

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0353/WP18-1
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 30.03.2022
		Verfasser/in: FB 61/010 // Dez. III
Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße/ Bachstraße - für den Planbereich im Stadtbezirk Aachen-Mitte zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestraße und der Bahnlinie Aachen - Köln hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 Abs. 1 BauGB		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
11.05.2022	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Er beschließt nach Abwägung der privaten und der öffentlichen Belange, die zu sämtlichen Verfahrensschritten vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden, die nicht berücksichtigt werden konnten, zurückzuweisen.

Der Rat der Stadt beschließt den Bebauungsplan Nr. 997 - Kurbrunnenstraße/ Bachstraße - für den Planbereich im Stadtbezirk Aachen-Mitte zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestraße und der Bahnlinie Aachen – Köln gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung und die Begründung hierzu.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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 unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Erläuterungen:

Der Inhalt der Vorlagen

FB 61/0228/WP18 Bericht zur frühzeitigen Beteiligung/ Aufstellungs- und Offenlagebeschluss

FB 61/0353/WP18 Bericht zur Offenlage/ Empfehlung zum Satzungsbeschluss

einschließlich aller Abwägungsmaterialien ist Gegenstand dieser Ratsvorlage.

Der Planungsausschuss hat die Verwaltung im Rahmen einer Programmberatung am 08.11.2018 beauftragt, für das Gebiet zwischen Hauptbahnhof, Kurbrunnenstraße, Moltkestr. und Bahnlinie Aachen – Köln einen Bebauungsplan zur Innenentwicklung nach § 13 a BauGB zu erarbeiten. Diesem Beschluss hat sich die Bezirksvertretung Aachen-Mitte aus bezirklicher Sicht am 28.11.2018 angeschlossen.

Primäres Ziel des Bebauungsplanes soll sein, die für eine Infrastrukturmaßnahme zur Ertüchtigung der Eisenbahnlinie Aachen – Köln durch die Ergänzung eines dritten Gleises im Streckenabschnitt Burtscheider Viadukt auf einem neuen Brückenbauwerk benötigte Trasse zu sichern.

Wenn auch im beschleunigten Verfahren auf die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet werden kann, hatte die Verwaltung dennoch empfohlen, die Bürger*innen in einem sehr frühen Stadium über die Planung zu informieren. In der Zeit vom 04.02.2019 bis 08.03.2019 wurde daher die Planung öffentlich ausgestellt und die betroffenen Behörden wurden beteiligt. Die Bürger*innen hatten die Möglichkeit, sich schriftlich zu der Planung zu äußern. Die Planung war und ist zusätzlich im Internet einsehbar.

Über das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung hat der Planungsausschuss in seiner Sitzung am 23.09.2021 beraten. Er hat für den um die Parzelle 1657 (Kurbrunnenstraße 22), für die ein eigenständiges Verfahren nach §12 BauGB durchgeführt werden soll, reduzierten Geltungsbereich folgenden Beschluss gefasst:

„Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

*Er empfiehlt dem Rat, nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange, die Stellungnahmen der Bürger*innen sowie der Behörden, die nicht berücksichtigt werden konnten, zurückzuweisen.*

Gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschließt er die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes zur Innenentwicklung nach § 13 a BauGB Nr. 997 - Kurbrunnenstraße / Bachstraße- in der vorgelegten Fassung.“

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte hatte am 22.09.2021 aus bezirklicher Sicht einen entsprechenden Empfehlungsbeschluss gefasst.

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs fand in der Zeit vom 08.11.2021 bis 10.12.2021 statt. Parallel hierzu wurde erneut eine Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Der Planungsausschuss wird sich in seiner Sitzung am 07.04.2022 mit dem Ergebnis der öffentlichen Auslegung beschäftigen, die Bezirksvertretung Aachen-Mitte wird am 06.04.2022 beraten.

Die Beratungsergebnisse werden in der Sitzung mitgeteilt.

Die Verwaltung empfiehlt, den Bebauungsplan Nr. 997 in der vorgelegten Fassung als Satzung zu beschließen.

Anlage/n:

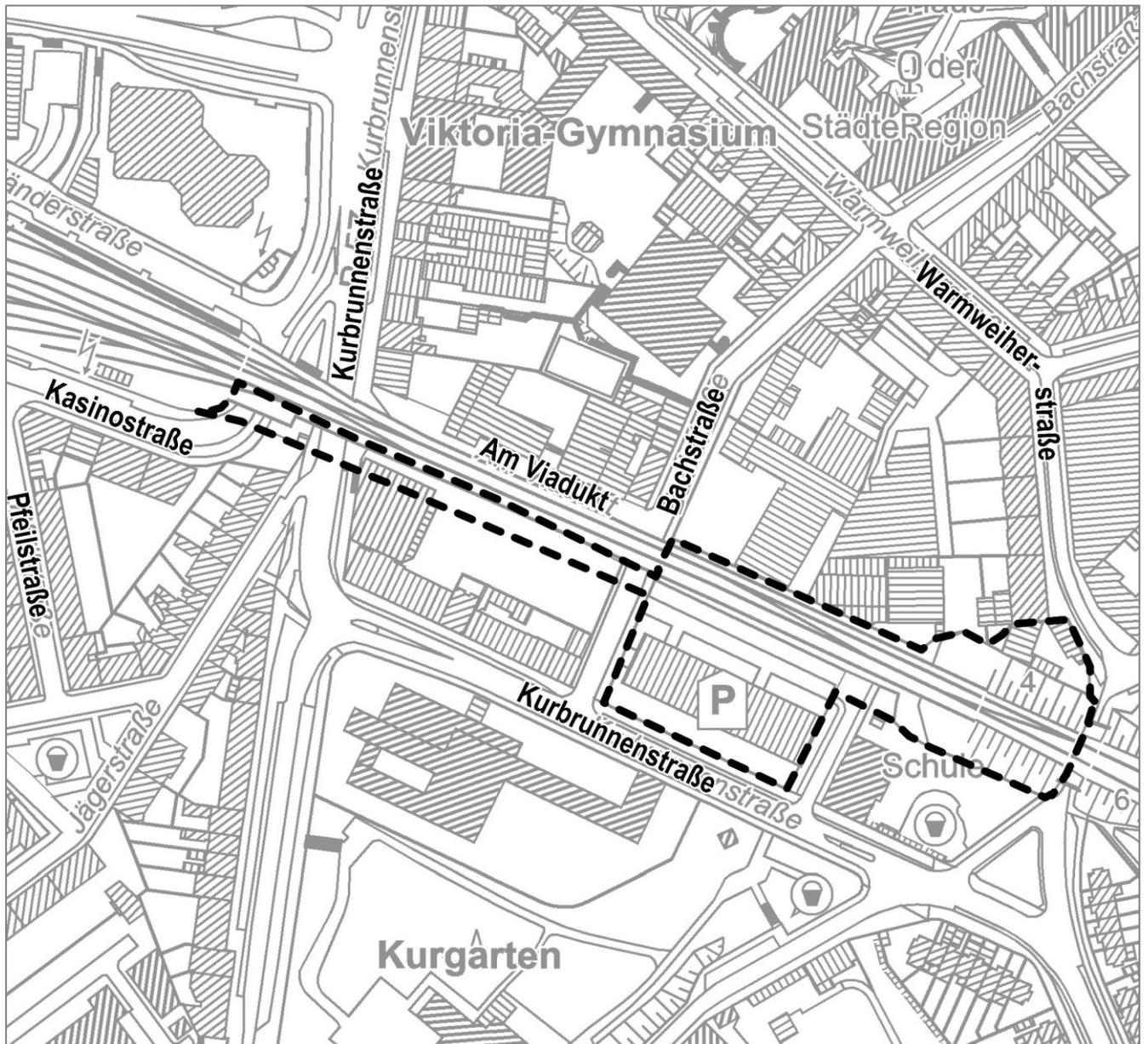
Begründung zum Bebauungsplan Nr. 997

Schriftliche Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 997

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 Viaduktes 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 (Viktoria-Schule 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.

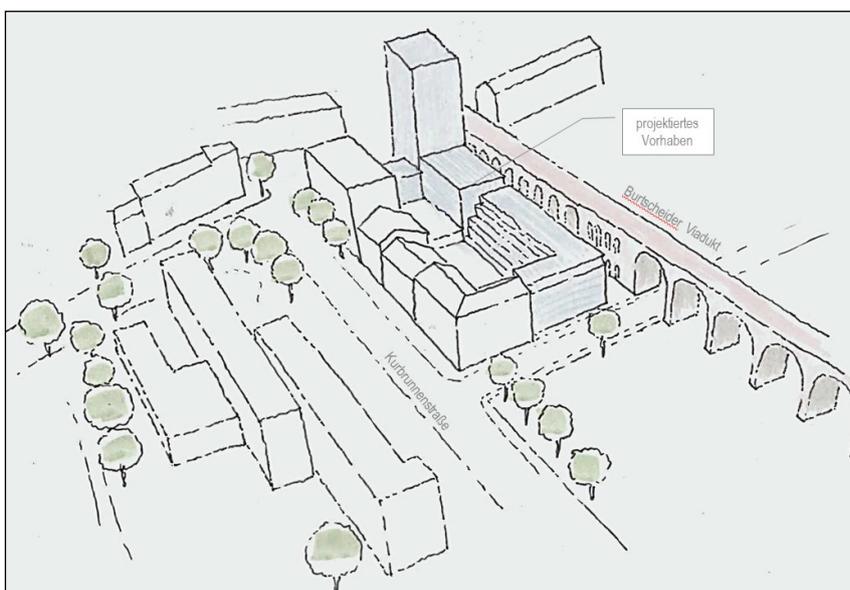


Abb. 1 Vorhaben, Entwurf Kada-Wittfeld-Architekten – Aachen (Ursprungsplanung)

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 Frankenger Viertel und darf nicht zusätzlich eingeschränkt werden. Gebäude dürfen deshalb ausschließlich im Windschatten der Kurklinik Rosenquelle errichtet werden und weder Höhen- noch Längenabmessung der Kurklinik überschreiten.
- Die östliche Hälfte des Plangebietes liegt im Bereich des Burtscheider Thermalwasserzuges. Das Schutzerfordernis ist als sehr hoch einzustufen. Entsprechend ist eine Tiefenfestsetzung für den Aushub von Baugruben obligatorisch und jede Baumaßnahme 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 Moltkebahnhofs 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.

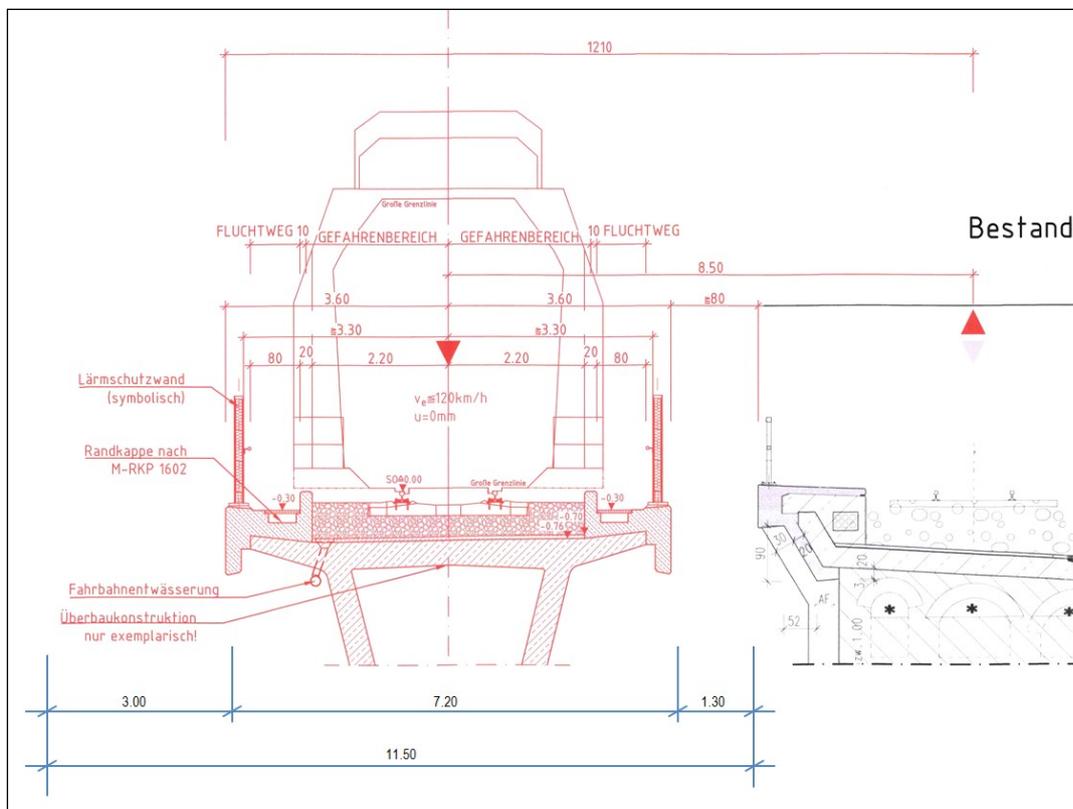
Bebauung Kasinostraße/Jägerstraße (westlicher Bereich)

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.

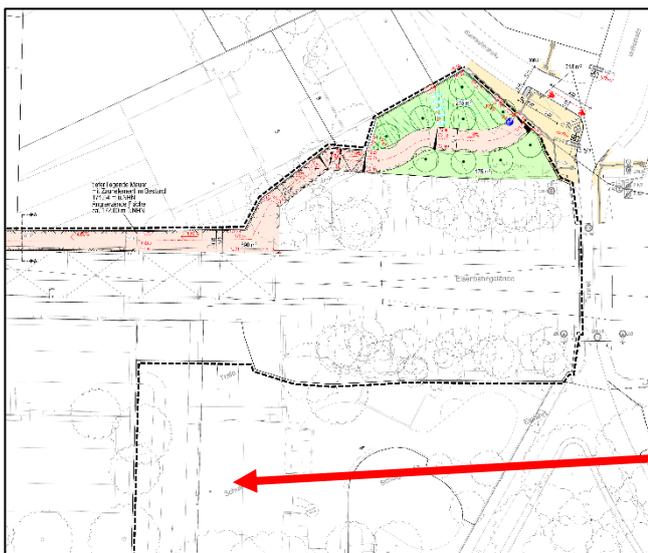


Abb. 3a Fußwegeführung und Fremdgrundstücke (Entwurfsplanung)

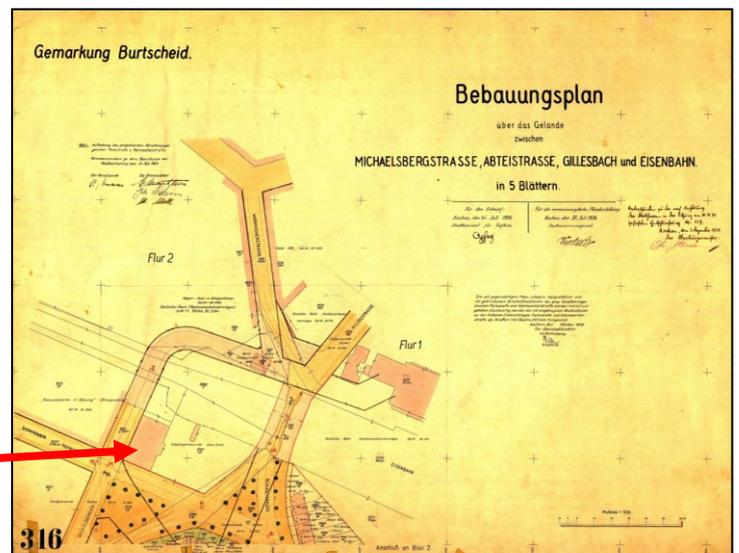


Abb. 3b Fluchtlinienplan 316 (ehemalige Planung) wurde verworfen

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 Frankenger 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 freizuhaltenen 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 Frankenger 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 abgeteufelt 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.

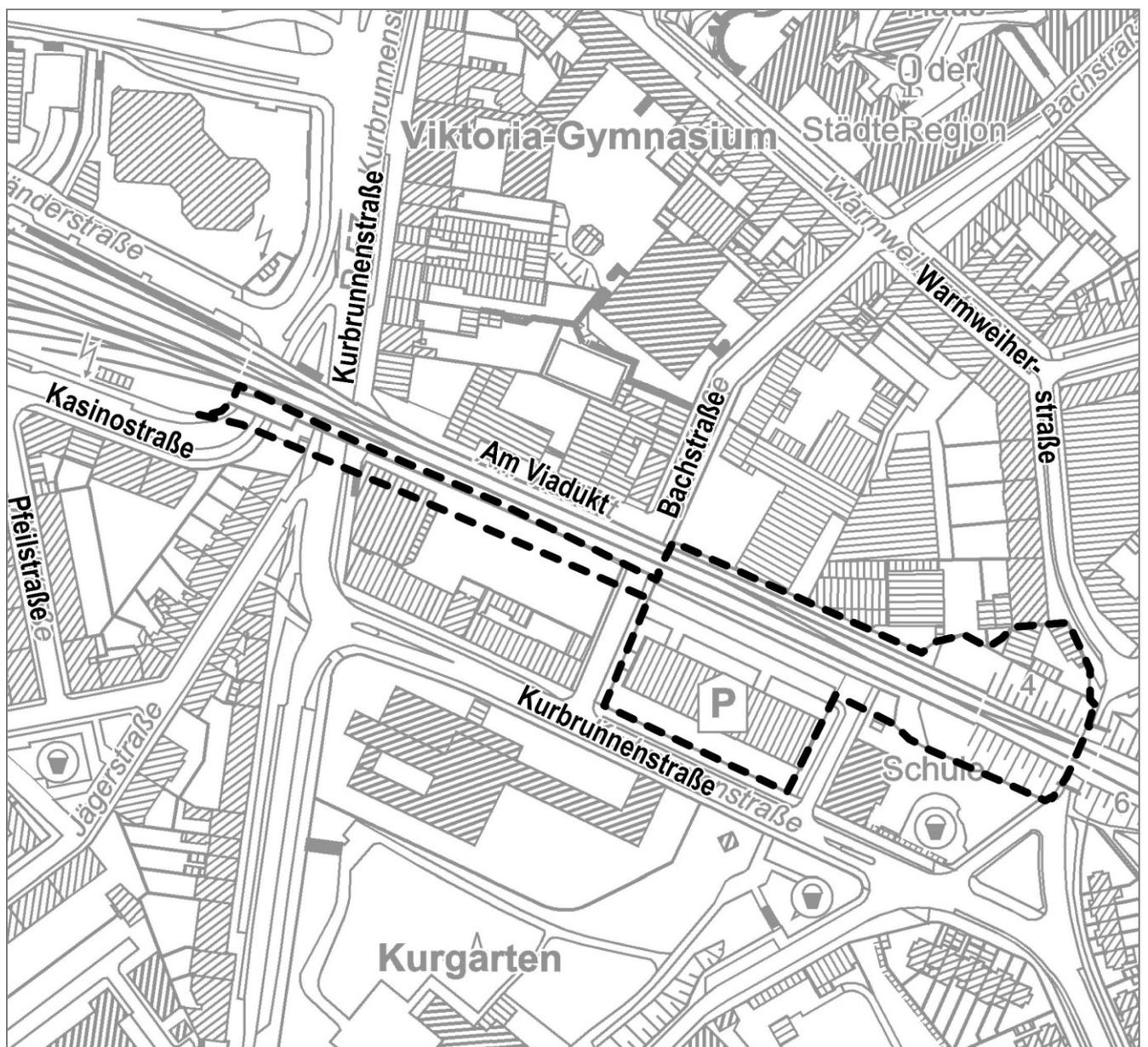
Durch die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg werden Parzellen benötigt, die der Stadt Aachen nicht gehören. Hier fallen Kosten für den Grunderwerb, Herstellung der Verkehrsanlagen und deren Unterhaltung bei der späteren Umsetzung an.

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

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.