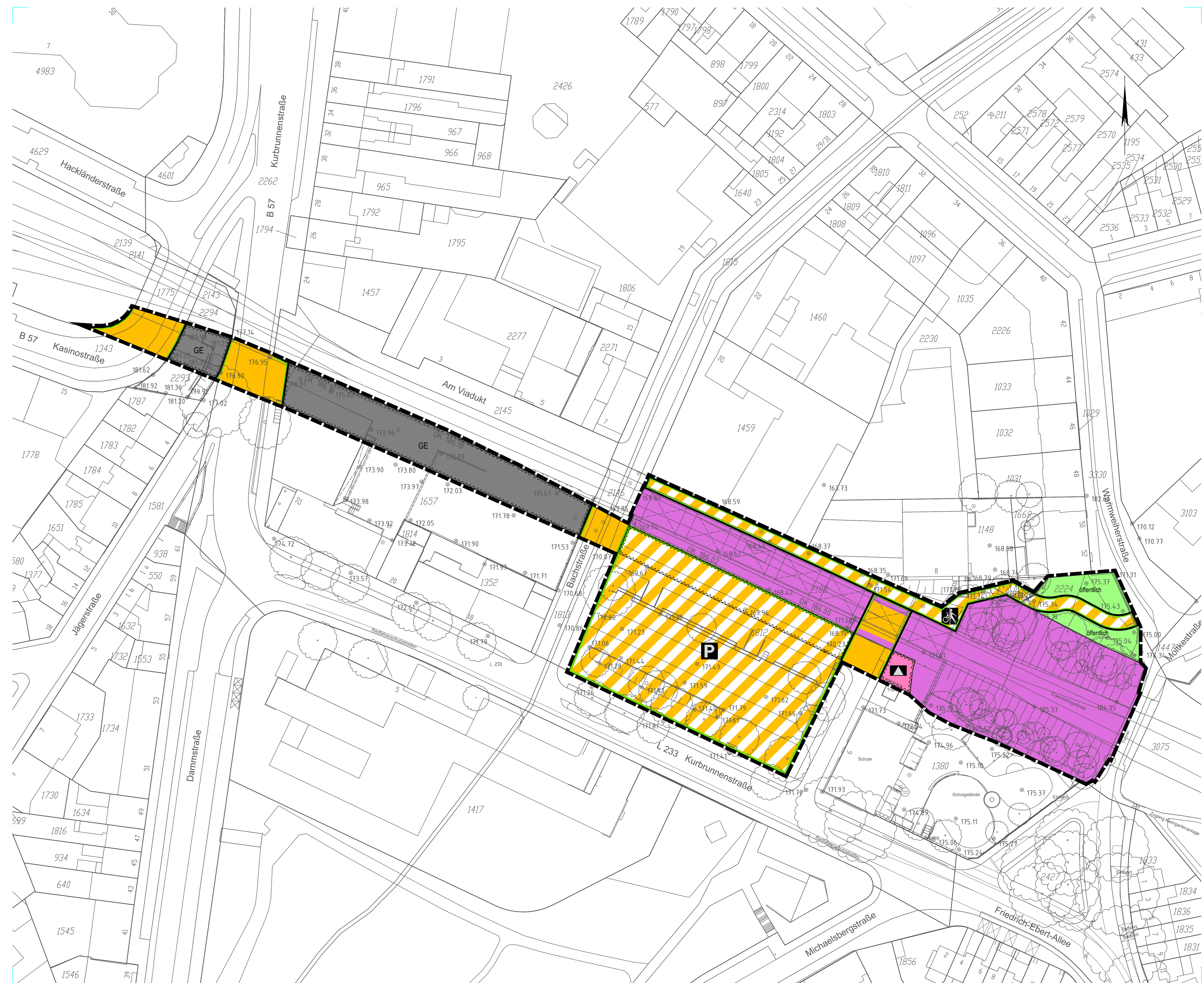
ZEICHENERKLÄRUNG

- | | | |
|--|--|--|
| I. Festsetzungen | | |
| GE Gewerbegebiete | Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung | |
| Flächen für den Gemeinbedarf | Parkpalette | |
| Schule | Fußgänger / Radfahrer | |
| Straßenverkehrsfläche | Öffentliche Grünflächen | |
| Straßenbegrenzungslinie
- Bestimmungslinie (schwarz), Begleitlinie (grün) | Umgrenzung von Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind | |
| | Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
- Bestimmungslinie (schwarz), Begleitsignatur (schwarze Blöcke) | |
| | Bei Bestimmungslinien ist die Mitte der Strichstärke maßgebend. | |
| II. Nachrichtliche Übernahmen | | |
| Bahnanlagen | | |
| III. Kennzeichnung | | |
| keine | | |
| IV. Bestandsangaben | | |
| Kreisgrenze | Höhe in Meter über NN (DHN 2016) | |
| Gemeindegrenze | Biotop | |
| Flurgrenze | Grünland | |
| Flurstücksgrenze | Nutzungsgrenze | |
| 348 Flurstücknummer | Topographische Umrisslinie | |
| 78 Wohnhaus mit Hausnummer | Baum | |
| 10 Nebengebäude | Hecke | |
| Kanaltracht | Zaun | |
| 15 Aufnahmepunkt | Wasserleitung | |
| 25 Trigonometrischer Punkt | Oberirdische Leitung | |
| | Naturdenkmal | |

1 : 500

GEMARKUNG Burtscheid
FLUR 2

HINWEISE:
Der vorliegende Bebauungsplan hat für den Geltungsbereich cm-Genauigkeit.
Diese Genauigkeit bezieht sich nur auf die Geltungsbereichsgrenze und die zeichnerischen Festsetzungen.
Alle zeichnerischen Festsetzungen sind aus Koordinaten dem digitalen Plan zu entnehmen.



Der Planungsausschuss hat in der Sitzung am 23.09.2021 gemäß § 2 (1) BauGB die Aufstellung und gemäß § 3 (2) BauGB die öffentliche Auslegung dieses Planes beschlossen.

Aachen, den 25.10.2021
Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrag:
gez. Strehle

Dieser Plan hat gemäß § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 08.11.2021 bis 10.12.2021 öffentlich ausliegen.

Aachen, den 13.12.2021
Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrag:
gez. Strehle

Dieser Plan ist aufgrund von Stellungnahmen geändert worden. Die Änderungen sind eingetragen. Der geänderte Plan hat gemäß § 4a (3) BauGB in Anwendung des § 3 (2) BauGB in der Zeit vom öffentlich ausliegen.

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrag:

Dieser Plan ist gemäß § 10 (1) BauGB vom Rat der Stadt Aachen am als Sitzung beschlossen worden.

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
In Vertretung:

Dieser Plan ist gemäß § 10 (1) BauGB vom Hauptausschuss der Stadt Aachen (enfolge Delegation nach § 60 Abs. 2 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen) am als Sitzung beschlossen worden.

Aachen, den
Die Oberbürgermeisterin
In Vertretung:

Es wird bestätigt, dass der Bebauungsplan den Ratsbeschlüssen entspricht und dass alle Verfahrensvorschriften bei dem Zustandekommen beachtet worden sind.

Aachen, den
Oberbürgermeister

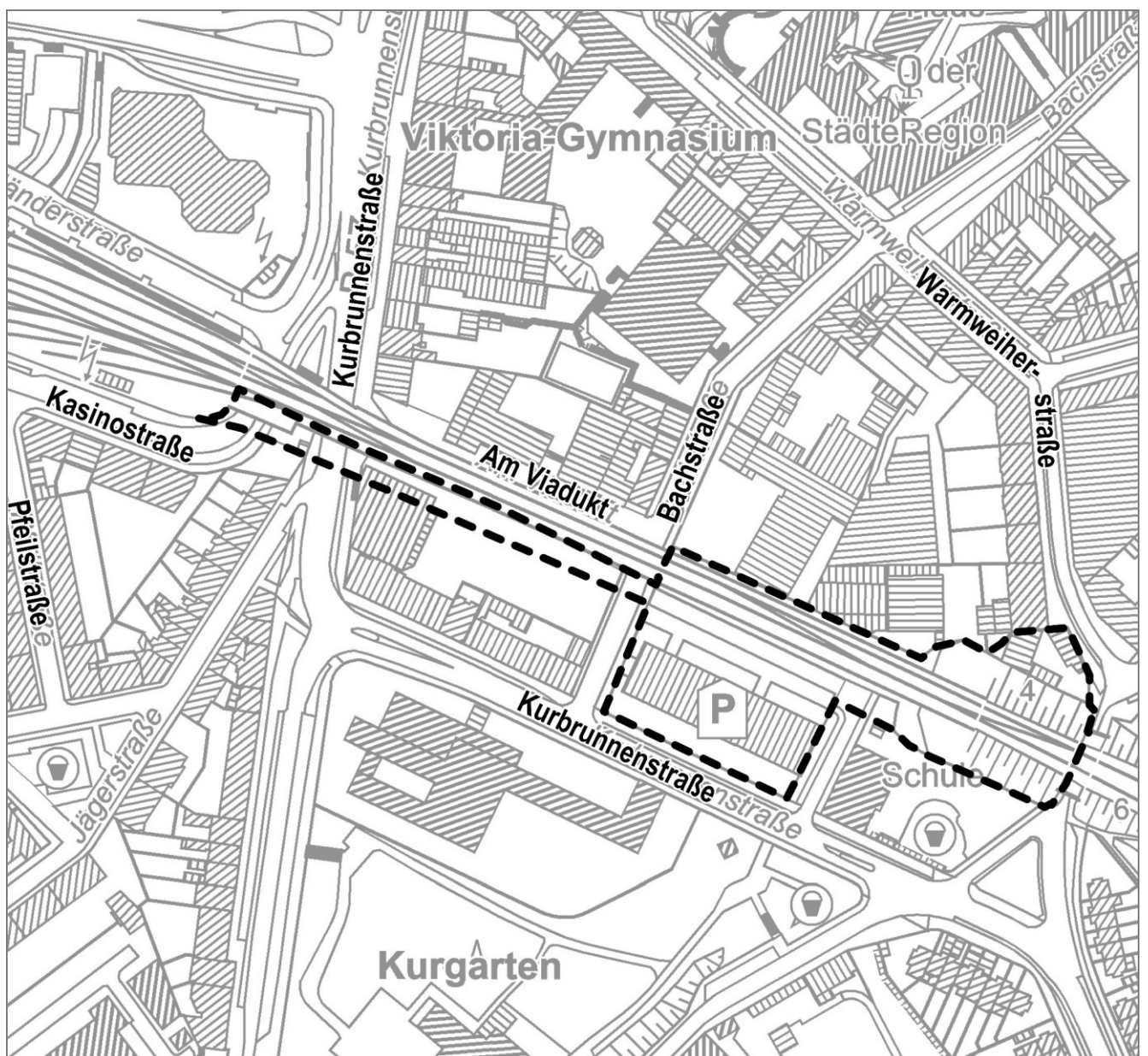
Dieser Plan ist gemäß § 10 (3) BauGB mit dem am erfolgten Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses in Kraft getreten.

Aachen, den
Der Oberbürgermeister
Im Auftrag:

BEBAUUNGSPLAN NR.
997
Kurbrunnenstraße / Bachstraße

Schriftlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
im Stadtbezirk Aachen-Mitte



Lage des Plangebietes

Gemäß § 9 Baugesetzbuch (BauGB) sowie der Baunutzungsverordnung (BauNVO) und der Bauordnung NRW (BauO NRW), jeweils in der derzeit geltenden Fassung, wird festgesetzt:

Planungsrechtliche Festsetzungen

1. Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, und ihre bauliche Nutzung

1.1 Gewerbegebiete / Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Flächen für den Gemeinbedarf

Innerhalb der Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, ist die Errichtung oberirdischer und unterirdischer Bauungen nicht zulässig. Bereits vorhandene bauliche Anlagen und Nutzungen genießen Bestandsschutz. Bauliche Maßnahmen zur Bestandserhaltung, -unterhaltung und Nutzungsänderung sind weiterhin zulässig.

2. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: öffentliche Parkpalette

Die Errichtung von zusätzlichen oberirdischen Parkgeschossen oder Hochbauten ist unzulässig. Ausgenommen hiervon sind Aufständungen für Fotovoltaikanlagen, sofern diese ohne seitliche Wände errichtet werden und einen freien Durchlüftungsstrom ermöglichen.

Nachrichtliche Übernahmen

1. Denkmale, Denkmalbereiche und Bodendenkmale

Baudenkmal gem. § 2 Abs.2 DSchG NRW

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans und in dem direkten Umfeld befinden sich folgende bauliche Anlagen, die als Baudenkmal geschützt und in der Denkmalliste der Stadt Aachen eingetragen sind:

Lage	Denkmalart	Denkmallistennummer
Kurbrunnenstraße 18	Fabrikgebäude	3342
Bahntrasse Aachen-Köln	Viadukt	3344
Am Viadukt 3	Teile Fabrikgebäude	3422
Kurbrunnenstraße 6	Volksschule	3103
Kurgarten	Gartenpavillon (J. Couven)	3424

2. Thermalwasserschutzgebiet

Innerhalb des Plangebietes verläuft ein Thermalwasserzug, der gemäß WHG einen besonderen Schutz genießt. Zum Schutz des Thermalwasserzuges dürfen Bauwerke oder deren Gründungen nicht in den Schutzhorizont einbinden. Eingriffe und bauliche Anlagen sind mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Aachen abzustimmen.

Anforderungen für den gesamten Planbereich:

- Erforderliche bauzeitliche Grundwasserabsenkungen sind ggf. nur mit weiteren Schutzauflagen umzusetzen.
- Der Einsatz von Altbaustoffen (RCL-Material) im Grundwasserbereich ist unzulässig.
- Es dürfen keine wassergefährdenden Flüssigkeiten (z.B. Treibstoffe, Öle o.ä.) oder sonstige wassergefährdenden Stoffe auf unbefestigter Fläche gelagert oder umgeschlagen werden.
- Die Gewinnung von Erdwärme mittels konventioneller Geothermieanlagen ist unzulässig.

Hinweise

1. **Kampfmittel**

Luftbilder aus den Jahren 1939 – 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Konkrete Verdachte auf das Vorhandensein von Kampfmitteln oder Bombenblindgängern liegen nicht vor. Der Kampfmittelbeseitigungsdienst empfiehlt eine Überprüfung der zu bebauenden Fläche.

Sollten Kampfmittel gefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit einzustellen und umgehend die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst / Kampfmittelbeseitigungsdienst Rheinland (Mo. – Do. 7.00 – 15.50, Fr. 07.00 – 14.00 Uhr) und außerhalb der Rahmendienstzeiten die Bezirksregierung Düsseldorf zu benachrichtigen.

Erfolgen zusätzliche Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird seitens des Kampfmittelbeseitigungsdienstes eine Sicherheitsdetektion empfohlen, die vom Kampfmittelbeseitigungsdienst oder eines von ihm beauftragten Vertragsunternehmens durchgeführt werden muss. Hierfür muss Kontakt zur Bauverwaltung der Stadt Aachen aufgenommen werden. (kampfmittel@mail.aachen.de)

2. **Bodendenkmäler**

Aufgrund des dokumentierten archäologischen Zustandes werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit hoher Wahrscheinlichkeit archäologisch bedeutsame Funde und Befunde (Bodendenkmäler) vermutet. Der Vorhabenträger hat dort, wo er in den Boden eingreift, und wo sich nach wissenschaftlicher Vermutung Bodendenkmäler befinden, deren vorherige wissenschaftliche Untersuchung, die Bergung von Funden und die Dokumentation der Befunde sicherzustellen. Die Kosten hierfür sind im Rahmen des Zumutbaren vom Vorhabenträger zu tragen (§ 29 Abs. 1 DSchG NRW). Zur Umsetzung der archäologischen Untersuchung sind die Beauftragung einer archäologischen Fachfirma sowie die Beantragung einer Grabungsgenehmigung nach § 13 DSchG NRW bei der Oberen Denkmalbehörde (Bezirksregierung Köln) notwendig.

Die Genehmigung ist der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Aachen vor Beginn der Erdarbeiten vorzulegen. Beim Auftreten besonders bedeutender Bodendenkmäler ist mit deren Unterschutzstellung und damit einhergehend deren Erhalt in situ zu rechnen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihrer Erhaltung besteht. In diesem Fall ist möglicherweise mit Umplanungen zu rechnen.

Begründung

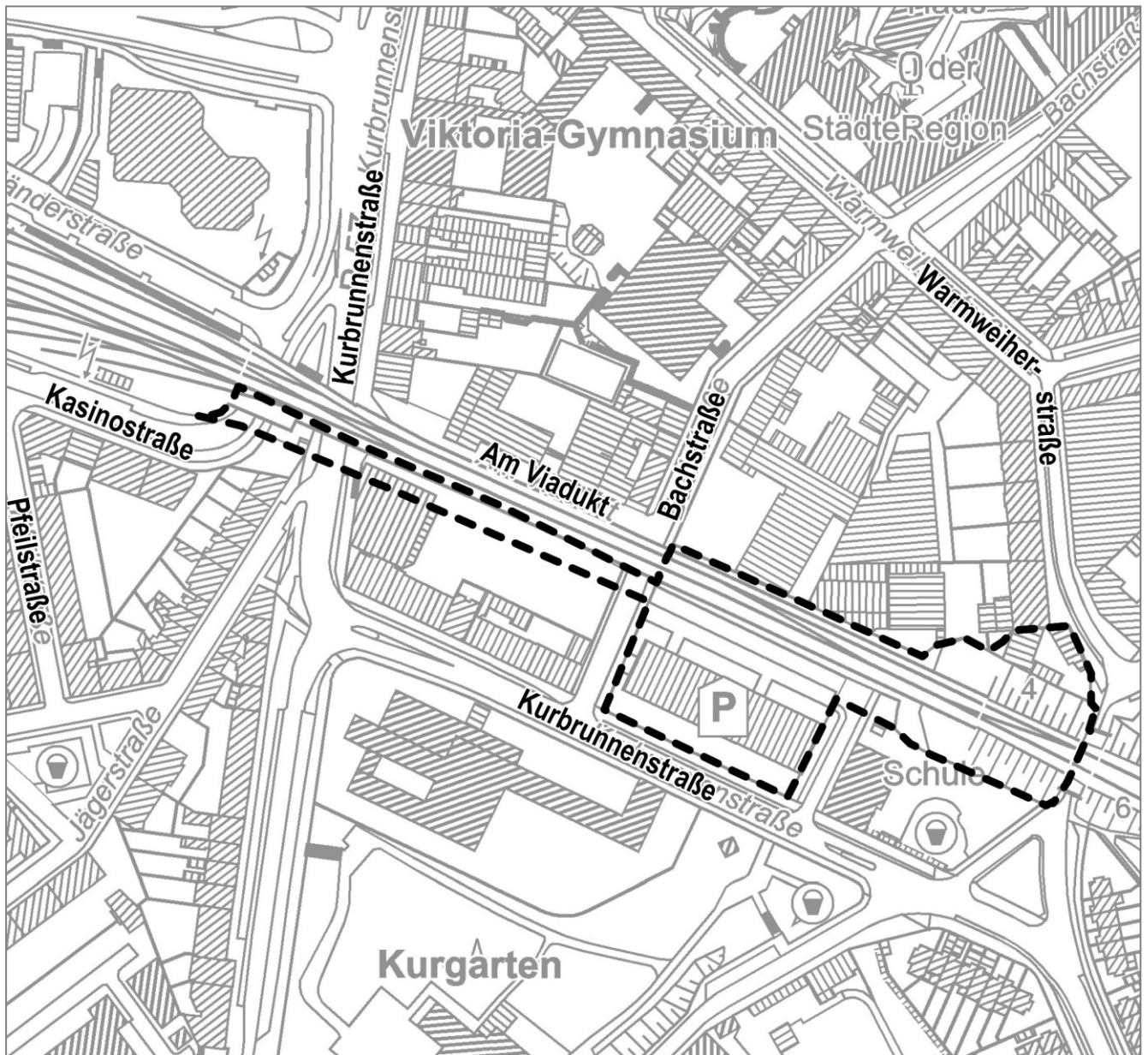
zum

Bebauungsplan Nr. 997

-Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

im Stadtbezirk Aachen-Mitte

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



Lage des Plangebietes

Inhaltsverzeichnis

1.	Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation	3
1.1	Beschreibung des Plangebietes.....	3
1.2	Regionalplan	4
1.3	Flächennutzungsplan AACHEN*2030 (FNP AC*2030).....	4
1.4	Landschaftsplan.....	6
1.5	Bestehendes Planungsrecht	6
1.6	Rahmenplan.....	7
2.	Anlass der Planung	7
3.	Ziel und Zweck der Planung	9
3.1	Ziel der Planung.....	9
3.2	Städtebauliches Konzept	10
3.2.1	Brücke / private Grundstücke	10
3.2.2	Brücke / Parkhaus	11
3.2.3	Fuß- und Radweg.....	12
3.2.4	Städtebauliche Planung.....	13
3.3	Erschließung / Verkehr	15
3.3.1	Eisenbahninfrastruktur	15
3.3.2	Fußwegeverbindungen	16
3.4	Freiraumkonzept.....	18
3.5	Soziale Infrastruktur / Jugend- und Familienfreundlichkeit.....	18
3.6	Klimaschutz und Klimaanpassung	18
3.6.1	Klimaschutz	19
3.6.2	Klimaanpassung.....	20
4.	Begründung der Festsetzungen	21
4.1	Art der baulichen Nutzung.....	21
4.2	Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung	21
4.3	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Öffentliche Parkpalette.....	22
4.4	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Fußgänger und Radverkehr	22
4.5	Öffentliche Grünflächen	22
4.6	Nachrichtliche Übernahmen.....	22
4.7	Hinweise	24
5.	Umweltbelange	24
6.	Auswirkungen der Planung	25
7.	Kosten	26
8.	Plandaten	27

1. Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation

1.1 Beschreibung des Plangebietes

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 Stahlbetonschalenkonstruktionen 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 größtmöglichen Erhaltung von Baustanz und Erscheinungsbild durchgeführt.

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.

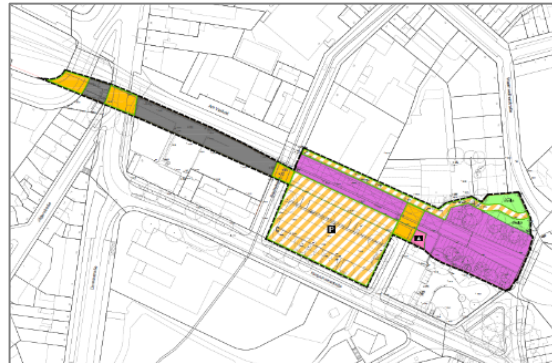
Das Plangebiet liegt zwischen der Kasinostraße, der Bahntrasse Aachen-Köln und dem Schulgelände der Amos Comenius Schule, einem privaten Gymnasium. Der Bereich lässt sich in drei Nutzungszonen einteilen. Im nordwestlichen Bereich liegen ein unbebautes Privatgrundstück (Kasinostraße), ein Hallengebäude, das für den Bogenschießsport genutzt wird, das Dialysezentrum Aachen, eine Immobilienverwaltungsgesellschaft, die Verlagsverwaltung einer Fachzeitschrift, ein Werksverkauf für Herrenmode sowie Wohnnutzungen. 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 dem Fuß- und Radverkehr als Verbindungsachsen dienen.

Die Umgebung wird geprägt von dem Gelände des ehemaligen Businstandsetzungswerkes der Deutschen Bahn, einem metallverarbeitenden Betrieb und Wohnnutzung im Verlauf der Warmweiherstraße. Auf der Westseite der Kurbrunnenstraße befindet sich die Reha-Klinik "An der Rosenquelle" und daran anschließend der Kurgarten. Wohnnutzungen sind eher 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 AACHEN*2030 (FNP AC*2030)



Der Flächennutzungsplan schafft als vorbereitender Bauleitplan ein umfassendes, die gemeindlichen Planungen integriertes Bodennutzungskonzept. Er zeigt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung im Gemeindegebiet auf. Der Feststellungsbeschluss des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 wurde durch den Rat der Stadt Aachen am 26.08.2020 gefasst. Dieser wurde der Bezirksregierung Köln zur Genehmigung vorgelegt und mit Schreiben vom 24.02.2021 unter Auflagen genehmigt. Mit der Bekanntmachung vom 28.01.2022 ist der Flächennutzungsplan AACHEN*2030 rechtswirksam. Der Flächennutzungsplan AACHEN*2030 stellt den Planbereich des Bebauungsplans 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 Bereich der Parkplatzanlage liegt innerhalb des als nachrichtliche Übernahme dargestellten Kurgebietsbereiches. Im Norden ist die Gleisanlage als Fläche für Bahnanlage dargestellt, erweitert bzw. verbreitert um die Trasse eines weiteren Gleises im Nordwesten. Die Kurbrunnenstraße ist in der Darstellung als Hauptverkehrsstraßenzug übernommen worden.

Der Gesamtbereich liegt innerhalb des Schutzbereiches Stadtklima, zusätzlich überlagert mit der Klimasignatur Belüftungsbahn Stadtklima, für die nach klimatischen Aspekten entsprechend angemessene Maßnahmen und Erfordernisse bei der Realisierung von Vorhaben zu berücksichtigen sind. Diese entsprechenden Maßnahmen und besonderen Anforderungen an die Planung konkreter Bauvorhaben können der Anlage 6 der städtebaulichen Begründung zum Flächennutzungsplan AACHEN*2030 entnommen werden, die Hinweise für die Bauleitplanung in Flächendarstellungen mit Klimasignatur aufführt.

Allgemein:

Für Flächen innerhalb der Stadtklimasignatur im FNP AACHEN*2030 sind im nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanverfahren verschiedenen Maßnahmen zur Vermeidung nachhaltiger Auswirkungen, insbesondere auf die Gesundheit des Menschen, vorrangig zu beachten. Lagebedingte klimarelevante Maßnahmen sind in den zukünftigen Planungsprozess zu integrieren. Tendenziell ist eine Fläche in einer bestehenden Belüftungsbahn als höherwertig einzustufen, da sie klimatisch effektive Funktionen übernimmt. Der Schutzbereich Stadtklima hingegen ist eher als Warnhinweis zu verstehen. In den Dossiers der Umweltprüfung (Anlage 2 zu Teil B der Begründung zum FNP AC*2030) wird auf entsprechende Empfehlungen für diese Flächen innerhalb einer Klimasignatur hingewiesen.

Für gemischte Bauflächen, überlagert mit der Klimasignatur Stadtklima, wird als stadtklimatisches Ziel die Minderung der Wärmebelastung tagsüber und nachts gesehen. Lagebedingte Maßnahmen wie die Steuerung des Versiegelungsgrad über die GRZ (max. 60%), die Begrünung von Straßenräumen bei Neuplanungen sowie die Gestaltung der Verkehrsflächen mit

Materialien mit geringer Wärmespeicherfähigkeit werden hier als erforderlich betrachtet. Für die gemischten Bauflächen, überlagert mit der Klimasignatur Belüftungsbahn Stadtklima, werden stadtklimatische Ziele formuliert zum Erhalt der Belüftungsfunktion in den Belüftungsbahnen, in unbebauten und bebauten Bereichen. Die noch nicht bebauten Flächenanteile sind unbebaut zu erhalten. Soweit eine teilweise Bebauung nicht zu vermeiden ist, sind hier insbesondere Gebäudestellung, -höhe und Abstände der Gebäude zueinander so zu gestalten, dass die Belüftungsbahn geringstmöglich beeinträchtigt wird. Für Flächen für Bahnanlagen, überlagert mit der Klimasignatur Stadtklima, wird als stadtklimatisches Ziel die Minderung der Wärmebelastung gesehen, als lagebedingte Maßnahmen sind die Flächen, deren technische Beanspruchung nicht zwingend eine Versiegelung erfordert, zu begrünen. Dies bezieht sich insbesondere auf Böschungsbereiche.

Für Flächen für Bahnanlagen, überlagert mit der Klimasignatur "Belüftungsbahn Stadtklima", sind gemäß der Anlage 6 zum Flächennutzungsplan AACHEN*2030 als lagebedingte Maßnahmen die Flächen, deren technische Beanspruchung nicht zwingend eine Versiegelung erfordern, zu begrünen. Der Systematik des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 entsprechend folgen die Darstellungen der Funktion der tatsächlichen bzw. geplanten Nutzung in der jeweiligen vertikalen Schichtung. Somit überlagern die Klimasignaturen die jeweiligen Nutzungsdarstellungen, Landnutzungen mögliche Tunnel oder unterirdische Infrastruktureinrichtungen. Sofern z.B. die Trassen der Bahnanlagen auf Brücken geführt sind, überlagern diese grundsätzlich die darunter liegenden Bereiche, die entsprechend auch nicht in ihren tatsächlichen Nutzungen dargestellt sind.

Entwicklungsgebot

Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) soll das Verfahren gem. § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden. Gemäß §13a Abs 2 Nr. 2 BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) kann ein Bebauungsplan, der von Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist; die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets darf nicht beeinträchtigt werden; der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen.

Unter Betrachtung der Gesamtsituation kann inhaltlich die auf Ebene des Bebauungsplans festgesetzte gewerbliche Fläche mit Über- und Unterbauverböten im Bereich des Viaduktes, als aus den Darstellungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplans AACHEN*2030 (Flächen für Bahnanlagen) als entwickelt betrachtet werden. Durch das entsprechend festgesetzte Über- und Unterbauverbötes wird die Fläche für das dritte Gleis freigehalten und eine zukünftige Realisierung dieser Gleisanlage ermöglicht. Aus den Vorgaben des § 9 BauGB lassen sich Flächen für Bahnanlagen nicht festsetzen. Aufgrund der schon vorherrschenden Lärmbelästigung der vorhandenen Trasse lässt sich als verträgliche Nutzung nur ein Gewerbegebiet hier festsetzen.

Die Darstellung der Flächen für Bahnanlagen im behördenverbindlichen Flächennutzungsplan AACHEN*2030 ist als Zieldarstellung zu verstehen, der Bebauungsplan sieht unterhalb des Bereiches der dargestellten Fläche für Bahnanlage im Nordwesten gewerbliche Nutzung vor und bezieht sich hierbei auf eine Betrachtungsebene 0, dem Straßenniveau des Plangebietes. Der Flächennutzungsplan AACHEN*2030 stellt den darüberliegenden Bereich des Viaduktes (aus der Vogelperspektive betrachtet) als Flächen für Bahnanlagen dar. Die unterhalb des Viaduktes vorhandene Nutzung wird im Flächennutzungsplan nicht dargestellt, dies wird im Bereich der Überlagerung der als Hauptverkehrsstraße dargestellten Kurbrunnenstraße deutlich. Es liegt eine Überlagerung von Fachplanungen und der Bauleitplanung vor, die keinen Nutzungskonflikt oder Einschränkungen für die Zieldarstellung der Fläche für Bahnanlage auf Ebene des Flächennutzungsplans darstellen. Die inhaltlich bestehende zukünftige Zweckbestimmung als Bahnanlage läuft den Festsetzungen des Bebauungsplanes unterhalb des Viadukts nicht zuwider, die Realisierbarkeit und Funktionsfähigkeit der Bahnanlage für das zukünftige dritte Gleis ist gesichert, die städtebauliche Nutzung uneingeschränkt möglich. Zur Realisierung des dritten Gleises innerhalb der im Flächennutzungsplan AACHEN*2030 dargestellten Fläche für Bahnanlagen ist diese von jeglicher Bebauung frei zu halten. Mittels eines Planfeststellungsverfahrens wird diese Fläche zur Entwicklung des geplanten dritten Gleises auch zukünftig planungsrechtlich gesichert werden.

Ziel des Bebauungsplans ist vornehmlich die Bestandssicherung und Unterbindung der baulichen Erweiterung der vorhandenen gewerblichen Nutzung im Plangebiet, um die Realisierung der dritten Gleisanlage über der Fläche (Niveau Viadukt) durch Festsetzung eines Über- und Unterbauverbotes im Bereich unterhalb des Viadukts zu ermöglichen. Die getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen den Zielerwartungen des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 zur Realisierung der Flächen für Bahnanlagen auf der höher gelegenen Ebene (Ebene Oberkante Viadukt). Durch die Konkretisierung der spezifischen Nutzungsmöglichkeit übernimmt der Bebauungsplan eine klarstellende Funktion sowohl inhaltlich, planerische und auch konzeptionell und sorgt für eine Fortentwicklungsperspektive und Plansicherheit hinsichtlich der Realisierung der Bahnanlagen als auch der vorhandenen gewerblichen Nutzung, ohne den Grundzügen der behördenverbindlichen vorbereitenden Bauleitplanung zu widersprechen. Aufgrund dieser Herleitung wird der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen eines Gewerbegebietes mit Über- und Unterbauverbot im Bereich des Viaduktes als aus dem Flächennutzungsplan AACHEN*2030 betrachtet, da dieser die Konkretisierung der spezifischen Nutzungsmöglichkeit bestandssichernd als klarstellende Funktion übernimmt.

Die Grundzüge der vorbereitenden Bauleitplanung bleiben unberührt, eine Anpassung der Darstellungen des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 im Wege der Berichtigung insbesondere für den Bereich der Flächen für Bahnanlage ist nicht erforderlich.

1.4 Landschaftsplan

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb des Siedlungsbereiches und somit nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplans.

1.5 Bestehendes Planungsrecht

Für den Geltungsbereich gibt es keinen qualifizierten Bebauungsplan, so dass die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben bislang nach der Maßgabe des § 34 Baugesetzbuch (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) beurteilt wurde. 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 ausschließlich über die Warmweierstraße durch eine Toreinfahrt 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. Das Bauleitplanverfahren soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB durchgeführt werden. Die Voraussetzungen hierzu sind gegeben. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 10.787 m² und ist bereits weitgehend versiegelt. Allein die Größe des Plangebietes liegt weit unterhalb des Schwellenwertes von 20.000 m², ab dem eine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen wäre. Außerdem sind die Flächen im Geltungsbereich bereits gegenwärtig weitgehend versiegelt und es werden keine Festsetzungen getroffen, zusätzliche Flächen zu versiegeln. Die Bilanz zwischen dem Versiegelungsgrad des Bestandes und der durch den Bebauungsplan geschaffenen planungsrechtlichen Voraussetzungen ist ausgeglichen.

1.6 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 (Viktoriaerschule 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 Kurgebiet ihr Angebot modernisieren möchten.

2. Anlass der Planung

Anlass der Planung sind Hochbauplanungen des Grundstückseigentümers der Parzelle 1657, Kurbrunnenstraße 22, aus dem Jahre 2016. 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 (Ursprungsplanung)

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 Gleisusbau mit einer benötigten Breite von 11,50 m unmöglich machen. Da die Bestandsbebauung im Norden des Viaduktes bereits unmittelbar an das Viadukt heranreicht, ist ein Neubau 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.

Ziel des Bebauungsplans ist die Freihaltung der benötigten Bahntrasse. In einem zweiten Schritt muss die Trasse für die Gleisanlage durch ein Planfeststellungsverfahren gesichert werden. Eine Schaffung von Baurecht für einen überregionalen Schienenweg ist ausschließlich über Fachplanungsrecht möglich. Ziel des Bebauungsplans ist es, die guten Voraussetzungen für das dritte Bahngleis auf der Südseite zu erhalten. 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 Schienenbaulastträger 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 Frankenbergerviertel 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 ist mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Der Aufstellungsbeschluss A 268 aus dem Jahre 2016 umfasst nur den zentralen Bereich links und rechts der Bachstraße. Im Laufe des Bauleitplanverfahrens haben sich die städtebaulichen Anforderungen an die Bauleitplanung konkretisiert und es wurde erforderlich, den Geltungsbereich zu verändern. Insoweit ist es notwendig, bei dem Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans den aktuellen Geltungsbereich zu definieren und entsprechend öffentlich bekannt zu machen. Dies soll parallel zum Beschluss und zur Veröffentlichung der öffentlichen Auslegung erfolgen.

3. Ziel und Zweck der Planung

3.1 Ziel der Planung

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 dem Bau eines zusätzlichen Brückenbauwerks parallel zum Burtscheider Viadukt abhängig.

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, kann nur eine Südverbreiterung der Bahntrasse eine sinnvolle Alternative darstellen. 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. 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. Ein zukunftsorientierter Ausbau der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Beseitigung vorhandener Systemengpässe.

Insoweit sind die Gemeinwohlinteressen bezüglich des Ausbaus und der Beschleunigung des Schienensystems im öffentlichen Interesse und grundsätzlich höher zu gewichten als eine Wertschöpfung auf einem privaten Grundstück und die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen. Dennoch soll auf den verbleibenden privaten Grundstücksflächen eine angepasste Hochbauplanung ermöglicht werden, um die Eingriffe in die Eigentumsrechte so gering wie möglich zu gestalten und um eine Nachverdichtung der eher untergenutzten Grundstücksflächen zu ermöglichen. Nach der Vorlage einer Machbarkeitsstudie zur Bestimmung des Flächenbedarfes für das geplante zusätzliche Brückenbauwerk durch die DB AG hat der Grundstückseigentümer seine Vorhabenplanung überprüft und an den Raumbedarf der Infrastrukturmaßnahme angepasst. Insofern wurden die Ziele des Bebauungsplans um die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für eine Nachverdichtung der Siedlungsstruktur im frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren ergänzt. Wegen der Exposition des Hochhauses und der beengten Lage der Nachverdichtung ist eine hohe Qualität der Architektur wesentlich und eine Sicherung nur durch eine konkrete Planung in Kombination mit einer Fixierung der Baumaßnahme durch eine vertragliche Bindung möglich. Insofern wurde beschlossen, den Geltungsbereich des Angebotsbebauungsplans gegenüber der Fassung zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren zu reduzieren und das Bauvorhaben Kurbrunnenstraße 22 als eigenständiges Bauleitplanverfahren als Vorhaben- und Erschließungsplan gem. § 12 BauGB zu führen. Nur so können die Qualitätsansprüche an eine gute Planung gesichert werden. Es ist beabsichtigt, das bisherige Bauleitplanverfahren nach §§ 3 und 4 Abs. 1 BauGB als Fundament sowohl für den Angebotsbebauungsplan als auch für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu nutzen. So entsteht für keines der beiden Bauleitplanverfahren ein zeitlicher Nachteil und alle Stellungnahmen finden eine Berücksichtigung in den Bauleitplanverfahren.

3.2 Städtebauliches Konzept

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.

3.2.1 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 eingeschränkt baulich nutzbar sind. Aufgrund der beabsichtigten Flächeninanspruchnahme ist die ursprünglich beabsichtigte bauliche Nutzung (Antrag auf Vorbescheid) der Parzelle 1657 nicht möglich. Auch ergeben sich für das städtische Grundstück (Parzelle 1812) und die Parzellen 2293 und 1380 aufgrund der Flächeninanspruchnahme Nutzungseinschränkungen. 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 die Beseitigung des Engpasses ausschließlich an dieser Stelle möglich ist.

Nach der Machbarkeitsstudie der DB AG (siehe 3.3.1) 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 auf eine 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 den Grundstückseigentümern also erhebliche Einschränkungen des privaten Eigentums zugemutet, die zumindest teilweise durch die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan (eigenständiges Verfahren) für die reduzierte Nachverdichtung kompensiert werden sollen.

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. Gegenwärtig wird das Grundstück mit einer Erschließung von der Kasinostraße als Sammelstellplatzanlage genutzt. Der Eigentümer beabsichtigt, das Flurstück zu bebauen und hat dies vor dem Beginn des Bebauungsplanverfahrens bereits kundgetan. Nachweislich der Machbarkeitsstudie wird das Brückenbauwerk für das 3. Bahngleis um etwa 0,50 m in das Flurstück 2293 hineinragen. Zusätzlich soll entsprechend der Machbarkeitsstudie ein 3,0 m breiter Streifen als Besichtigungsweg von einer Überbauung freigehalten werden. Ein Bauvorhaben auf dem Flurstück 2293 muss zum Grundstück der DB eine bauordnungsrechtliche Abstandsfläche von mindestens 3,00 m einhalten, so dass lediglich ein Verlust von einem Grundstücksstreifen von ca. 0,50 m parallel zum Bahngrundstück festzustellen ist. Somit bleiben die Auswirkungen auf die Grundstücksnutzung überschaubar. Auch mit den Eigentümern dieses Grundstücks wurde die Situation intensiv erörtert und Möglichkeiten und Grenzen einer Bebauung abgestimmt. Eine finale Entwurfsplanung wurde nicht vorgelegt. Die Bebauung dieses Grundstücks ist aber bezüglich der Höhendifferenz derart komplex, dass die Schaffung eines Bebauungsangebotes diesem Anspruch nicht gerecht wird und mit Änderungswünschen zu rechnen wäre. Da eine grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit gemäß § 34 BauGB gegeben ist und diese Zulässigkeit eine größere Flexibilität bietet und andererseits die Ansprüche an eine Einflussnahme auf die Gestaltung des Gebäudes unterzuordnen sind, soll der Geltungsbereich des Bebauungsplans auch an dieser Stelle zurückgenommen werden. Insoweit wird lediglich der o.g. Streifen des privaten Grundstücks in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen und als nicht überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

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 und Absprachen mit dem Schienenbaulastträger notwendig sind.

Durch den Bebauungsplan –Kurbrunnenstraße/Bachstraße- werden die planungsrechtlichen Grundlagen für ein zusätzliches Gleis für den schienengebundenen Güter- und Personenverkehr geschaffen. Planungsrechte gem. § 34 BauGB auf privaten Grundstücken werden durch die Planung zugunsten der Gemeinwohlinteressen aufgegeben und von Bebauung freizuhalten Flächen festgesetzt. 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 Verkehrsinfrastrukturentwicklung 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.

3.2.2 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, um das eigentliche Schulgrundstück von Kfz freizuhalten. Ungeachtet dieser Bindung besteht im Frankenberger Viertel eine sehr angespannte Parkplatzsituation. Bei einer Aufgabe des Parkhauses müsste für die Parkplatzanlage ortsnahe 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.

3.2.3 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 einen 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. Vorgesehen ist eine solche Fußwegeverbindung entlang der Verkehrsfläche vor dem Schulgebäude Amos-Comenius-Schule, durch das Viadukt und parallel zum Bahndamm bis zur Warmweierstraße Ecke Moltkestraße. In der Verlängerung könnte dieser Fuß-/ Radweg über das Grundstück der DB auf der Nordseite des Viaduktes bis zur Bachstraße geführt werden. Für diesen Verlauf müsste das Eckgrundstück (2224) an der Warmweierstraße 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 1669 und Flächen der DB erworben oder langfristig gepachtet werden. Das Aufstellungsverfahren soll dazu genutzt werden, diese Verbindung planungsrechtlich zu sichern. Aus Richtung Normaluhr gäbe es dann eine Verlängerung des Fußweges "Am Viadukt" bis zur Warmweierstraße/Moltkestraße. Möglicherweise könnte dieser Weg 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 oder freihändig durch Grundstücksverhandlung erwerben. Von den der Gemeinde zustehenden Enteignungsrechten soll ausdrücklich kein Gebrauch gemacht werden. In dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit wurde angeregt den Fuß- und Radweg in den Bahndamm einzuschieben und das Eckgrundstück nicht in Anspruch zu nehmen. Auch hat sich der betroffene Pächter der Kfz-Werkstatt gemeldet und seine Besorgnis bezüglich einer Gefährdung seiner Existenz geäußert. Dies hat die Stadt Aachen bewogen, die Trassenvariante mit der Verschiebung in den Bahndamm zu prüfen. Grundsätzlich erschien die Umsetzung mit dem Einbringen von Spundwänden zur Abfangung der Erdmassen des Bahndammes möglich. Die Prüfung des zuständigen Fachbereichs für Klima und Umwelt hat jedoch ergeben, dass in dem Trassenverlauf besonders erhaltenswerter Baumbestand vorhanden ist und eine Entnahme einzelner Bäume mit einer Instabilität des restlichen Baumbestandes verbunden bzw. im Verlauf von Verkehrssicherungsmaßnahmen mit einem Komplettverlust des Baumbestandes zu rechnen wäre. Abwägend wurde –auch im Hinblick auf den durch den Rat der Stadt Aachen beschlossenen Klimanotstand – entschieden, den Baumbestand möglichst vollständig zu erhalten. In der Fuß- und Radwegeverbindung wird eine wesentliche Verbesserung der verkehrlichen und klimaneutralen Infrastruktur gesehen, so dass diese Achse im Sinne des Allgemeinwohls nicht infrage gestellt werden soll. Dennoch sollen nach Möglichkeiten auch persönliche Härten im Einzelfall vermieden werden. Insoweit sollen mit dem Bebauungsplan Nr. 981 in einem ersten Schritt die planungsrechtlichen

Voraussetzungen für eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung geschaffen werden, um eine zukünftige Umsetzung grundsätzlich zu ermöglichen. Zur Vermeidung besonderer Härten wird die Stadt Aachen ausschließlich dann reagieren, wenn das Grundstück veräußert wird. Zusätzlich ist in diesem Fall die Pachtsituation zu berücksichtigen und nach Möglichkeit ein Konsens mit dem Nutzer zu finden und ggf. bei der Suche nach einer Ersatzimmobilie behilflich zu sein.

3.2.4 Städtebauliche Planung

Zentraler Bereich

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 möglicherweise 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 der DB AG schmaler als ursprünglich angenommen und ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen eine Bebauung der verbleibenden Freiflächen. Wie beschrieben muss auf der Südseite des neu zu errichtenden 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 vorgelegt, das als realisierbar eingeschätzt wird. Dieses Bebauungskonzept soll die städtebauliche Grundlage für eine weitere Bauleitplanung 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. Das Bebauungskonzept ist ein Kompromiss, der beide Belange (Ausbau der Bahninfrastruktur und bauliche Nachverdichtung) betrachtet und eine städtebauliche Lösung gemäß der Priorisierung ermöglicht. Eine Abstimmung des Bebauungskonzeptes mit der DB AG ist erfolgt und die Machbarkeitsstudie wurde um eine Prüfung des erforderlichen Platzbedarfs für die Baustelleneinrichtungsflächen vom 05.06.2020 durch die DB ergänzt. Die Prüfung der Machbarkeit kommt zu dem Ergebnis, dass die Baudurchführung des Brückenbauwerks grundsätzlich -auch nach Fertigstellung der Gebäude- möglich ist, was insbesondere für die Kranaufstellung sowie die Abwicklung des Baustellenverkehrs von entscheidender Bedeutung ist.

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 reduziert, was eine entsprechend verdichtete Bauweise zur Folge hat. Für die Nachverdichtung des Grundstücks Kurbrunnenstraße 22 ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Zur Sicherung einer hohen Gestaltungsqualität, eines Nutzungs- und Mobilitätskonzeptes und Anforderungen zum Schutz des Klimas und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch einen Vorhaben- und Erschließungsplan geschaffen werden. Für die Realisierung einer Bebauung des Grundstücks (2293) an der Kasinostraße ist kein Bebauungsplan notwendig und es kann eine Entwicklung nach den Maßgaben des § 34 BauGB

erfolgen. Insoweit führt der Bebauungsplan Nr. 997 zu einer Reduzierung möglicher Bauungen auf den privaten Grundstücken, verhindert eine Bauung jedoch grundsätzlich nicht. Aufgrund extrem hoher Verkehrslärmimmissionen ist eine Wohnnutzung wegen des erhöhten Schutzbedürfnisses auszuschließen und kann nur eine gewerbliche Nutzung umgesetzt werden. Dies sind Rahmenbedingungen, die sich aus dem bisherigen Verfahren ergeben haben und bei der weiteren vorhabenbezogenen Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Die durch den Angebotsbebauungsplan Nr. 997 beanspruchten Teilflächen der privaten Grundstücke sollen entsprechend der absehbaren einzigen Nutzungsoption als Gewerbegebiet festgesetzt werden. Hieraus ergeben sich Vorteile für den benachbarten VEP bezüglich einer Anrechenbarkeit der noch in Privateigentum befindlichen Flächen hinsichtlich der Berechnung der Grund- und Geschossflächenzahl, jedoch nur für den Zeitraum bis zum Planfeststellungsbeschluss der Fachplanung. Außerdem sichert die Festsetzung von Gewerbegebieten die vorhandene Nutzung als Stellplatzflächen für die gewerblich genutzten Gewerbebetriebe.

Schulgelände (östlicher Bereich)

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. Die Fläche, die von Bauung freizuhalten ist, wird dennoch im Rechtsplan als Fläche für den Gemeinbedarf –Schule- festgesetzt, da eine Weiternutzung bis zur Verbindlichkeit des Planfeststellungsverfahrens als sinnvoll und folgerichtig eingestuft wird.

Parkpalette

Die Fläche wird als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung –Parkpalette- definiert, um die Nutzung im Interimszeitraum aufrecht zu erhalten. Eine Aussage zu den potentiellen Eigentumsrechten ist derzeit nicht zu treffen. Nach Mitteilung der DB AG ist aber grundsätzlich davon auszugehen, dass die Bahn ausschließlich auf eigenen Flächen baut. Somit ist die Frage der Auseinandersetzung mit der Bodenordnung, der Nutzungsaufgabe sowie möglicher Folgenutzungen der beanspruchten Grundstücksteilflächen Aufgabe des Fachplanungsrechtes. Möglicherweise kann zwischen den neu entstehenden Pfeilern und einer vertraglichen Sicherung weiterhin geparkt werden. Eine Aufstockung der Parkpalette ist aufgrund der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Kaltluftstrom nicht zulässig.

Als eine mögliche Option für die Zukunft wird eine Teilüberdachung der ebenerdigen Parkplätze durch aufgeständerte Photovoltaikanlagen vorgeschlagen, um einerseits die Parkstände zu beschatten und andererseits elektrische Energie zu erzeugen, die möglicherweise direkt in Pkw-Ladeinfrastruktur eingespeist werden kann.

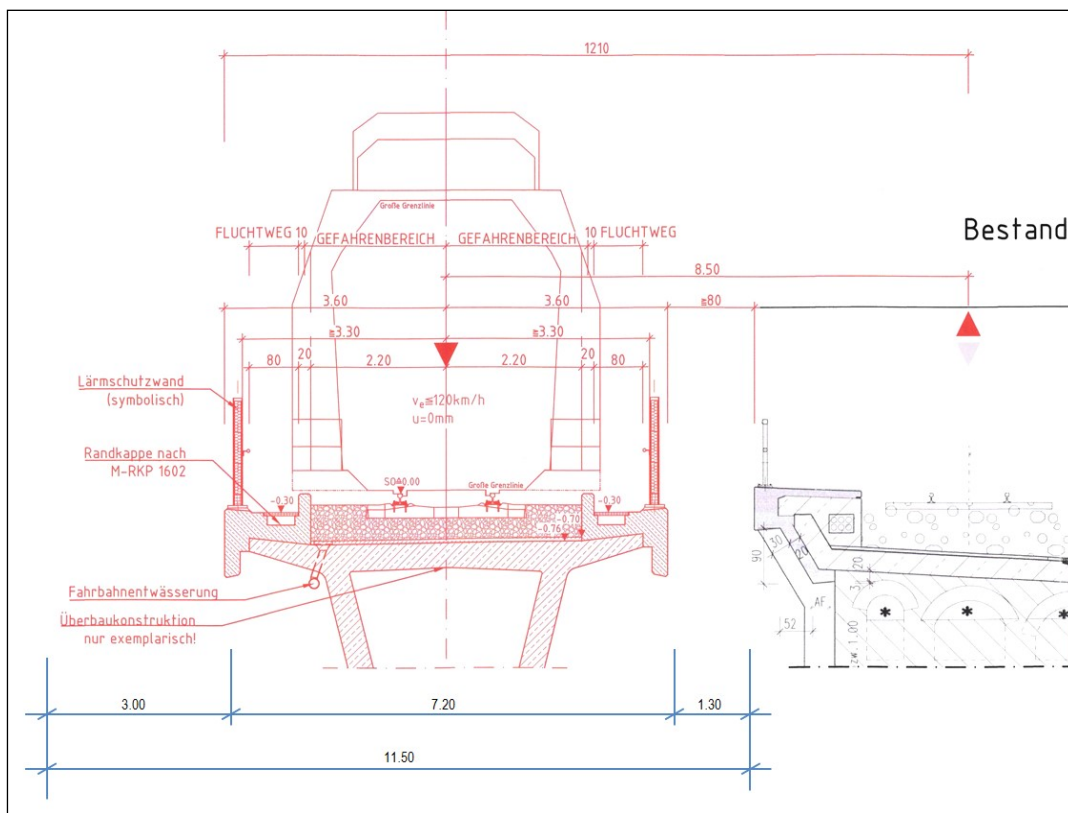
Bebauung Kasinostraße/Jägerstraße (westlicher Bereich)

Für dieses Grundstück besteht grundsätzlich ein Baurecht gem. § 34 BauGB. Durch den Bebauungsplan soll an dieser Stelle keine Einschränkung der grundsätzlichen Bebaubarkeit erfolgen. Ausgelöst durch das Ziel des Bebauungsplans, den Korridor für das 3. Bahngleis freizuhalten, entsteht für das Grundstück jedoch eine Einschränkung der Bebaubarkeit durch Festsetzung derjenigen Flächen, die von Bauung freizuhalten sind, und für das Brückenbauwerk bzw. den seitlichen Inspektionsweg freizuhalten sind. Diese Einschränkung ist aber wegen der geringen Grundstücksausdehnung in Richtung der Bahnanlagen marginal. Der Eigentümer der Parzelle 2293 nutzt derzeit in Teilen auch die Parzelle 2294 der DB AG als Stellplatzanlage. Bei einer Bauung der Parzelle 2293 kann an die bestehende Grenz wand des Wohngebäudes Jägerstraße 2 angebaut werden, muss aber zu den Grundstücksnachbarn (2294) eine Abstandsfläche von mindestens 3,00 m einhalten. Für das Brückenbauwerk und den seitlichen Inspektionsweg wird eine Fläche benötigt, die die Abstandsfläche um ca. 0,50 m zusätzlich überscheitert. Die überbaubare Grundstücksfläche wird also nach Nordosten um lediglich ca. 0,50 m reduziert. Es wird dabei davon ausgegangen, dass das Gebäude bis unmittelbar an den Inspektionsweg errichtet werden kann. Die konkrete Ausgestaltung ist jedoch ausschließlich dem Baugenehmigungsverfahren nach den Maßgaben des § 34 BauGB zu überlassen.

3.3 Erschließung / Verkehr

3.3.1 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 bis dahin 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.



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 und Eigentümer Brückenbauwerk 3. Gleis - Streckenabschnitt Burtscheider Viadukt

3.3.2 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 2. Bogen des Viadukts hindurchgeführt werden (s. Abb. 3a, S. 17). Ein Durchstich bis zur Moltkestraße ist ausschließlich durch eine Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen möglich. Betroffen hiervon sind voraussichtlich drei 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. Als Alternative wurde eine Führung des Weges ausschließlich über Grundstücke der DB südlich des Werkstattgebäudes geprüft. Hierzu wäre eine Abgrabung und Abfangung des Bahndammes mit Spundwänden erforderlich gewesen. Da auf dieser Seite des Bahndammes rund 20 Bäume stehen, die der Baumschutzsatzung unterliegen und nach Einschätzung des Fachbereichs Klima und Umwelt als besonders erhaltenswert einzustufen sind, musste auf eine Inanspruchnahme dieser Trassenführung verzichtet werden. Durch die Wegeführung am Fuße des Dammes wären etliche schützenswerte Bäume direkt von einer Fällung betroffen. Weitere Bäume müssten in der Folge aus Verkehrssicherungsgründen weichen, da sich die eng zueinander gewachsenen Bäume gegenseitig im Verband stützen und eine Fällung des Gehölzrandes eine Gesamtinstabilität zur Folge haben würde. In der Abwägung zwischen den Belangen der Umwelt und der privaten Eigentumsrechte, wurde im Hinblick auch auf den Klimanotstandsbeschluss der Stadt Aachen zugunsten des Baumschutzes entschieden. Die Entscheidung zugunsten des Baumbestandes bedeutet in der Konsequenz jedoch die Existenzgefährdung des Pächters des Werkstattgeländes. Um diese Härte zu umgehen soll folgendermaßen vorgegangen werden. Die Wegeflächen sollen als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die Umsetzung des 1. Bauabschnittes, zwischen Bachstraße und Kurbrunnenstraße 8, findet ausschließlich auf Grundstücken im Eigentum der DB AG statt und soll grundstücksvertraglich geregelt werden. Der zweite Abschnitt, der Durchstich zur Warmweiherstraße, soll im ersten Schritt nur planungsrechtlich gesichert werden. Durch die

Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen steht der Stadt Aachen ein allgemeines Vorkaufsrecht gem. § 24 Abs. 1 BauGB zu. Im Falle einer Veräußerung der Immobilie und unter Vermeidung einer Existenzgefährdung kann die Kommune die notwendigen Flächen erwerben und die Planung langfristig umsetzen oder freihändig erwerben und eine Lösung zur Verlagerung des Betriebes vorschlagen. Eine zeitliche Vorhaltung der Planungsabsicht erscheint angesichts der derzeit noch nicht planungsrechtlich vorhandenen Fortsetzung der Trasse über das Gelände des ehem. Moltkebahnhofs sinnvoll. Zwischen dem tiefliegenden Wegeanfang an der Bachstraße und dem Ende des Weges an der Warmweiherstraße ist eine Höhendifferenz von rund 5 m zu überwinden. Aufgrund der relativ langen Distanz ist ein Steigungsverhältnis von max. 4,0 % möglich und gestattet eine barrierefreie Nutzung. Aufgrund der anzulegenden schiefen Ebene ist eine Abfangung der Höhendifferenz zu den benachbarten Grundstücken durch Spundwände erforderlich. Eine Beleuchtung des Weges soll aus Sicherheitsaspekten vorgesehen werden.

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 Grundstückstreifen übrig bleibt. Es erscheint sinnvoll, diesen etwa 3,00 – 4,00 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 Wege-trasse eröffnet eine neue fußläufige Verbindung zwischen dem Frankenberger Viertel und dem Hauptbahnhof. Für Radfahrer ist diese Verbindung zwischen Innenstadt und Vennbahnradweg von Interesse.

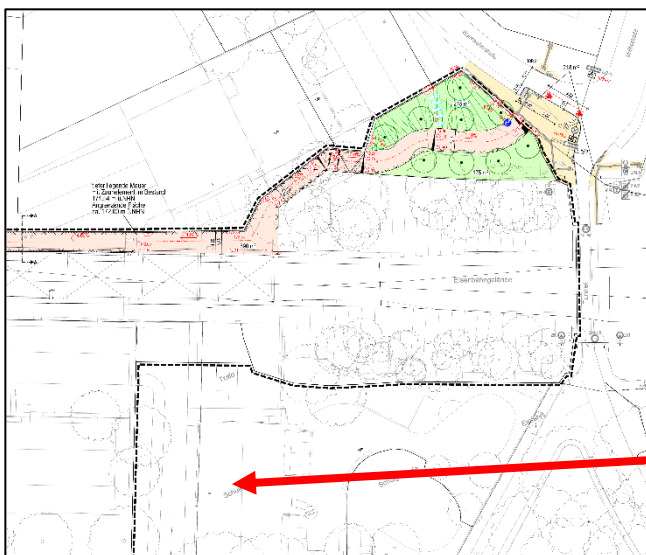


Abb. 3a Fußwegeführung und Fremdgrundstücke (Entwurfsplanung)

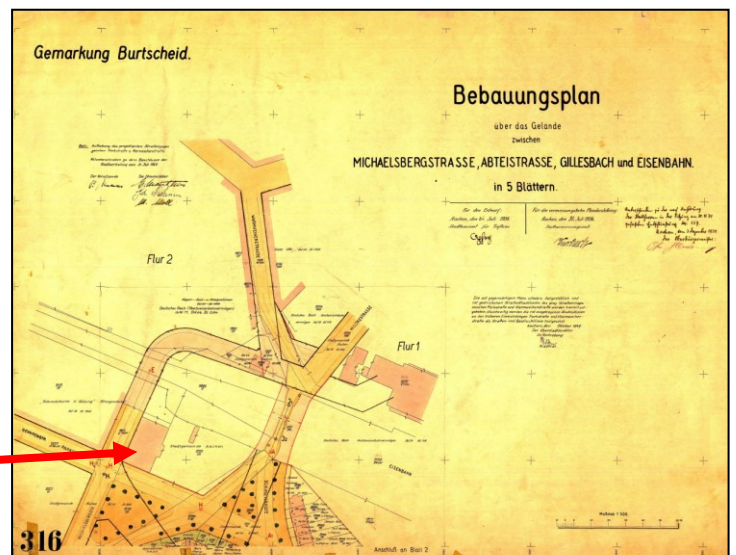


Abb. 3b Fluchtlinienplan 316 (ehemalige Planung) wurde verworfen

3.4 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 Höhengsprung wird das Parkhaus mit den begleitenden Grünstreifen gegenwärtig als Platzfläche und weniger als Bauwerk wahrgenommen. Durch die vorhandenen Restriktionen aufgrund der Freihaltung der Belüftungsbahn als auch der Tiefenbegrenzung durch den Thermalwasserschutzbereich ist eine Aufstockung, wie auch die Planung zusätzlicher Tiefgeschosse ausgeschlossen. Insoweit verbleibt ausschließlich eine Nutzung in den vorhandenen Abmessungen.

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.

3.5 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 Fernverkehrs 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. Die Ausstattung im Nahbereich mit Grund- und weiterführenden Schulen ist als gut zu bezeichnen. Beispielhaft erwähnt seien an dieser Stelle die Grundschule Michalelsbergstraße, die Viktoriaschule, 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.

3.6 Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Stadt Aachen hat im Januar 2020 beschlossen, ihr anteilig verbleibendes Restbudget an Treibhausgasen zu berücksichtigen, um die Erderwärmung auf unter zwei Grad zu halten. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen, eine Beschleunigung geplanter Maßnahmen und neue unkonventionelle Wege in allen städtischen Ressorts notwendig. Im aktuellen Integrierten Klimaschutzkonzept – Strategie 2030 wird der städtebaulichen Planung zwar keine Schlüsselrolle bei der Problembewältigung zugeordnet, jedoch sind insbesondere im Bereich der planungsrechtlichen Sicherung von Neubebauung klimafreundliche Lösungen möglich bzw. kann interdisziplinär steuernd auf Mobilitätsverhalten und Energieversorgung eingegangen werden. Um den Fokus einer klimafreundlichen Stadtplanung möglichst breit zu

fächern, wurde die neue Aachener Checkliste zu Klimaschutz und –folgenanpassung angewendet. Die Liste ist mit Kommentaren versehen, um den Umgang den Einzelkriterien nachvollziehbar darzulegen. Aus Gründen der Transparenz soll die ausgefüllte Liste sowohl der Vorlage als auch als Anlage zur Begründung in der öffentlichen Auslegung offengelegt werden.

3.6.1 Klimaschutz

Die Wahl des Bauleitplanverfahrens ist ausschlaggebend für die Qualität und Dichte von Maßnahmen zum Schutz des Klimas. Bei einem Vorhaben- und Erschließungsplan gem. §12 BauGB bestehen durch eine parallel zu entwickelnde Hochbauplanung und den Durchführungsvertrag die besten Voraussetzungen zu einer nachhaltigen Sicherung der Klimaziele. Bei reinen Angebotsbebauungsplänen, die primär den Bestand sichern – wie im vorliegenden Fall – sind die Möglichkeiten der Einflussnahme auf private Eigentümer hingegen sehr begrenzt.

Das eigentliche Ziel des Bebauungsplans ist die Stärkung der schienengebundenen Infrastruktur, es dient somit dem allgemeinen Interesse zur Beschleunigung der individuellen Mobilität und des kollektiven Gütertransportes. Da die Eisenbahn über Oberleitungen an das Stromnetz angeschlossen ist, kann die elektrische Energie unmittelbar und effizient –ohne aufwendige Speichertechnologie- genutzt werden. Bei einer Nutzung elektrischen Stroms aus regenerativen Energiequellen erfüllt das Verkehrsmittel beste Voraussetzungen für ein klimafreundliches und nachhaltiges öffentliches Verkehrsmittel im öffentlichen Nah- und Fernverkehr und dient unmittelbar dem Schutz des Klimas. Zusätzlich erfährt der Güterverkehr eine Attraktivitätssteigerung und schafft zusätzliche Kapazitäten zum Umstieg von der Straße auf die Schiene. Auch wenn der Bebauungsplan keine planungsrechtliche Berechtigung für eine Festsetzung von Bahnanlagen hat, verschafft er dennoch dem Planfeststellungsverfahren den notwendigen Rahmen (Raum und Zeit) zur Umsetzung. Insoweit erfüllt der Bebauungsplan eine wesentliche Aufgabe zur Sicherung einer klimafreundlichen Mobilität. Die Steuerung verkehrlicher Entwicklungen ist eine zentrale Aufgabe der Bauleitplanung und kann nur als Angebotsbebauungsplan ohne entsprechende Verträge umgesetzt werden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Gebäude werden durch einen eigenständigen Vorhaben- und Erschließungsplan geschaffen. Neben den Ansprüchen an eine gute Gestaltungsqualität sind in diesem Bebauungsplanverfahren auch konkrete Forderungen hinsichtlich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung z.B. durch eine vertragliche Bindung möglich und sollen angewendet werden.

Dennoch wurde, soweit im Geltungsbereich möglich, auf klimafreundliche Lösungen geachtet. 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. Im laufenden Verfahren wurde aufgrund von Stellungnahmen der Öffentlichkeit über eine Verschiebung der Wegetrasse in den Bahndambereich nachgedacht und eine Umsetzung geprüft. Eine Verlagerung würde nach Einschätzung des Fachbereiches Umwelt zu einem Totalverlust des schutzwürdigen Baumbestandes auf der Nordostseite des Bahndammes führen. Der Baumbestand ist derart ineinander verschlungen und ein Baum übernimmt Stützfunktionen für einen anderen, dass eine Entnahme unmittelbar betroffener Bäume die Instabilität des gesamten Bestandes bewirkt hätte. Aus Gründen des Klimaschutzes als CO₂-Senke und als Beitrag zur Klimaanpassung im Sinne einer Staubfiltration und sommerlichen Temperaturreduzierung sollen die Bäume erhalten werden. Diese Entscheidung hat jedoch zur Folge, dass wenn die Stadt Aachen das Grundstück erwerben kann und eine einvernehmliche Lösung mit dem Werkstattpächter gefunden wurde, Gebäude abgerissen und ggf. in den Baumbestand eingegriffen werden muss. In Abstimmung mit dem Fachbereich Klima und Umwelt wurde diejenige Variante gewählt, die den geringsten Eingriff in den Baumbestand bedeutet. Auf den restlichen Grundstücksflächen seitlich der Wegeverbindung sollen Grünflächen angelegt und zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Da mit einer Herstellung der Wegebaumaßnahme erst langfristig zu rechnen ist, da eine Veräußerung derzeit nicht zu erwarten ist und die Bäume auf Grundstücken Dritter stehen, soll die konkrete Bauausführung und die Entscheidung über Ersatzmaßnahmen nach Baumschutzsatzung erst zum Baubeschluss konkret getroffen und politisch beraten werden. Dies erscheint sinnvoll, da eine statische Festlegung (im Bebauungsplan) dynamisch (wachsender) Bäume erfahrungsgemäß dann problematisch wird, wenn absehbar ein langer Zeitraum zwischen der Schaffung des Planungsrechtes und der Umsetzung liegt. Entweder wachsen ungeschützte Bäume in den Bauschutz hinein, oder verlieren an Vitalität bzw. erleiden Sturmschäden. Sollte der Bedarf der Ersatzpflanzungen nicht vor Ort innerhalb der Grünfläche

umsetzbar sein, soll der Ausgleich im nahen Umfeld vorgenommen werden. Die Entsiegelung der vollflächig versiegelten Gewerbefläche wirkt sich positiv auf den Grundwasserhaushalt aus und verringert die sommerliche Aufheizung der Flächen.

Die zentrale Lage im städtischen Raum bietet sehr gute Möglichkeiten hinsichtlich einer klimaschonenden Mobilität. Für die potentiellen Nutzer ergeben sich kurze Wege zu Erholungsflächen z.B. dem gegenüberliegenden Kurgarten. Die geplante Radvorrangroute Kornelimünster verläuft unmittelbar über die Kurbrunnenstraße und tangiert das Plangebiet. Unmittelbar an der Kurbrunnenstraße liegen die Bushaltestellen Rosenquelle, die von den Linien 11, 21, 36, 51, SB 63 bedient werden und in enger Taktung den Hauptbahnhof, den Bushof und den Nord- und Südraum der Städteregion ansteuern. Der Hauptbahnhof ist auch fußläufig in wenigen Minuten erreichbar.

Als Chance für eine regenerative Erzeugung von elektrischer Energie wird eine Teilüberdachung der ebenerdigen Parkplätze durch aufgeständerte Fotovoltaikanlagen gesehen, die ins Stromnetz eingespeist oder unmittelbar als Energie für die Aufladung der E-Mobilität genutzt werden kann. Da es sich ausschließlich um städtische Flächen handelt, ist eine Umsetzung durch die Stadt oder die STAWAG grundsätzlich denkbar.

3.6.2 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 Bereich quer zum Tal des Wurmbaches, der etwa mittig unter der Bachstraße verrohrt verläuft. Dieses Bachtal hat einen entscheidenden Einfluss auf den Kaltluftstrom vomurtscheider Talraum in das Frankenberger Viertel. Das Burtscheider Viadukt kann, dank seiner großen Öffnungen, unter- bzw. durchströmt 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. 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 die Nutzung der Parkpalette beibehalten und auf eine weitere Bebauung (inkl. einer Erhöhung der Parkpalette um ein weiteres Parkdeck) 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.

Rein wegen der topographischen Situation sind Überflutungen im Bereich der Bachstraße nicht auszuschließen. Begünstigt durch die Tallage bildet der Verlauf der Bachstraße eine Mulde, die bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen möglicherweise zu Überflutungssituationen führen kann.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist weitgehend versiegelt. Um Aufheizungseffekte in den Sommermonaten zu vermeiden und dem Niederschlagabfluss durch Regenwasserversickerung zu begegnen, ist es sinnvoll, die Flächenversiegelung so gering wie möglich zu halten. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist -auch nach Umsetzung der späteren Planung der Bahnbrücke- in etwa mit einem gleichbleibenden Versiegelungsgrad zu rechnen.

4. Begründung der Festsetzungen

4.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung der privaten Grundstücksflächen Flurstücke 2293 und 1657 wird Gewerbegebiet festgesetzt. Diese Festsetzung resultiert aus der Belastung der Verkehrsimmissionen, die an dieser Stelle Wohnnutzungen generell nicht zulässt bzw. ungesunde Wohnverhältnisse zur Folge hätte. Bei den Flächen handelt es sich um die Bereiche, die zu einem späteren Zeitpunkt für ein Brückenbauwerk und einem Inspektionsweg der DB AG genutzt werden sollen und zusätzlich mit einem Planzeichen, als Flächen die von Bebauung freizuhalten sind, versehen sind. Eine Bebauung der Gewerbegebiete sowohl über- wie unterirdisch ist nicht zulässig. Die Nutzung bezieht sich somit ausschließlich auf eine reine gewerbliche Freiflächennutzung, z.B. als offene Lagerflächen oder Stellplatzanlage. Die vorhandenen Nutzungen und baulichen Anlagen genießen Bestandsschutz. Bauliche Maßnahmen zur Bestandserhaltung und -unterhaltung und Nutzungsänderungen sind weiterhin zulässig. Durch die Festsetzungen sollen eine adäquate Nutzung und Weiterentwicklung des privaten Eigentums ermöglicht werden, jedoch unter dem Vorbehalt, dass keine neuen baulichen Anlagen in Form von Hochbauten (z.B. Gebäude) und Tiefbauten (z.B. Tiefgaragen) erstellen werden können. Die Festsetzung soll sicherstellen, dass einerseits das Grundstück bis zum Planfeststellungsbeschluss der Bahninfrastruktur sinnvoll genutzt werden kann, um dem Eigentümer nicht zusätzliche Beschränkungen aufzuerlegen und andererseits keine zusätzlichen Gebäude entstehen, die die Umsetzung des potentiellen Brückenbauwerks erschweren oder unmöglich machen.

4.2 Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung

Im Bebauungsplan werden diejenigen Flächen der privaten Grundstücke, die für das Brückenbauwerk und den Inspektionsweg benötigt werden, als Flächen festgesetzt, die von Bebauung frei zu halten sind. Die Festsetzung dient dazu, den einzig möglichen Trassenverlauf für ein drittes Bahngleis im Streckenabschnitt desurtscheider Viaduktes planungsrechtlich abzusichern und so eine Interimslösung bis zum erwarteten Planfeststellungsbeschluss des Fachplanungsrechtes zu schaffen. Die Festsetzung der von Bebauung frei zu haltenden Bereiche bewirkt eine Einschränkung der potentiellen baulichen Ausnutzbarkeit der betroffenen Grundstücke. Dies gilt für Gebäude oberhalb und unterhalb der Geländeoberfläche. Hochbauten, als auch Tiefbauten im Trassenverlauf würden den geplanten Gleisusbau unmöglich machen und damit einen negativen Einfluss auf die Verkehrsinfrastrukturentwicklung der Stadt und Region Aachen ausüben. Entweder stünden die Bauten unmittelbar im Weg des höhen- und radiengebundenen Gleisverlaufs oder eine statische Gründung des Bauwerks könnte aufgrund von Gebäuden oder Tiefgeschossen nicht erfolgen. Insoweit ist das Ziel der Festsetzung, den Status Quo der Nutzung bis zum Feststellungsbeschluss durch den Bebauungsplan planungsrechtlich zu sichern. Als Erschwernis in diesem Zusammenhang ist der Bestand des Hallengebäudes auf dem Flurstück 1657 zu werten, das einerseits einem Bestandsschutz unterliegt und andererseits in die festgesetzten Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, hineinragt. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans genießt das Gebäude (bzw. Teile des Gebäudes) Bestandsschutz und kann nach den o.g. Maßgaben erhalten bzw. umgenutzt werden. Nach der vorliegenden Machbarkeitsstudie der DB AG liegt der Gebäudekörper in dem Korridor für das neue Brückenbauwerk und der geplante Inspektionsweg kann nicht umgesetzt werden. Ein konkreter Umgang mit dem Gebäude, die Frage, ob ein Abriss notwendig ist oder das Gebäude überbrückt werden kann, die Regelung der Grundstückseigentumsfragen sowie die Klärung von Entschädigungsansprüchen können ausschließlich im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Abwägungsrelevant für den Bebauungsplan ist allein die Nutzungsbeschränkung auf den Status Quo und den passiven Bestandsschutz. In dieser Abwägung der privaten Interessen des Grundstückseigentümers gegen die Gemeinwohlintressen für ein leistungs- und zukunftsfähiges Schienennetz für den Personen- und Güterverkehr wird den Interessen der Allgemeinheit eine höhere Wertigkeit beigemessen. Auf den abgestimmten Kompromiss einer eingeschränkten Nachverdichtung sei an dieser Stelle lediglich hingewiesen, bei der das Hallengebäude abgerissen werden soll, um dem Hochhaus Platz zu verschaffen. Da jedoch die planungsrechtliche Sicherung der Nachverdichtung in einem unabhängigen Bauleitplanverfahren (Vorhaben- und Erschließungsplan) geschaffen werden soll und dieses Bebauungsplanverfahren ergebnisoffen zu führen ist, kann der geplante Umstand nicht in die Abwägung einbezogen werden und soll ausschließlich der Darstellung dienen, dass eine realistische Lösungsperspektive existiert. Durch die Übernahme und

Festsetzung der jeweilig angrenzenden Nutzungen (von West nach Ost) Gewerbegebiet, Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Parkpalette - und Fläche für den Gemeinbedarf – entstehen den Eigentümern keine Nachteile hinsichtlich der ausgeübten Nutzungen. Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung der bisher ausgeübten Nutzung werden von der Festsetzung nicht berührt. Die gegenwärtig vorhandenen Nutzungen als Stellplatzanlagen sind ohne Einschränkungen weiterhin verwendbar, da sich der Ausschluss nur auf die Erstellung von Gebäuden (Hoch-, Tiefbauten) bezieht.

4.3 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Öffentliche Parkpalette

Die städtische Parkpalette soll erhalten werden und weiterhin den ruhenden Verkehr aus Burtscheid und aus dem Frankenberger Viertel aufnehmen. Nach Möglichkeit sollen die Stützen der neuen Brücke derart platziert werden, dass eine Anfahrt zu dem Tiefgeschoss erfolgen kann. Von einer Reduzierung der ebenerdigen Parkplätze im Bereich des freizuhaltenden Brückenkorridors ist mit einer hohen Wahrscheinlichkeit auszugehen. Ob zukünftig zwischen den Stützen geparkt werden kann ist derzeit nicht zu beantworten. Eine Kompensation der entfallenden Parkplätze durch Aufstockung der Palette um eine zusätzliche Ebene ist wegen der Sicherung der Durchlüftungssituation nicht möglich. Ein ungehinderter Luftaustausch in das Frankenberger Viertel durch die Bögen insbesondere in den Sommermonaten dient dem Schutz des Stadtklimas und der Klimaanpassung und genießt einen höheren Rang als eine vollständige Kompensation an Parkplätzen im Plangebiet.

Um ggf. das Entwicklungspotential der aufgeständerten PV-Anlagen planungsrechtlich zu ermöglichen, wurde eine entsprechende Ausnahme definiert. Eine Beeinträchtigung des Belüftungsstromes ist nach Expertenmeinung nicht zu befürchten.

4.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Fußgänger und Radverkehr

Entlang der Nordseite wird auf dem Grundstück der DB AG eine Wegeverbindung von der Bachstraße bis zur Warmweiherstraße als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für Fußgänger und den Radverkehr festgesetzt. Diese Verbindung dient als sicherer Schulweg und kann für den Radverkehr genutzt werden.

4.5 Öffentliche Grünflächen

Im östlichen Mündungsbereich des Fuß- und Radweges sollen flankierend öffentliche Grünflächen angelegt und dauerhaft erhalten werden. Innerhalb der Grünflächen kann eine Pflanzung von Bäumen erfolgen.

4.6 Nachrichtliche Übernahmen

Bahnanlagen

Wegen der Abgrenzung des Geltungsbereiches und der Notwendigkeit zur Festsetzung der Rad- und Fußwegeverbindung zur Moltkestraße liegen Bahnanlagen im Plangebiet. Die Gleistrasse, Teile des Viaduktes und der Bahndamm wurden nachrichtlich als bestehende Bahnanlagen dargestellt. Dabei wurden die Nutzungsfestsetzungen auf die Ebene 0 bezogen, d.h. die bestehenden Bahnanlagen werden durch die öffentlichen Verkehrsflächen unterbrochen. Auf eine Darstellung der Bahnanlagen auf der Ebene 1 (Hochlage) wird verzichtet, da es sich nicht um eine Festsetzung, sondern um eine nachrichtliche Übernahme handeln würde und dies zum Verständnis nicht wichtig erscheint.

Thermalwasserschutz

Unterhalb von Teilen des Geltungsbereiches verläuft ein Thermalquellenbereich, der nach Aussage der Unteren Wasserbehörde der Stadt Aachen unter besonderem Schutz steht. Damit Gründungen / Bauwerke nicht in den geschützten Bereich einbinden, wird eine maximale Eindringtiefe definiert. Nach der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde darf westlich der Bachstraße ein Höhenkorridor von 165,00 m ü. NHN nicht unterschritten werden. Östlich der Bachstraße ist die Eindringtiefe von Bauwerken auf einen Höhenkorridor von 166,00 m ü. NHN beschränkt. Jegliche Eingriffe in den Boden sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Da der Bebauungsplan keine zusätzlichen Baurechte auslöst und in der Hauptsache bestandssichernde Festsetzungen trifft, ist eine Definition der Tiefenbegrenzung als Maß der baulichen Nutzung nicht sinnvoll. Darüber hinaus wird vorausgesetzt, dass die Forderung der Unteren Wasserbehörde durch bestehende

wasserschutzrechtliche Bestimmungen ausreichend geschützt ist und eine nachrichtliche Übernahme ausreicht. Das Fachplanungsrecht zur Sicherung des Brückenbauwerks muss sich mit dieser Thematik auseinandersetzen, da zur Gründung (Pfahlgründung) der Brückenpfeiler mit hoher Wahrscheinlichkeit in den geschützten Horizont eingreifen wird und ein Benehmen mit der Unteren Wasserbehörde herzustellen ist. Bei der statischen Sanierung des historischen Brückenbauwerks wurden ausweislich der Ergänzung zur Machbarkeitsstudie (Anlage 1.3) ebenfalls Pfahlgründungen vorgenommen, die in den kritischen Bereich abgeteuft und mit der UWB abgestimmt wurden. Insoweit ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung von Auflagen eine derartige Tiefengründung möglich ist und die Zielvorstellungen des Bebauungsplans 997, Freihaltung des Trassenverlaufes mit dem Ziel, dass ein neues Brückenbauwerk geplant und gebaut werden kann, vollzugsfähig ist.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich bzw. im direkten Umfeld befinden sich Baudenkmale als wesentliche Zeugnisse vergangener Baukulturen, die bei Planungen im Nahbereich zu berücksichtigen bzw. einvernehmlich mit den Denkmalbehörden abzustimmen sind.

- Viadukt der Rheinischen Eisenbahn
- Kurbrunnenstraße 18 (Fabrik Montanus)
- Kurbrunnenstraße 6 (ehemalige Volksschule)
- Am Viadukt 3 (Fabrikanlage Mannesmann)
- Gartenpavillon J. Couven (im Kurgarten an der Kurbrunnenstraße)
-

Besonders hervorzuheben ist dasurtscheider Viadukt als monumentales und gut erhaltenes Brückenbauwerk aus der Pionierzeit des Bahnverkehrs. Dieses Bauwerk dominiert das Ortsbild und gibt ein Zeugnis der Bahngeschichte. Leider ist jedoch die Bauwerkskrone zu schmal, um ein zusätzliches Bahngleis aufnehmen zu können und den Bahnverkehr des 21. Jahrhunderts zu bewältigen. Zur Beseitigung des Engpasses der Bahninfrastruktur ist eine Neuerrichtung eines zusätzlichen Brückenbauwerks erforderlich. Da die Bestandsbebauung an der Nordseite des Viaduktes bis unmittelbar an das Bauwerk heran reicht ist der Planungskorridor auf der Südseite alternativlos. Auch ist in dem dicht bebauten Siedlungsraum der Stadt Aachen keine andere Trassenführung zwischen den Bahnhöfen Rothe Erde – Hauptbahnhof – Schanz denkbar. Durch die neue Brücke ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung der derzeit weitgehend freien Sicht auf das Baudenkmal zu rechnen. Da das Viadukt ursprünglich komplett freigestellt war, ist diese Einschränkung der Wahrnehmbarkeit unwiederbringlich aber im Kontext der Bahngeschichte und deren Fortentwicklung in die Zukunft nachvollziehbar und sinnvoll. Gerade weil das historische Bauwerk als ein Zeugnis hoher Baukunst gewertet werden muss, besteht eine hohe Gestaltungsherausforderung für das neue Bauwerk. So kann im Idealfall das schwere historische Ziegelbauwerk neben einem sehr leichten filigranen neuzeitlichen Ingenieurbauwerk auf den Betrachter wirken und das Spannungsfeld zwischen Alt und Neu im Hinblick auf die Baukunst darstellen. Durch den Bebauungsplan Nr. 997 werden keine unmittelbaren baulichen Maßnahmen planungsrechtlich gesichert, die einen Einfluss auf das Baudenkmal haben. Bei der Konzeption des neuen Brückenbauwerks und der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens sind die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Da die Planungshoheit für die Bauleitplanung der Kommune bei übergeordneten Planungen endet, sind insbesondere die Denkmalbehörden gefordert, für eine denkmalverträgliche Brückenplanung zu sorgen.

Die Bauleitplanung Nr. 997 hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die genannten Baudenkmale in der Umgebung. Hingegen ist bei dem Planfeststellungsverfahren für das Brückenbauwerk der Umgebungsschutz der ehemaligen Volksschule und ggf. der ehemaligen Fabrikanlage Mannesmann zu betrachten. Der Vorhaben- und Erschließungsplan zur Nachverdichtung des Grundstücks Kurbrunnenstraße muss sich mit den Baudenkmalen Fabrik Montanus und Viadukt auseinandersetzen. Der Gartenpavillon J. Couven nimmt hier eine Sonderstellung ein, da einerseits die Lage im Kurgarten abseits der Planungen liegt und andererseits der Pavillon transloziert wurde und von dem Standort keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Umgebung ausgehen.

4.7 Hinweise

Kampfmittelverdachtsflächen

Luftbilder aus den Jahren 1939 -45 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Auch wenn kein konkreter Verdacht auf das Vorhandensein von Kampfmitteln oder Bombenblindgängern vorliegen, empfiehlt der Kampfmittelbeseitigungsdienst eine Überprüfung der zu bebauenden Flächen. Insbesondere bei der Baumaßnahme zur Erstellung des Fuß- und Radweges (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) ist eine Untersuchung im Vorfeld der Baumaßnahme erforderlich.

Bodendenkmalschutz

Die Grundstücke im Plangebiet sind fast vollständig versiegelt, so dass archäologische Prospektionen nur unter extrem erschwerten Bedingungen durch eine Beseitigung der Oberflächenversiegelung und -nutzung durchgeführte werden können und somit als nicht wirtschaftlich zumutbar einzustufen sind. Aufgrund des dokumentierten archäologischen Zustandes werden im Geltungsbereich mit einer hohen Wahrscheinlichkeit archäologisch bedeutsame Funde und Befunde vermutet, die eine Prospektion im Bauleitplanverfahren rechtfertigen würden. Aufgrund der beschriebenen Oberflächensituation und der damit verbundenen Unzumutbarkeit wurde mit dem LVR abgestimmt, dass der Untersuchungsrahmen im Zuge der Baustellenumsetzung erfolgen kann. Ein Vorhabenträger hat dort, wo er in den Boden eingreift, und wo sich nach wissenschaftlicher Vermutung Bodendenkmäler befinden, deren wissenschaftliche Untersuchung, die Bergung von Funden und die Dokumentation der Befunde sicherzustellen. Die Kosten hierfür sind im Rahmen des Zumutbaren vom Vorhabenträger zu tragen. Zur Umsetzung der archäologischen Untersuchung sind die Beauftragung einer archäologischen Fachfirma sowie die die Beantragung einer Grabungsgenehmigung bei der Oberen Denkmalbehörde notwendig.

Die Genehmigung ist der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Aachen vor Beginn der Erdarbeiten vorzulegen. Beim Auftreten besonders bedeutender Bodendenkmäler ist deren Unterschutzstellung und damit einhergehend deren Erhalt in situ zu rechnen, wenn ein überwiegend öffentliches Interesse an ihrer Erhaltung besteht. In diesem Fall ist möglicherweise mit Umpfanungen zu rechnen. Der Hinweis auf die archäologische Situation ist insbesondere im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren von Belang und eine frühe Auseinandersetzung mit den Belangen der Bodendenkmalpflege ist anzuraten.

5. Umweltbelange

Lärmschutz

Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden §§ 3 u. 4 Abs. 1 BauGB und vor der Trennung des Geltungsbereiches in zwei eigenständige Bauleitplanverfahren wurde ein Gutachten zum Umgebungslärm, hervorgerufen durch Verkehrsemissionen, durch die Stadt Aachen beauftragt. Dieses Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Schallimmissionen, die auf das Plangebiet durch den Schienen- und Straßenverkehr tags wie nachts einwirken, derart hoch sind, dass eine schutzbedürftige Wohnnutzung grundsätzlich nicht möglich erscheint. Insofern kommt ausschließlich eine Nutzung als Gewerbegebiet in Betracht. Diese Nutzungsoption deckt sich mit den Vorstellungen des Eigentümers Kurbrunnenstraße 22, der für die Nachverdichtung eine Hotel- oder Büronutzung favorisiert. Auch wenn der Bebauungsplan eine bauliche Nutzung explizit gem. § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB ausschließt, ist dennoch eine Nutzung festzulegen. Aus den vorgenannten Gründen wurde eine Nutzung als Gewerbegebiet definiert.

Altlastenverdacht

Aufgrund der gewerblichen Vornutzung der Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans existieren diverse Altlastenverdachtsflächen. Drei Altlastenflächen ragen in bzw. liegen im reduzierten Geltungsbereich. Zur Klärung der Relevanz wurden zwei Gutachten erstellt, die eine Unbedenklichkeit für die aktuelle bzw. geplante Nutzung ergaben. Möglicherweise ergeben sich maximal abfallrechtliche Aspekte bei Bodeneingriffen und Handlungsanweisungen zur Deponierung für den Aushub.

Grundwasserschutz / Thermalwasserschutz

Der überwiegende Teil des Plangebietes liegt im sensiblen Bereich des Burtscheider Thermalquellenzuges. 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 sinnvoll, 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 ü. NHN und für den östlichen Bereich eine Maximalaushubtiefe von 166,00 m ü. NHN definiert. Demnach wäre maximal ein Tiefgeschoss möglich.

Da nach der Reduzierung des Geltungsbereiches keine direkten planungsrechtlichen Voraussetzungen für Baumaßnahmen geschaffen werden, die einen Eingriff in den Boden zur Folge haben werden, soll auf eine Festsetzung zu der maximalen Eingriffstiefe in den Boden verzichtet werden und statt dessen das Thermalwasserschutzgebiet nachrichtlich übernommen werden. Auf die Erforderlichkeit zur Abstimmung von Bodeneingriffen in die geschützten Thermalwasserschichten mit der UWB wird hingewiesen.

Baumbestand

Die Wahl der Fuß- und Radwegtrasse wurde nach den Aspekten des Baumschutzes bestimmt. Der Trassenverlauf mit dem geringsten Einfluss auf den schützenswerten Baumbestand wurde ausgewählt. Da eine Inanspruchnahme des Flurstücks 2224 erst durch die Ausübung des Vorkaufsrechtes erfolgen soll, ist der Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme derzeit nicht zu definieren. Zudem ist die Entwicklung des Baumbestandes dynamisch und kann sich durch Hineinwachsen in die Schutzpflicht oder durch Absterben ändern. Insoweit ist eine konkrete Festlegung in einem statischen Bebauungsplan nicht sinnvoll und entspricht auch nicht dem Wesen der Baumschutzsatzung. Der Eingriff in den Baumbestand ist also dann zu bewerten, zu beantragen und auszugleichen, wenn die Baumaßnahme konkret ansteht. Falls eine Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. 2224 möglich werden sollte, ist im Rahmen der dann stattfindenden Planung der Baumschutz zu berücksichtigen.

Eingriff / Ausgleich

Ein ökologischer Ausgleich des Eingriffs gemäß Bundesnaturschutzgesetz ist bei Verfahren der Innenentwicklung gemäß §13 a BauGB nicht notwendig. Aufgrund der nahezu vollflächigen Versiegelung im Plangebiet würde sich ein Ausgleichsbedarf voraussichtlich kaum einstellen.

6. Auswirkungen der Planung

Der Bebauungsplan sichert die Freihaltung des Brückenbauwerks für ein zusätzliches Gleis im Streckenabschnitt Burtscheider Viadukt für die 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 dessen 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. 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.

Durch die Vorbereitung zur Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen für ein zusätzliches Brückenbauwerk entstehen den jeweiligen Eigentümern durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Einschränkungen hinsichtlich potentieller Nachverdichtungsmaßnahmen. Durch die Festsetzung von Nutzungskategorien entsprechend den Bestandsnutzungen sollen hingegen Härten bei der ausgeübten Nutzung vermieden werden. Eine Bebaubarkeit der verbleibenden privaten Restparzellen in den Gewerbegebieten erscheint möglich.

Die vorgesehenen Fuß- und Radwegeverbindungen werden dem nicht motorisierten Verkehr wesentlich verbesserte Bedingungen und eine bislang verborgene Erlebbarkeit des historischen Viadukts verschaffen. Die planungsrechtliche Sicherung des Fuß- und Radweges ist mit einer Inanspruchnahme von Grundstücken der DB-AG und drei privaten Eigentümer*innen verbunden. Das Flurstück 2224 (Warmweiherstraße) muss zur Umsetzung der Planung komplett verändert werden. Die vorhandenen Gebäude müssen abgerissen und das Gelände entsiegelt und angepasst werden. Im Falle einer Veräußerung des Grundstücks kann die Stadt Aachen das Vorkaufsrecht gem. § 24 BauGB ausüben und nach Eigentumswechsel die Wegebaumaßnahme umsetzen. Die Immobilie wird als Kfz-Werkstatt gewerblich genutzt und stellt die Existenzgrundlage für den Pächter dar. Um Härten zu vermeiden soll eine Entwicklung nur einvernehmlich erfolgen. Die Stadt Aachen kann z.B. bei der Suche nach einem Ersatzstandort behilflich sein. Ein Vorkaufsrecht besteht nach dem Krafttreten des Bebauungsplans auch für die beanspruchten Teilflächen der Parzellen 1148 und 1669. Angesichts der geringen Flächenanteile sollte jedoch nach einer vertraglichen Vereinbarung jenseits des Vorkaufsrechtes gesucht werden.

Mit Rücksichtnahme auf die vorhandenen und potentiell möglichen Nutzungen werden für die von Bebauung freizuhaltenen Flächen Gewerbegebiete festgesetzt. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans besteht bis zur Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit, die Teile der privaten Grundstücke als der Baugrundstücke zu verwenden, was hinsichtlich der Ausnutzung des Maßes der baulichen Nutzung für die Eigentümer Vorteile bietet. Die unmittelbar anschließenden Grundstücke sind grundsätzlich bebaubar, was durch entsprechende Entwürfe nachgewiesen wurde. Für den Bereich der Nachverdichtung Kurbrunnenstraße 22 ist hierfür die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans notwendig.

7. 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 AG zu tragen. Da die Bauleitplanung einen unmittelbaren Einfluss auf die tatsächlich ausgeübte Nutzung (Stellplatzanlagen) nimmt und diese Nutzungen auch nach Rechtskraft des Bebauungsplans bis zum Planfeststellungsverfahren zulässig sind, werden Entschädigungsansprüche nach einer Ersteinschätzung nicht gesehen.

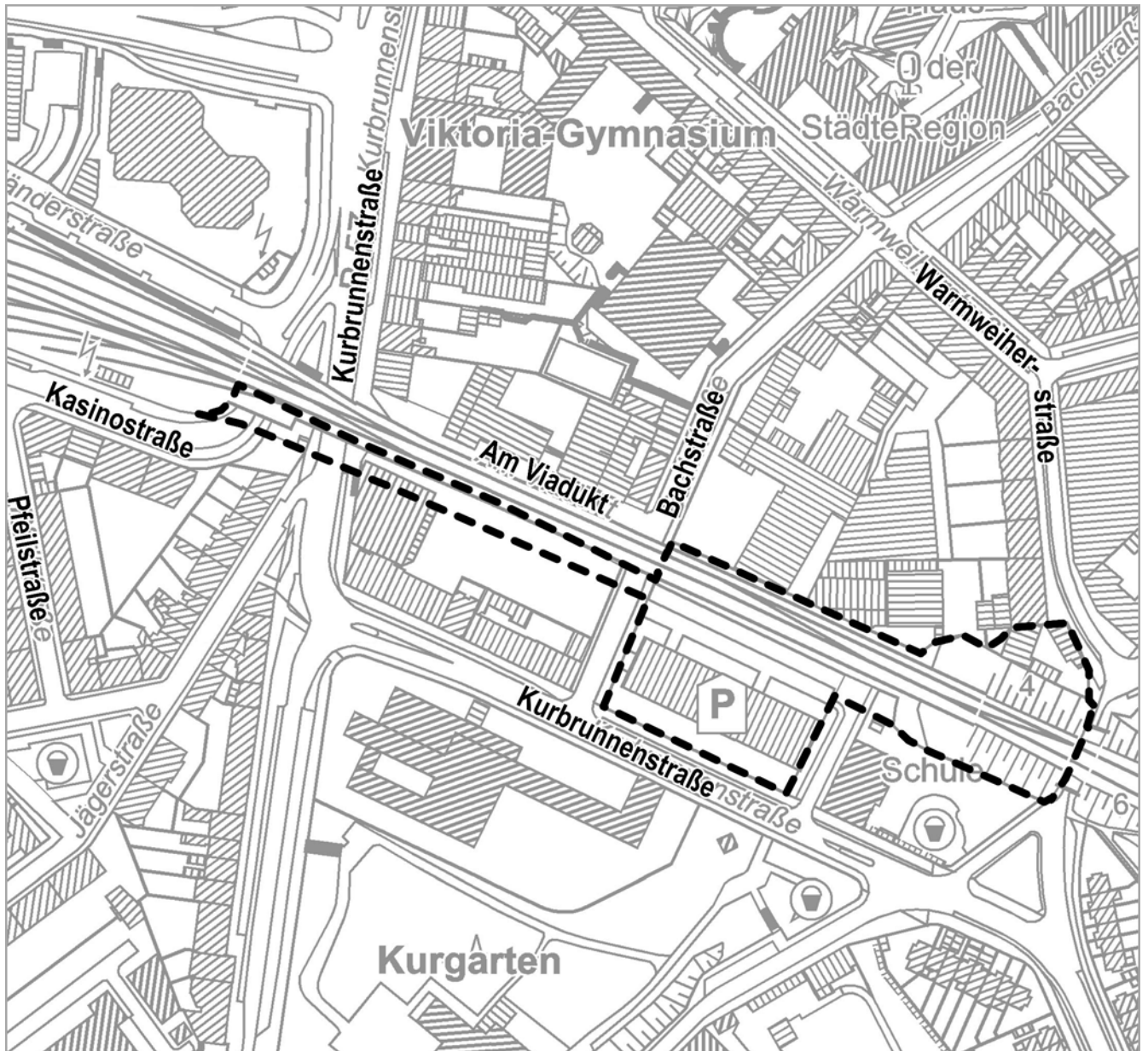
Durch die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg werden Parzellen benötigt, die der Stadt Aachen nicht gehören. Hier fallen Kosten für den Grunderwerb, Herstellung der Verkehrsanlagen und deren Unterhaltung bei der späteren Umsetzung an.

8. Plandaten

Gewerbegebiet	1.423 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Parkpalette)	3.631 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fuß- und Radweg)	688 m ²
Öffentliche Grünfläche	399 m ²
Fläche für den Gemeinbedarf (Schule)	86 m ²
Bahnanlagen	3.837 m ²
Öffentliche Verkehrsflächen	899 m ²
Geltungsbereich	10.787 m²

Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- Abwägungsvorschlag Beteiligung der Öffentlichkeit zur öffentlichen Auslegung

im Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln



Lage des Plangebietes

Inhaltsverzeichnis

Planungsrelevante Eingaben gem. § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan mit den entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung

1.	Eingabe Kasernenstraße vom 09.12.2021	2
2.	Eingabe Kurbrunnenstraße vom 10.12.2021	6

1. Eingabe Kasernenstraße vom 09.12.2021

Gescannt

35053-2017

Rechtsanwalt

vorbereitende.bauleitplanung@mail.aachen.de
Stadt Aachen
- FB 61 Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Abt. Vorbereitende Bauplanung
Postfach
52058 Aachen

**Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 997
Kurbrunnenstr./Bachstr.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit beiliegender Vollmacht zeige ich an, die GSG Schulverwaltungs-GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer, Kurbrunnenstr. 6, 52066 Aachen anwaltlich zu vertreten.

Namens und im Auftrage der Mandantin erhebe ich

Bedenken und Anregungen

zum Bebauungsplan Nr. 997, der sich aktuell in der öffentlichen Auslegung befindet.

1. Einwendungen zur baulichen Gestaltung

Die Mandantin ist Eigentümerin des Schulgebäudes, in welchem die Amos Comenius Schule unter der Anschrift Kurbrunnenstr. 6 in Aachen betrieben wird.

Die Schule hat 180 Kinder, 22 Lehrkräfte und 10 sonstige Beschäftigte.

Der Schulbetrieb entspricht dem Gymnasialbetrieb der Klassen 5 bis 13.

Die Parkpalette, die entlang der Kurbrunnenstraße vorgesehen ist, nimmt den Klassenräumen der Schule Licht und Luft. Unterricht – gerade in den dunklen Jahreszeiten – würde aufgrund der Palette nur noch mit künstlichem Licht möglich sein. Das überstrapaziert etliche Kinder im Alter zwischen 11 und 18 Jahren, die vor allem mit

Datum:

09.12.2021

Aktenzeichen:

00090/21/L/gw
(bei Beantwortung bitte angeben)

In Bürogemeinschaft mit

Seite 2

psychischen oder auch organischen Defiziten bei der Amos Comenius Schule beschult werden.

Hinzu kommt der durch die Parkpalette erhöhte Verkehrslärm infolge erhöhten Verkehrsaufkommens.

Im Hintergelände des Schulgebäudes entstehen Bahnanlagen, die einerseits aus Bepflanzungen bestehen werden, andererseits aber auch aus Anschüttungen, die bis zur Grundstücksgrenze der GSG gehen. Ob durch diese Anlagen eine Reduzierung des Schulhofs erfolgt, konnte den ausgelegten Plänen nicht entnommen werden – eine Beeinträchtigung erfolgt aber in jedem Fall.

Der auf diesseitigem Grundstück angrenzende Schulhof wird an der Grundstücksgrenze durch den – mehrfach preisgekrönten – Schulgarten der Schule tangiert, wodurch eine Verlegung erforderlich wird, für die im Weiteren des Grundstücks jedoch keine entwickelte Fläche zur Verfügung steht.

Inwieweit die Ausfahrt vom Schulhof auf die Friedrich-Ebert-Allee durch Baumaßnahmen beeinträchtigt wird, hängt von den Bahnanlagen ab. Diese Ausfahrt ist auch Rettungsweg.

Gegen eine Reduzierung des eigenen Grundstücks wendet sich die Mandantin.

Das Schulgrundstück liegt derzeit auf einer verkehrsmäßigen Insellage und leidet unter dem vorhandenen Verkehrsaufkommen. Soweit dieses für die drei starken, die Schule umgebenden Verkehrsadern noch erhöht wird, ist der Schulbetrieb nur unter weiter beschwerten Bedingungen durchzuführen.

2. Baumaßnahme

Es müssen bei Umsetzung des Bebauungsplanes die entstehenden Beeinträchtigungen durch Lärm, Baustaub, Dreck und Baustellenverkehr berücksichtigt werden. Die Klassenzimmer des Schulgebäudes haben nach vorne wie nach hinten lediglich Doppelverglasung.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt

Vollmacht

Rechtsanwalt

wird hiermit in Sachen

GSG Schulverw. GmbH ./ Stadt Aachen

wegen

Bebauungsplan 997

sowohl Vollmacht zur außergerichtlichen Vertretung aller Art als auch Prozessvollmacht für alle Verfahren in allen Instanzen erteilt. Diese Vollmacht erstreckt sich insbesondere auf folgende Befugnisse:

1. Außergerichtliche Vertretung, Geltendmachung von Ansprüchen gegen Schädiger, Fahrzeughalter und deren Versicherer und Akteneinsicht.
2. Begründung und Aufhebung von Vertragsverhältnissen und Abgabe und Entgegennahme von einseitigen Willenserklärungen (z. B. Kündigungen).
3. Vertretung im privaten und gesetzlichen Schlichtungsverfahren.
4. Prozessführung (u. a. nach §§ 81 ff. ZPO).
5. Antragstellung in Scheidungs- und Scheidungsfolgesachen, Abschluss von Vereinbarungen über Scheidungsfolgen sowie Stellung von Anträgen Auf Erteilung von Renten- und sonstigen Versorgungsauskünften.
6. Vertretung und Verteidigung in Strafsachen und Bußgeldsachen (§§ 302, 374 StPO) einschließlich der Vorverfahren sowie (für den Fall der Abwesenheit) Vertretung nach § 411 II stopp und mit ausdrücklicher Ermächtigung auch nach §§ 233 I, 234 stopp und Stellung von Straf- und anderen nach der Strafprozessordnung zulässigen Anträgen.
7. Bei Anträgen nach dem Gesetz über die Entschädigung für Strafverfolgungsmaßnahmen gilt die Vollmacht auch für das Betragsverfahren.
8. Vertretung vor Verwaltungs-, Sozial- und Finanzbehörden und-gerichten.
9. Vertretung vor Arbeitsgerichten.
10. Beilegung des Rechtsstreits oder außergerichtlicher Verhandlungen durch Vergleich, sonstige Einigung, Verzicht oder Anerkenntnis.
11. Einlegung und Rücknahme von Rechtsmitteln sowie Verzicht auf solche.
12. Entgegennahme und Bewirken von Zustellungen und sonstigen Mitteilungen.
13. Alle Neben- und Folgeverfahren, z. B. Arrest und einstweilige Verfügung, Kostenfestsetzung, Zwangsvollstreckung einschließlich der aus ihr erwachsenden besonderen Verfahren, Insolvenz, Zwangsversteigerung, Zwangsverwaltung und Hinterlegung.
14. Empfangnahme der vom Gegner, von der Justizkasse oder anderen Stellen zu erstattenden Kosten und notwendigen Auslagen.
15. Übertragung der Vollmacht ganz oder teilweise auf andere.
16. Empfangnahme und Freigabe von Geld, Wertsachen, Urkunden und Sicherheiten, insbesondere des Streitgegenstandes, von Kautionen, Entschädigungen und der vom Gegner, der Justizkasse oder anderen Stellen zu erstattenden Kosten und notwendigen Auslagen.

Der Gerichtsvollzieher und jede andere gerichtliche, behördliche und private Stelle, einschließlich des/der gegnerischen Prozessbevollmächtigten, werden angewiesen, Beträge an die bevollmächtigte Anwaltskanzlei auszuführen.

Aachen

den

02. 11. 21

(Unterschrift)

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr.1:

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Parkpalette

Das benachbarte Grundstück (Flurstück 1812) befindet sich im Eigentum der Stadt Aachen. Wie in der Begründung eingehend beschrieben, soll aus Gründen einer ungehinderten Frischluftzirkulation aus dem Kurgarten, durch das Viadukt in das Frankenberger Viertel, keine weiteren baulichen Anlagen, mit Ausnahme einer optionalen aufgeständerten Photovoltaiknutzung, entstehen. Die Stadt Aachen wird mit der Nutzungsbeschränkung auf die Bestandsnutzung ihrer besonderen Verantwortung hinsichtlich der Anpassung an den Klimawandel und der Freihaltung von bestehenden Belüftungsbahnen gerecht. Über das bestehende Nutzungsmaß hinaus wird keine Erweiterung der Parkplatznutzung vorgenommen. In den schriftlichen Festsetzungen ist die Errichtung eines zusätzlichen Geschosses ausgeschlossen. Somit sind weder Belichtungsbeeinträchtigungen noch zusätzliche Schallimmissionen zu erwarten, die den Schulbetrieb wie befürchtet einschränken könnten.

Bahnanlagen

Der Bebauungsplan stellt die Bahnanlagen lediglich nachrichtlich in der Form der eigentumsrechtlichen Parzellen der DB AG dar. Die Planung von Bahnanlagen gehört nicht zu den Inhalten des Bebauungsplans und ist dem Fachplanungsrecht vorbehalten. Die Parzelle 1380 (Schulgelände) wird lediglich im Bereich der versiegelten Flächen hinter dem Transformatorenhäuschen durch die "von Bebauung freizuhaltenden Grundstücksflächen" betroffen, die als Stellplätze genutzt werden. An dieser Stelle ist die konkrete Planung des Brückenbauwerks im Zuge des Planfeststellungsverfahrens abzuwarten und ggf. entstehende Beeinträchtigungen der Grundstücksausnutzung in dieses Verfahren einzubringen. Durch den Bebauungsplan werden ausschließlich Beschränkungen der Grundstücksnutzung hinsichtlich eines Verbotes zur Errichtung einer Bebauung in dem genannten Bereich definiert. Eine Einschränkung der vorhandenen Nutzung als Stellplatzanlage ist mit dieser Festsetzung nicht verbunden, so dass die Fläche weiterhin für die ausgeübte Nutzung zur Verfügung steht.

Eine Einschränkung der Nutzung als Schulgarten auf dem Grundstück der Schule wird durch den Bebauungsplan nicht vorbereitet. Die nachrichtliche Darstellung der Bahnanlagen umfasst exakt die Parzelle der DB AG. Ob sich der Schulgarten auf das Bahngelände ausdehnt, ist für die Festsetzung des Bebauungsplans nicht erheblich, da davon ausgegangen wird, dass der Bahndamm und ggf. der Böschungsbereich zu den gewidmeten Bahnflächen und dem Betriebsgelände gehört. Tatsächlich vorhandene Nutzungsüberschreitungen sind zwischen den Grundstücksnachbarn zu klären und vertraglich zu regeln. Ob durch das zusätzliche Brückenbauwerk zusätzliche Aufschüttungen oder Geländeabfangungen auf dem Grundstück der Schule erforderlich werden, ist nicht dem Bauleitplan- sondern dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten. In den bislang von der DB AG zur Verfügung gestellten Machbarkeitsstudien ist eine weitere Inanspruchnahme (außer der Fläche hinter dem Transformatorenhäuschen) nicht ablesbar.

Eine Ausweitung des Verkehrsaufkommens ist ausschließlich für den Schienenverkehr absehbar, da die Verkehrsentwicklung den Grund für das zusätzliche Gleis darstellt und deren Umsetzbarkeit durch den vorliegenden Bebauungsplan flankiert werden soll.

Baumaßnahme

Die Auswirkungen, verursacht durch die Baudurchführung und das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das zusätzliche Bahngleis, ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und im Zuge dessen entsprechend einzubringen. Andere Beeinträchtigungen für das Schulgrundstück, als unmittelbare Folge des Bebauungsplans, sind nicht gegeben.

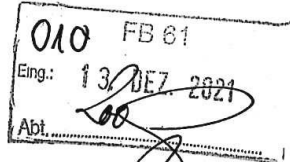
Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

2. Eingabe Kurbrunnenstraße vom 10.12.2021



35053-2017

Postanschrift:



Handwritten signature: R. R. 2021
Handwritten date: 16.12.

Stadt Aachen

FB 61/000 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Cc FB 36/000 - Fachbereich Klima und Umwelt
Cc FB 61/600 Denkmalpflege und Stadtarchäologie
Lagerhausstraße 20

52064 Aachen

Vorab per E-Mail an: stadt.aachen@mail.aachen.de

Aachen, den 10. Dezember 2021

Eingabe in Sachen Bebauungsplan Nr. 997 Kurbrunnenstraße/Bachstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich übermittle Ihnen hiermit meine Eingabe zu dem obigen Bebauungsplan Kurbrunnenstraße / Bachstraße im Rahmen der öffentlichen Anhörung

Der Unterzeichner ist Geschäftsführer der

vertreten durch den unterzeichnenden Geschäftsführer mit Sitz Kurbrunnenstraße 18, Aachen, welches Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) ist. Ebenso ist er Eigentümer des Wohngebäudes Kurbrunnenstraße 20, welches ebenso Bestandteil des VEP ist. Die Maßnahmen, welche im Bebauungsplan 997 betreffend die denkmalschutzrechtliche Würdigung des Denkmals „Eisenbahnviaduktsurtscheid“ getroffen werden, haben unmittelbaren Einfluss auf die zukünftige Beschlusslage des VEP's.

Das Vorgetragene ist nicht gemäß § 47 Abs. 2a VwGO präkludiert.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 24.3.2010 - 4 CN 3.09 -, BRS 76 Nr. 66 = BauR 2010, 1051.

Das Rechtsschutzbedürfnis des Unterzeichners ist begründet.

In der Zeit vom 04.02.2019 bis 08.03.2019 wurde die Planung erstmals öffentlich ausgestellt. Im Rahmen dieser Frist haben mehrere Bürger und Unternehmen ihre Bedenken gegen dem hier

vorgelegten Vorhaben dokumentiert. Hier ist insbesondere auf die Eingabe der Amos-Comenius-Schule Private Schule gGmbH, Aachen, vom 7. März 2019 hingewiesen.

Der hier der Öffentlichkeit zur Einsicht zur Verfügung gestellte Bebauungsplan leidet an einem beachtlichen materiellen und formalen Mangel, welcher zu einer vollständigen Unwirksamkeit des Verfahrens führt.

Begründung:

Der zur Veröffentlichung vorgelegte Bebauungsplan Nr. 997 Kurbrunnenstraße / Bachstraße, Aachen umfasst unter anderem das Denkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“. Dieser Viadukt, wurde in den Jahren 1838 bis 1840 durch die Ingenieure A. E. Pickel und F. Wittfeld errichtet. „Das mit 251 m lange und bis zu 20 m hohe Bauwerk wurde vollständig aus Ziegelsteinen gemauert. Vom östlichen Widerlager ab entstand eine Bogenreihe mit drei Bögen je 2,7 m Stützweite. Es folgt eine Bogenreihe über das Tal des Warmweiherbachs mit acht Bögen von 12,2 m Stützweite. Nach einem großen Mittelpfeiler mit je vier Bögen in zwei Reihen übereinander folgen weitere elf Bögen mit je 6 m Spannweite. [...] Der Viadukt wird aus zwei Gewölbereihen, die in der Mitte durch ein so genanntes „aufgelöstes Widerlager“ aus vier Bögen mit jeweils zwei übereinander liegenden Gewölben miteinander verbunden sind.“ [01].

Jeweils am rechten bzw. am linken Ende des Bauwerks wurden zur Wahrung und Unterstützung der Gesamtsymmetrie nebeneinanderliegende Gewölbeöffnungen errichtet. Diese sind im Bereich der Kurbrunnenstraße 6 noch vollständig erhalten. Im Bereich der Durchführung der Kurbrunnenstraße zur Normaluhr sind die kleinen Gewölbebögen nicht mehr erhalten, da diese bei der Sprengung im II. Weltkrieg zerstört worden sind und nicht wieder rekonstruiert wurden. So spiegeln die drei Rundbögen im Bereich der Kurbrunnenstraße 6 die vier Bögen mit zwei Reihen im großen Mittelpfeiler wider und dienen der Unterstützung zur Darstellung der Gesamtsymmetrie des Bauwerks.

Der Eisenbahnviadukt in Burtscheid ist das älteste Bauwerk seiner Art in Deutschland und noch in Funktion.

Verfahrensfehler

Es fehlt im Plan an der hinreichend bestimmten Angabe eines unteren Bezugspunkts im Sinne von § 18 Abs. 1 BauNVO. Die Bezugnahme auf die „natürliche Geländeoberfläche“ reicht zur Festlegung eines unteren Bezugspunkts nach § 18 Abs. 1 BauNVO nicht aus, wenn das natürliche Gelände - wie hier - auf den einzelnen Grundstücken und auch innerhalb der Baufenster erhebliche Höhenunterschiede aufweist, welches zu einer Unwirksamkeit des aktuellen Verfahrens führt.

Das Bauwerk ist in die Denkmalliste der Stadt Aachen, gemäß § 3 (1) S. 1 DSchG als Denkmal: „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ eingetragen.

In den der Öffentlichkeit zur Einsicht zur Verfügung gestellten Unterlagen waren am 18. November 2021 beim Tag der Einsichtnahme durch den Unterzeichner nicht eine Kopie des Bescheides, gemäß § 3 (3) DSchG, einsehbar. Eine Einsicht in die Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals war für den Unterzeichner nicht ersichtlich.

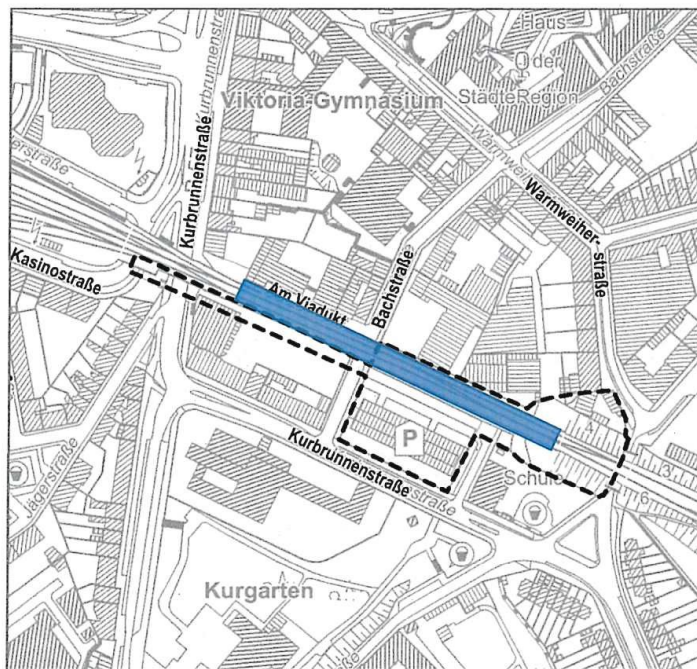
Ebenso war keine Möglichkeit für den Unterzeichner im Rahmen der öffentlich zur Verfügung gestellten Unterlagen in das Denkmalverzeichnis der Stadt Aachen möglich.

Dies stellt nach Auffassung des Unterzeichners einen wesentlichen Formfehler des Verfahrens dar, da sich das benannte Denkmal laut der unten aufgeführten Abbildung im Planungsgebiet befindet.

Auszug aus den öffentlich einsehbaren Unterlagen des Bebauungsverfahrens Nr. 997:

**Entwurf der Schriftlichen Festsetzungen
zum Bebauungsplan Nr. 997
-Kurbrunnenstraße/Bachstraße-**

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
im Stadtbezirk Aachen-Mitte
Beteiligung der Öffentlichkeit



Lage des Plangebietes

Abb. 01 Lage des Plangebietes betreffend des Bebauungsplan Nr. 997 mit Einbeziehung des Baudenkmals Eisenbahnviadukt (Burtscheider Viadukt)
Blau gekennzeichnet ist die Lage des unter Denkmalschutz stehenden Eisenbahnviadukts.

Im „Verzeichnis der Denkmäler im Gebiet der Stadt Aachen [ist] in der Fassung des 18. Nachtrages“ vom 27. September 2016, welches durch die Stadt Aachen, der Oberbürgermeister als Denkmalbehörde, in Vertretung Herr Werner Wingefeld, Stadtbaurat, für die Kurbrunnenstraße: o.Nr. (Eisenbahnviadukt) dieses Denkmal aufgeführt worden.

Anlage 01: Verzeichnis der Denkmäler im Gebiet der Stadt Aachen in der Fassung des 18. Nachtrages

Durch den Unterzeichner wurde recherchiert, dass laut der Liste der Baudenkmäler in Aachen-Burtscheid dieses Denkmal als Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals des Eisenbahnviadukts folgende Merkmale beinhaltet:

„Erbaut nach Plänen von A. E. Pickel und F. Wittfeld; ursprünglich 22 in Ziegelmauerwerk ausgeführte Bögen mit unterschiedlichen Stützweiten, mittig unterbrochen durch einen Mittelpfeiler mit vier Bögen in zwei übereinander angeordneten Reihen.“

Quelle : https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Baudenkm%C3%A4ler_in_Aachen-Burtscheid

Anmerkend wird festgestellt, dass diese Quelle (Wikipedia) nicht als belastbares Beweismittel benannt werden kann. In Ermangelung einer Alternative, wird dies jedoch hilfsweise verwendet.

In dieser Beschreibung wird neben der Benennung der Ingenieure und des Umfangs von 22 Ziegelmauerbögen auf die symmetrische Gliederung hingewiesen, in dem der mittig befindliche Pfeiler mit zwei übereinander angeordneten Öffnungsreihen als zentrales Element benannt wird, welches das Gesamtbauwerk in seine zwei Hälften gliedert. Wesentlich hierbei ist, dass das Bauwerk als Gesamtgestaltungselement betrachtet wird.

Zur Verdeutlichung der Aussage:

„...ursprünglich 22 in Ziegelmauerwerk ausgeführte Bögen mit unterschiedlichen Stützweiten, mittig unterbrochen durch einen Mittelpfeiler mit vier Bögen in zwei übereinander angeordneten Reihen“,

ist die hier aufgeführte schematische Darstellung des Viadukts aus dem Jahr 2008 aufgeführt:

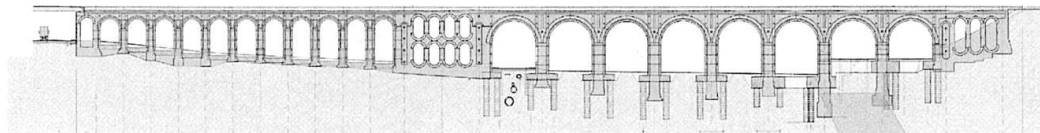


Abb. 02: © 2008 Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften GmbH & Co. KG, Berlin · Beton- und Stahlbetonbau 103 (2008), Heft 3, Ergänzungen durch Herrn Dipl.-Ing. Martin Pohl

Die Ansicht zur Zeit der Erbauung stellte sich wie hier dargestellt dar:

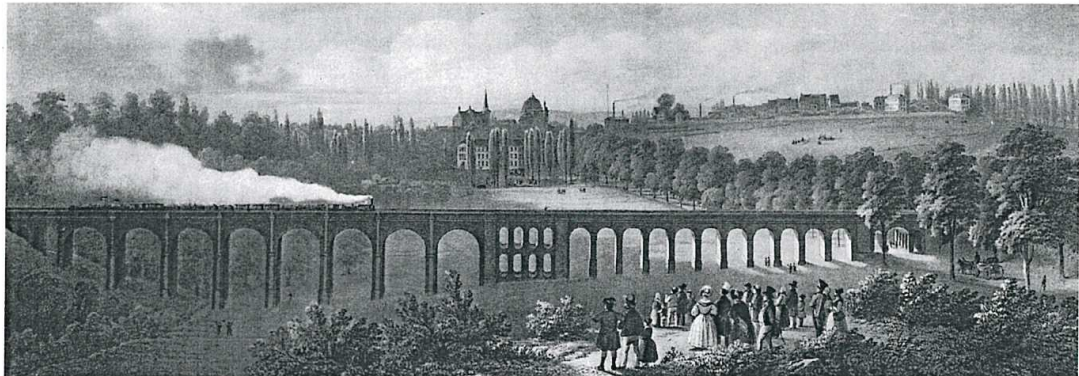


Abb. 03 Historische Darstellung des Eisenbahnviadukts in Burtscheid

Die Ansicht aus der Position des Kurparks in Burtscheid auf den Viadukt stellt sich heute wie folgt dar:



Abb. 04 Aktuelle Ansicht auf den Eisenbahnviadukt von Burtscheid

Die sich heute dem sachkundigen Betrachter offerierende Ansicht aus der Position des Gebäudes Kurbrunnenstraße 6, Aachen bestätigt das Gesamtensemble, welches die Ingenieure A. E. Pickel und F. Wittfeld im Jahr 1838 bis 1840 beabsichtigten.

Im Jahr 2008 wurde durch die Autoren Dipl.-Ing Franz-Josef Knoblauch, Dipl.-Ing Michael Schmidt, von der DB Projektbau GmbH, RB West, I.B-W-TB-Köln G01D, Köln, sowie Dipl.-Ing. Peter Sprinke und Herrn Dr.-Ing. Andreas Laubach, des Ingenieurbüros Schüller-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf und Herrn Dipl.-Ing. Wolfgang Sauer der Anlagenmanagement Rheinland, DB Netz AG, NL West, Duisburg in dem Bericht „Erneuerung des Burtscheider Viadukts in Aachen“ dargelegt, wie der historische Eisenbahnviadukt von Burtscheid auf die zeitgemäßen Anforderungen ertüchtigt wurde [1].

„In Richtung Köln wird das Bauwerk durch ein Widerlager an einen Bahndamm angeschlossen, das Widerlager wird ebenfalls durch drei Gewölbe aufgelöst. In Richtung Aachen schließt sich an ein massives Widerlager der nach dem Krieg ersetzte Stahlüberbau der Brücke über die Kurbrunnenstraße an. Die geplante Erneuerungsmaßnahme endet am Widerlager der Kurbrunnenstraße. Das Bauwerk besteht vollständig aus Ziegelmauerwerk, abgesehen von der Betonfahrbahnplatte aus der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts [...] und der Spritzbetonverkleidung der Unterseite der großen Bögen aus den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts [...]. Die Betonfahrbahnplatte wurde im Zuge der Elektrifizierung der Strecke notwendig, die Spritzbetonverkleidung wurde als Sicherungsmaßnahme ausgeführt.

[...] Zu den bahnbetrieblichen Zwängen waren die Auflagen des Denkmalschutzes zu beachten. Hiernach ist das Erscheinungsbild des ursprünglichen Viadukts zumindest in den Ansichtsflächen zu erhalten. Das unter den spezifischen Randbedingungen entwickelte Erneuerungskonzept sieht die Erstellung von neuen tragenden Betonschalen unterhalb der gemauerten Bögen vor. In Verbindung mit einer Ertüchtigung der Stirnseiten wird die Gefährdung durch herabfallende Bauwerksteile ausgeschlossen und dauerhaft die globale Standsicherheit und die uneingeschränkte Gebrauchsfähigkeit der Eisenbahnüberführung gewährleistet.

[...] Das Bauwerk wird, um den historischen Gesamteindruck annähernd zu wahren und der eisenbahnbetrieblichen Verfügbarkeit gerecht zu werden, mit Betonschalen in den Bögen versehen. Die Schalen werden mit durch die Pfeiler gebohrten Ankern verbunden. Das Bauwerk wird als Denkmal erhalten und auch in seiner historischen Form erkennbar bleiben. Die Konstruktion ist so gestaltet, dass der Originalzustand der vorhandenen Gewölbe weitgehend bewahrt bleibt.

[...] Nach erfolgter Erneuerung werden die sichtbar verbleibenden Mauerwerksoberflächen fachgerecht ertüchtigt. Stark geschädigte Bereiche des Mauerwerks werden durch „neue“ Steine ersetzt. Die Bereiche des Mauerwerksaustauschs sind aus denkmalpflegerischer Sicht zu minimieren.

[...] Bei einer konsequenten Betrachtung des vorhandenen Mauerwerks als Auffüllung, und damit als Boden, wären die offenen Stirnseiten nicht standsicher und müssten z. B. durch eine vorgestellte Stahlbetonwand gehalten werden. Dieses wurde jedoch von der zuständigen Denkmalschutzbehörde als zu weitgehender Eingriff in das Erscheinungsbild des historischen Bauwerks abgelehnt.

[...] Das denkmalgeschützte Bauwerk, eines der ältesten noch in Betrieb befindlichen Eisenbahnviadukte in Deutschland, bleibt erhalten, die notwendigen Eingriffe wurden in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz auf das unverzichtbar Notwendige reduziert.“ [1]

Durch die im Bebauungsplan Nr. 997 vorgesehene Errichtung eines „Dritten Gleises“ und der daraus entstehenden Notwendigkeit der Errichtung eines parallel zum bestehenden denkmalgeschützten „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ zu errichtenden Brückenbauwerks, besteht die Notwendigkeit der denkmalrechtlich Betrachtung gemäß dem Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler in NRW (DSchG).

Wesentlich bei der Betrachtung ist, dass das volumenmäßig größte Denkmal der Region Aachen einen Substanz- und vor allem einen Umgebungsschutz bedarf. Dieser Freiraum stellt einen originären Bestand des Denkmals dar. Die Aussage, welche die Ingenieure A. E. Pickel und F. Wittfeld mit diesem Bauwerk von 251 m Länge erzielen wollten, benötigt einen Wirkungsraum. Ohne eine Sichtbeziehung durch den Betrachter ist die denkmalpflegerische Aussage: „...ursprünglich 22 in Ziegelmauerwerk ausgeführte Bögen mit unterschiedlichen Stützweiten, mittig unterbrochen durch einen Mittelpfeiler mit vier Bögen in zwei übereinander angeordneten Reihen“ für den fachkundigen Betrachter nicht verständlich. Umgebungsschutz ist für Baudenkmäler und

Denkmalbereiche (Ensembles) wichtig. Es ist wichtig, dass Denkmäler nicht durch Maßnahmen in seiner Umgebung übertönt oder verdrängt werden. Es ist wichtig, dass die Achtung gegenüber den Werten für den fachkundigen Betrachter ersichtlich bleibt.

Im vorliegenden Fall ist die unmittelbare Umgebung über die gesamte Breite des Denkmals durch einen Ansichtsverlust gefährdet. Der Denkmalwert wird wesentlich durch die Ausstrahlungskraft geschaffen, wozu der mittelbare Schutz der Umgebung des Denkmals unverzichtbar ist.

Dem gegenüber steht das öffentliche Interesse der Infrastrukturverbesserung, laut dem Denkmalschutzgesetz des Landes NRW § 9 DSchG Abs. 2 Pkt. b. „Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt“.

Eine Verbesserung der Infrastruktur auf einer der wesentlichen Bahnachsen durch Europa stellt sicherlich ein überwiegendes öffentliches Interesse dar.

Es wurde auf Grund dessen mit der Deutschen Bahn AG frühzeitig Kontakt aufgenommen, um diese widerstreitenden Interessen auszuloten. Es wurde an die Deutsche Bahn AG die Frage gerichtet welche Ausführung des „Dritten Gleises“ entlang des bestehenden Denkmals Eisenbahnviadukt Burtscheid angedacht ist.

Es wurde am 27.03.2020 per Email die Antwort von Herrn Gernot Winbeck der DB Netz AG Regionalbereich West, Köln (ALV KIB Köln PD Köln (I.NP-W-D-KÖL(I))) übermittelt, dass als Vorlage die Konstruktion des „Dritten Gleise“ die Hallerbachtalbrücke bei Neuwied als Grundlage dient.

Dies ist eine wesentliche Aussage, um eine Abwägung zwischen den widerstrebenden Anforderungen zu finden. Es handelt sich bei diesem Bauwerk Hallerbachtalbrücke bei Neuwied um eine Eisenbahnbrücke für den Schnellfahrverkehr bis 160 km/h. Sie weist eine Gesamtlänge von 992 m auf, die längste Stützweite beträgt 40 m. Die Pfeiler weisen eine Mächtigkeit von 5 m x 7 m auf.

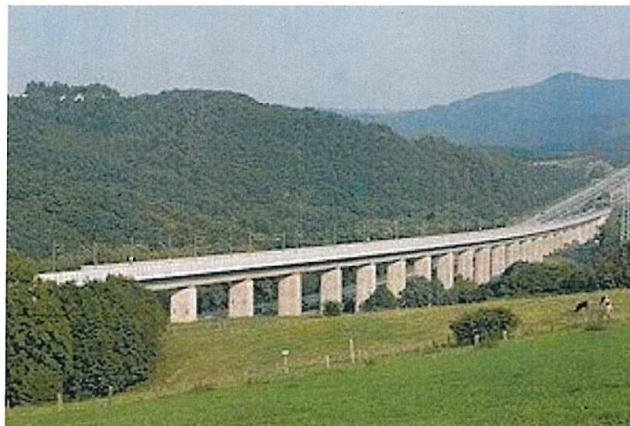


Abb. 05 Hallerbachtalbrücke, D-Neuwied

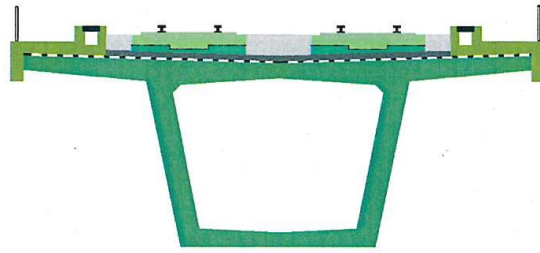


Abb. 06 Schematischer Schnitt der Hallerbachtalbrücke, D-Neuwied

Copyright: Wikimedia Foundation Inc., San Francisco, USA

Wesentliches, architektonisches Merkmal dieses Bauwerks ist die filigrane Ausführung des Bauwerks, welches sich durch folgende Merkmale darstellt:

- Große Spannweiten zwischen den Pfeilern mit bis zu 40 m
- Schlanke Pfeilerausführungen mit 5 m x 7 m
- Schlanke horizontale Ausführung des Gleisbereichs

Die durch die Deutsche Bahn AG vorgegebene Konstruktionsmaßgabe wurde auf die Gegebenheiten des Denkmals „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ übertragen.

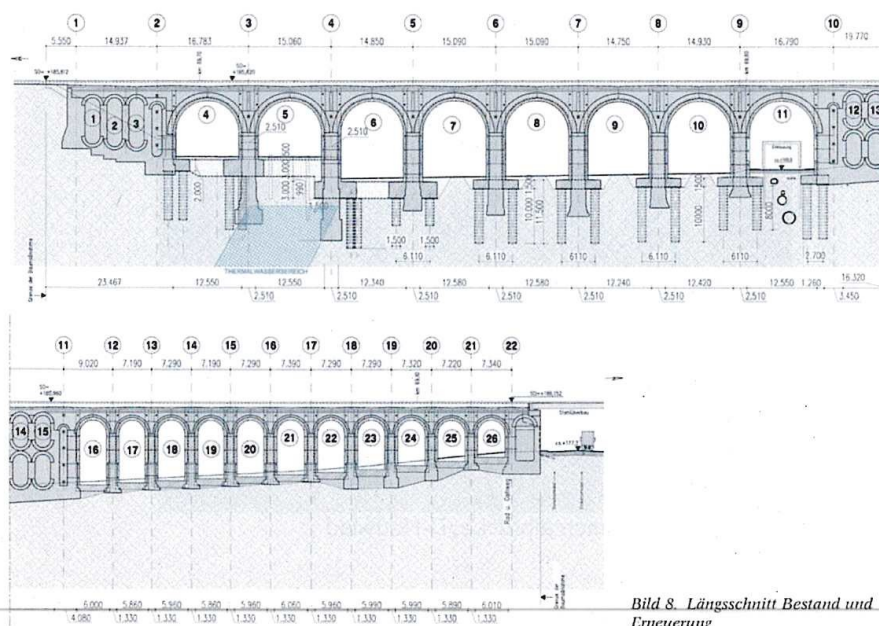


Bild 8. Längsschnitt Bestand und Erneuerung

Abb. 07: 2008 Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften GmbH & Co. KG, Berlin · Beton- und Stahlbetonbau 103 (2008), Heft 3, Ansicht aus der Position von der gegenüberliegenden Seite des Kurparks, Burtscheid

Die Betrachtung der bestehenden Bogenkonstruktion stellt sich wie folgt dar:

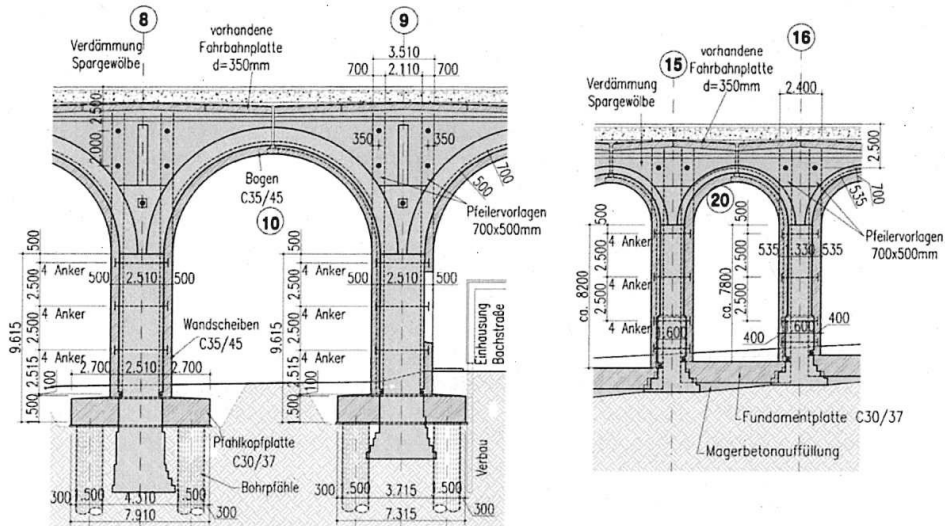


Bild 10. Längsschnitt Bogen 10 und 20

Abb. 08: 2008 Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften GmbH & Co. KG, Berlin · Beton- und Stahlbetonbau 103 (2008), Heft 3

Die Breite der großen Bögen linksseitig des Zentralelements mit zwei Bogenreihen à je vier Bögen beträgt durchschnittlich 15 m und die rechtsseitig des Zentralelements 7 m. Die Pfeilerstärke weist eine Stärke von durchschnittlich 3,50 m auf. Der im Rahmen der Sanierung aufgebrachte Fahrbereich ist ca. 4,50 m mächtig.

Es resultieren nach Auffassung des Unterzeichners daraus zwei zu prüfende Möglichkeiten, die den Denkmalschutzanforderungen, unter der Prämisse des öffentlichen Interesses, Rechnung zu tragen.

Variante 1

In der ersten Variante wird versucht den Ansichtserfordernissen auf das Denkmal Eisenbahnviadukt Burtscheid möglichst weitreichend Berücksichtigung zu schenken.

Hierfür sind die charakteristischen Merkmale des Viadukts in einem ersten Schritt herauszuarbeiten.

1. Das Denkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ hat einen mittelsymmetrischen Aufbau, welcher das Gesamtbauwerk bestimmt. Die Mitte wird definiert durch einen großen Mittelpfeiler mit je vier Bögen in zwei Reihen.
2. Aus der Sicht vom Kurpark (südliche Ansicht) gliedert sich daran zur Linken eine Bogenreihe mit 12 kleineren Bögen mit einer durchschnittlichen Bogenweite von 7 m.
3. Aus der Sicht vom Kurpark gliedern sich daran zur Rechten eine Bogenreihe mit 8 größeren Bögen mit einer durchschnittlichen Bogenweite von 15 m.

4. Alle Bögen sind in Ziegelsteinmauerwerk ausgeführt.
5. Die strenge Symmetrie zu beiden Seiten des Mittelpfeilers bestätigt die Aussage eines Gesamtkonzeptes, welches in seinen wesentlichen Teilen seit 1840 erhalten geblieben ist.

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien und den Erfordernissen, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Errichtung eines zusätzlichen parallel zum vorhandenen historischen Viadukt verlaufenden neuen Brückenbauwerks in Form des „dritten Gleises“ besteht, sowie den technischen Rahmenbedingungen, welche aus der Vorgabe der Deutschen Bahn AG durch die Benennung der Hallerbachtalbrücke als Vorbild für das Brückenbauwerk des „dritten Gleises“ vorgegeben wurde, unterbreitet der Unterzeichner die als Variante 1 aufgezeigte Möglichkeit um beiden Erfordernisbereichen gerecht zu werden.

Ein weiteres geologisches Kriterium ist bei der Entwicklung zu beachten. Wie in der unten aufgeführten Abbildung 9 an der blau schraffierten Fläche zu ersehen ist, besteht ein Thermalwasserbereich, welcher für eine Bebauung als ungeeignet anzusehen ist. Die untere Wasserbehörde der Stadt Aachen vertritt ebenso diese Auffassung, und zwar, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 997 der Burtscheider Thermalquellenzug verläuft und dieser besonders sensibel sei und zu schützen ist.

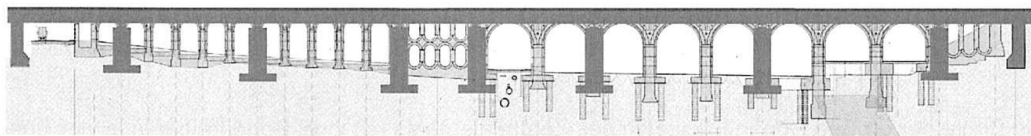


Abb. 09 Variante 1 für die Errichtung einer neuen Brücke für das „Dritte Gleis“ parallel zum bestehenden historischen Viadukt mit flankierenden Pfeilern neben den 8 Bögen des Mittelpfeilers.

In dieser Varianten haben folgende Punkte Berücksichtigung gefunden:

1. Die Stützweiten von ca. 40 m, welche in der Hallerbachtalbrücke zur Anwendung kamen sind eingehalten worden.
2. Die Pfeilerkonstruktionen sind auf eine Mächtigkeit von 5 m x 7m ausgelegt.
3. Der Bereich des Thermalwassers wird nicht mit in die Konstruktion mit einbezogen.
4. Die Konstruktionshöhe der Fahrbahn sind wie bei der Hallerbachtalbrücke ausgelegt und gliedern sich an die in den 80er Jahren errichtete Betonfahrbahn des historischen Viadukts an.
5. Die Ansicht auf den großen Mittelpfeiler mit je vier Bögen in zwei Reihen bleibt unverändert erhalten.
6. Die Bogenreihe mit 12 kleineren Bögen bleibt in ihrer Ansicht für den fachkundigen Betrachter erhalten.

7. Die Bogenreihe mit 8 größeren Bögen bleibt in ihrer Ansicht als eines der Wesensmerkmale des historischen Viadukts betrachtbar.
8. Die Ausführung in Ziegelsteinmauerwerk bleibt teilweise ersichtlich.

Zur Veranschaulichung, dass kein wesentlicher Ansichtsverlust auf die Gesamtheit des Denkmals durch diese vorgeschlagene Variante entstehen würde, ist dies in der nachstehenden Simulation dargestellt.



Abb. 10 Simulation der Ansicht der Variante 1 für einen fachkundigen Betrachter aus der Position der Kurbrunnenstraße 6

In dieser Simulation wird gut sichtbar, dass ein akzeptabler Ansichtsverlust des Denkmals eintreten würde.

Es ist der große Mittelpfeiler weitgehend sichtbar sowie die sich daran anschließenden 10 der 12 kleineren Bögen und 6 der acht großen Bögen.

Die Bögen sind nicht durch eine zu große Konstruktionshöhe der Fahrbahn vollständig verdeckt, so dass das architektonische Wesensmerkmal der römischen Bögen in seiner Ansicht erhalten bleibt.

Variante 2

Diese Variante unterliegt grundsätzlich den gleichen Anforderungskriterien wie der Variante 1.

Hinzugenommen wird der Bereich der Baukostenminimierung durch die Minderung der Pfeileranzahl um einen Pfeiler im Bereich des großen Mittelpfeilers, welcher je vier Bögen in zwei Reihen übereinander aufweist.

Es ist wie bereits eingangs dargelegt eine Abwägung zwischen den Erfordernissen der Gefahr des Ansichtsverlustes und den Erfordernissen eines überwiegenden öffentlichen Interesses zu finden.

Die Variante 2 erfüllt alle Erfordernisse die zur Verkehrsertüchtigung der Strecke Köln-Brüssel erforderlich sind.

Das zentrale Element des Denkmals „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ würde bei der Wahl dieser Konstruktion zu einem Ansichtsverlust im Zentralbereich des Denkmals führen und eine Schädigung der Sichtbeziehung durch den Betrachter für die denkmalpflegerische Aussage schaffen.

Diese Auffassung vertritt auch das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland. Es hat auf das Vorhandensein von 5 Baudenkmalern im Geltungsbereich bzw. in der direkten Umgebung und auf eine Darstellungs- und Untersuchungspflicht der Auswirkungen hingewiesen. Darüber hinaus wurde einerseits auf den besonders zu beachtenden Mittelpfeiler des Viaduktes sowie die potentielle Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes durch das neue Brückenbauwerk hingewiesen.

Durch die hier dargebotene Darstellung ist dies ersichtlich, da sich ein Pfeiler mit einer Mächtigkeit von 5 m vor den filigran wirkenden 8 Rundbögen positionieren würde.

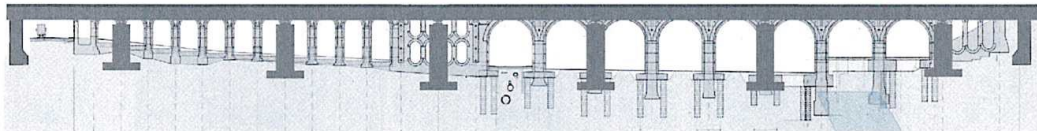


Abb. 11 Variante 2 für die Errichtung einer neuen Brücke für das „Dritte Gleis“ parallel zum bestehenden historischen Viadukt mit einem Mittelpfeiler vor den 8 Bögen des Mittelpfeilers

Dies stellt sich auch für den fachkundigen Betrachter aus der Position der Kurbrunnenstraße 6 dar, wie in der nachstehenden Abbildung zu sehen ist:



Abb. 12 Simulation der Ansicht der Variante 2 für einen fachkundigen Betrachter aus der Position der Kurbrunnenstraße 6

In dieser Simulation wird sichtbar, dass ein wesentlicher Ansichtsverlust des Denkmals im Bereich des Mittelpfeilers eintreten würde. Durch die Mächtigkeit des neuen Pfeilers mit 5 m Breite wird der Mittelpfeiler in einem unangemessenen Maße in seiner Ansicht verdeckt.

Die an den Mittelpfeiler anschließenden 10 der 12 kleineren Bögen und 6 der acht großen Bögen sind in ebenso noch in akzeptabler Ansicht sichtbar.

Die Bögen sind ebenso nur zu einem geringeren Teil des oberen Teils des Bogens verdeckt, so dass das architektonische Wesensmerkmal der römischen Bögen in seiner Ansicht noch erkennbar bleibt.

Wichtig ist bei der Variante 2 Folgendes hervorzuheben:

1. Das Gesamtensemble des Eisenbahnviadukts bleibt in seiner architektonischen Konzeption sichtbar.
2. Den Anforderungen an das Denkmalschutzgesetz Landes NRW § 9 DSchG Abs. 2 Pkt. b. „Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt“, wird in vollem Umfang Rechnung getragen unter Berücksichtigung der denkmalschutzrechtlichen Erfordernisse.

Die Auffassung, welche die Verwaltung zu dieser Problematik vorgetragen hat, ist folgende:

„Durch den Neubau des Brückenbauwerks ist mit einer Verschlechterung der Sichtbeziehung von Süden (Kurbrunnenstraße/Bachstraße/Kurgarten) auf das Baudenkmal Burtscheider Viadukt auszugehen. Sowohl der neue Brückenkörper als auch die konstruktionsbedingten Pfeiler werden Teile des Baudenkmal verdecken und die derzeit weitgehend freie Sicht auf das Baudenkmal beeinträchtigen. Der minimierte lichte Abstand der beiden Brücken zueinander von ca. 1,30 m lässt eine Sichtperspektive von Süden -ohne den Neubau- nicht mehr zu. Diese Einschränkung der bisherigen weitgehend freien Sicht muss akzeptiert werden, da die sehr wichtige Infrastruktureinrichtung zur Stärkung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs eine höhere Priorität als dem Umgebungsschutz des Baudenkmal beigemessen wird.“

Diese Einordnung der Verwaltung zu dieser Problematik der widerstreitenden Interessen bezüglich der Anforderungen des Denkmalschutzes und des öffentlichen Interesses ist wegen der undifferenzierten Betrachtung der Verwaltung als abwägungsfehlerhaft einzuordnen.

Wie an den Simulationen in diesem Schreiben gut zu ersehen ist, besteht zweifelsfrei die Möglichkeit die wesentlichen Ansichtselemente des flächenmäßigen größten Baudenkmal der Stadt Aachen angemessen zu würdigen und zu berücksichtigen und damit die denkmalpflegerische Aussage zu erhalten.

Der Ensembleschutz ist ebenso in diese Betrachtung mit einzubeziehen. Durch die Erhaltung des Parkplatzes Kurbrunnenstraße aus Gründen der Klimaanpassung für Burtscheid wird das Ensemble aus dem großen Baudenkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“, des Baudenkmal Kurbrunnenstraße 6 und des Baudenkmal Kurbrunnenstraße 18, welches Bestandteil des VEP ist, angemessen gewürdigt und erhalten.

Zusammenfassend zu diesem Punkt vertritt der Unterzeichner die Auffassung, dass die hier vorgestellte Variante 1 unter Berücksichtigung aller Abwägungserwägungen einer differenzierten planerischen Betrachtung zugeführt werden sollte.

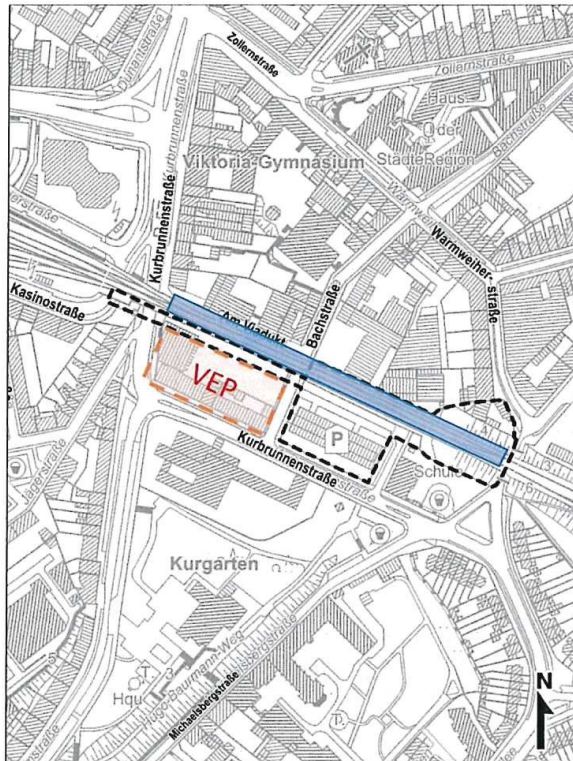
Begründet wird diese Aussage durch folgende Argumentation:

1. In der Variante 1 ist sichergestellt, dass das Zentralelement des Denkmals „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ in seiner Ansicht für zukünftige Generationen im Wesentlichen durch den Blick auf den Zentralpfeiler erhalten bleibt.
2. Durch die Filigranität des geplanten Brückenbauwerks unter Zugrundelegung des Konzepts der Hallerbachtalbrücke und eine unter denkmalschutzrechtlichen Aspekten gewählte Positionierung der Pfeiler der neu zu errichtenden Brücke, bleiben die denkmalschutzrechtlichen Aussagen des Denkmals „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ im Wesentlichen erhalten.
3. Den Anforderungen für die zukunftssichere Ertüchtigung der traditionellen Eisenbahnachse Moskau – Paris und dem daraus resultierenden öffentlichen Interesse wird vollumfänglich Rechnung getragen.

Ein Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Nachverdichtung

Der Unterzeichner möchte seinen ausdrücklichen Dank gegenüber der Verwaltung hiermit zum Ausdruck bringen, dass eine freiwillige Öffentlichkeitsinformation in diesem Rahmen für diesen Bereich erfolgt.

In dem der Öffentlichkeit zur Einsicht zur Verfügung gestellten Bebauungsplan Nr. 997 ist u.a. ein Vorhaben und Erschließungsplan (VEP) dokumentiert, welcher unmittelbar in Korrelation zum benachbarten Denkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ steht, wie in Abbildung 13 ersichtlich ist.



Stand: Aufstellungs- und Offenlagebeschluss 2021 + VEP

Abb. 13 Copyright: Stadt Aachen, Bebauungsplan Nr. 997 mit VEP

Blau eingezeichneter Bereich ist der Bereich des Denkmals „Eisenbahnviadukt Burtscheid“

Die zu betrachtenden Rahmenbedingungen sind nach diesseitiger Ansicht folgende:

1. Das Denkmalschutzgesetz des Landes NRW mit § 9 DSchG Abs. 1 Pkt. b
2. Der politische Wunsch der Gebäudenachverdichtung im Stadtgebiet Aachen
3. Berücksichtigung der Parkplatzsituation
4. Geplante Bebauung

Wie bereits dargelegt ist der VEP in Übereinstimmung zu bringen mit den Anforderungen des Denkmalschutzgesetzes des Landes NRW mit § 9 DSchG Abs. 1 Pkt. b (1):

Erlaubnispflichtige Maßnahmen

Der Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde bedarf, wer

- a) Baudenkmäler oder ortsfeste Bodendenkmäler beseitigen, verändern, an einen anderen Ort verbringen oder die bisherige Nutzung ändern will,
- b) In der engeren Umgebung von Baudenkmälern oder ortsfesten Bodendenkmälern Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn hierdurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird, [...]

Durch die Ausführungen im Bereich der denkmalschutzrechtlichen Betrachtungen des geplanten „Dritten Gleises“ ist im hier dargelegten herausgearbeitet worden, dass den Ansichtsanforderungen und damit dem Erscheinungsbild an ein Denkmal in gebührender Form Rechnung getragen werden kann, ohne die gewollten öffentlichen Interessen zu beeinträchtigen.

Der Bereich des VEP betrifft eine Fläche, welche nicht im Bereich des öffentlichen Interesses ist und eine rein privatwirtschaftliche Motivation der Planung zu Grunde liegt und in unmittelbarer Umgebung des Denkmals sich befindet, wie in Abbildung 14 gut zu ersehen ist, so dass das Denkmalschutzgesetzes des Landes NRW mit § 9 DSchG Abs. 1 Pkt. b (1) vollumfänglich Anwendung findet.

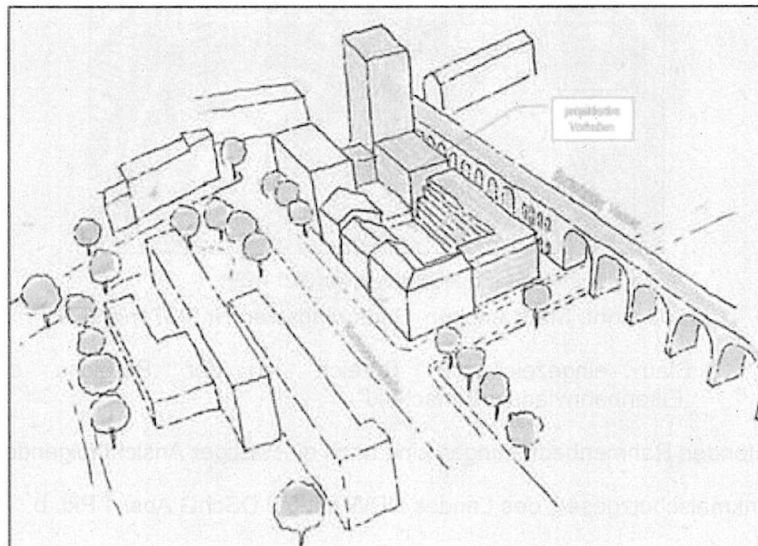


Abb. 14 Bebauungsvorschlag für den Bereich des VEP

Hierbei gilt, dass „alle Objekte, die an einem Punkt (Standort), von dem aus man wesentliche Teile des Denkmals wahrnimmt, zusammen mit diesem in den Blick kommen, können - je nach der konkreten Bewertung der Örtlichkeit - zur engeren Umgebung zählen.“

Vgl.: Memmesheimer/Upmeier/Schönstein, DenkmR N-W, 2. Aufl. 1989, Rn. 10 zu §9). Das OVG Nordrhein-Westfalen hat mit Urteil vom 11.09.1997 (BauR 1998, S. 113)



Abb. 15 Simulation der Ansicht des Denkmals unter Berücksichtigung der geplanten Wohnbebauung

Die vorgestellte Planung umfasst eine Anschlussbebauung im Bereich der Bachstraße an die Bestandsbebauung des Gebäudekomplexes des Gebäudes Kurbrunnenstraße 18, welches ebenso teilweise unter Denkmalschutz steht. Angegliedert ist eine geplante Bebauung entlang des „dritten Gleises“ bis in den Bereich der Unterführung der Kurbrunnenstraße unter die Bahntrasse. In diesem Bereich stellt der Investor einen Planungsvorschlag in Form eines kubistischen Hochhauses von 10 Geschossen vor.

Dieses Vorhaben ist u.a. getragen von dem politischen Willen aus wohnungspolitischen Handlungsansätzen z.B. durch Neubau eine Nachverdichtung im Stadtgebiet von Aachen zu erreichen, wie es im Innenstadt-Konzept 2022 dargelegt wird und eine gesamtstädtische Anforderungen an die Baulückenschließung zu stellen.

Dieser Handlungsansatz wird global auf das gesamte Stadtgebiet zur Anwendung gebracht, bedarf jedoch der individuellen Betrachtung für den jeweiligen Standort, inwiefern dort gegenläufige Interessen vorliegen.

Im vorliegenden Fall ist durch das Baudenkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ die Denkmalschutzgesetzgebung des Landes NRW zu berücksichtigen.

Die aktuelle Ansicht stellt sich wie in der nachstehenden Abbildung zu ersehen ist dar:



Abb. 16 Simulation der Ansicht auf den „Eisenbahnviadukt Burtscheid, das Bauwerk „drittes Gleis“ und die abgedachte Bebauung im Bereich des VEP

Es ist dem Betrachter ersichtlich, dass durch die geplante Bebauung im Bereich des VEP der aus südlicher Position betrachtete linksseitige Bereich des Viaduktes neben dem Zentralpfeiler einem vollkommenen Erscheinungsbildverlust unterliegt.

Dies verdeutlicht sich ebenso aus einer anderen Betrachtungsposition. Nimmt der fachkundige Betrachter im Bereich der Bachstraße an der Toreinfahrt zum Hof des Gebäudes Kurbrunnenstraße 18 Position, wird ebenso ein vollständiger Ansichtsverlust des linksseitigen Bereichs des Viaduktes inclusive des Mittelpfeilers festgestellt wie in der nachstehenden Simulation gut zu sehen ist:



Abb. 17.1 Teil 1 Simulation der Panoramaansicht aus der Bachstraße auf den „Eisenbahnviadukt Burtscheid, das Bauwerk „drittes Gleis“ und die abgedachte Bebauung im Bereich des VEP

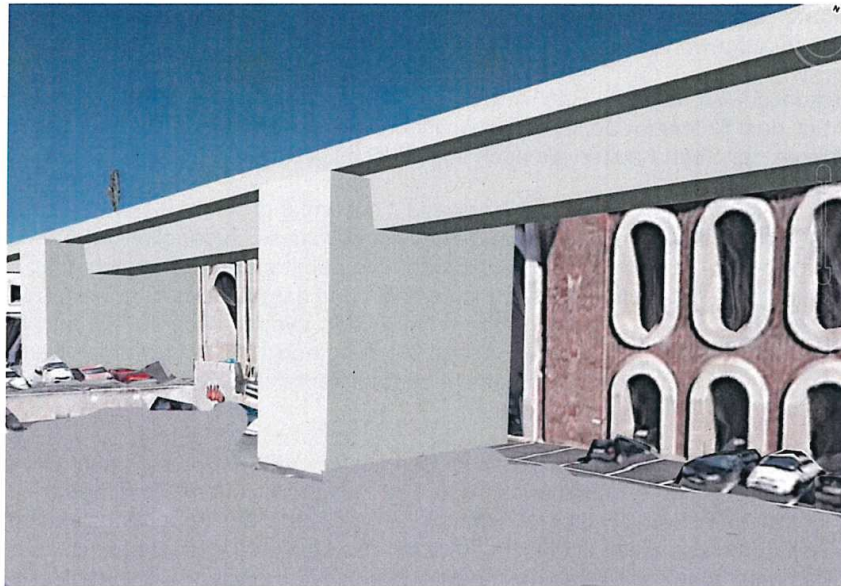


Abb. 17.2 Teil 2 Simulation der Panoramaansicht aus der Bachstraße auf den „Eisenbahnviadukt Burtscheid, das Bauwerk „drittes Gleis“ und die abgedachte Bebauung im Bereich des VEP



Abb. 17.3 Teil 3 Simulation der Panoramaansicht aus der Bachstraße auf den „Eisenbahnviadukt Burtscheid, das Bauwerk „drittes Gleis“ und die abgedachte Bebauung im Bereich des VEP

Die Verwaltung hat diese Fragestellung in den der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellten Unterlagen auch aufgeworfen und teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Baulückenschluss an der Bachstraße soll abgeschrägt erfolgen und so eine gewisse Blickachse auf das Brückenwiderlager ermöglichen. Dieser Kompromiss wird von der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Aachen als auch vom LVR mitgetragen.“

Die Problematik wird erkannt, jedoch die Tragweite nicht umfänglich eingeordnet. Es erscheint dem Unterzeichner, dass die Verwaltung durch die teilweise visuelle Zugänglichkeit auf den zentralen Pfeiler die umfängliche Erscheinungsbildeinschränkung damit ausreichend gewürdigt habe. Wie in den hier dargelegten Ausführungen ausführlich erörtert und dargelegt ist zu gewährleisten, dass die denkmalpflegerische Aussage davon getragen wird, den symmetrischen Aufbau des Denkmals „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ in seiner Gesamtheit dem fachkundigen Betrachter erschließbar zu präsentieren. Dies wird de facto nicht mit einem abgeschrägten Baulückenschluss erreicht. Dies ist ebenso als abwägungsfehlerhaft einzuordnen.

Durch das vorgestellte Bebauungsvorhaben im Bereich des VEP würde ein nachhaltiger Eingriff zu einer Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Denkmals führen. Dies betrifft nicht nur den unmittelbar betroffenen Bereich des Denkmals, von welchem ein Bebauungskonzept vorgestellt wurde, sondern durch das architektonische Konzept des Denkmals „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ würde das Denkmal in seiner Gesamtheit in Mitleidenschaft gezogen. Die Ingenieure A. E. Pickel und F. Wittfeld hatten ein symmetrisch aufgebautes Bauwerk mit einem zentralen Mittelpfeiler konzipiert, welcher sich zu beiden Seiten des Mittelpfeilers durch Bogenreihen erstreckt, welche am Ende wieder von kleinen Rundöffnungen abgeschlossen werden.

Diese symmetrische Konstruktion des Bauwerks ist bis zum heutigen Tag für den Betrachter ersichtlich, wie in Abbildung 4 zu sehen ist, sowie in der nachstehend aufgeführten Abbildung:

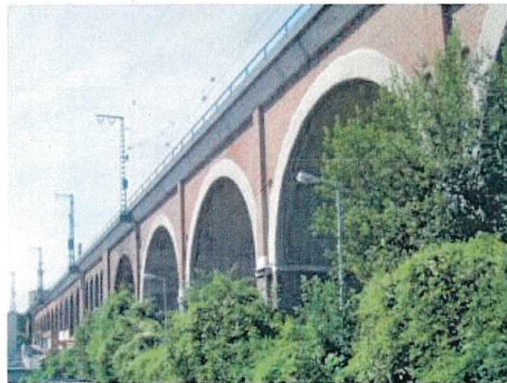


Abb. 18 Darstellung aus der Position linksseitig des Eingangs zu dem Gebäude Kurbrunnenstraße 6

© 2008 Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften GmbH & Co. KG, Berlin · Beton- und Stahlbetonbau 103 (2008), Heft 3

Die einseitige Bebauung durch das in Abbildung 13 vorgestellte Bebauungskonzept stellt somit nicht nur einen Ansichtsverlust dieses Bereichs des Denkmals dar, sondern schädigt die Gesamtheit des Erscheinungsbildes des Denkmals und damit den historischen Gesamteindruck wesentlich beeinträchtigen und einen zu weitgehenden Eingriff in das Erscheinungsbild des historischen Bauwerks bedeuten. Das Denkmal wäre in seiner historischen Form nicht mehr erkennbar bleiben.

Durch den Bau der in der Planung vorgestellten Wohnbebauung in ihrer unmittelbaren Umgebung würde der Eindruck wesentlich beeinträchtigt. Denn ihr geschichtlicher Wert und ihre geschichtliche Bedeutung sind nur dann zu erkennen bzw. zu erahnen, wenn sie frei in der Landschaft liegen, d. h. ihre gesamte Wirkung ist von dieser Lage abhängig.

Vgl.: Urt. d. Senats v. 10.04.19979 - 1 OVG A 125/78



Abb. 19 Luftbildsimulation mit VEP und „drittem Gleis“

Wie in der Luftbildsimulation zu ersehen ist, ist der geschichtliche Wert und die geschichtliche Bedeutung nicht mehr zu erkennen, da dieser zum einen durch das 10-geschossige Gebäude überlagert wird, da dies wie ein Blickfang wirkt und die Ansicht auf den linkseitigen Teil des Viadukts vollkommen verdeckt ist.

Das OVG Lüneburg vertritt in seinem Urteil vom 15.10.1986 (3 OVG A 48/85) ebenso die Auffassung der Wahrung des Gesamteindruckes eines Denkmals:

"Das zum Kulturdenkmal von Süden her leicht ansteigende Gelände, wie es zurzeit noch in einer Ausdehnung von etwa 300 m vorhanden ist, würde durch den geplanten Kiesabbau die unmittelbare

Umgebung der Wallanlage verändern mit der Folge, dass der Gesamteindruck des Denkmals wesentlich herabgemindert würde [...].“

In der vorgestellten Planung, gemäß Abbildung 19, ist gut zu ersehen, dass das Gebäude mit 10 Geschossen in unmittelbarer Nähe zum Denkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ geplant ist.

Dies stellt nicht nur nach Auffassung des Unterzeichners eine Verletzung der Würdigung des Denkmals dar:

"Insbesondere soll das Denkmal nicht übertönt oder verdrängt werden. Es soll vielmehr die Achtung gegenüber den Werten erkennbar bleiben, die das Denkmal verkörpert.

[...]

Umgebung ist nicht nur das Gelände in der Nähe der Kulturdenkmäler, der unmittelbare Umgriff, wie wir bei der Beeinträchtigung von Windkraftanlagen zunehmend feststellen müssen, sondern theoretisch der gesamte Geländeabschnitt, von dem aus das Kulturdenkmal gesehen werden kann. Kein Wunder, dass der "Umgebungsschutz" in der Praxis und damit auch in der Rechtsprechung zum Denkmalrecht eine zunehmende Rolle spielt.

[...]

In Nordrhein-Westfalen kann bei Denkmalbereichen nach §2 Abs. 3 Satz 2 die engere Umgebung zum Denkmalbereich gehören, sofern sie für deren Erscheinungsbild bedeutend ist. Nach §9 Abs. 1 Buchst. c bedarf der Erlaubnis, wer in der engeren Umgebung von Baudenkmalern oder ortsfesten Bodendenkmälern Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn hierdurch das Erscheinungsbild eines Denkmals beeinträchtigt wird. Alle Objekte, die an einem Punkt (Standort), von dem aus man wesentliche Teile des Denkmals wahrnimmt, zusammen mit diesem in den Blick kommen, können - je nach der konkreten Bewertung der Örtlichkeit - zur engeren Umgebung zählen.

Vgl.: Memmesheimer/Upmeier/Schönstein, DenkmR N-W, 2. Aufl. 1989, Rn. 10 zu §9). Das OVG Nordrhein-Westfalen hat mit Urteil vom 11.09.1997 (BauR 1998, S. 113)

Das OVG Nordrhein-Westfalen hat mit Urteil vom 11.09.1997 (BauR 1998, S. 113) entschieden, dass eine beleuchtete Multifunktionswerbeanlage (Prismen-Wendeanlage) in der Nähe (20 bis 25 m) einer Kirche denkmalrechtswidrig ist im Sinne des §9 Abs. 1 Buchst. b und Abs. 2 Buchst. a DSchG NW.

Dem Denkmal wird der Raum genommen um seine Aussage dem fachkundigen Betrachter dazulegen.

Schlussbetrachtungen

Nach dem von den Mitgliedstaaten des Europarates unterzeichneten Übereinkommen zum Schutz des architektonischen Erbes Europas vom 03.10.1985 (BGBl. 1987 11 S. 624; abgedruckt in der Schriftenreihe des DNK, Bd. 52, S. 163) haben sich die Vertragsparteien in Art. 4 verpflichtet, falls dies noch nicht geschehen ist, Rechtsvorschriften einzuführen, die vorsehen, dass jedes Vorhaben, das die Umgebung von Denkmälern berührt, die bereits geschützt sind oder für die ein Schutzverfahren eingeleitet worden ist, einer zuständigen Behörde vorzulegen ist.

Somit sind nach den Erläuterungen hierzu Vorhaben in Bezug auf ihre nähere Umwelt (Art. 4 Nr.2 a und b des Übereinkommens) und in ihrem Sichtfeld gemeint. Ohne Kündigung dieses Übereinkommens von Granada, das schon aus kulturpolitischen Gründen niemand will, werden die Länder nicht hinter diesen Mindestanforderungen zum Umgebungsschutz zurückbleiben können. Andere internationale Empfehlungen wie die Charta von Venedig (abgedruckt in Bd. 54 der Schriftenreihe des DNK, S. 55) berücksichtigen den Umgebungsschutz ausdrücklich. Daher wird dort in Artikel 6 festgestellt, dass zur Erhaltung eines Denkmals die Bewahrung eines seinem Maßstab entsprechenden Rahmens gehört.

Wenn die überlieferte Umgebung noch vorhanden ist, wie in Abbildung 19 zu ersehen ist, muss sie erhalten werden und es verbietet sich jede neue Baumaßnahme, jede Zerstörung, jede Umgestaltung, die das Zusammenwirken von Bauvolumen und Farbigkeit verändern könnte. Dies ist die Grundprämisse. Durch die Anforderung, ein Brückenbauwerk für ein „drittes Gleis“ auf Grund eines öffentlichen Interesses zu errichten, bedarf es der Integration dieser beiden Interessen, welches jedoch nicht zu einer vollkommenen Negation von diesem Grundprinzip führen kann.

Der Burtscheider Viadukt ist das älteste Bauwerk dieser Art in Deutschland und steht berechtigterweise unter Denkmalschutz.

Dies hat auch seine Würdigung gefunden in der damaligen Sanierung des Viadukts, welche im World-Wide-Web durch die Seite der RWTH Aachen, Architektentouren mit dem nachstehenden Link für den „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ sehr gut veranschaulicht wird:

<http://www.architektouren.rwth-aachen.de/bauwerke/projekte/burtscheider-viadukt/>

Es darf nicht außer Acht gelassen werden, dass bei der damaligen Sanierung noch in einem wesentlich größeren Maße das öffentliche Interesse im Vordergrund stand, da es damals keine redundante Lösung durch ein zweites Bauwerk gab. Trotz dieser eindeutigen Rechtslage der Anwendung des Denkmalschutzgesetzes des Landes NRW § 9 DSchG Abs. 2 Pkt. b haben die Verantwortlichen eine gute Abwägung zwischen den widerstreitenden Interessen zwischen den Anforderungen der Denkmalpflege und die technischen Anforderungen für die Ertüchtigung des Bauwerks erarbeitet, wie in den folgenden Auszügen zu lesen ist:

„Bei einer konsequenten Betrachtung des vorhandenen Mauerwerks als Auffüllung, und damit als Boden, wären die offenen Stirnseiten nicht standsicher und müssten z. B. durch eine vorgestellte Stahlbetonwand gehalten werden. Dieses wurde jedoch von der zuständigen Denkmalschutzbehörde als zu weitgehender Eingriff in das Erscheinungsbild des historischen Bauwerks abgelehnt.

[...]

Zu den bahnbetrieblichen Zwängen waren die Auflagen des Denkmalschutzes zu beachten. Hiernach ist das Erscheinungsbild des ursprünglichen Viadukts zumindest in den Ansichtsflächen zu erhalten, dass unter den spezifischen Randbedingungen entwickelte Erneuerungskonzept sieht die Erstellung von neuen tragenden Betonschalen unterhalb der gemauerten Bögen vor.

[...]

Die Bereiche des Mauerwerksaustauschs sind aus denkmalpflegerischer Sicht zu minimieren.

[...]

Das denkmalgeschützte Bauwerk, eines der ältesten noch in Betrieb befindlichen Eisenbahnviadukte in Deutschland, bleibt erhalten, die notwendigen Eingriffe wurden in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz auf das unverzichtbar Notwendige reduziert.

[...]

Das Bauwerk wird als Denkmal erhalten und auch in seiner historischen Form erkennbar bleiben. Die Konstruktion ist so gestaltet, dass der Originalzustand der vorhandenen Gewölbe weitgehend bewahrt bleibt.“

Vgl. 2008 Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften GmbH & Co. KG, Berlin · Beton- und Stahlbetonbau 103 (2008), Heft 3

Die Denkmalpflege tritt mit diesen Ansprüchen über den engen, rein konservatorischen Bereich hinaus. Albert Knoepfli schreibt hierzu (S. 211): "Ihre Pfleglinge stehen eben nicht in der bewahrenden Abgeschlossenheit von Museen, sondern sind an den Blutkreislauf eines Gesamtorganismus angeschlossen und müssen in ihm lebensfähig erhalten werden".

Durch die Errichtung des „dritten Gleises“ entfallen ca. 45 Parkplätze im Bereich der Kurbrunnenstraße/Bachstraße. Durch den vorgestellten Bebauungsentwurf im VEP-Gebiet würden voraussichtlich eine Menge von 47 Bestandsparkplätzen entfallen. Zusätzlich würde durch den vorgestellten Bebauungsplan ein neuer zusätzlicher Parkplatzbedarf von geschätzt 130 Parkplätzen entstehen, auf Grund des geplanten 10-geschossigen Gebäudes und weiterer Gebäude. Es ist in den der Öffentlichkeit dargelegten Unterlagen nicht ersichtlich, wo der Parkraum für ca. 300 Stellplätze errichtet werden soll, da eine Ablösung der Stellplatzpflicht zu einer nicht hinzunehmenden Verdichtung der Parkplatzsituation führen würde.

Der vorgeschlagene Bebauungsentwurf des VEP wird nicht befürwortet.

Unbenommen des Dargelegten fehlt es im vorgelegten Baubauungsplan Nr. 997 an der hinreichend bestimmten Angabe eines unteren Bezugspunkts im Sinne von § 18 Abs. 1 BauNVO. Die Bezugnahme auf die „natürliche Geländeoberfläche“ reicht zur Festlegung eines unteren Bezugspunkts nach § 18 Abs. 1 BauNVO nicht aus, wenn das natürliche Gelände - wie hier - auf den einzelnen Grundstücken und auch innerhalb der Baufenster erhebliche Höhenunterschiede aufweist.

Des Weiteren ist durch die nicht der Öffentlichkeit zur Einsicht zur Verfügung gestellte denkmalrechtliche Unterschutzstellungsurkunde des im Bebauungsplangebietes befindlichen „Eisenbahnviadukts Burtscheid“ ein wesentliches Mittel zur qualifizierten Beurteilung des Projekts der Öffentlichkeit vorenthalten worden. Eine Einsicht in die Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals war für den Unterzeichner nicht ersichtlich.

Dies stellt wesentliche formale Fehler im Verfahren dar.

Als Eigentümer des denkmalgeschützten Objektes Kurbrunnenstraße 18, Betroffener des VEP, Teil des Ensembles von 5 Baudenkmalern im Bereich Kurbrunnenstraße / Bachstraße, vertritt der Unterzeichner die Auffassung, dass die hier dargelegten Gründe eine negative Wirkung auf das Ensemble von Denkmälern haben würde. Eines dieser Denkmäler befindet sich im Eigentum des Unterzeichners. Die bestehende Komposition in Form des Ensembles zwischen dem Denkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“, Schulgebäude Kurbrunnenstraße 6, dem ehemaligen Industriegebäude Kurbrunnenstraße 18 sowie dem ehemaligen Busdepot sind wesentliche Teile dieses Ensembles. Der geschichtlicher Wert und seine geschichtliche Bedeutung würden im Falle

der vollumfänglichen Umsetzung des vorgestellten Bebauungsplans des VEP's dann nur noch fragmentarisch in diesem Ensemble von Denkmälern erahnbar sein.

Gegen diese Beeinträchtigung, die sich unmittelbar auf das eigene Denkmal Kurbrunnenstraße 18 auswirken würde, wird sich ausdrücklich verwehrt.

Es ist wichtig festzuhalten, dass das Denkmal „Eisenbahnviadukt Burtscheid“ nicht übertönt oder verdrängt werden soll durch die geplante Bebauung im Bereich des „dritten Gleises“ und des VEP's, sondern die Achtung gegenüber den Werten erkennbar bleiben muss, die das Denkmal verkörpert.

Mit freundlichen Grüßen

Literatur

- [01] 2008 Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften GmbH & Co. KG, Berlin · Beton- und Stahlbetonbau 103 (2008), Heft 3

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr.2:

Klarstellung

Die öffentliche Auslegung der Bauleitplanung umfasst ausschließlich den Verfahrensbereich Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße/Bachstraße -. Planungsinhalte und Betroffenheit, die durch die herausgelösten Grundstücke oder Grundstücksteile hervorgerufen werden, sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung und folglich nicht unmittelbar abwägungsrelevant. Wie dargelegt, ist beabsichtigt für diese Grundstücke und deren städtebaulichen Zielvorstellungen ein eigenständiges Verfahren Vorhaben- und Erschließungsplan -Kurbrunnenstraße/Am Viadukt- durchzuführen. Die Trennung des Gesamtverfahrens in zwei eigenständige Verfahren ist erforderlich, da die städtebaulichen, architektonischen und freiraumplanerischen Anforderungen an die Nachverdichtung zum Grundstück Kurbrunnenstraße 22 einer Konkretisierungstiefe bedürfen, die ausschließlich in einem Verfahren gem. § 12 BauGB umzusetzen sind. Die Ziele des Bebauungsplans Nr. 997 können hingegen sehr gut in einem nicht qualifizierten Angebotsbebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden.

Verfahrensfehler

Unterer Bezugspunkt

Zur Sicherung der städtebaulichen Ziele wurde bewusst ein Verfahren gem. § 30 Abs. 3 BauGB (einfacher Bebauungsplan) gewählt, da Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und zu überbaubaren Grundstücksflächen zur Zielerreichung nicht erforderlich sind. Durch den Verzicht überbaubarer Grundstücksflächen und jeglicher Höhenfestsetzungen ist eine Definition des unteren Bezugspunktes sinnlos und das zitierte Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes nicht einschlägig.

Denkmalliste / Denkmalbescheid

Nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen, gemeindliche Regelungen zum Anschluss und Benutzwang sowie Denkmäler nach Landesrecht sollen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden, soweit sie zum Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind. Dieser Anforderung ist die Stadt Aachen nachgekommen und hat, obwohl nur Teile des Viaduktes innerhalb des Geltungsbereiches liegen, sämtliche Denkmäler der Denkmalliste im direkten Umfeld in den schriftlichen Festsetzungen aufgelistet, benannt und mit der Denkmallistennummer versehen. Mit dieser nachrichtlichen Übernahme und der Auseinandersetzung mit den Wechselwirkungen des geplanten Brückenbauwerks auf die Denkmalsituation in der Begründung wird den Vorgaben des Baugesetzbuches genüge getan und die Denkmalbelange bei der Planung ausreichend berücksichtigt. Eine Pflicht zur Auslegung der Denkmalliste oder Denkmalbescheide innerhalb des Bauleitplanverfahrens wird hingegen von der Verwaltung nicht gesehen, da die Unterschutzstellung auf der Grundlage des Denkmalschutzgesetzes NRW erlassen wurde und das Gesetz und die Verpflichtungen unabhängig vom Bauleitplanverfahren gelten. Durch die nachrichtliche Übernahme wird der Anstoßwirkung für die Bauaufsichtsbehörde, die Öffentlichkeit und die Bauschaffenden genüge getan. Die Zuständigkeit für vertiefte Informationen zu der Denkmalliste und -bescheiden liegt ausschließlich bei der Unteren Denkmalbehörde.

Der Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Freihaltung einer Trasse für ein Brückenbauwerk zur Beseitigung eines Engpasses im Schienenverkehr. Die von Bebauung freizuhaltenen Trassenführung für das geplante Brückenbauwerk ist aufgrund der bebauten Lage im Innenstadtbereich alternativlos. Bezüglich der Trassenführung und der Beeinträchtigungen des Baudenkmales Burtscheider Viadukt ist die Gemeinde im engen Austausch mit der Unteren Denkmalbehörde und dem Landschaftsverband Rheinland (LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland). Hierzu schreibt der LVR als Behörde in der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB: [...] *Das den Viadukt begleitende neue Brückenbauwerk für ein 3. Gleis wird eine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes und des Wirkraumes des Baudenkmales „Viadukt“ aber auch der benachbarten Baudenkmal (Schule, Fabrik) darstellen. Entsprechend sind denkmalpflegerische Belange bezüglich Gestaltung und dem Miteinander der beiden Brückenbauwerke im Rahmen*

des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen. [...] Die Untere Denkmalbehörde der Stadt Aachen schreibt in ihrer Stellungnahme zur öffentlichen Auslegung gem. § 4 Abs. 2 BauGB: [...] Der unter Schutz stehende Viadukt ist für den gesamten Planbereich raumbildprägend und ist ein technisches Meisterwerk seiner Zeit. Bis heute dient der Viadukt seiner historischen Nutzung. Neben den beiden bestehenden Gleisen ist leider kein Platz mehr für ein drittes Gleis, welches in der Zukunft zur besseren Anbindung des Aachener Hauptbahnhofes vermutlich unabdingbar erforderlich sein wird. Das neue Brückenbauwerk zur Aufnahme des dritten Gleises muss südlich des Viaduktes erstellt werden, da an der Nordseite bestehende Gebäude bereits zu nah an dem Viadukt vorhanden sind und dort kein Platz für ein drittes Gleis vorhanden ist. Eine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes wird nicht zu verhindern sein. Die Denkmalpflege wird sich dafür einsetzen, eine möglichst leichte transparente neue Konstruktion zu finden, um die Beeinträchtigung des historischen Viaduktes möglichst gering zu halten. Eine Besonderheit stellt das aufgelöste Widerlager des Viaduktes an der Bachstraße dar. In einem gemeinsam mit dem privaten Vorhabenträger durchgeführten Ortstermin wurde eine Kompromisslösung erarbeitet. Die Gebäudekante des neuen Gebäudes wurde soweit zurückgenommen, dass ein ausreichend großer Blickwinkel auf das Widerlager verbleiben wird. Der Kompromiss wurde sowohl vom Vorhabenträger als auch von der für Aachen zuständigen Referentin der LVR-Denkmalpflege im Rheinland und von der Denkmalpflege der Stadt Aachen akzeptiert. Da der vorliegende Plan keine konkreten baulichen Rahmenbedingungen für den Neubau des dritten Gleises festlegt und nur der Sicherung bzw. Freihaltung der dafür erforderlichen Flächen dient, bestehen keine denkmalpflegerischen Bedenken gegen die vorgesehene Planung. [...]

Durch die beiden Fachstellungen wird deutlich, dass die Erforderlichkeit des neuen Brückenbauwerks durch die Denkmalschutzbehörden nicht infrage gestellt wird, Kompromisslösungen in Aussicht stehen und die eigentliche Aufgabe in der Findung einer denkmalverträglichen Lösung der Brückenkonstruktion anlässlich des Planfeststellungsverfahrens besteht. Für die Erstellung des Bebauungsplans Nr. 997 ist die Aussage des Denkmalschutzes zentral, dass aufgrund der Bedeutung zur Beseitigung des Streckenengpasses ein drittes Gleis als überwiegendes öffentliches Interesse grundsätzlich geteilt wird, als alternativlos angesehen und durch eine nachgeschaltete Bauwerksgestaltung lösbar erscheint. Damit wird klargestellt, dass die Festsetzungen des Bebauungsplans hinsichtlich der Belange des Denkmalschutzes grundsätzlich vollzugsfähig sind und dass sich die Bauwerksgestaltung im Planfeststellungsverfahren als lösbar darstellt. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Gemeinde, dass sich die Öffentlichkeit mit Fragen zur Brückenbauwerksgestaltung beschäftigt. Die Ausführung des Brückenbauwerks ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und somit - jenseits der durch die Fachbehörden attestierten Vollzugsfähigkeit - nicht relevant für die Abwägung. Unabhängig von der Bauleitplanung besteht seitens der Unteren Denkmalbehörde und den Fachbereich Stadtentwicklung und -planung ein hoher Anspruch an die Gestaltung des Ingenieurbauwerks insbesondere aus ortsbildprägenden Gründen, da das Bauwerk an einer der Haupteinfallsstraßen (Kurbrunnenstraße) und innerhalb des Burtscheider Kurgebietes liegt und umfangreiche städtebauliche Aufwertungsaktivitäten im Umfeld bevorstehen. Die Stadt Aachen wird sich intensiv in den Planungsprozess einbringen und eine hohe Gestaltungsqualität einfordern.

Vorhaben- und Erschließungsplan

Wie in der Begründung und der öffentlichen Vorlage (FB 61/0228/WP18) ausführlich dargelegt, ist der Bereich der baulichen Nachverdichtung (Kurbrunnenstraße 22) aus dem Geltungsbereich herausgelöst worden und soll in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren fortgeführt werden. Zu dem grundsätzlichen Verhältnis der Vorhabenplanung mit den Belangen der Denkmalpflege und möglichen Wechselwirkungen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 997 gilt das Vorgenannte hinsichtlich der Einbeziehung der Denkmalbehörden und der grundsätzlichen Vollziehbarkeit der bis dato abgestimmten städtebaulichen Konzeption. Darüber hinaus kann im Bebauungsplanverfahren Nr. 997 keine Abwägung zu Festsetzungen erfolgen, die Gegenstand eines potentiellen eigenständigen Bebauungsplans sind und noch nicht bestimmt sind.

Ruhender Verkehr

Parkplätze

Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 997 setzen auf dem städtischen Grundstück "öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung" fest. Durch diese Festsetzung wird die vorhandene Nutzung als öffentlicher Parkplatz festgeschrieben und die Anzahl der Parkstände nicht reduziert. Innerhalb der Flächen die von Bebauung freizuhalten sind, ist anzunehmen, dass nach dem Planfeststellungsbeschluss die Parkplatzanzahl durch die Brückenkonstruktion reduziert wird. Der Umfang der Reduzierung ist abhängig von der Art der Brückenkonstruktion und der Bereitschaft der DB AG Parkstände unter der Brücke zuzulassen. Eine absehbare Reduzierung der Parkplatzanzahl des Individualverkehrs ist hinsichtlich des aktuellen Bedarfs nicht zu begrüßen, ist aber in der Abwägung hinsichtlich des Stellenwertes zur Optimierung des schienengebundenen öffentlichen Personen- und Güterverkehrs als klimafreundliches Verkehrsmittel der Zukunft nachrangig und für die Stadt Aachen hinnehmbar.

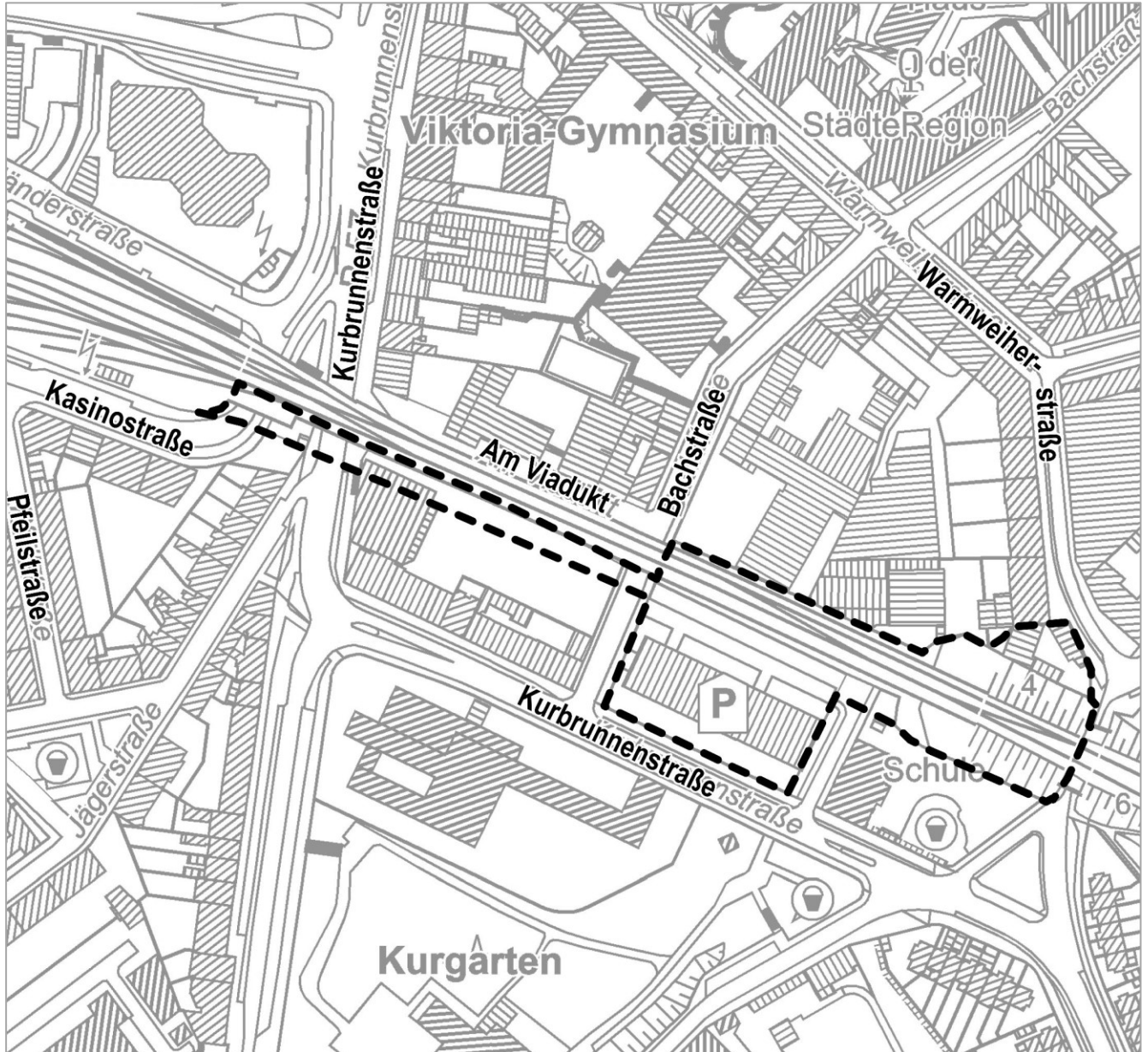
Stellplätze

Die Regelung der notwendigen Stellplätze der Nachverdichtung auf dem Grundstück Kurbrunnenstraße 22 ist dem eigenständigen Bauleitplanverfahren VEP – Kurbrunnenstraße/ Am Viadukt- vorbehalten. Eine Abwägung ist somit nicht möglich.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zurückzuweisen.

-Kurbrunnenstraße/Bachstraße-

für den Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen - Köln
im Stadtbezirk Aachen-Mitte
zur öffentlichen Auslegung



Lage des Plangebietes

Inhaltsverzeichnis

Planungsrelevante Eingaben gem. § 4 Abs.2 BauGB zum Bebauungsplan mit den entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung

- | | |
|--|---------|
| 1. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien | Seite 2 |
| 2. Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur, Denkmalpflege | Seite 6 |

1. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien vom 13.12.2021



Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Erna-Scheffler-Str. 5, 51103 Köln

Stadt Aachen
Die Oberbürgermeisterin
FB 61
Herr Willen
52058 Aachen

Dr. 28.12.

Deutsche Bahn AG
Baurecht
CR.R 041
Erna-Scheffler-Straße 5
51103 Köln
www.deutschebahn.com

Karl-Heinz Sandkühler
Telefon 0221-141 - 3797
Telefax 0221-141 - 2244
karl-heinz.sandkuehler@deutschebahn.com
Zeichen: TÖB-KÖL-21-118959

13.12.2021

Ihr Zeichen: FB 61/620-35053-2017

Ihre Nachricht vom 08.11.2021

Bebauungsplan Nr. 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße- im Stadtbezirk Aachen-Mitte, im Bereich zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestraße und Bahnlinie Aachen – Köln

Sehr geehrter Herr Willen,
sehr geehrte Damen und Herren,

leider liegen mir immer noch nicht alle Stellungnahmen unserer verschiedenen Geschäftsbereiche vor, daher übersenden wir, die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen diesen Zwischenbescheid:

Unsererseits bestehen grundsätzlich keine Bedenken, wenn der nachfolgenden Auflagen und Hinweise beachtet werden:

- Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer der Flächen sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen.
- Aus unserer Sicht sollten im vorliegenden B-Plan-Entwurf die noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellte Fläche entsprechend markiert werden. Derzeit handelt es sich noch um eine Bahnfläche und sollte dementsprechend auch lila gekennzeichnet werden bzw. mit einem Hinweis versehen werden.
- Die Freihaltung der Fläche (gemäß Planungen E&E) für ein drittes Gleis muss weiterhin Beachtung finden.

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB: 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Michael Odenwald

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Dr. Levin Holle
Berthold Huber
Dr. Daniela Gerd tom Markotten
Dr. Sigrid Evelyn Nikutta
Ronald Pofalla
Martin Seiler

Unser Anliegen:



Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

2/3

- Der angefragte Bereich enthält die nachfolgend genannten TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG: Streckenfernmeldekabel AA 8662002 LWL 60', Streckenfernmeldekabel F 662080 LWL 24' sowie das Streckenfernmeldekabel F 662070 LWL 60'. Die Lage der Systeme kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden. Die DB Kommunikationstechnik GmbH stimmt den von Ihnen geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu: Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Bitte teilen Sie uns schriftlich (mindestens 10 Arbeitstage vorher) und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. 2021032573 den Termin zur TK-Kabeleinweisung mit. DB Kommunikationstechnik GmbH, Dokumentationservices Essen Tel.: 0201 182-2238, E-Mail: DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Ihre Baumaßnahme erfordert möglicherweise (Feststellung bei Kabeleinweisung) umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des TK-Kabels und der TK-Anlagen. Zur Einleitung der Vorarbeiten, welche unter Umständen mehrere Monate dauern können, empfehlen wir Ihnen die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem für Sie zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner:
DB Kommunikationstechnik GmbH - Kundenmanagement Anschrift: DB Kommunikationstechnik GmbH, Kundenbetreuung, Alfred-Herrhausen-Allee 3-5, 65760 Eschborn.
Telefon: 069-265-26333 Telefax: 069-265-26332
Telefon: 069-265-26333 Telefax: 069-265-26332
E-Mail: kundenmanagement.west@deutschebahn.com.
Die Forderungen des Kabelmerkblattes sind strikt einzuhalten. Das Merkblatt sowie eine Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung liegen dem Schreiben bei.
Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden.
Diese Zustimmung (unter Einhaltung o.a. Auflagen) bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum von 3 Monaten. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Zustimmung erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.
Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weiter noch vervielfältigt werden.
Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.
- Für den von Ihnen angefragten Bereich (öffentlicher Grund) liegen der DB Kommunikationstechnik GmbH keine weiteren Plandokumentationen vor. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass TK-Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH betroffen sind.
Auskunft im Auftrag der Vodafone GmbH: Ab dem 1. April 2017 stehen die Bestandspläne der Vodafone und der Vodafone Kabel Deutschland Telekommunikationsanlagen für das gesamte Bundesgebiet gemeinsam über das Webportal „externe Webauskunft“ zur Verfügung. Anfragen per Mail nicht mehr beantwortet!
Bitte nutzen Sie daher unseren kostenlosen Self-Service unter <https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/>. Auf dieser Seite können Sie sich in wenigen Schritten anmelden und die Daten zu Ihrem Planungsgebiet abrufen. Für die elektronische Webauskunft beachten Sie bitte die FAQ's, die alle wichtigen Informationen enthalten. Dieser Link befindet sich oben rechts auf der Startseite. Die meisten Fragen, die sich während der Bedienung der elektronischen Webauskunft ergeben, sind dort erläutert. Ist Ihr Problem auch dort nicht aufgelistet, wenden Sie sich bitte an: kabel-plan-auskunft.de@vodafone.com. Ihre Vorteile: Schnelle Verfügbarkeit der Planauskunft, freie Gebietsauswahl und Anpassung der Abfrage, kostenfreier Service. Bei einer Anfrage über eine längere Strecke wäre es für die Fa. Vodafone GmbH auch ggf.

3/3

interessant, eine Mitverlegung zu machen. Bitte senden Sie uns in diesem Falle dann noch Informationen an folgende E-Mail-Adresse : TLTT.Transport-Planung@vodafone.com.

Bei möglichen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

i.V.

**Cornelia
Co Lorenz**

Digital unterschrieben
von Cornelia Co Lorenz
Datum: 2021.12.13
16:28:09 +01'00'

i.A.

**Karl-Heinz
Sandkühler**

Digital unterschrieben
von Karl-Heinz Sandkühler
Datum: 2021.12.13
16:17:22 +01'00'

+++ Datenschutzhinweis: Aus aktuellem Anlass möchten wir Sie darauf hinweisen, dass die in Stellungnahmen des DB Konzerns enthaltenen personenbezogenen Daten von DB Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vor- und Nachname, Unterschriften, Telefon, E-Mail-Adresse, Postanschrift) vor der öffentlichen Auslegung (insbesondere im Internet) geschwärzt werden müssen. +++

***** NEU bei DB Immobilien *****

Chatbot Petra steht Ihnen bei allgemeinen Fragen rund um das Thema Beteiligungen der DB bei Bauantrags- / Planungs- und Kabelauskunftsverfahren ab sofort gerne zur Verfügung.

Nutzen Sie dafür folgenden Link oder den QR Code:

<https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien/-Hallo-und-herzlich-willkommen-bei-der-DB-AG-DB-Immobilien--5750618>



Stellungnahme der Verwaltung zu Nr.1:

Emissionen durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen

Der Bebauungsplan löst keine unmittelbaren zusätzlichen Baurechte aus, sondern schränkt diese durch die Festsetzung der "von Bebauung freizuhaltenden Flächen" ein. Insofern entsteht kein neuerlicher Konflikt hinsichtlich der benannten Emissionen durch den Bahnbetrieb. Da der Bebauungsplan jedoch eine Gleiserweiterungsmaßnahme indirekt vorbereitet und eine Neubebauung (Nachverdichtung) avisiert ist, ist die Eingabe der DB AG nur bei der Erstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wesentlich und wird eine Berücksichtigung in diesem Bauleitplanverfahren erfahren. Zur Beurteilung der Auswirkungen, sind entsprechende Gutachten zu erstellen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

Darstellung der tangierenden Bahnflächen

Die Festlegung des Geltungsbereiches erfolgte hinsichtlich des Erfordernisses zur Festsetzung von Maßnahmen zur Zielerreichung. Die Darstellung der Bahnflächen wurde nur dort nachrichtlich übernommen, wo notwendige zeichnerische Festsetzungen die Bahnanlagen flankieren und die Bahnflächen zum Verständnis der Planung erforderlich sind. In dem von der DB AG gewünschten Bereich tangieren die Bahnflächen lediglich die Festsetzungen und eine nachrichtliche Übernahme

erscheint zum Verständnis der Planung nicht erforderlich. Allerdings hat dies keinen Einfluss auf den rechtlichen Status der planfestgestellten Flächen und eine nachrichtliche Übernahme diene lediglich deklaratorischen Zwecken. Eine Ausweitung des Geltungsbereiches soll nicht erfolgen. Der rechtliche Status der planfestgestellten Bahnanlagen - auch ohne Darstellung im Bebauungsplan – wird durch die Gemeinde oder Eigentümer*innen hierdurch nicht in Frage gestellt.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

Freihaltung der Trasse

Die Freihaltung der Trasse für ein drittes Bahngleis in Bereich des Engpassesurtscheider Viadukt ist ein wesentliches Ziel der Stadt Aachen zur Stärkung der schienengebundenen Infrastruktur mit Ausrichtung auf die Zukunft. Der Bebauungsplan Nr. 997 übersetzt dieses kommunale Planungsziel in verbindliches Planungsrecht. Dieses Ziel wird nicht in Frage gestellt und soll zur Rechtsverbindlichkeit gebracht werden.

Die Verwaltung empfiehlt, der Eingabe zu folgen.

Bestehende Telekommunikationskabel

Die Verwaltung der Stadt Aachen hat Bestandsinformationen zu allen Telekommunikationskabeln zur Kenntnis genommen. Nach einer Prüfung durch die Tiefbauabteilung werden keine Konflikte zwischen den Festsetzungen des Bebauungsplans und den Leitungstrassen gesehen. Die Leitungen liegen entweder innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen oder verlaufen auf dem Höhenniveau des Viaduktes als Oberleitungen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

2. Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur, Denkmalpflege, vom 13.12.2021

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur

Die Oberbürgermeisterin

Gesamt



Postanschrift: Stadtverwaltung Aachen – FB 61 – D-52058 Aachen

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und
Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/200 - Verbindliche Bauleitplanung
Herrn Jan Willen
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

FR 61
010
20. DEZ. 2021
Jan 2.12.21

Auskunft Frau Ellenbeck
FB 61/600 Denkmalpflege
Gebäude Lagerhausstraße 20, Zimmer Nr. 427
Telefon +49 241 432 6165
Telefax +49 241 4135416161
e-post Claudia.Ellenbeck@mail.aachen.de
Internet www.aachen.de
Az. FB 61/60-16142-2021
Datum 07.12.2021

Grundstück: Aachen, Mitte, Kurbrunnenstraße
Gemarkung:urtscheid
Flur: 2
Flurstück: 1657

QR 15.12.

Vorgangsart: Stellungnahme an FB 61/201
Bebauungsplanverfahren Nr.997 Kurbrunnenstraße/Bachstraße
Stellungnahmen UDB

Sehr geehrter Herr Willen,

das Bebauungsplanverfahren dient der Sicherung zum Bau eines dritten Gleises neben dem Bestandsviadukt an der Kurbrunnenstraße.

Der unter Denkmalschutz stehende Viadukt ist für den gesamten Planbereich raumbildprägend und ist ein technisches Meisterwerk seiner Zeit. Bis heute dient der Viadukt seiner historischen Nutzung. Neben den beiden bestehenden Gleisen ist leider kein Platz mehr für ein drittes Gleis, welches in der Zukunft zur besseren Anbindung des Aachener Hauptbahnhofes vermutlich unabdingbar erforderlich sein wird. Das neue Brückenbauwerk zur Aufnahme des dritten Gleises muss südlich des Viaduktes erstellt werden, da an der Nordseite bestehende Gebäude bereits zu nah an dem Viadukt vorhanden sind und dort kein Platz für ein drittes Gleis vorhanden ist. Eine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes wird nicht zu verhindern sein. Die Denkmalpflege wird sich dafür einsetzen, eine möglichst leichte transparente neue Konstruktion zu finden, um die Beeinträchtigung des historischen Viaduktes möglichst gering zu halten.

Eine bauliche Besonderheit stellt das aufgelöste Widerlager des Viaduktes an der Bachstraße dar. In einem gemeinsam mit dem privaten Vorhabenträger durchgeführten Ortstermin wurde eine Kompromisslösung erarbeitet. Die Gebäudekante des neuen Gebäudes wurde soweit zurückgenommen, dass ein ausreichend großer Blickwinkel auf das Widerlager verbleiben wird. Der Kompromiss wurde sowohl vom Vorhabenträger als auch von der für Aachen zuständigen Referentin des LVR – Denkmalpflege im Rheinland und von der Denkmalpflege der Stadt Aachen akzeptiert.

Kontoverbindung:
IBAN DE09 390 50000 0000 0000 34
Sparkasse Aachen
BIC AACSD33

Öffnungszeiten
Montag - Donnerstag 8.00 - 15.00 Uhr
Freitag 8.00 - 13.00 Uhr

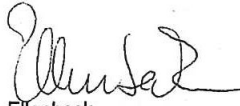
Stadt Aachen - FB 61/600

FB 61/60-16142-2021

Aachen, den 07.12.2021

Da der vorliegende Plan keine konkreten baulichen Rahmenbedingungen für den Neubau des dritten Gleises festlegt und nur der Sicherung bzw. Freihaltung der dafür erforderlichen Flächen dient, bestehen keine denkmalpflegerischen Bedenken gegen die vorgesehene Planung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Ellenbeck

Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 2

Neubau Brückenbauwerk

Gemäß Denkmalschutzgesetz NRW bedarf eine Errichtung von baulichen Anlagen in der näheren Umgebung von Baudenkmalern der Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde. Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse die Baumaßnahme verlangt. Insoweit ist die Stellungnahme der Unteren Denkmalbehörde als eine grundsätzliche Inaussichtstellung der Denkmalschutzerlaubnis für ein Heranrücken des Neuen Brückenbauwerks an das Baudenkmal des Burtscheider Viaduktes zu werten. Als Grund muss an dieser Stelle das überwiegende öffentliche Interesse an einer Beseitigung eines identifizierten Engpasses im Eisenbahnnetz und das überwiegende Interesse der Öffentlichkeit an einem funktionierenden Bahnverkehr als klimaangepasstes, öffentliches Verkehrsmittel der Zukunft gesehen werden. Durch die Inaussichtstellung der Erlaubnis wird dem Bebauungsplan Nr. 997 indirekt eine grundsätzliche Vollzugsfähigkeit attestiert und die Festsetzungen der von Bebauung freizuhaltenden Flächen für das zusätzliche Brückenbauwerk löst keinen unüberbrückbaren Konflikt mit dem bedeutenden Baudenkmal aus.

Das Denkmalschutzgesetz sieht zudem für erlaubnispflichtige Maßnahmen in der näheren Umgebung eines Baudenkmals, die einer Planfeststellung bedürfen, eine Berücksichtigungspflicht der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege entsprechend dem Denkmalschutzgesetz vor. Damit steht den Denkmalbehörden in gewisser Weise ein Mitgestaltungsrecht bei der Auswahl der Art und Weise der Bauausführung zu, welches die Untere Denkmalbehörde entsprechend ihrer Stellungnahme auch einzubringen gedenkt.

Neubau Gebäude (Nachverdichtung)

Die planungsrechtliche Sicherung der baulichen Nachverdichtung auf dem Grundstück Kurbrunnenstraße 22 ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans Nr. 997, sondern eines eigenständigen vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Eine Abwägung von Belangen potentieller Bauleitplanungen kann nicht vorgezogen werden.

Allerdings ist - wie in der Stellungnahme der Unteren Denkmalbehörde dargelegt - auch bezüglich der Sicht auf das besonders hervorgehobene mittlere Widerlager des Baudenkmals eine Lösung zwischen Vorhabenträger und Denkmalbehörden grundsätzlich abgestimmt und soll Gegenstand der noch folgenden Bauleitplanung werden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Eingabe zur Kenntnis zu nehmen.

Klimaschutz und Klimaanpassung in Aachen – Checkliste für städtebauliche Entwürfe und Bebauungspläne

- Bebauungsplan 997 -Kurbrunnenstraße/Bachstraße-









Hinweis:















Die Systematik und Inhalte dieser Checkliste wurden zum Teil von der Checkliste „Klima-Check in der Bauleitplanung“ der RWTH Aachen im Rahmen des Projekts BESTKLIMA – Umsetzung und Qualitätssicherung des Klimaanpassungskonzeptes im Bergischen Städtedreieck – übernommen.



Die Checkliste dient der Überprüfung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelangen im Rahmen von städtebaulichen Entwürfen und Bebauungsplänen und wird fortlaufend aktualisiert.

Klimaschutz 	Klimaanpassung 	Klimaschutz und Klimaanpassung 
---	--	--

Planungsphase 1: Generelle Einschätzung der Fläche aus Sicht des Klimaschutzes und der Klimaanpassung /
Planungsvoraussetzungen

Kriterium	Klassifizierung		Anmerkungen / Erläuterung
Stadtklimatische Verhältnisse 	<input type="checkbox"/> Lage außerhalb beider Signaturen (+) <input type="checkbox"/> Lage innerhalb der Signaturen Schutzbereich Stadtklima (-) <input type="checkbox"/> Lage innerhalb der Signatur Belüftungsbahn Stadtklima (-) <input checked="" type="checkbox"/> Lage innerhalb beider Signaturen (Schutzbereich Stadtklima und Belüftungsbahn Stadtklima) (--) <input type="checkbox"/> Erstellung eines lokalen Klimagutachtens (+)		Der Bebauungsplan ermöglicht keine neue Bebauung. Im Planfeststellungsverfahren muss der Belang des Stadtklimas und insbesondere des Schutzes der Kaltluftbahn durch die Stadt Aachen vehement vertreten werden.
Lage im Stadtgebiet / Vornutzung der Fläche 	<input type="checkbox"/> Rückbau von versiegelten Siedlungs- und Verkehrsflächen im Bereich „Schutzbereich Stadtklima“ (++) <input type="checkbox"/> Rückbau von versiegelten Siedlungs- und Verkehrsflächen mit der Klimafunktion Schutzbereich Belüftungsbahn (++) <input type="checkbox"/> Rückbau von versiegelten Siedlungs- und Verkehrsflächen außerhalb von Flächensignaturen (+) <input type="checkbox"/> Nutzung von Bestandsgebäuden, sofern energetisch sinnvoll (+) <input type="checkbox"/> Flächenrecycling / Fläche bereits versiegelt (+) <input checked="" type="checkbox"/> Innenentwicklung (0) <input type="checkbox"/> Bauliche Außenentwicklung (-) <input type="checkbox"/> Bauliche Inanspruchnahme von Freiflächen mit Klimafunktion (--) 		Der Bebauungsplan dient der Innenentwicklung und der Geltungsbereich ist weitgehend versiegelt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans bewirken keine zusätzliche Versiegelung. Die Herstellung des Fuß- und Radweges wird durch die beabsichtigte Teilentsiegelung des Grundstücks an der Warmweiherstraße kompensiert.
Gefährdung gegenüber Starkregen 	<input type="checkbox"/> Keine Hanglage, Geländemulde oder -senke, Rinne (nicht topografisch exponiert) (+) <input checked="" type="checkbox"/> Hanglage, Geländemulde oder -senke oder Rinne (topografisch exponiert) (-) <input type="checkbox"/> Bekannte, vergangene Schadensereignisse in der Lage (-)	 	Die Bachstraße bildet eine Rinne und Überflutungen sind bei außergewöhnlichen Regenereignissen nicht vollständig auszuschließen. Gegenüber der Bestandsnutzung sieht der Bebauungsplan keine zusätzlichen sensiblen Nutzungen vor.





<p>Eignung für Solarenergienutzung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Keine Verschattung vorhanden (+) <input checked="" type="checkbox"/> Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten: Süd +/- 45° möglich (+) <input type="checkbox"/> Verschattung der Fläche (-) <input type="checkbox"/> Lage lässt günstige solare Ausrichtung nicht erwarten: Süd +/- 45° nicht möglich (-) 		<p>Grundsätzlich ist eine Solarenergienutzung der Parkplatzfläche als Schattierung der Parkplätze möglich.</p>
<p>Lage (bezogen auf Freiraum)</p>  	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Entfernung zu öffentlich zugänglichem Freiraum (Mindestgröße 500 m², Mindestbreite: 15 m), Premiumfußweg oder Wanderweg < 500 m (+) <input type="checkbox"/> Entfernung zu öffentlich zugänglichem Freiraum (Mindestgröße 500 m², Mindestbreite: 15 m), Premiumfußweg oder Wanderweg > 500 m (-) 		<p>Der Kurgarten liegt unmittelbar gegenüber der Kurbrunnenstraße (Keine unmittelbare Relevanz für die festgesetzte Nutzung.)</p>
<p>Anschluss an das Radwegenetz</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Entfernung zu einer Radhauptverbindung ≤ 200 m (+) <input type="checkbox"/> Entfernung zu einer Radhauptverbindung > 200 m (-) 		<p>Kurbrunnenstraße (Keine unmittelbare Relevanz für die festgesetzte Nutzung.)</p>
<p>Lage (bezogen auf Infrastruktur)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Entfernung zu Haltestellen des Bus- oder Schienennetzes der <u>Qualitätsstufe 1</u> gem. Nahverkehrsplan (+) <input type="checkbox"/> Entfernung zu Haltestellen des Bus- oder Schienennetzes <u>nach Mindeststandard</u> gem. Nahverkehrsplan (0) <input type="checkbox"/> Entfernung zu Haltestellen des Bus- oder Schienennetzes <u>unter Mindeststandard</u> gem. Nahverkehrsplan (-) <input type="checkbox"/> Entfernung zu Nahversorgung Radius ≤ 700 m (+) <input checked="" type="checkbox"/> Entfernung zu Nahversorgung Radius > 700 m (-) <input checked="" type="checkbox"/> Entfernung zu Kita ≤ 1.000 m (+) <input type="checkbox"/> Entfernung zu Kita > 1.000 m (-) <input checked="" type="checkbox"/> Entfernung zu Grundschule ≤ 1.000 m (+) <input type="checkbox"/> Entfernung zu Grundschule > 1.000 m (-) 	  	<p>Haltestelle Rosenquelle Linie: 11, 31, SB 63, 103, 51, 21</p> <p>Edeka Kapellenstraße 800 m</p> <p>Klostergarten (410 m) Bergische Gasse (470 m)</p> <p>Michaelsbergstraße (470 m)</p>
<p>Besitzverhältnisse</p>  	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Baugebiet überwiegend im städtischen Besitz (++) <input type="checkbox"/> Baugebiet in der Hand eines Investors / Eigentümers (+) <input checked="" type="checkbox"/> Viele Einzeleigentümer (o) 		








Art des Bebauungsplanes 	<input type="checkbox"/> Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Durchführungsvertrag (++) <input type="checkbox"/> Angebotsbebauungsplan auf städtischen Flächen (++) <input type="checkbox"/> Bebauungsplan mit städtebaulichem Vertrag (+) <input checked="" type="checkbox"/> Angebotsbebauungsplan (o)		Ist aufgrund der Aufgabenstellung alternativlos.
---	--	--	--







Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 1





Plus (Anzahl) 5	Minus (Anzahl) 4	Erläuterungen / verbal-argumentative Zusatzbewertung Ziel des B-Plans ist die Freihaltung einer bestimmten Bahntrasse u. insoweit ist das Ergebnis zur Einschätzung der Fläche nur sehr bedingt aussagekräftig!
Was ist in der nächsten Planungsphase zu beachten? Möglicherweise ergibt sich ein Potential für eine PV Freiflächenanlage als Überdachung/Schattierung der öffentlichen Parkplatzfläche. Der B-Plan sollte eine Herstellung nicht behindern. Von einer Verschlechterung der Durchlüftung bzw. des Kaltluftabflusses durch die PV-Anlage ist nicht auszugehen.		



Planungsphase 2: Klimaschutz und Klimaanpassung im Städtebaulichen Vorentwurf / Entwurf



Kriterium	Klassifizierung		Anmerkungen / Erläuterung
Qualitätssicherndes Verfahren 	<input type="checkbox"/> Wettbewerb, Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelange in Auslobung integriert (++) <input type="checkbox"/> Werkstattverfahren, Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelange in Auslobung integriert (++) <input type="checkbox"/> Mehrfachbeauftragung, Klimaschutz- und Klimaanpassungsbelange in Auslobung integriert (++) <input checked="" type="checkbox"/> Kein qualitätssicherndes Verfahren (-)		Aufgrund der Aufgabenstellung ist ein qualitätssicherndes Verfahren nicht möglich.
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit der Gebäude hinsichtlich Energiebedarf 	Wohnungsbau überwiegend: <input type="checkbox"/> kompakte mehrgeschossige Wohnanlage (++) <input type="checkbox"/> Reihenhäuser (+) <input type="checkbox"/> Doppelhäuser (0) <input type="checkbox"/> freistehende Einfamilienhäuser, zweigeschossig (-) <input type="checkbox"/> freistehende Einfamilienhäuser, eingeschossig (--) Gewerbe / Industrie:	-	Ziel des Bebauungsplans dient nicht einer Gebäudeerstellung. Insoweit ist die städtebauliche Dichte bei diesem Verfahren ohne Relevanz.

	<input type="checkbox"/> größere kompakte und mehrgeschossige Gebäudekomplexe (++) <input type="checkbox"/> größere kompakte Gebäudekomplexe (+) <input type="checkbox"/> wenige Gebäude mittlerer Größe (o) <input type="checkbox"/> mehrere kleinzellige Einzelgebäude (-) <input type="checkbox"/> gestreckte, mehrgliedrige Baukörper, eingeschossig (--) <input type="checkbox"/> Vor- und Rücksprünge in den Fassaden (-)		
Energetischer Baustandard 	<input type="checkbox"/> Null- oder Plusenergiehaus (++) <input type="checkbox"/> Passivhausstandard (++) <input type="checkbox"/> Verbesserte energetischer Standard in öffentlichen Förderprogrammen (+) <input type="checkbox"/> Cradle2Cradle (+) <input type="checkbox"/> Gesetzlicher Standard (o)	-	Ziel des Bebauungsplans dient nicht einer Gebäudeerstellung. Insofern ist der energetische Baustandard bei diesem Verfahren ohne Relevanz.
Energieversorgung 	<input type="checkbox"/> Nutzung erneuerbarer Energien deutlich über dem gesetzlichen Standard (++) <input type="checkbox"/> Bauweise, die minimale Wärmeversorgung ermöglicht (++) <input type="checkbox"/> Fernwärmeanschluss (+) <input type="checkbox"/> Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung (+) <input checked="" type="checkbox"/> Energieversorgungskonzept vorhanden (+) <input type="checkbox"/> Kein Energieversorgungskonzept vorhanden (-)		Der Bebauungsplan soll keine weitere Bebauung ermöglichen, allerdings sieht er die Nutzung von Photovoltaik im Bereich der Parkpalette vor, wodurch der Strombedarf für Elektrofahrzeuge lokal erzeugt werden kann.
Dachform, -neigung und -ausrichtung hinsichtlich aktiver Solarenergienutzung 	<input type="checkbox"/> Solarenergetische Optimierung mithilfe eines Simulationsprogrammes (++) <input type="checkbox"/> Keine maßgebliche Verschattung der Dächer durch andere Baukörper oder Bäume (+) <input type="checkbox"/> Dachneigung 40 (-60) Grad (+) <input checked="" type="checkbox"/> Ausrichtung Süd (++) <input type="checkbox"/> Ausrichtung SO / SW (+) <input type="checkbox"/> Ausrichtung O / W / NO / NW (-) <input type="checkbox"/> Ausrichtung Nord (--) 		Die Parkpalette bietet aufgrund der Ausrichtung und weitgehenden Freistellung gute Möglichkeiten für eine Solarenergienutzung
Versiegelung (Siedlungs- und Verkehrsflächen) 	<input checked="" type="checkbox"/> Mehrfachnutzung von versiegelten Flächen, z. B. gemeinsame Parkflächennutzung (tagsüber Geschäfte, abends Wohnen) oder		Die Parkpalette bietet gute Möglichkeiten der Mehrfachnutzung (Parkplatz/Solardach). Vorteil direkte Einspeisung als Solarstromtankstelle, sowie Beschattung der Fahrzeuge (z.B.

	<p>Parkdeck mit weiterer Nutzung (z.B. Wohnen oder Grün-/Solardach) (++)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt unter 40 % (++) <input type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt 40 bis 60 % (+) <input type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt 60 bis 80% (-) <input checked="" type="checkbox"/> Anteil der versiegelten Flächen insgesamt über 80 % (--) <input type="checkbox"/> Mehr als 50 % der nicht überbauten Flächen sind mit einer Tiefgarage unterbaut (-) 		<p>Vermeidung sommerlicher Aufheizung)</p> <p>Anteil der Versiegelten Flächen gegenüber der Bestandsnutzung und dem Planungszustand bleibt annähernd gleich (keine zusätzliche Versiegelung)</p>
<p>Stellung der Baukörper hinsichtlich der Lage in Kaltluftbahnen</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Erstellung eines Gutachtens / einer Simulation (+) <input type="checkbox"/> Lenkung des Kaltluftstroms zur Versorgung weiterer Gebiete durch Stellung der Baukörper oder Pflanzungen möglich (++) <input type="checkbox"/> Keine Beeinflussung der Kaltluftströmungsrichtung durch Baukörper oder andere Hindernisse (++) <input checked="" type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper mit möglichst geringem Widerstand in der Kaltluftbahn (+) <input type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper quer zur Kaltluftströmungsrichtung (-) 		<p>Die Stadt Aachen hat auf eine Überbauung der Parkpalette zugunsten der Kaltluftbahn komplett verzichtet. Für das folgende Planfeststellungsverfahren zum geplanten Brückenbauwerk ist auf eine Bauweise mit möglichst geringem Widerstand in der Kaltluftbahn zu bestehen.</p>
<p>Stellung und Kubatur der Baukörper hinsichtlich der Durchlüftung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Lenkung des Frischluftstroms zur Versorgung weiterer Gebiete durch Stellung der Baukörper oder Pflanzungen möglich (++) <input type="checkbox"/> Keine Beeinflussung der Frischluftströmungsrichtung durch Baukörper oder andere Hindernisse (++) <input checked="" type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper mit möglichst geringem Widerstand in der Frischluftbahn (+) <input type="checkbox"/> Ausrichtung der Baukörper quer zur Frischluftströmungsrichtung (-) 		<p>Die Stadt Aachen hat auf eine Überbauung der Parkpalette zugunsten der Kaltluftbahn komplett verzichtet. Für das folgende Planfeststellungsverfahren zum geplanten Brückenbauwerk ist auf eine Bauweise mit möglichst geringem Widerstand in der Kaltluftbahn zu bestehen.</p>
<p>Grünkonzept</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Grünkonzept/Grünordnungsplan vorhanden, der/das Klimabelange einschließlich von Verschattungsaspekten (z.B. hinsichtlich aktiver und passiver Solarenergienutzung) berücksichtigt (++) 		

	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vollständiger Erhalt des Straßenbegleitgrüns (++) <input type="checkbox"/> Signifikante Erhöhung des Grünanteils innerhalb des Plangebietes und / oder des näheren Umfeldes (++) <input type="checkbox"/> Grünkonzept/Grünordnungsplan vorhanden (+) <input type="checkbox"/> Vollständiger Erhalt des gem. Baumschutzsatzung geschützten Baumbestandes (++) <input type="checkbox"/> Erhalt und/oder Schaffung von vernetzten Grünstrukturen (+) <input type="checkbox"/> Anpflanzung von Bäumen über die Forderung der Baumschutzsatzung hinaus (+) <input type="checkbox"/> Verwendung von trockenresistenten Baumarten (+) <input type="checkbox"/> Dachbegrünung mindestens lt. Anlage 6 FNP AACHEN*2030 (+) <input type="checkbox"/> Fassadenbegrünung (+) <input checked="" type="checkbox"/> Grünkonzept/Grünordnungsplan nicht vorhanden (-) <input type="checkbox"/> Keine Dach- o. Fassadenbegrünung (-) <input type="checkbox"/> Entfernung von Baumbestand (-) <input type="checkbox"/> Entfernung von Baumbestand, der gem. Baumschutzsatzung geschützt ist (--) 	<p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;"></p>	<p>Durch den B-Plan werden keine Festsetzungen getroffen, die die vorhandenen Bäume im Straßenraum gefährden.</p> <p>Es wurde kein Grünkonzept für die geplante Grünfläche an der Warmweiherstraße erstellt. Dieses ist im Rahmen der Wegeplanung im Falle einer Nutzbarmachung des Flurstücks 2224 zu erstellen. Die im Bebauungsplan festgesetzte Wegeführung berücksichtigt allerdings bereits eine Variante, die den voraussichtlich geringsten Eingriff in den Baumbestand darstellt.</p>
<p>Maßnahmen der Hitzebewältigung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Verwendung von hellen und/oder reflektierenden Materialien für Fassaden, Dächer, Hofflächen, Stellplätze, Zuwegungen etc. (+) <input checked="" type="checkbox"/> Bauliche Verschattung, z.B. durch Balkone oder Dachüberstände (+) <input type="checkbox"/> Offene Wasserflächen (+) <input type="checkbox"/> Errichtung eines Trinkwasserbrunnens (+) <input type="checkbox"/> Errichtung von verschatteten Sitzplätzen (+) <input type="checkbox"/> Verschattete Wegeverbindungen (+) 	<p style="text-align: center;"></p>	<p>Eine bauliche Verschattung der Parkplatzfläche durch Anlagen zur Solargewinnung erscheint möglich und sinnvoll.</p>

<p>Wassersensible Stadtentwicklung/ Überflutungsschutz</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Reduzierung (+) oder Zunahme (-) von Flächenversiegelung <input type="checkbox"/> Nutzung von Dachbegrünung, Straßenbegleitgrün und Pflanzen von Bäumen (+) <input type="checkbox"/> offene begrünte Entwässerungsmulden zur langsamen RW-Ableitung (+) <input type="checkbox"/> ortsnahe Retention und/oder Versickerung (+) <input type="checkbox"/> Fluträume für gezielte Rückhaltung (Tiefgaragen, Unterführungen etc.) <input type="checkbox"/> Regenwassernutzung durch Bürger (+) <input type="checkbox"/> Überflutungsschutz am Gebäude (+) 	 <p>Die Versiegelungsbilanz ist ausgeglichen. Es kommt keine neue Versiegelung hinzu.</p> <p>Im Rahmen der Wegeplanung im Falle einer Nutzbarmachung des Flurstücks 2224 ist der Einsatz von versickerungsfähigen Baumaterialien zu prüfen.</p>
---	---	--

<p>Mobilität / Verkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Flächen für Car-Sharing vorgesehen (+) <input type="checkbox"/> Flächen für Pedelec-Verleihstation vorgesehen (+) <input type="checkbox"/> Fahrradstellflächen sind über die notwendige Anzahl hinaus vorgesehen (+) <input type="checkbox"/> Mind. 20 % der notwendigen Fahrradstellflächen sind für Lastenfahrräder geeignet (mind. 2,80 m x 1,0 m) (+) Mobilitätskonzept vorhanden mit Aussagen zu... <input type="checkbox"/> ... Fußverkehr (+) <input type="checkbox"/> ... Radverkehr (+) <input type="checkbox"/> ... ÖPNV (+) <input type="checkbox"/> ... geteilter Mobilität (+) <input type="checkbox"/> ... intelligenter Parkraumbewirtschaftung (+) <input type="checkbox"/> Verkehrsflächenanteil für den motorisierten Verkehr max. 10 % der Plangebietsfläche (+) <input type="checkbox"/> Ausbau der Straßen als Mischverkehrsfläche, kein Durchgangsverkehr (+) <input type="checkbox"/> E-Mobilität / Ladeinfrastruktur mit Nachweis über die Netzkapazität (+) <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung der fußläufigen Durchwegung für die Öffentlichkeit im Quartier (+) <input type="checkbox"/> Keine Flächen für Sharing-Angebote vorhanden (-) <input type="checkbox"/> Kein Mobilitätskonzept vorhanden (-) <input type="checkbox"/> Verschlechterung der fußläufigen Durchwegung für die Öffentlichkeit im Quartier (-) 		<p>Ziel des Bebauungsplans ist die Stärkung der Mobilitätsinfrastruktur. Durch die Freihaltung der Trasse für ein zusätzliches Bahngleis wird ein bestehender Engpass behoben und ein wesentlicher kommunaler Beitrag für einen klimagerechten ÖPNV geleistet. Zusätzlich wird eine unabhängig geführte Fuß- und Radwegtrasse planungsrechtlich vorbereitet. Dies ist der wesentliche Beitrag der Bauleitplanung zum Klimaschutz und einer zukunftsfähigen Bahninfrastruktur.</p>
---	--	--	---

Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 2








<p>Plus (Anzahl)</p> <p>10</p>	<p>Minus (Anzahl)</p> <p>4</p>	<p>Erläuterungen / verbal-argumentative Zusatzbewertung</p> <p>Durch die Zieldefinition zur Freihaltung der potentiellen Gleistrasse und die Wahl eines einfachen zweckgebundenen Angebotsbebauungsplans, sind städtebauliche Entwurfsprofile nur untergeordnet. Durch die Festsetzung einer alternativen Fuß- und Radwegtrasse soll ein bestehendes Mobilitätsdefizit im Sinne des klimafreundlichen Fuß- und Radverkehrs gelöst werden.</p>
--	--	--








Was ist in der nächsten Planungsphase zu beachten?


Um die bestehende Belüftungssituation in das Frankenberger Viertel nicht zu gefährden, muss das potentielle Brückenbauwerk der DB-AG derart ausgeführt werden, dass kein zusätzlicher Belüftungswiderstand entsteht. Aufgabe der Stadt Aachen ist es im Planfeststellungsverfahren diesen Belang vehement zu vertreten und für eine belüftungsfreundliche (u. denkmalgerechte) Brückenkonstruktion einzutreten.

Planungsphase 3: Umsetzung

a) Klimaschutz und Klimaanpassung im Bebauungsplan

Festsetzung	Gesetzliche Grundlage		Ziel, Festsetzungsmöglichkeit, Maßnahme	Geplante Festsetzung und deren Begründung
Festsetzungen zu Art (WA, WR, GE etc.) und Maß (GRZ, GFZ, etc.) der baulichen Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB; §§ 16 ff. BauNVO		Steuerung baulicher Dichte, Erhalt bzw. Schaffung von Freiflächen, Versiegelung beschränken	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
			Festlegung der überbaubaren Grundstücksflächen und damit auch des Verhältnisses zwischen bebauten und unbebauten Flächen / Grünflächenanteil	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen der Bauweise, der überbaubaren und der nicht überbaubaren Grundstücksflächen (in Form von Baulinien und Baugrenzen) sowie der Stellung der baulichen Anlagen	§ 9 Abs. 1 Nr. 2-3 BauGB, konkretisiert durch §§ 22 und 23 BauNVO		Gebäude so ausrichten, dass Frischluftkorridore erhalten bleiben	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
			Optimierte Ausrichtung zur optimalen Nutzung der Sonnenenergie und geringe gegenseitige Verschattung, Kompaktheit	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB		Erhalt bzw. Schaffung von Freiflächen, Berücksichtigung von Luftleit- und Abflussbahnen; Versiegelung beschränken	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
			Vermeidung von Verschattungen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzungen von Flächen für die Energieversorgung und für CO ₂ -sparende Energieversorgungskonzepte	§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 13 und 21 BauGB		Bereitstellung ausreichender Flächen für klimaverträgliche Energieversorgung Beispiel: BHKW-Standort für Nahwärmenetz	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB		Schaffung von Niederschlagszwischenspeichern (z.B. Mulden, Rigolen, Zisternen) und Notwasserwegen für Starkregenereignisse	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein




Festsetzen von öffentlichen und privaten Grünflächen	§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB		Erhalt bzw. Schaffung von Grünflächen, „Durchgrünung“ von Siedlungen positive Beeinflussung des Stadtklimas	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB		Festsetzen von dezentralen System, z.B. der Mulden- oder Grabenentwässerung (in Kombination mit Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 14 – 15); schriftliche Festsetzungen zur wasserdurchlässigen Gestaltung (z.B.: von Zufahrten, Terrassen oder Stellplätzen)	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzungen zum Einsatz erneuerbarer Energien	§ 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB		Einsatz erneuerbarer Energien zur Begrenzung von CO ₂ -Emissionen Strom: z.B. Solarenergie Wärme: z.B. Solarenergie, Geothermie, Biomasse	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Schutzflächen die von Bebauung freizuhalten sind und ihre Nutzung	§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB		Maßnahmen zum Schutz vor Auswirkungen des Klimawandels wie z.B. Schutzstreifen zum Schutz vor Überflutungen bei Starkregenereignissen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen von Bindungen für Bepflanzungen und die Erhaltung von Bäumen etc. für einzelne Flächen oder Teile baulicher Anlagen	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB		Festsetzen von Dach- und Fassadenbegrünungen, Erhalt und Neuanpflanzung von Bäumen, Verbesserung des Kleinklimas zur Entlastung hitzeexponierter Bereiche	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzen, dass Stellplätze und Garagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche nur unter der Geländeoberfläche hergestellt oder dass sie auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nicht hergestellt werden dürfen	§ 9 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 12 Abs. 4 BauNVO oder § 23 Abs. 5 BauNVO		Versiegelung beschränken	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Festsetzungen zu Dachform, Dachneigung etc.	§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 89 BauO NRW		Nutzung der Dachflächen für Solarenergie und/oder Dachbegrünung optimieren	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein






Zulässige Anlagen für erneuerbare Energien ergeben sich aus den Baugebietsvorschriften der BauNVO. Eventuell sind Ausnahmen zuzulassen (oder Zulassung als Nebenanlage)	§§ 1-11 und § 14 BauNVO		Einsatz erneuerbarer Energien ermöglichen	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
---	-------------------------	---	---	---

Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 3 a)

<p>Erläuterungen</p> <p>Aufgrund der Zielsetzung hat der einfache Angebotsbebauungsplan kaum Möglichkeiten einer dezidierten Festsetzung im Sinne des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung. Insofern ist eine Beantwortung der o.g. Kriterien nicht sinnvoll und wurde nicht vorgenommen.</p>
<p>Was ist in der nächsten Planungsphase zu beachten?</p>

b) Klimaschutz und Klimaanpassung in vertraglichen Regelungen

Ziel	Vereinbarungen (Beispiele)	Erläuterung
Realisierung energetischer Baustandards 	<input type="checkbox"/> Energetische Baustandards über gesetzlichen Standard hinaus <input type="checkbox"/> Cradle2Cradle (+)	
Effiziente Energieversorgung 	<input type="checkbox"/> Vorgabe bestimmter Heizungsanlagen (z.B. Brennwerttechnik bei bestehender Gasversorgung) <input type="checkbox"/> Anschluss- und Benutzungsverpflichtungen für Fern- oder Nahwärmeeinrichtungen <input type="checkbox"/> Sicherung von Versorgungsflächen und -leitungen <input type="checkbox"/> Festlegung zentrale/dezentrale Wärmeversorgung <input type="checkbox"/> Festlegung Wahl des Energieträgers <input type="checkbox"/> Effiziente Speicherung und Verteilung der Wärme <input type="checkbox"/> Festlegung eines regenerativen Anteils der Energieversorgung	
Nutzung erneuerbarer Energien zur Strom- und Wärmeerzeugung 	<input type="checkbox"/> Verpflichtung zu aktiver Solarenergienutzung oder andere erneuerbare Energien	

Durchlüftung 	<input type="checkbox"/> Nachweise zum Einfluss der Planung auf lokale Durchlüftungssituationen, Auswirkungen auf die Kalt-/Frischlufthversorgung	
Frei-/Grünflächengestaltung  	<input type="checkbox"/> Erhaltung/Entwicklung/Gestaltung von Grünflächen <input type="checkbox"/> Begrünung von Stellplätzen/Tiefgaragen <input type="checkbox"/> Dach- und Fassadenbegrünungen <input type="checkbox"/> Bauersatzpflanzungen <input type="checkbox"/> Vorschreiben wasserdurchlässiger Bodenbeläge (Entsiegelung) <input type="checkbox"/> Bewirtschaftung des Regenwassers	
Umsetzung / Sicherung  	<input type="checkbox"/> Bindung an die Ziele eines Mobilitätskonzeptes (sofern eines vorliegt) <input type="checkbox"/> Bindung an die Ziele eines Energiekonzeptes (sofern eines vorliegt) <input type="checkbox"/> Bindung an ein Verfahren zur Überprüfung der Standards (Qualitätssicherung) <input type="checkbox"/> Teilnahme an Förderprogrammen <input type="checkbox"/> Vertragsstrafen bei Abweichungen	

Zusammenfassende Bewertung der Planungsphase 3 b)

Erläuterungen

Infolge der Aufgabenstellung sind vertragliche Regelungen unmöglich. Insofern ist eine Beantwortung der o.g. Kriterien nicht sinnvoll und wurde nicht vorgenommen.