

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0443/WP17 Status: öffentlich AZ: 35072-2010 Datum: 17.05.2016 Verfasser: Dez. III / FB 61/200									
<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 958 - Zollamtstraße - hier:</b> <b>- Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit</b> <b>- Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Behörden</b> <b>- Änderung nach der öffentlichen Auslegung und Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung</b>										
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15.06.2016</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>16.06.2016</td> <td>PLA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	15.06.2016	B 0	Anhörung/Empfehlung	16.06.2016	PLA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
15.06.2016	B 0	Anhörung/Empfehlung								
16.06.2016	PLA	Entscheidung								

#### Beschlussvorschlag:

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

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

Darüber hinaus empfiehlt sie dem Planungsausschuss, gemäß § 4a Abs. 3 BauGB die erneute öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zur Innenentwicklung nach § 13 a BauGB Nr. 958 - Zollamtstraße - in der vorgelegten geänderten Fassung zu beschließen.

Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB soll die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme angemessen verkürzt werden.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

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

Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB beschließt er die erneute öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zur Innenentwicklung nach § 13 a BauGB Nr. 958 - Zollamtstraße - in der vorgelegten geänderten Fassung.

Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB soll die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme angemessen verkürzt werden.

### finanzielle Auswirkungen

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

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## **Erläuterungen:**

**hier: Bericht über das Ergebnis der öffentlichen Auslegung  
Änderung nach der öffentlichen Auslegung  
Empfehlung zur erneuten öffentlichen Auslegung**

### **1. Bisheriger Verlauf des Planverfahrens /Beschlusslage**

Die Bluegate Aachen GmbH hat 2012 das Grundstück von der Bahn gekauft und beantragt, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzustellen. Das Grundstück besteht mittlerweile aus den Flurstücken 4975, 4976, 5002, 5003, 5004, 5005, 5006 und 5007.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines Hotels (165 Zimmer), eines Bürohauses (ca. 7650 m<sup>2</sup>), studentischer Apartmentwohnungen (ca. 300), einer Versorgungszone mit Dienstleistungen, Einzelhandel, Fahrradstation etc. (ca. 5300 m<sup>3</sup> BGF) sowie eines Tiefgaragengeschosses mit ca. 240 Stellplätzen geschaffen werden. Die Erschließung und auch die Feuerwehzufahrt erfolgt über die verlängerte Zollamtstraße und eine private Erschließungsstraße entlang des Bahngeländes.

Am 28.02.2013 hat der Planungsausschuss die Einleitung des Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan beschlossen. Am 10.04.2013 hat sich die Bezirksvertretung Mitte dem Beschluss angeschlossen. In der Zeit vom 09.09.2013 bis 20.09.2013 wurde die Planung im Rahmen der Frühzeitigen Beteiligung ausgestellt und in einer Bürgerinformationsveranstaltung am 16.09.2013 vorgestellt. Die betroffenen Behörden wurden ebenfalls beteiligt.

Nach vorheriger Empfehlung durch die Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 24.09.2014 hat der Planungsausschuss am 25.09.2014 den Aufstellungsbeschluss gefasst und den Beschluss zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes (FB 61/0037/WP17). Diese fand in der Zeit vom 27.10. bis 28.11.2014 statt.

Zwischenstände des Projektes wurden dem Planungsausschuss am 15.01.2015 und 26.02.2015 vorgestellt. Da noch planerische Fragen und Inhalte des Durchführungsvertrags ungeklärt waren, konnte lange keine Beratung zum Satzungsbeschluss erfolgen. Durch planerische Änderungen – insbesondere die Erweiterung des Geltungsbereichs um eine kleine Erschließungsfläche an der Bahn - wurde dann 2016 die erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes erforderlich.

Diese Änderungen mit dem Ziel der erneuten öffentlichen Auslegung wurden vom Planungsausschuss am 21.04.2016 nicht beschlossen, da Themen noch nicht abschließend bearbeitet wurden bzw. nicht beratungsreif waren (FB61/0421/WP17). Folgende Aufgaben wurden an die Verwaltung bzw. an den Vorhabenträger herangetragen:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. eine Planlage aller geplanten Hochbauten, der Tiefgarage und des Sockelgeschosses inklusive der Materialwahl dem Ausschuss in Schnitten, Grundrissen, Ansichten und Isometrie zusammenhängend und vollständig vorzulegen,
2. dem Ausschuss eine planerische Gesamtübersicht über alle rund um den Hauptbahnhof projektierten Bauvorhaben inklusive des Telekomgeländes neben der Burtscheider Brücke vorzulegen,
3. den Investor aufzufordern, das nach einem Grundsatzbeschluss des Planungsausschusses für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu fertigende Modell der Gesamtbebauung im Kontext mit der Burtscheider Brücke, dem Hauptbahnhof und den Verwaltungsgebäuden zur Beratung zu überstellen,
4. das Gutachten zur beantragten Reduzierung der notwendigen Stellplätze für das studentische Wohnen in Abweichung von der geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Aachen im Planungsausschuss vorzustellen und zu beraten,
5. die städtischen Vorgaben zur Gestaltung der im Bebauungsplan liegenden Zollamtstraße, der Kiss-and-Ride-Zone, des Eingangsbereichs des Büroturms und eines eventuellen Übergangs zum vorhandenen Verwaltungsgebäude zu formulieren und vorzulegen,
6. den Investor erneut zu bitten, die im Architektenbeirat mehrmals formulierten Punkte in seinem Entwurf umzusetzen und erneut dem Beirat vorzulegen sowie
7. die Lage und Anzahl der öffentlich geförderten Wohneinheiten wie sie im Vorhaben- und Erschließungsplan vorgegeben sind zu verifizieren.

Der Beschluss des Planungsausschusses wurde wie folgt umgesetzt:

Zu 1) Die überarbeiteten Pläne wurden vom Vorhabenträger vorgelegt und sind der Vorlage als Anlagen 9, 10 und 11 beigelegt. Weitere Pläne wie Isometrien etc. werden in der Sitzung vorgestellt.

Zu 2) Die Planungen in der Umgebung werden dem Ausschuss in der Sitzung als Gesamtbild vorgestellt.

Zu 3) Von Seiten des Vorhabenträgers wird ein neues Modell vom Vorhaben vorgestellt und von Seiten der Verwaltung ein Umgebungsmodell mit den Planungen vorbereitet.

Zu 4) Das Verkehrsgutachten von BSV wird den Fraktionen mit den Planunterlagen vor der Sitzung zur Verfügung gestellt.

Zu 5) Die städtischen Vorgaben zur Gestaltung der Zollamtstraße beschränken sich auf den Bereich der Kiss&Ride-Vorfahrt. Ansonsten bleibt die Zollamtstraße in ihrer heutigen Form erhalten. Es erfolgen lediglich Anpassungen im Bereich der Zufahrt zur Tiefgarage. Die Planung der KissRide-Vorfahrt und des Erdgeschossgrundrisses wird als Anlage 11 beigelegt.

Zu 6) Die Planung wurde erneut dem Architektenbeirat vorgestellt. Das Protokoll entnehmen Sie der Anlage 12. Aufgrund der Anregungen wird die überarbeitete Planung erneut am 16.06.2016 dem Architektenbeirat vorgestellt.

Die vorgelegten Umplanungen führen neben Änderungen an den Fassaden zu einer Reduzierung der Höhe eines Bürohausriegels um zwei Vollgeschosse und zum Wegfall des Treppenhauses am Hotel, das nun in den Baukörper integriert werden soll. Diese Änderungen sind bereits in den beigelegten Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans und den Entwurf des Rechtsplans eingeflossen.

Zu 7) Zum Stand der Umsetzung von gefördertem Wohnungsbau laufen Planungen für ein Grundstück in Aachen-Forst. Darüber wird in der Sitzung mündlich berichtet.

## **2. Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 958 einschließlich der Begründung und der schriftlichen Festsetzungen lag vom 27.10.2014 bis einschließlich 28.11.2014 öffentlich aus.

Während dieses Zeitraumes wurden 7 Eingaben eingereicht.

In den 7 Eingaben wurden seitens der Bürger insbesondere die mangelnde Einfügung der Bebauung in die Umgebung in Höhe und Dichte kritisiert. Weiterhin wird der Bedarf für die geplanten Wohnungen bezweifelt und der Mangel an Flächen für PKW-Parken und Busverkehr angemahnt. Von einem Bürger wurde die Beeinträchtigung durch Reflexion von Bahnlärm in Richtungurtscheid eingebracht. Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) hält zudem die Größe der Fahrradstation für zu gering und die Planung der neuen Kiss&Ride-Vorfahrt für mangelhaft.

Die Eingaben der Öffentlichkeit sowie Stellungnahmen der Verwaltung hierzu sind der Vorlage ebenfalls als Anlage (Abwägungsvorschlag Öffentlichkeit) beigelegt. Die Anregungen führten nicht zu einer Änderung der Planung.

## **3. Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

Parallel wurden 17 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. 6 davon haben eine Anregung zur Planung abgegeben.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist darauf hin, dass es sich bei dem Gebiet um ein Bombenabwurfgebiet handelt und mit Kampfmitteln zu rechnen ist. Diese Informationen wurden an den Vorhabenträger weitergegeben und führten zu Hinweisen im Durchführungsvertrag.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat keine Bedenken, sobald bei der Fläche Flurstück 4975 die Freistellung vom Bahnbetriebszweck erfolgt ist. Die Fläche soll vor Umsetzung der Planung freigestellt werden; daher soll eine aufschiebende bedingte Festsetzung für diese Flächen gem. § 9 Abs. 2 BauGB vorgesehen werden. Da die Freistellung des Flurstücks 4975 zwischenzeitlich erfolgt ist, ist die bedingte Festsetzung obsolet geworden.

Das Polizeipräsidium Aachen, Direktion Verkehr, weist auf zusätzlichen Verkehr, insbesondere Parksuchverkehr, und Behinderungen des fließenden Verkehrs hin. Außerdem weist es darauf hin, dass die derzeitige Beschilderung Fußgängerzone mit der künftigen Planung der Kiss&Ride-Vorfahrt nicht vereinbar ist. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms in Form von Straßenbelagsänderung einer Geschwindigkeitsreduzierung vorzuziehen sind.

Aus Sicht der Fachverwaltung wird keine erhebliche Zunahme des Verkehrs mit entsprechenden Behinderungen erwartet. Die Beschilderung der Kiss&Ride-Vorfahrt ist entsprechend zu ändern. Über die baulichen Lärmschutz-Maßnahmen an den Gebäuden hinaus sind keine Änderungen an den Straßen vorgesehen, wie vom Polizeipräsidium angenommen.

Die Bundespolizeiinspektion befürchtet eine Beeinträchtigung Ihrer Funkanbindung zur Karlshöhe. Diese Befürchtungen wurden dem Vorhabenträger weitergegeben mit der Aufgabe der Klärung mit der Bundespolizeiinspektion.

Die Bezirksregierung Köln, Dez. 35.4 Denkmalangelegenheiten, ist zuständig für das Denkmal Hauptbahnhof und hatte Bedenken gegen die Höhe der nächstgelegenen Baukörper mit einer Höhe von 195,5 m über NHN angemeldet. Gleichzeitig wurde das Bestandsgebäude, dessen Höhe nicht bekannt war, von der Höhe als verträglich eingestuft. Die Vermessung durch einen Öffentlich bestellten Vermessungsingenieur hat eine Höhe von 194,14 m über NHN für das Bestandsgebäude ermittelt. Damit konnte das geplante neue Gebäude mit einer Höhe von 195,02 m über NHN als denkmalverträglich eingestuft werden.

Diese Anregung hat zu einer Änderung des Bebauungsplanes geführt. Diese findet aufgrund der dadurch nicht berührten Grundzüge der Planung in einem eingeschränkten Verfahren gem. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB statt. Der Änderung der Höhenfestsetzung von nun 195,1 m über NHN für das Bauteil B hat die Bezirksregierung zugestimmt. Der Vorhabenträger als weiterer Betroffener hat der Änderung ebenfalls zugestimmt.

Der LVR Amt für Denkmalpflege hat seine bereits erhobenen Bedenken der frühzeitigen Beteiligung aufrechterhalten und um weitere Bedenken gegen die Planung aus denkmalpflegerischen Gründen ergänzt. Die vorgeschlagene Lösung der Freihaltung der Sichtachse von der Burtscheider Brücke auf Dom und Rathaus durch Schwenken der Baukörper wird für nicht ausreichend gehalten. Die Sichtbeziehung von diesem Hochpunkt auf die gesamte Innenstadt mit dem Lousberg-Panorama im Hintergrund wird als so hochwertig eingeschätzt, dass eine Freihaltung insgesamt als Ziel formuliert wird. Auch die Einschränkung der Sicht auf das Marschierstor wird als erhebliche Beeinträchtigung gewertet, obwohl dieses nur als Dachhaube sichtbar ist und dies auch nur auf einem kleinen Abschnitt auf der Burtscheider Brücke. Somit geht das LVR weit über das denkmalrechtlich geschützte Ensemble Dom und Rathaus hinaus und stellt die Bebauung des Geländes weitgehender in Frage. Diese Auffassung wird von der Verwaltung nicht nachvollzogen bzw. wird gegenüber den Belangen einer intensiven Nutzung und einer sinnvollen städtebaulichen Entwicklung dieses brachgefallenen ehemaligen Bahn- bzw. Postgeländes zurückgestellt und führt zu einer Zurückweisung der Bedenken des LVR.

Die Eingaben der Behörden sowie Stellungnahmen der Verwaltung hierzu sind der Vorlage ebenfalls als Anlage (Abwägungsvorschlag Behörden) beigefügt.

#### **4. Änderungen nach der öffentlichen Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB und erneute öffentliche Auslegung**

Durch Anregungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung (s. Kap.3) und durch Änderungen in der Vorhabenplanung ergeben sich folgende Änderungen, mit denen eine erneute öffentliche Auslegung durchgeführt werden soll.

##### A. Änderungen in der Vorhabenplanung

- Erweiterung der überbaubaren Grundstücksflächen für den Lärmschutzbaukörper und ein eingeschossiges Gebäude im Zusammenhang mit den Wohnungen (Gemeinschaftsküche) Gegenüber der ursprünglichen Idee, nur evtl. eine Lärmschutzwand zu errichten, wurde eine Lärmschutzbebauung in Form eines Baukörpers mit Erschließungswegen in der Höhe der umgebenden Wohnriegel geplant. Außerdem ergab sich die Idee eines eingeschossigen Baukörpers

als Gemeinschaftsküche zwischen den Wohnriegeln. Die überbaubaren Grundstücksflächen sollen entsprechend mit der zwingenden Gebäudehöhe von 207,5 m und die Gemeinschaftsküche mit einer maximalen Höhe von 195,5 m festgesetzt werden.

- Festsetzung einer zwingenden Gebäudehöhe für die Baukörper C, D von 207,5 m über NHN und den Baukörper E von 217,0 m über NHN

Die Baukörper C, D und E sollen zusätzlich zu der Festsetzung von Baulinien in ihrer Höhe exakt festgesetzt werden, um die gewünschte städtebauliche Form eindeutig festzuschreiben. Statt der Festsetzung 207,5 – 208,0 m für die Baukörper C und D soll das Maß 207,5 m über NHN festgesetzt werden, statt der Festsetzung 216,5 – 217,0 m für den Baukörper E soll das Maß 217,0 m über NHN festgesetzt werden

- Verkleinerung der überbaubaren Grundstücksfläche des östlichen Baukörpers (B) und Vergrößerung der Fläche für das Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit (Kiss&Ride-Vorfahrt)

Die Kiss&Ride-Vorfahrt wurde aufgrund der Vorgaben der Stadt und des Beschlusses des Mobilitätsausschusses vom 13.11.2014 größer geplant, sodass ein Vorbeifahren an haltenden PKW im Wendekreis möglich ist. Die Fläche für das Geh- und Fahrrecht soll vergrößert und die überbaubare Grundstücksfläche des östlichen Baukörpers verkleinert werden.

- Festsetzung einer Fläche für eine Fahrradstation

Der Ersatz für die künftig wegfallende Fahrradstation auf dem Bahngrundstück ist unverändert im neuen Vorhaben im Erdgeschoss und I. Obergeschoss des Gebäudes vorgesehen. Zur besseren Absicherung der Fläche an der zum Hauptbahnhof günstigen Stelle soll – zusätzlich zum Durchführungsvertrag - eine Fläche für die Fahrradstation im Bebauungsplan und Vorhaben- und Erschließungsplan festgesetzt werden, sodass diese Fläche nicht anders genutzt werden kann und eine Mindestfläche für ca. 400 Stellplätze gesichert wird.

- Änderung der schriftlichen Festsetzungen zu

- a) Zulässigkeit der Nutzungen innerhalb der Fläche für eine Fahrradstation (Nr. 1.3)

Die genaue Verortung im Gebäude und die ausschließliche Nutzung der Fläche soll über die schriftliche Festsetzung festgeschrieben werden, nach der nur eine Fahrradstation mit Serviceeinrichtungen, Werkstatt, Fahrradverleih u.ä. zulässig sein soll.

- b) Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen durch technische Aufbauten für das Bürogebäude bis zu 2,0 m statt 1,5 m

Die geplanten technischen Aufbauten auf dem Bürogebäude überschreiten die festgesetzte Gebäudehöhe um ca. 1,85 m. Dies war aus Sicht des Vorhabenträgers technisch nicht anders zu gestalten und er beantragte die Überschreitung der Höhe, sofern eine einheitliche dem Gebäude angepasste Gestaltung vereinbart wird.

Unter der Bedingung einer hochwertigen Gestaltung einer Einhausung mit Blechlamellen soll der Erhöhung der Überschreitung der Höhe durch technische Aufbauten zugestimmt werden. Eine Einschränkung des Volumens soll darüber hinaus über die Festsetzung eines Flächenanteils von max. 50 % der Fläche für die Bürogebäude und von max. 30 % für die übrigen Gebäude erfolgen. Die 50 %

werden allerdings für das östliche Bürogebäude nicht erreicht, da Aufbauten im Bereich der geschützten Sichtachse vom Bismarckturm auf Dom und Rathaus dort ausgeschlossen sind. Die Festlegung der Gestaltung soll zusätzlich im Rahmen von Fassadenkonzept und architektonischen Leitdetails im Durchführungsvertrag erfolgen.

c) Unterschreitung der Baulinien insbesondere für die abgerundeten Eckausbildungen um bis zu 0,6 m Die weiterentwickelte Architektur sieht bei den höheren Baukörpern Abrundungen der Ecken vor, sodass die eckig zusammenlaufenden Baulinien hier unterschritten werden. Um diesen Spielraum zuzulassen, soll eine Festsetzung zur Unterschreitung der Baulinien um bis zu 0,6 m neu aufgenommen werden.

Für die Änderungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, wurde ein eingeschränktes Beteiligungsverfahren gem. § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt. Für o.g. Änderungen war nur der Vorhabenträger als Betroffener zu beteiligen, der diesen Änderungen zugestimmt hat bzw. Antragsteller für die Änderungen ist.

#### B. Änderung durch Anregung der Bezirksregierung Köln im Rahmen der öffentlichen Auslegung

- Verringerung der zulässigen Gebäudehöhe für den Baukörper B

Aufgrund der Bedenken der Bezirksregierung Köln Denkmalangelegenheiten gegen die Höhe des Bauteils B in unmittelbarer Nachbarschaft zum Denkmal Hauptbahnhof ist eine Abstimmung zwischen Vorhabenträger und Bezirksregierung Köln erfolgt. Ergebnis war eine Reduzierung der max. Gebäudehöhe auf 195,1 m über NHN. Damit ist eine Denkmalverträglichkeit hergestellt.

Für die Änderungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, wurde ein eingeschränktes Beteiligungsverfahren gem. § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

Dabei ist im Falle der Gebäudehöhe für das Bauteil B die Bezirksregierung Köln, Dez. 35.4, beteiligt worden, die der Änderung zugestimmt hat.

#### C. Änderung durch Anregung des Vorhabenträgers im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Die Flurstücke 5005-5007 wurden von der Vorhabenträgerin gekauft, stehen aber weiterhin eisenbahnrechtlich uneingeschränkt Bahnbetriebszwecken zur Verfügung. Die Überplanung durch kommunale Bauleitplanung ist nur zulässig, soweit die Festsetzungen mit der Zweckbestimmung der Bahnfläche nicht im Widerspruch stehen. Auch die Eintragung von Baulasten und ein bauordnungsrechtlicher Zugriff auf die Fläche sind auf uneingeschränkt Bahnbetriebszwecken zur Verfügung stehenden Flächen rechtlich fragwürdig.

Aus diesen Gründen hat der Vorhabenträger zur rechtlichen Klarstellung die Überplanung der Flurstücke 5005-5007 im Bebauungsplan mit einer überlagernden Festsetzung (bisher nachrichtliche Übernahme Bahnanlagen gem. § 9 Abs. 6 BauGB) mit der folgenden Festsetzung beantragt:



*„Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt und für unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG im Bereich der Bahnanlagen“.*

Für die Änderung, die die Grundzüge der Planung nicht berührt, wurde ein eingeschränktes Beteiligungsverfahren gem. § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die Deutsche Bahn AG wurden als Betroffene beteiligt und haben der Änderung des Bebauungsplanes zugestimmt.

#### D. Änderungen nach Erarbeitung des Feuerwehrrrettungskonzeptes

Die nun in der Verwaltung abgestimmte Feuerwehrumfahrt führt zu folgenden erforderlichen Änderungen:

- Verschiebung von Baugrenzen und Änderung einer max. Gebäudehöhe im Bereich des geplanten Hotelgebäudes

Für die Feuerwehrumfahrt soll die Baugrenze westlich des Hotelgebäudes geringfügig zurückgenommen werden und die überbaubare Grundstücksfläche südlich des Hotelgebäudes auf das Maß von 186,0 m über NHN reduziert werden.

- Erweiterung der Erschließungsflächen

Außerdem soll zur rechtlichen Klarstellung die Festsetzung *„Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt und für unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG im Bereich der Bahnanlagen“* auf die tatsächlich benötigten Flächen für die Feuerwehrumfahrt erweitert werden.

- Freistellung der Bahnflächen im Plangebiet

Da diese Festsetzung bei gleichzeitiger bahnrechtlicher Widmung der Flächen bauordnungsrechtlich immer noch nicht ausreichend wären, sollen die Flächen im Plangebiet vollständig von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden.

Da dieses Freistellungsverfahren bei Satzungsbeschluss voraussichtlich noch nicht abgeschlossen sein wird, ist eine bedingte Festsetzung für diese derzeit noch gewidmeten Flächen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB geplant, die die Nutzung von der Freistellung abhängig macht. Betroffen sind die Flurstücke 5005, 5006 und 5007 sowie die Teilfläche aus Flurstück 4979.

Durch die Freistellung des Flurstücks 4975 nach Verlegung der Leitung kann die bedingte Festsetzung hierfür entfallen.

- Erweiterung des Geltungsbereichs für die Feuerwehrumfahrt

Die Erarbeitung des Feuerwehrrrettungskonzeptes ergab, dass die Feuerwehrumfahrt in einem kleinen Bereich von ca. 18 m<sup>2</sup> über eine Fläche der Bahn verläuft. Um diese Fläche auch planungsrechtlich zu sichern, soll der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes um diese Fläche erweitert werden und die Festsetzung *„Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt und für unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG im Bereich der Bahnanlagen“* erhalten. Diese Fläche

soll ebenfalls freigestellt werden. Die Verfügungsbefugnis für die Fläche soll über eine Grunddienstbarkeit und soweit erforderlich über Baulasten erfolgen.

- Ausschluss der Zu- und Abfahrt am Knoten Zollamtstraße / Burtscheider Straße

Für die Feuerwehrumfahrt ist eine Zu- und Abfahrt für die Feuerwehr an dem Knotenpunkt Zollamtstraße / Burtscheider Straße möglich. Aus verkehrstechnischen Gründen ist jedoch sonstiges Ein- und Ausfahren z. B. für die Anlieferung auszuschließen. Dies ist als zusätzliche zeichnerische Festsetzung im Bebauungsplan vorgesehen.

Zu der Abwicklung der Anlieferung gibt es jedoch noch Abstimmungsbedarf mit der Feuerwehr, die Bedenken gegen eine Anlieferung in Gegenrichtung zur Feuerwehrumfahrt hat.

#### E. Änderungen aufgrund der Anregungen des Architektenbeirats

Der Architektenbeirat hatte in seinen Sitzungen im August und September 2014 bereits einige Anregungen zur Gestaltung gegeben. Die vorletzte Vorstellung des Vorhabens fand im Architektenbeirat am 19.02.2015 statt. Insbesondere die Anregung, ein Bürogebäude um zwei Geschosse zu reduzieren und die Anregung, die Architektur des Sockelgeschosses des Hotelgebäudes an der Ecke Burtscheider Straße zu überdenken, wurden nicht umgesetzt. Auf diese Punkte und weitere Architekturdetails hat der Architektenbeirat in seiner letzten Sitzung am 12.05.2016 erneut hingewiesen und eine weitere Überarbeitung gewünscht (Siehe hierzu das als Anlage 12 beigefügte Protokoll). Daraufhin wurden Planänderungen bzgl. der Höhe des Bürohauskomplexes, der Gestaltung des Hotels im Sockelbereich, im Bereich des hinten liegenden Treppenhauses sowie der Fassade insgesamt vorgelegt. Weitere Änderungen betreffen die Farbigkeit insgesamt und die Gestaltung des dreigeschossigen Kopfbaus am Kiss&Ride-Platz.

Der überarbeitete Stand der Planung, die auch Bestandteil des Durchführungsvertrags werden soll, sind den Anlagen 9, 10 und 11 zu entnehmen.

Die Reduzierung der Höhe eines Bürohausriegels würde in der Konsequenz für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Reduzierung der festgesetzten Gebäudehöhe auf 210,50 m über NHN für das Bauteil E 2 (Riegel parallel zur Zollamtstraße) bedeuten. Das Bauteil E 1 (Riegel senkrecht zur Zollamtstraße) wird neu abgegrenzt und verbleibt bei einer festgesetzten Höhe von 217,0 m über NHN. Der gläserne Verbindungsbaukörper soll eine Höhe von 210,0 m über NHN erhalten. Am Bauteil C (Hotel) soll die überbaubare Grundstücksfläche um die Fläche des ehemaligen Treppenhauses reduziert werden.

#### F. Sonstige Anpassungen

Nach Durchführung der öffentlichen Auslegung vom 27.10. – 28.11.2014 wurde die Vorhabenplanung noch weiterentwickelt und detailliert. Weiterhin wurde das konkreter werdende Bauvorhaben auf seine Umsetzung geprüft.

Zu den nachfolgenden Themen ist der Stand der Planung wie folgt:

### Ergänzung des Gutachtens zur Verschattung / Belichtung

Aufgrund der Höhe der Wohngebäude bzw. deren Abstand untereinander werden die sonst gültigen Abstandflächen nicht eingehalten. Statt 0,8 H wird nur ein Wert von 0,4 – 0,5 H eingehalten. Über Baulinien und eine Mindesthöhe wird die städtebaulich gewünschte Stellung der Baukörper festgeschrieben, sodass die bauordnungsrechtlichen Vorgaben zur Tiefe der Abstandflächen nicht mehr relevant sind. Die zur öffentlichen Auslegung vorliegende Untersuchung der gesunden Wohnverhältnisse hat jedoch ergeben, dass die Kriterien der DIN 5034 mit mind. 4 Stunden Besonnung im März / September an vielen Stellen an den Gebäuden nicht eingehalten werden. Die weitere Betrachtung hat nun ergeben, dass die mind. 1 Stunde direkte Besonnung im Januar nur von wenigen Anteilen am Gebäude nicht eingehalten werden. Es wurde die Untersuchung noch detaillierter geführt und die Belichtung der Ein-Zimmer-Apartments anhand der konkreten Grundrisse und Fenstergrößen untersucht. Hierfür gibt die DIN 5034 ebenfalls Mindestwerte an, die laut Gutachter für alle Apartments eingehalten werden. Damit wurde nun der Nachweis der ausreichenden Belichtung aller Wohnungen geführt.

### Kiss&Ride Vorfahrt

Nach Offenlage des Bebauungsplanes wurde auch die Planung für die neue Kiss&Ride-Vorfahrt weiterentwickelt; diese war vom Vorhabenträger anfangs kleiner als erforderlich geplant. Eine Vergrößerung hat der Mobilitätsausschuss ebenfalls in seiner Sitzung vom 13.11.2014 vorgegeben. Die geplante Wendeanlage lässt nun ein Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen zu. Zusätzlich mussten Radien für Anlieferung und Rettungsfahrzeuge mit in die Planung einbezogen werden.

### Nachweis der erforderlichen Stellplätze

Die Planungen gingen zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung von einer Unterbringung von ca. 190 Stellplätzen in der Tiefgarage des Vorhabens Bluegate und einer Unterbringung von ca. 140 Stellplätzen im städtischen Parkhaus Verwaltungsgebäude Am Marschierstor aus. Der Mobilitätsausschuss sprach sich jedoch am 13.11.2014 gegen diese Lösung aus. Der Gesamtbedarf lag bei 330 Stellplätzen.

Die Bluegate Aachen GmbH hat durch ein neu vorgelegtes Verkehrsgutachten die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze auf 275 reduziert. Von diesen erforderlichen 275 Stellplätzen können nach Umplanung im Untergeschoss ca. 238 Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück nachgewiesen werden. Die fehlenden 37 Stellplätze sollen abgelöst werden.

### Fahrradparkhaus

Zwischenzeitlich wurde Einigung darüber erzielt, dass im Vorhaben ein Fahrradparkhaus mit mind. 400 Stellplätzen und einer Servicestation untergebracht wird und der Vorhabenträger sich verpflichtet, das Fahrradparkhaus zu betreiben. Dies wird voraussichtlich mit dem jetzigen Betreiber WABE geschehen. Die Absicherung erfolgt zusätzlich durch eine Festsetzung im Bebauungsplan (s.o.). Während der Bauzeit soll auch eine Interimslösung mit dem Vorhabenträger vereinbart werden. Dieser hat mit der WABE eine Vereinbarung getroffen, die eine Interimslösung in der Bahnhofstraße vorsieht. Diese Lösung wird zur Zeit zwischen Vorhabenträger, WABE und Stadt Aachen verhandelt.

## Öffentlich geförderter Wohnungsbau

In der Vorlage zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes für die Sitzung von Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 24.09.2013 und Planungsausschuss am 25.09.2015 war bereits dargestellt, dass sich die Vorhabenträgerin verpflichtet, mindestens 20 v.H. der im Vorhaben insgesamt vorgesehenen Wohneinheiten (300 Apartments für Studierende) im Rahmen des öffentlich geförderten Wohnraumes als Mietwohnungen zu errichten. Wegen der Besonderheit des Wohnbauteils in Bezug auf studentisches Wohnen ist die Vorhabenträgerin berechtigt, den festgelegten Anteil öffentlich geförderten Wohnraumes auch außerhalb des Plangebietes an einem mit der Stadt abgestimmten Standort, prioritär innerhalb des Grabenringes, zu errichten. Der Bericht wurde zur Kenntnis genommen.

Wegen des besonders dringenden Bedarfs wird auch die Schaffung von Wohnraum für Flüchtlinge im Rahmen der Realisierung der Anteilsregelung anerkannt.

Entsprechende Regelungen sollen in den Durchführungsvertrag übernommen werden. Über den Stand der Planung wird in der Sitzung berichtet.

## **5. Umsetzung des Vorhabens / Durchführungsvertrag**

### Vorhaben- und Erschließungsplan

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist entsprechend der unter Kap. 4. beschriebenen Änderungen angepasst worden. Diese Änderungen beziehen sich in erster Linie auf die angepassten Gebäudehöhen (statt Geschossen), die zusätzlichen Baukörper der Lärmschutzbebauung und der „Cooking-Area“, die vergrößerte Kiss&Ride-Vorfahrt, die Lage des Fahrradparkhauses, die nähere Definition der privaten Erschließungsflächen (insbesondere für die Feuerwehr) und die Einbeziehung des Teilstücks des Flurstücks 4979 im Bereich des Gittermastes der Bahn. Der Plan ist als Anlage 8 beigefügt.

### Durchführungsvertrag

Zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde ein Durchführungsvertrag erarbeitet. In diesem soll festgelegt werden, dass das Vorhaben entsprechend den beigefügten Unterlagen in einer bestimmten Frist zu realisieren ist. In den Planungsunterlagen sind neben dem Vorhaben- und Erschließungsplan Ansichten und Schnitte enthalten. Weiterhin wird der Umbau der Kiss&Ride-Vorfahrt anhand von Plänen festgelegt.

Weitere Verpflichtungen sind u.a.:

- Herstellung der Kiss&Ride-Vorfahrt
- Betrieb der Fahrradstation in neuen Räumen im Vorhaben
- Herstellung von Maßnahmen zum Lärmschutz an den beeinträchtigten Wohngebäuden
- Kompensationszahlungen zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation
- Herstellung von Dachbegrünung auf der Erdgeschossbebauung und dem dreigeschossigen „Kopfbau“
- Herstellung von öffentlich gefördertem Wohnraum

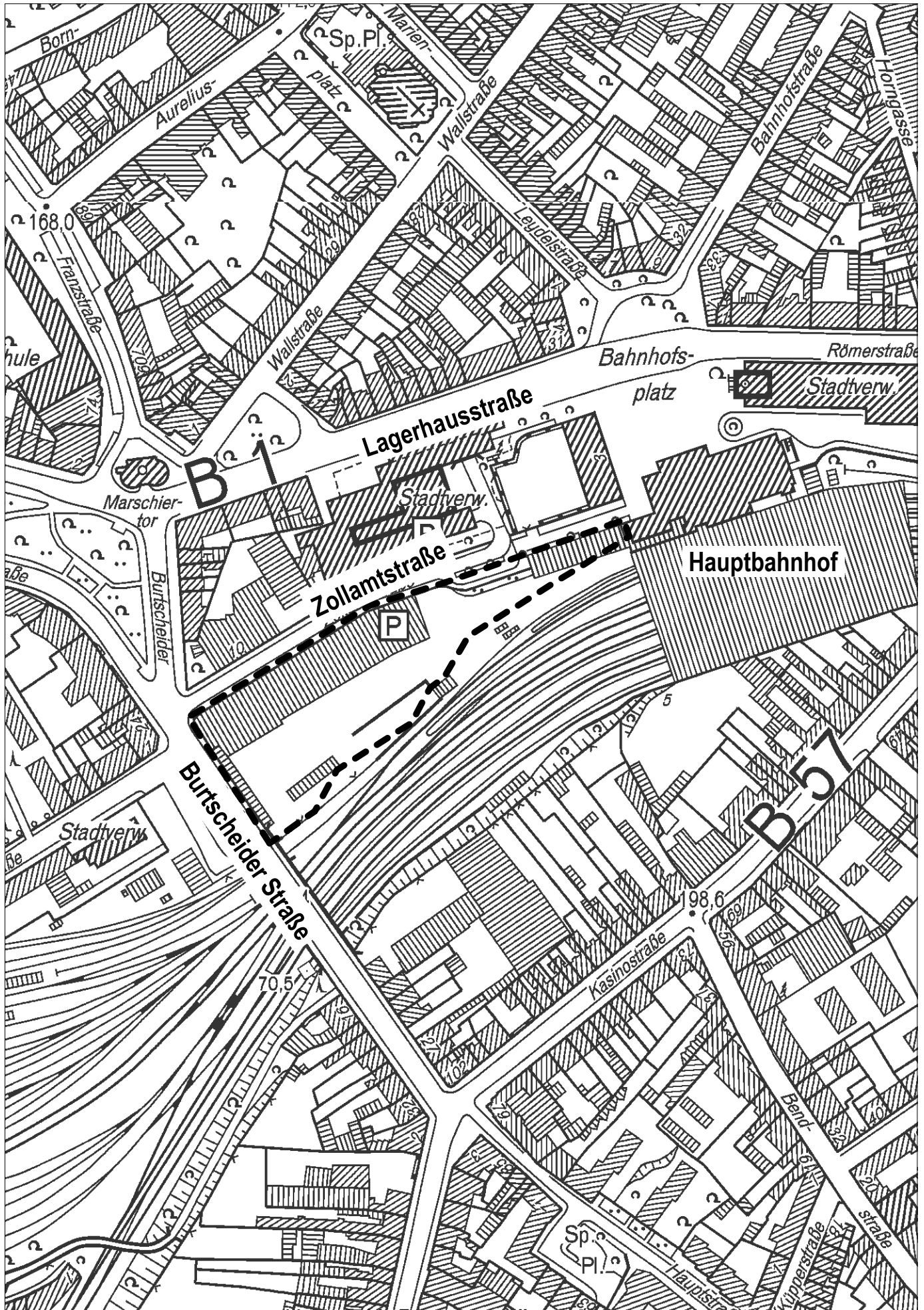
## **6. Empfehlung zur erneuten öffentlichen Auslegung**

Die Verwaltung empfiehlt, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 958 – Zollamtstraße – wie oben beschrieben zu ändern und die erneute öffentliche Auslegung zu beschließen. Da die meisten Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berühren und nur die Erweiterung des Geltungsbereichs die erneute Offenlage erforderlich macht, empfiehlt die Verwaltung, die Frist der öffentlichen Auslegung auf zwei Wochen (statt einen Monat) zu verkürzen.

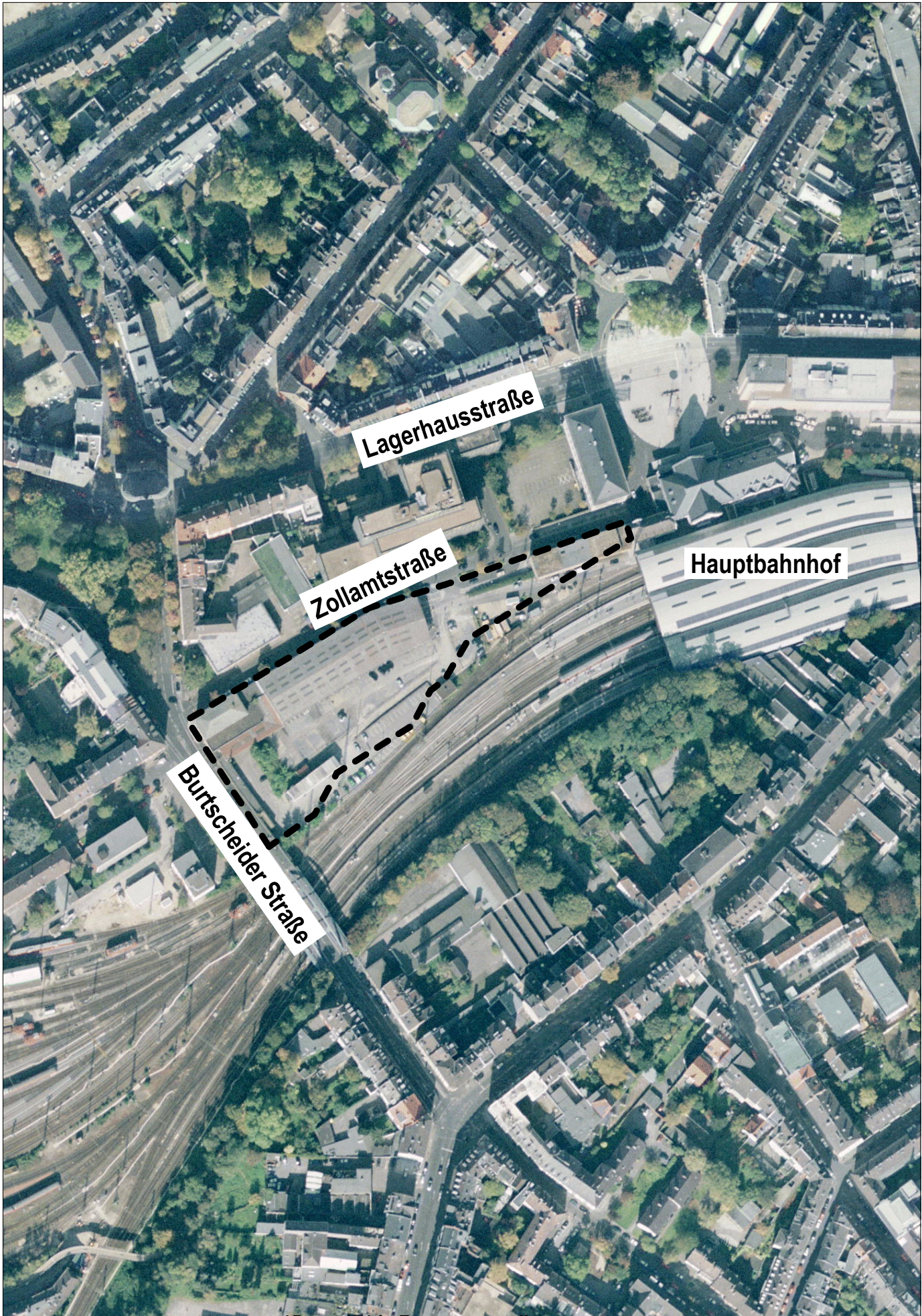
### **Anlage/n:**

1. Übersichtsplan
2. Luftbild
3. Rechtsplan
4. Schriftliche Festsetzungen
5. Begründung
6. Abwägungsvorschlag Öffentlichkeit
7. Abwägungsvorschlag Behörden
8. Vorhaben- und Erschließungsplan
9. Fassadenkonzept und architektonische Leitdetails
10. Fassadenmaterialkonzept
11. Erdgeschoss- und Untergeschossgrundriss
12. Protokoll Architektenbeirat vom 12.05.2016

# Bebauungsplan Nr. 958- Zollamtstraße



# Bebauungsplan Nr. 958 - Zollamtstraße



# STADT AACHEN

## Bebauungsplan Nr. 958

vorhabenbezogener Bebauungsplan nach §12 BauGB

Zollamtstraße

Lageplan

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan besteht aus:  
 - Lageplan  
 - Schriftlichen Festsetzungen  
 - Vorhaben- und Erschließungsplan

Beigefügt ist dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan: - Begründung  
 - Durchführungsvertrag

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

Für die Richtigkeit der Darstellung des gegenwärtigen Zustandes (Stand: Mai 2015), des städtebaulichen Entwurfs und der geometrisch eindeutigen Festlegung der Planung.

Aachen, den

Der Oberbürgermeister

Baudezernat  
In Vertretung

Fachbereich Stadtentwicklung  
und Verkehrsangelegenheiten  
Im Auftrag

Offentl. bestellter  
Vermessungstechniker

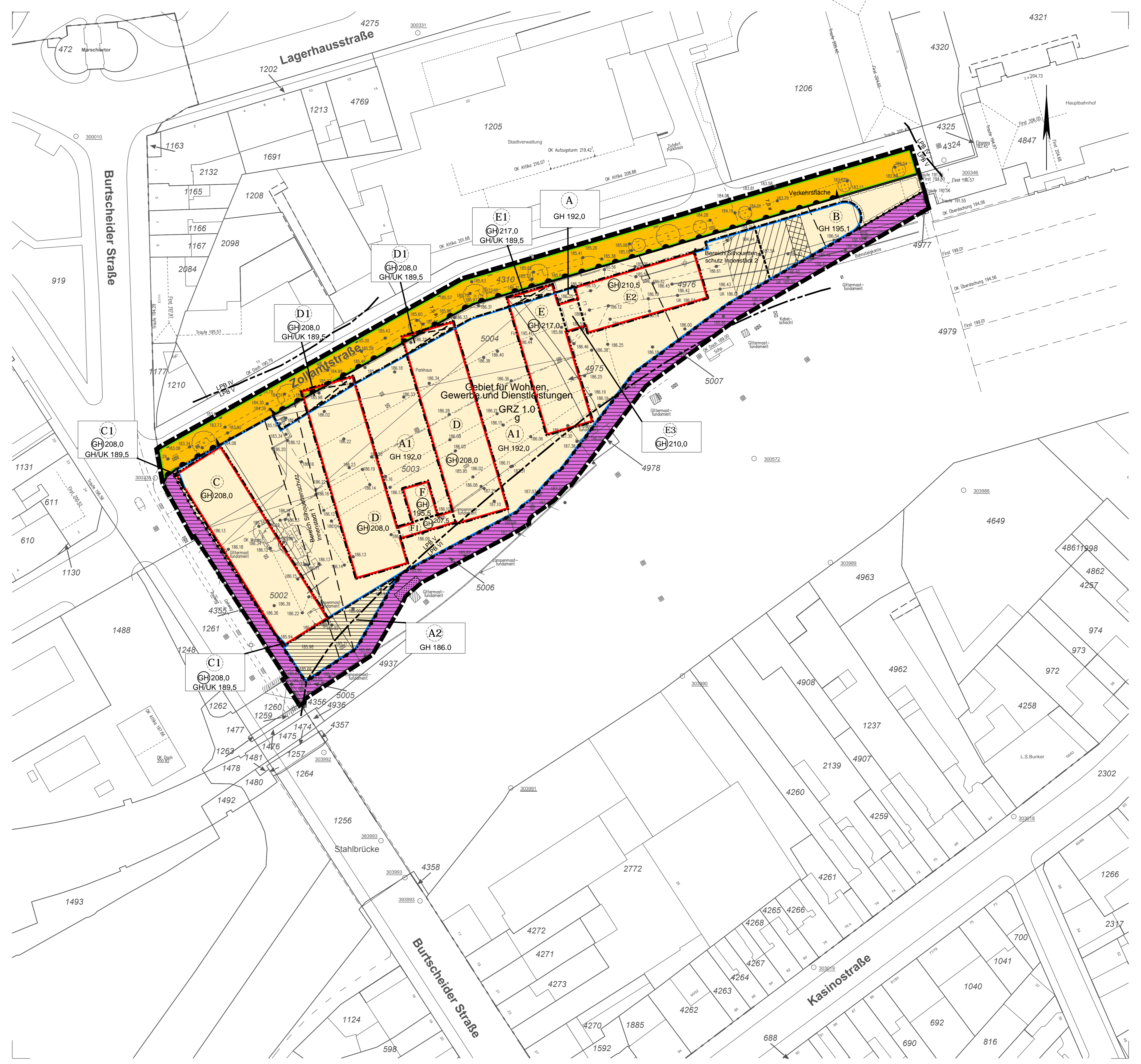
### ZEICHENERKLÄRUNG

- I. Festsetzungen**
- Räumlicher Geltungsbereich
  - Bestimmungslinie (schwarz), Begleitlinie (schwarz) (schwarze Blöcke)
  - Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen (siehe schriftliche Festsetzungen Nr. 1)
  - GRZ 1.0
  - Grundflächenzahl
  - gestockte Bauweise
  - Plangebieteliste
  - Gebäudehöhen zwingend in Metern über NNH
  - Gebäudehöhen (Unterkanal) als Mindestmaß in Metern über NNH
  - Gebäudehöhen als Höchstmaß in Metern über NNH
  - Nutzungsgrenze
  - Baumlinie - Bestimmungslinie (schwarz), Begleitlinie (rot)
  - Baugrenze - Bestimmungslinie (schwarz), Begleitlinie (blau)
  - Wachst-Baumlinie - Baumgrenze - Bestimmungslinie (schwarz), Begleitlinie (rot und blau)
  - Nutzungsgrenze gleichseitig Baumgrenze - Bestimmungslinie (schwarz), Begleitlinie (blau)
  - Flächenbegrenzungslinie (näher Beschriftung der Fläche siehe Angabe im Plan)
  - Grenze Lärmpegelbereich (siehe schriftliche Festsetzung Nr. 6)
  - Bereich ohne Ein- und Ausfahrt für Kfz
  - Ein- und Ausfahrtbereich
- II. Nachrichtliche Übernahmen**
- Bahnanlagen
- III. Bestandsangaben**
- Kreisgrenze
  - Gemarkungsgrenze
  - Flurgrenze
  - Flurstücksgrenze
  - Flurstücknummer
  - Wohnhaus mit Hausnummer
  - Wohnhaus ohne Hausnummer
  - Wirtschaftsgebäude
  - Durchfahrt
  - 3 Vollgeschosse, Flachdach
  - 3 Vollgeschosse, Satteldach
  - 3 Vollgeschosse, ausgebauter Dachstuhl
  - Naturdenkmal
  - Höhe in Meter über NNH
  - Böschung
  - Gartenland
  - Grünland
  - Nutzungsgrenze
  - Topographische Umrisse
  - Baum
  - Hecke
  - Zaun
  - Wassersäufung
  - Oberirdische Leitung
  - Kanaltrasse
  - Aufnahmepunkt
  - Trigonometrischer Punkt
- Bei Bestimmungslinien ist die Mitte der Sichtstärke maßgebend.

1 : 500

GEMARKUNG Aachen  
FLUR 72

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



Der Vorhabenträger hat am 11.09.2012 die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens (vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB) bei der Stadt Aachen beantragt.

Der Planungsausschuss hat in der Sitzung am 25.09.2014 gemäß § 2 (1) BauGB die Aufstellung und gemäß § 3 (2) BauGB die öffentliche Auslegung dieses Planes beschlossen.

Dieser Plan hat gemäß § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 27.10.2014 bis 28.11.2014 öffentlich ausgelegt.

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

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

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

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

Aachen, den  
Der Oberbürgermeister  
Im Auftrag

Aachen, den  
Der Oberbürgermeister  
Im Auftrag

Aachen, den  
Der Oberbürgermeister  
Im Auftrag

Aachen, den  
Der Oberbürgermeister  
Im Auftrag

Aachen, den  
Der Oberbürgermeister  
In Vertretung

Aachen, den  
Oberbürgermeister

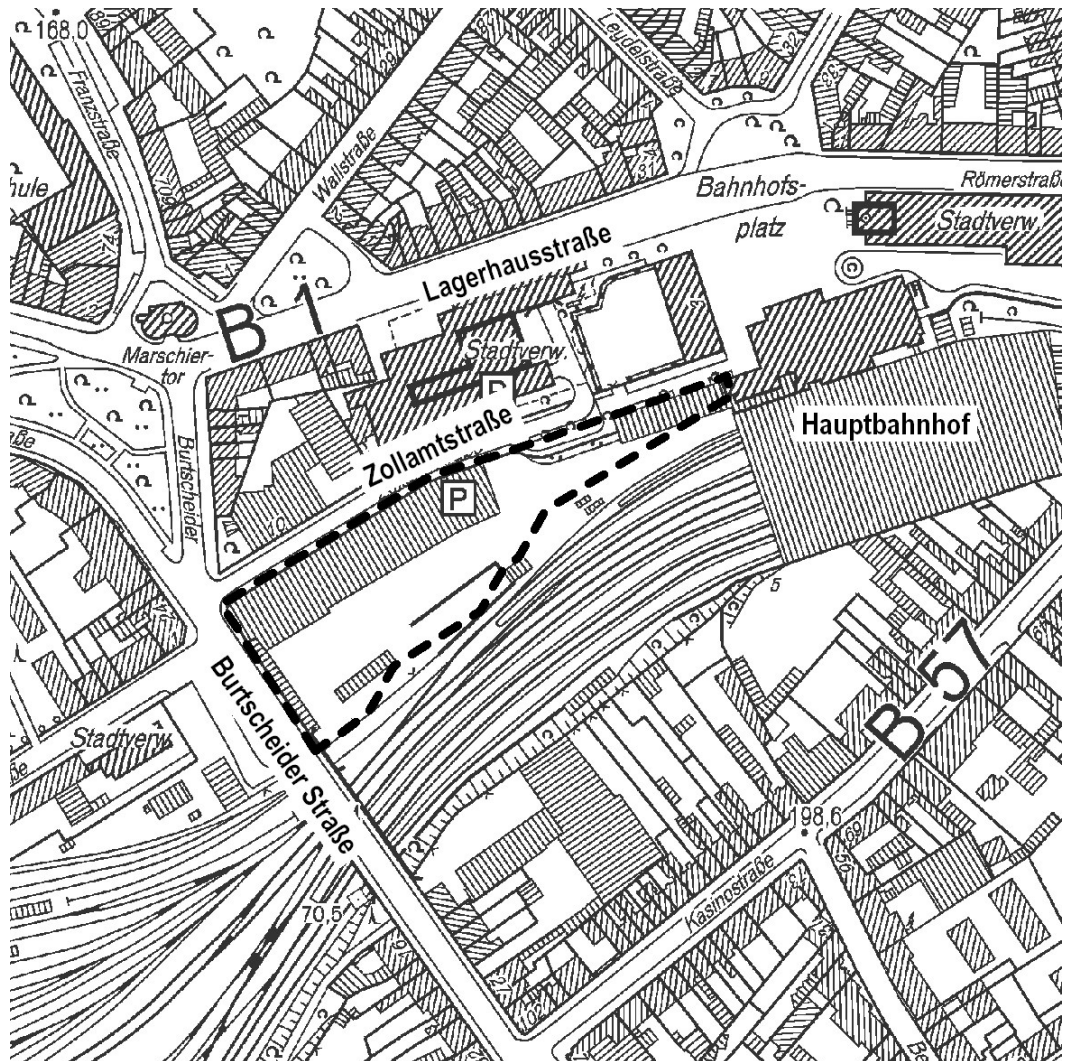
Aachen, den  
Der Oberbürgermeister  
Im Auftrag

BEBAUUNGSPLAN NR.  
**958**  
Zollamtstraße



# Schriftliche Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 958 - Zollamtstraße -

im Stadtbezirk Aachen-Mitte  
für den Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße  
zur erneuten Offenlage



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:**

Gemäß § 9 Abs. 2 BauGB sind im Rahmen der nachfolgend festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich ein Vorhabenträger im Durchführungsvertrag zu einem Vorhaben- und Erschließungsplan verpflichtet.

## **Planungsrechtliche Festsetzungen**

### **1. Art der baulichen Nutzung**

#### **1.1 Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen**

Zulässig sind:

1. Wohngebäude
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. die folgenden Einzelhandelsbetriebe:
  - ein großflächiger Vollsortimenter mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten gem. Sortimentsliste des Zentren- und Nahversorgungskonzepts der Stadt Aachen (s. Anlage 1) mit insgesamt maximal 1.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche;
  - Einzelhandelsbetriebe mit bis zu maximal 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Betrieb
  - Die festgesetzten Einzelhandelsnutzungen sind ausschließlich im Erdgeschoss zulässig.
4. Schank- und Speisewirtschaften, sonstige Gastronomiebetriebe,
5. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
6. Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
7. Büros und Praxen,
8. Anlagen für Verwaltungen,
9. Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke,
10. Anlagen und Einrichtungen für Mobilitätsdienstleistungen,
11. Parkhäuser und Großgaragen,
12. Stellplätze nach Maßgaben der Festsetzung unter Ziffer 5.2.
13. Fahrradstationen / Fahrradparkhäuser mit Serviceeinrichtungen, Fahrradverleih, Werkstatt o.ä.
14. den Nutzungen unter 1. - 13. untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung sowie Anlagen des aktiven Lärmschutzes.

#### **1.2 Nicht zulässig sind:**

1. Bordelle und bordellartige Nutzungen einschließlich der Wohnungsprostitution,
2. Vergnügungsstätten mit den Zweckbestimmungen Sex-Darbietung und/oder Sex-Filme und/oder Sex-Videovorführungen,
3. Spielhallen und Vergnügungsstätten, die zur Erzielung von Gewinnen durch Wetten o.ä. dienen

und Einrichtungen, die dem Aufenthalt und / oder der Bewirtung von Personen dienen und in denen gleichzeitig Glücksspiele nach § 284 Strafgesetzbuch, Wetten, Sportwetten, oder Lotterien angeboten werden.

- 1.3 Flächen für eine Fahrradstation  
Innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten "Flächen für eine Fahrradstation 1 und 2" ist nur eine Fahrradstation / Fahrradparkhaus mit Serviceeinrichtungen / Fahrradverleih / Werkstatt o.ä. und zugehörigen Nebenräumen zulässig. Die Fläche 1 bezieht sich auf die Ebenen zwischen ca. 183,8 m über NHN und ca. 192,0 m über NHN. Die Fläche 2 bezieht sich nur auf die Ebene zwischen ca. 187,0 m und 192,0 m über NHN.

## 2. Maß der baulichen Nutzung

- 2.1 Für das gesamte Baugebiet wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 als zulässige Höchstgrenze, bezogen auf die Fläche des Vorhabengrundstücks festgesetzt.
- 2.2 Die Höhe der baulichen Anlagen (Gebäudehöhe - GH) wird gemäß der in der Planzeichnung für die einzelnen, mit "A" – "F" und "D1" – "E3" bezeichneten Bereiche gleicher Höhenfestsetzung aufgeführten absoluten Höhen
- als Höchstmaß für die Plangebietsteile "A" und "B"
  - als zwingendes Maß für die sonstigen Plangebietsteile sowie ergänzend
  - als Mindestmaß (Unterkante) für die Plangebietsteile „C1“, "D1" und "E1"
- jeweils in Metern über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt.

Die Gebäudehöhe (GH) bezeichnet als

- Höchstmaß den obersten Abschluss der Gebäude (Oberkante). Dies ist im Sinne dieser Festsetzungen der höchst gelegene Punkt der baulichen Anlage unabhängig von der baulichen Funktion oder der Nutzung.
  - Mindestmaß den untersten Abschluss der Gebäude (Unterkante). Unterkante im Sinne dieser Festsetzungen ist dabei der tiefst gelegene Punkt der baulichen Anlage unabhängig von der baulichen Funktion oder der Nutzung.
- 2.3 Ausnahmsweise kann im Einzelfall und mit Zustimmung der Unteren Denkmalbehörde eine Abweichung vom festgesetzten Höchstmaß der Gebäudehöhen um 0,5 m außerhalb der in der Planzeichnung dargestellten und mit "Bereich Silhouettenschutz Innenstadt 1 und 2" bezeichneten Flächen des Geltungsbereichs zugelassen werden, wenn gewährleistet bleibt, dass die im Denkmalschutzbereich Innenstadt geschützte Silhouette (Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus ) nicht weitergehend als derzeit vorhanden beeinträchtigt wird. Dies ist durch einen entsprechenden vermessungstechnischen Nachweis zu belegen.
- 2.4 Technische Aufbauten  
Die im Bebauungsplan festgesetzten maximalen und zwingenden Gebäudehöhen (GH) dürfen ausnahmsweise überschritten werden ausschließlich durch
- nutzungsbedingte Anlagen, die zwingend der natürlichen Atmosphäre ausgesetzt sein müssen (Wärmetauscher, Empfangsanlagen, Lichtkuppeln und Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie, Ansaug- und Fortführungsöffnungen, Lüftungs- und Klimaanlage) bis zu einer Höhe von max. 1,50 m, nur für das Bauteil „E“ von max. 2,00 m. Diese dürfen bei den Bauteilen A-D und F max. 30 % der darunterliegenden Geschosses und beim Bauteil E max. 50% des darunterliegenden Geschosses ausmachen und müssen außerhalb des „Bereichs Silhouettenschutz Innenstadt 1 und 2“ liegen.

- Aufzugsmaschinenhäuser / Treppenhäuser bis zu einer Höhe von max. 2,50 m nur außerhalb der in der Planzeichnung dargestellten und mit "Bereich Silhouettenschutz Innenstadt 1 und 2",
- Brüstungen / Absturzsicherungen bis zu einer Höhe von max. 1,50 m.

Diese technischen Aufbauten müssen mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante des darunter liegenden Geschosses abrücken. Für Aufzugsmaschinenhäuser / Treppenhäuser kann auf den Abstand zur Gebäudekante verzichtet werden, sofern der Aufbau nicht der öffentlichen Verkehrsfläche zugewandt ist.

### **3. Überbaubare Grundstücksflächen**

- 3.1 Die überbaubaren Grundstücksflächen sind in der Planzeichnung durch die Festsetzung von Baugrenzen und Baulinien gem. § 23 Abs. 2 und 3 BauNVO bestimmt.
- 3.2 Außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind unter Beachtung der zeichnerischen Festsetzungen Nebenanlagen und Erschließungsanlagen (Zu- und Abfahrten, Fuß- und Radwege, Treppenanlagen) zulässig.
- 3.3 Eine Über- oder Unterschreitung der festgesetzten Baulinien ist ausschließlich für Maßnahmen des passiven Schallschutzes an Gebäuden, insbes. Schallschutzfenster, Wintergärten, verglaste Loggien und Fassadenelemente um bis zu 0,5 m zulässig und als Unterschreitung durch gegenüber dem weiteren Fassadenverlauf zurückversetzte oder abgerundete Eckausbildungen der Gebäude um bis zu 0,6 m.
- 3.4 Gemäß Planeintrag werden in den Plangebietsteilen "E1" und "D1" anteilige Überbauungen der öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt. Die Unterkante der überkragenden baulichen Anlagen ist dabei mit der jeweiligen gemäß Festsetzung Nr. 2.2 festgesetzten Mindesthöhe auszubilden.

### **4. Besondere Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 2 BauGB)**

- 4.1 Die Flurstücke Nr. 5005, 5006 und 5007, gekennzeichnet mit der Signatur „*Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt und für unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung und für die Deutsche Bahn AG*“ sowie der Teilbereich des Flurstücks 4979, gekennzeichnet mit der Signatur „*Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt mit Unterbauungsverbot für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG*“ im Bereich der Bahnanlagen sind zur Zeit für Bahnanlagen gewidmet. Die festgesetzten Nutzungen

- als Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt für unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung und für die Deutsche Bahn AG auf den Flurstücken 5005, 5006 und 5007
- als Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt mit Unterbauungsverbot für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung und für die Deutsche Bahn AG auf dem gekennzeichneten Teilbereich des Flurstücks 4979

werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheids gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zulässig.

- 4.2 Der Teilbereich des Flurstücks 4979, gekennzeichnet mit der Signatur „*Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt mit Unterbauungsverbot für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG*“ darf nicht unterbaut und nicht für unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen in Anspruch genommen werden.

### **5. Verkehrsflächen / Flächen für den ruhenden Verkehr / Geh- und Fahrrechte**

- 5.1 Private Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen oder innerhalb von

baulichen Anlagen als Tiefgaragen oder Garagengeschosse unterhalb von 186 m ü. NHN zulässig.

**6. Festsetzungen zum Schutz vor Immissionen und sonstigen Beeinträchtigungen / Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor und zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**

6.1 Durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen, Schallschutzfenster oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen ist sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass bei gewährleiteter Belüftbarkeit der Räume in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von  $L_{p,in} = 35 \text{ dB(A)}$  während der Tagzeit (06.00 – 22.00 Uhr) und in Schlafräumen und Kinderzimmern von  $L_{p,in} = 30 \text{ dB(A)}$  während der Nachtzeit (22.00 – 6.00 Uhr) nicht überschritten wird. Der Nachweis des Schallschutzes gegen Außenlärm hat entsprechend VDI 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ vom August 1987 unter Berücksichtigung der mittleren Maximalpegel zu erfolgen.

6.2 Innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. der mit Lärmpegelbereichen festgesetzten Teilbereiche sind die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen gemäß DIN 4109 \* zu erfüllen. Die Abgrenzung der Lärmpegelbereiche (LPB) ist der Planzeichnung zu entnehmen. Es ist für alle Fassaden der nachfolgenden Räume ein erforderliches Schalldämmmaß (erf.  $R'_{w,res.}$  nach DIN 4109) für Außenbauteile von Gebäuden einzuhalten:

Für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume

- innerhalb des Lärmpegelbereichs V ein Schalldämmmaß von erf.  $R'_{w,res.}$  von mind. 45 dB

- innerhalb des Lärmpegelbereichs VI ein Schalldämmmaß von erf.  $R'_{w,res.}$  von mind. 50 dB

Für Büroräume

- innerhalb des Lärmpegelbereichs V ein Schalldämmmaß von erf.  $R'_{w,res.}$  von mind. 40 dB

- innerhalb des Lärmpegelbereichs VI ein Schalldämmmaß von erf.  $R'_{w,res.}$  von mind. 45 dB

Für Schlafräume und Kinderzimmer sind die Anforderungen an das erforderliche Schalldämm-Maß der Außenbauteile (erf.  $R'_{w,res.}$  nach DIN 4109) um 10 dB zu erhöhen.

Im Einzelfall sind im Baugenehmigungsverfahren die Korrekturwerte für das erforderliche Schalldämm-Maß gemäß 5.2 der DIN 4109 in Verbindung mit der Tabelle 9 anzuwenden.

Für Schlafräume und Kinderzimmer ist durch den Einbau von Lüftungseinrichtungen für ausreichende Belüftung zu sorgen.

Ausnahmen von diesen Festsetzungen können zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren durch einen anerkannten Sachverständigen nachgewiesen wird, dass zur Einhaltung der unter 8.1 genannten Innenpegel geringere Schalldämm-Maße für Außenbauteile gem. DIN 4109 ausreichend sind.

\* Grundlage der Festsetzungen ist die DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ in der Fassung von November 1989

## Anlage/n zu den schriftlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 958

### 1. **Sortimentsliste Aachen - nahversorgungs- und zentrenrelevante Sortimente** in Anlehnung an das Warenverzeichnis des Statistischen Bundesamtes WZ 2008

#### **Nahversorgungsrelevante Sortimente**

- Lebensmittel, Getränke
  - Einzelhandel mit Waren verschiedener Art, Hauptrichtung Nahrungs- und Genussmittel, Getränke\* und Tabakwaren (WZ 47.11)
  - Einzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln, Getränke\* und Tabakwaren (in Verkaufsräumen) (WZ 47.2)
- Drogerie, Kosmetik
  - Drogerieartikel (WZ 47.45)
  - Hygieneartikel (WZ 47.75), einschließlich Putz- und Reinigungsmittel (WZ 47.78.9)
- Apotheken (WZ 47.73)
- Schnittblumen und kleine Topfpflanzen (WZ 47.76.1)
- Grundbedarf Schreibwaren (WZ 47.62.2)

\* Das Sortiment Getränke ist in Form eines Getränkefachmarktes nicht nahversorgungsrelevant.

#### **Zentrenrelevante Sortimente**

- Bücher (WZ 47.61)
- Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf (WZ 47.62)
- Bekleidung, Wäsche (Damen-, Herren-, Kinderkonfektion) (WZ 47.71)
- Schuhe, Lederwaren (WZ 47.72)
- Medizinische und orthopädische Artikel (WZ 47.74)
- Bespielte Ton- und Bildträger (WZ 47.63)
- Keramische Erzeugnisse und Glaswaren (WZ 47.59.2)
- Lampen, Leuchten, Beleuchtungsartikel (47.59.9)
- Haushaltsgegenstände
  - Nicht elektronische Haushaltsgeräte, Koch-, Brat-, und Tafelgeschirre, Schneidwaren,
  - Bestecke (WZ 47.59.9)
- Unterhaltungselektronik, Computer, Elektrohaushaltswaren Zentren- und Nahversorgungskonzept der Stadt Aachen
  - Unterhaltungselektronik (WZ 47.43)
  - Kommunikationselektronik (WZ 47.42)
  - Computer, Computerzubehör (WZ 47.41)
  - Elektrohaushaltswaren (Elektrokleingeräte) (WZ 47.54)
- Foto, Optik
  - Augenoptiker (WZ 47.78.1)
  - Foto- und optische Erzeugnisse (WZ 47.78.2)
- Kunst, Antiquitäten
  - Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen, Geschenkartikel (WZ 47.78.3)
  - Antiquitäten und Gebrauchtwaren (WZ 47.79)
- Haus- und Heimtextilien (ohne Bettwaren), Einrichtungszubehör (ohne Möbel)
  - Stoffe, Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten (WZ 47.51)
  - Gardinen, Vorhänge, Dekorationsstoff, dekorative Decken (WZ 47.53)
- Spielwaren, Bastelartikel (WZ 47.65)
- Musikalienhandel
  - Musikinstrumente und Musikalien (WZ-Nr. 47.59.3)
- Uhren, Schmuck (WZ-Nr. 47.77)

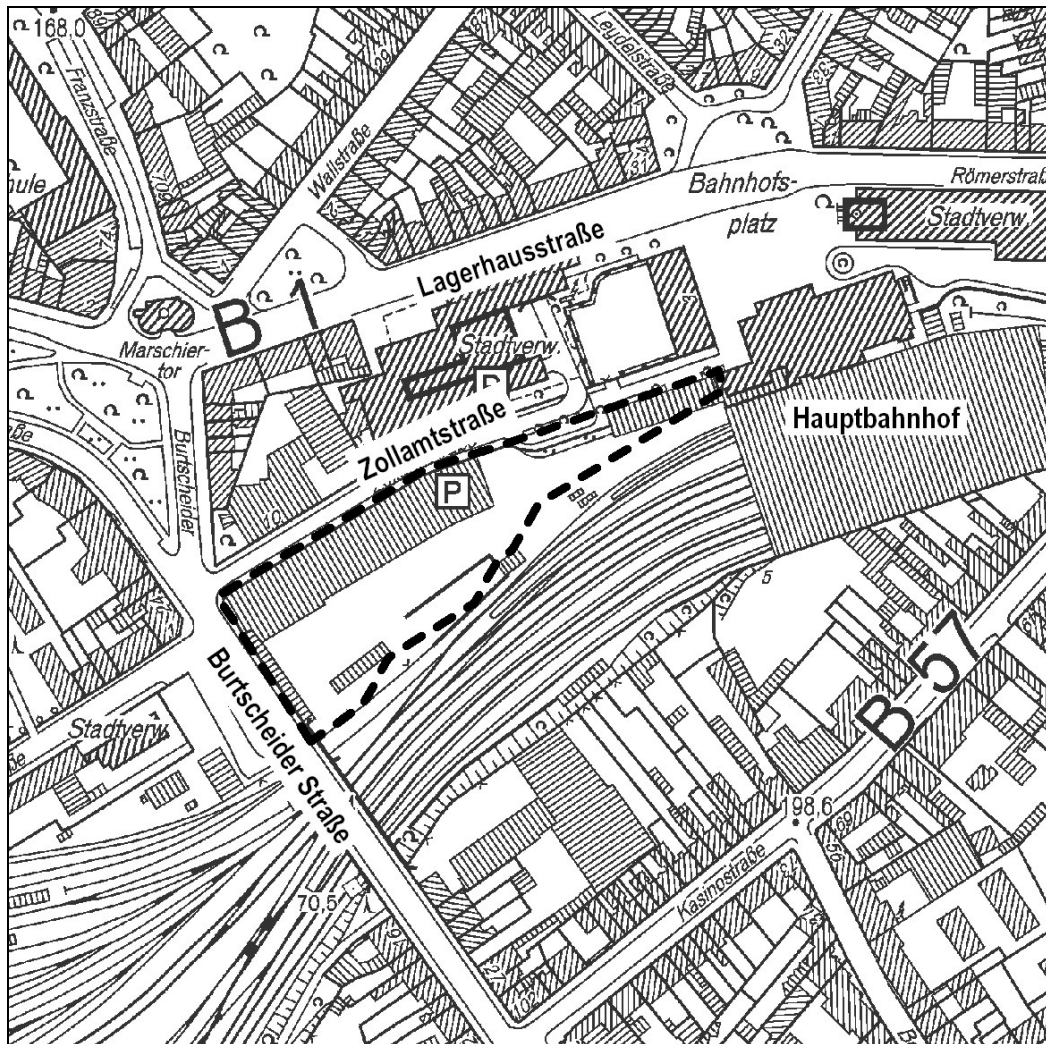
- Sportartikel
  - Sportartikel, Sportbekleidung, Sportschuhe (ohne Campingartikel, Campingmöbel, Sport- und Freizeitboote, Yachten) (WZ 47.64.2)

#### **Sortimentsliste Aachen - nicht-zentrenrelevante Sortimente**

(nicht abschließend)

- Wohnmöbel aller Art, Badezimmermöbel, Einbauküchen, Küchenmöbel, Büromöbel, Garten- und Campingmöbel
- Teppicherzeugnisse, Bettwaren ohne Raumdekoration
- Bau- und Heimwerkerbedarf (Bauelemente, Werkstoffe, Baustoffe Fliesen, Holz, Werkzeuge, Beschläge, Rollläden Gitter, Rollos, Markisen, Bad- und Sanitäreinrichtungen u. Zubehör, Elektroartikel, z.B. Kabel, Antennen, Batterien, Kompressoren, Türen, Fenster, Blockhäuser, Wintergärten)
- Eisen-, Metall- und Kunststoffwaren
- Bürobedarf / Organisationsartikel (mit überwiegend gewerblicher Ausrichtung)
- Campingwagen / Campingartikel / Zelte u. Zubehör
- Elektrogroßgeräte (weiße Ware)
- Fahrräder und -zubehör, Fahrrad-/ Motorradbedarf
- Farben / Tapeten / Bodenbeläge
- Pflanzen u. Saatgut, Pflanzengefäße, Erde, Torf, Pflege- u. Düngemittel, Gartengeräte, Rasenmäher, Gartenhäuser, Zäune, Teichbau
- Kamine
- Kraftfahrzeuge / Autozubehör- u. Reifenhandel
- Saunananlagen / Schwimmbadanlagen
- Sportgroßgeräte
- Großhandelsbetriebe ohne Verkauf an Endverbraucher
- Videoverleih, CD-Verleih
- sonstige Dienstleistungen, wie z.B. Autovermietung, Fahrschule
- Handwerksbetriebe mit werkstattgebundenem Verkauf und weniger als 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche
- Handwerksbetriebe, wie z.B. Autoglaserei, KFZ-Werkstätten, Zweirad-Werkstätten
- Tiernahrung, Zooartikel

**Begründung**  
**zum**  
**vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 958**  
**- Zollamtstraße -**  
im Stadtbezirk Aachen-Mitte  
für den Bereich Zollamtstraße, Burscheider Straße  
zur erneuten Offenlage



Lage des Plangebietes



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Lage, Größe und Beschreibung des Plangebietes .....	4
1.2.	Ziele der Landesplanung/ Regionalplan .....	4
1.3.	Flächennutzungsplan (FNP).....	5
1.4.	Bestehendes Planungsrecht.....	5
1.5.	Bebauungsplanverfahren .....	5
<b>2.</b>	<b>Anlass der Planung.....</b>	<b>9</b>
<b>3.</b>	<b>Ziel und Zweck der Planung.....</b>	<b>9</b>
3.1.	Allgemeine Ziele .....	9
3.2.	Ziel der Planung / Vorhaben.....	10
3.3.	Erschließung .....	10
3.4.	Gebäude- und Wohnungstypologien .....	11
3.5.	Freiraumkonzept .....	11
3.6.	Soziale Infrastruktur .....	12
3.7.	Jugend- und Familienfreundlichkeit.....	12
3.7.1.	Grundsätzliche Anforderungen, die sich aus dem konkreten städtebaulichen Ziel ergeben .....	12
3.7.2.	Erlebnismultifunktionalität im Gebiet .....	12
3.8.	Klimaschutz und Klimaanpassung.....	12
3.8.1.	Standortwahl der Bebauung .....	13
3.8.2.	Städtebaulicher Entwurf.....	13
3.8.3.	Kubatur der Gebäude .....	13
3.8.4.	Solare Wärme- und Energiegewinnung .....	13
3.8.5.	Umgang mit Freiflächen.....	13
3.8.6.	Umgang mit Niederschlagswasser .....	13
3.8.7.	Umgang mit der Energieversorgung.....	14
<b>4.</b>	<b>Begründung der Festsetzungen .....</b>	<b>14</b>
4.1.	Art der baulichen Nutzung / Nebenanlagen.....	14
4.2.	Maß der Nutzung.....	15
4.3.	Überbaubare Grundstücksflächen.....	17
4.4.	Besondere Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 2 BauGB).....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.5.	Verkehrsflächen .....	25
4.6.	Flächen für den ruhenden Verkehr (Stellplätze und Tiefgarage).....	25
4.7.	Geh- und Fahrechte .....	25
4.8.	Lärmschutz.....	25
4.9.	Gestalterische Maßnahmen .....	27
<b>5.</b>	<b>Verkehrerschließung / Abwickelbarkeit der zu erwartenden Verkehre .....</b>	<b>27</b>
5.1.	Bestandsanalyse des Verkehrs .....	27
5.2.	Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens .....	29
5.3.	Ermittlung des zu erwartenden Stellplatzbedarfes .....	30
5.4.	Sicherstellung der Kiss & Ride-Funktion am Hauptbahnhof.....	30
5.5.	Sicherstellung des Erhalts der Radstation.....	30
<b>6.</b>	<b>Wesentliche Umweltbelange und Auswirkungen der Planung .....</b>	<b>30</b>
6.1.	Menschliche Gesundheit - Geräusche .....	30
6.1.1.	Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben .....	31
6.1.2.	Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben .....	31
6.1.3.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	36
6.2.	Menschliche Gesundheit - Elektromagnetische Wirkungen aus dem Bahnverkehr .....	41
6.2.1.	Bestandsbeschreibung, rechtliche Vorgaben und Vorgehensweise .....	41
6.2.2.	Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben .....	42

6.2.3.	Beurteilung der zu erwartende Ein- und Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit.....	43
6.2.4.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	43
6.3.	Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt / artenschutzrechtliche Belange.....	43
6.3.1.	Beschreibung des Plangebiets, rechtliche Vorgaben, Vorgehensweise.....	43
6.3.2.	Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben .....	44
6.3.3.	Bestandsbeschreibung .....	44
6.3.4.	Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände .....	46
6.3.5.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	47
6.4.	Boden und Grundwasser / Kampfmittel.....	48
6.4.1.	Bestandsbeschreibung .....	48
6.4.2.	Untersuchungsergebnisse Altlastensituation.....	49
6.4.3.	Untersuchungsergebnisse Boden/ Abfall.....	50
6.4.4.	Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben .....	52
6.4.5.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	53
6.5.	Luft und Klima .....	53
6.5.1.	Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben .....	53
6.5.2.	Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben .....	55
6.5.3.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	60
6.6.	Kulturgüter und Denkmalschutzbelange.....	60
6.6.1.	Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben .....	60
6.6.2.	Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben .....	61
6.6.3.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	63
6.7.	Sachgüter (und menschliche Gesundheit) – Erschütterungswirkungen aus dem Bahnverkehr .....	63
6.7.1.	Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben .....	64
6.7.2.	Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben .....	65
6.7.3.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	65
6.8.	Ggf. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern .....	66
6.9.	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes bei Nicht-Verwirklichung der Planung, verbleibende Umweltauswirkungen .....	66
6.10.	Zusammenfassung.....	66
<b>7.</b>	<b>Kosten .....</b>	<b>71</b>
<b>8.</b>	<b>Durchführungsvertrag .....</b>	<b>71</b>
<b>9.</b>	<b>Plandaten / Flächenbilanz.....</b>	<b>72</b>
<b>10.</b>	<b>Anlagen .....</b>	<b>72</b>

## 1. Derzeitige städtebauliche und planungsrechtliche Situation

### 1.1. Lage, Größe und Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich am südlichen Innenstadtrand von Aachen an der Zollamtstraße im Stadtbezirk Aachen Mitte. Die Abgrenzung wird bestimmt durch die zum Bauvorhaben gehörigen Grundstücke, die im Bereich liegen. Der ca. 1,2 ha große Geltungsbereich befindet sich zwischen dem 2005/2006 umgebauten Aachener Hauptbahnhof und der Burtscheider Brücke. Es handelt sich um das brachgefallene Areal der ehemaligen Paketpost, das von der BlueGate GmbH von der Deutschen Bahn AG mit Ausnahme eines ca. 18 qm großen Bereichs des Flurstücks 4979 erworben wurde. Der vorgenannte ca. 18 qm große Bereich des Flurstücks 4979 bleibt im Eigentum der DB Netz AG, Frankfurt am Main. Zur Absicherung der Nutzbarkeit dieser Fläche als Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt durch das Plangebiet wird eine Grunddienstbarkeit zugunsten der Grundsätze des Plangebietes (Geh- und Fahrrecht) eingetragen sowie die notwendigen Baulasten bestellt. Das Plangebiet ist derzeit mit Zwischennutzungen (v.a. Parkhaus, Polizei, Autovermietung) belegt und teilweise bebaut. Es handelt sich um Anbauten an das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes mit Fahrradparkhaus, die ehemalige Güterhalle mit Stellplätzen der APAG sowie ehemalige, ungenutzte Bahnanlagen und -gebäude.

Das Bahnareal südlich des Alleinringbereiches der Stadt Aachen bildet die Grenze zu der ehemals eigenständigen Gemeinde Burtscheid. Die Fläche wird im Süden durch die Bahngleise, im Osten durch die Hallenkonstruktion der Bahnsteigüberdachung des Aachener Hauptbahnhofes und dem unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsgebäude, nach Westen durch die Burtscheider Brücke und nach Norden durch die Zollamtstraße mit dem das Bild dominierenden Verwaltungsgebäude am Marschierort der Stadt Aachen aus den 70er Jahren sowie überwiegend gewerbliche Nutzungen begrenzt. Dieses Verwaltungsgebäude ist einer von mehreren Solitärbauten, die sich zwischen dem historischen Marschierort und der Normaluhr entlang der Lagerhausstraße reihen.

Vor allem in Hinblick auf die abgeschlossene Sanierung und Modernisierung des unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofs zu einem attraktiven Kundenzentrum und der parallel durchgeführten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zur neuen "Visitenkarte" für die ankommenden Besucher, haben die von "Bahnnutzungen" freigezogenen Flächen derzeit eine eher unvorteilhafte Ausstrahlung auf den Gesamtbahnhofsbereich.

Das städtebauliche Bild des Areals ist geprägt durch die heutige temporäre Parkplatznutzung und die an der Zollamtstraße gelegenen Hallenkonstruktionen. Die die Zollamtstraße begleitenden Bürobauten aus den 60er Jahren wurden zuletzt während des Bahnhofumbaus durch die bauleitende Firma genutzt. Die Gleisanlagen sind zum Teil bereits rückgebaut.

Die im direkten Umfeld vorhandene Bebauung der Blockränder weist eine 4-5 geschossige Bebauung auf, in der Regel mit erdgeschossiger gewerblicher Nutzung und Wohnen in den Obergeschossen. Stadtbildprägende Bauten aus der Gründerzeit befinden sich in den von der Lagerhausstraße abgehenden Straßen. Ebenso sind die unter Denkmalschutz stehenden Bauten des Bahnhofes, das Gebäude der Stadtverwaltung und des Zollamtes hervorzuheben. Am Fußpunkt der Burtscheider Straße befindet sich das historische Marschierort und als Reste der aufgegebenen Umwallungsanlage eine größere Grünfläche. Von der südlich gelegenen Burtscheider Brücke besteht eine Blickbeziehung auf das vorgenannte Stadttor und die Stadtsilhouette mit Dom, Rathaus und dem Lousberg, aber auch zur Gleisharfe an der Reumontstraße.

### 1.2. Ziele der Landesplanung/ Regionalplan

Die Inhalte des Regionalplans (ehemals Gebietsentwicklungsplan – GEP) für den Regierungsbezirk Köln / Teilabschnitt Region Aachen sind mit Bekanntmachung vom 27. Mai 2003 Ziel der Landesplanung geworden. Darin ist das Plangebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

Im Bereich südlich des Geltungsbereichs wird der ASB überlagert durch die Darstellung "Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr (Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen)".

Gemäß §24a LEPro NW dürfen Kerngebiete sowie Sondergebiete für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe (§11 Abs. 3 BauNVO) nur in zentralen

Versorgungsbereichen ausgewiesen werden. Das Plangebiet befindet sich in einem zentralen Versorgungsbereich (Hauptzentrum) der Stadt Aachen.

### 1.3. Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Aachen von 1980 stellt für den Geltungsbereich derzeit Bahnflächen gem. § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB dar (vgl. Anlage 1 zur Begründung). Der in Aufstellung befindliche Flächennutzungsplan im Verfahrenssachstand Vorentwurf stellt für die Flächen des Geltungsbereichs überwiegend gemischte Bauflächen dar. Die Darstellung des FNP wird gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens zum vorliegenden Bebauungsplan "Zollamtstraße" in die Darstellung gemischte Baufläche gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO berichtigt (vgl. Anlage 1 zur Begründung).

Eines gesonderten Verfahrens bedarf es nicht. Der Bebauungsplan ist damit als aus dem FNP entwickelt anzusehen.

### 1.4. Bestehendes Planungsrecht

Das Plangebiet liegt derzeit nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans oder des Landschaftsplans. Das Freistellungsverfahren zur Entlassung der ehemaligen Bahnflächen aus dem Fachplanungsvorbehalt wurde für den überwiegenden Teil des Geltungsbereichs im Jahr 2013 betrieben und mittlerweile abgeschlossen. Das Flurstück 4975 ist mittlerweile ebenfalls von Bahnbetriebszwecken freigestellt; der ursprünglich hier in Nord-süd-Richtung verlaufende Entwässerungskanal von der Gleisanlage zur Zollamtstraße wurde zwischenzeitlich verlegt. Die Flächen 5005 – 5007 und eine ca. 18 qm große Fläche des Flurstücks 4979, gekennzeichnet mit der Signatur „Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt mit Unterbauungsverbot für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG“ werden noch freigestellt.

### 1.5. Bebauungsplanverfahren

Der vorgesehene vorhabenbezogene Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB unter Anwendung des beschleunigten Verfahrens aufgestellt (vgl. auch Kap. 1.3 zum FNP). Die Anwendungsvoraussetzungen liegen vor:

Der Geltungsbereich liegt als ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil in der Aachener Innenstadt. Es handelt sich bei der vorgesehenen Entwicklung um die Wiedernutzbarmachung ehemaliger Bahnflächen und eine Maßnahme der Innenentwicklung durch Nachverdichtung. Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren liegen vor. Die im Bebauungsplan festgesetzte zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt weniger als 20.000 m<sup>2</sup>.

Für die Beurteilung der Anwendbarkeit gem. § 13a Abs. 1 S. 4 BauGB wurde geprüft, ob durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG oder nach Landesrecht unterliegen. Diese Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG Vorprüfung ist nachfolgend dokumentiert.

Die Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG), sehen in der Liste der "UVP-pflichtigen Vorhaben" (Anlage 1 zum UVPG) unter Nr. 18.6.2 i.V.m. Nr. 18.8 für den Bau eines großflächigen Handelsbetriebes mit einer zulässigen Geschossfläche ab 1.200 m<sup>2</sup> u.a., wie hier vorliegend, im Innenbereich oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls hinsichtlich möglicher Umweltauswirkungen gemäß § 3c UVPG unter Anwendung der Kriterien der Anlage 2 zum UVPG zwingend vor. Sofern in der Anlage 1 zum UVPG für ein Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären. Bei den Vorprüfungen ist zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden. Bei der allgemeinen Vorprüfung ist auch zu berücksichtigen, inwieweit Prüfwerte für Größe oder Leistung, die die Vorprüfung eröffnen, überschritten werden.

Nachstehende Kriterien sind anzuwenden, soweit in § 3c Satz 1 und 2 UVPG, auch in Verbindung mit §§ 3e und § 3f UVPG, auf Anlage 2 Bezug genommen wird. Dies ist vorliegend der Fall.

Durch die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 958 "Zollamtstraße" werden, wie nachfolgend im Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung dargelegt, auch keine Zulässigkeiten von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.

**Tabelle 1 –Ergebnis allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. UVPG**

Nr.	Prüfkriterien (gem. Anlage 2 zum UVPG)	Prüfergebnis	UP- Erfordernis	
			Ja	Nein
1.	<b>Merkmale des Vorhabens</b> Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:			
1.1	Größe des Vorhabens	- Max. 13.572 m² Grundflächen für bauliche Nutzungen inklusive Stellplätzen entstehen auf bisher in der Vergangenheit bereits baulich genutzten und/oder versiegelte Flächen mit gewerblicher Nutzung bzw. Bahnbetrieb in ähnlicher Größenordnung  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
1.2	Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft	- Nutzung: überbaubare Grundstücksflächen, Verkehrsflächen; keine weitergehenden, unverträglichen Eingriffe in Wasserhaushalt, Boden, Natur und Landschaft aufgrund Wiedernutzung im Innenbereich  - Gestaltung: Dachbegrünung, Erhalt vorhandener Grünstrukturen (Straßenbäume), Gebäudeneubau  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
1.3	Abfallerzeugung	- Im Rahmen der vorhandenen Strukturen vermeidbar bzw. im Rahmen der geregelten Entsorgung konfliktfrei zu gewährleisten, da überwiegend Hausmüll  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
1.4	Umweltverschmutzung und Belästigungen	- Sanierung von Bodenbelastungen  - Berücksichtigung der Immissionssituation(Geräusche) durch fachgutachtliche Untersuchung und Berücksichtigung von Maßnahmen zur Konfliktminimierung mittels Festsetzungen und vertraglichen Regelungen bzw. organisatorischen Maßnahmen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X

Nr.	Prüfkriterien (gem. Anlage 2 zum UVPG)	Prüfergebnis	UP- Erfordernis	
			Ja	Nein
1.5	Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien	- geringer aufgrund angestrebter Nutzungen Handel, Dienstleistung und Wohnen gegenüber der bisherigen gewerblichen und verkehrlichen Nutzung  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.	<b>Standort des Vorhabens</b> Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung der Kumulierung mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:			
2.1	Bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)	- Bereits jetzt keine Nutzungen im Sinne der nebenstehend genannten Funktionen vorhanden.  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.2	Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes (Qualitätskriterien)	- Aufgrund der bestehenden Vorbelastung und -nutzung keine Beeinträchtigung zu erwarten  - Teilweise Verbesserung der Situation durch Austausch belasteten Bodens  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.	Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):			
2.3.1	im Bundesanzeiger gemäß § 10 Abs. 6 Nr. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes bekannt gemachte Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.2	Naturschutzgebiete gemäß § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.3	Nationalparke gemäß § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.4	Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.5	gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.6	Wasserschutzgebiete gemäß § 19 des Wasserhaushaltsgesetzes oder nach Landeswasserrecht festgesetzte Heilquellenschutzgebiete sowie Überschwemmungsgebiete gemäß § 31b des Wasserhaushaltsgesetzes	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.7	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X

Nr.	Prüfkriterien (gem. Anlage 2 zum UVPG)	Prüfergebnis	UP-Erfordernis	
			Ja	Nein
	bereits überschritten sind			
2.3.8	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 5 des Raumordnungsgesetzes	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
2.3.9	in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind	- nicht vorhanden oder betroffen  Keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
3.	<b>Merkmale der möglichen Auswirkungen</b> Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; insbesondere ist folgendem Rechnung zu tragen:			
3.1	dem Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)	- nicht relevant, da keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	- nicht relevant, da keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
3.3	der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen	- nicht relevant, da keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
3.4	der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	- nicht relevant, da keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X
3.5	der Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	- nicht relevant, da keine erheblichen Auswirkungen festzustellen.		X

Im **Ergebnis** ist bezogen auf die Regelungen des Umweltverträglichkeits-Prüfungsgesetzes (UVPG) ein Erfordernis zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die als zulässig geplanten Nutzungen des Bebauungsplans Nr. 958 "Zollamtstraße" in Aachen nicht festgestellt worden.

Durch den Bebauungsplan werden keine Vorhaben als zulässig festgesetzt, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Erhaltungsziele und Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete i.S. des Bundesnaturschutzgesetzes) bestehen nicht.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden im Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren wurden seitens der Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, keine von dieser Einschätzung abweichenden Äußerungen vorgebracht.

Gemäß § 13 Abs. 3 BauGB wird deshalb von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, von dem Umweltbericht nach § 2a, von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 Abs. 5 S. 3 und § 10 Abs. 4 jeweils BauGB abgesehen. Die für die Planung relevanten Umweltschutzaspekte in Bezug auf die zu erwartenden Wirkungen der Planung werden fachgutachtlich untersucht

und bewertet. Die Ergebnisse werden abwägend in die Planung eingestellt und im Bebauungsplan berücksichtigt (vgl. Kap. 6 – Wesentliche Umweltbelange). Soweit erforderlich, werden Festsetzungen oder Hinweise in den Bebauungsplan übernommen. Ggf. erforderliche sonstige oder ergänzende Regelungen wurden in den Durchführungsvertrag mit dem Investor aufgenommen.

Untersucht wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens die zu erwartende Verkehrs- und Geräuschsituation, die natur- und artenschutzrechtliche Situation, die zu erwartenden Erschütterungen und elektromagnetischen Wirkungen aus dem Zugverkehr, die Verschattungswirkungen auf die Umgebung sowie die Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse der geplanten Gebäude im Geltungsbereich. Weiterhin erfolgte mit den Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung sowie der Stellung der Baukörper die Berücksichtigung der relevanten Denkmalschutzaspekte des Orts- und Landschaftsbildes.

Insbesondere werden bezüglich der Auswirkungen auf den Naturhaushalt keine wesentlichen, über das bisherige Maß hinausgehenden Nutzungen oder Inanspruchnahmen von Natur und Landschaft zugelassen. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten zu erwartende Eingriffe, welche durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 958 "Zollamtstraße" vorbereitet werden, im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

## 2. Anlass der Planung

Die Blue Gate Aachen GmbH beabsichtigt die Projektentwicklung „Blue Gate“ am Standort Aachen auf einer ca. 1,0 ha großen Fläche, die aus dem Eigentum der Deutschen Bahn AG erworben wurde. Das Entwicklungsgebiet wird durch die Zollamtstraße im Norden, den Hauptbahnhof im Osten, die Bahngleise im Süden und die Burtscheiderstraße im Westen begrenzt. Mit der geplanten Bebauung der städtebaulich problematischen ehemaligen Bahnflächen sowie den vorgesehenen Nutzungen überwiegend aus den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Büro, Dienstleistung und Hotel, sind durch Nachverdichtung und Innenentwicklung von untergenutzten Arealen positive Impulse für die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld zu erwarten. Die Stadt Aachen unterstützt das Vorhaben zur qualitativen städtebaulichen Entwicklung dieses innerstädtischen Bereiches durch Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

## 3. Ziel und Zweck der Planung

### 3.1. Allgemeine Ziele

Mit der Flächenentwicklung im Bereich der ehemaligen Güterstraße westlich des Aachener Hauptbahnhofs wird seitens der Stadt Aachen das Ziel verfolgt, innerstädtische Nachverdichtung durch Flächenkonversion zu betreiben.

Die am Standort vorgesehenen Nutzungen sind dafür geeignet, eine Aufwertung und Neunutzung des Bahnhofsumfeldes zu bewirken. Daneben wird seitens der Stadt angestrebt, geeignete Büroflächen für Verwaltungsnutzungen im Umfeld des bestehenden Verwaltungsgebäudes zu ermöglichen.

Seitens des Vorhabenträgers BlueGate GmbH wird mit der Flächenentwicklung ein immobilienwirtschaftliches Projekt verfolgt, das langfristig Flächen für die geplanten Nutzungssegmente für den Aachener Immobilienmarkt bietet.

Mit dem Vorhaben verbunden ist auch die umfängliche Berücksichtigung von Verkehrs- und Mobilitätsaspekten im Bereich des Hauptbahnhofs. Hierunter fallen die Integration von Kurzzeitparkplätzen, der Kiss & Ride-Vorfahrt, eines modernen Fahrradparkhauses, allgemeine Stellplätze inklusive eines Anteils für Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie voraussichtlich von Nutzungen und Angeboten der DB AG (z.B. DB-Lounge).

Die mit dem städtebaulichen Konzept zur Nutzung und Gestaltung verbundene Bebauung trägt zur städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes bei. Insgesamt wird durch Wiedernutzung der ehemaligen Bahnflächen für in Aachen nachgefragte Nutzungen in verkehrsgünstiger innerstädtischer Lage ein Beitrag zur Vermeidung des Flächenverbrauchs geleistet, da keine bislang unversiegelten Flächen in Anspruch genommen werden.



### 3.2. Ziel der Planung / Vorhaben

Auf dem ehemaligen Paketpostgelände ist eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Büros, Hotel und Dienstleistung vorgesehen. Geplant ist ein durchgehendes Untergeschoss mit Tiefgaragen bzw. Parkhausnutzung - auch für Bahnhofsbesucher - und einer Versorgungzone (sog. "Mixed-Zone") im Erdgeschoss für Dienstleistungen wie Einkaufen, Fahrradparkhaus, Fitness-Studio u.Ä. Die Hauptnutzungen Hotel, Büro und Wohnen sind in fünf Gebäudeteilen darüber mit fünf bzw. sieben Vollgeschossen geplant.

Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung geschaffen. Bestandteil der Regelungen werden der projektbezogene Vorhaben- und Erschließungsplan sowie ein Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Aachen und dem Investor. Hierin werden weitere bauliche, technische und gestalterische Aspekte geregelt sowie die Umsetzung und Kostentragung vertraglich vereinbart.

### 3.3. Erschließung

#### *Verkehrerserschließung*

Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt wie bisher über die Zollamtstraße und über ihre Knotenpunkte an die Burtscheider Straße im Westen und weitergehend an die Lagerhausstraße im Norden. Die Anbindung an die Lagerhausstraße über den östlichen Abschnitt der Zollamtstraße bleibt ebenfalls unverändert erhalten.

Eine öffentliche Zu- und Abfahrtsmöglichkeit auf die Vorhabengrundstücke im Geltungsbereich von der Zollamtstraße ist nur in deren westlichem Abschnitt vorgesehen, und zwar ausschließlich für die geplante Parkierungsebene im Untergeschoss. Unmittelbar daneben ist eine Hotelvorfahrt vorgesehen.

Eine angrenzende, südlich und westlich an den Bahnanlagen gelegene Umfahrung des Vorhabengebiets auf den Flurstücken 5005-5007 ist ausschließlich für den Lieferverkehr sowie für Fahrzeuge der Entsorgung und des Rettungswesens vorgesehen; die Zufahrt wird entsprechend reguliert. Zu- und Ausfahrten erfolgen von der Zollamtstraße. Die hierfür vorgesehenen Flächen der Flurstücke 5005 – 5007 und eines ca. 18 m<sup>2</sup> großen Bereichs des Flurstücks 4979 sollen zukünftig von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG freigestellt werden (vgl. hierzu Ausführungen unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Diese Fläche soll auch von der Deutschen Bahn zur Entfluchtung des Aachener Hauptbahnhofs, Gleis 1 genutzt werden. Ebenso dient sie als Schutzstreifen für eine Speiseleitung der Bahn.

Die vorgesehenen Nutzungen als Erschließungsanlage, Rettungsweg, Feuerwehraufstellfläche und Schutzstreifen setzen voraus, dass die Fläche dauerhaft unbebaut bleibt.

Das Nutzungsrecht (insbesondere Wegerecht) das der DB eingeräumt wird, wird sowohl öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtlich hinreichend gesichert.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Vorhaben<sup>1</sup> wurde die bestehende Verkehrsbelastung im Bereich des Planungsraumes erfasst und bewertet, das zu erwartenden Verkehrsaufkommen abgeschätzt und überprüft, ob es im bestehenden Verkehrsnetz leistungsfähig abgewickelt werden kann. Darin wird festgestellt, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Der voraussichtliche Stellplatzbedarf des Bauvorhabens von rund 275 Stellplätzen kann teilweise durch das derzeit geplante Stellplatzangebot von 238 Stellplätzen gedeckt werden. Das noch fehlende Defizit von 37 Stellplätzen wird abgelöst.

Auf Grund der Größe des geplanten Bauvorhabens ist eine Verschiebung der Kiss & Ride Anlage erforderlich. Als Standort wird hierfür weiterhin die Zollamtstraße vorgesehen, und zwar an deren östlichem Ende zwischen dem bestehenden Gebäude des Hauptzollamts und dem Bauvorhaben BlueGate vor dem Westportal des

---

<sup>1</sup> BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung; Verkehrsgutachten im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Zollamtstraße - Vorhaben BlueGate in Aachen, November 2015

Hauptbahnhofes. Die aktuelle Konzeption sieht eine Fahrgasse mit einer Wendeanlage am Ende der Zollamtstraße sowie separate Aufstellbereiche für wartende Pkw vor.

Detaillierte Aussagen sind in Kapitel 5 Verkehrserschließung / Abwickelbarkeit der zu erwartenden Verkehre zu entnehmen.

#### *Technische Medien*

Aufgrund der Lage des Geltungsbereichs in der Innenstadt und der bisher bereits erfolgten auch baulichen Nutzung der Grundstücke sind die weiteren für die Erschließung erforderlichen Medien für Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Fernwärme und Telekommunikation bereits in unmittelbarer Nähe im öffentlichen Raum vorhanden. Der Anschluss an die bestehenden Netze ist technisch möglich, insbesondere erfolgt die Abstimmung mit der STAWAG. Die vorhandenen Anlagen sind ausreichend leistungsfähig bzw. deren Ausbau und Ertüchtigung ist bei Bedarf unproblematisch möglich. Die Konzeption der Abwasserentsorgung erfolgt derzeit. Aufgrund des Umfangs der bisher bereits versiegelten Flächen des Geltungsbereichs und der geplanten Begrünungsmaßnahmen sind keine über das bisherige Maß hinaus gehenden Niederschlagsmengen zu erwarten. Damit ist insgesamt die Erschließung der Nutzungen im Geltungsbereich gesichert.

#### 3.4. Gebäude- und Wohnungstypologien

Im Vorhabengebiet werden auf einem durchgehenden Basement mit Untergeschoss und Erdgeschoss insgesamt fünf Gebäudeteile in Riegel- bzw. in L-Form errichtet.

Das Untergeschoss nimmt eine Parkierungsebene mit bis zu 275 Stellplätzen, ein Fahrradparkhaus sowie Technik-/ Lagerflächen auf. Im Erdgeschoss verteilen sich folgende Nutzungen: Hotellobby, Gastronomie, Fitness und ein Fahrradparkhaus im Untergeschoss, Serviceeinrichtungen, z.B. Waschsalon, Reinigung, Bank und Kiosk/ Schlüsseldienst sowie Einzelhandelsnutzungen (Lebensmittel- und Drogeriemarkt, Bäcker).

In den Gebäudeteilen mit 5 Geschossen oberhalb des Erdgeschosses werden Hotelnutzung und studentisches Wohnen, in den siebengeschossigen Gebäuden Büronutzungen untergebracht. Weiterhin sind am östlichen Ende der Bebauung gegenüber dem Hauptbahnhof zusätzliche Nutzungen und Dienstleistungen wie ggf. der DB-Lounge vorgesehen. Neben gastronomischen Nutzungen können hier auch Autovermieter oder ein Fahrradverleih untergebracht werden.

Das Wohnungskonzept sieht für die Vermietung kleinere Appartements mit einer Größe von ca. 40 m<sup>2</sup> sowie die oben beschriebenen zugehörigen, variabel für die Mieter nutzbare Serviceeinrichtungen wie Hausmeister, Reinigung etc. vor. Daneben wird eine "Cooking-Area", eine Gemeinschaftsküche, zwischen den beiden Wohnriegeln im 1. Obergeschoss – auf dem Erdgeschossdach - verwirklicht.

#### 3.5. Freiraumkonzept

Die Vorhabenbebauung umfasst die bisherigen ehemaligen Bahn- und Stellplatzflächen vollständig. Aufgrund der geringen Grundstückgröße ist dessen vollständige Inanspruchnahme durch die baulichen Nutzungen erforderlich, um eine angemessene bauliche Verdichtung zu erreichen und die vorgesehenen Nutzungen und Einrichtungen in städtebaulich und wirtschaftlich tragfähiger Weise unterzubringen. Aus diesem Grund ergeben sich Freiräume ausschließlich in Form von Dachbegrünung des Erdgeschosses, die neben extensiv angelegten Bereichen auch intensiv begrünte und entsprechend gestaltete Flächen für die Nutzungen durch Mieter oder Beschäftigte beinhalten. Die vorhandenen Bäume im Straßenraum der Zollamtstraße sollen erhalten bleiben, sofern diese nicht die Anordnung der Zufahrt oder auskragenden Gebäudeteile beeinträchtigen. Mit der Verwirklichung der Nutzung erfolgt gleichzeitig die Aufwertung des Straßenraums im Bereich des Überganges zum Hauptbahnhof mit der Neugestaltung der Kiss & Ride-Vorfahrt. Gleichfalls erfolgt mit der Ausgestaltung der Erdgeschosszone des Vorhabens "BlueGate", u.a. durch Ein- und Ausgänge sowie eine Treppen- und Rampenanlage zur Anpassung an das wechselnde Höhenniveau der Zollamtstraße eine Verbindung zwischen dem öffentlichen Raum und den neuen Nutzungen.

### 3.6. Soziale Infrastruktur

Mit den vorgesehenen Nutzungen für v.a. Hotel, Büro und überwiegend Ein-Personen-Appartements in Verbindung mit Einzelhandels-, Mobilitäts- und Serviceeinrichtungen, sind darüber hinaus keine weitergehenden Anforderungen an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur verbunden. Insbesondere werden keine neuen Kinder- und Jugendeinrichtungen wie Schulen und Kindergärten erforderlich.

### 3.7. Jugend- und Familienfreundlichkeit

Aufgrund des geplanten, beschriebenen Nutzungskonzepts und den geplanten kleinen Wohnformen (Appartements mit ca. 40 m<sup>2</sup>) in Verbindung mit dem innerstädtischen, durch die benachbarten verkehrlichen Nutzungen beeinflussten Umfeld, das kein Wohnumfeld für Familien darstellt, ergeben sich weder nach öffentlichen Vorschriften noch gem. der hierzu seitens der Stadt Aachen festgelegten Richtlinien besondere Anforderungen mit Blick auf Jugend- und Familienfreundlichkeit. Insbesondere sind keine öffentlichen Kinderspielplätze erforderlich. Durch die geplanten Wohnformen werden keine Familien oder Alleinerziehende mit Kindern angesprochen. Vielmehr richtet sich das Angebot an Studenten. Bedarfe an z.B. Spielplätzen ergeben sich deshalb nicht. Auf der Grundlage der Festsetzungen werden potenziell im Sinne des Jugendschutzes störende Nutzungen nicht zugelassen, wie etwa Vergnügungsstätten und Erotik-Nutzungen im weitesten Sinne.

#### 3.7.1. Grundsätzliche Anforderungen, die sich aus dem konkreten städtebaulichen Ziel ergeben

Aus dem städtebaulichen Ziel, der Wiedernutzung und Nachverdichtung der bislang untergenutzten Bahnflächen im Umfeld des Hauptbahnhofes heraus, ist die Lage des Vorhabenstandorts in der Innenstadt bereits festgelegt. Aufgrund der vorgesehenen unterschiedlichen Nutzungen in einem Gebäudekomplex bei gleichzeitiger hoher Baudichte und unterschiedlicher Geschossigkeit sowie der geplanten Umsetzung durch einen Vorhabenträger, erfolgt die planungsrechtliche Umsetzung mittels Vorhabenbezogenem Bebauungsplan, der auf die Festsetzung eines konkreten Baugebietes verzichtet. Dies dient auch dazu, ggf. später erforderliche Änderungen des Nutzungskonzepts mittels Vorhaben- und Erschließungsplan bzw. Durchführungsvertrag zielgerichtet anpassen zu können.

#### 3.7.2. Erlebnisvielfalt im Gebiet

Aufgrund des sehr kleinen Geltungsbereiches von ca. 1,2 ha, davon ca. 0,9 ha Vorhabengrundstück, in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes und umgeben von Bahnflächen, sind keine Freiflächen- und Wegebeziehungen zu anderen Gebieten innerhalb des Planungsbereichs vorhanden und auch nicht sinnvoll möglich. Die Anbindung an das umgebende Stadtgebiet verläuft ausschließlich über die Zollamtstraße.

Mit der Umsetzung des Vorhabens mit Ausrichtung auf einzelne Nutzergruppen für die Wohnfunktion sowie den weiteren gewerblichen Nutzungen wie Büro und Hotel, ist keine differenzierte Sozialstruktur wie in einem sonstigen Wohnquartier zu erwarten.

### 3.8. Klimaschutz und Klimaanpassung

Mit der Konzeption eines Standortes für Büro, Hotel und Wohnen sowie Dienstleistungen im innerstädtischen Bereich von Aachen sind bezogen auf den Klimaschutz und eine nachhaltige Stadtentwicklung insbesondere folgende positive Effekte verbunden:

- Kurze Wege und fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofes sowohl mit dem Fahrrad, dem ÖPNV und zu Fuß, dadurch Anreiz zum Verzicht auf Kfz-Fahrten;
- Anbindung an das ÖPNV-Netz, dadurch Anreiz zum Verzicht auf Kfz-Fahrten;
- Nachverdichtung mittels kompakter Bauweise für Gewerbe und studentisches Wohnen (Geschosswohnungsbau), dadurch Ersparnis von Fläche und Primärenergie;
- Neubauvorhaben mit zumindest Erfüllung der Anforderung der EnEV, dadurch Reduzierung des Energieverbrauchs;
- Technische Anlagen und Einrichtungen zur Nutzung erneuerbarer Energien sind zulässig;

- Wiedernutzung der brachliegenden bzw. minder genutzten ehemaligen Bahnflächen verhindert die Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich;
- die vorgesehene Dachflächenbegrünung auf dem durchgehenden Erdgeschoss leistet einen Beitrag zur Verbesserung des örtlichen Mikroklimas.

Damit wird durch die Planung insgesamt den Belangen einer klimagerechten Stadtentwicklung Rechnung getragen.

#### 3.8.1. Standortwahl der Bebauung

Durch die Überplanung, Nachverdichtung und Neunutzung einer ehemaligen Bahnfläche unmittelbar neben dem Hauptbahnhof in der Innenstadt, ergaben sich keine sonstigen zur Verfügung stehenden Flächenalternativen. Die geplanten Nutzungen sind bezogen auf den innerstädtischen Standort geeignet. Mit Blick auf die vorhandenen Restriktionen, insbesondere durch Geräuscheinwirkungen durch den Bahnverkehr auf den benachbarten Gleisanlagen, werden im Bebauungsplan Regelungen zu technischen Vorkehrungen zur Minderung der Geräuschbelastung auf ein verträgliches, den gesetzlichen Regelungen hierzu ausreichend Rechnung tragendes Niveau getroffen.

#### 3.8.2. Städtebaulicher Entwurf

Über die durchgehende Basement-Ebene mit Treppen- und Rampen wird der homogene Anschluss an den Straßenraum der Zollamtstraße mit seinem Höhenunterschied gestalterisch und funktional eingebunden sowie die Erreichbarkeit der Dienstleistungsfunktionen erreicht. Die geplante Stellung der Hauptbaukörper in den Obergeschossen verläuft nahezu in Nord-Süd-Richtung. Damit ist zum einen eine geeignete Belichtung der geplanten Wohnungen möglich. Andererseits wird eine zu starke Erwärmung der Gebäudeteile im Sommer vermieden.

Die gewählte Nutzungsmischung überwiegend aus Wohnen, Arbeiten und vielfältigen Dienstleistungen entspricht dem innerstädtischen Standort mit Orientierung zum Hauptbahnhof als Mobilitätsdrehscheibe und den in seinem Umfeld vorhandenen Einrichtungen.

#### 3.8.3. Kubatur der Gebäude

Die vorgesehene Bebauung mit einem durchgehenden Erdgeschoss und den aufstehenden, auf rechtwinkligen Grundrissen basierenden kompakten Baukörpern, ermöglichen eine energieeffiziente Gesamtmaßnahme.

#### 3.8.4. Solare Wärme- und Energiegewinnung

Die Nutzung technischer Anlagen zur Wärme- bzw. Energiegewinnung ist sowohl über Dachflächen wie auch anteilig über Fassaden möglich (Photovoltaik, Solarkollektoren und Verglasung)

#### 3.8.5. Umgang mit Freiflächen

Aufgrund der geringen Flächengröße des Geltungsbereichs bzw. des Vorhabengrundstücks zwischen Bahnanlagen und Zollamtstraße stehen - außer Verkehrsflächen - kaum Freiflächen zur Verfügung. Die vorhandenen Bäume entlang der Zollamtstraße werden erhalten oder gleichwertig ersetzt, sofern eine Standortverlagerung erforderlich wird. Die vorgesehene Dachflächenbegrünung auf dem durchgehenden Erdgeschoss leistet einen Beitrag zur Vermeidung von sommerlichen Überhitzungen von Freiflächen.

#### 3.8.6. Umgang mit Niederschlagswasser

Aufgrund der geringen Flächengröße des Geltungsbereichs bzw. des Vorhabengrundstücks zwischen Bahnanlagen und Zollamtstraße stehen – mit Ausnahme der geplanten Dachflächenbegrünung - keine Flächen zur dezentralen Versickerung bzw. Rückhaltung von Niederschlagswasser zur Verfügung. Aufgrund der bisher bereits bestehenden vollständigen Versiegelung der Flächen des Geltungsbereichs ist aber auch kein höherer Anfall von Niederschlagswasser zu verzeichnen.

### 3.8.7. Umgang mit der Energieversorgung

Aufgrund der geringen Flächengröße des Geltungsbereichs bzw. des Vorhabengrundstücks zwischen Bahnanlagen und Zollamtstraße stehen keine geeigneten Flächen für eine dezentrale Energieversorgung zur Verfügung. Es erfolgt der Anschluss an das bestehende Energieversorgungsnetz über die Zollamtstraße. Anlagen und Einrichtungen zur Nutzung erneuerbarer Energien sind aber zulässig. Bei der Errichtung von Gebäuden sind bauliche Maßnahmen so zu treffen, dass deren Einsatz, insbesondere von Solarenergie, ermöglicht werden kann.

## 4. Begründung der Festsetzungen

### 4.1. Art der baulichen Nutzung / Nebenanlagen

Als Art der baulichen Nutzung wird - mit Ausnahme der Verkehrsflächen im Bereich Zollamtstraße und der Flächen für Bahnanlagen entlang der Gleisanlagen des Hauptbahnhofes und der Burtscheider Brücke - für das gesamte Plangebiet "Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung BlueGate Aachen" festgesetzt. Die zulässigen baulichen Nutzungen werden im Folgenden detailliert definiert. In dem geplanten multifunktionalen Gebäudekomplex sind folgende Nutzungen zulässig:

- **Wohngebäude**  
Das studentische Wohnen wird an diesem zentral innerstädtisch gelegenen Standort als zulässig festgesetzt, um vorliegend das Wohnkonzept "Urban Lodge" umzusetzen. Dabei handelt es sich um 1-Zimmer-Appartements mit der Möglichkeit, bestimmte Serviceeinrichtungen der Anlage ergänzend zu nutzen, z.B. den Hausmeister-, Concierge- oder einen Reinigungsservice für Wohnungen oder Wäsche. Die Wohnform wendet sich damit insbesondere an Studierende.
- **Geschäfts- und Bürogebäude, Anlagen für Verwaltungen, Büros und Praxen, Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige Gastronomiebetriebe.**  
Mit dem Vorhaben ist vorgesehen, insbesondere Büronutzungen und Dienstleistungsbetriebe von der Lage an der Verkehrsdrehscheibe um den Hauptbahnhof profitieren zu lassen. Wegen der guten verkehrlichen Erreichbarkeit – auch aus dem Umland – werden neben Einrichtungen der Verwaltung der Stadt Aachen weiterhin insbesondere medizinische Einrichtungen und Betriebe der Gesundheitswirtschaft als geeignet angesehen, um einen entsprechenden Nutzungsmix zu erreichen. Daneben eignet sich die zentrale Lage insbesondere für ein Hotel sowie ergänzend für gastronomische Einrichtungen.
- **Zulässig ist ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit nahversorgungsrelevantem Sortiment mit einer Verkaufsfläche von bis zu maximal 1.400 m<sup>2</sup> (Vollsortimenter). Des Weiteren werden ausschließlich Einzelhandelsbetriebe unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit zugelassen. Allerdings wird mit der getroffenen Regelungen auch festgelegt, dass außer dem Vollsortimenter keine weiteren großflächigen Einzelhandelsnutzungen am Standort vorgesehen und zulässig sind. Damit wird an diesem Standort in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs und der damit verbundenen funktionalen Bedeutung einer aus Sicht der Stadt geeignete Mischung des Verhältnisses aus Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen der konkreten Nutzungsmischung des Vorhabens "BlueGate" Rechnung getragen. Die Sortimente wurden gem. Sortimentsliste des Zentren- und Nahversorgungskonzepts der Stadt Aachen festgesetzt. Im Rahmen des Durchführungsvertrages wird die Verkaufsfläche für Einzelhandelsbetriebe zudem auf insgesamt 2.300 m<sup>2</sup> begrenzt, da hier städtebaulich eine Mischung aus Dienstleistungen und Einzelhandel gewünscht ist. Das Vorhaben befindet sich gemäß Zentren- und Nahversorgungskonzept der Stadt Aachen im Hauptzentrum der Stadt Aachen. Ziel ist es hier auch künftig ein lebendiges und attraktives innerstädtisches Zentrum zu erhalten und zu entwickeln. In Bezug auf den Einzelhandel ist die Innenstadt grundsätzlich der geeignete Ansiedlungsstandort für groß- und kleinflächige Einzelhandelsbetriebe, insbesondere mit nahversorgungs- und**

zentrenrelevanten Sortimenten. Hier soll sich der großflächige Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten konzentrieren. Weiterhin ist die Innenstadt ein wichtiger Standort für die Nahversorgung. Die Festlegung als Hauptzentrum gewährleistet Ansiedlungsmöglichkeiten somit auch für großflächige Lebensmittelmärkte. Darüber hinaus wird die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben bis 800 m<sup>2</sup> VK im gesamten Stadtgebiet (außer bei konkreten Ausschlüssen) als unkritisch beurteilt.

Den genannten Grundsätzen wird mit den Festsetzungen und ergänzend den Regelungen im Durchführungsvertrag vollumfänglich Rechnung getragen.

Die verkehrliche Verträglichkeit für das gesamte Vorhaben, und darin der Einzelhandelsnutzung in der genannten Größe, wurde im Rahmen eines Verkehrsgutachtens geprüft. Dabei wurde gutachterlich festgestellt, dass die aufgrund der konkreten Nutzungen und ihren Flächengrößen zu erwartenden Kfz-Verkehre an den untersuchten Knotenpunkten nach Realisierung des Vorhabens weiterhin mit guter Qualität (Stufe "B") abgewickelt werden können. Die für die Einzelhandelsnutzungen erforderlichen Stellplätze werden in der mit ca. 275 Stellplätzen geplanten Tiefgarage untergebracht.

- Anlagen und Einrichtungen für Mobilitätsdienstleistungen, Fahrradstationen/ Fahrradparkhäuser, Parkhäuser und Großgaragen und untergeordnet sonstige Stellplätze  
Neben der anteiligen Unterbringung der für das Vorhaben erforderlichen Stellplätze im Untergeschoss in einer Tiefgarage und einzelnen ebenerdigen Stellplätzen im Bereich der Umfahrt an den Gleisanlagen sind Einrichtungen und Dienstleistungen zum Thema Mobilität vorgesehen, die den Standort am Hauptbahnhof funktional unterstützen und aufwerten. Hierzu könnte beispielsweise die DB-Lounge der DB AG, ein Fahrradparkhaus bzw. -verleih - auch für E-Bikes - und zugehörige Serviceeinrichtungen, Büros für Kfz-Vermieter, Kurzzeitparkplätze, etc. zählen. Zur gesicherten Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in Bezug auf das Radfahren werden im östlichen Teil des Baugebietes, in der Nähe des Hauptbahnhofes, Flächen im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss festgesetzt, die ausschließlich für die Errichtung einer Fahrradstation bzw. eines Fahrradparkhauses genutzt werden dürfen.

Weiterhin sind zur Unterstützung dieser Hauptnutzungen untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung insbesondere Anlagen des aktiven Lärmschutzes zulässig, sofern diese zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes und seiner schalltechnischen baulichen Ausführung, insbesondere mit Blick auf schutzbedürftige Wohnnutzungen, erforderlich werden sollten. Hierzu ist insbesondere vorgesehen, ein verglastes Treppenhaus zwischen den beiden Gebäudekörpern mit den Appartements zu erreichen, das gleichzeitig als Schallschutzwand den Bahnlärm abschirmt.

Ausgeschlossen werden Spielhallen, Wettbüros, Wettlokale und ähnliche Einrichtungen sowie diejenigen Vergnügungsstätten, welche als Zweckbestimmung die Vorführung von Sexfilmen oder -videos haben. Darüber hinaus werden Bordelle und vergleichbare Vergnügungsstätten, die dem Image des Dienstleistungs- und Wohnstandortes abträglich wären, ausgeschlossen.

#### 4.2. Maß der Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) sowie der Höhe baulicher Anlagen.

Als Grundflächenzahl (GRZ) wird für den gesamten Geltungsbereich 1,0 als Höchstmaß festgesetzt. Das bedeutet, dass die Grundstücksfläche des Vorhabens zu 100% – also vollständig – für eine bauliche Nutzung zur Verfügung steht und versiegelt werden darf. Dies entspricht dem bisherigen Versiegelungsgrad der Flächen und auch dem maßgeblichen Umfeld des Plangebiets. Das Bauvorhaben orientiert sich somit in Bezug auf die GRZ an den umliegenden Nutzungen und setzt konsequent die Innenentwicklung durch verdichtetes Bauen in zentralen städtischen Bereichen der Stadt als Beitrag zur Bewahrung von Freiflächen fort. Zudem entspricht diese bauliche

Dichte den räumlichen Anforderungen an einen solch innerstädtischen und zentralen Standort im Oberzentrum Aachen.

Mit Blick auf die Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen werden die Plangebietsteilflächen (A (A1 und A2) bis E, C und C1, D1 und F) unterschieden. Dabei erfolgen Regelungen als

- Höchstmaß, das nicht überschritten werden darf:
  - für den Plangebietsteil "A1" mit 192 m ü .NHN zur Verwirklichung eines durchgehenden Sockelbauwerkes durch ein Unter- und ein Erdgeschoss sowie untergeordnet
  - für den Plangebietsteil „A2“ mit 186 m ü NN zur Verwirklichung des vorgesehenen Sockelbauwerkes und Sicherstellung der darüber liegenden Fläche als Erschließungsfläche,
  - für den Plangebietsteil "B" mit 195,1 m ü. NHN zur Verwirklichung eines städtebaulich akzentuierten Gebäudeabschlusses nach Osten,
  - für den Plangebietsteil "F" mit 195,5 m ü. NHN für eine sog. "Cooking-Area" (Gemeinschaftsküche) im ersten Obergeschoss zwischen den beiden Wohnriegeln und für den Plangebietsteil F1 mit 207,50 m ü NHN zwischen den beiden Wohnriegeln
- Zwingendes Maß von 208,0, 210,0, 210,5 bzw. 217,0 m ü. NHN für die sonstigen Plangebietsteile (C – E und E1, E2, E3, D1). Dies bedeutet, dass die Gesamthöhe der geplanten Gebäude den jeweiligen Wert erreichen muss aber regelmäßig nicht überschreiten darf. In den Plangebietsteilen C, D, E und D1 sowie E1, E2 und E3 müssen die Gebäude damit höher errichtet werden, als im restlichen Planbereich. Diese städtebaulich dominanten Gebäudeteile werden die Hauptnutzungen Hotel, Urban Lodge-Wohnen und Büro aufnehmen. Damit wird auch der Verlauf der Zollamtstraße und ihres Straßenraums unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Höhenlage baulich-räumlich gefasst und städtebaulich betont. Weiterhin wird damit in Verbindung mit den festgesetzten Baulinien sichergestellt, dass das städtebaulich gewünschte Erscheinungsbild des Gesamtvorhabens BlueGate konzeptgetreu umgesetzt wird.
- Mindestmaß für die Plangebietsteile „C1“, „D1“ und „E1“ von 189,5 m ü. NHN. Dies bedeutet, dass die bauliche Unterkante von über das Erdgeschoss auskragenden Gebäudeteile gegenüber der Straßenverkehrsfläche der Zollamtstraße bzw. den anschließenden nicht überbaubaren Grundstücksflächen des Vorhabengrundstücks diesen Wert nicht unterschreiten darf.

Um einen eindeutigen Bezugsmaßstab für die Höhenfestsetzungen sicherzustellen, werden die Höhen als absolute Höhe in Metern über dem mittleren Meeresspiegel – Höhe über Normalhöhennull (NHN) – angegeben. Das Höheniveau der Zollamtstraße weist in deren Verlauf starke Unterschiede auf. Es liegt im Bereich der Burtscheider Straße bei ca. 183,29 m ü. NHN, im Bereich des Knicks auf Höhe des Verwaltungsgebäudes "Am Marschierort" bei ca. 186,31 m ü. NHN und vor der Westfassade des Hauptbahnhofes bei 182,30 m. ü. NHN.

Die Festsetzung einer Mindesthöhe für geplante Gebäude resultiert aus der städtebaulichen Zielsetzung, im Plangebiet die vorhandene Mindernutzung der Grundstücke zu unterbinden und im Geltungsbereich die Errichtung einer geschlossenen, zusammenhängend gestalteten Gebäude- und Fassadenfront insbesondere zur Zollamtstraße hin zu erreichen.

Die Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe orientiert sich an der Höhe der maßgeblichen, sich im direkten Umfeld des Plangebiets befindlichen Gebäuden und stellt sicher, dass die Höhe des geplanten Vorhabens "BlueGate" dem Umfeld entsprechend angemessenen begrenzt wird. Hierbei werden zur Vermeidung von Härten auch Spielräume bis zu 0,5 m gewährt. Insbesondere wird mit den Regelungen insgesamt aber sicher gestellt, dass die im Denkmalschutzbereich Innenstadt geschützte Silhouette (Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus) nicht weitergehend als derzeit vorhanden beeinträchtigt wird. Dies ist durch einen entsprechenden vermessungstechnischen Nachweis im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren zu belegen. Daneben wird ebenso auf das Gebäude des Hauptbahnhofes Rücksicht genommen. Zum einen wird der derzeit noch bestehende, nach dem 2. Weltkrieg unmittelbar an das Baudenkmal

angefügte Zweckbau abgebrochen. In einem Abstand von mehr als 17 Metern erfolgt die Errichtung des Neubauvorhabens BlueGate. Der dort aus städtebaulich-gestalterischen Gründen als Ensemble-Auftakt erforderliche neue "Kopfbau" weist, auch aus konstruktiven Erfordernissen heraus, eine geplante Firsthöhe von 195,02 m ü. NHN auf. Diese liegt damit - mit dem o.g. Abstand zum Bahnhofsgebäude - nur unwesentlich über der bisherigen Bestandshöhe des abzubrechenden Gebäudes von 194,14 m. Somit sind auch hieraus keine nicht nur unwesentlichen negativ beeinträchtigenden Wirkungen auf den Denkmalschutz und das Ortsbild zu erwarten. Abweichungen von den Höhenfestsetzungen werden für technische Aufbauten ebenfalls unter Beachtung des o.g. Silhouettenschutzes durch die schriftlichen Festsetzungen ermöglicht.

Die zulässigen Überschreitungen für nutzungsbedingte Anlagen der Gebäudetechnik und -erschließung sowie Brüstungen sowie Absturzsicherungen sollen ggf. auftretende Schwierigkeiten bei der Bauausführung vermeiden. Die dabei getroffenen Regelungen zur Ausgestaltung und Lage solcher Einrichtungen dienen der Wahrung des städtebaulichen Erscheinungsbildes.

Die Gebäudehöhen werden insgesamt so dimensioniert, dass die nächstgelegenen bestehenden Wohnnutzungen im Bereich der Burtscheider Straße keine über das heutige Maß hinausgehenden Einschränkungen hinsichtlich Belüftung und Besonnung hinnehmen müssen.

Mit Blick auf das dargestellte städtebauliche Erfordernis zur Umsetzung des Vorhabens BlueGate zur Umnutzung und Aufwertung des Umfeldes des Hauptbahnhofes, sind die dargestellten Regelungen zum Maß der Nutzung für die Stadt Aachen erforderlich. Sie sind insgesamt unter Beachtung der sonstigen hier städtebaulich beachtenswerten Aspekte, insbesondere dem Nachbar- und Denkmalschutz angemessen, da die hieraus schützenswerten Belange nicht unzulässig beeinträchtigt werden.

#### 4.3. Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden für den Plangebietsteil A überwiegend durch Baugrenzen festgesetzt. Wird eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese grundsätzlich nicht überschreiten, wohl aber von diesen zurückspringen. Die Festsetzung von Baugrenzen erfolgt dem gemäß dort, wo aus städtebaulich-gestalterischen Gründen eine größere Freiheit der Bebauung nicht nur vertretbar, sondern aufgrund der innerstädtischen Lage auch geboten erscheint.

Die Baugrenzen verlaufen straßenseitig im Wesentlichen entlang der heute bestehenden Gebäudefluchten bzw. leicht davon zurück gesetzt, an der Rückseite zu den Bahnanlagen verlaufen sie auf den nördlichen Flurstücksgrenzen der Flurstücke 5005 - 5007.

In den Plangebietsteilen C, C1 – F und D1 sowie E1 werden Baulinien festgesetzt. Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden. Die Festsetzung von Baulinien begründet sich in dem städtebaulichen Erfordernis der notwendigen Sicherung der städtebaulichen Qualität des Vorhabens und erfolgt dabei aus folgenden Erwägungen heraus: Das geplante Vorhaben hat neben seiner funktionalen Bedeutung für die Innenstadt eine besondere stadtgestalterische Aufgabe zu übernehmen. In zentraler Lage gegenüber einer innerstädtischen Bebauung von durchgängig mindestens vier bis fünf Geschossen gelegen, ist an der Stelle der ehemaligen Bahnhofsanlagen und am städtebaulichen Übergang zu den südlich angrenzenden Stadtteil Burtscheid eine neue Stadtkante an der Zäsur zu den Bahnflächen zu definieren. Die Sicherung der Qualität wird dadurch erreicht, dass einerseits eine dem Standort angemessene Betonung der Höhenentwicklung und eine Fassung des städtischen Raumes zu den Bahnanlagen hin verfolgt wird, während andererseits durch die vorgegebene Stellung dieser baulicher Anlagen eine weitgehende Freihaltung bzw. Beibehaltung von Blickbeziehungen zur historischen Aachener Stadtmitte mit dem Dombereich ermöglicht wird. So lässt gerade die festgesetzte Drehung der höheren Baukörper in den Plangebietsteilen D und E aus der rechtwinkligen Achse zur Zollamtstraße den Blick auf den Dom von der Burtscheider Brücke aus zu. In Verbindung mit den Festsetzungen zur Mindest- bzw. Maximalhöhe wird dadurch ausgeschlossen, dass hierdurch eine Beeinträchtigung der Denkmalschutzbelange möglich wird. Insgesamt wird dieser bisher zum Bahngelände orientierte Bereich durch die Umsetzung des Vorhabens städtebaulich-gestalterisch aufgewertet.



Außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind Erschließungsanlagen gem. zeichnerischer Festsetzung (Zu- und Abfahrten, Fuß- und Radwege, Treppenanlagen) zulässig, um die Anbindung des Vorhabens an das unterschiedliche Höhenniveau der Zollamtstraße – auch für Menschen mit Handicap – zu gewährleisten. Hierbei ist darauf zu verweisen, dass Zu- und Abfahrten nur im erforderlichen Umfang gem. zeichnerischer Festsetzung zugelassen werden.

Eine Überschreitung der festgesetzten Baulinien und Baugrenzen ist für Maßnahmen des passiven Schallschutzes an Gebäuden, insbes. Schallschutzfenster, Wintergärten, verglaste Loggien und Fassadenelemente um bis zu 0,5 m und als Unterschreitung durch gegenüber dem weiteren Fassadenverlauf zurückversetzte oder abgerundete Eckausbildungen der Gebäude um bis zu 0,6 m zulässig. Hierdurch wird verhindert, dass aufgrund solcher technischen Maßnahmen oder gestalterischen Detaillösungen unverhältnismäßige Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Bauvorhabens auftreten.

Für die Plangebietsteilen "E1" und "D1" werden anteilige Überbauungen der öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt. Für die Plangebietsteile „C1“ wird eine anteilige Überbauung der Fläche für Erschließung- und Feuerwehrumfahrt festgesetzt. Die Unterkante der überkragenden baulichen Anlagen ist dabei mit der hierfür festgesetzten Gebäude-Mindesthöhe auszubilden. Hierdurch wird neben der Gestaltung der Gebäudefassade entlang der Zollamtstraße auch die Nutzbarkeit der Verkehrsflächen für den motorisierten und nicht motorisierten Verkehr gewährleistet. Im Bereich „C1“ gilt diese Nutzbarkeit insbesondere für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge, um einen uneingeschränkten Zugang zu den Rettungswegen zu gewährleisten.

Mit den getroffenen Festsetzungen zu überbaubaren Grundstücksflächen werden in Kombination mit den festgesetzten Mindesthöhen teilweise die Abstandflächen gem. der BauO NRW gegenüber der Zollamtstraße und auf dem Vorhabengrundstück selbst unterschritten.

Die Zollamtstraße liegt an Ihrer höchstgelegenen Stelle auf etwa 186 m ü. NHN. Die regulären Abstandflächen nach der BauO NRW betragen 0,4 H der Gebäudehöhe von hier geplanten ca. 22 – 30 m. Da die Gebäudekante entlang der Zollamtstraße teilweise nur zwischen 5 – 11 m von der Mitte des öffentlichen Straßenraums entfernt ist, können die regulären Abstandflächen aufgrund der geringen Grundstückstiefe und dem städtebaulich und nutzungsbezogen erforderlichen Gebäudevolumen für diesen Standort nicht eingehalten werden. Dies wird hier aus verschiedenen Erwägungen heraus hingenommen:

Die innerstädtische Bebauung in der Umgebung verfügt in vielen Fällen ebenfalls nur über eine geringere Abstandfläche. Die Anpassung an den Bestand und die städtebauliche Integration der Bebauung des Gebiets für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung in die Innenstadt würde demzufolge durch eine Abstandflächentiefe von 0,4 H erschwert oder verhindert. Die geringere Abstandflächentiefe ermöglicht dagegen eine Anpassung des Gebäudes an die Baustruktur der Umgebung. Bei den geplanten Nutzungen des konkreten Vorhabens handelt es sich um solche innerstädtischer Art, die denjenigen in einem Kerngebiet ähneln. Bei der Festsetzung eines Kerngebietes wäre hier indes aus Sicht des Gesetzgebers lediglich eine Tiefe der Abstandflächen von 0,5 H bzw. 0,25 H gegenüber Verkehrsflächen erforderlich gewesen.

Die Würdigung nachbarlicher Belange erfolgt hier indem sichergestellt wird, dass eine ausreichende Belichtung und Belüftung der jeweils gegenüber gelegenen baulichen Anlagen, insbesondere soweit diese Wohnnutzungen aufweisen, gewährleistet ist.

Aufgrund der vorherrschenden Hauptwindrichtung Südwesten<sup>2</sup> und der Lage des Plangebietes ist nicht erkennbar, dass in der Zollamtstraße nach Umsetzung der Planung eine unzureichende Belüftungssituation gegeben sein wird. Weiterhin erfolgte eine gutachtliche Untersuchung der zu erwartenden Änderung der Besonnungsverhältnisse durch das Vorhaben<sup>3</sup>.

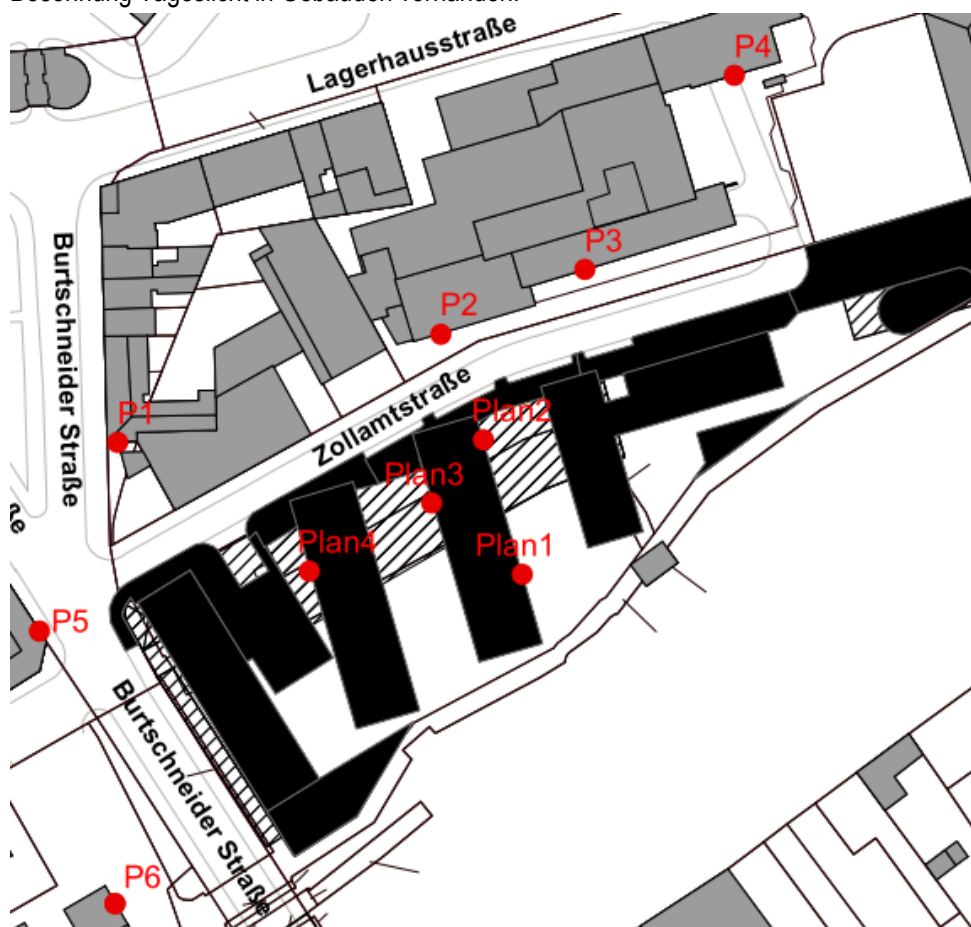
---

<sup>2</sup> Vgl. Spacetec: Gutachten zu den lufthygienischen Verhältnissen im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Zollamtstraße“ der Stadt Aachen, Freiburg 2014, S. 6

<sup>3</sup> Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG: Beeinträchtigung der Sonneneinstrahlung durch geplante Bebauung BlueGate in Aachen, Karlsruhe, Juli 2014

### Verschattungswirkungen im Umfeld des Geltungsbereiches

Betrachtet wurden umliegende Wohnnutzungen und das Gebäude der Stadtverwaltung Aachen. Nach DIN 5034 ist maßgeblich, ob eine mögliche tägliche Sonnenscheindauer von 4 Stunden an den Tag- und Nachtgleichen (21.3. und 23.9. eines Jahres) für mindestens einen der Aufenthaltsräume einer Wohnung möglich ist; sollte auch eine ausreichende Besonnung in den Wintermonaten sichergestellt sein, sollte die mögliche Besonnungsdauer am 17.01. eines Jahres mindestens eine Stunde betragen. Als Nachweisort gilt die Fenstermitte in Fassadenebene, d.h. in Teilbereichen des Fensters kann eine davon abweichende kürzere aber auch längere Besonnungsdauer bestehen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das Kriterium der direkten Besonnung keine alleinige Beurteilung des tatsächlich in Gebäuden zur Verfügung stehenden Tageslichtanteils zulässt, da hierauf auch Aspekte wie die Raumkonfiguration oder die Fenstergröße Einfluss haben. Dementsprechend ist über die Fenster auch ohne direkte Besonnung Tageslicht in Gebäuden vorhanden.



**Abbildung 1:** Darstellung der betrachteten Gebäude/ Standorte i.R. der Untersuchung der Beeinträchtigung der Sonneneinstrahlung (s. Fußnote 3)

Entsprechend den Berechnungen ist festzustellen, dass die geplante Bebauung im Winter, also auch im Januar, keine wesentliche Änderung der möglichen direkten Besonnung des Gebäudes Burtscheider Straße 13 / Ecke Zollamtstraße (Punkt P1) bewirkt, d.h. es ist eine knapp zweistündige direkte Besonnung in Fenstermitte möglich. An den Tag- und Nachtgleichen (Frühjahr, Herbst) und in den Sommermonaten führt die geplante Bebauung zu keiner zusätzlichen Verschattung in Fenstermitte des Südfensters hier.

Für die Südfassaden des Gebäudes der Stadtverwaltung Aachen (Punkte P2, P3) sind im Winterhalbjahr deutliche Einschränkungen der möglichen direkten Besonnung berechnet. Mit der geplanten Bebauung ist am 17. Januar eine nicht ganz einstündige direkte Besonnung an P2 und keine direkte Besonnung an P3 möglich. Allerdings liegen hier bereits im derzeitigen Zustand Verschattungswirkungen durch die vorhandenen Bäume an der Nordseite der

Zollamtstraße vor. An den Tag- und Nachtgleichen (Frühjahr, Herbst) ist an P2 eine vierstündige direkte Besonnung und an P3 etwas weniger als eine vierstündige direkte Besonnung möglich. Im Sommer (21.06.) führt die geplante Bebauung zu keiner zusätzlichen Verschattung in Fenstermitte an diesen beiden Punkten. An P3 ist ab dem 3. Obergeschoss an den Tag- und Nachtgleichen eine mindestens vierstündige direkte Besonnung möglich, ab dem 4. Obergeschoss ist dort auch am 17. Januar eine mindestens einstündige direkte Besonnung möglich. Gegenüber den untersuchten Punkten P5 und P6 werden keine vom Bauordnungsrecht abweichenden Tiefen der Abstandflächen für die geplante Bebauung festgesetzt. Damit sind die nachbarrechtlichen Belange gewahrt. Darüber hinaus ist grundsätzlich festzuhalten, dass im Planungsgebiet Gebäude auf der Grundlage der Regelungen zu § 34 BauGB zulässig wären, die hier in innerstädtischer Lage durchschnittlich vier- bis sechs Geschosse aufweisen dürften. Eine Rücksichtslosigkeit des die Abstandflächen oberhalb der Erdgeschosebene einhaltenden Bauvorhabens zu Lasten von Wohnnutzung kann nicht festgestellt werden. Somit ist mit den getroffenen Regelungen von keiner nachhaltigen Änderung der Situation bei Verwirklichung der Planung auszugehen.

#### Verschattungswirkungen innerhalb des Geltungsbereichs

Betreffend die Festsetzung der erforderlichen Abstandflächen der geplanten Gebäude des Vorhabens "BlueGate" untereinander hat die Untersuchung der zu erwartenden Besonnungssituation für die geplanten und im Vorhaben- und Erschließungsplan lagemäßig festgelegten studentischen Wohnnutzungen folgende Erkenntnisse ergeben:

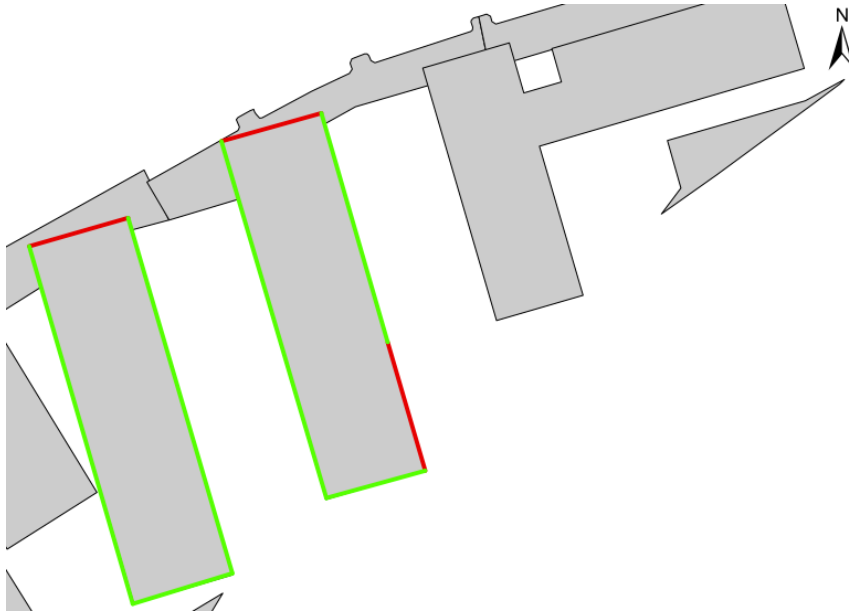
*An den Stirnseiten der beiden Gebäuderiegel mit Wohnnutzungen werden im Süden in allen Geschossen die Besonnungskriterien der DIN 5034 eingehalten; an den nördlichen Stirnseite können sie naturgemäß nicht eingehalten werden.*

*An der Ostfassade des östlichen Gebäudes wird im ersten Obergeschoss in den südlichen 36 % der Fassade das winterliche Besonnungskriterium nicht eingehalten; ab dem 2. OG wird es eingehalten. Das Besonnungskriterium mit 4 Stunden an den Tag- und Nachtgleichen wird an dieser Ostfassade im südlichen Bereich in 48 % der Fassade (alle Obergeschosse) eingehalten.*

*An der Westfassade des östlichen Gebäudes wird das winterliche Besonnungskriterium in allen Obergeschossen eingehalten. Das Besonnungskriterium mit 4 Stunden an den Tag- und Nachtgleichen wird an dieser Westfassade ab dem 2. Obergeschoss eingehalten. An der Ostfassade des westlichen Gebäudes wird das winterliche Besonnungskriterium in allen Obergeschossen eingehalten. Das Besonnungskriterium mit 4 Stunden an den Tag- und Nachtgleichen wird an dieser Ostfassade im südlichen Bereich in 29 % der Fassadenlänge der vier unteren Obergeschosse und im kompletten 5. Obergeschoss eingehalten.*

*An der Westfassade des westlichen Gebäudes wird das winterliche Besonnungskriterium in allen Obergeschossen eingehalten.*

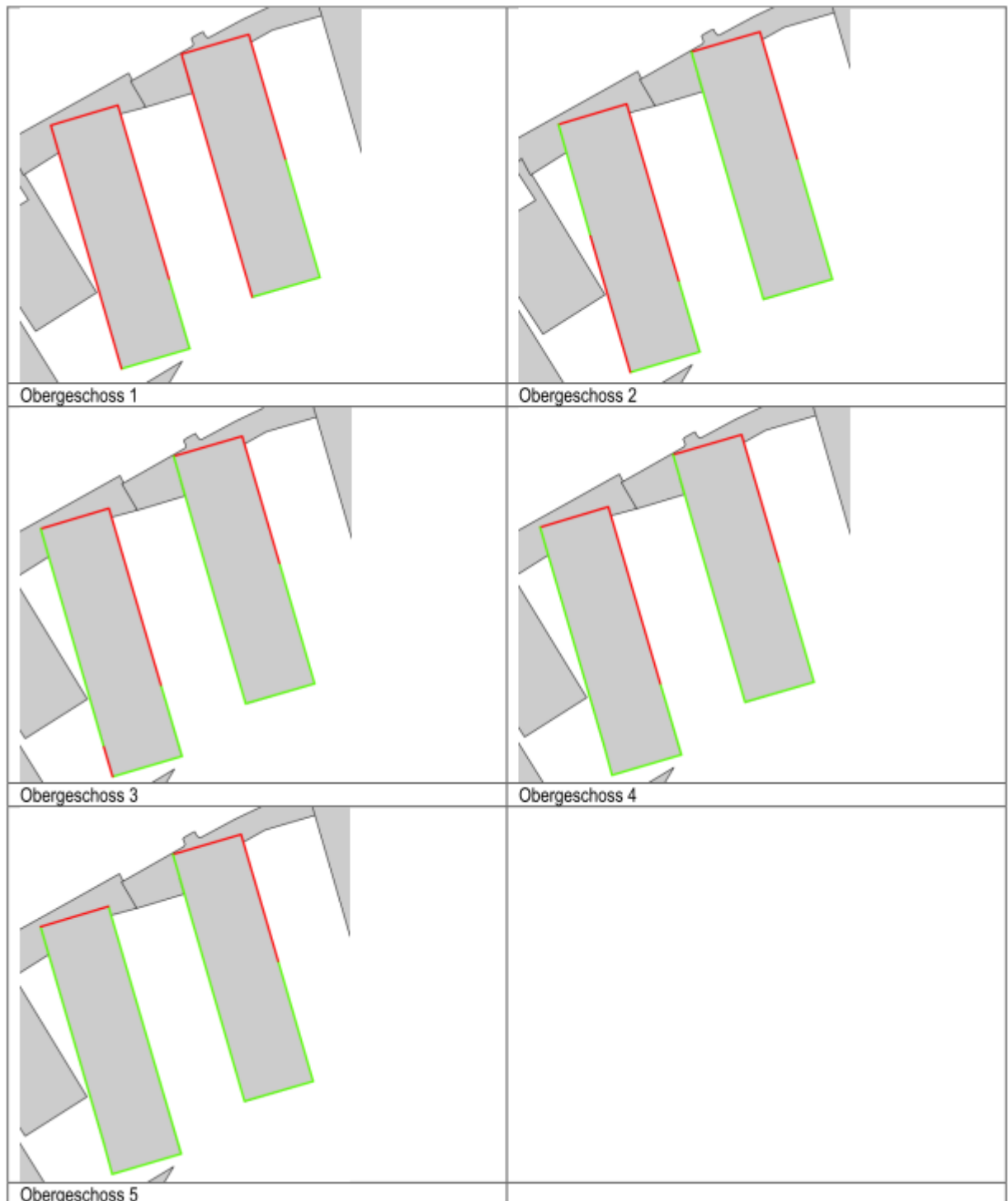
*Die Bereiche der Nichteinhaltung des winterlichen Besonnungskriteriums sind in Abb. 1 für das 1. Obergeschoss dargestellt, wobei die Nichteinhaltung rot, die Einhaltung grün gekennzeichnet ist.*



**Abbildung 2:** Darstellung der Einhaltung des winterlichen Besonnungskriteriums im Obergeschoss 1: eingehalten = grün, nicht eingehalten = rot (s. Fußnote 3)

Das Besonnungskriterium mit 4 Stunden an den Tag- und Nachtgleichen wird an dieser Westfassade im nördlichen Bereich in 45 % der Fassadenlänge ab dem 2. Obergeschoss eingehalten, in 88 % der nördlichen Fassadenlänge ab dem 3. Obergeschoss eingehalten und ab dem 4. Obergeschoss ganz eingehalten. In darüber liegenden Obergeschossen sind nur an den Nordseiten Nichteinhaltungen gegeben.

Die Bereiche der Nichteinhaltung des Besonnungskriteriums für die Tag- und Nachtgleichen sind in Abb. 2 jeweils für eins der Obergeschosse dargestellt.



**Abbildung 3:** Darstellung der Einhaltung des Besonnungskriteriums am 21.3./23.9.: eingehalten = grün, nicht eingehalten = rot (s. Fußnote 3)

Allerdings ist dies bei der vorliegenden innerstädtischen Lage mit in der Regel geringen baulichen Abständen auch nicht atypisch. Im Sommer liegen auf Grund des höheren Sonnenstands überwiegend deutlich höhere Besonnungszeiten vor. Wenn man hier eine Erhöhung der Besonnungszeiten im Winter erreichen wollte, müsste die Bebauung daher voraussichtlich um mehrere Meter voneinander abgerückt werden bzw. in ihrer baulichen Höhe verringert werden. Eine solche Gebäudereducierung an dieser Stelle mit einem Städteingang gegenüber den Bahnanlagen ist städtebaulich-funktional und gestalterisch nicht gewünscht. Es würde darüber hinaus zu Umsetzungsschwierigkeiten im Bereich der gebäudetechnischen Konzeption und der Flächenaufteilung führen und

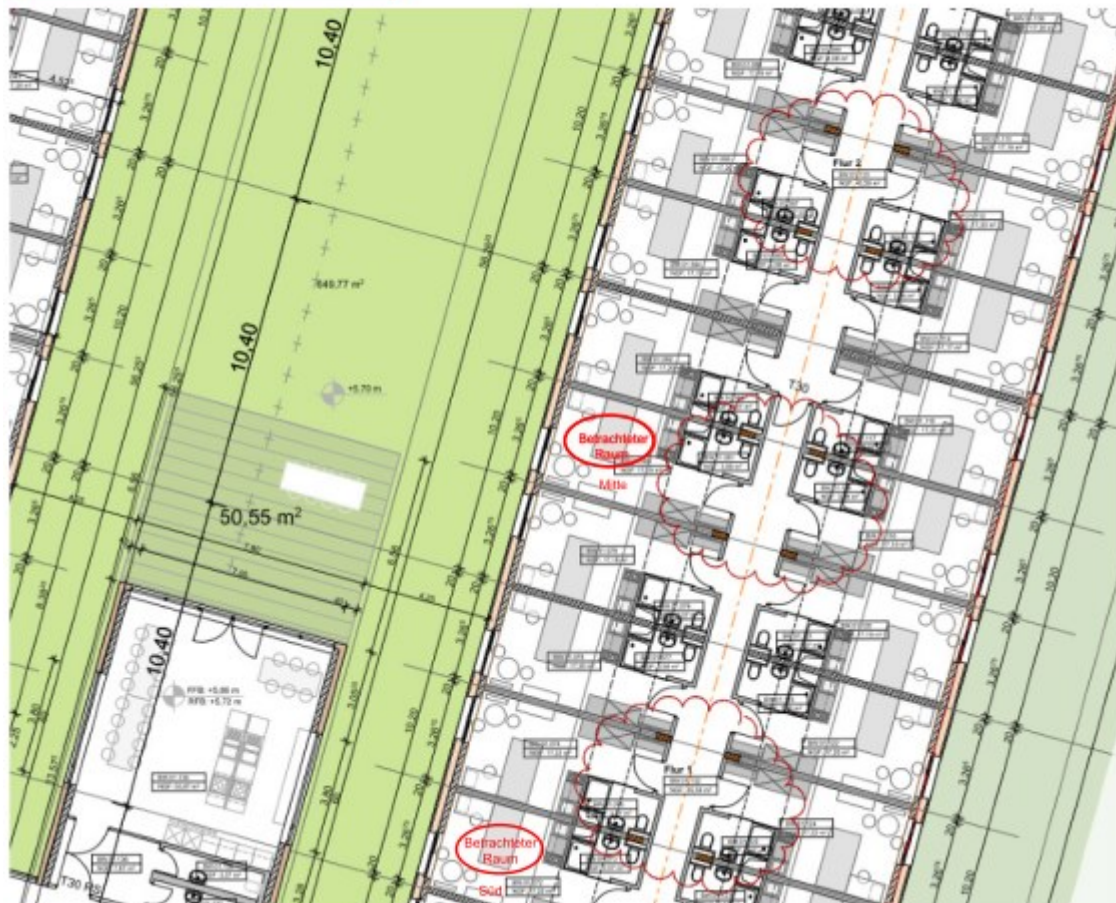
damit die Funktionsfähigkeit des Gesamtvorhabens, auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Belange von Eigentümer Investor, in Frage stellen.

Für eine abschließende Beurteilung erfolgte im Weiteren eine vertiefende Untersuchung der natürlichen Tageslichtbeleuchtung<sup>4</sup> für die Ein-Raum-Appartements unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzbebauung im Süden der beiden Riegel. Dabei werden die Lichtverhältnisse in dem Aufenthaltsraum (Ein-Raum-Appartements) bei bedecktem Himmel ermittelt, d.h. die direkte Sonneneinstrahlung fließt in diese Betrachtung nicht ein. Die Tageslichtbeleuchtung ist unabhängig von der Ausrichtung des Fensters zur Himmelsrichtung. Wesentliche Einflussgrößen sind die Fenstergröße relativ zur Raumgröße und die Verbauung vor dem Fenster.

Für die Ein-Raum-Appartements wurde geprüft, ob die Anforderungen der DIN 5034 „Tageslicht in Innenräumen“ an die natürliche Tageslichtbeleuchtung eingehalten werden. Dafür wird in der DIN 5034 der sogenannte Tageslichtquotient herangezogen und mit einem Mindestwert von 0.9 % benannt.

Betrachtet wurde exemplarisch ein mittlerer Raum im ersten Obergeschoss des östlichen Apartment- Gebäudes mit einem Fenster nach Westen (rot gekennzeichnet im Lageplan in der nachfolgenden Abbildung), also auf der untersten Etage mit Wohnungen.

**Abb.: Betrachteter Raum**



**Abbildung 4:** Darstellung des untersuchten Apartments/ Studentenzimmers "Wohnung Mitte" für die Ermittlung des Tageslichtquotienten (s. Fußnote 4)

Aufgrund der Lageverhältnisse entspricht das einem Raum mit den intensivsten Einschränkungen der Tageslichtbeleuchtung einer der geplanten Studentenwohnungen durch umliegende Gebäude. Die Räume der

<sup>4</sup> Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG: Tageslichtbeleuchtung für Räume der geplanten Bebauung BlueGate in Aachen, Karlsruhe, Februar und April 2015

Studentenwohnungen beinhalten nach dem Stand der Planung an der Eingangstür einen Verbindungsbereich, an dem auf der einen Seite ein Zugang zum Badezimmer liegt, auf der anderen Seite ein Schrank. Nach diesem Eingangsbereich schließt der Wohnbereich an. Die Maße des Wohnbereiches sind wie folgt: Breite 3,27 m, Tiefe 4,02 m, Höhe 2,5 m. Die Maße des Fensters sind wie folgt: Breite 1,55 m, Höhe 2,25 m, Rahmenbreite 0,1 m. Vor dem Fenster im 1. Obergeschoss liegt gegenüber im Abstand von ca. 16,5 m ein weiteres Gebäude, das sich gegenüber dem Fußboden des betrachteten Raumes um ca. 15.5 m erhebt.

Der Tageslichtquotient nach DIN 5034 beträgt:	
Nachweisort 1	1.16 %
Nachweisort 2	1.08 %
im Mittel	1.12 %
Der Mindestwert nach DIN beträgt	
am ungünstigeren der beiden Nachweisorte	0.75 %
und im Mittel	0.90 %

**Abbildung 5:** Ermittelter Tageslichtquotient für das untersuchte Appartements/ Studentenzimmer "Wohnung Mitte" (s. Fußnote 4)

Im Ergebnis der Berechnung wird der Mindestwert der Tageslichtbeleuchtung nach DIN 5034 von 0.9 % eingehalten. In weiter oben gelegenen Stockwerken erhöht sich der Tageslichtquotient aufgrund der relativ zum Fußboden des jeweils betrachteten Raumes geringeren Horizont einschränkung. Dort wird der Mindestwert der Tageslichtbeleuchtung nach DIN 5034 somit sicher eingehalten.

In einer weiteren Untersuchung wurde geprüft, ob auch in einem Appartement auf der untersten Wohnebene direkt gegenüber der geplanten "Cooking-Area" der o.g. Mindestwert der Tageslichtbeleuchtung eingehalten wird. Die Raumeigenschaften des Appartements sind die gleichen wie oben beschrieben. Gegenüber erhebt sich in einem Abstand von ca. 4,25 m die "Cooking-Area" (Höhe ca. 3,50 m). Dort werden folgende Werte ermittelt:

Der Tageslichtquotient nach DIN 5034 beträgt:	
Nachweisort 1	1.19 %
Nachweisort 2	1.10 %
im Mittel	1.14 %
Der Mindestwert nach DIN beträgt	
am ungünstigeren der beiden Nachweisorte	0.75 %
und im Mittel	0.90 %

**Abbildung 6:** Ermittelter Tageslichtquotient für das untersuchte Appartement/ Studentenzimmer "Wohnung Süd" (s. Fußnote 4)

Auf der Grundlage der dargestellten weiteren Untersuchungsergebnisse der zu erwartenden natürlichen Tageslichtbeleuchtung in allen geplanten Appartements des Vorhabens BlueGate, werden in Bezug auf die natürliche Belichtung entsprechend den Anforderungen der DIN 5034 die Mindestwerte erreicht. Damit werden in Kombination mit den überwiegend erfüllten Kriterien einer ausreichenden Besonnung insgesamt gesunde Wohnverhältnisse erreicht.

#### 4.4. Flächen für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt.

Auf den Flurstücken Nr. 5005, 5006 und 5007 und einem ca. 18 m<sup>2</sup> großen Teilbereich des Flurstücks 4979 der Gemarkung der Stadt Aachen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen erst am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gem. § 23 AEG zulässig (§ 9 Abs. 2 BauGB).

#### 4.5. Besondere Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 2 BauGB)

Die Fläche ist derzeit noch zu Bahnbetriebszwecken genutzt, das Freistellungsverfahren ist eingeleitet. Gemäß zeichnerischer Festsetzung ist im in Rede stehenden Bereich eine Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt und für unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG im Bereich der Bahnanlagen vorgesehen. Auf den Teilbereichen des Flurstücks 4979, gekennzeichnet mit der Signatur „Fläche für Erschließungs- und Feuerwehrumfahrt mit Unterbauungsverbot für das Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen und für die Deutsche Bahn AG“ ist zudem ein Unterbauungsverbot festgesetzt, um den behördlichen Vorgaben Rechnung zu tragen.

Die Flächen dienen zukünftig als Erschließungsanlage, Rettungsweg und Feuerwehraufstellfläche. Darüber hinaus soll die Fläche wie bisher als Schutzstreifen für eine Speiseleitung der DB dienen. Es ist eine parallele Nutzung der Fläche durch die DB AG und Nutzungen des Plangebiets vorgesehen. Entsprechende vertragliche Regelungen und dingliche Sicherungen sind zusätzlich vereinbart. Zudem sollen der DB dahingehende notwendige Baulasten eingeräumt werden. Das Nutzungsrecht der DB ist damit sowohl öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtlich hinreichend gesichert.

Mit der vorgenommenen Festsetzung wird damit sichergestellt, dass die definierte Fläche so gestaltet wird, dass immer eine Zu- und Abfahrt für Rettungskräfte gesichert ist.

Zudem wird darauf verwiesen, dass sich der geplante Ladehof außerhalb der Umfahrung befindet, sodass eine mögliche Verstellung der Feuerwehrumfahrt ausgeschlossen werden kann und die Zu- und Abfahrt für Rettungskräfte stets gesichert ist.

#### 4.6. Verkehrsflächen

Die öffentlichen Verkehrsflächen sind gemäß Planzeichnung festgesetzt. Sie beinhalten die Teile der Zollamtstraße, die für die Anbindung des Vorhabensbereichs an öffentliche Verkehrsflächen zu Erschließungszwecken notwendig aber auch ausreichend sind. Vorgesehen sind eine Tiefgarageneinfahrt und eine Hotelvorfahrt im westlichen Teilstück sowie die Anschlüsse einer Umfahrt um das Vorhabengebiet für das Rettungswesen und den Lieferverkehr am westlichen und östlichen Ende des Geltungsbereichs.

#### 4.7. Flächen für den ruhenden Verkehr (Stellplätze und Tiefgarage)

Private Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen oder innerhalb von baulichen Anlagen als Tiefgaragen oder Garagengeschosse unterhalb von 186 m ü. NHN zulässig, hierzu zählen auch die 6 Stellplätze im Außenbereich zur Bahn hin orientiert sowie ein behindertengerechter Stellplatz in der. Damit wird eine mit Blick auf das städtebauliche Umfeld angepasste gestalterische Unterbringung von Stellplätzen ermöglicht.

#### 4.8. Geh- und Fahrechte

Im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen an der Zollamtstraße im östlichen Teil des Geltungsbereichs wird ein Geh- und Fahrrecht für die Allgemeinheit für die Umsetzung der Wendeanlage der geplanten Kiss&Ride-Einrichtung erforderlich. Regelungen dazu werden auch im Durchführungsvertrag getroffen.

#### 4.9. Lärmschutz

Zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen durch Schallimmissionen werden auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung<sup>5</sup> im Bebauungsplan Festsetzung zum Lärmschutz getroffen.

---

<sup>5</sup> FIRU-GfI Gesellschaft für Immissionsschutz mbH: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan "Zollamtstraße" - Stadt Aachen, Kaiserslautern, August 2014



Durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen, Schallschutzfenster oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen ist sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass bei gewährleisteter Belüftbarkeit der Räume in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von  $L_{p,in} = 35 \text{ dB(A)}$  während der Tagzeit (06.00 – 22.00 Uhr) und in Schlafräumen und Kinderzimmern von  $L_{p,in} = 30 \text{ dB(A)}$  während der Nachtzeit (22.00 – 6.00 Uhr) nicht überschritten wird. Der Nachweis des Schallschutzes gegen Außenlärm hat entsprechend VDI 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen" vom August 1987 unter Berücksichtigung der mittleren Maximalpegel zu erfolgen. Zur Sicherstellung der notwendigen Anforderungen an die Schalldämmmaße der Außenbauteile werden weiterhin sog. Lärmpegelbereiche gem. DIN 4109 festgesetzt. Mit diesen Festsetzungen zum Lärmschutz wird dem Schutzbedürfnis des geplanten studentischen Wohnens innerhalb des Plangebietes Rechnung getragen. Ziel ist die Sicherstellung der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 an den betroffenen Fassadenabschnitten und somit die Schaffung gesunder Wohnverhältnisse.

Die DIN 4109 definiert Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Gebäuden unter Berücksichtigung unterschiedlicher Raumarten oder Nutzungen. Die Anforderungen sind abhängig von den Lärmpegelbereichen, in denen die zu schützenden Nutzungen liegen. Die Lärmpegelbereiche werden vom "maßgeblichen Außenlärmpegel" abgeleitet. Dieser maßgebliche Außenlärmpegel bezieht sich auf den Tagzeitraum. Er ist gemäß Punkt 5.5 der DIN 4109 unter Berücksichtigung der verschiedenen Lärmarten (u.a. Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe- und Industrieanlagen) zu ermitteln. Die Lärmpegelbereiche wurden in Höhe des am stärksten betroffenen Geschosses der geplanten Wohnbebauung für freie Schallausbreitung im Plangebiet ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Die Lärmpegelbereiche werden hier maßgeblich durch den Schienenverkehr der Bahnstrecken bestimmt. Aufgrund der Schienenverkehrslärmeinwirkungen sind im südlichen, der Bahnstrecke zugewandten Teil des Plangebiets im Nachtzeitraum Verkehrslärmeinwirkungen auf dem Niveau der für den Tag prognostizierten Werte zu erwarten. Eine Bemessung der Anforderungen an den passiven Schallschutz ausschließlich am Tagbeurteilungspegel ist in diesem Fall nicht sachgerecht. Nach der VDI 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen" sind als Anhaltswerte für Innenschallpegel bei Schlafräumen im Nachtzeitraum  $5 \text{ dB(A)}$  geringere Innenschallpegel angegeben. Bei Nachtbeurteilungspegeln auf dem Niveau der Tagbeurteilungspegel empfiehlt das Landesamt für Umwelt Bayern, um den erhöhten Anforderungen an den Schallschutz bei Schlafräumen Rechnung zu tragen, für Außenbauteile von Schlafräumen die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109 um zwei Lärmpegelbereiche zu erhöhen. Zur Sicherstellung eines adäquaten Innenschallpegels in Schlafräumen und Kinderzimmern im Nachtzeitraum wurden die Anforderungen an die Außenbauteile dieser Räume um zwei Lärmpegelbereiche (entspricht ca.  $10 \text{ dB(A)}$ ) erhöht festgesetzt. Die weiteren getroffenen Regelungen zur technischen Umsetzung (Anwendung von Korrekturwerten, Einbau von Lüftungseinrichtungen) entsprechen bei der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen üblichen Vorgehensweisen bzw. Erfordernissen.

Welche Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Gebäuden einschließlich darin befindlicher Fenster sich anhand der erfolgten Festsetzung im Einzelnen ergeben, ist aus der in der Festsetzung benannten DIN 4109 nebst deren zugehöriger Anlage 8 in Verbindung mit der VDI-Richtlinie 2719 ablesbar. Sie beziehen sich auf die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen – u.a. auf Anforderungen an Decken und Dächer sowie Fenster und sonstige Öffnungen – wobei auch der Einfluss von Lüftungseinrichtungen und/oder Rolladenkästen Eingang findet.

Im Baugenehmigungsverfahren ist sowohl für alle Aufenthaltsräume gemäß DIN 4109 die Einhaltung der Anforderungen an die Außenbauteile wie auch der erreichte Innenpegel nachzuweisen. Dabei können Ausnahmen von den Festsetzungen des Bebauungsplans zum passiven Schallschutz zugelassen werden, wenn nachgewiesen wird, dass sich die tatsächlichen Geräuscheinwirkungen an den betroffenen Fassadenabschnitten beispielsweise durch zusätzlich vorgesehene aktive Lärmschutzmaßnahmen oder durch eine Fassadenkonstruktion mit vorgehängten, schallmindernden Bauelementen verringern.

Zum Schutz vor Geräuschen der Tiefgarageneinfahrt wird deren überdeckte bzw. eingehauste Ausführung im Durchführungsvertrag festgeschrieben.

Dieser Bebauungsplan ist durch seine Vorhabenbezogenheit gekennzeichnet, so dass mit den dargestellten Maßnahmen in jedem Fall sichergestellt ist, dass das Vorhaben in der geplanten Form bautechnisch derart umgesetzt wird, dass unabhängig von der letztlich konkret gewählten Lärmschutzkonzeption in ihrer Gesamtheit, die Gewährleistung von wohnverträglichen Innenpegeln sichergestellt ist.

#### 4.10. Gestalterische Maßnahmen

Die auf den Dachflächen der Vorhabenbebauung notwendigen Anlagen und Einrichtungen der Gebäudetechnik sind in einem einheitlichen Material und Farbton einzuhausen oder zu verblenden und dabei an die Gestaltung der Hauptfassade entlang der Zollamtstraße anzupassen. Die Regelung hat zum Ziel, dass die für die Nutzung notwendigen "Nebenanlagen" ansprechend und einheitlich gestaltet werden. Da die Dachlandschaft insbesondere vom Stadtteil Burtscheid aus eingesehen werden kann, ist die Entwicklung eines möglichst geschlossenen Charakters dieser - in ihrem Umfang nicht unerheblichen - Anlagen notwendig. Dies trägt dazu bei, dass in Verbindung mit der für die Dachflächen des Erdgeschosses vorgesehenen Dachbegrünung eine qualitativ möglichst hochwertige Gestaltung der sichtbaren Dachlandschaft umsetzbar wird.

Sofern Anlagen für den aktiven Lärmschutz errichtet werden, sind mindestens 80% ihrer schallmindernd wirksamen Oberflächen mit transparenten Materialien (z.B. Glas, Plexiglas o.ä.) herzustellen.

## 5. Verkehrserschließung / Abwickelbarkeit der zu erwartenden Verkehre

Im Rahmen der durchgeführten Verkehrsuntersuchung<sup>6</sup> wurde die bestehende Verkehrsbelastung im Bereich des Planungsraumes erfasst und bewertet, das zu erwartenden Verkehrsaufkommen abgeschätzt und überprüft, ob es im bestehenden Verkehrsnetz leistungsfähig abgewickelt werden kann. Die detaillierten Untersuchungsergebnisse sind Bestandteil des o.g. Gutachtens.

### 5.1. Bestandsanalyse des Verkehrs

Das Grundstück wird über die Zollamtstraße erschlossen werden, die über die Friedlandstraße, Reumontstraße und Burtscheider Straße bzw. Burtscheider Brücke sowie über die Römerstraße und Lagerhausstraße und die Durchfahrt unter dem Verwaltungsgebäude Lagerhausstraße aus allen Richtungen zu erreichen ist. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde auf der Grundlage der geplanten Nutzungen und deren Größen die geplante verkehrliche Erschließung des Bauvorhabens geprüft; alle übrigen verkehrlichen Nutzungsansprüche im Bereich Zollamtstraße wurden dabei in ihren Wechselwirkungen betrachtet.

Für die Analyse der verkehrlichen Situation im Bestand wurden Verkehrserhebungen zum fließenden und ruhenden Verkehr durchgeführt. Dabei erfolgten Knotenstromzählungen am 21.11.2013 in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstundengruppe (6:00 Uhr bis 10:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr) an den Knotenpunkten Lagerhausstraße/ Zollamtstraße und Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Reumontstraße/ Friedlandstraße. Für die betrachteten Knotenpunkte ist das maßgebende Qualitätskriterium die mittlere Wartezeit für jeden Verkehrsstrom. Anhand dieser erfolgt die Bewertung der Verkehrsqualität nach dem HBS 2001/20051 mit Bestimmung der zugehörigen Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; (QSV) A beste Qualität bis F schlechteste Qualität. Maßgebend für die Einstufung des gesamten Knotenpunkts ist dabei jeweils die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme. Im Folgenden sind die Qualitätsstufen für die Knotenpunkte im Bestand dargestellt.

---

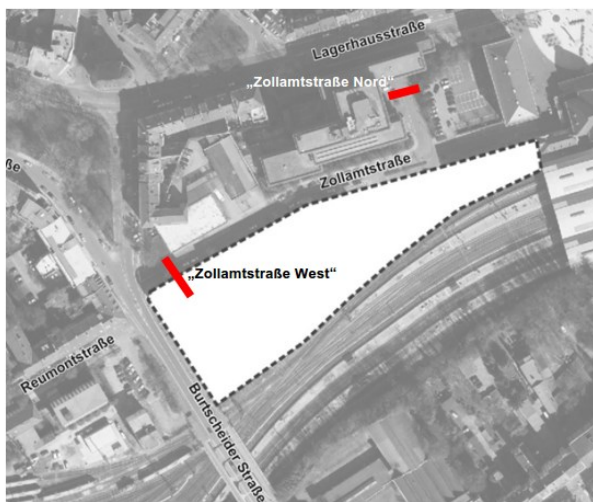
<sup>6</sup> S. Fußnote 1

Knotenpunkt	vormittägliche Spitzenstunde (7:30 Uhr – 8:30 Uhr)	nachmittägliche Spitzenstunde (16:00 Uhr – 17:00 Uhr)
Lagerhausstraße/ Zollamtstraße	B	B
Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Reumontstraße/ Friedlandstraße	B	B

**Abbildung 7:** Verkehrsqualität gemäß HBS 2001/2005 in der Analyse (Ist-Situation) für die untersuchten Knotenpunkte (Quelle: s. Fußnote 1)

Über einen Zeitraum von einer Woche bzw. sieben Tagen wurden Dauerzählungen an zwei Querschnitten (s. Abbildung 8)

in der Zollamtstraße durchgeführt. Das Verkehrsaufkommen wurde fahrtrichtungsgetrennt, differenziert nach Pkw und Lkw über 24 Stunden, erfasst.



**Abbildung 8:** Lage der Dauerzählstellen (Quelle: s. Fußnote 1)

Basierend auf den Ergebnissen der Wochenganglinien ergibt sich nach dem Hochrechnungsverfahren gemäß HBS 2001 (Fassung 2005) für den "Querschnitt Zollamtstraße Nord" ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von rund 3.300 Kfz/24h und für den "Querschnitt Zollamtstraße West" ein DTV von ca. 2.550 Kfz/24h. Im Gutachten erfolgen jeweils detaillierte Angaben u.a. zur tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsströme.

Zusätzlich erfolgte am 21.11.2013 in der Zeit von 14:00 Uhr bis 19:00 Uhr eine Beobachtung der Kiss & Ride Anlage in der Zollamtstraße. Dabei wurde analysiert ob die Kiss & Ride Anlage von den Nutzern angenommen wird und bei höherer Frequentierung ausreichend dimensioniert ist. Die Analyse ergab folgende Auffälligkeiten:

- Die Kiss & Ride Anlage wird vom Großteil der Bring- und Holverkehre angenommen. Es wurden jedoch immer wieder einzelne Kfz beobachtet, die in die Stichstraße bis zum Gebäude des Hauptbahnhofs fahren, obwohl die Kiss & Ride-Anlage nicht ausgelastet war. Zusätzlich wurde vereinzelt beobachtet, dass einige Kfz in der Stichstraße längere Zeit gewartet haben.
- Die Kiss & Ride Anlage wird oft als Parkplatz missbraucht wurde. Fahrzeuge wurden teilweise mehr als 20 Minuten lang abgestellt.
- Auf Grund der fehlenden Markierung im Aufstellbereich der Kiss & Ride Anlage werden teilweise Fahrzeuge so ungünstig abgestellt, dass wesentlich weniger Fahrzeuge abgestellt werden können, als möglich wären. Teilweise wurden Fahrzeuge unter Mitbenutzung des Gehwegs abgestellt.

5.2. Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen wird vom MIV-Anteil, dem Besetzungs- und Kopplungsgrad, dem Mitnahmeeffekt, der Anwesenheitsquote und an diesem Standort zusätzlich vom Verbundeffekt bestimmt. Den Ermittlungen liegen Werte aus der aktuellen Fachliteratur sowie Untersuchungen aus ähnlich gelagerten Projekten zu Grunde. Darüber hinaus sind die Größen der einzelnen Bruttogeschossflächen (BGF) bzw. die Anzahl der Wohneinheiten wichtige Grundlagenwerte. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen für das Bauvorhaben BlueGate stellt sich wie folgt zusammen:

	Kfz-Fahrten je Normalwerktag
<b>Kunden</b>	1.340
<b>Bewohner und Besucher</b>	410
<b>Hotelgäste</b>	90
<b>Beschäftigte</b>	395
<b>Wirtschaftsverkehr</b>	145

**Abbildung 9:** Übersicht über die Kfz-Fahrten je Nutzergruppe  
(Quelle: s. Fußnote 1)

Mit den angesetzten Kenngrößen ergeben sich insgesamt rund 2.380 Kfz-Fahrten je Werktag (ca. 1.190 im Ziel- und 1.190 im Quellverkehr). In der tageszeitlichen Verteilung ergeben sich für die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde folgende Belastungen im Ziel- und Quellverkehr:

	vormittägliche Spitzenstunde (7:30 - 8:30)	nachmittägliche Spitzenstunde (16:00 - 17:00)
<b>Quellverkehr</b>	55	88
<b>Zielverkehr</b>	94	90

**Abbildung 10:** Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden [Kfz-Fahrten/h]  
(Quelle: s. Fußnote 1)

Die Verkehrsqualität der äußeren Erschließung wird für die Knotenpunkte Lagerhausstraße/Zollamtstraße und Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Reumontstraße/ Friedlandstraße gemäß HBS (2001, Fassung 2005) bewertet. Entsprechend der heutigen Verkehrsbelastungen werden die durch das geplante Bauvorhaben neu erzeugten Quell- und Zielverkehre im umliegenden Straßennetz verteilt. Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass die Nutzer der auf dem Plangebiet bestehenden Parkierungsanlage "Parkplatz am Hauptbahnhof" zukünftig die benachbarte Parkierungsanlage "Parkhaus Hauptbahnhof" nutzen werden. Dementsprechend ergeben sich durch den Wegfall des "Parkplatz am Hauptbahnhof" keine Veränderungen für die bestehenden Knotenströme.

Knotenpunkt	vormittägliche Spitzenstunde (7:30 Uhr – 8:30 Uhr)	nachmittägliche Spitzenstunde (16:00 Uhr – 17:00 Uhr)
Lagerhausstraße/ Zollamtstraße	B	B
Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Reumontstraße/ Friedlandstraße	B	B

**Abbildung 11:** Verkehrsqualität gemäß HBS 2001/2005 in der Prognose (Planfall) für die untersuchten Knotenpunkte  
(Quelle: s. Fußnote 1)

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen kann leistungsfähig abgewickelt werden. Die Verkehrsqualität (Stufe B) an den untersuchten Knotenpunkten Lagerhausstraße/ Zollamtstraße und Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Reumontstraße/ Friedlandstraße ändert sich durch die zusätzlichen Quell- und Zielverkehre in der Prognose nicht.

### 5.3. Ermittlung des zu erwartenden Stellplatzbedarfes

Basierend auf den in der Untersuchung dargestellten personenbezogenen Mobilitätskennwerten und der angenommenen tageszeitlichen Verteilung wurde der Stellplatzbedarf ermittelt. Der durch das Bauvorhaben erzeugte Stellplatzbedarf mit 275 Stellplätzen kann durch das geplante Stellplatzangebot von 238 Stellplätzen nicht gedeckt werden. Hier besteht ein Defizit von 37 Stellplätzen. Es ist vorgesehen die fehlenden 37 Stellplätze abzulösen.

### 5.4. Sicherstellung der Kiss & Ride-Funktion am Hauptbahnhof

Durch das geplante Bauvorhaben BlueGate ist eine Verlagerung der bestehenden Kiss & Ride Anlage notwendig. Die Untersuchung grundsätzlich denkbarer Standorte hat ergeben, dass aufgrund zu großer Entfernungen oder Höhenunterschiede als Standort für den Kfz-Verkehr hierfür weiterhin die Zollamtstraße zu wählen ist. Als geeignet stellt sich an deren östlichen Ende der Bereich zwischen dem bestehenden Gebäude des Hauptzollamts und des Bauvorhabens BlueGate dar. Die aktuelle Konzeption sieht eine Fahrgasse mit einer Wendeanlage am Ende der Zollamtstraße vor, die auch Aufstellbereiche für haltende Pkw für den Ein- und Ausstieg bietet. Um die Kiss & Ride Anlage vom Verkehrsablauf zu optimieren, sollten Aufstellplätze für die Pkw grundsätzlich als Schrägparkstände angeordnet werden. Damit wäre eine eindeutige Einteilung der einzelnen Aufstellbereiche für die Pkw gegeben, gleichzeitig könnte der uneffektiven Ausnutzung der Kiss & Ride Anlage vorgebeugt werden. Zusätzlich sollte auf Grund der engen Platzverhältnisse und der unterschiedlichen Nutzungsansprüche für Fußgänger, Radfahrer und Kiss & Ride-Verkehr, der Bereich als Mischfläche angelegt werden. Konkrete Regelungen zur baulichen und funktionalen Ausgestaltung werden im Durchführungsvertrag zum Bebauungsplan getroffen.

### 5.5. Sicherstellung des Erhalts der Radstation

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich derzeit in einer ehemals aufgelassenen Halle auf einer Fläche von 151 m<sup>2</sup> eine Radstation mit mehr als 150 Abstellplätzen für Fahrräder. Durch den notwendigen Abbruch der vorhandenen Gebäude entfallen die Räumlichkeiten für die Radstation. Es ist deshalb vorgesehen diese Nutzung in das geplante Vorhaben zu integrieren. Aufgrund der möglichen Ausstattung mit Doppelstockfahrradparken ist die Realisierung von ca. 400 Fahrradparkplätzen sowie einer Reparaturreinrichtung realisierbar. Eine Sicherung erfolgt im Rahmen des Durchführungsvertrages.

## 6. Wesentliche Umweltbelange und Auswirkungen der Planung

Nachfolgend werden die ermittelten, zur erwartenden relevanten Umweltauswirkungen zusammen mit Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung bzw. zum Ausgleich von nicht vermeidbaren nicht nur unerheblichen nachteiligen Auswirkungen dargestellt.

### 6.1. Menschliche Gesundheit - Geräusche

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Zollamtstraße sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neubebauung der brachgefallenen Flächen zwischen der Zollamtstraße im Norden, der Burtscheider Straße im Westen, der Bahnstrecke im Süden und dem Hauptbahnhof im Osten durch das Projekt "BlueGate" und den damit verbundenen Nutzungen (Wohnen, Hotel, Büro/Dienstleistungen, gewerbliche Nutzungen) geschaffen werden. Im Rahmen der Bebauungsplanung sind die Belange des Schallschutzes zu berücksichtigen. Hierfür wurde eine schalltechnische Untersuchung<sup>7</sup> durchgeführt.

---

<sup>7</sup> FIRU Gfl - Gesellschaft für Immissionsschutz mbh: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Zollamtstraße“ Stadt Aachen, Kaiserslautern, August 2014

#### 6.1.1. Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben

Gewerbelärmquellen im Geltungsbereich bestehen derzeit aufgrund der gewerblichen Nutzungen, i.W. Parkhaus und Autovermietungen. Im Plangebiet wurden bei mehreren Ortsbegehungen keine relevanten Gewerbelärmeinwirkungen durch bestehende Gewerbebetriebe in der Umgebung wahrgenommen. Im aktuellen Flächennutzungsplanentwurf der Stadt Aachen sind die das Plangebiet umgebenden Flächen als gemischte Bauflächen dargestellt. Hinweise auf relevante Gewerbelärmvorbelastungen am geplanten Gebäudekomplex durch bestehende Betriebe und Anlagen in den gemischten Bauflächen in der Umgebung des Plangebiets liegen nicht vor. Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen werden künftig entfallen. Aus diesem Grunde sind die bereits bestehenden Verkehrslärmeinwirkungen durch Kfz-Verkehr auf den umliegenden Straßen und den Bahnverkehr für das Plangebiet derzeit ohne Relevanz. Direkte und indirekte Auswirkungen auf die Verkehrslärmverhältnisse in der Umgebung des Plangebiets bestehen derzeit durch die vorhandenen Verkehre der derzeit zulässigen Nutzungen. Als Grundlage für die Abwägung der Belange des Schallschutzes im Bebauungsplanverfahren sind zu untersuchen und zu bewerten:

- die Auswirkungen der Planung auf die Gewerbelärmverhältnisse (durch Kfz-Fahrten zu den Stellplätzen und durch Lkw-Andienung) an der an das Plangebiet angrenzenden bestehenden Bebauung und an den geplanten Wohnnutzungen innerhalb des Plangebiets;
- die Verkehrslärmeinwirkungen an den geplanten stöempfindliche Nutzungen innerhalb des Plangebiets (insbesondere Wohnnutzungen) durch den Schienenverkehr und durch den Straßenverkehr;
- die direkten und indirekten Auswirkungen der Planungen auf die Verkehrslärmverhältnisse in der Umgebung des Plangebiets durch die nach Verwirklichung der Planung zu erwartenden Zusatzverkehre (Vergleich der Verkehrslärmverhältnisse in den Untersuchungsfällen Analyse-Nullfall und Prognose-Planfall).

Bei prognostizierten Überschreitungen der einschlägigen Orientierungswerte des Beiblatts zur DIN 18005 bzw. der Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind ggf. Maßnahmen zur Lärminderung zu prüfen und Vorschläge zu deren Festsetzung im Bebauungsplan zu unterbreiten. Insbesondere durch den Bahnverkehr auf der südlich an das Plangebiet angrenzenden Bahnstrecke sind erhebliche Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten. Zum Schutz vor diesen Schienenverkehrslärmeinwirkungen ist ein Schallschutzkonzept zu entwickeln.

Die für die Ermittlung und Beurteilung der Geräuschverhältnisse relevanten rechtlichen Vorschriften, Vorgaben und Erkenntnisquellen werden im fachgutachten dezidiert aufgeführt und nachfolgend in den weiteren Ausführungen benannt.

#### 6.1.2. Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

##### Gewerbelärm

Die Ermittlung der zu erwartenden Gewerbegeräusche erfolgte auf der Grundlage der geplanten gewerblichen Nutzungen. Relevante Gewerbelärmeinwirkungen sind durch Anliefervorgänge und Fahrten von Lkw, durch Pkw-Fahrten und entsprechende Pkw-Parkvorgänge sowie durch haustechnische Anlagen (Lüftung etc.) zu erwarten. Für diese relevanten Gewerbelärmquellen wurden jeweils eigene Emissionsberechnungen durchgeführt. Hieraus wurden die zu erwartenden Immissionen für die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich prognostiziert. Die einzelnen dabei zugrunde gelegten Datengrundlagen, entsprechende Emissionsansätze und Berechnungsmethoden sind im Fachgutachten detailliert aufgeführt.

Die Berechnung der an den nächstgelegenen Wohngebäuden in der Umgebung zu erwartenden Gewerbelärmeinwirkungen durch das geplante Vorhaben erfolgte auf der Grundlage der für die einzelnen Gewerbelärmquellen angegebenen Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.). Alle Flächen auf dem Ausbreitungsweg werden für eine Berechnung "auf der sicheren Seite" als schallharte Flächen gemäß DIN ISO 9613-2 mit einem Bodenfaktor von  $G = 0$  berücksichtigt.

Die Gewerbelärmeinwirkungen an den maßgeblichen Immissionsorten werden geschossweise in Einzelpunktberechnungen für einzelne Immissionsorte an den bestehenden Gebäuden in der Umgebung und an dem geplanten Gebäude berechnet. Zusätzlich werden flächige Rasterberechnungen für ein Punkteraster in einer Höhe von 4 m ü. Grund durchgeführt. Die Lage der Schallquellen und die Berechnungsergebnisse sind im Fachgutachten für den Tagzeitraum und für die lauteste Nachtstunde dargestellt.

Die zu erwartende Gewerbelärsituation bei Umsetzung der Planung wird wie folgt beurteilt:

Im Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr) wird an dem für die Beurteilung der Gewerbelärmeinwirkungen nächstgelegenen maßgeblichen Immissionsort am bestehenden Gebäude in der Zollamtstraße nördlich des Plangebiets ein Beurteilungspegel von bis zu 52,2 dB(A) berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete am Tag von 60 dB(A) wird eingehalten und um mehr als 6 dB(A) unterschritten. Die Gewerbelärmzusatzbelastung durch das Vorhaben ist damit als nicht relevant im Sinne der TA Lärm zu beurteilen.

In der relevanten ungünstigsten lautesten Nachtstunde des gesamten Nachtzeitraums (22.00 – 06.00 Uhr) wird durch die haustechnischen Anlagen auf dem Dach des geplanten Gebäudes, durch 14 Pkw Ein- bzw. Ausfahrten zu/von der Tiefgarage und 8 Pkw-Bewegungen auf dem Parkplatz Süd am nächstgelegenen Immissionsort am bestehenden Gebäude in der Zollamtstraße ein Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 42,8 dB(A) berechnet. Der Immissionsrichtwert Nacht der TA Lärm für Gewerbelärmeinwirkungen in Mischgebieten von 45 dB(A) wird eingehalten. An allen bestehenden Gebäuden mit Wohnnutzungen wird der Immissionsrichtwert für Mischgebiete um mehr als 6 dB(A) unterschritten. Die Zusatzbelastung ist an allen maßgeblichen Immissionsorten mit Wohnnutzungen als nicht relevant im Sinne der TA Lärm zu beurteilen.

Wie o.d. liegen Hinweise auf relevante Gewerbelärmvorbelastungen am geplanten Gebäudekomplex durch bestehende Betriebe und Anlagen in den gemischten Bauflächen in der Umgebung des Plangebiets nicht vor. An Immissionsorten am geplanten Gebäudekomplex wird im Tagzeitraum ein Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 59,4 dB(A) (Südfassade Büro Ost) berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete am Tag von 60 dB(A) wird an allen Immissionsorten am geplanten Gebäudekomplex eingehalten. Am geplanten Gebäudekomplex werden in der ungünstigsten Nachtstunde am nördlichen Abschnitt der Ostfassade des vorgesehenen Hotels Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 46,5 dB(A) prognostiziert. Hier wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete von 45 dB(A) in der Nacht um bis zu 1,5 dB(A) überschritten. Ohne weitere Schallschutzmaßnahmen können entlang dieses Fassadenabschnitts, an dem Überschreitungen des Immissionsrichtwerts in der Nacht prognostiziert werden, keine öffentbaren Fenster von im Nachtzeitraum schutzbedürftigen Nutzungen (insb. Schlafzimmer) angeordnet werden. An allen übrigen Fassadenabschnitten des geplanten Hotels und geplanten Wohnnutzungen wird der Immissionsrichtwert für Mischgebiete in der Nacht von 45 dB(A) unterschritten.

Zur Reduzierung der auf das geplante Hotel einwirkenden Geräusche der Tiefgaragenzufahrt im Nachtzeitraum wurde die Wirksamkeit einer Überdeckelung der Tiefgaragenzufahrt geprüft. Mit dieser Maßnahme verringern sich die Beurteilungspegel in der ungünstigsten Nachtstunde so, dass an allen Immissionsorten der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete im Nachtzeitraum eingehalten wird. Die Berechnungsergebnisse sind im Fachgutachten dargestellt.

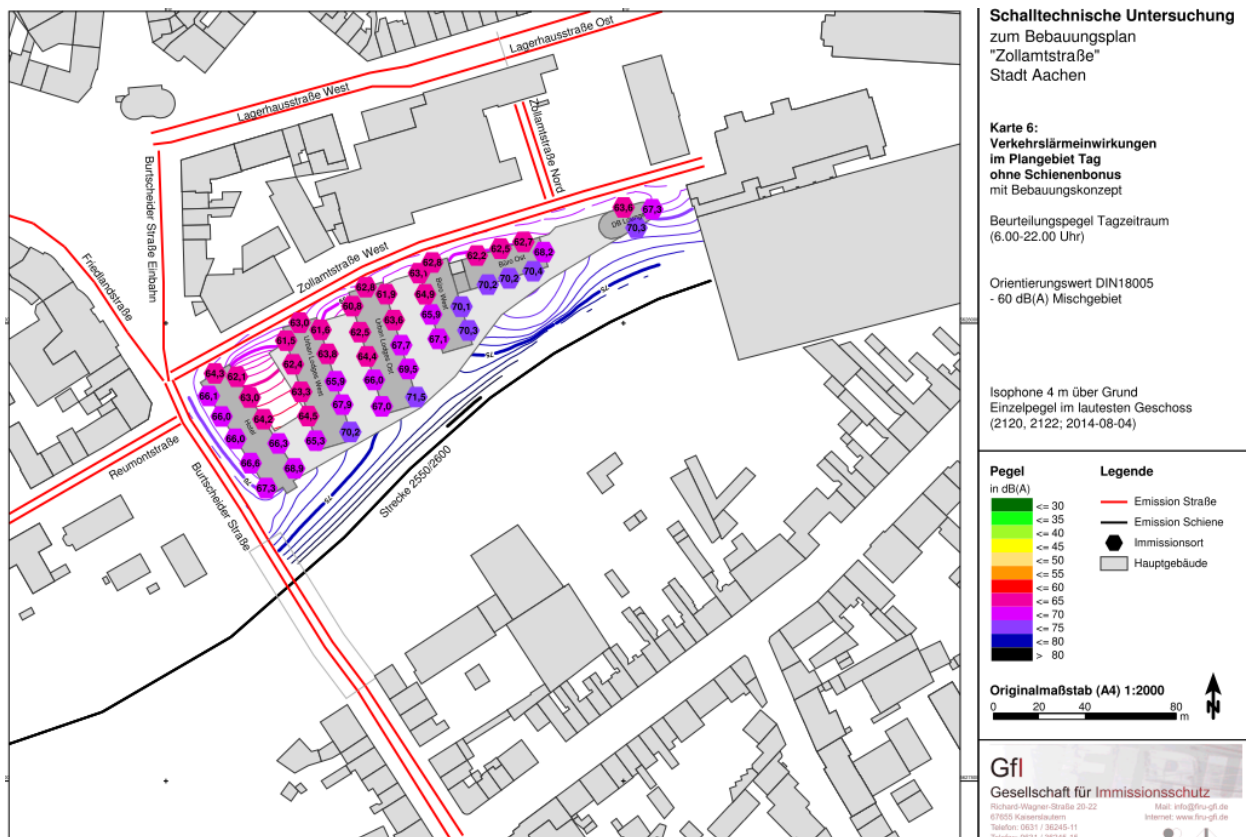
#### Verkehrslärm im Plangebiet

Zu untersuchen waren die Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets durch den Kfz-Verkehr auf den bestehenden Straßen in der Umgebung und durch den Schienenverkehr auf den Bahnstrecken südlich des Plangebiets. Für die Berechnung und Beurteilung wurden die vorläufigen prognostizierten Verkehrsmengen für den Prognose-Planfall des Verkehrsgutachtens (s. Fußnote 1) und die Schienenverkehrszahlen der Deutschen Bahn AG für die Prognose 2025 herangezogen.

Für diese relevanten Verkehrslärmquellen wurden jeweils eigene Emissionsberechnungen durchgeführt. Hieraus wurden die zu erwartenden Immissionen für die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich prognostiziert. Die

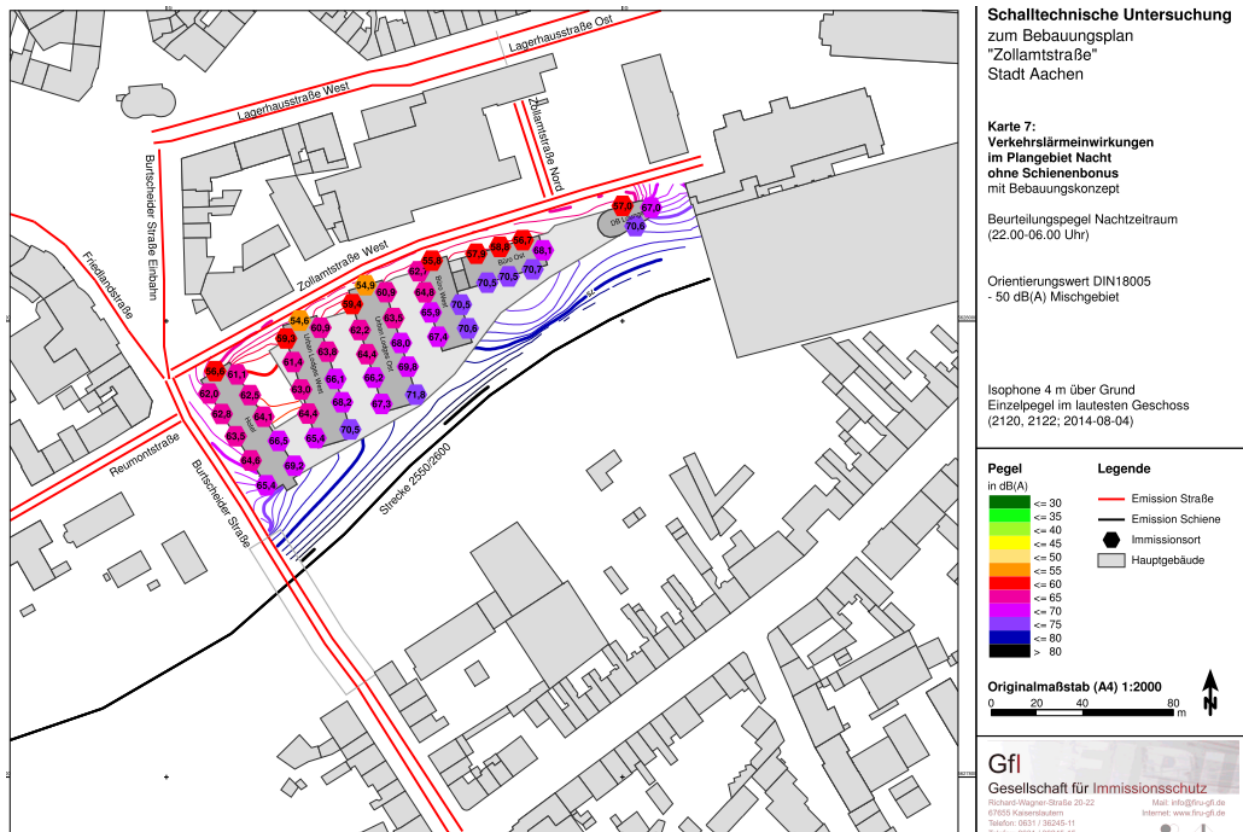
einzelnen dabei zugrunde gelegten Datengrundlagen, entsprechende Emissionsansätze und Berechnungsmethoden sind im Fachgutachten detailliert aufgeführt.

Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen erfolgte nach RLS-90 für die Straße und nach Schall-03 für die Schiene auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.). Die Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet wurden für freie Schallausbreitung in einem Raster flächig in 4 m über Grund für den Tag- und Nachtzeitraum berechnet (in Karte 4 und Karte 5 des Fachgutachtens dargestellt). Zusätzlich wurde eine Berechnung unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung gemäß dem städtebaulichen Entwurf für die Gebäudeteile mit schutzbedürftigen Nutzungen geschossweise in Einzelpunktberechnungen für den Tag und die Nacht durchgeführt (vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13).



**Abbildung 12:** Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet Tag mit Bebauungskonzept  
(Quelle: s. Fußnote 7)





**Abbildung 13:** Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet Nacht mit Bebauungskonzept  
(Quelle: s. Fußnote 7)

Die Beurteilung der Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Geltungsbereichs kommt zu folgenden Ergebnissen: Bei freier Schallausbreitung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten von 60 dB(A) am Tag (06.00 – 22.00 Uhr) und von 50 dB(A) in der Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) im gesamten Plangebiet überschritten. Die hohen Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet werden im Wesentlichen durch den Schienenverkehr verursacht.

Bei Bebauung entsprechend des städtebaulichen Konzepts werden am Tag insbesondere durch die Schienenverkehrslärmeinwirkungen Beurteilungspegel von bis zu 71,5 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten am Tag von 60 dB(A) wird um bis zu 11,5 dB(A) überschritten. An allen Fassaden des geplanten Gebäudekomplexes wird der Orientierungswert um mindestens 0,8 dB(A) überschritten. Im Nachtzeitraum werden am geplanten Gebäudekomplex Beurteilungspegel von bis zu 71,8 dB(A) berechnet. Diese hohen Einwirkungen sind auf die hohen prognostizierten Schienenverkehrslärmeinwirkungen im Nachtzeitraum zurückzuführen. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete in der Nacht von 50 dB(A) wird um bis zu 21,8 dB(A) überschritten. Der Orientierungswert Nacht wird an allen Fassaden des geplanten Gebäudekomplexes um mindestens 4,6 dB(A) überschritten.

Wegen der zu erwartenden Überschreitungen der Orientierungswerte im Tag- und im Nachtzeitraum am geplanten Gebäudekomplex werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

#### Verkehrslärm in der Umgebung des Plangebiets

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse an Gebäuden entlang bestehender Straßen in der Umgebung des Plangebiets (Verkehrslärmfernwirkungen) werden in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV (§1 Abs. 2, 16.BImSchV) zur wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen beurteilt. Zur Ermittlung der Auswirkungen des Zusatzverkehrs auf die Verkehrslärmverhältnisse waren die Verkehrslärmpegel im Prognose-

Planfall nach Realisierung der Planung den Verkehrslärmpegeln im Analyse-Nullfall an bestehenden Wohngebäuden in der Umgebung des Plangebiets gegenüberzustellen.

Für die relevanten Straßen- und Schienenabschnitte mit Verkehrslärm wurden Emissionsberechnungen durchgeführt. Hieraus wurden die zu erwartenden Immissionen an bestehenden schutzbedürftigen Nutzungen (Wohngebäuden) in der Umgebung des Geltungsbereichs prognostiziert. Die Verkehrslärmfernwirkungen im Null- und Planfall wurden in Einzelpunktberechnungen für den Tag- und Nachtzeitraum berechnet. Zusätzlich wurde jeweils für den Tag- und den Nachtzeitraum die Pegeldifferenz an den Immissionsorten dargestellt. Die Ergebnisse und die einzelnen, dabei zugrunde gelegten Datengrundlagen, entsprechende Emissionsansätze und Berechnungsmethoden sind im Fachgutachten detailliert aufgeführt.

Die Beurteilung der Verkehrslärmfernwirkungen kommt zu folgenden Ergebnissen:

Der planbedingte Zusatzverkehr führt an den bestehenden Wohngebäuden entlang der Lagerhausstraße und entlang der Burtscheider Straße zu Verkehrslärmpegelerhöhungen. Diese betragen 0,1 dB(A) am Tag und in der Nacht in der Lagerhausstraße.

In der Burtscheider Straße südlich der Brücke werden Pegelerhöhungen von bis zu 0,7 dB(A) am Tag und bis zu 1,1 dB(A) in der Nacht prognostiziert. An Gebäuden entlang der Burtscheider Straße nördlich der Zollamtstraße und im Kreuzungsbereich Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Friedlandstraße erhöhen sich die Verkehrslärmbeurteilungspegel um bis zu 0,5 dB(A); im Nachtzeitraum verringern sich die Verkehrslärmbeurteilungspegel durch die abschirmende Wirkung des geplanten Baukörpers gegenüber den Schienenverkehrslärmeinwirkungen. Relevante Verkehrslärmpegelerhöhungen um mehr als 2,1 dB(A) (gerundet 3 dB(A) gemäß RLS-90) treten nicht auf. In Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV (§1 Abs. 2, 16.BImSchV) zur Beurteilung der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen ist damit das entsprechende Kriterium 1 nicht erfüllt.

An Gebäuden entlang der Lagerhausstraße werden bereits im Nullfall Verkehrslärmbeurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) am Tag und mehr als 60 dB(A) in der Nacht prognostiziert. Diese werden im Planfall geringfügig weiter erhöht. Gleiches gilt für bestehende Gebäude entlang der Burtscheider Straße südlich der Brücke. Hier werden bereits im Nullfall im Nachtzeitraum Verkehrslärmbeurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) prognostiziert, die durch die planbedingte Verkehrszunahme – insbesondere jedoch durch die Reflektionen des Schienenverkehrslärms am geplanten Baukörper im Plangebiet – noch weiter erhöht werden. Gemäß dem Kriterium 2 der 16. BImSchV ist eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung ebenfalls als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöhen oder sich von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöhen. Dies ist ausschließlich an den Gebäuden entlang der Lagerhausstraße und der Burtscheider Straße der Fall. Damit sind die planbedingten Erhöhungen der Verkehrslärmbelastung an diesen Gebäuden als wesentlich im Sinne der 16. BImSchV zu beurteilen.

Für die von wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Wohngebäude an den o.g. Straßenabschnitten hat der Plangeber im Bebauungsplanverfahren zu prüfen, ob die planbedingten Pegelerhöhungen zumutbar sind. Bei dieser Prüfung sind insbesondere die bestehenden Verkehrslärmverhältnisse und Möglichkeiten zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb der bestehenden Gebäude zu berücksichtigen. In bereits durch den vorhandenen Verkehr erheblich vorbelasteten Bereichen mit Beurteilungspegeln von über 60 dB(A) in der Nacht und lediglich geringfügigen Erhöhungen dieser Pegel durch planbedingten Zusatzverkehr kann eine abwägende Prüfung im Bebauungsplanverfahren zu dem Ergebnis kommen, dass rechnerisch marginale Erhöhungen als zumutbar zu werten sind, wenn wohnverträgliche Innenpegel sichergestellt werden. Eine Möglichkeit der Würdigung der hohen Verkehrslärmbelastungen jenseits der Schwellenwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ist insofern möglich, dass an den Gebäuden, an denen eine Pegelerhöhungen festgestellt wird, bauliche Schallschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) durchgeführt werden.

### 6.1.3. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

#### Gewerbelärm

Im Rahmen des Durchführungsvertrages wird festgeschrieben, dass Ein- und Ausfahrten von Tiefgaragen einzuhausen bzw. überdeckt auszuführen und mit schallabsorbierendem Material auszukleiden sind. Damit wird sichergestellt, dass zusammen mit der technischen Ausführung der Gebäudetechnik an allen Immissionsorten der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete im Nachtzeitraum eingehalten werden kann.

#### Verkehrslärm im Plangebiet

Als aktiver Lärmschutz wurde die Wirkung von Wänden zwischen den geplanten Gebäuden Urban Lodges und dem Gebäude Urban Lodges Ost und dem Bürogebäude West geprüft. Hierzu wurden zwei Varianten von Wandstellungen im Süden der Gebäude untersucht (diagonale bzw. orthogonale Verbindung der südlichsten Gebäudekanten) errichtet, so dass im ersten Fall alle, in der zweiten Variante die überwiegenden Immissionsorte an den Ost-/Westfassaden dahinter abgeschirmt werden. Die Höhe der Wände wurde in den Berechnungen mit 20 m über Grund so gewählt, dass die Immissionsorte in allen Geschossen abgeschirmt werden. Die Wirkung der gebäudehohen Wände führt zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu rund 13 dB(A) am Tag und in der Nacht bei diagonaler Stellung. Bei orthogonaler Ausrichtung sind an den von der Wand abgeschirmten Immissionsorten Pegelreduzierungen um bis zu rund 12 dB(A) am Tag und in der Nacht zu erwarten. An den nicht abgeschirmten Immissionsorten treten aufgrund der Reflexionen Pegelerhöhungen auf. An den (durch Lärmschutzwände) nicht hinreichend geschützten Fassadenabschnitten sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Der Gutachter schlägt dazu vor:

Als Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden sind Maßnahmen im Betracht zu ziehen, welche das ausreichende Lüften ermöglichen. Dies kann beispielsweise dadurch erreicht werden, dass vor den Fenstern der zu schützenden Räume eine zweite transparente hinterlüftete Fassade angeordnet wird. Diese vorgesetzten Fassaden haben sicherzustellen, dass die Verkehrslärmeinwirkungen vor den Fenstern der zu schützenden Räume um mindestens 15 dB(A) gemindert werden. Denkbar sind auch verglaste Wintergärten, Loggien oder teilverglaste Balkone vor den Fenstern der zu schützenden Räume. Auch die Verglasungen dieser Wintergärten, Loggien oder Balkone haben die Verkehrslärmeinwirkungen vor den Fenstern der zu schützenden Räume um mindestens 15 dB(A) zu mindern. Ein Lüften kann ggf. auch über besondere Fensterkonstruktionen ermöglicht werden. Beispiele besondere Fensterkonstruktionen enthält der "Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Hamburg 2010." Danach können durch verschiedene Maßnahmenkombinationen folgende Gesamtschallpegeldifferenzen erzielt werden.

Im Bebauungsplan werden daher Regelungen getroffen die sicher stellen, dass durch technische Maßnahmen eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass bei gewährleisteter Belüftbarkeit der Räume in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von  $L_{p,in} = 35$  dB(A) während der Tagzeit (06.00 – 22.00 Uhr) und in Schlafräumen und Kinderzimmern von  $L_{p,in} = 30$  dB(A) während der Nachtzeit (22.00 – 6.00 Uhr) nicht überschritten wird.

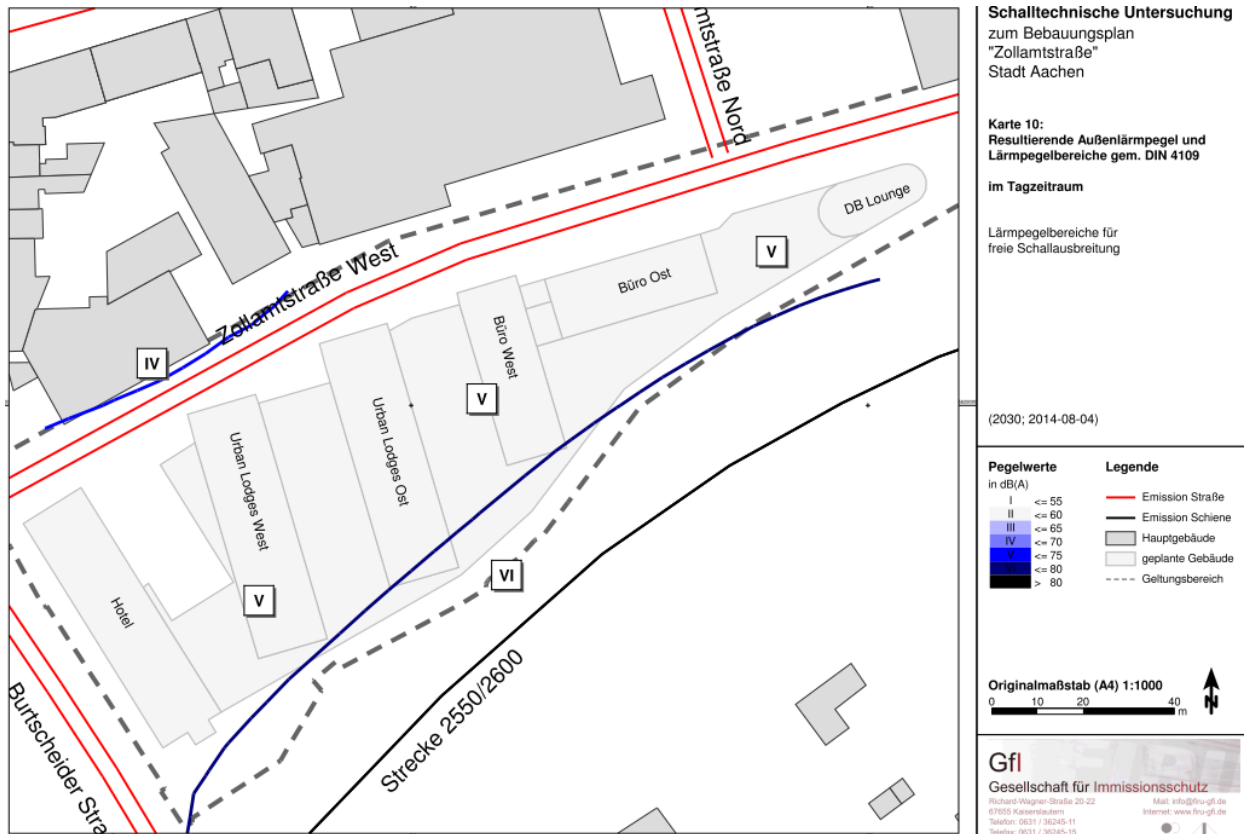
Zum Schutz von zulässigen stöempfindlichen Nutzungen vor den prognostizierten hohen Verkehrslärmeinwirkungen sind, unabhängig von der Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen, in jedem Fall passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die DIN 4109 definiert Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Gebäuden unter Berücksichtigung unterschiedlicher Raumarten oder Nutzungen. Die Anforderungen sind abhängig von den Lärmpegelbereichen in denen die zu schützenden Nutzungen liegen. Die Lärmpegelbereiche werden vom "maßgeblichen Außenlärmpegel" abgeleitet. Dieser maßgebliche Außenlärmpegel bezieht sich auf den Tagzeitraum. Er ist gemäß Punkt 5.5 der DIN 4109 unter Berücksichtigung der verschiedenen Lärmarten (u.a. Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe- und Industrieanlagen) zu ermitteln. Die Lärmpegelbereiche werden in Höhe des am stärksten betroffenen Geschosses der geplanten Wohnbebauung – hier in 20 m über Grund – für freie Schallausbreitung im Plangebiet ohne Berücksichtigung aktiver

Lärmschutzmaßnahmen ermittelt und in Abbildung 14 aufgeführt. Informativ sind darüber hinaus im Fachgutachten (darin Karte 11) die Lärmpegelbereiche an den Fassaden der geplanten Baukörper dargestellt. Die Lärmpegelbereiche werden hier maßgeblich durch den Schienenverkehr der Bahnstrecken bestimmt. Aufgrund der Schienenverkehrslärmeinwirkungen sind im südlichen, der Bahnstrecke zugewandten Teil des Plangebiets im Nachtzeitraum Verkehrslärmeinwirkungen auf dem Niveau der für den Tag prognostizierten Werte zu erwarten. Eine Bemessung der Anforderungen an den passiven Schallschutz ausschließlich am Tagbeurteilungspegel ist in diesem Fall nicht sachgerecht. Nach der VDI 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen" sind als Anhaltswerte für Innenschallpegel bei Schlafräumen im Nachtzeitraum 5 dB(A) geringere Innenschallpegel angegeben. Bei Nachtbeurteilungspegeln auf dem Niveau der Tagbeurteilungspegel empfiehlt das Landesamt für Umwelt Bayern, um den erhöhten Anforderungen an den Schallschutz bei Schlafräumen Rechnung zu tragen, für Außenbauteile von Schlafräumen die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109 um zwei Lärmpegelbereiche zu erhöhen. Zur Sicherstellung eines adäquaten Innenschallpegels in Schlafräumen und Kinderzimmern im Nachtzeitraum sind die Anforderungen an die Außenbauteile dieser Räume um zwei Lärmpegelbereiche (entspricht ca. 10 dB(A)) zu erhöhen.

Der im Gutachten formulierte Festsetzungsvorschlag für "Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)" wurde textlich zusammen mit der zeichnerischen Festsetzung der Lärmpegelbereiche in der Planzeichnung Bebauungsplan umgesetzt.

Im Bebauungsplan wird mit den getroffenen Regelungen zu Art und Maß der Nutzung eine Anlage des aktiven Lärmschutzes umgesetzt. Sie kann - wie aufgezeigt - einen Beitrag zur baulichen Umsetzung des Lärmschutzkonzeptes leisten und wird im Fall des geplanten studentischen Wohnens durch ein Treppenhaus mit schallabschirmender Wirkung umgesetzt. Mit Blick auf die Umsetzung des Vorhabens kann zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht abschließend festgelegt werden, welche Lärmschutzkonzeption mit welchen Maßnahmen exakt zum Tragen kommt. Mit den Festsetzungen zum Schallschutz können wohnverträgliche Innenpegel aber in jedem Fall sichergestellt werden. Der konkrete Nachweis ist im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren zu führen. Wie dargestellt, müssen für den Nachtzeitraum in jedem Fall passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, die dann auch im Tagzeitraum "wirken" würden, also Lärmschutz für die schutzbedürftigen Nutzungen (Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichts-/ Büroräume und ähnliches) bieten. Gem. Rechtsprechung des BVerwG sind auch bei Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im Plangebiet abwägend höhere Pegel hinnehmbar. Diese ist auch im vorliegenden Fall so. Aufgrund der Lage des Vorhabenbereiches im Aachener Stadtzentrum, unmittelbar am Hauptbahnhof gelegen und seinen Gleisanlagen gelegen, ist per se eine weitaus höhere Lärmbelastung vorhanden als selbst an vergleichbaren Innenstadtstandorten. Dadurch ist allerdings eine sehr günstige Erreichbarkeit aller ÖPNV-Angebote gewährleistet, was die Nutzung als Büro- und Hotelstandort unterstützt. Weiterhin ist mit dem geplanten Hotel kein dauerhafter Aufenthalt verbunden. Die vorgesehenen Appartementsnutzung stellt eine besondere, innerstädtische Wohnform auf Zeit dar, die dabei auf solche Nutzergruppen ausgerichtet ist, die den Standort gezielt aufgrund seiner Lagegunst auswählen. Dabei wird bewusst in Kauf genommen, dass diese innerstädtische Nachverdichtung mit Wohnnutzungen an dieser Stelle ein grundsätzlich höheres Geräuschniveau als an anderen Orten der Stadt aufweist. Aufgrund der geplanten Größe der Appartements von 40 m<sup>2</sup> ist kein "Familienwohnen" mit Kindern möglich. Weiter ist zu berücksichtigen, dass keine Außenwohnbereiche in Form von separaten, der Mietsache jeweils zugeordneten Flächen wie Balkone, Terrassen etc. vorgesehen sind. Sofern die begrünte Dachfläche begehbar ist bzw. dort grundsätzlich ein Aufenthalt im Freien möglich ist, stellt sie keinen individuellen Teil der jeweiligen Wohnungen dar.

Weiterhin können die im Gutachten dargestellten, o.a. sonstigen Schallschutzmaßnahmen an den Gebäudefassaden umgesetzt werden. Diese Maßnahmen können auch - im Fall von aktivem Lärmschutz - zusätzlich an den nicht durch eine Wand geschützten Fassaden Anwendung finden.



**Abbildung 14:** Resultierende Außenlärmpegel und Lärmpegelbereiche gem. DIN 4109  
(Quelle: s. Fußnote 7)

#### Verkehrslärm in der Umgebung des Plangebiets

Die mit der Verwirklichung des Bebauungsplans verfolgten, städtebaulichen Ziele zur Nachnutzung und Nachverdichtung des innerstädtischen, verkehrsgünstig gelegenen Standorts durch geeignete und sinnvolle Nutzungskomponenten verbunden mit der Aufwertung der Zollamtstraße werden grundsätzlich als so bedeutsam angesehen, dass die Planung auch unter Berücksichtigung zu erwartender Verkehrslärmfernwirkungen in der gewählten Art und Weise weiter verfolgt wird.

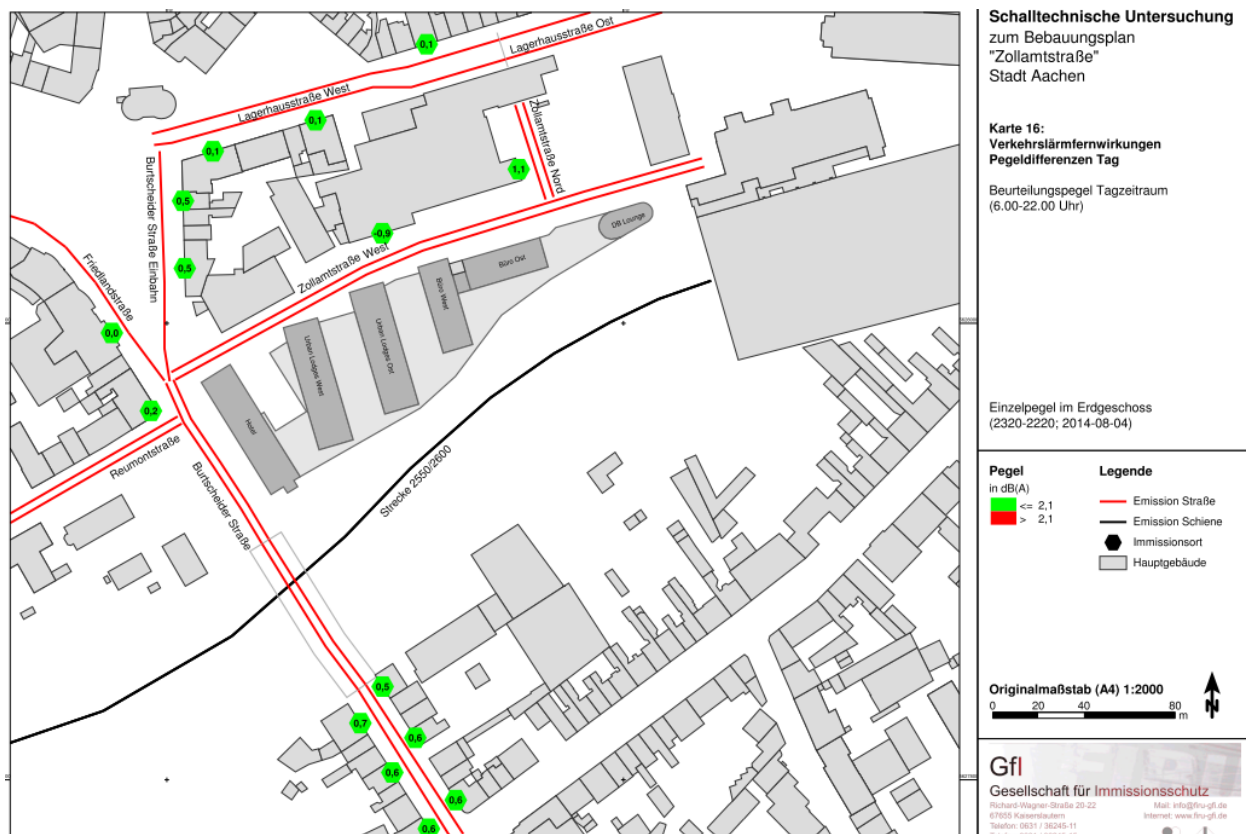
Für die Beurteilung der zu erwartenden Geräuschsituation relevante potenzielle Schallreflexionen von Geräuschen aus dem Bahnverkehr durch das Vorhaben auf schutzbedürftigen Nutzungen im Bereich Burtscheid sind aufgrund der räumlichen Entfernung von den Bahnanlagen, der gegenüber der Bahnstrecke höher liegenden Bebauung und der geplanten Baustruktur des Vorhabens nicht zu erwarten und somit nicht Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung. Die Vorhabenrealisierung führt zu einer erhöhten Zahl von Kfz-Bewegungen im Umfeld des Vorhabens und zu Änderungen des Schienenverkehrslärms durch Reflektion bzw. Abschirmung. Bei der Bewertung der Frage, ob Lärmschutzmaßnahmen an der vorhandenen Bebauung notwendig sind, sind aus Sicht der Stadt sowohl die durch das Vorhaben zu erwartende Zunahme des Verkehrslärms als auch die absolute Höhe der zukünftigen Lärmbelastung bedeutsam. Abwägungserheblich sind spürbare Lärmerhöhungen, wobei die Spürbarkeit bei einer Erhöhung von ca. 2 bis 3 dB(A) anzusetzen ist; Pegelerhöhungen von weniger als 1 dB(A) sind für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Gleiches gilt für nicht spürbare Lärmerhöhungen bei erheblichen Vorbelastungen.

Die jüngere höchstrichterliche Rechtsprechung geht davon aus, dass der aus grundrechtlicher Sicht kritische Wert in Wohngebieten bei einer Gesamtbelastung oberhalb der Werte von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts beginnt und für Gebiete, die - auch - dem Wohnen dienen, die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB (A) tags bzw. 60 bis 65 dB(A) nachts zu ziehen ist. Die Obergrenzen der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts werden in keinem Fall erreicht.

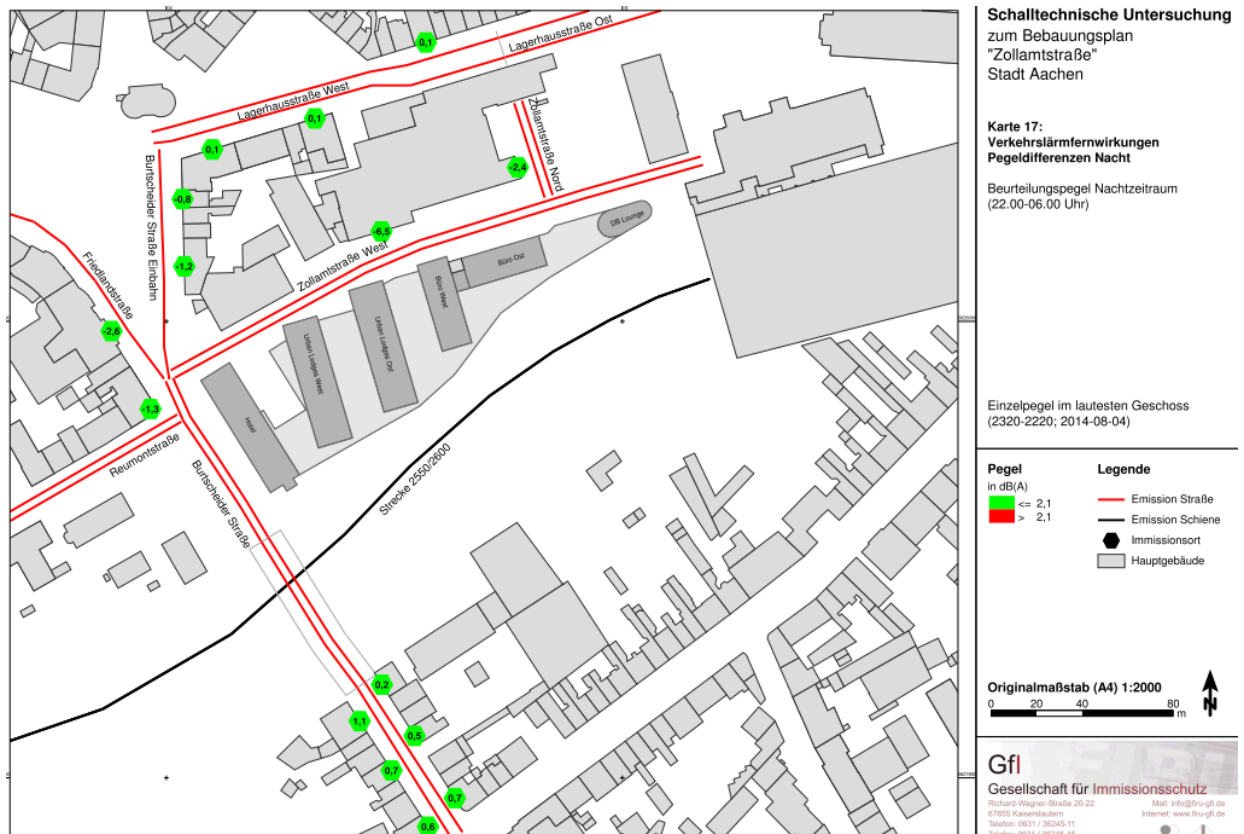
Je höher die Vorbelastung und die Lärmzunahme sind, desto größer ist das Gewicht dieser Belange in der Abwägung. Die mit der Erweiterung verbundene Zunahme der Lärmbelastung würde ohne Minderungsmaßnahmen zwischen 0,2 bis zu 1,1 dB(A) und damit überwiegend in einem nicht wahrnehmbaren Bereich liegen. Aufgrund der innerstädtischen Lärmvorbelastung hat die Stadt jedoch verschiedene Lärmschutzmaßnahmen geprüft, um eine Verbesserung der Situation zu erreichen.

Zur Minderung der Immissionsbelastung kommen aktive Lärmschutzmaßnahmen im Sinne von Lärmschutzwänden u.Ä. aus verschiedenen Gründen (Städtebauliche Situation, technische Umsetzbarkeit, Flächenverfügbarkeit) nicht in Betracht.

Bereits in der maßgeblichen Vergleichssituation Nullfall (Bestandssituation) werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) an fast allen Immissionsorten überschritten. Lediglich an den Immissionsorten an der Friedlandstraße und Burtscheider Straße zwischen Lagerhausstraße und Zollamtstraße werden die Immissionsgrenzwerte ausschließlich tags unterschritten, d.h. es liegen bereits heute Vorbelastungen vor. Faktisch ist bei einer bereits im Nullfall teilweise gegebenen Verkehrslärmvorbelastung von mehr als 70 dB(A) am Tag und mehr als 60 dB(A) in der Nacht davon auszugehen, dass hinreichender passiver Schallschutz (z.B. durch entsprechend geeignete Fenster) bereits besteht. Die durch die zusätzlichen Immissionsanteile nach der Verwirklichung des Vorhabens (Planfall) verursachten, im Sinne des ersten Kriteriums der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV nicht wesentlichen Pegelerhöhungen führen zwar an den in Abbildung 15 und Abbildung 16 dargestellten Immissionsorten zu einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der (16. BImSchV); es sind hieraus aber keine Maßnahmen erforderlich.



**Abbildung 15:** Verkehrslärmwirkungen Pegeldifferenzen Nullfall - Planfall Tag  
(Quelle: s. Fußnote 7)



**Abbildung 16:** Verkehrslärmwirkungen Pegeldifferenzen Nullfall - Planfall Nacht  
(Quelle: s. Fußnote 7)

Für die von solchen, im Sinne des ersten Kriteriums der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV nicht wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Wohngebäude an den o.g. Straßenabschnitten hat der Plangeber im Bebauungsplanverfahren abwägend entschieden, dass diese planbedingten Pegelerhöhungen zumutbar sind.

Ausschließlich an Wohngebäuden entlang der Lagerhausstraße und der Burtscheider Straße südlich der Brücke liegt gem. der Kriterien der 16 BImSchV - zweite Voraussetzung - eine wesentliche planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung vor, da sich die bereits im Nullfall vorliegenden Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht im Planfall weiter erhöhen.

Zum Schutz der Gebäude mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach, sind soweit möglich aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden und Erdwällen durchzuführen. In der vorgefundenen Situation ist es aufgrund der räumlichen und städtebaulichen Situation nicht möglich aktive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren. Eine Kompensation der planbedingten wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen an den Gebäuden, an denen im Planfall Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten sind, wird damit vorliegend durch passiven Schallschutz an den betroffenen Gebäuden sicher gestellt werden.

Die Stadt Aachen wird zusammen mit dem Vorhabenträger die Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahme (Fenster) gewährleisten. Im Rahmen des Durchführungsvertrages der Stadt Aachen mit der Vorhabenträgerin wird eine Regelung zur Umsetzung der Maßnahmen bzw. zur Kostentragung bzw. -beteiligung aufgenommen. Eine Ausdehnung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans auf die hiervon erfassten Grundstücke bzw. Straßenabschnitte ist nicht erforderlich, da eine vollständige sachgerechte Konfliktlösung mit der geschilderten Vorgehensweise auch außerhalb des Bebauungsplanverfahrens herbeigeführt werden kann. Damit sind auch keine Festsetzungen hierfür im Bebauungsplan erforderlich.

## 6.2. Menschliche Gesundheit - Elektromagnetische Wirkungen aus dem Bahnverkehr

Im Rahmen einer fachgutachtlichen Untersuchung<sup>8</sup> wurden die herrschenden magnetischen Feldstärken aus dem Bahnverkehr im Umfeld des Geltungsbereichs gemessen und mit Blick auf die geplanten Nutzungen im Vorhabengebiet beurteilt.

### 6.2.1. Bestandsbeschreibung, rechtliche Vorgaben und Vorgehensweise

Unmittelbar südlich an den Geltungsbereich angrenzend befinden sich die Bahnanlagen des Hauptbahnhofs Aachen der Deutschen Bahn AG. Durch den Betrieb der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen zur Elektrifizierung des Gleisareals (v.a. Oberleitungen, Transformatoren etc.) sind grundsätzlich elektromagnetische Emissionen auf das Umfeld und damit auch den Vorhabenbereich zu erwarten.

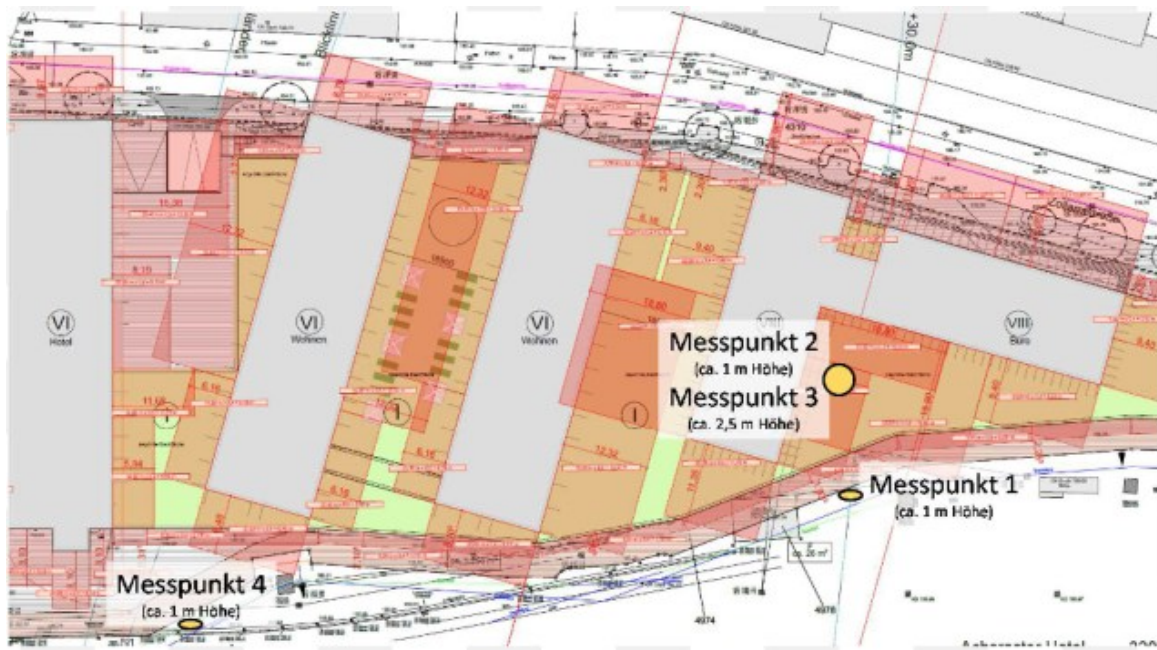
Elektromagnetische Felder können je nach Feldstärke und ihrer zeitlichen Änderung Auswirkungen auf lebende Organismen haben. Daher ist es notwendig, auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse Grenzwerte für elektromagnetische Felder zu definieren. Als Beurteilungsgrundlagen für Grenzwerte wurden u.a. die Empfehlungen der Internationalen Kommission für den Schutz vor nicht-ionisierter Strahlung (kurz ICNIRP - International Commission on Non- Ionizing Radiation Protection) herangezogen. In Deutschland gilt seit Ende 1996 mit der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) eine gesetzliche Regelung bezüglich der Immission elektromagnetischer Felder (EMF) durch ortsfeste Anlagen. Die Verordnung unterteilt Anlagen in niederfrequente (16,7 Hz und 50 Hz) sowie in hochfrequente (10 MHz - 300 GHz). Eine Bewertung der EMF im gesamten niederfrequenten Frequenzbereich ist in dieser rechtsverbindlichen Verordnung nicht vorgesehen.

Im vorliegenden Fall ist von Feldern mit einer Frequenz von 16,7 Hz auszugehen, der Grenzwert für den Effektivwert der magnetischen Flussdichte liegt bei 300 pT. Die 1998 veröffentlichten ICNIRP Grenzwerte sind im gesamten, technisch genutzten Frequenzbereich von 0 Hz - 300 GHz definiert. Im Gegensatz zur rein monofrequenten Betrachtung der 26. BImSchV sieht die ICNIPR eine gewichtete Auswertung bei multifrequenten Signalen vor. Es ist aber in jedem Fall sichergestellt, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten werden, wenn die Grenzwerte gemäß ICNIRP eingehalten werden. Gemäß dem im Gutachten dargestellten messverfahren wurden folgende Messpunkte untersucht:

---

<sup>8</sup> FH Aachen - Fachbereich Elektrotechnik und Informationstechnik, Prof. Dr.-Ing. Michael Hillgärtner, Lehr und Forschungsgebiet Fahrzeugelektronik und EMV: Untersuchung der magnetischen Feldbelastung im Bereich des Neubauprojekts „BlueGate“ am Hauptbahnhof der Stadt Aachen in Bezug auf die in der 26 BImSchV bzw. der ICNIR genannten Personenschutzgrenzwerte, Aachen, Juli 2014





**Abbildung 17:** Gewählte Messpunkte auf dem zu untersuchenden Grundstück  
(Quelle: s. Fußnote 8)

#### 6.2.2. Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Die Messungen am Punkt 1 sind am 16.07.2014 in der Zeit von 10:51 Uhr - 11:31 Uhr durchgeführt worden. In dieser Zeit fuhren mehrere Züge ein und aus. Es sind Felder mit bis zu 2 % des Grenzwertes gemäß ICNIRP festgestellt worden. Die maximal gemessenen monofrequente Feldstärke liegt bei 1 Mikrottesla ( $\mu\text{T}$ ) bei 16,7 Hertz (Hz), was darauf schließen lässt, dass neben den zu erwartenden Leitungsfeldern mit 16,7 Hz auch Rückwirkungen von den Wechselrichtern der Triebwagen detektierbar sind. Die Ergebnisse der durchgeführten Messungen liegen weit unterhalb der Grenzwerte, so dass auch für den unwahrscheinlichen Fall einer gleichzeitigen Beschleunigung mehrerer Züge nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Personenschutzgrenzwerte nach ICNIRP überschritten werden. Ferner liegt der Messpunkt 1 weit entfernt von der geplanten Bebauung, so dass sich hieraus eine zusätzliche Sicherheit ergibt.

Der Messpunkt 2 weist einem im Vergleich zum Messpunkt 1 deutlich größeren Abstand zu den Fahrdrähten auf. Er ist innerhalb der geplanten Bebauung gewählt. In keinem Fall werden hier die Personenschutzgrenzwerte gemäß ICNIRP überschritten. Die maximale Feldbelastung liegt bei unter 1,2 % des Grenzwertes.

Der Messpunkt 3 ist in unmittelbarer Nähe zum Messpunkt 2. Allerdings befand sich die Messsonde nicht nur auf einem Stativ mit ca. 1 m Höhe, sondern dieses wurde zur Abschätzung der maximalen Feldstärke auf das Dach des vor Ort befindlichen Fahrzeuges gestellt (Gesamthöhe ca. 2,5 m). Die aufgenommen Messwerte liegen unterhalb von 1 % des ICNIRP Grenzwertes. Es wurde also eine leicht kleinere Feldstärke als in 1 m Höhe ermittelt, was den Schluss zulässt, dass auch in höheren Stockwerken nicht mit unzulässig hohen Feldstärken zu rechnen ist.

Am Messpunkt 4 wurde das Feld ca. 10 Minuten lang gemessen, die maximal gemessene Flussdichte lag bei unter 3,5  $\mu\text{T}$  (Zeit von 12:14 Uhr- 12:24 Uhr). Dabei wurde der Abstand zwischen Fahrdrabt und Messpunkt auf dem zu bewertenden Grundstück minimal gewählt. Ausgehend von einem Grenzwert von 300  $\mu\text{T}$  liegt die gemessene Feldstärke also bei 1,2 % des Grenzwertes. Selbst bei Vorhandensein weiterer Frequenzrichter wie sie z.B. durch die Rückwirkung der Wechselrichter der Triebwagen entstehen können ist nicht von einem Überschreiten der gültigen Personenschutzgrenzwerte auszugehen.

Der ergänzend betrachtete Messpunkt auf der Burtscheider Brücke liegt nicht mehr auf dem Vorhabengrundstück. Allerdings beträgt der Abstand zwischen Fahrdrabt und Messpunkt hier nur ca. 2 m, so dass sich dieser Messpunkt hervorragend zur worst case Abschätzung eignet. Die maximal, kurzzeitig registrierte Feldstärke liegt bei unter 7,5  $\mu\text{T}$ , was bei monofrequenter Betrachtung 2,5 % des Grenzwertes beträgt. Aufgrund des bei im Vergleich zu den auf

dem Grundstück zu erwartenden Fahrdrabständen extrem geringen Abstand aufgenommenen Wertes von 2,5 % des Personenschutzgrenzwertes sind keine Überschreitungen des Grenzwertes auf dem Grundstück zu erwarten. Allerdings ist die zugrundeliegende zeitliche und räumliche Stichprobe der Messungen zu gering, um eine statistisch abgesicherte Aussage treffen zu können.

#### 6.2.3. Beurteilung der zu erwartende Ein- und Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die gemessenen magnetischen Feldstärken in keinem Fall die derzeit gültigen Grenzwerte der 26. BImSchV überschreiten. Ferner werden auch sämtliche Personenschutzgrenzwerte nach ICNIRP eingehalten. Die maximal gemessenen Magnetfeldbelastung gemäß ICNIRP liegt unterhalb von 2 % der gültigen Grenzwerte. Allerdings kann aufgrund der zeitlich wie auch räumlich kleinen Stichprobe ein kurzzeitiges Überschreiten der gültigen Personenschutzgrenzwerte nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Die Ergebnisse Messungen auf der Burtscheider Brücke mittels eines monofrequenten Messverfahrens liegen mit Werten von kleiner 7,5  $\mu\text{T}$  ebenfalls erheblich unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV (300  $\mu\text{T}$  bei 16,7 Hz). Da der Abstand zwischen Oberleitung und Messpunkt dort erheblich kleiner ist, als der kleinstmögliche Abstand zwischen Oberleitung und Bebauungsgebiet ist eine Überschreitung der derzeit für das magnetische Feld gültigen Personenschutzgrenzwerte auf dem geplanten Baugrundstück sowie in den zu errichtenden Räumlichkeiten nicht zu erwarten.

Auf Basis der vorliegenden Messungen können jedoch keine Aussagen bezüglich einer möglichen Beeinflussung von medizinischen oder technischen Geräten getroffen werden. Hierzu sind bei konkretem Bedarf im Rahmen der baulichen Umsetzung weitere EMV Messungen notwendig, ferner muss hierfür die geplante Elektro und Medienverteilung des Gebäudekomplexes analysiert werden.

#### 6.2.4. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Auf der Grundlage der Ergebnisse sind keine Maßnahmen unmittelbar erforderlich bzw. im Bebauungsplan festzusetzen. Die unter Kap. 6.2.3 dargelegten Ergebnisse werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### 6.3. Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt / artenschutzrechtliche Belange

Im Rahmen der Beantragung der Abriss- und Baugenehmigungen sind artenschutzrechtliche Regelungen nach § 44 BNatSchG einzuhalten und eine Artenschutzprüfung durchzuführen. Es galt zu prüfen, ob planungsrelevante Tierarten Freiflächen und Gebäude als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nutzen und somit artenschutzrechtliche Konflikte möglich sind. Hierzu wurde ein Fachbeitrag Artenschutz erstellt.<sup>9</sup>

##### 6.3.1. Beschreibung des Plangebiets, rechtliche Vorgaben, Vorgehensweise

Die Planfläche umfasst derzeit mehrere Bestandsgebäude sowie kleine Brach-, Gehölz- und Grünflächen. Im Zuge der Baufeldräumung sind u.a. der Rückbau der Gebäude sowie die Entnahme der Gehölze erforderlich. Im August 2013 erfolgte bereits über eine erste Ortsbegehung mit Sichtung der Habitatstrukturen und Gebäude eine Ersteinschätzung. Ein Eintritt war nur in das offene Parkhaus möglich. Die Ersteinschätzung ergab, dass die Planfläche für planungsrelevante Arten voraussichtlich nur eine geringe Eignung als Lebensraum bietet. Für die Gruppe der Fledermäuse liegen zumindest für spaltenbewohnende Arten wie die weit verbreitete Zwergfledermaus potentielle Quartiere vor. Eine Eignung bzw. Nutzung der Gebäudeinnenbereiche, insbesondere des Kellers, galt es noch zu prüfen.

---

<sup>9</sup> RASKIN Umweltplanung und Umweltberatung GbR: Fachbeitrag Artenschutz zum B-Planverfahren „Zollamtstraße“ in Aachen, Aachen 30. Juni 2014

Grundlage für die Beurteilung eines Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 I BNatSchG ist eine Einschätzung der Habitateignung der Planfläche und insbesondere der Bestandsgebäude als Fledermausquartier bzw. Lebensstätte für planungsrelevante Vogelarten. Weiterhin sind diesbezüglich die Grünbereiche zu betrachten. Am 29.08.2013 erfolgte eine Ortsbegehung mit Sichtung der Gebäude und weiterer Habitatstrukturen.

Besonderes Augenmerk wurde auf Einflugmöglichkeiten in die Bestandsgebäude sowie auf potentielle Nischenquartiere in den Fassaden- und Dachbereichen gelegt. Daneben wurde auf Kotspuren und Hinweise auf Die Artenschutzprüfung (ASP) wurde unter besonderer Berücksichtigung der Verwaltungsvorschrift Artenschutz in mehreren Stufen durchgeführt (MUNLV 2010).

Zur Überprüfung auf ein Vorliegen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten in den zu betrachtenden Gebäuden wurde eine ausführliche Sichtung der begehbaren Gebäudebereiche am 08. sowie am 20.05.2014 durchgeführt. Dabei erfolgte eine Suche nach Fledermäusen, Vögeln und deren Nutzungsspuren. Im Anschluss wurden die Fassaden- und Traufbereiche auf potentielle Spaltenquartiere und Einflugmöglichkeiten überprüft. Zur Wochenstubezeit wurde frühmorgens nach einer milden, trockenen und windarmen Nacht zweimalig (am 22.05. und 17.06.2014) jeweils ca. 60 Minuten vor bis 15 Minuten nach Sonnenaufgang eine Einflug/Schwärmkontrolle unter Einsatz von Ultraschalldetektoren und Strahlern zur Erfassung potentieller Wochenstuben/Sommerquartiere durchgeführt. Weiterhin wurde die Habitatausstattung des Plangebietes, unterschieden nach Grünbereichen und den vegetationsfreien-/armen Offenflächen sowie den Gebäuden erfasst und beschrieben. Dabei wurde festgestellt: Ein besonderer Wert für planungsrelevante Arten liegt für alle Grünflächen nicht vor.

Eine Eignung der Offenflächen als Lebensraum für planungsrelevante Arten ist auszuschließen.

Die Räume des ehemaligen Verwaltungsgebäudes am Bahnhof sind hell, Wände und Decken weisen keine geeigneten Strukturen für planungsrelevante Arten auf. Auch für die Kellerräume ist eine Nutzung durch planungsrelevante Arten auszuschließen. Aufgrund von Bauweise und -materialien ist eine Eignung des Parkhauses für planungsrelevante Tierarten auszuschließen. Beim Lager- und Verwaltungsgebäude an der Burtscheider Brücke sind Einflugmöglichkeiten in die Kelleretage und oberen Nutzbereiche gegeben. Fassaden- und Traufbereiche bieten in einem geringen bis mäßigen Umfang an der Süd- und Ostfassade potentielle Spaltenquartiere, die Fassaden zu Zollamtstraße und Burtscheider Straße bieten keine geeigneten Spalten. Die Gebäudebegehung erbrachte keinerlei Hinweise auf eine Nutzung der Innenräume. Die Räume weisen keine geeigneten Strukturen für planungsrelevante Arten auf. Auch in den Kellerräumen, welche zum Teil eine Eignung nicht ausschließen und Einflugmöglichkeiten aufweisen, wurden keine Hinweise auf eine Nutzung durch planungsrelevante Arten gefunden.

### 6.3.2. Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens BlueGate ist eine komplette Baufeldräumung mit Abbruch der beschriebenen Bestandsgebäude und Entnahme der Grünflächen und Gehölze vorgesehen. Im Anschluss ist geplant, die Vorhabenfläche über die Errichtung von fünf modernen Baukörpern auf einer durchgehenden Erdgeschoss- und Tiefgaragenebene einer standortgerechten und hochwertigen Nutzung zuzuführen. Von einer vollständigen Versiegelung ist auszugehen. Dachbereiche zwischen den Baukörpern sollen als begehbare Grünflächen hergestellt werden.

Zu den potentiellen Auswirkungen / Beeinträchtigungsfaktoren auf die planungsrelevanten Tierarten gehört in erster Linie der Verlust von Lebensstätten für spaltennutzende Fledermausarten und die Tötung von einzelnen einsitzenden Individuen.

### 6.3.3. Bestandsbeschreibung

#### Potentiell zu erwartendes Artenvorkommen

Das Fachinformationssystem Naturschutz des LANUV NRW meldet für das Messtischblatt Aachen (MTB 5202) Vorkommen von 10 Fledermausarten, welche in unterschiedlicher Präferenz Gebäude (Häuser, landwirtschaftliche

Gebäude, Brücken, Tunnel, Bunker etc.) als Winter-, Zwischen- und/oder Sommerquartier bzw. Wochenstube nutzen. Für die Artengruppe der gebäudenutzenden Vögel liegen hier 7 Meldungen vor (s. Abbildung 18).

EHZ = Erhaltungszustand in der kontinentalen Region NRW: G = gut, U = ungünstig, S = schlecht,

+ = Tendenz zunehmend, - = Tendenz abnehmend;

Nutzungsform: WS = Wochenstube, WQ = Winterquartier, XX = Hauptvorkommen, X = Vorkommen, (X) = potentielles Vorkommen;

**schwarz:** Vorkommen nicht auszuschließen;

grau: Vorkommen am Objekt (weitestgehend) auszuschließen

Art Deutscher Name	Art Wissensch. Name	Status	EHZ	Nutzungs- Form
<b>Säugetiere</b>				
<b>Breitflügel-Fledermaus</b>	<i>Eptesicus serotinus</i>	Art vorhanden	G	WS/WQ
<b>Große Bartfledermaus</b>	<i>Myotis brandtii</i>	Art vorhanden	U	WS/WQ
Wasserfledermaus	<i>Myotis daubentonii</i>	Art vorhanden	G	(WQ)
Großes Mausohr	<i>Myotis myotis</i>	Art vorhanden	U	WS/WQ
Fransenfledermaus	<i>Myotis nattereri</i>	Art vorhanden	G	X/WS/WQ
Großer Abendsegler	<i>Nyctalus noctula</i>	Art vorhanden	U	(WQ)
Rauhautfledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>	Art vorhanden	G	(WS)/(WQ)
<b>Zwergfledermaus</b>	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Art vorhanden	G	WS/WQ
<b>Braunes Langohr</b>	<i>Plecotus auritus</i>	Art vorhanden	G	WS/(WQ)
Zweifarb-Fledermaus	<i>Vespertilio murinus</i>	Art vorhanden	G	WS/ZQ/WQ
<b>Vögel</b>				
Steinkauz	<i>Athene noctua</i>	sicher brütend	U	X
Uhu	<i>Bubo bubo</i>	sicher brütend	U+	(X)
Mehlschwalbe	<i>Delichon urbica</i>	sicher brütend	G-	XX
Turmfalke	<i>Falco tinnunculus</i>	sicher brütend	G	X
Rauchschwalbe	<i>Hirundo rustica</i>	sicher brütend	G-	XX
Waldkauz	<i>Strix aluco</i>	sicher brütend	G	X
Schleiereule	<i>Tyto alba</i>	sicher brütend	G	X

**Abbildung 18:** Planungsrelevante gebäudenutzende Arten des Messtischblatts Aachen (MTB 5202) nach LANUV (2014) (Quelle: s. Fußnote 9)

Die Verschneidung der Gebäudestrukturen mit den präferierten Habitatstrukturen der Arten sowie der Lage im Innenstadtbereich lässt potentielle Quartiervorkommen von sechs dieser Fledermausarten (Wasser-, Fransen- und Rauhautfledermaus, Mausohr, Großer Abendsegler und Zweifarb-Fledermaus) sowie Brutvorkommen der aufgeführten Vogelarten weitestgehend ausschließen (Abbildung 18, Arten in grauer Schriftfarbe). Da eine Aussage zur Nutzung geeigneter Gebäudespalten als Sommerquartier ohne überprüfende Erfassung (Schwärm-/ Einflug- oder Ausflugkontrolle) nicht möglich ist, ist bei 4 Arten mit einer potentieller Betroffenheit (s. Abbildung 18, fettgedruckte Artnamen) zu rechnen. Für diese Fledermausarten bieten Spalten in einigen Trauf- oder Fassadenbereichen potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten i.S.v. § 44 BNatSchG, deren Nutzung zwischen Frühjahr und Herbst nicht ausgeschlossen werden kann. Geeignete Jagdhabitats für diese kulturfolgenden Arten sind im Umfeld vorhanden.

Weiterhin sind 21 Vogelarten aufgelistet, welche Vorkommen in den Lebensraumtypen „Kleingehölze“ und „Gärten, Parkanlagen, Siedlungsbrachen“ und „vegetationsarme oder -freie Biotope“ aufweisen. Für diese 21 Arten kann ein Vorkommen im Vorhinein aufgrund ihrer Lebensraumansprüche und der verarmten Habitatausstattung sowie dem hohen Störungsgrad durch Nutzung und Verkehr ausgeschlossen werden.

Laut dem Aachener Artenschutzkonzept (Stufe I), liegen noch Nachweise von 3 weiteren Fledermausarten für das Aachener Stadtgebiet vor. Dies sind Teichfledermaus (*Myotis dasycneme*), Kleiner Abendsegler (*Nyctalus leisleri*) sowie Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*). Von diesen ist jedoch nur für letztgenannte Art in den betrachteten Gebäuden mit einem möglichen Quartier zu rechnen. Weiterhin liegen danach für das Stadtgebiet von Aachen

vereinzelte konkrete Hinweise auf Sommerquartiere und Wochenstuben von Zwerg- und Breitflügelfledermaus an Fassaden, Dächern und Gebäudespalten sowie Kirchendachstühlen. Bekannte Winterquartiere liegen in Außenbezirken von Aachen (Schmithof, Walheim, Indetal, Preuswald). Im Marienhospital in Burtscheid (Luftlinie ca. 600 m) wurden einmalig ca. 100 überwinternde Zwergfledermäuse verzeichnet.

#### Tatsächliches Artenvorkommen (Artenpool) und Betroffenheit

In Verschneidung mit der Habitatausstattung im Plangebiet verblieben somit 5 Fledermausarten, welche durch das potentielle Vorliegen von Quartieren in den beanspruchten Bestandsgebäuden betroffen sein konnten. Dies waren: Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*), Braunes Langohr (*Plecotus auritus*), Große Bartfledermaus (*Myotis brandtii*) und Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*).

Zur Verifizierung einer Betroffenheit erfolgten 2 morgendliche Schwärmkontrollen zur Zeit des allgemeinen Quartiereinfluges. Dabei wurde am 1. Termin im Mai ein Quartier einer einzelnen Zwergfledermaus im ehemaligen Verwaltungsgebäude am Bahnhof nachgewiesen. Ein weiteres Tier flog wiederholt diese sowie benachbarte Spalten an, jedoch ohne dass ein Einschlüpfen beobachtet werden konnte. In den Sommermonaten muss mit einer Nutzung auch weiterer Spalten gerechnet werden. Daneben wurde an beiden morgendlichen Erfassungsterminen vereinzelte jagende Zwergfledermäuse im Umfeld der Gebäude erfasst sowie ebenfalls im Mai ein voraussichtlich im hohen Luftraum jagender einzelner Großer Abendsegler. Für das Planvorhaben ist diese Nutzung als Jagdhabitat artenschutzrechtlich jedoch ohne Belang, da im städtischen Umfeld vergleichbare Strukturen großflächig vorhanden sind und nach Realisierung des Bauvorhabens auch diese auf der Planfläche wieder vergleichbar vorliegen. Als eingengter und betroffener Artenpool ist somit die Zwergfledermaus zu betrachten.

#### 6.3.4. Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände

Die Vorprüfung ergab somit einen artenschutzrechtlichen Konflikt welcher vertieft zu betrachten war. Grundsätzlich können sich generell durch den Rückbau bzw. die Sanierung von Gebäuden artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen von Fledermäusen in Form von Quartierverlusten ergeben. Für die Zwergfledermaus liegt eine Betroffenheit in Form der Zerstörung einer Lebensstätte vor. Voraussichtlich handelt es sich hier um ein Männchenquartier (Sommerquartier), da Wochenstuben dieser Art in der Regel aus mehreren bis vielen Weibchen bestehen. Es ist von einer mehr oder minder regelmäßigen Nutzung vom Frühjahr bis zum Herbst auszugehen. Meist werden die Quartiere dieser Art im Verlauf des Sommers immer wieder gewechselt (Quartierverbund). Auch ist eine weitere Nutzung als Wochenstuben- und/oder Zwischenquartier nicht auszuschließen. Eine Nutzung dieser Spalten als Winterquartier ist aufgrund der aufgegebenen Nutzung der Gebäude und der damit verbundenen fehlende Frostsicherheit äußerst unwahrscheinlich.

Die artenschutzfachliche und -rechtliche Prüfung der Betroffenheit der einzigen planungsrelevanten Art Zwergfledermaus kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis der fachlichen und rechtlichen Beurteilung der Verbotstatbestände:

Die Zwergfledermaus ist landes- und bundesweit ungefährdet und befindet sich in einem günstigen Erhaltungszustand. Die Art weist bundesweit eine flächendeckende Verbreitung auf und ist wohl die häufigste heimische Fledermaus. Aufgrund der geringen Spezialisierung und vergleichsweise hohen Flexibilität hinsichtlich Quartieren handelt es sich hier um nicht essentielle Lebensstätten. Zudem werden auch keine weiteren essentiellen Habitatbestandteile (Jagdhabitats, Flugkorridore etc.) beansprucht. Da die Arten i.d.R. Quartiere im Verbund nutzen und die im Umfeld liegenden Gebäude mit Quartierangebot weiterhin vorhanden sind, kann der Ausfall als unproblematisch eingestuft werden. Vor dem Hintergrund der vorgenannten fachlichen Beurteilung ergibt sich für die Verbotstatbestände des § 44 I BNatSchG folgende Einschätzung:

#### Tatbestand des § 44 I Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot)

Der Tatbestand des Tötungsverbotes setzt nach der Rechtsprechung des BVerwG ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko voraus. Für die betrachtete Fledermausart ist bei Quartierbesatz während der Abbrucharbeiten die

Tötung von Individuen auszuschließen. Dieses Risiko lässt sich durch ein vorgegebenes Zeitfenster außerhalb der Aktivitätsperiode ausräumen. Mit diesem Vorgehen können alle ggfs. signifikant erhöhten Tötungsrisiken und damit verbundene Verbotstatbestände nach § 44 I Nr. 1 sicher ausgeschlossen werden.

#### Tatbestand des § 44 I Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Eine demgemäß relevante erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Die Abbrucharbeiten erfolgen außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten. Die Art befindet sich in einem günstigen Erhaltungszustand. Durch das Anbringen von Fledermausflachkästen oder entsprechend geeigneter baulicher Strukturen an den Neubauten bleibt die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erhalten, zumal auch in der umliegenden Bebauung zahlreiche adäquate Quartiermöglichkeiten vorhanden sind und die Tiere Gebäudequartiere regelmäßig im Verbund nutzen bzw. wechseln. Eine erhebliche Störung ist damit ausgeschlossen. Der Tatbestand des Störungsverbot nach § 44 I Nr. 2 BNatSchG ist somit nicht erfüllt.

#### Tatbestand des § 44 I Nr. 3 BNatSchG (Beeinträchtigung von Lebensstätten)

Durch das Planvorhaben werden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten einer planungsrelevanten Fledermausart zerstört. Durch die Schaffung eines Quartierangebotes an den Neubauten (konstruktiv, z.B. unter Attiken oder durch das Anbringen Fledermauskästen) ist aus artenschutzfachlicher Sicht gewährleistet, dass "die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben" potentiell "betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (im räumlichen Zusammenhang) weiterhin erfüllt wird", zumal auch in der umliegenden Bebauung zahlreiche adäquate Quartiermöglichkeiten vorhanden sind und die Tiere Gebäudequartiere regelmäßig im Verbund nutzen bzw. wechseln. Der Tatbestand des Beeinträchtigen oder Zerstörens von Lebensstätten nach § 44 I Nr. 3 BNatSchG ist somit nicht erfüllt.

Unter Beachtung und Durchführung der nachfolgend dargestellten Maßnahmen, die in den Durchführungsvertrag aufgenommen werden, lassen sich artenschutzrechtliche Konflikte nach § 44 I BNatSchG bei Realisierung des Vorhabens ausschließen. Ein Ausnahmeverfahren (Stufe III der ASP) gemäß der Verwaltungsvorschrift Artenschutz ist nicht erforderlich.

#### 6.3.5. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

##### Vermeidungsmaßnahme: Zeitfenster für die Baufeldräumung

Die Abbrucharbeiten der Verwaltungs- und Lagergebäude sollten außerhalb der Fortpflanzungsperioden (Sommerquartiernutzung) der Fledermausarten durchgeführt werden, welches der Planung des Vorhabenträgers entspricht. Es ergibt sich aus artenschutzfachlicher Sicht ein Zeitfenster (je nach Witterungsverlauf) von Anfang November bis voraussichtlich Anfang April. Alternativ ist bei Abbruchplanung außerhalb des angegebenen Zeitfensters mittels wiederholter Schwärm- bzw. Einflug-/Ausflugskontrollen ein aktueller Besatz zeitnah vor dem Abbruchtermin abzu prüfen. Das Parkhaus unterliegt keiner zeitlichen Abbruchempfehlung, da eine Nutzung aufgrund der Bauweise ausgeschlossen wurde. Für den unwahrscheinlichen Fall eines Fledermausfundes sind die Abbrucharbeiten sofort zu stoppen und Rücksprache mit der zuständigen Fachbehörde zu nehmen. Weiterhin ist die die Räumung der Grünflächen sowie die Gehölzentnahme vorsorglich außerhalb der Fortpflanzungsperiode heimischer Brutvögel durchzuführen. Es ergibt sich aus artenschutzfachlicher Sicht ein Zeitfenster zwischen September und Februar, unter dessen Beachtung die Wahrscheinlichkeit des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch Vernichten von Niststandorten oder Bruten bei der Baufeldräumung ausgeschlossen wird. Bereits aufgrund § 39 BNatSchG und § 64 LG NRW sind Gehölzentnahmen im Zeitraum zwischen 01.10. und 28.02. durchzuführen.

##### Ausgleichsmaßnahme: Bereitstellung von Spaltenquartieren für Fledermäuse

Für den Verlust von potentiellen Spaltenquartieren gebäudenutzender Fledermäuse sind 12 Fledermaus-Flachkästen an geeigneten Bereichen der neuen Baukörper, alternativ an Bestandsgebäuden des Umfeldes aufzuhängen. Einzusetzen sind Flachkästen, vorzugsweise 2 bis 3 verschiedene wartungsfreie Typen z.B. Fledermaushöhle 1FF, Fledermausuniversal-Sommerquartier 1FTH und Fledermaus-Sommerfassadenquartier 1FQ (Firma Schwegler). Bei Beschädigung sind sie zu ersetzen. Bei der Auswahl der Hangstellen in einer Höhe von mindestens 6 m ist auf die Möglichkeit eines freien und ungehinderten Anfluges zu achten, bevorzugte Ausrichtung nach Süden bzw. Südosten oder Südwesten. Alternativ ist eine konstruktive Quartierschaffung, z.B. unter Attiken, möglich. In diesem Fall ist jedoch die Eignung (Bauweise, Material) im Vorfeld abzuklären.

#### Empfehlungen

Zur Verringerung des Kollisionsrisikos von Vögeln an Glasflächen sollten folgende Gestaltungsempfehlungen berücksichtigt werden:

- Vermeidung von transparenten Eckbereichen,
- gläserne Lärmschutzwände o.ä. mit flächigen Markierungen ("Vogelschutzstreifen") oder aus transluzentem Material (z.B. Milchglas),
- angepasste Umgebungsgestaltung (keine für Vögel attraktiven Gehölze im Abstand vor spiegelnden Fassaden),
- Einsatz von reflexionsarmem Glas,
- begrünte Fassaden,
- Pflanzen in Wintergärten etc. nur hinter transluzenten Flächen.

Zur Förderung der Mauersegler sollten mehrere spezielle Mauersegler-Nistkästen z.B. der Firma Schwegler an den oberen Fassadenbereichen angebracht werden.

#### 6.4. Boden und Grundwasser / Kampfmittel

Die SakostaCAU GmbH, Niederlassung Düsseldorf, wurde im Juli 2011 von der DB Services Immobilien GmbH, beauftragt, umwelttechnische Untersuchungen auf der Fläche Zollamtstraße in Aachen durchzuführen<sup>10</sup>. Aufgrund nicht geänderter Rahmenbedingungen wurden diese Untersuchungen im vorliegenden Bebauungsplanverfahren heran gezogen und für die Beurteilung des Zustandes und der Wirkungen des Vorhabens auf die Belastungssituation des Untergrundes zugrunde gelegt.

Die Planung sieht eine zukünftige Nutzung der Fläche durch die Bebauung u.a. mit Bürogebäuden, einem Hotel und Service-Wohnen (Appartements) mit einer Tiefgarage. Ziel der Untersuchungen war Erkenntnisse über gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen sowie die Sicherstellung, dass durch die zukünftige höherwertige Nutzung eine Schutzgutgefährdung gemäß BBodSchG / BBodSchV ausgeschlossen werden kann. Hierzu wurden Abschätzungen potentieller Gefährdungen für die menschliche Gesundheit durch Bodenkontaminationen vor dem Hintergrund der geplanten Standortnutzung sowie eine Abschätzung des Gefahrenpotentials für Umweltmedien, insbesondere Grundwasser erstellt. Dabei erfolgt auch die Sichtung bereits vorhandener Unterlagen zu bisherigen Untersuchungen auf der betroffenen Fläche. Das Modul Altlasten wird zusammenfassend aus vorhergehenden Untersuchungen dargestellt und mittels der zuletzt durchgeführten Untersuchung konkretisiert.

##### 6.4.1. Bestandsbeschreibung

Im Gutachten werden detaillierte Aussagen zur räumlichen Lage und zur geologischen sowie zur hydrogeologischen Situation im Untersuchungsbereich getroffen. Dabei wird i. W. festgestellt:

Im Untersuchungsbereich lagern bis ca 3,0 m mächtige anthropogene Aufschüttungen auf geogenen Einheiten der Kreide (Hergenrather Schichten) auf. Die Aufschüttungen bestehen aus umgelagerten Materialien der Hergenrather

---

<sup>10</sup> SakostaCAU GmbH: Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU), Module Altlasten / Abfall/Boden / Rückbau inkl. Gebäudeschadstoffe Fläche Zollamtstraße, Düsseldorf, Dezember 2011

Schichten und führen veränderlichen Volumenprozentanteilen Beimengungen wie Ziegel- Betonbruch sowie Bauschutt, Schlacken und Kohlen. Der Grundwasserflurabstand beträgt gemäß hydrogeologischer Karte im Untersuchungsgebiet 4 bis 7 m u. GOK (unter Geländeoberkante). Die Grundwasserfließrichtung ist nach Nordwesten gerichtet. Angaben zu bestehenden Grundwassermessstellen in der Nähe der Untersuchungsfläche liegen nicht vor. Bei den durchgeführten Sondierungen bis in eine Tiefe von ca. 5,0 m u. GOK wurde kein Grundwasser erbohrt. In unmittelbarer Nähe zum untersuchten Standort verlaufen keine Vorfluter und befinden sich keine Trinkwasserschutzzonen. In einer Entfernung von 0,6 bis 1,0 km befinden sich in südöstlicher bzw. in nordöstlicher Richtung Thermalquellen. Die Thermalwasserbereiche werden von der untersuchten Fläche nicht berührt.

Weiterhin erfolgen Angaben zur historischen und zur aktuellen Nutzung des Gebietes.

#### 6.4.2. Untersuchungsergebnisse Altlastensituation

##### Historische Recherche 1997

Bei dem Untersuchungsgebiet am Hauptbahnhof handelt es sich um einen Altstandort. Zu dem Gebiet gehören die durch die Deutsche Bahn AG erfassten Altlastverdachtsflächen (ALV) mit jeweils B-008012-035 (Lokabstellgleis Gleis 1) und B-008012-036 (Rangierlok-Abstellplatz, neben ehem. Autoreisezugrampe) sowie ein Teil der Altlastverdachtsfläche B-008012-031 (ehem. Betriebsstätten des Rheinischen Bahnhofes mit Lokschuppen). Auf den oben genannten Flächen war der Verdacht von Boden- und ggf. Grundwasserverunreinigungen auf Grund der ermittelten historischen Nutzungen gegeben (Verdachtskategorie "gering"). In diesen Bereichen konnten Abtropfverluste durch Öl, aber auch Leckagen von Dieseltanks, Schmierfettbehältern und Ölbehältern aufgetreten sein.

##### Orientierende Untersuchung 1998

Es wurden im Mai 1998 51 Kleinrammbohrungen auf dem Gelände Zollamtstraße durchgeführt, u.a. wurden Kleinrammbohrungen gezielt in Verdachtsflächen niedergebracht. Alle Bohrungen wurden durch die anthropogene Aufschüttung bis in den natürlich anstehenden Untergrund abgeteuft und insgesamt 105 entnommene Einzelproben chemisch untersucht. Zielsetzungen der Untersuchung waren eine Abschätzung potentieller Gefährdungen für die menschliche Gesundheit durch Bodenkontaminationen vor dem Hintergrund der damalig aktuellen bzw. geplanten Standortnutzung. Weiterhin stand die Abschätzung des akuten bzw. latenten Gefahrenpotentials für Umweltmedien; vornehmlich Grundwasser, im Vordergrund sowie eine Beurteilung des abfallwirtschaftlichen Verwertungspotentials von belastetem Aushubmaterial im Zuge von Erdarbeiten und allgemeine Aussagen zum notwendigen Bodenmanagement bei Baumaßnahmen.

Die Endteufen der Kleinrammbohrungen betragen überwiegend 5 m unter GOK. Aus den Geländebefunden ergab sich im gesamten Untersuchungsbereich ein ca. 0,5-3,0 m mächtiger Aufschüttungshorizont, bestehend aus den Hauptkomponenten Mittel- bis Grobsand, Schluff, z.T. Ton und den Nebekomponenten Schlacken, Aschen, Ziegelbruch und Schotter. Die Aufschüttung überlagerte Wechsellagerungen von Lößlehmen, Tonen und Feinsanden mit vielfältigen Körnungsvariationen. Bei einem angegebenen Grundwasserflurabstand 4-7 m wurde eine mögliche hydraulische Verbindung teilweise angetroffenen Stauwassers zum Grundwasser nicht ausgeschlossen.

Laboranalytisch untersucht wurden umwelt- und entsorgungsrelevante Parameter im Feststoff und im Eluat. Da es sich bei dem Standort ausschließlich um eine in der Vergangenheit eisenbahnbetrieblich genutzte Fläche handelte, ließen sich die zu untersuchenden Parameter auf bahntypische Summenparameter und Einzelstoffe beschränken. Die Ergebnisse der Feststoff-Bodenuntersuchungen und der Bodenluftuntersuchungen sind im Gutachten ausführlich dargestellt.

Bei den festgestellten Schadstoffen handelt es sich vorwiegend um Mineralölkohlenwasserstoffe und deren Abbauprodukte, Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe und Schwermetalle. Alle umweltrelevant erhöhten Schadstoffgehalte wurden im Bereich der Auffüllung nachgewiesen. Die festgestellten Verunreinigungen reichten überwiegend bis in Tiefen von rund 1,0 m. Vereinzelt wurden bis in Tiefen von 2,0 m bis maximal 2,8 m u. GOK



erhöhte Schadstoffgehalte festgestellt. Die gemessenen Schadstoffgehalte bei den Mineralölkohlenwasserstoffen lagen im Feststoff zwischen 6 und 1.600 mg/kg. Die höchsten Gehalte an PAK n. EPA wurden mit 1.130,0 mg/kg im Feststoff festgestellt. Die bei 5 Bodenluftproben analysierten Gehalte an BTEX lagen sowohl bei dem Summenparameter als auch beim Einzelparameter Benzol unterhalb der Prüfwertbereiche der LAWA-Richtlinien. Entsprechend der damals vorliegenden Planungsunterlagen (Neubau eines Hotel- und Kinokomplexes) wurde von einer zukünftig flächenhaft und wasserundurchlässig versiegelten Fläche ausgegangen. Daraus folgte, dass ein Transport oder eine Freisetzung der Schadstoffe PAK, MKW und Schwermetalle über den Ausbreitungspfad Boden-Mensch (oral, dermal und inhalativ) und Boden-Grundwasser weitgehend unterbunden und eine Gefährdung im Hinblick auf die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser demnach nicht gegeben war. Weitere umwelttechnische Untersuchungen in Hinblick auf schützenswerte Umweltgüter wurden daher aus gutachterlicher Sicht für nicht erforderlich gehalten. Unter Zugrundelegung einer gewerblichen Nutzung der untersuchten Flächen wurden nur geringe Handlungserfordernisse gesehen.

#### Weitere Untersuchungen 1999 / 2000

Es erfolgte dabei eine orientierende Untersuchung der ALVF 008012-031. Im Zuge dieser Untersuchung wurden 22 Rammkernsondierungen im Bereich der hier zu bewertenden Fläche abgeteuft. Aus diesen Sondierungen entnommene Bodeneinzelproben wurden auf die Parameter MKW, PAK, SM untersucht. Ein Ausbau von Bohrungen zu Bodenluftpegeln war im Rahmen der orientierenden Untersuchung nicht vorgesehen. Grundwasser wurde bei den im Zuge der Untersuchung durchgeführten Kleinrammbohrungen bis in eine Tiefe von 5,0 m u. GOK nicht erbohrt. Risiken für die Schutzgüter Mensch und Grundwasser wurden auf der Untersuchungsergebnisse, der Oberflächenbefestigung bzw. -versiegelung und der damaligen Nutzung für die gesamte ALVF 008012-031 nicht abgeleitet. Die Altlastverdachtsfläche und somit auch der Teilbereich auf der Fläche Aachen Zollamtstraße wurde in die Handlungskategorie HK 1.2 eingestuft. Ein weiterer Handlungsbedarf wie z.B. eine Detailuntersuchung wurde nicht abgeleitet. Im Fall von Eingriffen in den Untergrund sei mit dem Anfall von nicht wiederverwertbarem und behandlungs- bzw. deponiebedürftigem Bodenaushub zu rechnen.

#### Untersuchungen August 2011

Auf Grund der bereits vorliegenden o.g. Ergebnisse wurde bei den Untersuchungen vom August 2011 der Fokus auf eine abfalltechnische Untersuchung der vorhandenen Aufschüttungen nach den Richtlinien der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) gelegt. Hierfür wurden aus 29 niedergebrachten Rammkernsondierungen 126 Bodeneinzelproben für die Erstellung von Mischproben für eine abfalltechnische Deklarationsanalytik entnommen. Im Weiteren wurden bei organoleptischen Auffälligkeiten Einzelproben auf ausgewählte Parameter untersucht.

Die Ergebnisse der Bodenuntersuchungen sind im Gutachten ausführlich dargestellt. Diese sind i. W.:

Die untersuchten MKW-Gehalte lagen im Maßnahmenswellenwertbereich bei 2.700 bzw. 2.400 mg/kg. Geringere MKW-Gehalte im Prüfwertbereich wurden in den Bodenproben einzelner Sondierungen festgestellt. Der obere Maßnahmenswellenwert wird in keiner Probe überschritten. Die Untersuchung von Bodeneinzelproben auf den Summenparameter PCB ergab keine umweltrelevant erhöhten Gehalte. Die Analysenergebnisse der Untersuchung von aus oberflächennähe entnommenen Bodenproben auf den Summenparameter Herbizide ergaben insgesamt sehr geringe oder knapp oberhalb der Bestimmungsgrenze liegende Gehalte. Auf weitere Untersuchungen dieser Stoffgruppe wurde daher verzichtet. Die Untersuchungen von Bodenproben auf den Summenparameter BTEX ergaben in allen Proben keine bzw. unterhalb der Bestimmungsgrenzen liegende Gehalte der Einzelstoffe und unterschreiten somit den Prüfwertbereich der LAWA-Richtlinie. Alle in den Bodenluftproben ermittelten BTEX-Gehalte lagen unterhalb des Prüfwertbereiches der LAWA-Richtlinie.

#### 6.4.3. Untersuchungsergebnisse Boden/ Abfall

Die Untersuchungen sollten Aufschluss über die zu erwartenden Mehrkosten bei einer Umnutzung des Geländes hinsichtlich der Entsorgung/ Verwertung von schadstoffbeaufschlagtem Bodenmaterial geben. Hierfür wurde die

Freifläche des untersuchten Geländes im Vorfeld in 8 Teilbereiche unterteilt. Im Zuge im Zeitraum 29.08 bis 31.08.2011 durchgeführten Feldarbeiten wurden aus 29 bis in eine maximale Tiefe von ca. 5,0 m u. GOK niedergebrachten Rammkernsondierungen 126 Bodeneinzelproben für die Erstellung von Mischproben für die abfalltechnische Deklarationsanalytik entnommen. Insgesamt wurden dementsprechend 8 Bodenmischproben aus den aufgeschütteten und eine Mischprobe aus den geogenen Bodenmaterialien erstellt. Die Mischproben wurden der Analytik auf die Parameterliste gem. LAGA unterzogen. Zur Einstufung der auf dem Gelände vorhandenen Aufschüttung hinsichtlich der abfallrechtlichen Bewertung werden die Bewertungskriterien der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) herangezogen. Die LAGA bewertet Schadstoffeinzelparameter und Schadstoffsummenparameter nach ihren jeweiligen maximalen Schadstoffgehalten und weist Ihnen sogenannte Zuordnungswerte zu, die für eine mögliche stoffliche Verwertung zugrunde gelegt werden. Die Zuordnungswerte Z0 bis Z2 stellen die Obergrenze der jeweiligen Einbauklassen bei der Verwertung von Bodenmaterial und Recyclingbaustoffen / nicht aufbereiteten Bauschutt dar. Die Zuordnungswerte Z 0 bis Z 2 sind nachfolgend erläutert:

Einbauklasse	Zuordnungswert (als Obergrenze der Einbauklasse)
uneingeschränkter Einbau	Zuordnungswert 0 (Z 0) für:  Boden (Feststoff und Eluat) und Recyclingbaustoffe / nicht aufbereiteter Bauschutt (Feststoff und Eluat)
eingeschränkter offener Einbau	Zuordnungswert 1 (Z 1) für:  Boden (Feststoff); Im Eluat für Boden gibt es eine weitere Unterteilung in die Zuordnungswerte Z 1.1 und Z 1.2. Grundsätzlich gelten die Z 1.1-Werte. Darüber hinaus kann landesspezifisch in hydrogeologisch günstigen Gebieten Boden mit Gehalten bis zu Z 1.2 eingebaut werden.
eingeschränkter Einbau mit definierten technischen Sicherungsmaßnahmen	Zuordnungswert 2 (Z 2) für:  Boden im Feststoff und Eluat

**Abbildung 19:** Erläuterung der Zuordnungswerte gem. LAGA  
(Quelle: s. Fußnote 10)

Die Einstufungsergebnisse der abfalltechnischen Untersuchung gemäß LAGA sind in der folgenden Übersicht (Abbildung 20) zusammengefasst. Die detaillierten Einstufungsergebnisse sind dem Fachgutachten zu entnehmen.

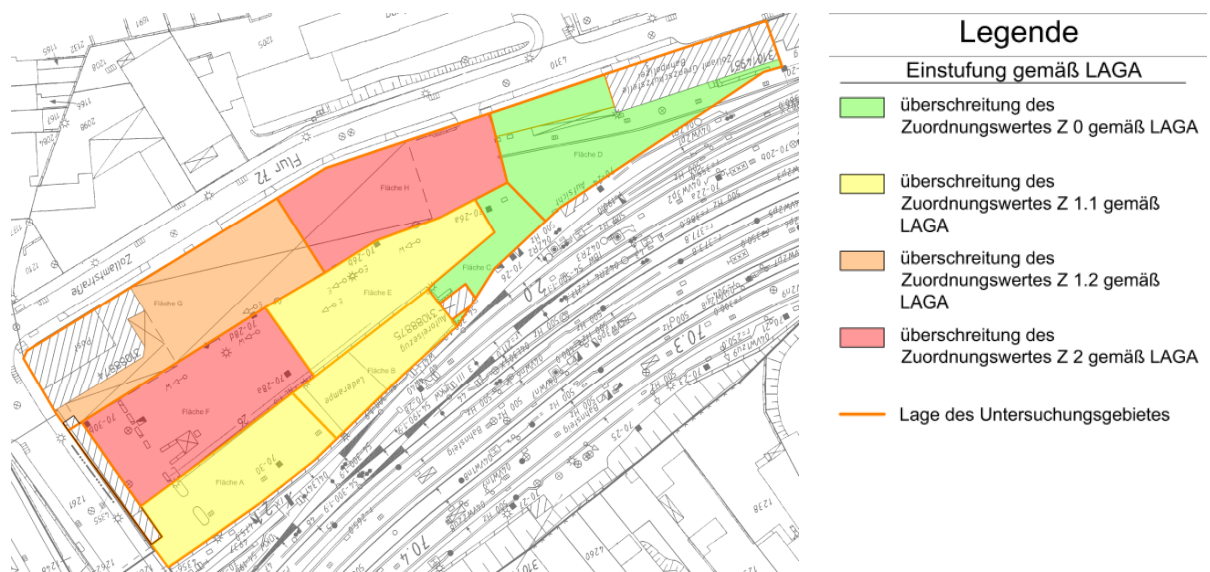
Flächen- und Probenbezeichnung	Einstufung gemäß LAGA	Einstufungsrelevante Parameter
Fläche A MP 1	Z 1.2	KW, PAK (im Feststoff), pH Wert Eluat
Fläche B MP 2	Z 1.2	KW, PAK (im Feststoff)
Fläche C MP 3	Z 1.1	KW, PAK (im Feststoff)
Fläche D MP 4	Z 1.1	KW, PAK (im Feststoff)
Fläche E MP 5	Z 1.2	KW, PAK (im Feststoff), pH Wert Eluat
Fläche F MP 6	> Z 2	PAK (im Feststoff)
Fläche G MP 7	Z 2	MKW (im Feststoff)
Fläche H MP 8	> Z 2	PAK (im Feststoff)
MP 9	Z 0	-

KW: Mineralölkohlenwasserstoffe

PAK: polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe

**Abbildung 20:** Einstufungsergebnisse der abfalltechnischen Untersuchung an Mischproben  
(Quelle: s. Fußnote 10)

Durch die abfalltechnische Untersuchung wurden für Auffüllungen auf den Teilflächen F, G und H Einstufungen von Z 2 gem. LAGA und darüber festgestellt. Die Auffüllungen der übrigen Teilflächen wurden abfalltechnisch in die Zuordnungsklassen Z 1.1 bzw. Z 1.2 eingestuft. Das Material der Mischprobe MP 9 (geogen) wurde in die Zuordnungsklasse Z 0 gem. LAGA eingestuft.



**Abbildung 21:** Einstufungsergebnisse der Teilflächen gem. LAGA(Quelle: s. Fußnote 10)

Im Zuge der durchgeführten Untersuchungen wurden keine auflagernden Abfälle festgestellt. Konkrete Hinweise auf Reste ehemaliger Bebauung oder der Art und Umfang der Hindernisse liegen nicht vor. Allerdings können im Nahbereich des bestehenden Gebäudebestandes Fundamente oder Reste von Altfundamenten im Untergrund nicht ausgeschlossen werden.

#### Kampfmittel

Für die Fläche Aachen Zollamtstraße liegt seitens des Kampfmittelbeseitigungsdienstes NRW-Rheinland, Bezirksregierung Düsseldorf, eine Stellungnahme zur Kampfmittelsituation vor. Hiernach ergab eine Auswertung der dem Dienst zur Verfügung stehenden Luftbilder Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln/ Blindgängern. Da das Gelände Aachen Zollamtstraße in einem ehemaligen Bombenabwurfgebiet liegt, hat eine baubegleitende Überwachung sowie Detektion von Baugruben durch Mitarbeiter des Dienstes zu erfolgen. Daher sind vor Baubeginn die Tiefbauarbeiten auf der Fläche rechtzeitig dem Dienst anzuzeigen. Sollten auf der Fläche Erdarbeiten mit erheblicher mechanischer Belastung wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten oder vergleichbare arbeiten geplant sein, wird seitens des Dienstes eine Tiefensondierung empfohlen.

#### 6.4.4. Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

##### Altlasten

Unter Zugrundelegung des aktuellen Nutzungsszenarios und des Versiegelungsgrades geht von den ermittelten Daten zu Schadstoffen im Boden kein Gefährdungspotential für die Schutzgüter Mensch und Grundwasser aus. Dies begründet sich durch die vorhandenen Versiegelungen nahezu unterbundene Tagwasserversickerung sowie durch den Abstand des Grundwasserspiegels (Flurabstand ca. 4-7 m) zu schadstoffbeaufschlagtem Bodenmaterial. Eine signifikante vertikale Verlagerung von vorhandenen Schadstoffen aus den aufgefüllten Bodenbereichen in tiefere Bodenschichten ist nach Bewertung der erstellten und laboranalytisch untersuchten Mischproben (MP 1 - MP 8) aus den aufgefüllten Bodenbereichen und der Mischprobe MP 9 aus dem geogenen Bodenmaterial nicht ableitbar. Die durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass trotz des historischen Jahrzehnte langen Umgangs mit Stoffen wie z.B. Ölen, Schlacken etc. auf der bis zum Jahr 2000 unversiegelten Fläche keine umweltrelevant erhöhten Schadstoffgehalte in geogenen Bodenmaterialien vorhanden sind. Es ist daher bei einer Entsiegelung der Fläche nicht von einer Gefährdung des Schutzgutes Grundwassers auszugehen. Bei einer Entfernung der aufgefüllten

Bodenmaterialien wären sämtliche auf dem Gelände durch die historische Nutzung hervorgegangenen Gefährdungspotentiale für die Schutzgüter Mensch und Grundwasser ausgeräumt.

#### Boden/Abfall

Die gutachtlich ermittelten Einstufungsergebnisse der abfalltechnischen Untersuchung gemäß LAGA sind in den Abbildung 22 zusammengefasst. Bei Eingriffen in den Boden ist daher mit dem Anfall von abfallrechtlich gesondert zu behandelndem Bodenmaterial zu rechnen. Die Entsorgung des Bodenmaterials ist mit erhöhten Entsorgungskosten gegenüber unbelastetem Bodenmaterial verbunden.

6.4.5. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen  
Den Erkenntnissen aus den dargestellten Untersuchungen wird nach Abstimmung mit dem Umweltamt insofern Rechnung getragen, als dass im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan vereinbart wird, dass vor Eingriffen in den Boden ein Sanierungskonzept durch einen geeigneten Fachgutachter zu erarbeiten und mit den Baumaßnahmen umzusetzen ist. Alle Boden- und Erdarbeiten sowie sonstige Eingriffe in den Untergrund im gesamten Geltungsbereich sind fachgutachterlich zu begleiten, zu dokumentieren (Erstellung eines Abschlussberichts) und mit dem Umweltamt der Stadt Aachen abzustimmen. Sämtliches Aushub- und Bodenmaterial ist auf Auffälligkeiten hin zu untersuchen und zwecks Entsorgung/ Verwertung zu separieren sowie im Bedarfsfall über zugelassene Fachbetriebe einer fachgerechten Behandlung, Verwertung oder Entsorgung zuzuführen. Sofern bei Erdarbeiten geruchliche und/oder sichtbare Auffälligkeiten bemerkt werden, die auf schädliche Bodenverunreinigungen hinweisen, ist das Umweltamt der Stadt Aachen unverzüglich zu verständigen. Ebenso ergeht ein Hinweis auf mögliche Kampfmittelfunde.

#### 6.5. Luft und Klima

Die Blue Gate Aachen GmbH beabsichtigt die Projektentwicklung „Blue Gate“ am Standort Aachen auf einer ca. 1,1 ha großen Fläche westlich des Hauptbahnhofs. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die lufthygienischen Auswirkungen des Projekts auf die Nachbarschaft und die Einwirkungen auf das Projekt selbst untersucht<sup>11</sup>. Diese werden verursacht durch

- a) die Emissionen des neu hinzukommenden Quell- und Zielverkehrs,
- b) die Hinderniswirkung der geplanten Bebauung. Diese führt zu geänderten Luftaustauschbedingungen in den Straßenräumen.

##### 6.5.1. Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben

Die Emissionen wurden anhand des Handbuchs für Emissionen des Kfz-Verkehrs bestimmt. Dabei werden auch Zufahrten und Tiefgaragenentlüftungen berücksichtigt. Um der Hinderniswirkung der Gebäude Rechnung zu tragen, wurden die zu erwartenden Schadstoffimmissionen mit einem 3-dimensionalen numerischen Strömungs- und Ausbreitungsmodell quantitativ berechnet. Das Modell berücksichtigt die Gebäude und die Ausbreitung der Luftschadstoffe explizit. Den berechneten Zusatzbelastungen durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs wird die Vorbelastung durch Emissionen im Stadtgebiet von Aachen und der allgemeinen Hintergrundbelastung überlagert. Die berechneten Schadstoffgesamtbelastungen werden anhand der relevanten Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für folgende Schadstoffe aus dem Kfz-Verkehr betrachtet und beurteilt:

- NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid)
- PM<sub>10</sub> (inhalierbarer Feinstaub)
- PM<sub>2,5</sub> (lungengängiger Feinstaub).

---

<sup>11</sup> SPACETEC Steinicke & Streifeneder Umweltuntersuchungen: Gutachten zu den lufthygienischen Verhältnissen im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Zollamtstraße“ der Stadt Aachen, Freiburg, 2014

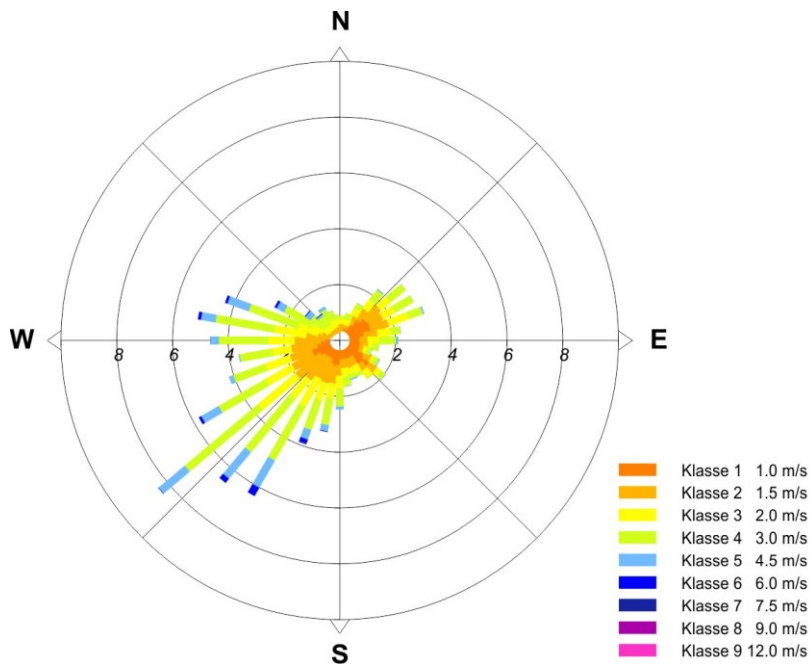
Die Konzentrationen weiterer Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich, wie z.B. Benzol, Blei, Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) liegen heute aufgrund der bereits ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte. Sie werden daher nicht weiter betrachtet. Nachfolgende Abbildung enthält eine Zusammenstellung der wichtigsten Immissionsbeurteilungswerte mit entsprechender Definition und Literaturangabe.

Schadstoff	Literaturquelle	Konzentrationswert	Statistische Definition	Bedeutung / Verbindlichkeit / Zweck
NO <sub>2</sub>	39. BImSchV	40 µg/m <sup>3</sup>	Jahresmittelwert	<b>Grenzwert</b> zum Schutz vor Gesundheitsgefahren
	39. BImSchV	200 µg/m <sup>3</sup>	Schwelle, die von maximal 18 Stundenmittelwerten pro Jahr überschritten werden darf (entspricht 99,8%-Wert)	<b>Grenzwert</b> zum Schutz vor Gesundheitsgefahren
Staub (PM <sub>10</sub> )	39. BImSchV	40 µg/m <sup>3</sup>	Jahresmittelwert	<b>Grenzwert</b> zum Schutz vor Gesundheitsgefahren
	39. BImSchV	50 µg/m <sup>3</sup>	Mittelwert über 24 Stunden, der nicht öfter als 35 mal im Jahr überschritten werden darf (entspricht 90,4%-Wert)	<b>Grenzwert</b> zum Schutz vor Gesundheitsgefahren
Feinstaub (PM <sub>2,5</sub> )	39. BImSchV	25 µg/m <sup>3</sup>	Jahresmittelwert	<b>Zielwert</b> bis 2015, danach <b>Grenzwert</b>

**Abbildung 22:** Zusammenstellung der wichtigsten Immissionsbeurteilungswerte  
 (Quelle: s. Fußnote 11)

Der Luftaustausch ist eine der wesentlichen Größen zur Beurteilung der klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse. Der Austausch von Luft erfolgt durch horizontale und vertikale Prozesse. Der horizontale Austausch ist dabei hauptsächlich von der Windgeschwindigkeit, der vertikale Austausch von den hindernisinduzierten Turbulenzen und der thermischen Schichtung abhängig. Innerstädtische Messstationen sind häufig durch Gebäudeeinflüsse gestört. Für die ungestörten Verhältnisse wurde auf Messungen im Jahr 2011 auf der Schafweide zurückgegriffen. Der Standort liegt ca. 3 km nordwestlich des Plangebiets. In **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**5 ist die für das Untersuchungsgebiet repräsentative Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen in Form einer Windrose dargestellt. Die Länge der Strahlen gibt an, wie häufig der Wind aus der jeweiligen Richtung weht. Die Breite der Windrichtungsklassen beträgt 10 Grad. Die Farbkodierung der Windrose gibt die Häufigkeiten in jeder Windgeschwindigkeitsklasse an.

Die höchsten Windgeschwindigkeiten treten bei südwestlichen Windrichtungen auf. Östliche Windrichtungen sind dagegen häufig mit geringen Windgeschwindigkeiten verbunden. Die mittlere jährliche Windgeschwindigkeit wird für 10 m über Grund mit 2,2 m/s angegeben.



**Abbildung 23:** Die für das Untersuchungsgebiet repräsentative Windverteilung, aufgeteilt nach Windgeschwindigkeitsklassen (Quelle: s. Fußnote 11)

#### 6.5.2. Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

##### Methodik der Immissionsprognose

Für die lufthygienische Untersuchung wurden zur Berechnung der Schadgasausbreitung im Nahbereich von Gebäuden die lokalen Verhältnisse berücksichtigt, da sie die Ausbreitung der Schadstoffe wesentlich beeinflussen. Um die Strömungs- und Ausbreitungsverhältnisse naturnah nachzubilden, wurde das mikroskalige Simulationsmodell ABC verwendet. Eingangsgrößen für das Modell sind:

- die verkehrsbedingten Emissionen des gutachtlich ermittelten zu erwartenden Verkehrsaufkommens,
- die Schadstoff-Vorbelastung,
- die meteorologischen Verhältnisse,
- die Gebäude des Plangebietes und der näheren Umgebung.

Mit dem Modell können die in der 39. BImSchV aufgeführten statistischen Kenngrößen ermittelt werden. Da die Emissionen der betrachteten Stoffe nicht linear voneinander abhängig sind, wurden für jeden Stoff jeweils 36 Ausbreitungsrechnungen für jede 10°-Windrichtungsklasse durchgeführt. Aus den berechneten Konzentrationen in jeder Gitterzelle werden mit Hilfe der Häufigkeitsverteilung der Windgeschwindigkeit und einem angesetzten Tagesgang der Emissionen Häufigkeitsverteilungen der Schadstoffimmissionen bestimmt. Die Summation über diese Verteilung ergibt den Jahresmittelwert der Zelle. Die Überschreitungshäufigkeiten werden mittels statistischer Beziehungen abgeschätzt.

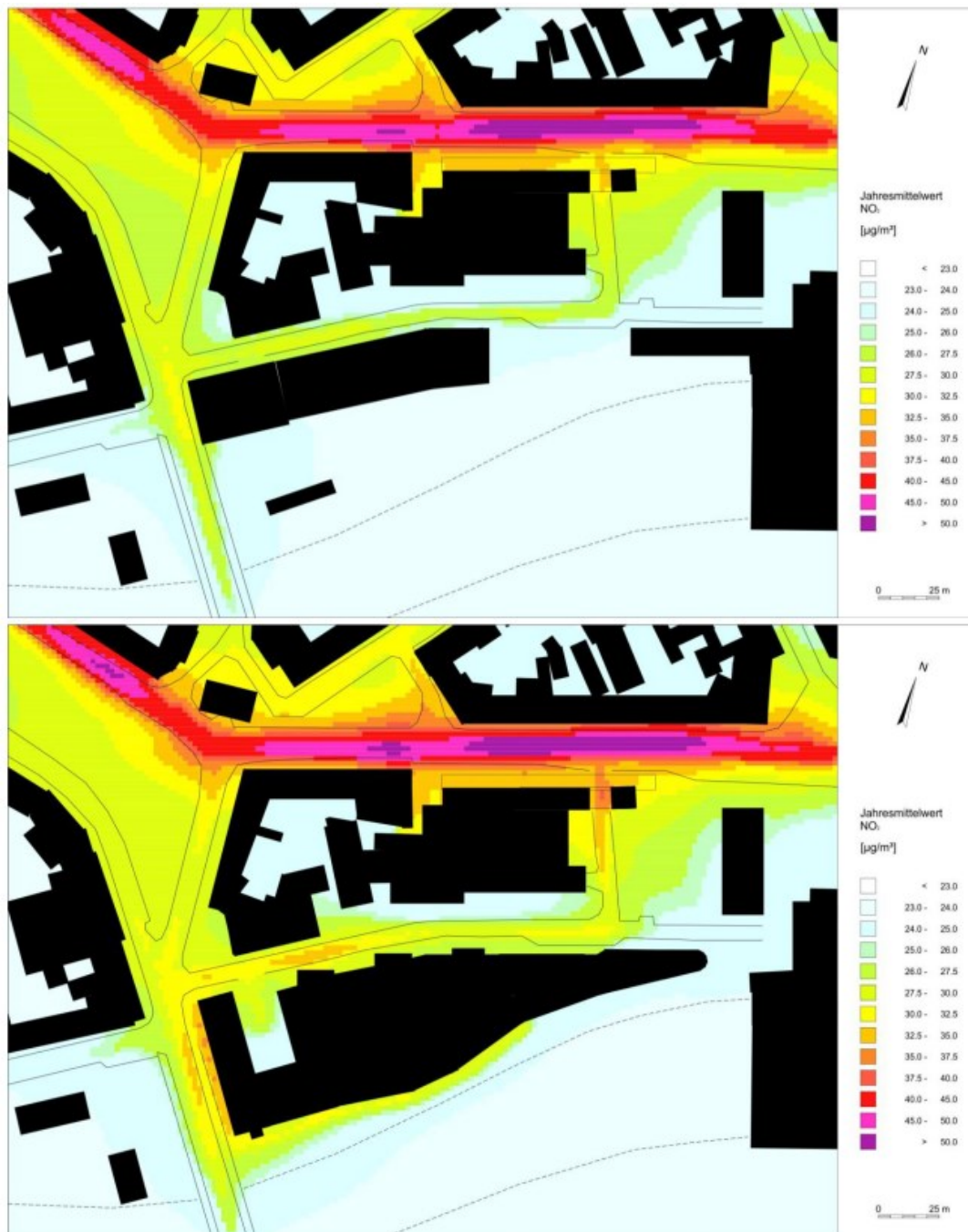
Im Fachgutachten werden die Eingangsgrößen nebst allen einzelnen darin enthaltenen Faktoren und die Berechnungsmethodik detailliert aufgeführt.

##### Ergebnisse der Immissionsprognose

###### Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

In Abbildung 24 sind die berechneten NO<sub>2</sub>-Immissionen in 1,5 m über Grund für den Nullfall (oben) und den Planfall (unten) dargestellt. Um die Konzentrationsverhältnisse besser abschätzen zu können, wurden die Abstufungen bei den geringen Zusatzbelastungen gespreizt. Die höchsten Konzentrationen werden im Verlauf der Fahrspuren der B1 berechnet. An den Gebäudefassaden liegen die berechneten Jahresmittelwerte zwischen kleinräumig im Bereich des

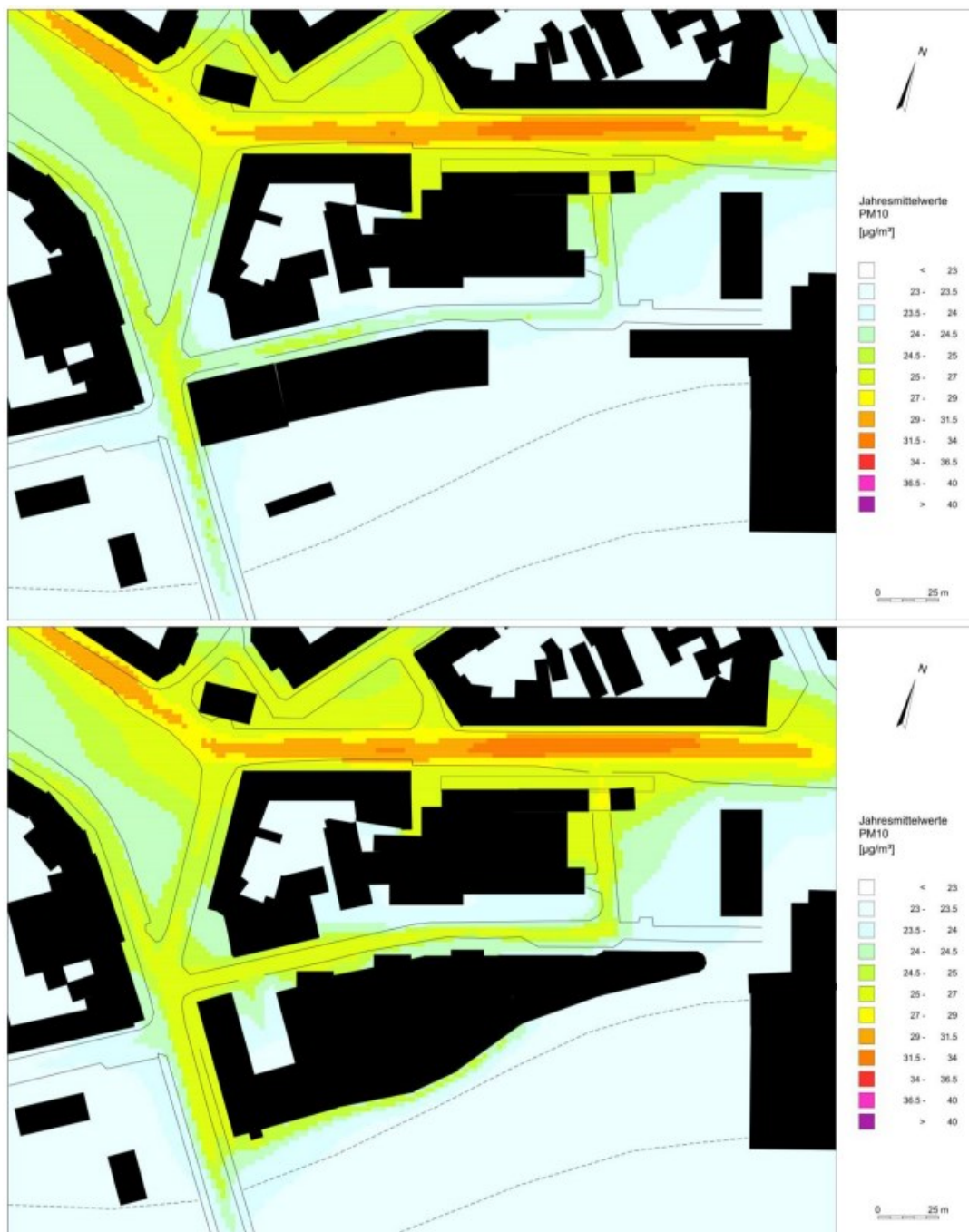
Grenzwertes oder knapp darüber. Generell ist im Planfall eine geringe Zunahme zu verzeichnen, die hauptsächlich auf die Zunahme des Verkehrs zurückzuführen ist. Gebäudeeffekte machen sich kaum bemerkbar.



**Abbildung 24:** Jahresmittelwerte der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen in 1,5 m ü. Gr., Nullfall + Planfall 2016  
(Quelle: s. Fußnote 11)

#### Schwebstaub (PM<sub>10</sub>)

Die PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte werden von der Vorbelastung dominiert. Entsprechend gering sind die Beiträge der lokalen Verkehre. Die höchsten Zusatzbelastungen werden wie bei NO<sub>2</sub> im Zuge der B1 berechnet (vgl. Abbildung). Die Auflösung der Konzentrationsklassen musste ebenfalls stark gespreizt werden, um eine hinreichende Auflösung im straßennahen Bereich zu erhalten. Analog zu NO<sub>2</sub> ergeben sich im Prognose-Planfall aufgrund der Quell- und Zielverkehre geringe Zunahmen auf der B1 und den Zufahrtsstraßen. An den Gebäudefassaden liegen im Nullfall die Jahresmittelwerte im Bereich von 28,0 bis 28,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Im Planfall werden Werte bis knapp 29  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  berechnet.

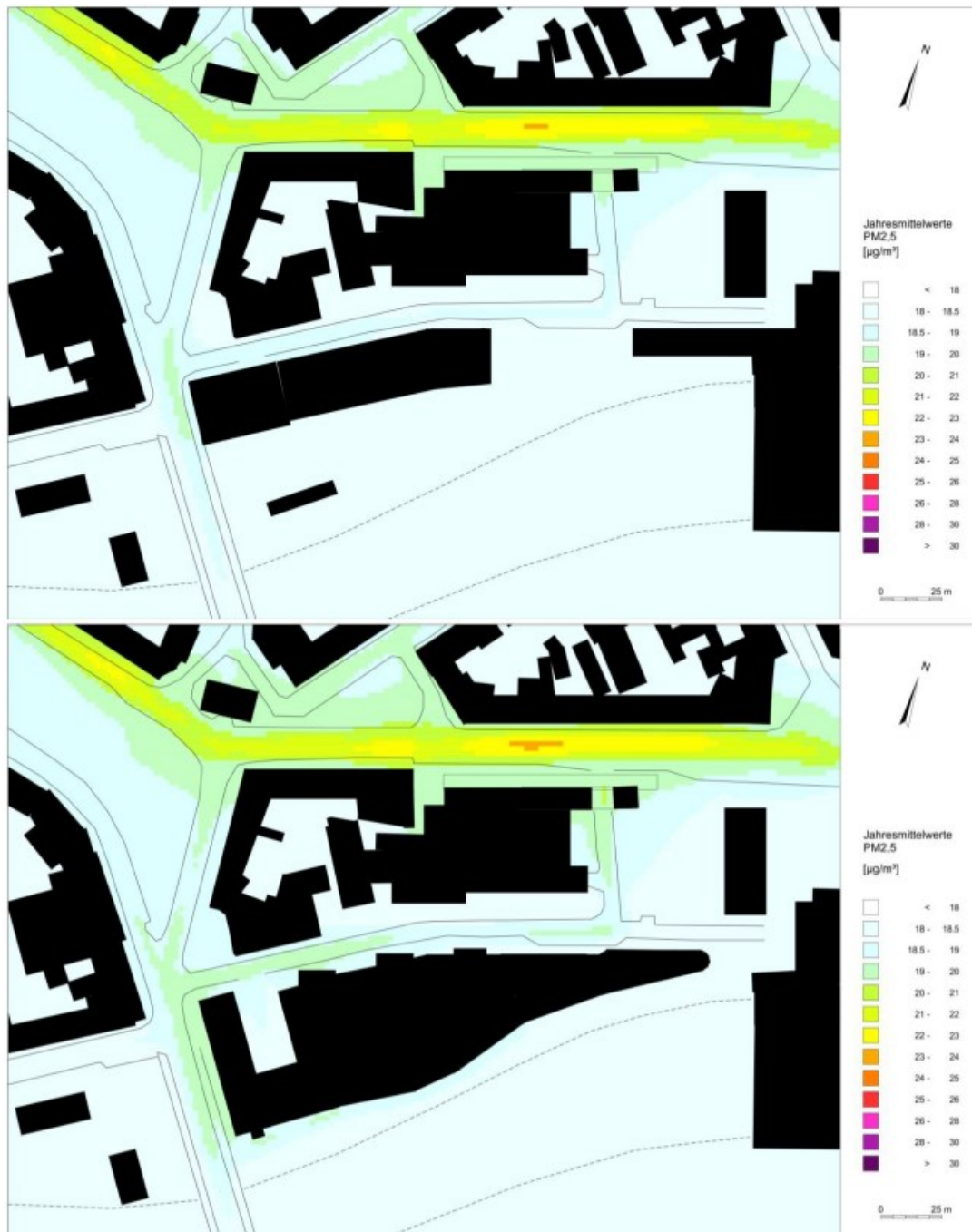


**Abbildung 25:** Jahresmittelwerte der  $\text{PM}_{10}$ -Konzentrationen in 1,5 m ü. Gr., Nullfall + Planfall 2016  
(Quelle: s. Fußnote 11)

#### Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$

Analog zu  $\text{PM}_{10}$  verhält sich auch  $\text{PM}_{2,5}$ . In 28 sind die berechneten Verhältnisse für den Nullfall (oben) und den Planfall (unten) dargestellt. Die maximalen Werte an den Gebäudefassaden liegen unter  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel. Im Planfall erhöhen sich die Werte um ca.  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .





**Abbildung 26:** Jahresmittelwerte der PM<sub>2.5</sub>-Konzentrationen in 1,5 m ü. Gr., Nullfall + Planfall 2016  
(Quelle: s. Fußnote 11)

Zur Bewertung der Ergebnisse wurden exemplarisch 3 Aufpunkte im Zuge der B1 ausgewählt, an denen punktuell die höchsten Immissionen zu erwarten sind. Die Aufpunkte sind in Abbildung 27, die berechneten Jahresmittelwerte in Abbildung 28 dargestellt.



Abbildung 27: Lage der Aufpunkte im Nullfall und Planfall  
(Quelle: s. Fußnote 11)

Tabelle 5-1: NO<sub>2</sub>-Immissionen an den Aufpunkten in [µg/m<sup>3</sup>].

NO <sub>2</sub>	Nullfall	Planfall	Differenz	
Aufpunkt	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	% vom Grenzwert
Lagerhausstraße 25	40.68	41.00	0.32	0.8%
Lagerhausstraße 12	38.69	39.15	0.46	1.2%
Boxgraben 8	42.89	43.58	0.69	1.7%

Tabelle 5-2: PM<sub>10</sub>-Immissionen an den Aufpunkten in [µg/m<sup>3</sup>].

PM <sub>10</sub>	Nullfall	Planfall	Differenz	
Aufpunkt	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	% vom Grenzwert
Lagerhausstraße 25	28.01	28.14	0.13	0.3%
Lagerhausstraße 12	27.38	27.56	0.18	0.4%
Boxgraben 8	28.72	28.97	0.25	0.6%

Tabelle 5-3: PM<sub>2,5</sub>-Immissionen an den Aufpunkten in [µg/m<sup>3</sup>].

PM <sub>2,5</sub>	Nullfall	Planfall	Differenz	
Aufpunkt	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	% vom Grenzwert
Lagerhausstraße 25	20.52	20.59	0.07	0.2%
Lagerhausstraße 12	20.20	20.27	0.07	0.2%
Boxgraben 8	20.88	20.99	0.11	0.3%

Abbildung 28: Berechnete Jahresmittelwerte an den Aufpunkten  
(Quelle: s. Fußnote 11)

Im Ergebnis der Untersuchung ist festzuhalten:

Nach 39. BImSchV Anlage 3 Abschnitt B.b soll die Bewertung nur an Punkten erfolgen, die für einen 100 m langen Straßenabschnitt repräsentativ sind. Eine punktuelle Bewertung stellt demnach eine konservative Vorgehensweise dar.

Bei NO<sub>2</sub> treten kleinräumig im Bereich der Lagerhausstraße 12 und der Lagerhausstraße 25 Überschreitungen des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> für den Jahresmittelwert auf. Diese sind sowohl im Nullfall wie im Planfall vorhanden. Die

Zunahmen an den Aufpunkten betragen bei NO<sub>2</sub> zwischen 0,3 und 0,7 µg/m<sup>3</sup>. Bezogen auf den Grenzwert sind dies Zunahmen um 0,8 bis 1,7 %. In der TA Luft, die nur für genehmigungsbedürftige Anlagen gilt, werden Zunahmen unter 3% als irrelevant bezeichnet.

Nach der 39. BImSchV dürfen die NO<sub>2</sub>-Stundenmittelwerte die Schwelle von 200 µg/m<sup>3</sup> maximal 18-mal in einem Jahr überschreiten. Statistische Auswertungen zeigen, dass erst ab Jahresmittelwerten von über 55 µg/m<sup>3</sup> von mehr als 18 Überschreitungen der 200 µg/m<sup>3</sup>-Schwelle auszugehen ist. Der Kurzzeitgrenzwert wird demnach sicher eingehalten.

Bei PM<sub>10</sub> liegen die maximalen Jahresmittelwerte an den Aufpunkten im Nullfall zwischen 28 und 28,7 µg/m<sup>3</sup>. Im Planfall nehmen die Werte geringfügig um 0,13 bis 0,25 µg/m<sup>3</sup> zu. Der Grenzwert der 39. BImSchV für den Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup> wird sowohl im Nullfall wie auch im Planfall nur zu maximal 72,5% ausgeschöpft.

Die zulässige Zahl von 35 Überschreitungen der Tagesmittelwerte von PM<sub>10</sub> ist erst ab einem Jahresmittelwert über 30 µg/m<sup>3</sup> nicht mehr auszuschließen, so dass auch dieser Grenzwert eingehalten wird.

Bei PM<sub>2,5</sub> liegen die Jahresmittelwerte an den Aufpunkten bei maximal 21 µg/m<sup>3</sup>. Die Zunahmen vom Nullfall zum Planfall liegen zwischen 0,07 und 0,11 µg/m<sup>3</sup>. Grenzwertüberschreitungen bei PM<sub>2,5</sub> mit mehr als 25 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel treten nicht auf.

#### 6.5.3. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die prognostizierte - wenn auch sehr geringe - Zunahme der NO<sub>2</sub>-Belastung im Planfall an der Lagerhausstraße liegt im Bereich über dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> und erfordert Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffe in diesem Bereich.

Insoweit heute bereits Überschreitungen der Grenzwerte vorliegen bzw. durch die Planung erstmals auftreten oder gesteigert werden, ist es Aufgabe der Luftreinhalteplanung, die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten. Für die Stadt Aachen wurde seit 2009 ein Luftreinhalteplan erstellt. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Nach aktueller Rechtsprechung wird die Luftreinhalteplanung nach § 47 Abs. 1 BImSchG grundsätzlich als das geeignete Mittel gesehen, die Grenzwerte von Luftschadstoffen einzuhalten, so dass es nicht erforderlich ist, diesbezüglich Festsetzungen in einem Bebauungsplan zu treffen.

Im Durchführungsvertrag wird mit der Vorhabenträgerin zur Finanzierung von Maßnahmen mit dem Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität zu erreichen, eine Kompensationsvereinbarung getroffen. Damit werden wirksame Maßnahmen zur Reduzierung Kfz-bezogener Luftschadstoffe im Durchführungsvertrag vereinbart. Bei der Umsetzung entsprechender Konzepte ist eine Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Immissionen zu erwarten, z.T. auch im unmittelbaren Umfeld der Planung.

Am geplanten Gebäudekomplex treten die höchsten Immissionen an der Burtscheider Straße auf. Dies ist auch auf die bodennahe Freisetzung von Tiefgaragenemissionen in diesem Bereich zurückzuführen. Das Gutachten empfiehlt, aufgrund der besseren Durchlüftung bei den vorherrschenden Windrichtungen eine Freisetzung zur Bahnlinie hin anzustreben.

Um die zusätzlichen Luftbelastungen gering zu halten, ist ein emissionsarmes Heizkonzept anzustreben.

Konzeptionell vorgesehen ist der Anschluss an das Fernwärmenetz.

In der Bauphase sollten emissionsarme Baumaschinen eingesetzt werden. Zudem sind die Fahrwege sauber zu halten, um Aufwirbelungen von Staub weitgehend zu vermeiden.

Im Bebauungsplan wird den Erkenntnissen aus der dargestellten Untersuchung mit entsprechenden Hinweisen Rechnung getragen.

#### 6.6. Kulturgüter und Denkmalschutzbelange

##### 6.6.1. Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben

Zunächst ist festzuhalten, dass sich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans keine Baudenkmäler befinden. Östlich angrenzend an den Geltungsbereich befindet sich das Ensemble um den Hauptbahnhof

(Empfangsgebäude Hauptbahnhof, Ehem. Hauptzollamt Aachen-Süd und Hochhaus "Grenzwacht"). Ausschließlich das Marschieritor in ca. 100 m Entfernung zur nördlichen Geltungsbereichsgrenze, ist Bestandteil des Denkmalbereichs Innenstadt.

6.6.2. Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben  
Seitens des Vorhabenträgers wurden auf der Grundlage von Vermessungsdaten Visualisierungen erstellt, die gem. der maßgeblichen Regelungen der Satzung des Denkmalbereichs Innenstadt den Nachweis erbringen, dass die maßgebliche Silhouette des Denkmalbereichs Innenstadt durch das Vorhaben nicht weitergehend als derzeit vorhanden beeinträchtigt wird (vgl. Abbildung 29 und Abbildung 30). Damit erfolgt die Berücksichtigung die Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus um den Bereich Katschhof. Zum anderen erfolgte gegenüber dem ursprünglichen Konzept eine Reduzierung der Geschosse des geplanten Bürogebäudes, das gegenüber dem Verwaltungsgebäude Zollamtstrasse liegt, auf 8 Vollgeschosse. Damit wurde eine deutliche Höhenreduzierung vorgenommen, mit der die geplante Neubebauung in der Zollamtstraße deutlich hinter die Gebäude des Denkmalensembles um den Hauptbahnhof zurück tritt.



**Abbildung 29:** Blick vom Bismarckturm auf die Stadtsilhouette und Kennzeichnung des Vorhabens BlueGate

Die Sichtachse von einem bestimmten Punkt am oberen Ende der Burtscheider Brücke auf Dom und Rathaus, die nicht denkmalrechtlich geschützt ist, wurde jedoch durch die Umplanung des Vorhabens (Drehung zweier Baukörper) derart berücksichtigt, dass zwischen dem geplanten Hotelgebäude und dem ersten Wohngebäude eine freie Sicht Dom und Rathaus erhalten bleibt. Die freizuhaltende Zone wurde durch einen Vermessungsingenieur grafisch ermittelt und wurde in einem Vermessungsplan dargestellt. Diese freizuhaltende Zone wurde als Festsetzung von Baulinien bzw. Höhenbeschränkung für die geplante Bebauung in den Bebauungsplan übernommen. Nach Auffassung der Stadt Aachen wird das Welterbe Aachener Dom damit nicht erheblich in seinem Wirkungsraum beeinträchtigt (Sichtbeziehungen/ Silhouettenschutz), da die Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom erfolgt. Eine Freihaltung der Sicht auf das gesamte Stadtzentrum wäre nicht verhältnismäßig, da dies eine nur sehr reduzierte Nutzung des Grundstückes ermöglichen würde. Mit der geplanten Bebauung wird die benannte Blickbeziehung von der Burtscheider Brücke zum Marschieritor verändert. Aus Richtung der B 57 von Süden her wird die geplante Neubebauung den Anteil der bisher von

Burtscheid aus sichtbaren Dachfläche des Marschiertores um ca. 40% verringern. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass bereits heute, ausschließlich dessen Dachfläche wahrnehmbar ist. Etwa von der Mitte der Burtscheider Brücke aus und weiter nach Süden wird aufgrund der geplanten mehrgeschossigen Bebauung neben der Burtscheider Straße die Sicht auf das Marschiertor künftig nicht mehr möglich sein. Dafür wird vom Nordende der Brücke aus zukünftig ein größerer Ausschnitt des Marschiertores – auch von dessen Fassade - als heute erkennbar sein, da die geplante Neubebauung weiter nach Süden zurück treten wird als die derzeit vorhandenen Gebäude. Insofern wird hier für entfallende Blickbeziehung im gewissen Sinne ein Ausgleich geschaffen.

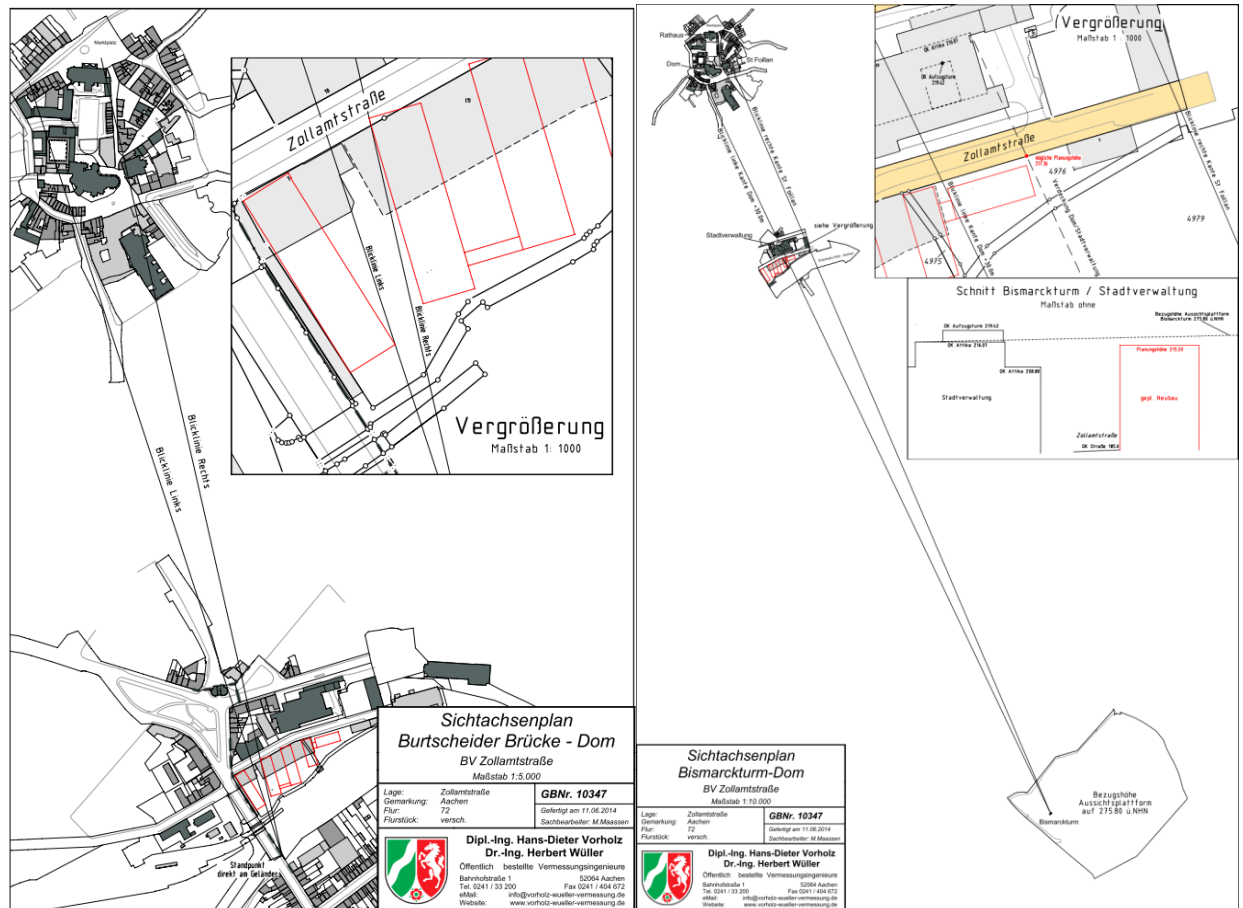
Die benannten ergänzenden Blickachsen im Umfeld (von der Zollamtstraße auf den Westeingang des Hauptbahnhofs mit ca. 350 Meter Abstand sowie vom Marschiertor zum Turm des Verwaltungsgebäudes mit ca. 120 Meter Abstand) werden in diesem Sinne ebenfalls nicht nachhaltig negativ beeinträchtigt. Zwischen Marschiertor und Verwaltungsgebäude erfolgt keine Veränderung. Von der Mitte der Zollamtstraße bleibt die Sicht auf die Westfassade des Hauptbahnhofs ebenfalls erhalten, vom Knoten Zollamtstraße/ Burtscheider Straße ist die Blickbeziehung aufgrund des vorhandenen Höhenunterschiedes und der Abwinkelung der Zollamtstraße bereits heute nicht vorhanden. Die Blickbeziehungen unterliegen auch nicht einem denkmalschutzrechtlichen Schutzstatus. Mit der Neubebauung ist vielmehr von einer Aufwertung des Straßenraums der Zollamtstraße derart auszugehen, dass die Blickbeziehungen attraktiver werden. Die Bebauung bleibt weitgehend hinter der Grenze zur Zollamtstraße zurück; lediglich in den Obergeschossen sind Auskragungen vorgesehen. Der Straßenraum wird sich damit zukünftig weitgehend in seiner derzeitigen Dimensionierung darstellen.

Daneben wird ebenso auf das Gebäude des Hauptbahnhofs Rücksicht genommen. Neben dem Abriss des unmittelbar angebauten Zweckbaus erfolgt in einem Abstand von erst ca. 17 m der BlueGate-Neubau. Ebenso greift dessen Höhenentwicklung die bestehende Situation auf.<sup>12</sup>

Die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung gem. §13a BauGB wurden geprüft und liegen vor. Die dabei ermittelten Auswirkungen sind für die jeweiligen Schutzgüter sowie insgesamt nicht in einem Maße erheblich, dass von diesem Verfahrensweg abzusehen war. Zwar entfällt das Erfordernis zur Durchführung einer Umweltprüfung, allerdings werden die relevanten schutzgutbezogenen Aspekte im Aufstellungsverfahren ermittelt, in der Vorhabenplanung berücksichtigt, in den Bebauungsplan eingestellt und der abschließenden Abwägung aller Belange unterzogen. Für das Schutzgut "Kulturgüter und sonstige Sachgüter" sind die die oben bereits dargestellten Sachverhalte in Bezug auf die vorhandenen Elemente und Blickbeziehungen maßgeblich. Eine nicht nur unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ist nicht festzustellen, zumal die formalen Schutzanforderungen der denkmalgeschützten Objekte erfüllt werden. Die geplante Bebauung verzichtet, wie oben dargestellt, auf die zunächst vorgesehen Höhenentwicklung; eine zusammenhängende Bebauung erfolgt für das Unter- und das Erdgeschoss. Die punktuell aufragenden Obergeschosse bilden Baukörper aus, die in der Umgebung des Geltungsbereichs typischerweise auch anzutreffen sind. Zuletzt ist auch die nicht einfache Grundstückssituation der Lage unmittelbar an den Gleisanlagen einzubeziehen. Hier ist grundsätzlich eine abschirmende Wirkung städtebaulich sogar erwünscht. Daneben sind für die Verwirklichung einer Bebauung an diesem Standort auch wirtschaftliche Aspekte in die Abwägung einzustellen. Damit ist insgesamt ein Erfordernis für einen denkmalpflegerischen Fachbeitrag nicht erkennbar. In der Begründung zum Bebauungsplan werden die benannten Sachverhalte gewürdigt.

---

<sup>12</sup> Vgl. hierzu Kap. 4.2 (Maß der Nutzung)



**Abbildung 30:** Sichtachsenpläne Burtscheider Brücke – Dom und Bismarckturm – Dom  
(Quelle: Vermessungsbüro Vorholz Wüller, Aachen)

6.6.3. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen  
Die Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus um den Bereich Katschhof wird nachweislich gewährleistet. Durch die Neubebauung mit hochwertigem städtebaulichem und architektonischem Anspruch erfolgt gegenüber dem derzeitigen Zustand mit den sanierungsbedürftigen ehemaligen Bahngeländen insgesamt eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung der mindergenutzten Bahnflächen im innerstädtischen Bereich bei gleichzeitiger Aufwertung des Straßenraums. Mit Blick auf die damit erreichten Ziele im Sinne der Stadtentwicklung kann die dargestellte verbleibende Änderung der zwar nicht unbedeutenden aber auch nicht denkmalrechtlich geschützte Blickbeziehungen abwägend hingenommen werden. Weitergehende Maßnahmen als die oben dargestellten, bereits mit der Konzeption des Vorhabens in Lage und Größe umgesetzten Maßnahmen sind nicht erforderlich. Sie finden Ihre Umsetzung in den Festsetzungen des Bebauungsplans, insbesondere denen zum Maß der baulichen Nutzung sowie den Regelungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen und der Stellung der baulichen Anlagen.

6.7. Sachgüter (und menschliche Gesundheit) – Erschütterungswirkungen aus dem Bahnverkehr  
Auf einem Grundstück an der Zollamtstraße in Aachen, soll ein Gebäudekomplex mit Hotel-, Büro- und Wohnnutzung (studentisches Wohnen) errichtet werden. Das Grundstück liegt in unmittelbarer Nähe zur Strecke 2550 und 2600 der DB AG. Für die zukünftige Bebauung auf dem Plangebiet waren Aussagen zu den zu erwartenden Erschütterungsimmissionen auf das Plangebiet zu treffen. Hierzu erfolgten Erschütterungsmessungen im Bereich des Plangebietes, um die momentan vorhandenen Erschütterungen des Eisenbahnverkehrs zu erfassen und eine

Prognose zu den Erschütterungsimmissionen der späteren Bebauung zu erstellen. Die Messungen erfolgten am 26.05.2014.<sup>13</sup>

#### 6.7.1. Bestandsbeschreibung und rechtliche Vorgaben

Das Grundstück liegt an der Zollamtstraße in Aachen. Die Eisenbahngleise der DB AG liegen südlich des Erschließungsvorhabens und haben eine minimale Entfernung von ca. 18m zur geplanten Bebauung. Bei dem zu untersuchenden Streckenabschnitt handelt es sich um die DB-Strecke 2550 (Aachen Hbf - Aachen West) und die DB-Strecke 2600 (Aachen Hbf - Aachen Süd). Zur Bewertung der auftretenden Erschütterungen werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), Tabelle 1, Zeile 4 (Einwirkungsorte in den vorwiegend oder ausschließlich Wohnungen untergebracht sind) betrachtet. Die Einstufung des Bauvorhabens gemäß DIN 4150-2 erfolgt auf Grundlage der geplanten hochwertigen Nutzung in Zeile 4 (Einwirkungsort, wo überwiegend oder ausschließlich Wohnungen untergebracht sind). Detaillierte Angaben zu Art und Methodik der durchgeführten Messungen sowie zur Bewertung der Ergebnisse und den Bewertungsgrundlagen sind dem Fachgutachten zu entnehmen.

Die vom Zug verursachten Erschütterungen werden über den Boden auf die Fundamente der umliegenden Gebäude und von hier über die Mauern auf die Wohnräume übertragen. In den Wohnräumen können sich diese Erschütterungen als störende Vibrationen und als Dröhnen (d.h. sekundärer Luftschall) manifestieren. Die Quelle der Erschütterung ist die vom Schienenverkehr verursachte zeitvariable Belastung der Schiene. Die Ausbreitung der Erschütterung lässt sich in sechs Abschnitte gliedern: Schiene – Trasse; Trasse – Freifeld, Freifeld – Fundament, Fundament – Außenmauer, Außenmauer – Geschossdecke, Geschossdecke - sekundärer Luftschall.

Die ersten fünf Bereiche umfassen die reine Erschütterungsausbreitung, der sechste Bereich das akustische Phänomen der Umwandlung der Gebäude-Erschütterung in sog. Sekundären Luftschall.

Die Erschütterungsmessung der Bestandssituation wurde am 26.05.2014 durchgeführt. Nach Durchführung einer Testmessung wurde das Messgerät als automatisch arbeitende Dauermessstation eingerichtet und der Schienenverkehr kontinuierlich aufgezeichnet. Die Messzeit betrug ca. 3,5 Stunden. Zur Ermittlung der derzeitigen Erschütterungsbelastung wurde in der vorliegenden Untersuchung für jede Zuggattung der KBFT<sub>m</sub> - Wert (Taktmaximal-Effektivwert gemäß DIN 4150, Teil 2), berechnet. Der KBFT<sub>m</sub> - Wert einer Zuggattung beschreibt die im Mittel zu erwartenden Erschütterungsbelastungen. Prinzipiell muss bei Erschütterungen mit Fremdeinwirkungen, z. B. durch Schwerlastverkehr gerechnet werden. Diese Störeinflüsse während der Messungen wurden entsprechend bei der Messung und der Beurteilung berücksichtigt. Die gemessenen Erschütterungsimmissionen sind detailliert den Messprotokollen im Anhang des Gutachtens zu entnehmen. Zur besseren Übersicht wurden die Maximalwerte in Millimeter/Sekunde (mm/s) tabellarisch den entsprechenden Messpunkten zugeordnet.

Tabelle B: Maximalwerte der Schwinggeschwindigkeit in [mm/s]					
Messobjekt	Messpunkt	Abstand ca. [m]	Schwinggeschwindigkeit z-Komp. [mm/s]		
			Min.	Max.	Mittelw.
Güterzugverkehr					
Freifeldmessung	Freifeld	18,5	0,50	0,69	n.E.
Freifeldmessung	Freifeld	26,5	0,20	0,41	n.E.
Freifeldmessung	Freifeld	33,5	0,09	0,13	n.E.
Personenzugverkehr					
Freifeldmessung	Freifeld	11,0	0,18	0,58	n.E.
Freifeldmessung	Freifeld	19,0	0,09	0,25	n.E.
Freifeldmessung	Freifeld	26,0	0,05	0,13	n.E.

**Abbildung 31:** Maximalwerte der Schwinggeschwindigkeit  
(Quelle: s. Fußnote 13)

<sup>13</sup> Schütz Erschütterungsmeßtechnik GmbH: Erschütterungstechnische Einschätzung BlueGate, Aachen, Ertstadt, Mai 2014

6.7.2. Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Für die erschütterungstechnischen Untersuchungen wurde entsprechend den zur Verfügung gestellten Unterlagen des DB Umweltzentrums von einem Schienenverkehrsaufkommen von (Tag /Nacht) N = 311/96 Zügen für beide Strecken zusammen ausgegangen. Die genaue Aufteilung der einzelnen Züge kann im Bereich Gleisharfe nur angenommen werden. Es wurde daher eine Aufteilung in Anlehnung an dem zum Zeitpunkt der Messung gültigen Fahrplan und den eigenen Beobachtungen während der Messung durchgeführt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt 70km/h. Am Tag der Schwingungsmessungen fuhren die Züge im Durchschnitt ca. 30km/h, da der Messquerschnitt nur ca. 150m vom Hauptbahnhof Aachen entfernt lag. Diese Geschwindigkeit wird auch bei der Prognose berücksichtigt. Zur Berechnung der wahrscheinlich auftretenden Schwingungen wurden vom Programmmodul VIBRA-2 vorgegebene Übertragungsspektren für den Übergang Freifeld-Fundament und für Betondecken mit unterschiedlichen Eigenfrequenzen verwendet. In der 34 sind die Ergebnisse der durchgeführten Prognoseberechnungen für die Erschütterungssituation zusammengefasst.

Tabelle D: Immissionen aller Züge für Fundament bzw. Decke						
Objekt	Entf. ca. (m)	$V_{(t)}$ mm/s	$KB_{FTmax}$ Tag/Nacht	$KB_{FTTr}$ Tag	$KB_{FTTr}$ Nacht	Anhaltswerte gem. DIN 4150-2 (Tag / Nacht) $KB_{FTTr}$
Fundament	18	0,25	0,11	0,0	0,0	0,07 / 0,05
SB-Decke 15-25 Hz	18	0,97	0,46	0,098	0,091	0,07 / 0,05
SB-Decke 25-35 Hz	18	0,80	0,38	0,079	0,075	0,07 / 0,05
SB-Decke 35-45 Hz	18	0,57	0,27	0,055	0,053	0,07 / 0,05
SB-Decke 45-55 Hz	18	0,48	0,23	0,049	0,046	0,07 / 0,05

**Abbildung 32:** Immissionen aller Züge für Fundamente bzw. Decken  
(Quelle: s. Fußnote 13)

Für das untersuchte Messobjekt ergibt sich anhand der Abbildung 32 folgende wahrscheinliche Erschütterungssituation:

Aufgrund der bei der Erschütterungsmessung erfassten Frequenzen und der prognostizierten Schwingungen werden Erschütterungen durch den Bahnverkehr auf den Decken des Gebäudes wahrscheinlich spürbar sein und es kann zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 sowohl am Tag als auch in den Nachtstunden kommen. Diese Überschreitungen sind gemäß den vorliegenden Prognoseergebnisse vor allem bei Deckeneigenfrequenzen im Frequenzbereich bis ca. 35 Hz erwarten.

Im Zuge dieser Prognoseberechnung konnten lediglich die Schwingungen gemessen werden, die über den Baugrund (GOK) bis an die Gebäudefundamente übertragen werden. Beim Übergang der Schwingungen auf das Fundament des Gebäudes konnte daher nur ein pauschaler Ansatz berücksichtigt werden. Gleiches gilt für die Deckenkonstruktionen, die in der Prognoseberechnung als Stahlbetondecken mit unterschiedlichen Eigenfrequenzbereichen angenommen wurden.

6.7.3. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Überschreitungen sind durch planerische und/oder bauliche Maßnahmen zu vermeiden. Es wird daher empfohlen, schon frühzeitig entsprechende Fachplaner mit einzubeziehen. Auch sollten als Grundlage solcher Planungen gezielt Schwingungsmessungen im Bereich der Gründungsebene (nach Bodenaushub) durchgeführt werden.

Im Bebauungsplan wird den Erkenntnissen aus den dargestellten Untersuchungen mit einem entsprechenden Hinweis Rechnung getragen.



6.8. Ggf. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern  
Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern bzw. den Ergebnissen der fachgutachtlichen Untersuchungen hinsichtlich zu erwartender Wirkungen sind nicht ersichtlich.

6.9. Entwicklungsprognose des Umweltzustandes bei Nicht-Verwirklichung der Planung, verbleibende  
Umweltauswirkungen

Für die genannten jeweiligen Umweltschutzgüter ist zusammengefasst festzustellen:

#### Menschliche Gesundheit – Geräusche

Bei Nicht-Verwirklichung ist aus sich heraus keine Veränderung der festgestellten Situation mit einer vorliegenden Überschreitungen den Verkehrslärmbelastung im Umfeld des Geltungsbereiches auszugehen.

#### Menschliche Gesundheit – Elektromagnetische Wirkungen aus dem Bahnverkehr

Bei Nicht-Verwirklichung der Planung sind keine erheblichen unverträglichen Auswirkungen zu erwarten.

#### Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt / artenschutzrechtliche Belange

Bei Nicht-Verwirklichung der Planung sind keine erheblichen unverträglichen Auswirkungen zu erwarten.

#### Boden und Grundwasser / Kampfmittel

Bei Nicht-Verwirklichung der Planung sind keine erheblichen unverträglichen Auswirkungen zu erwarten. Von einer Sanierung der Flächen ist dann allerdings nicht auszugehen.

#### Luft und Klima

Bei Nicht-Verwirklichung ist aus sich heraus keine Veränderung der festgestellten Situation mit einer vorliegend geringfügigen Überschreitungen den NO<sub>2</sub>-Werte zu erwarten.

#### Kulturgüter und Denkmalschutzbelange

Bei Nicht-Verwirklichung der Planung sind keine erheblichen unverträglichen Auswirkungen zu erwarten.

#### Sachgüter (und menschliche Gesundheit) – Erschütterungswirkungen aus dem Bahnverkehr

Bei Nicht-Verwirklichung der Planung sind keine erheblichen unverträglichen Auswirkungen zu erwarten.

6.10. Zusammenfassung

#### Menschliche Gesundheit – Geräusche

Als Grundlage für die Abwägung der Belange des Schallschutzes im Bebauungsplanverfahren wurden untersucht und bewertet:

- *Die Auswirkungen der Planung auf die Gewerbelärmverhältnisse (durch Kfz-Fahrten zu den Stellplätzen und durch Lkw-Andienung) an der an das Plangebiet angrenzenden bestehenden Bebauung und an den geplanten Wohnnutzungen innerhalb des Plangebiets.*

Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete am Tag von 60 dB(A) wird eingehalten und um mehr als 6 dB(A) unterschritten. Die Gewerbelärmzusatzbelastung durch das Vorhaben ist damit als nicht relevant im Sinne der TA Lärm zu beurteilen. Der Immissionsrichtwert Nacht der TA Lärm für Gewerbelärmeinwirkungen in Mischgebieten von 45 dB(A) wird eingehalten. An allen bestehenden Gebäuden mit Wohnnutzungen wird der Immissionsrichtwert für Mischgebiete um mehr als 6 dB(A) unterschritten. Die Zusatzbelastung ist an allen maßgeblichen Immissionsorten mit Wohnnutzungen als nicht relevant im Sinne der TA Lärm zu beurteilen. Wie o.d. liegen Hinweise auf relevante Gewerbelärmvorbelastungen am geplanten Gebäudekomplex durch bestehende Betriebe und Anlagen in den gemischten Bauflächen in der Umgebung des Plangebiets nicht vor. An

Immissionsorten am geplanten Gebäudekomplex wird im Tagzeitraum ein Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 59,4 dB(A) (Südfassade Büro Ost) berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete am Tag von 60 dB(A) wird an allen Immissionsorten am geplanten Gebäudekomplex eingehalten. Am geplanten Gebäudekomplex werden in der ungünstigsten Nachtstunde am nördlichen Abschnitt der Ostfassade des vorgesehenen Hotels Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 46,5 dB(A) prognostiziert. Hier wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete von 45 dB(A) in der Nacht um bis zu 1,5 dB(A) überschritten. Ohne weitere Schallschutzmaßnahmen können entlang dieses Fassadenabschnitts, an dem Überschreitungen des Immissionsrichtwerts in der Nacht prognostiziert werden, keine öffentbaren Fenster von im Nachtzeitraum schutzbedürftigen Nutzungen (insb. Schlafzimmer) angeordnet werden. An allen übrigen Fassadenabschnitten des geplanten Hotels und geplanten Wohnnutzungen wird der Immissionsrichtwert für Mischgebiete in der Nacht von 45 dB(A) unterschritten.

Im Rahmen des Durchführungsvertrages wird festgeschrieben, dass Ein- und Ausfahrten von Tiefgaragen einzuhausen bzw. überdeckt auszuführen und mit schallabsorbierendem Material auszukleiden sind. Damit wird sichergestellt, dass zusammen mit der technischen Ausführung der Gebäudetechnik an allen Immissionsorten der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete im Nachtzeitraum eingehalten werden kann.

- *Die Verkehrslärmeinwirkungen an den geplanten stöempfindlichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets (insbesondere Wohnnutzungen) durch den Schienenverkehr und durch den Straßenverkehr.*

Bei freier Schallausbreitung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten von 60 dB(A) am Tag (06.00 – 22.00 Uhr) und von 50 dB(A) in der Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) im gesamten Plangebiet überschritten. Die hohen Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet werden im Wesentlichen durch den Schienenverkehr verursacht. Bei Bebauung entsprechend des städtebaulichen Konzepts werden am Tag insbesondere durch die Schienenverkehrslärmeinwirkungen Beurteilungspegel von bis zu 71,5 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten am Tag von 60 dB(A) wird um bis zu 11,5 dB(A) überschritten. An allen Fassaden des geplanten Gebäudekomplexes wird der Orientierungswert um mindestens 0,8 dB(A) überschritten. Im Nachtzeitraum werden am geplanten Gebäudekomplex Beurteilungspegel von bis zu 71,8 dB(A) berechnet. Diese hohen Einwirkungen sind auf die hohen prognostizierten Schienenverkehrslärmeinwirkungen im Nachtzeitraum zurückzuführen. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete in der Nacht von 50 dB(A) wird um bis zu 21,8 dB(A) überschritten. Der Orientierungswert Nacht wird an allen Fassaden des geplanten Gebäudekomplexes um mindestens 4,6 dB(A) überschritten. Wegen der zu erwartenden Überschreitungen der Orientierungswerte im Tag- und im Nachtzeitraum am geplanten Gebäudekomplex werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Als Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden sind Maßnahmen im Betracht zu ziehen, welche das Lüften ermöglichen. Dies kann beispielsweise dadurch erreicht werden, dass vor den Fenstern der zu schützenden Räume eine zweite transparente hinterlüftete Fassade angeordnet wird. Diese vorgesetzten Fassaden haben sicherzustellen, dass die Verkehrslärmeinwirkungen vor den Fenstern der zu schützenden Räume adäquat gemindert werden. Denkbar sind auch verglaste Wintergärten, Loggien oder teilverglaste Balkone vor den Fenstern der zu schützenden Räume. Im Bebauungsplan werden daher Regelungen getroffen die sicher stellen, dass durch technische Maßnahmen eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass bei gewährleiteteter Belüftbarkeit der Räume in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von  $L_{p,in} = 35$  dB(A) während der Tagzeit (06.00 – 22.00 Uhr) und in Schlafräumen und Kinderzimmern von  $L_{p,in} = 30$  dB(A) während der Nachtzeit (22.00 – 6.00 Uhr) nicht überschritten wird. Zum Schutz von zulässigen stöempfindlichen Nutzungen vor den prognostizierten hohen Verkehrslärmeinwirkungen sind, unabhängig von der Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen, in jedem Fall passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die DIN 4109 definiert Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Gebäuden unter Berücksichtigung unterschiedlicher Raumarten oder Nutzungen. Die Anforderungen sind abhängig von den Lärmpegelbereichen in denen die zu schützenden Nutzungen liegen. Der im Gutachten formulierte Festsetzungsvorschlag für

"Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)" wurde textlich zusammen mit der zeichnerischen Festsetzung der Lärmpegelbereiche in der Planzeichnung Bebauungsplan umgesetzt.

Im Bebauungsplan wird mit den getroffenen Regelungen zu Art und Maß der Nutzung eine Anlage des aktiven Lärmschutzes umgesetzt. Sie kann - wie aufgezeigt - einen Beitrag zur baulichen Umsetzung des Lärmschutzkonzeptes leisten und wird im Fall der geplanten Wohnnutzung durch ein Treppenhaus mit schallabschirmender Wirkung umgesetzt. Mit den Festsetzungen zum Schallschutz können in jedem Fall wohnverträgliche Innenpegel sichergestellt werden. Der konkrete Nachweis ist im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren zu führen. Gem. Rechtsprechung des BVerwG sind auch bei Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im Plangebiet abwägend höhere Pegel hinnehmbar. Diese ist auch im vorliegenden Fall so. Aufgrund der Lage des Vorhabenbereiches im Aachener Stadtzentrum, unmittelbar am Hauptbahnhof und seinen Gleisanlagen gelegen, ist eine weitaus höhere Lärmbelastung vorhanden als selbst an vergleichbaren Innenstadtstandorten.

- *Die direkten und indirekten Auswirkungen der Planungen auf die Verkehrslärmverhältnisse in der Umgebung des Plangebiets durch die nach Verwirklichung der Planung zu erwartenden Zusatzverkehre (Vergleich der Verkehrslärmverhältnisse in den Untersuchungsfällen Analyse-Nullfall und Prognose-Planfall).*

Die mit der Verwirklichung des Bebauungsplans verfolgten, städtebaulichen Ziele zur Nachnutzung und Nachverdichtung des innerstädtischen, verkehrsgünstig gelegenen Standorts durch geeignete und sinnvolle Nutzungskomponenten verbunden mit der Aufwertung der Zollamtstraße werden grundsätzlich als so bedeutsam angesehen, dass die Planung auch unter Berücksichtigung zu erwartender Verkehrslärmfernwirkungen in der gewählten Art und Weise weiter verfolgt wird. Für die Beurteilung der zu erwartenden Geräuschsituation relevante potenzielle Schallreflexionen von Geräuschen aus dem Bahnverkehr durch das Vorhaben auf schutzbedürftigen Nutzungen im Bereich Burtscheid sind aufgrund der räumlichen Entfernung von den Bahnanlagen, der gegenüber der Bahnstrecke höher liegenden Bebauung und der geplanten Baustruktur des Vorhabens nicht zu erwarten und somit nicht Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung.

Die Vorhabenrealisierung führt zu einer erhöhten Zahl von Kfz-Bewegungen im Umfeld des Vorhabens und zu Änderungen des Schienenverkehrslärms durch Reflektion bzw. Abschirmung. Die Obergrenzen der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) werden in keinem Fall erreicht. Die mit der Erweiterung verbundene Zunahme der Lärmbelastung würde ohne Minderungsmaßnahmen zwischen 0,2 bis zu 1,1 dB(A) und damit überwiegend in einem nicht wahrnehmbaren Bereich liegen. Aufgrund der innerstädtischen Lärmvorbelastung hat die Stadt jedoch verschiedene Lärmschutzmaßnahmen geprüft, um eine Verbesserung der Situation zu erreichen.

Zur Minderung der Immissionsbelastung kommen aktive Lärmschutzmaßnahmen im Sinne von Lärmschutzwänden u.ä. aus verschiedenen Gründen (Städtebauliche Situation, technische Umsetzbarkeit, Flächenverfügbarkeit) nicht in Betracht.

Bereits in der maßgeblichen Vergleichssituation Nullfall (Bestandssituation) werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) an fast allen Immissionsorten überschritten, d.h. es liegen bereits heute Vorbelastungen vor. Für die von wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Wohngebäude hat der Plangeber im Bebauungsplanverfahren abwägend entschieden, dass die planbedingten Pegelerhöhungen zumutbar sind. Ausschließlich an Wohngebäuden entlang der Lagerhausstraße und der Burtscheider Straße südlich der Brücke liegt gem. der Kriterien der 16 BImSchV, zweite Voraussetzung eine wesentliche planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung vor da, sich die bereits im Nullfall vorliegenden Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht im Planfall weiter erhöhen.

Zum Schutz der Gebäude mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach, sind soweit möglich aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden und Erdwällen durchzuführen. In der vorgefundenen Situation ist es aufgrund der räumlichen und städtebaulichen Situation nicht möglich aktive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren. Eine Kompensation der planbedingten wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen an den

Gebäuden, an denen im Planfall Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten sind, wird durch passiven Schallschutz an den betroffenen Gebäuden sicher gestellt werden. In einem dem Bebauungsplan nachgeordneten Verfahren wird verbindlich geregelt in welchem Umfang Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht.

Die Stadt Aachen wird zusammen mit dem Vorhabenträger die Umsetzung der Maßnahme gewährleisten. Im Rahmen des Durchführungsvertrages der Stadt Aachen mit der Vorhabenträgerin wird eine Regelung zur Umsetzung und Kostentragung bzw. -beteiligung aufgenommen.

#### Menschliche Gesundheit – Elektromagnetische Wirkungen aus dem Bahnverkehr

Auf der Grundlage der durchgeführten Untersuchungen (Messungen an verschiedenen Punkten des Geltungsbereichs in unmittelbarer Nähe zu den Bahn-Oberleitungen) sind bei Verwirklichung der Planung keine erheblichen unverträglichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu erwarten. Die relevanten, zu berücksichtigenden Personenschutzgrenzwerte nach ICNIRP werden sicher eingehalten. Konkrete Maßnahmen sind nicht erforderlich.

#### Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt / artenschutzrechtliche Belange

Die Flächen des Geltungsbereichs weisen aufgrund ihrer bisherigen anthropogen geprägten Nutzung und der Flächenbeschaffenheit nur eine sehr geringe naturschutzfachliche Wertigkeit auf. Die Planfläche weist für planungsrelevante Arten voraussichtlich nur eine geringe Eignung auf. Für die Gruppe der Fledermäuse liegen zumindest für spaltenbewohnende Arten wie die weit verbreitete Zwergfledermaus potentielle Quartiere vor. Eine Nutzung der Bestandsgebäude durch planungsrelevante Vogelarten ist weitestgehend auszuschließen; es wurden keinerlei Spuren oder Hinweise auf Brutvorkommen gefunden. Die Ersteinschätzung ergibt, dass sich aller Voraussicht nach ggfs. eintretende Betroffenheiten bzgl. § 44 BNatSchG durch einfache Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Baufeldräumung und Abbruch außerhalb der Fortpflanzungsperioden (s.u.), Schaffung von Ersatzquartieren) aufheben lassen. Unter Beachtung und Durchführung von Maßnahmen, die in den Durchführungsvertrag aufgenommen werden, lassen sich artenschutzrechtliche Konflikte nach § 44 I BNatSchG bei Realisierung des Vorhabens ausschließen. Ein Ausnahmeverfahren (Stufe III der ASP) gemäß der Verwaltungsvorschrift Artenschutz ist nicht erforderlich. Bei Verwirklichung der Planung sind damit keine erheblichen unverträglichen Auswirkungen zu erwarten.

#### Boden und Grundwasser / Kampfmittel

Es wurden die potentiellen Gefährdungen für die menschliche Gesundheit durch Bodenkontaminationen vor dem Hintergrund der geplanten Standortnutzung sowie eine Abschätzung des Gefahrenpotentials für Umweltmedien, insbesondere Grundwasser erstellt. Dabei erfolgt auch die Sichtung bereits vorhandener Unterlagen zu bisherigen Untersuchungen. Es liegen keine Kontaminationen vor, die der geplanten Nutzung entgegenstehen. Den Erkenntnissen aus der Untersuchungen wird nach Abstimmung mit dem Umweltamt derart Rechnung getragen, dass im Durchführungsvertrag vereinbart wird, dass vor Eingriffen in den Boden ein Sanierungskonzept durch einen geeigneten Fachgutachter zu erarbeiten und mit den Baumaßnahmen umzusetzen ist. Kampfmittelfunde sind nicht auszuschließen. Bei Verwirklichung der Planung ist damit von einer Verbesserung des Zustandes auszugehen.

#### Luft und Klima

Die zu erwartenden lufthygienischen Auswirkungen des Projekts auf die Nachbarschaft und die Einwirkungen auf das Projektgebiet selbst, verursacht durch die Emissionen des neu hinzukommenden Quell- und Zielverkehrs und durch die Hinderniswirkung der geplanten Bebauung wurden ermittelt und anhand der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV beurteilt. Als Leitkomponenten für die Kfz-bedingten Luftverunreinigungen wurden die in der 39. BImSchV angegebenen Schadstoffe NO<sub>2</sub> – Stickstoffdioxid, PM<sub>10</sub> – inhalierbarer Feinstaub, PM<sub>2,5</sub> – lungengängiger Feinstaub betrachtet.

Bei NO<sub>2</sub> treten kleinräumig im Bereich der Lagerhausstraße Überschreitungen des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> für den Jahresmittelwert auf. Diese sind sowohl im Nullfall wie im Planfall vorhanden. Die Zunahmen betragen zwischen

0,3 und 0,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Bezogen auf den Grenzwert sind dies Zunahmen um 0,8 bis 1,7 %. Nach der 39. BImSchV dürfen die  $\text{NO}_2$ -Stundenmittelwerte die Schwelle von 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  maximal 18-mal in einem Jahr überschreiten. Statistische Auswertungen zeigen, dass erst ab Jahresmittelwerten von über 55  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  von mehr als 18 Überschreitungen der 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ -Schwelle auszugehen ist. Der Kurzzeitgrenzwert wird demnach sicher eingehalten.

Bei  $\text{PM}_{10}$  liegen die maximalen Jahresmittelwerte im Nullfall zwischen 28 und 28,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Im Planfall nehmen die Werte geringfügig um 0,13 bis 0,25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  zu. Der Grenzwert der 39. BImSchV für den Jahresmittelwert von  $\text{PM}_{10}$  von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  wird sowohl im Nullfall wie auch im Planfall nur zu maximal 72,5% ausgeschöpft. Die zulässige Zahl von 35 Überschreitungen der Tagesmittelwerte von  $\text{PM}_{10}$  ist erst ab einem Jahresmittelwert über 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht mehr auszuschließen, so dass auch dieser Grenzwert eingehalten wird.

Bei  $\text{PM}_{2,5}$  liegen die Jahresmittelwerte bei maximal 21  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die Zunahmen vom Nullfall zum Planfall liegen zwischen 0,07 und 0,11  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Grenzwertüberschreitungen bei  $\text{PM}_{2,5}$  mit mehr als 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel treten nicht auf.

Die prognostizierte - wenn auch sehr geringe - Zunahme der  $\text{NO}_2$ -Belastung im Planfall an der Lagerhausstraße und am Boxgraben kann ursächlich in überwiegendem Maße auf die Umsetzung des Vorhabens zurückgeführt werden (zusätzliche Quell- und Zielverkehre laut Verkehrsgutachten und darauf basierendes Luftschadstoffgutachten). Vor allem durch lokale Minderungsmaßnahmen an diesen Straßenabschnitten und zudem mit Blick auf das Ziel, gesamtstädtisch bzw. im besonders belasteten Talkessel eine entsprechende Emissionsreduktion zu erreichen, sind die aufgeführten Luftreinhaltemaßnahmen wie z.B. Förderung und Einsatz schadstoffarmer KFZ, insbesondere bei den ÖPNV-Bussen, der Förderung des Radverkehrs, Förderung von Cambio / Car-Sharing und Förderung der E-Mobilität überaus zielführend. D.h. durch diese Maßnahmen wird nicht nur die lokale Immissionsbelastung auf direkte Weise reduziert, sondern auch indirekt durch die Maßnahmenwirkung auf städtischer Ebene (Senkung der gesamten städtischen Hintergrundbelastung).

Im Durchführungsvertrag wird mit der Vorhabenträgerin eine Kompensationsvereinbarung zur Förderung vor allem lokal wirksamer Maßnahmen zur Reduzierung Kfz-bezogener Luftschadstoffe getroffen.

#### Kulturgüter und Denkmalschutzbelange

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden sich keine Baudenkmäler. Östlich angrenzend an den Geltungsbereich liegt das Ensemble um den Hauptbahnhof (Empfangsgebäude Hauptbahnhof, Ehem. Hauptzollamt Aachen-Süd und Hochhaus "Grenzwacht"). Ausschließlich das Marschieritor in ca. 100 m Entfernung zur nördlichen Geltungsbereichsgrenze, ist Bestandteil des Denkmalbereichs Innenstadt.

Seitens des Vorhabenträgers wurden auf der Grundlage von Vermessungsdaten Visualisierungen erstellt, die gem. der maßgeblichen Regelungen der Satzung des Denkmalbereichs Innenstadt den Nachweis erbringen, dass die maßgebliche Silhouette des Denkmalbereichs Innenstadt durch das Vorhaben nicht weitergehend als derzeit vorhanden beeinträchtigt wird. Damit erfolgt die Berücksichtigung die Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus um den Bereich Katschhof. Zum anderen erfolgte gegenüber dem ursprünglichen Konzept eine deutliche Höhenreduzierung, mit der die geplante Neubebauung in der Zollamtstraße deutlich hinter die Gebäude des Denkmalensembles um den Hauptbahnhof zurück tritt. Mit der geplanten Bebauung wird die benannte Blickbeziehung von der Burtscheider Brücke zum Marschieritor verändert. Die ergänzenden Blickachsen im Umfeld (von der Zollamtstraße auf den Westeingang des Hauptbahnhofs mit ca. 350 Meter Abstand sowie vom Marschieritor zum Turm des Verwaltungsgebäudes mit ca. 120 Meter Abstand) werden nicht nachhaltig negativ beeinträchtigt. Eine nicht nur unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ist nicht festzustellen, zumal die formalen Schutzanforderungen der denkmalgeschützten Objekte erfüllt werden. Die geplante Bebauung verzichtet, wie oben dargestellt, auf die zunächst vorgesehene Höhenentwicklung; eine zusammenhängende Bebauung erfolgt für das Unter- und das Erdgeschoss. Die punktuell aufragenden Obergeschosse bilden Baukörper aus, die in der Umgebung des Geltungsbereichs typischerweise auch anzutreffen sind. Zuletzt ist auch die nicht einfache Grundstückssituation der Lage unmittelbar an den Gleisanlagen einzubeziehen. Hier ist grundsätzlich eine abschirmende Wirkung städtebaulich sogar erwünscht. Daneben sind für

die Verwirklichung einer Bebauung an diesem Standort auch wirtschaftliche Aspekte in die Abwägung einzustellen. Damit ist insgesamt ein Erfordernis für einen denkmalpflegerischen Fachbeitrag nicht erkennbar. In der Begründung zum Bebauungsplan werden die benannten Sachverhalte gewürdigt.

Die Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus um den Bereich Katschhof wird nachweislich gewährleistet. Durch die Neubebauung mit hochwertigem städtebaulichem und architektonischem Anspruch erfolgt gegenüber dem derzeitigen Zustand mit den sanierungsbedürftigen ehemaligen Bahngebäuden insgesamt eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung der mindergenutzten Bahnflächen im innerstädtischen Bereich bei gleichzeitiger Aufwertung des Straßenraums. Mit Blick auf die damit erreichten Ziele im Sinne der Stadtentwicklung kann die dargestellte verbleibende Änderung der zwar nicht unbedeutenden aber auch nicht denkmalrechtlich geschützte Blickbeziehungen abwägend hingenommen werden.

Weitergehende Maßnahmen als die oben dargestellten, bereits mit der Konzeption des Vorhabens in Lage und Größe umgesetzten Maßnahmen sind nicht erforderlich. Sie finden Ihre Umsetzung in den Festsetzungen des Bebauungsplans, insbesondere denen zum Maß der baulichen Nutzung sowie den Regelungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen und der Stellung der baulichen Anlagen.

#### Sachgüter (und menschliche Gesundheit) – Erschütterungswirkungen aus dem Bahnverkehr

Aufgrund der bei der Erschütterungsmessung erfassten Frequenzen und der prognostizierten Schwingungen werden Erschütterungen durch den Bahnverkehr auf den Decken des Gebäudes wahrscheinlich spürbar sein und es kann zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 sowohl am Tag als auch in den Nachtstunden kommen. Diese Überschreitungen sind gemäß den vorliegenden Prognoseergebnisse vor allem bei Deckeneigenfrequenzen im Frequenzbereich bis ca. 35 Hz erwarten. Im Zuge dieser Prognoseberechnung konnten lediglich die Schwingungen gemessen werden, die über den Baugrund (GOK) bis an die Gebäudefundamente übertragen werden. Beim Übergang der Schwingungen auf das Fundament des Gebäudes konnte daher nur ein pauschaler Ansatz berücksichtigt werden. Gleiches gilt für die Deckenkonstruktionen, die in der Prognoseberechnung als Stahlbetondecken mit unterschiedlichen Eigenfrequenzbereichen angenommen wurden. Die Überschreitungen sind durch planerische und/oder bauliche Maßnahmen zu vermeiden. Es wird empfohlen, frühzeitig entsprechende Fachplaner einzubeziehen. Auch sollten als Grundlage solcher Planungen gezielt Schwingungsmessungen im Bereich der Gründungsebene (nach Bodenaushub) durchgeführt werden. Im Durchführungsvertrag werden diese Erkenntnisse berücksichtigt.

Auf der Grundlage der in Kap. 6 detailliert dargestellten Ergebnisse der fachgutachtlichen Untersuchungen hinsichtlich der bei Umsetzung des Vorhabens zu erwartenden Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter ist somit unter Berücksichtigung der weiter benannten Vermeidungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen, dem im Bebauungsplan festgesetzten bzw. dargestellten abwägendem Umgang mit den Sachverhalten und der Beurteilungsprognose für den Umweltzustand bei Nicht-Durchführung der Planung festzustellen, dass keine erheblichen Umweltauswirkungen verbleiben.

#### **7. Kosten**

Der Stadt Aachen entstehen durch die Festsetzungen des Bebauungsplans keine Kosten.

#### **8. Durchführungsvertrag**

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gehört ein Durchführungsvertrag gem. § 12 Abs. 1 BauGB, der zwischen der Stadt Aachen und dem Vorhabenträger abgeschlossen wurde. Dieser Vertrag stellt alle Voraussetzungen und Bedingungen für die Realisierung der Maßnahme sicher. Außerdem trägt der Vertrag der gesetzlichen Vorgabe Rechnung, die Frist für die Realisierung des Vorhabens festzulegen. Werden die festgelegten Termine nicht eingehalten, so soll die Stadt Aachen entsprechend den gesetzlichen Regelungen die Satzung über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufheben. In den Durchführungsvertrag wurden zum Satzungsbeschluss zudem auch Gestaltungsvorgaben für das Vorhaben, Kostenübernahmen durch den Vorhabenträger u.a. geregelt. Dem

Willen der Stadt Aachen, das vorliegende Entwurfskonzept der geplanten Gebäude auch umzusetzen, wird damit Rechnung getragen.

Der Durchführungsvertrag weist folgende wesentlichen Inhalte auf:

- Darstellungen und Beschreibungen des Bauvorhabens
- Allgemeine Durchführungsverpflichtung für den Vorhabenträger
- Verpflichtungen des Vorhabenträger hinsichtlich
  - der architektonischer Gestaltung
  - dem Umgang mit Bodenverunreinigungen
  - dem Umgang mit Grund- und Niederschlagswasser
  - einer Kompensationszahlung für Maßnahmen zur Verbesserung der Lufthygiene
  - der Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen
  - der Durchführung von naturschutzfachlichen Maßnahmen
  - durchzuführender Erschließungsmaßnahmen
  - zu realisierendem, öffentlich geförderten Wohnraums
  - der Unterbringung einer Radstation
  - der zu errichtenden und nachzuweisenden Stellplätze
- Regelungen zu Baulasten an Flurstücken
- Sicherheiten und Kostentragung

## 9. Plandaten / Flächenbilanz

<b>Flächenstatistik Plangebiet Bestand</b>	
<b>Nutzungsarten im Plangebiet / Gesamtgrößen</b>	<b>Größe in m<sup>2</sup></b>
1. Gesamtfläche	11.983

<b>Flächenstatistik Plangebiet Planung</b>	
<b>Gesamtfläche, Nutzungsarten</b>	<b>Größe in m<sup>2</sup></b>
1. Gesamtfläche, davon	11.983
Gebiet für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung	9.022
Verkehrsfläche	1.685
Bahnanlagen	1.276

## 10. Anlagen

<b>Nr.</b>	<b>Inhalt</b>
1	Auszug aus dem Flächennutzungsplan 1980 der Stadt Aachen und Darstellung des zu berichtenden Inhalts

Diese Begründung ist Bestandteil des Beschlusses, mit dem der Rat in seiner Sitzung am  
Bebauungsplan Nr. 958 – Zollamtstraße - als Satzung beschlossen hat.

2015 den

Es wird bestätigt, dass die oben genannte Begründung den Ratsbeschlüssen entspricht und dass alle Verfahrensvorschriften bei deren Zustandekommen beachtet worden sind.

Aachen, den                      2015

(Marcel Philipp)  
Oberbürgermeister

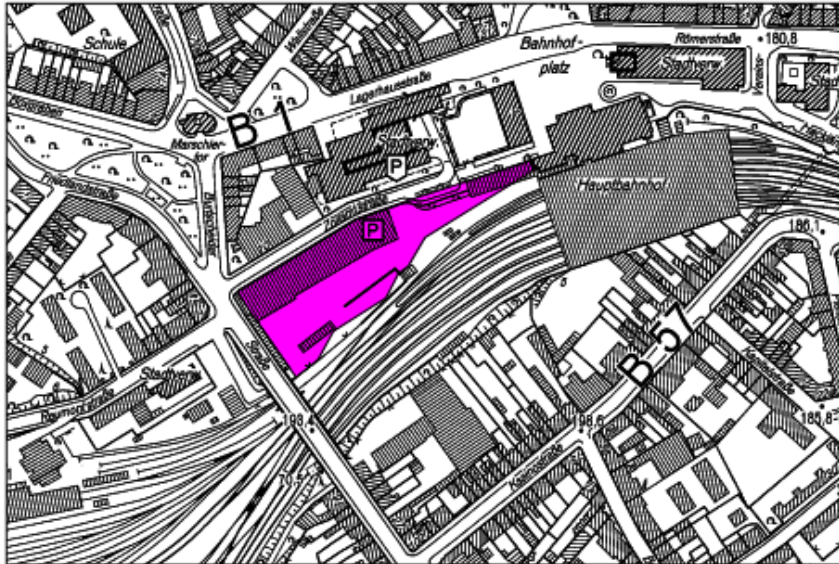


## Anlage 1

Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes im Bereich Zollamtstraße zwischen Bahnhof und Burtscheider Brücke im Stadtbezirk Aachen-Mitte

Auszug aus Flächennutzungsplan 1980 der Stadt Aachen

### Hauptplan



Bisheriger Inhalt für den zu berichtigenden Bereich




Neuer Inhalt für den zu berichtigenden Bereich

#### Darstellungen

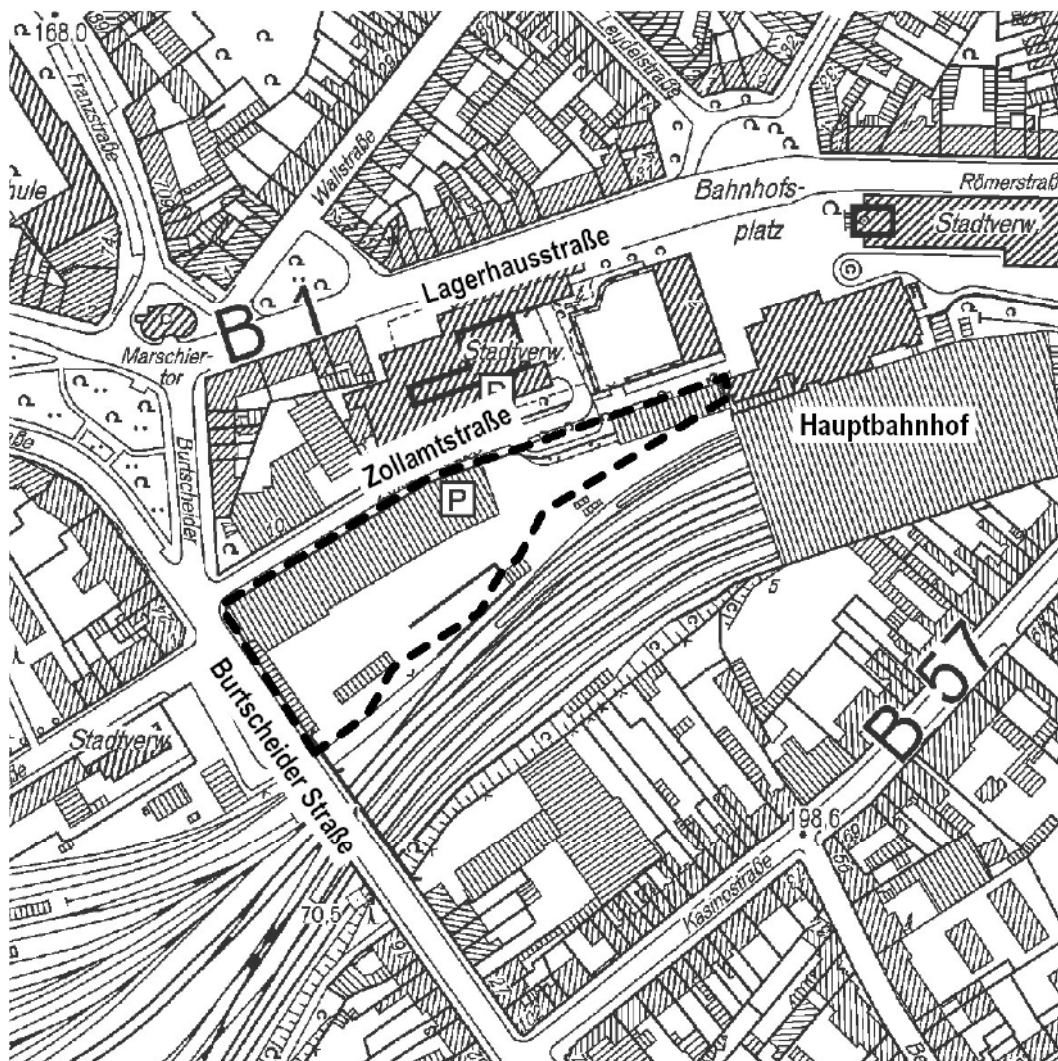
 Gemischte Bauflächen

#### Nachrichtliche Übernahme

 Flächen für Bahnanlagen

# Abwägungsvorschlag über die Beteiligung der Öffentlichkeit zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 958 - Zollamtstraße -

für den Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße  
im Stadtbezirk Aachen-Mitte  
(Stand 16.03.2016)



Lage des Plangebietes

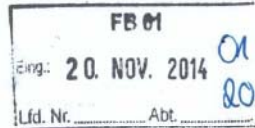
## Inhaltsverzeichnis

Zusammenstellung der Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 4 Abs. 2 BauGB zum  
Bebauungsplan mit den entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung

1.	Bürger A.....	3
2.	Bürger B.....	5
3.	ADFC .....	8
4.	Bürger C .....	12
5.	Bürger D .....	16
6.	Bürger E.....	22
7.	Bürger F.....	31

1. Bürger A

(20.11.2014 / Eingang 20.11.2014)



An den  
Oberbürgermeister  
- Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -  
Postfach  
52058 Aachen

Aachen, den 20.11.14  
Az. FB 61/620-35072-2010

Aufstellung eines Bebauungsplanes nach § 13a BauGB

- - Zollamtstraße - -

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung  
Öffentliche Auslegung vom 27.10. -28.11.2014

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Was mir gefällt: DIE LANGE ÜBERFÄLLIGE INITIATIVE ZUR GESTALTUNG DER ANFALE WESTL. D. HBF SCHEINT ENDLICH EINGELIFFEN

Was mir nicht gefällt: ES FEHLT GANZ U. GAR EIN „BLICKFÄNGER“, DEN EINEN UMBAUEN AUßERNT SETZT.

„LIEGENDE BAUTEILE“ SIND KEINE HISTORISCH GEWACHSENEN STÄDTESCHAULICHEN TRADITIONEN IN AACHEN! ABER AUCH DIESMAL HABEN DIE „EWIG BETHRÖFFENEN“ NUR „ZU HOCH“ SCHLIEßEN BRÄUCHEN... MASSSTAB KÖNNTE DAS VERWALTUNGSGB. HACHLÄNDNERSTU. GENAU SO SEIN WIE DIE GÖTISCHE CHOUHALLE, DIE HEUTE WG O.G. BETHRÖFFENEN WOHL AUF DAS AKTUELLE ANGE-

Meine Verbesserungsvorschläge: SÄGTE 08/15-NIVEAU „EINGANGSPF“ WÄREN WÄRE. GEBÄUDEKUBUS „URBAN OFFICE“ (WEST) STELLEN, NICHT LÖSEN, SOWIE BEIDE „URBAN LOBBE“ GIEß. ZUM LAGENDAKSSTU. ARTWÄNDEN U. ZUM BAHNKÖRPER HIN AUFSTOCKEN. NATÜRLICH MUSS SILHOUTENSCHUTZ 100% GEWÄHRLEISTET SEIN.

M.F.G.

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.  
Eingaben auch unter: [www.aachen.de/bauleitplanung](http://www.aachen.de/bauleitplanung)

Name: !

oder  
[bebauungsplan@mail.aachen.de](mailto:bebauungsplan@mail.aachen.de)

Wohnort

Unterschrift:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen und unterschreiben!

### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 1:**

Aus Sicht der Stadt Aachen erfolgt durch die geplante Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen ohne städtebauliche Ordnung grundsätzlich eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die vorgesehene Baudichte ist dem zentrumsnahen Standort am Hauptbahnhof angemessen. Sie ist mit Blick auf eine ressourcenschonende Bodeninanspruchnahme durch Verdichtung und Wiedernutzung von Flächen angebracht und entspricht damit den Grundsätzen des Baugesetzbuches, städtebauliche Entwicklungen vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu betreiben.

Es ist eine durchgehende Riegelbebauung für das Unter- und das Erdgeschoss vorgesehen. Die Entwicklung der Obergeschosse erfolgt darauf nicht als durchgängige Bebauung. Die Planung sieht eine Höhenentwicklung von sechs bis maximal acht Obergeschossen vor, wobei die maximale Höhe unter der Bauhöhe des bestehenden Verwaltungsgebäudes bleiben wird. Damit und durch die erfolgte Drehung von Baukörpern aus der Achse werden die hier relevanten denkmalschutzrechtlichen Belange hinsichtlich des Status Weltkulturerbe beachtet.

Für den Baukörper Urban Office West wurde zunächst eine Ausbildung mit Betonung der Vertikalen als Turm geprüft. Unter Berücksichtigung der zwingend zu beachtenden Höhenbeschränkungen des Silhouettenschutzes war dieser aber sowohl aus gestalterischen wie auch aus ökonomischen Aspekten heraus nicht zu verwirklichen. Weder hätte damit ein höhenmäßig markanter und gleichzeitig ausgewogen proportionierter Baukörper verwirklicht werden können, noch wäre damit eine wirtschaftlich erforderliche Nutzflächengröße umsetzbar gewesen.

Eine Höhenstaffelung der Urban Lodges von der Zollamtstraße zum Bahngelände hin ist gestalterisch gerade nicht gewollt. Die Giebelseiten der Gebäude gliedern und strukturieren gerade in ihrer vollen geplanten Höhenausprägung die bisher wenig gefasste Raumkante entlang der gesamten Zollamtstraße.

Auf der Grundlage der Planungen ist insgesamt eine qualitativ hochwertige städtebauliche und gestalterische Flächenentwicklung seitens des Vorhabenträgers angestrebt und mit Blick auf das Erfordernis einer adäquaten Vermarktung auch zu erwarten. Darüber hinaus werden vertragliche Regelungen zur Gestaltung getroffen werden. Im Übrigen ist für die Erdgeschossebene mit den vorgesehenen Nutzungen eine entsprechende Frequentierung durch Besucher und Nutzer zu erwarten. In diesem Bereich sind Einkaufs- und Dienstleistungsnutzungen sowie Gastronomie vorgesehen (sog. Mixed-Zone).

Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

## 2. Bürger B

(25.11.2014 / Eingang 26.11.2014)

Von: "onlineservices regio iT" <onlineservices@regioit-aachen.de>  
An: "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>  
Datum: 25.11.2014 23:28  
Betreff: Feedback Planverfahren



Absender der Mail:

Folgende Bewertungen wurden abgegeben.

Planungsart: Bebauungsplan

Planverfahren: Zollamtstraße

Kritik: Der Entwurf zur Änderung des Bebauungsplanes im Bereich Zollamtstraße ist aus vier Gründen abzulehnen.

1) Obwohl die geplante GRZ von 1,0 bereits eine fragwürdige 100%-Bebauung vorsieht, wird selbst diese noch überschritten. Die Gebäude überragen im Bereich Zollamtstraße den Gehweg.

2) An Punkt 1) anknüpfend muss bemängelt werden, dass die in §9.2 BauO NRW geforderte Spielfläche für Kinder nicht in der Planung berücksichtigt wurde. Alternative Spielflächen in nächster Nähe zum geplanten Objekt sind ebenfalls nicht vorhanden.

In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass es sich bei den Bereichen zwischen den Gebäuden NICHT um Grünflächen sondern nur um begrünte Flächen handelt. Diese sind nicht als Spielflächen für Kinder geeignet.

3) Problematisch ist außerdem, dass, obwohl ein Schallschutzgutachten angefertigt wurde, dieses nicht die Konsequenzen des Bauvorhabens für die Gebäude in Burtscheid (Kasinostr.) berücksichtigt. Die Errichtung der Gebäude würde zweifelsohne zu einer Schallreflektion der Geräusche des Zugverkehrs führen und eine wesentliche Schädigung für die betroffenen Bewohner in der Kasinostr. bedeuten.

4) Das stärkste Argument für eine Ablehnung der geplanten Bebauung ist jedoch, dass die vorgeschlagenen Gebäude sich in keiner Weise in die umgebende Bebauung einfügen würden. Die höchsten Häuser in der Umgebung sind 5 geschossig. Die meisten Häuser in der Umgebung sind nur 4,5 geschossig. Das Verwaltungsgebäude hat zwar 8 Geschosse, aber da es sich in diesem Fall um Staffeltgeschosse handelt, entsteht sowohl von der Zollamtstraße als auch von der Lagerhausstraße der Eindruck, dass es sich um ein 6 geschossiges Gebäude handelt – den 2 geschossigen Aufbau nimmt man kaum wahr. Dadurch wird ein deutlich weniger massiger Eindruck vermittelt. Dennoch sollte das Verwaltungsgebäude nicht als Maßstab verwendet werden, da es sich ja auch in keiner Weise in das Stadtbild einfügt.

Aus den oben genannten Gründen sollte der vorliegende Entwurf zur Bebauungsplanänderung im Bereich "Zollamtstraße" abgelehnt werden.

Zustimmung:

Gesamteindruck: Abzulehnen

Wohnort: in der Nähe zum Plangebiet

Rolle im Verfahren: Eigentümer

52066 Aachen

Diese EMail wurde über den EMail-Service der regio iT aachen erstellt.

Datum des Mailversand: 25.11.2014 - 23:28:00

## **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 2:**

Zu 1)

Die Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 als Höchstmaß entspricht dem bisherigen Versiegelungsgrad der Flächen und auch dem maßgeblichen Umfeld des Plangebiets. Das Bauvorhaben orientiert sich somit in Bezug auf die GRZ an den umliegenden Nutzungen und setzt konsequent die Innenentwicklung durch verdichtetes Bauen in zentralen Bereichen der Stadt als Beitrag zur Bewahrung von Freiflächen fort. Zudem entspricht diese bauliche Dichte den räumlichen Anforderungen an einen solch innerstädtischen und zentralen Standort im Oberzentrum Aachen. Für die Ecken von zwei Gebäuden ist aus gestalterischen Gründen ein geringfügiges und partielles Überkragen in die Straßenverkehrsfläche vorgesehen. Dies resultiert zum Einen aus dem Drehen der Gebäudeachse vor dem Hintergrund des Silhouettenschutzes Innenstadt und zum Anderen aus der damit ermöglichten baulichen und gestalterischen Strukturierung und Gliederung des Straßenraumes Zollamtstraße.

Zu 2)

Gemäß § 9 Abs. 2 S. 4 Bauordnung NRW kann auf die Bereitstellung einer Spielfläche verzichtet werden, wenn die Art und Lage der Wohnungen dies nicht erfordern. Dies ist hier der Fall. Hierzu wurde bereits in der Begründung unter Kap. 3.7 Jugend- und Familienfreundlichkeit wie folgt ausgeführt:

*"Aufgrund des geplanten, beschriebenen Nutzungskonzepts und der geplanten kleinen Wohnformen (Apartments mit ca. 40 m<sup>2</sup>) in Verbindung mit dem innerstädtischen, durch die benachbarten verkehrlichen Nutzungen beeinflussten Umfeld, das kein Wohnumfeld für Familien darstellt, ergeben sich weder nach öffentlichen Vorschriften noch gem. der hierzu seitens der Stadt Aachen festgelegten Richtlinien besondere Anforderungen mit Blick auf Jugend- und Familienfreundlichkeit. Insbesondere sind keine Kinderspielplätze erforderlich. Durch die geplanten Wohnformen werden keine Familien oder Alleinerziehende mit Kindern angesprochen. Vielmehr richtet sich das Angebot an Studenten ohne Kinder. Bedarfe an z.B. Spielplätzen ergeben sich deshalb nicht. "*

Zu 3)

Für die Beurteilung der zu erwartenden Geräuschsituation relevante potenzielle Schallreflexionen von Geräuschen aus dem Bahnverkehr durch das Vorhaben auf schutzbedürftige Nutzungen im Bereich Burtscheid sind aufgrund der räumlichen Entfernung von den Bahnanlagen, der gegenüber der Bahnstrecke höher liegenden Bebauung und der geplanten Baustruktur des Vorhabens laut Lärmgutachter nicht zu erwarten. Anderweitige Einschätzungen dieses Sachverhaltes, insbesondere durch die zuständigen Umwelt-Fachstellen und Behörden sind nicht vorgetragen worden. Der Stadt Aachen folgt diesbezüglich den fachgutachtlichen Einschätzungen.

Zu 4)

Aus Sicht der Stadt Aachen erfolgt durch die geplante Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen ohne städtebauliche Ordnung grundsätzlich eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die vorgesehene Baudichte ist dem zentrumsnahen Standort am Hauptbahnhof angemessen. Sie ist mit Blick auf eine ressourcenschonende Bodeninanspruchnahme durch Verdichtung und Wiedernutzung von Flächen angebracht und entspricht damit den Grundsätzen des Baugesetzbuches, städtebauliche Entwicklungen vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu betreiben.

Eine durchgehende Riegelbebauung ist nur für das Unter- und das Erdgeschoss vorgesehen. Die Entwicklung der Obergeschosse darauf erfolgt nicht als durchgängige Bebauung. Die Planung sieht eine Höhenentwicklung von sechs bis maximal acht Obergeschossen vor, wobei die maximale Höhe unter der Bauhöhe des bestehenden Verwaltungsgebäudes bleiben wird. Damit und durch die erfolgte Drehung von Baukörpern aus der Achse werden die hier relevanten denkmalschutzrechtlichen Belange hinsichtlich des Status Weltkulturerbe beachtet.

Für den Baukörper Urban Office West wurde zunächst sogar eine Ausbildung mit Betonung der Vertikalen als Turm mit größerer Höhe als nun geplant vorgesehen. Unter Berücksichtigung der unter zwingend zu beachtenden

Höhenbeschränkungen des Silhouettenschutzes war dieser aber sowohl aus gestalterischen wie auch aus ökonomischen Aspekten heraus nicht zu verwirklichen.

Auf der Grundlage der Planungen ist insgesamt eine qualitativ hochwertige städtebauliche und gestalterische Flächenentwicklung seitens des Vorhabenträgers angestrebt und mit Blick auf das Erfordernis einer adäquaten Vermarktung auch zu erwarten. Darüber hinaus werden vertragliche Regelungen zur Gestaltung getroffen werden. Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

Die Bedenken werden zurückgewiesen.



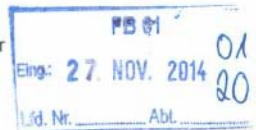
### 3. ADFC

(26.11.2014 / Eingang 27.11.2014)



ADFC Kreisverband Aachen e. V. | An der Schanz 1 (Welthaus) | 52064 Aachen

Stadt Aachen  
z. H. Herrn Müller FB 61/20  
Verwaltungsgebäude am Marschierort  
Lagerhausstraße 20  
52064 Aachen



35072 - 7010  
**Kreisverband Aachen e. V.**  
An der Schanz 1 (Welthaus)  
52064 Aachen

Tel. 0241 / 8 89 14 63 (AB)  
info@adfc-ac.de  
www.adfc-ac.de

Bankverbindung  
Sparkasse Aachen  
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80  
BIC: AACSD33

Datum: 26.11.2014

#### Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 598 – Zollamtstraße

Sehr geehrter Herr Müller,  
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bezieht der ADFC Kreisverband Aachen e.V. fristgerecht Stellung zu den von der Stadt Aachen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Unterlagen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 598 – Zollamtstraße.

Folgende Anmerkungen sind aus unserer Sicht zur Planung der Radstation am Aachener Hauptbahnhof anzubringen:

- Die im „Entwurf Begründung“ unter dem Punkt 5.5. *Sicherstellung des Erhalts der Radstation* beschriebene Größe der Radstation von 400 Stellplätzen erscheint unter Berücksichtigung der Größe der Stadt Aachen und dem Vergleich mit anderen Radstationen in NRW als zu gering. Die neue Radstationen in der deutlich kleineren Stadt Horrem hat zum Beispiel ebenfalls 400 Fahrradstellplätze. Die geplante weitere Förderung des Umweltverbundes, einhergehend mit einem starken Anwachsen der Radverkehrsmengen in Aachen und der bereits in der Vergangenheit vom Rat der Stadt Aachen in Auftrag gegebenen Planung für eine Radstation im Jahr 1999 lässt die Planung wenig ambitioniert erscheinen. Damals ging man von einem Bedarf von 500 Stellplätzen in der ersten Ausbaustufe, 1.000 Stellplätzen in einer zweiten Ausbaustufe und in einer letzten Ausbaustufe von 1.400 Stellplätzen aus. Der Bedarf in Aachen ist nach unserer Einschätzung in der Zwischenzeit nicht gesunken. Eine Ausbaumöglichkeit wird in der jetzigen Planung anscheinend gar nicht erst in Erwägung gezogen.
- Der Durchführungsvertrag muss nach § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB vor dem Beschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan abgeschlossen werden. Wir bitten daher um Offenlegung des Durchführungsvertrages zur Sicherung der Radstation rechtzeitig vor Beschluss, damit die Öffentlichkeit bezüglich des Erhalts der Radstation umfassend informiert wird.



- Der Zuwendungsbescheid der Bezirksregierung Köln an die Stadt Aachen vom 26.10.2007 sah eine 10-jährige Zweckbindung für die gewährten Fördermittel vor. Damit von der Stadt Aachen keine Rückzahlung der Fördermittel verlangt wird, ist der Durchführungsvertrag inklusive eines Betreiberkonzeptes für die Radstation entsprechend rechtssicher und wirtschaftlich tragbar zu formulieren, so dass die Radstation Aachen weiter sicher existieren kann.
- Aus den offengelegten Unterlagen wird nicht ersichtlich, inwiefern von der Stadt Aachen für den Zeitraum zwischen Abbruch der vorhandenen Radstation und der Eröffnung der geplanten Radstation eine Interimslösung für den Betrieb geplant ist. Beim Umbau der Radstation Bonn war zum Beispiel der Weiterbetrieb in Form von Zelten ermöglicht worden. Hier ist ein entsprechendes Konzept vorzulegen.

Folgende Anmerkungen sind aus unserer Sicht zur Umplanung der Fußgängerzone in der Zollamtstraße anzubringen:

- Die offen gelegten Unterlagen zum B-Plan Nr. 598 sehen eine Überplanung der Zollamtstraße in Teilbereichen vor (z. B. Kiss & Ride-Anlage). In den Unterlagen werden die in diesem Bereich befindlichen 62 Abstellbügel (124 Stellplätze für Fahrräder) nicht erwähnt. Die im Verkehrsgutachten dargestellte Planung (Seite 25, Bild 30) stellt die Abstellbügel nicht dar und von daher ist von einem Rückbau der Fahrradabstellanlage auszugehen. Weiterhin befinden sich 6 Abstellbügel an der Stirnseite des überplanten Gebäudes der vorhandenen Radstation. Die vorhandenen Bügel sind schon jetzt nicht ausreichend, so dass der Verlust von 136 Stellplätzen für Fahrräder an diesem stark frequentierten Ort nicht akzeptabel ist und vor Ort daher ein adäquater Ersatz zu schaffen ist. Da die Radstation eine andere Nutzergruppe anspricht (hauptsächlich Tagesparker mit hochwertigen Fahrrädern) als die Abstellbügel (eher Kurzzeitparker mit einfachen Fahrrädern) sind beide Angebote vonnöten. Im Sinne der von der Stadt geplanten weiteren Förderung des Radverkehrs in Aachen sollten vielmehr zusätzliche Fahrradbügel im direkten Umfeld des Bahnhofes errichtet werden.
- Die geplante Mischfläche zwischen dem Zollamtsgebäude und der geplanten DB-Lounge und Radstation wird vom ADFC Aachen entschieden abgelehnt. Die in diesem Bereich befindliche Fußgängerzone wird bereits heutzutage ordnungswidrig von zahlreichen Autofahrern genutzt und Fahrzeuge werden direkt am Nebeneingang des Hauptbahnhofes auf einer Fläche mit absolutem Halteverbot bisher zumeist ungeahndet abgestellt. Die dort fahrenden und parkenden Kraftfahrzeuge behindern und gefährden die sich in der Fußgängerzone bewegenden Fußgänger und Radfahrer. Wir empfehlen, die Kiss & Ride-Anlage nicht über eine Stichstraße bis an den Nebeneingang des Bahnhofes zu führen, sondern im Bereich des jetzigen Kurzzeitparkplatzes mit 22 Stellplätzen anzuordnen. Der Standort am Kurzzeitparkplatz hat den Vorteil, dass eine kurze Anbindung an die Zollamtstraße möglich ist und keine



Mischverkehrsflächen entstehen. Die dann dort entfallenden Stellplätze können über das ausreichende Stellplatzangebot im Parkhaus am Hauptbahnhof gemäß Aussage der APAG abgedeckt werden (siehe Seite 22 Verkehrsgutachten).

- Weiterhin werden die üblichen Mindestgrößen für Wendeanlage deutlich unterschritten, so dass diese in der Praxis nicht funktionieren wird. Bedingt durch die mittige Zufahrt sind größere Radien als bei einer Zufahrt am Rande der Kreisfläche erforderlich. Die zwischen den Gebäuden verfügbare Breite von ca. 12 m reicht selbst für die kleinstmögliche Wendeanlage nicht aus (mind. 14,50 m + beidseitig Überhangflächen von jeweils 1,00 m gem. RAST 06). In der Praxis wird es dann aufgrund der beengten Verhältnisse zu Fußgänger und Radfahrer gefährdenden Fahrmanövern durch rückwärtsfahrende Kraftfahrzeuge kommen. Die Fahrbeziehungen werden zusätzlich durch dort parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Bereits heute kommt es in diesem Bereich häufig zu chaotischen Verhältnissen, obwohl ein absolutes Halteverbot ausgewiesen ist. Diese zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit offensichtlich wenig geeignete Planung, ist in einem stark von Fußgängern und Radfahrern frequentierten Bereich, welcher derzeit als Fußgängerzone ausgewiesen ist, nicht akzeptabel.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Rath

ADFC Kreisverband Aachen e.V.

### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 3:**

#### Radstation

Die Verwaltung hatte im Anforderungsprofil für die Radstation am Hauptbahnhof aus dem Jahr 1999 eine Einstellmöglichkeit von 500 Fahrrädern gefordert. Die Erweiterungsmöglichkeiten auf 1000 bzw. 1400 Stellplätze wurden seinerzeit von am Wettbewerb teilnehmenden Büros dargestellt.

Zunächst ist festzustellen, dass durch das bisher vorgesehene Bau- und Nutzungskonzept eines privaten Investors die bisherige Kapazität der Fahrradstation mehr als verdoppelt wird. Seitens des Vorhabenträgers wird geprüft, ob und ggf. welche Erweiterungsmöglichkeiten bestehen. Da hier aber auch weitere Mobilitätsdienstleistungen vorgesehen sind (z.B. DB Lounge, Einrichtungen E-Mobility etc.) stehen nur begrenzte Flächenkapazitäten zur Verfügung. Über das beschriebene Volumen hinausgehende Kapazitäten sind wünschenswert, können aber vom Investor und Flächeneigentümer nicht verbindlich zugesichert werden.

Der Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist regelmäßig nicht Bestandteil der Unterlagen des Beteiligungsverfahrens in der Bauleitplanung.

Da eine Radstation durch die Integration in das Gesamtkonzept weiter betrieben werden kann, wird auch die Zweckbindung von Fördermitteln hierfür beachtet. In den Verhandlungen mit dem Investor zum Durchführungsvertrag wird geklärt werden, welche für die Radstation in dem neuen Gebäude geltenden Anmietbedingungen vereinbart und festgelegt werden.

Ein Konzept für einen Interimsbetrieb der Radstation während der Bauphase wird erarbeitet. Dies ist nicht Bestandteil der Unterlagen zum Bebauungsplan.

#### Umgang mit Fahrradbügeln/ Ersatzstandort/ Konzeption

Die Anordnung der Mischverkehrsfläche ist aus Erschließungsgründen erforderlich, um die notwendige Liefer- und Rettungsumfahrt des Vorhabens anzubinden. Durch die Ausgestaltung der Fläche soll ausschließlich der Ein-/Ausstiegshalt von Fahrgästen ermöglicht werden. Die Wendeanlage wird aber so dimensioniert, dass eine Vorbeifahrt an haltenden Pkw ermöglicht werden kann.

In dieser Planung werden dann auch die möglichen neuen Standorte von Fahrradbügeln dargestellt. Insgesamt sieht die derzeitige Planung vor, dass auch weiterhin eine ausreichende Anzahl von Fahrradbügeln im Bereich der Zollamtstraße zur Verfügung steht.

Den Bereich des jetzigen Kurzzeitparkens als Flächen für Kiss+Ride zu nutzen, stellt aus Sicht der Verwaltung keinen gangbaren Weg dar, da dieser Parkplatz nicht im Besitz der Stadt Aachen ist und somit eine langfristige Nutzung nicht gewährleistet werden kann. Mit Blick auf den Standort der Bundespolizei am Bahnhofplatz ist hier mittelfristig von einer Eigennutzung durch den Bund auszugehen.

Im Rahmen der Detaillierung der Vorhabenplanung erfolgt auch die weitere Ausarbeitung der Planungen des Umfelds, wie z.B. der Verkehrserschließung. Im für die Wendeanlage vorgesehenen Bereich stehen Flächen des Vorhabenträgers zur Verfügung, die über ein Geh- und Fahrrecht zur allgemeinen Benutzung heran gezogen werden können.

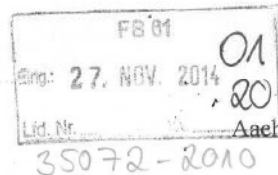
Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

#### 4. Bürger C

(25.11.2014 / Eingang 27.11.2014)

An den  
Fachbereich Stadtentwicklung und  
Verkehrsanlagen FB 61  
Stadtverwaltung Aachen  
52058 Aachen



Aachen, den 25.11.2014

**Betr: vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 958 –Zollamtstraße- in der Fassung v. 25.09.2014**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Gegen den o.g. Bebauungsplan habe ich die folgenden Einwände.

##### 1. Urban Lodges mit ca. 300 geplanten Single-Apartments

###### a.) Angebot übersteigt bei weitem den zukünftigen Bedarf

Geplant sind ca. 300 Ein-Personen-Wohnungen mit 40 qm für „junge Menschen am Anfang ihrer Karriere“ (AN v. 16.01.2013). Bezüglich der hier in Frage kommenden Gruppe der **Studierenden** lassen sich folgende Prognosen feststellen. Das Maximum der Studierenden ist in diesen Jahren erreicht. Bedingt durch Wegfall der Wehrpflicht und die doppelten Abiturjahrgänge ist es zu einem starken, aber eben einmaligen Anstieg gekommen. Die Zukunft wird jedoch wieder von der Demografie bestimmt. Laut einer Untersuchung (1) ist ein Rückgang der Studentenzahl um 12% in den nächsten 10 Jahren zu erwarten –eine gleichbleibende Studierendenquote eines jeden Jahrgangs vorausgesetzt. Aber selbst diese kann sinken, denn der Trend zur Akademikerausbildung wird in Zukunft eher abnehmen. Studierende leben lt. Deutschem Studentenwerk (zitiert in 1) lediglich zu 17% in einer Single-Wohnung, andere Wohnformen mit einem Partner, in WGs und bei den Eltern werden bevorzugt. Die jüngste Studie des Immobilienberatungsunternehmens CBRE weist Aachen hinsichtlich lohnenswerter Investitionen in Wohnraum für Studenten nur den 19. Platz der Hochschulstandorte zu (AZ-Artikel v. 20.11.2014 „Studentenbuden sind rar“). Verantwortlich sind für Standort Aachen die abschreckend hohen Angebotsmieten. Wie es in der Begründung zum Bebauungsplan heißt, plant der Investor „Blue Gate GmbH“ jedoch Mieten im „gehobenen Preissegment“. Auch die Lage ist für Studierende der RWTH nicht unbedingt attraktiv. Diese Planung geht offensichtlich am Markt und seinen Bedürfnissen vorbei.

Wie steht es denn mit den anderen potentiellen Mietergruppen? Die Bertelsmann-Stiftung (Bevölkerungsvorausberechnung 2009-2030) geht für Aachen-Stadt zunächst einmal von einem Rückgang der Hauptwohnsitze um ca. 5.000 im Jahrzehnt zwischen 2015-2025 aus. Laut dem aktuellen Wohnungsmarktbericht Aachen (2) lebten Ende 2012 14.676 Personen in Ein-Raum-Wohnungen; die durchschnittl. Angebotsmiete beträgt für diesen Wohnungstyp bereits 8,48 Euro/qm! Die „Single-Wohnungssuchenden“ bilden zu diesem Zeitpunkt mit 1.140 zwar die stärkste Nachfragegruppe auf dem Aachener Wohnungsmarkt, aber sie besteht mehrheitlich aus Minderverdienenden und Personen mit Transferleistungen (2). Hier bietet „Urban Lodge“ keinerlei Abhilfe! Laut (2) suchen überwiegend Alleinerziehende mit Kind und Senioren 1-Raum-Wohnungen -und das mit steigender Tendenz in Zukunft. Auch diese zahlenmäßig wichtigen Gruppen finden keine Berücksichtigung in den „Urban lodges“, wie im folgenden Punkt weiter ausgeführt.

###### b.) Keine Nachnutzung vorgesehen

Jeder Investor, der jetzt hauptsächlich für Studentenwohnungen und andere Singles plant, muss sich bereits bei der Bauplanung Gedanken für die nicht allzu ferne Zeit der Nachnutzung machen.

Mangelnde Flexibilität für neue Nutzung führt unweigerlich zu späterem Leerstand und Folgeproblemen (s. dazu auch Gutachten 1!). Ich sehe beim vorgelegten Konzept keine Möglichkeiten für Nutzungsänderungen oder wesentliche Nachverbesserungen. Das Wohnen von Kindern ist in der Begründung zum Bauungsplan ausdrücklich ausgenommen und damit für die Zukunft baulich nicht machbar. Barriere-reduzierende Elemente für Senioren sind an keiner Stelle des Bauungsplans ersichtlich. „Dabei wird bewusst in Kauf genommen, dass ... Nachverdichtung mit Wohnnutzungen an dieser Stelle ein grundsätzlich höheres Geräuschniveau als an anderen Orten der Stadt aufweist“ (S. 29 der Begründung). Das klingt nicht gut in den Ohren der Senioren, die ja nicht alle schwerhörig sind. Ausgerechnet für diese bedeutungsvoll werdende Gruppe, die dort aber kaum wohnen wird, sind jede Menge „medizinischer Einrichtungen und Betriebe der Gesundheitswirtschaft“ vorgesehen. Umgekehrt werden diese aber noch am wenigsten von der vorgesehenen Wohnklientel in Anspruch genommen werden.

c.) Soziale Monokultur

Das vorgesehene kompakte und einseitig ausgerichtete Wohnen von ausschließlich Singles (noch dazu in Bahnhofsnähe) führt zu den in anderen Großstädten bereits bekannten Ghetto-Problemen, die so notorisch sind, dass ich sie nicht weiter ausführen will. Viele Bewohner werden zudem nur wenige Monate dort verbringen, z.B. neue Universitätsangestellte bis sie eine Unterkunft für ihre Familie gefunden haben. Diese zwangsläufig ständigen Fluktuationen der Mieter schaffen nicht nur Isolierung und Anonymität mit ihren Folgen sondern auch niedrigere Renditen für den Vermieter.

**2. Kurzzeitparken und Busanbindung**

Flächen für kurzzeitige Wartezeiten in unmittelbarer Bahnhofsnähe sind im Bauungsplan nicht vorgesehen. Die langjährige Parkmisere am Bahnhof wird nicht behoben. Der Weg von der vorgesehenen Tiefgarage entlang der gesamten Zollamtstrasse ist für Ältere und Behinderte zu weit. Die mit nur einer Fahrbahngasse zu enge Kiss&Ride führt zu Stauungen und Abgasbelastung wartender Autos. Der notwendigen Anbindung an den innerstädtischen Busverkehr wird nicht Rechnung getragen.

Ich rate dringend zu Umplanung und Nutzungsänderungen -insbesondere für den Komplex „Wohnen“. Eine unabhängige Studie zur Überprüfung der Nachfragesituation für einen Zeitraum von 10-30 Jahren wäre wünschenswert.

- (1) *Studentisches Wohnen in Deutschland*. Kurzgutachten der Regio Kontext GmbH im Auftrag des Bundesverbandes Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e.V., Berlin 2013
- (2) *Wohnungsmarktbericht 2013 der Stadt Aachen*

Mit freundlichen Grüßen

52070 Aachen

#### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 4:**

##### **Zu 1a**

Die vorgesehene Nutzung "Urban Lodge" richtet sich mit Ihrem Angebot an Studenten-Haushalte mit zeitlich kurz- bis mittelfristiger Wohndauer. Der Standort in der Zollamtstraße ist mit Blick auf kurze Wege zu den Hauptzugangspunkten zum öffentlichen Nahverkehr besonders bevorteilt. Weiterhin bietet das Konzept den künftigen Mietern besondere Service-Funktionen, wie z.B. Hausmeister-/ Concierge-Service, Reinigung, Wäscheservice, Einkaufsmöglichkeit, Gastronomie etc. an. Neben Studierenden sind damit z.B. auch Beschäftigte der Hochschulen, die sich nicht dauerhaft in Aachen aufhalten aber eine eigene kleine, aber hochwertige Wohnung auf Zeit einem Hotel vorziehen, potenzielle Mieter. Diese Vorteile am Standort für diese Zielgruppen führen zu dem avisierten Mietniveau. Das Konzept für den Standort mit allen Nutzungsbestandteilen wurde vom Investor Blue Gate nach Marktrecherche ausgearbeitet. Er trägt somit auch das finanzielle Risiko des Vorhabens. Weiterhin zeigt aber das weitergehende Interesse von Betreibern an dieser speziellen Wohnform am Standort in Aachen, dass auch von Seiten der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft die Marktgängigkeit positiv beurteilt wird. Seitens der Stadt Aachen wird hierfür ebenfalls Bedarf gesehen. Das Vorhaben mit seiner Mischnutzung stellt sich als geeignete Nachnutzung für die ehemalige Bahnfläche dar, da der Standort für sonstige, allgemeine Wohnnutzung aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht geeignet ist.

##### **Zu 1b**

Zunächst obliegt der Umgang mit bzw. das Erfordernis von Nachnutzungsoptionen dem Risikomanagement des Investors. Der Bebauungsplan ermöglicht aber bereits eine Vielzahl von Nutzungen. Eine Umnutzung der Komponente "Urban Lodge" bei Bedarf ist daher grundsätzlich möglich. Dies wird auch durch die Planung und Bauausführung "aus einer Hand" in Verantwortung und Koordination der Blue Gate derart vorbereitet, dass dies auch technisch und bauordnungsrechtlich zukünftig möglich ist. Eine Nutzungsänderung ist dann durch Anpassung des Durchführungsvertrages mit der Stadt Aachen planungsrechtlich möglich. Wie bereits oben ausgeführt, sind der Standort und sein Umfeld nicht für allgemeine Wohnnutzungen, im Speziellen für Seniorenwohnen und Familienwohnen mit Kindern geeignet. Es wird durch bautechnische Maßnahmen ein Geräuschniveau erreicht, dass die Wohnnutzung aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zulässt. Trotzdem erscheint die Festlegung der Wohnkomponente des Konzepts mit Ausrichtung auf nicht langfristiges Studenten-Wohnen folgerichtig. Mit Blick auf Einrichtungen des Gesundheitsbereichs (Ärzte etc.) steht die Erreichbarkeit des Standorts mit dem ÖPNV im Vordergrund, nicht Senioren als potenzielle Patienten.

##### **Zu 1c**

Aufgrund der Hochwertigkeit der Nutzungen und der geplanten Bebauung sowie mit Blick auf die zukünftigen Nutzer und Mieter und ist nicht ersichtlich, warum allein aufgrund ggf. häufigerer Mieterwechsel als an anderen Standorten oder Studierender als Hauptnutzergruppe der Appartements eine Ghettoisierung zu befürchten wäre bzw. welche "notorischen Probleme" damit einhergehen sollten.

##### **Zu 2**

Der Bebauungsplan setzt außerhalb privater Grundstücksflächen öffentliche Verkehrsflächen für die Zollamtstraße und ihre Verlängerung in Richtung Hauptbahnhof fest. Dies beinhaltet dort eine Wende-Anlage mit Kiss&Ride-Funktion zum Ein- und Aussteigen. Eine veränderte Luftbelastungssituation im Vergleich zur Ist-Situation ist nicht ersichtlich und für diesen Bereich aufgrund der geringen Verkehrsmengen auch nicht im zugehörigen Gutachten ermittelt. Es ist zu beachten, dass bereits heute die Zufahrt unmittelbar vor das Westportal des Hauptbahnhofs in der dort ausgeschilderten Fußgängerzone nicht zulässig ist. Weitere solche Stellplätze sowie Behindertenstellplätze werden in der künftigen Tiefgarage des Vorhabens errichtet. Der Zugang hierzu erfolgt unabhängig von der Zufahrt über den östlichen Teil der Zollamtstraße, also in der Nähe des Hauptbahnhofs. Stellplätze für einen längeren Aufenthalt stehen weiterhin in der Tiefgarage unter dem Verwaltungsgebäude zur Verfügung. Die ÖPNV-Anbindung erfolgt wie bisher über den Hauptbahnhof und die vorgelagerten Bushaltestellen.

Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.  
Die Bedenken werden zurückgewiesen.



### 5. Bürger D

(20.11.2014 / Eingang 26.11.2014)

Ihre Meinung ist uns wichtig

Seite 1 von 1

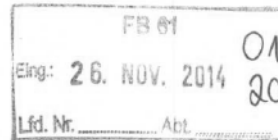
#### Ihre Meinung ist uns wichtig

Bitte beachten Sie: Alle mit dem Symbol \* gekennzeichneten Felder sind Pflichtfelder, diese müssen unbedingt ausgefüllt werden.

#### Bebauungsplan

Zu welchem Planverfahren möchten Sie sich äußern

Zollamtstr. \* (z. B. Grauenhofer Weg) **35072-2010**



Ich möchte zu der Planung Stellung nehmen und gebe folgende Anregung

**Kritik:**

Verbessert werden sollte ...

s. Anlage

**Zustimmung:**

Mir gefällt, dass ...

s. Anlage

Insgesamt betrachtet ist die Planung

Verbesserungswürdig \*

#### Angaben zu meiner Person

Ich wohne

ohne räumlichen Bezug zum Plangebiet \*

Ich äußere mich als

Bitte auswählen \*

Name

\*

\*

\*

Anregungen und Bedenken

20.11.2014

Blue Gate, Offenlegung des Vorhabenbezogenen Erschließungs- und Bebauungsplanes Zollamtstraße

1. Grundsätzlich ist gegen die Nutzung nichts einzuwenden, nur gegen die völlig überzogene Masse und die Gestaltung!
2. Weiterhin enthält das Konzept-bezogen auf die frühere Planung - einen großen Mangel: fehlende Verkehrsflächen und Reserve-Flächen für den Ausbau von Mobilität.  
Punkt 2 des Prologes, es werden erheblich mehr Flächen für den Verkehr benötigt. Aachen ist eine der wenigen Großstädte, die keine direkte Verknüpfung von Bahn und innerstädtischem Busverkehr hat. Wohin mit dem Busverkehr, wenn der Bushof an Bedeutung verlieren soll?
3. Baumasse/Denkmalerschutz  
Auch 8 Geschosse-statt der vorigen 10 - sind zu viel und entsprechen nicht dem Stadtbild. Beim Bushof hat man schon mal den Fehler gemacht. 5 Geschosse + Staffelgeschoss + technische Aufbauten wären akzeptabel. Die Forderungen des LVR sind mehr als berechtigt.
4. Kann man das Protokoll des Architekten-Beirates einsehen?
5. Qualität in einer Stadt von der Größe Aachens wird bestimmt u.a. von geringer Verschattung, Einhaltung von Abstandsflächen, Traufenhöhen, Maßstäblichkeit, offenbaren Fenstern und gestaltendem Grün. Nicht durch das Gegenteil wie bei Millionenstädten.  
Mangelnde Abstandsflächen führen sehr automatisch zu sozialkritischen Verhältnissen. Im Detail :
  - Zu dichte und zu hohe Bebauung
  - Das gesamte Projekt um einen Riegel reduzieren
  - Büro Ost entfallen lassen und die übrigen Riegel mit mehr Abstand auf dem Plangrundstück verteilen
  - Auf parallel zur Zollamtstr. stehende Gebäude verzichten, um Licht und Luft durch den Komplex zu verbessern und eine einheitliche ruhigere Struktur zu erreichen, Massivität auflösen.
6. Erschließung  
Kurzparken, Vorfahrt für Ältere Menschen und Behinderte, Kiss and Ride-Plätze sind absolut unzureichend berücksichtigt. Die derzeitige Situation ist schon Zumutung.
7. Gesamtbebauung  
Die derzeitige 100%-Bebauung ( selbst das ist nicht zutreffend) ist kein Grund auf GRZ von 0,8 bzw. Freiflächen/Grünflächen/Reserven in Größe von 20 % zu verzichten. Die Qualität des Komplexes kann dadurch nur gesteigert werden. Die GRZ von 1,0 ist sicher für manche Zentralgrundstücke zu vertreten, aber hier nicht förderlich für städtische Interessen erst recht nicht für die Bewohner von 300? Apartments

8. Grünflächen/Grünkonzept

Im vorigen Planungsstand war noch die Rede von Dachbegrünungen, grünen Gartenflächen zwischen den Gebäuden, „Erholungscharakter“  
Was ist daraus geworden?

9. Wissenschaftliche Untersuchungen

Es gibt sachliche Gutachten über viele Seiten für die nebensächlichsten Bereiche, wie Pflänzenschutz und Mückenbetrachtung auf einer - wie gesagten - „100 % versiegelten“ Bahnhofsfläche, aber Argumente für Architektur und Städtebau kommen nahezu aus dem hohlen Bauch.

### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 5:**

#### Zu 1. und 3. (bauliche Dichte, Denkmalschutz)

Unter Würdigung der bereits im bisherigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Äußerungen und der hierbei und in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegten und ermittelten Sachverhalte zum Ortsbild, den bauhistorischen Aspekten und Elementen sowie den Denkmalschutzbelangen, hat sich die Stadt Aachen auch mit der "Entwicklung" der städtebaulichen Gestalt und des Ortsbildes zu befassen. Aus Sicht der Stadt Aachen erfolgt durch die geplante Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen ohne städtebauliche Ordnung grundsätzlich eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die vorgesehene Baudichte ist dem zentrumsnahen Standort am Hauptbahnhof angemessen. Sie ist mit Blick auf eine ressourcenschonende Bodeninanspruchnahme durch Verdichtung und Wiedernutzung von Flächen angebracht und entspricht damit den Grundsätzen des Baugesetzbuches, städtebauliche Entwicklungen vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu betreiben. Im Sinne dieser damit beförderten, vom Gesetzgeber gleichrangig angesiedelten städtebaulichen Zielsetzung, ist auch die vorgesehene 5-6 geschossige Bebauung mit Blick auf die Umgebungsbebauung mit 4-5 Geschossen nicht rücksichtslos insbesondere gegenüber Denkmalbelangen.

Es ist eine durchgehende Riegelbebauung für das Unter- und das Erdgeschoss vorgesehen. Die Entwicklung der Obergeschosse erfolgt darauf nicht als durchgängige Bebauung. Die Planung sieht eine Höhenentwicklung von sechs bis maximal acht Obergeschossen vor, wobei die maximale Höhe unter der Bauhöhe des bestehenden Verwaltungsgebäudes bleiben wird. Damit und durch die erfolgte Drehung von Baukörpern aus der Achse werden die hier relevanten denkmalschutzrechtlichen Belange hinsichtlich des Status Weltkulturerbe (Silhouettenschutz) beachtet. Die Giebelseiten der Gebäude gliedern und strukturieren die bisher wenig gefasste Raumkante entlang der gesamten Zollamtstraße.

#### Zu 2. (fehlende Flächen für Mobilitätsfunktion)

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die relevanten Aspekte von Verkehr und Mobilität betrachtet und einbezogen. Dies betrifft die Untersuchung der Verkehrsbeziehungen und -abwicklung sowie der Verkehrsmengen mittels Fachgutachten. Weiterhin erfolgt die Planung und Abstimmung der Erschließung der neuen Nutzungen über die Zollamtstraße mit entsprechenden Zugängen sowie der Ein- und Ausfahrten einer Tiefgarage auch mit Kurzzeitparkplätzen für Bahnhofsbesucher. Umgesetzt werden daneben eine Kiss & Ride-Vorfahrt und ein Fahrradparkhaus. Vorgesehen ist auch die Unterbringung eines sog. Mobilitätszentrums unmittelbar angrenzend an das Bahnhofsgebäude. Berücksichtigt wird daneben die Möglichkeit des barrierefreien Zugangs zu den Nutzungen. Die Flächen des Geltungsbereichs befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Aachen sondern wurden von Privaten erworben. Die bauliche Nutzung der Flächen durch den Eigentümer ist unabhängig vom ÖPNV-Konzept möglich. Die Verknüpfung der Bahnverkehre zum städtischen Busliniennetz erfolgt über den Bahnhofsvorplatz.

Aus Sicht der Stadt Aachen erfolgt durch die geplante Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen die städtebauliche Ordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes durch hierfür an dieser Stelle geeignete Maßnahmen der Innenentwicklung.

#### Zu 4. (Protokoll Architektenbeirat)

Der Architektenbeirat ist ein die Ausschüsse und den Stadtrat beratendes Gremium. Die Sitzungen sind nicht öffentlich. Die Sitzungsprotokolle sind nicht einsehbar.

#### Zu 5., 7., 8. und 9. (städtebauliches Konzept, Gestaltqualität, Höhen, bauliche Dichte, Abstandflächen, Grün)

Aus Sicht der Stadt Aachen erfolgt durch die geplanten Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen ohne städtebauliche Ordnung grundsätzlich eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die vorgesehene Baudichte ist dem zentrumsnahen Standort am Hauptbahnhof angemessen. Sie ist mit Blick auf eine ressourcenschonende Bodeninanspruchnahme durch Verdichtung und Wiedernutzung von Flächen

angebracht und entspricht damit den Grundsätzen des Baugesetzbuches, städtebauliche Entwicklungen vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu betreiben.

Es ist eine durchgehende Riegelbebauung für das Unter- und das Erdgeschoss vorgesehen. Die Entwicklung der Obergeschosse erfolgt darauf nicht als durchgängige Bebauung. Die Planung sieht eine Höhenentwicklung von sechs bis maximal acht Obergeschossen vor, wobei die maximale Höhe unter der Bauhöhe des bestehenden Verwaltungsgebäudes bleiben wird. Damit und durch die erfolgte Drehung von Baukörpern aus der Achse werden die hier relevanten denkmalschutzrechtlichen Belange hinsichtlich des Status Weltkulturerbe beachtet. Für den Baukörper Urban Office West wurde zunächst eine Ausbildung mit Betonung der Vertikalen als Turm geprüft. Unter Berücksichtigung der zwingend zu beachtenden Höhenbeschränkungen des Silhouettenschutzes war dieser aber sowohl aus gestalterischen wie auch aus ökonomischen Aspekten heraus nicht zu verwirklichen. Weder hätte damit ein höhenmäßig markanter und gleichzeitig ausgewogen proportionierter Baukörper verwirklicht werden können, noch wäre damit eine wirtschaftlich erforderliche Nutzflächengröße umsetzbar gewesen. Die Giebelseiten der Gebäude gliedern und strukturieren auch in ihrer geplanten Höhenausprägung die bisher wenig gefasste Raumkante entlang der gesamten Zollamtstraße.

Mit den getroffenen Festsetzungen zu überbaubaren Grundstücksflächen werden in Kombination mit den festgesetzten Mindesthöhen teilweise die Abstandflächen gem. der BauO NRW gegenüber der Zollamtstraße und auf dem Vorhabengrundstück selbst unterschritten. Die Zollamtstraße liegt an Ihrer höchstgelegenen Stelle auf etwa 186 m ü. NHN. Die regulären Abstandflächen nach der BauO NRW betragen 0,4 H der Gebäudehöhe von hier geplanten ca. 22 – 30 m. Da die Gebäudekante entlang der Zollamtstraße teilweise nur zwischen 5 – 11 m von der Mitte des öffentlichen Straßenraums entfernt ist, können die regulären Abstandflächen aufgrund der geringen Grundstückstiefe und dem städtebaulich und nutzungsbezogen erforderlichen Gebäudevolumen für diesen Standort nicht eingehalten werden. Dies wird hier aus verschiedenen Erwägungen heraus hingenommen:

Die innerstädtische Bebauung in der Umgebung verfügt in vielen Fällen ebenfalls nur über eine geringere Abstandfläche. Die Anpassung an den Bestand und die städtebauliche Integration der Bebauung des Gebiets für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung in die Innenstadt würde demzufolge durch eine Abstandflächentiefe von 0,4 H erschwert oder verhindert. Die geringere Abstandflächentiefe ermöglicht dagegen eine Anpassung des Gebäudes an die Baustruktur der Umgebung. Bei den geplanten Nutzungen des konkreten Vorhabens handelt es sich um solche innerstädtischer Art, die denjenigen in einem Kerngebiet ähneln. Bei der Festsetzung eines Kerngebietes wäre hier indes aus Sicht des Gesetzgebers lediglich eine Tiefe der Abstandflächen von 0,5 H bzw. 0,25 H gegenüber Verkehrsflächen erforderlich gewesen. Die Würdigung nachbarlicher Belange erfolgt hier, indem sichergestellt wird, dass eine ausreichende Belichtung und Belüftung der jeweils gegenüber gelegenen baulichen Anlagen, insbesondere soweit diese Wohnnutzungen aufweisen, gewährleistet ist. Hierzu wurden entsprechende Nachweise in gutachtlichen Untersuchungen erbracht.

Der Bebauungsplan beinhaltet auf der Grundlage der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung die erforderlichen Kriterien zum ausreichenden Schutz vor Verkehrslärm; er lässt hierbei Ausführungsspielraum für verschiedene technische Lösungen. Der Vorhabenträger hat diese im Baugenehmigungsverfahren darzulegen. Inwieweit hierbei nicht offenbare Fenster erforderlich werden, ist von der gewählten Konzeption abhängig.

Grün- und Freiflächen am Vorhabenstandort würden aufgrund der geringen Grundstückstiefe gegenüber den lärmintensiven Bahnflächen bzw. zur Zollamtstraße orientiert liegen und lediglich eine sehr geringe Aufenthaltsqualität für einen öffentlichen Raum erwarten lassen. Für die privaten Nutzungen werden Dachbegrünungsmaßnahmen vorgesehen.

Auf der Grundlage der Planungen ist insgesamt eine qualitativ hochwertige städtebauliche und gestalterische Flächenentwicklung seitens des Vorhabenträgers angestrebt und mit Blick auf eine erforderliche adäquate Vermarktung auch zu erwarten. Im Übrigen erfolgen hierzu Regelungen im Durchführungsvertrag.

#### Zu 6. (Erschließung)

Über die Zollamtstraße erfolgt die Zu- und Abfahrt zur geplanten Tiefgarage und zum Fahrradparkhaus sowie die fußläufige, auch barrierefreie Erschließung. Lieferverkehre sowie die Ver- und Entsorgung erfolgen über die

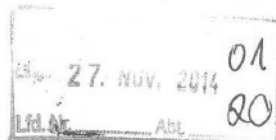
Gebäuderückseite entlang der Bahnflächen. Die Kiss & Ride-Vorfahrt zum Hauptbahnhof bleibt in der Zollamtstraße erhalten. Die bauliche und verkehrsorganisatorische Ausgestaltung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Ämtern sowie den für das Rettungswesen zuständigen Stellen. Weitere Kurzzeitstellplätze werden in der neuen Tiefgarage geschaffen.

Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.  
Die Bedenken werden zurückgewiesen.

## 6. Bürger E

(27.11.2014 / Eingang 27.11.2014)

An den Oberbürgermeister  
- Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen-  
Postfach  
52058 Aachen



27.11.2014

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr.958 „Zollamtstrasse“  
hier: Anregungen und Bedenken zu Entwurf, Begründung  
und schriftlichen Festsetzungen

### Vorbemerkungen

Der vorgelegte Entwurf ist ein Versuch, dem mit seinen vielfältigen Funktionsansprüchen ausgestatteten Bahnhofsbereich ein städtebaulich befriedigendes Gesicht zu geben und gleichzeitig dem Anspruch auf Gewinn des Investors zu entsprechen. Er ist misslungen. Er genügt in keinsten Weise dem Anspruch auf eine individuelle Einfügung in die abwechslungsreiche und maßstäbliche Aachener Stadtstruktur, sondern bietet statt dessen eine gesichtslose Auffüllung einer Baulücke, wie sie in vielen anderen Städten zu finden ist.

Der folgende Text passt sich als sachliche Stellungnahme der Gliederung der Begründung zum 958er an. Einige inhaltliche Wiederholungen konnten analog zur Textvorlage nicht ganz vermieden werden.

### 1.4 bestehendes Planungsrecht

*Das Gelände wird als vollversiegelt beschrieben vergl. 3.8.6.*

Dem wird wie folgt widersprochen:

Im Planungsbereich befinden sich Hergenrather Schichten mit einer Lößlehmüberdeckung. Die Aufschüttung überlagert Wechsellagerungen von Lößlehm, Tonen und Feinsanden mit vielfältigen Körnungsvariationen. Es ist dabei von gering durchlässigen Schichten auszugehen bei einer Grundwasserfließrichtung in Nordwest. (Quelle UVN gmp 1998).

Eine wasserrechtliche Benutzungsbefugnis wurde 2005 in das Wasserbuch für den Regierungsbezirk Köln eingetragen.

Während des 12 jährigen Betriebs der Parkanlage Bf-parken ab 2000 sind keine Probleme bei der Tagesentwässerung in Grund und Boden festgestellt worden. Eine kleine Parkfläche mit Ansätzen zu Versickerungstau wurde problemlos drainiert.

### 3.1 Allgemeine Ziele

*Innerstädtische Nachverdichtung durch Flächenkonversion*

Dem könnte zustimmend beigetreten werden, wenn eine Neunutzung an dieser Stelle vorwiegend einem Ausbau wie auch einer Qualitätsverbesserung eines der Hauptverkehrsknoten der Stadt Aachen entsprechen würde. Dies ist leider nicht erkennbar.

1

Die Erreichbarkeit und Ausstattung des Mobilitätsschwerpunktes Hauptbahnhof für das Oberzentrum Aachen ist bisher lediglich für Fußgänger, Zweiradfahrer und Taxen in einem akzeptablen Rahmen vorhanden.

Die Erschließung für Busse ist sowohl für Linienbesatz und Netzanschlüsse als auch für Haltestellen und Aufenthaltsflächen ausbaufähig; die Kfz-Andienung ist miserabel. Aus diesen Gründen wird dem Nutzungskonzept des Planentwurfes 958 im Ganzen widersprochen.

Dazu kommt, dass deutliche Hinweise auf städtisches Interesse an mietbaren Büroflächen als Begründung für vielgeschossige Bürotrakte betont werden !!! unverständlich, weil doch die Stadt selbst ungenutzte Grundstücke an der Zollamtstraße besitzt und diese städtebaulich erheblich besser einbringen könnte. Unverständlich ist auch die Anhäufung von rund 300 Appartements als Wohnaufenthalt für Urban People in Form eines Ghettos zwischen gewerblichen Konzentrationen.

Eine derartig massive Nachverdichtung auf einer durch den Bahnverkehrs bereits vorbelasteten Flächenkonversion entspricht nicht mehr der städtischen Zielsetzung und ist deshalb erheblich zu reduzieren.

### 3.3 Erschließung I

*Die aktuelle Konzeption sieht nur eine Fahrgasse mit einer Wendeanlage am Ende der Zollamtstr. vor.*

Diesem Vorschlag wird, weil völlig unzureichend für die Belange der Bring- und Holfahrten zum und vom Hbf; sowie der Ver- und Entsorgungsfahrten für die vorhandene Infrastruktur in der Bahnhofshalle, widersprochen.

Zudem sind keine Flächen für kurzzeitige Wartezeiten im Falle von geringen Verspätungen des Bahnreiseverkehrs vorgesehen.

Angaben zu wetterunabhängigen Verkehrsumsteigemöglichkeiten und Behindertenhilfen im Nahbereich liegen nicht vor.

Die Ersatzangebote für Kiss&Ride in Parkhausnähe sind zu gering und keine ausreichende Alternative. Ebenso sind ein angedachtes, zusätzliches Schrägparken in Höhe des Gebäudes der Bundespolizei und der Hinweis auf das Parkhaus Lagerhausstraße keine tragfähige Lösung für eine angemessene, kurzzeitige An- und Abreiseregulierung.

### Erschließung II

Der Verlauf der Zollamtstraße ist höhenmäßig ziemlich symmetrisch auf- und absteigend. Kappt man den mittleren Buckel bis auf die Einfahrtshöhe des Städt. Parkhauses gewinnt man hierdurch reichlich Fläche zwischen Straße und Verwaltungsgebäude für Parkierungsangebote.

Zusätzlich würde damit ein neues Planniveau auch für eine niedrigere Basishöhe des beplanten Geländes geschaffen, die ja nach Entfernung der wegen Altlast abzutragenden obersten Deckschicht neu anzulegen ist.

### Erschließung III

Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt wie bisher über die Zollamtstraße und über ihre Knotenpunkte an der Burtscheider Straße und Lagerhausstraße mit zusätzlicher öffentlicher Zu- und Abfahrt für die Vorhabengrundstücke nur in deren westlichen Abschnitt.

Die Einstufung beider Anschlussknoten in die zweitbeste Qualitätsstufe B für den Verkehrsablauf kann infolge der jeweils prekären örtlichen Situation nicht nachvollzogen werden. vergl. die Ausführungen zu 5.1



#### **Erschließung IV**

Die Konzeption der Abwasserentsorgung ist auf Grund der vorhandenen Versickerungsfähigkeit des Baugrundes nachzureichen.

#### **Begründungen zu 3.4 bis 3.7**

Die jeweiligen Ausführungen führen in der Summe zu der Erkenntnis, dass das geplante Wohnen einerseits für ein einseitig ausgerichtetes Wohnen für eine berufsorientierte Bevölkerungsgruppe mit entsprechendem Infrastruktur angestrebt wird, zum anderen aber auch spätere, erforderliche Nutzungsänderungen per Bebauungsplan und Durchführungsvertrag nicht ganz ausgeschlossen werden !!!

Infolge der hundertprozentigen Ausnutzung des Plangelandes stehen im Falle von Nutzungsänderungen alternativ zur geplanten Nutzung keine oder nur wenig geeignete Ressourcen zur Verfügung.

Aus diesem Grunde ist die angestrebte Überausnutzung des bereits durch seine Bahnnähe vorbelastete Grundstück zu reduzieren, um für künftige Nutzungsänderungen Nachbesserungen zulassen zu können.

#### **3.8 Klimaschutz und Klimaanpassung**

*Die Konzeption des Standortes weist in Sachen Klimaschutz positive Effekte auf.*

Die aufgeführten Belange haben in Sachen Mikroklima als Sekundäreffekte sicherlich einige Wirkung.

Weitaus erheblicher sind aber die durch die Lage und Größe der geplanten Gebäude ausgelösten negativen Auswirkungen des örtlichen Großklimas, ausgelöst durch windige Wetterlagen aus verschiedenen Richtungen.

So werden im Besonderen bei Windstärken aus südwestlicher und westlicher Richtung in der etwa achtgeschossigen engen Gebäudeschlucht zwischen dem vorhandenen Verwaltungsgebäude und dem geplanten Bürokomplex hohe Windgeschwindigkeiten mit erheblicher Geräuschentwicklung zu erwarten sein. Hierzu wird eine gutachterliche Überprüfung im Windkanal dringend empfohlen.

#### **3.82/33 Städtebaulicher Entwurf und Kubatur der Gebäude**

*Die gewählte Nutzungsmischung entspricht dem städtischen Standard mit Orientierung zum Hbf als Mobilitätsdrehscheibe. Die vorgesehene Bebauung ermöglicht eine energieeffiziente Gesamtmaßnahme.*

Letztere Begründung stellt, weil gesamtstädtisch überall relevant, keine überzeugende Begründung dar.

Beim Entwurf zum Thema Mobilitätsdrehscheibe fällt besonders die Qualitätsminderung bei der vorhandenen Erreichbarkeit des Bahnhofs auf.

Negativ ist hervorzuheben der Verzicht auf jegliche Optionen zum Ausbau und zur Ergänzung der vorhandenen Mobilitätsangebote für Bus und Kfz und erst recht auf zusätzliche Reserven für weitere Verkehrsmittel, zum Beispiel Fernbusse.

Der Zuwachs an Fahrradplätzen für die Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof hat fast nur Feigenblattcharakter. Auch aus diesen Gründen bedarf der Entwurf dringend der Überarbeitung.

Die Kubatur der geplanten Gebäude ist nach Umfang und Höhenentwicklung deutlich höher als üblich. Ihre Festsetzungen nach Höhenobergrenzen über NHN können die üblichen GFZ-Angaben für Büros und Gewerbe, Wohnen und Hotelbetrieb nicht ersetzen und sollten zum besseren Vergleich mit der Nachbarbebauung nachgereicht werden.

### **3.86 Umgang mit Niederschlagswasser.**

Der Behauptung einer vollständigen Versiegelung wurde bereits an anderer Stelle widersprochen.

### **3.87 Umgang mit der Energieversorgung**

Dem Texthinweis auf bauliche Maßnahmen bei der Errichtung sollte dem Hinweis auf einen möglichen Einsatz von erneuerbaren Energien allgemein und insbesondere von Solarenergie hinzugefügt werden, dass die aktuelle Energiesparverordnung (EnEV 2014) zu berücksichtigen ist, nach der neue Wohn- und Nichtwohngebäude ab 1. Januar 2016 höhere energetische Anforderungen erfüllen müssen.

Demnach ist der zul. Wert für die Gesamteffizienz (Jahresprimärenergiebedarf) um 25 % zu senken.

Vorsorglich sollte ein entsprechender Eintrag bei den schriftlichen Festsetzungen erfolgen.

### **4.2 Maß der baulichen Nutzung**

*Das Bauvorhaben orientiert sich in Bezug auf die GRZ an den umliegenden Nutzungen, die bauliche Dichte entspricht den räumlichen Anforderungen an einen solchen zentralen Standort im Oberzentrum Aachen.*

Diesen Aussagen wird zur geplanten Nutzung Wohnbebauung und zur baulichen Dichte an einem zentralen Standort im OZ Aachen erheblich widersprochen.

Neben Bahnhof und Stadtverwaltung ist als Vergleichsmaßstab reichlich Wohnnutzung im Umfeld.

Jedoch überwiegen dort 4geschossige Häuser und rechtfertigen nicht eine 6geschossige Bebauung.

Ebenso gibt es dort keine hundertprozentige GRZ-ausnutzung.

Die vorgesehene Gebäudehöhe und Bebauungsdichte dieser Planung sind kein Entwicklungsziel für die Entwicklung der Innenstadt und bedürfen deshalb der Anpassung an den allgemeinen städtischen Aachener Maßstab angepasst.

### **4.3 Überbaubare Grundstücksflächen**

*Die Festsetzung von Baulinien wird unter anderem mit der funktionalen Bedeutung des Bauvorhabens für die Innenstadt, der besonderen stadtgestalterischen Aufgabe der Bildung einer neuen Stadtkante und der Wahrung von Blickbeziehungen zur historischen Stadtmitte begründet.*

Sowohl die herausgestellte besondere Funktionalität als auch der Hinweis auf eine Stadtkantenbildung sind keine Begründung für die vorgestellte Erschließungsidee. Eine Stadtkantenidee ist besser vorstellbar zum Beispiel für die Südseite des Bahngeländes.

Dem Übermaß der geplanten Geschossebenen folgt lagebedingt ein Defizit bei den stadtseitig gewünschten Blickbeziehungen, das leider nicht befriedigend gelöst ist.

Auch wird das Eingeständnis verständlich, dass „die regulären Abstandflächen aufgrund der geringen Grundstückstiefe und dem städtebaulich und nutzungsbezogen erforderlichen Gebäudevolumen für diesen Standort nicht eingehalten werden.

Der Hinweis, dass dies aus verschiedenen Erwägungen heraus hier hingenommen wird, ist inakzeptabel.

### **Verschattung innerhalb des Geltungsbereiches (S16 letzter Absatz)**

*Bei der zu erwarteten Besonnungssituation für die Wohnnutzungen wird lediglich der Richtwert für die Tag- und Nachtgleichen nicht eingehalten. Bei Verbesserungen müsste die Bebauung um mehrere Meter von einander abgerückt oder in ihrer baulichen Höhe verringert werden.  
Eine solche Gebäureduzierung ist städtebaulich-funktional und gestalterisch nicht erwünscht. Die Funktionsfähigkeit des Gesamtvorhabens auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Belange von Eigentümer Investor wird dadurch infrage gestellt.*

Aus den vorgenannten Gründen allein sollte im Interesse der zukünftigen Bewohner eine Überprüfung des geplanten Projektes hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung stattfinden.

### **4.5 Verkehrsflächen**

Die Anbindung für den Lieferverkehr des Vorhabens erfolgt von der Reumontstr. unter der Burtscheider Brücke hindurch und über die östliche Ausfahrt wieder in die Zollamtstraße.

Die Scheitelhöhe unter der Burtscheider Brücke beträgt maximal 3.80 m. Der Lieferverkehr durch die Durchfahrt ist lediglich für Fahrzeuge unter 3.00 m Fahrzeughöhe möglich. Alle übrigen Ver- und Entsorgungsvorgänge für die Belange der DB und der des beplanten Geländes können deshalb nur über die Trasse für Katastropheneinsätze abgewickelt werden.

Falls keine andere Lösung vorgesehen wird sollte eine entsprechende schriftliche Festsetzung darauf hinweisen.

### **4.8 Lärmschutz**

*Zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen durch Schallimmissionen werden auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung im Bebauungsplan Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen.*

Die Vorgaben des Bundes-Immissionschutzgesetzes müssen im Hinblick auf die angedeuteten nachträglich in Aussicht genommenen Nutzungsänderungen in den schriftlichen Festsetzungen im Ganzen und ohne Abstriche umgesetzt werden.

### **5.1 Bestandanalyse des Verkehrs**

Der Knotenpunkt an der Burtscheider Brücke mit seiner Gefällelage zeichnet sich bereits heute durch hohe Verkehrsbelastung vor allem zu Zeiten des Berufsverkehrs aus. Durch den Versatz zwischen Reumont- und Zollamtstrasse, einem neuen Anschluß der Parkebene und der neuen Erschließung des Bahnhofsgeländes für Alltags- und Katastrophenfälle erhält die bereits heute unübersichtliche Kreuzung weiteres Sicherheitsrisiko.

Dringend vorgeschlagen wird eine völlig überarbeitete Kreuzungslösung.

Der Anschlussknoten an der Lagerhausstraße mit seinen Abbiegevorgängen von und zur Lagerhausstr. ist durch die unterschiedlichsten Fahrtziele zum Parkhaus, den bahnbezogenen Vorgängen am Hbf und neu dazu die Belange des Planvorhabens besonders belastet.

Auch hier sollte eine Verkehrsflächenoptimierung erfolgen

### **6.0 Wesentliche Umweltbelange und Auswirkung der Planung**

Die zugehörigen Textbeiträge einschließlich der beigefügten Gutachten genügen als jeweils einzelne Auseinandersetzung mit der Problematik in der Summe nicht dem Anspruch einer komplexen Umweltverträglichkeitsprüfung.

Sie sollte deshalb dringend nachgereicht werden.

## **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 6:**

Zu Vorbemerkung:

Unter Würdigung der bereits im bisherigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Äußerungen und der hierbei und in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegten und ermittelten Sachverhalte zum Ortsbild, den bauhistorischen Aspekten und Elementen sowie den Denkmalschutzbelangen, hat sich die Stadt Aachen auch mit der "Entwicklung" der städtebaulichen Gestalt und des Ortsbildes zu befassen. Aus Sicht der Stadt Aachen erfolgt durch die geplanten Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen ohne städtebauliche Ordnung grundsätzlich eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die mit dem Vorhaben verfolgte Nutzungsmischung ermöglicht aus Sicht der Stadt Aachen eine geeignete städtebauliche Entwicklung des Standorts. Die planerische Vorbereitung von ausschließlich verkehrlichen Nutzungen auf dem Areal war und ist keine städtebauliche Zielsetzung des Bebauungsplans.

Die vorgesehen Baudichte ist dem zentrumsnahen Standort am Hauptbahnhof angemessen. Sie ist mit Blick auf eine ressourcenschonende Bodeninanspruchnahme durch Verdichtung und Wiedernutzung von Flächen angebracht und entspricht damit den Grundsätzen des Baugesetzbuches, städtebauliche Entwicklungen vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu betreiben. Im Sinne dieser damit beförderten, vom Gesetzgeber gleichrangig angesiedelten städtebaulichen Zielsetzung, ist auch die vorgesehene 5-6-geschossige Bebauung mit Blick auf die Umgebungsbebauung mit 4-5 Geschossen nicht rücksichtslos insbesondere gegenüber Denkmalbelangen.

Es ist eine durchgehende Riegelbebauung für das Unter- und das Erdgeschoss vorgesehen. Die Entwicklung der Obergeschosse erfolgt darauf nicht als durchgängige Bebauung. Die Planung sieht eine Höhenentwicklung von sechs bis maximal acht Obergeschossen vor, wobei die maximale Höhe unter der Bauhöhe des bestehenden Verwaltungsgebäudes bleiben wird. Damit und durch die erfolgte Drehung von Baukörpern aus der Achse werden hier relevante denkmalschutzrechtliche Belange hinsichtlich des Status Weltkulturerbe (Silhouettenschutz) beachtet. Die Giebelseiten der Gebäude gliedern und strukturieren die bisher wenig gefasste Raumkante entlang der gesamten Zollamtstraße. Insgesamt ist damit gerade eine gute Integration in das vorhandene städtische Umfeld gegeben.

Zu „1.4“ (Planungsrecht – Versiegelung)

Die Bezeichnung des Geltungsbereichs als „voll versiegelt“ bezieht sich auf dessen bisherige Inanspruchnahme durch bauliche und sonstige Nutzungen und nicht auf die Versickerungsfähigkeit des geologischen Untergrundaufbaus bzw. der anstehenden Bodenschichten.

Zu „3.1“ (Städtebauliche Ziele – innerstädtische Nachverdichtung durch Flächenkonversion)

Aus Sicht der Stadt Aachen erfolgt durch die geplante Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen ohne städtebauliche Ordnung grundsätzlich eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die planerische Vorbereitung von ausschließlich verkehrlichen Nutzungen auf dem Areal war und ist keine städtebauliche Zielsetzung des Bebauungsplans. Dennoch wurden die Erschließungsbelange des Vorhabens und des Umfeldes berücksichtigt.

Über die Zollamtstraße erfolgen Zu- und Abfahrt zur geplanten Tiefgarage und zum Fahrradparkhaus sowie die fußläufige, auch barrierefreie Erschließung. Lieferverkehre sowie die Ver- und Entsorgung erfolgen über die Gebäuderückseite entlang der Bahnflächen. Die Kiss & Ride Vorfahrt zum Hauptbahnhof bleibt in der Zollamtstraße erhalten. Die bauliche und verkehrsorganisatorische Ausgestaltung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Ämtern sowie den für das Rettungswesen zuständigen Stellen. Kurzzeitstellplätze werden in der neuen Tiefgarage geschaffen.

Auch ohne eine zukünftig denkbare Nutzung von Büroflächen des Vorhabens BlueGate durch die Stadt Aachen ist der Standort mit seiner Lagegunst zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof für Büro- und Dienstleistungsnutzungen geeignet. Die vorgesehene Nutzung "Urban Lodge" richtet sich mit Ihrem Angebot an Studenten-Haushalte mit kurz- bis mittelfristiger Wohndauer. Der Standort in der Zollamtstraße ist mit Blick auf kurze Wege zu den Hauptzugangspunkten zum öffentlichen Nahverkehr besonders vorteilhaft. Weiterhin bietet das Konzept den künftigen Mietern besondere

Service-Funktionen, wie z.B. Hausmeister-/ Concierge-Service, Reinigung, Wäscheservice, Einkaufsmöglichkeit, Gastronomie etc. an. Neben Studierenden sind damit z.B. auch Beschäftigte der Hochschulen, die sich nicht dauerhaft in Aachen aufhalten, aber eine eigene kleine, aber hochwertige Wohnung auf Zeit einem Hotel vorziehen, potenzielle Mieter. Diese Vorteile am Standort für diese Zielgruppen führen zu dem avisierten Mietniveau. Das Konzept für den Standort mit allen Nutzungsbestandteilen wurde vom Investor Blue Gate nach Marktrecherche ausgearbeitet. Er trägt somit auch das finanzielle Risiko des Vorhabens. Weiterhin zeigt aber das weitergehende Interesse von Betreibern an dieser speziellen Wohnform am Standort in Aachen, dass auch von Seiten der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft die Marktgängigkeit positiv beurteilt wird. Seitens der Stadt Aachen wird hierfür ebenfalls Bedarf gesehen. Das Vorhaben mit seiner Mischnutzung stellt sich als geeignete Nachnutzung für die ehemalige Bahnfläche dar, auch da der Standort für sonstige, allgemeine Wohnnutzung aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht geeignet ist. Eine dargestellte Ghettoisierung ist hieraus insgesamt nicht zu befürchten.

Zu „3.3“ (Erschließung I – Zollamtstraße mit einer Fahrgasse zur Wendeanlage, Anzahl Kiss & Ride Plätze)  
Über die Zollamtstraße erfolgen die Zu- und Abfahrt zur geplanten Tiefgarage und zum Fahrradparkhaus sowie die fußläufige, auch barrierefreie Erschließung. Lieferverkehre sowie die Ver- und Entsorgung von BlueGate erfolgen über die Gebäuderückseite entlang der Bahnflächen, für den Hauptbahnhof bleibt dies unverändert. Die Kiss & Ride Vorfahrt zum Hauptbahnhof bleibt in der Zollamtstraße erhalten. Die bauliche und verkehrsorganisatorische Ausgestaltung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Ämtern sowie den für das Rettungswesen zuständigen Stellen. Kurzzeitstellplätze werden in der neuen Tiefgarage geschaffen. Bereits bisher ist ein Warten auf den Kiss & Ride-Plätzen nicht zulässig. Hierfür sind reguläre Stellplätze zu nutzen. Kurzzeitstellplätze werden in der Tiefgarage des Vorhabens verwirklicht. Daneben stehen freie Stellplatzkapazitäten der Tiefgarage unter dem Verwaltungsgebäude unmittelbar neben dem Hauptbahnhof uneingeschränkt für die Nutzung durch die Öffentlichkeit zur Verfügung.

Zu „3.3“ (Erschließung II – Zollamtstraße höhenmäßig einebnen)  
Diese Maßnahme ist mit Blick auf die technischen Medien wirtschaftlich nicht darstellbar, aber mit Blick auf die Planung auch nicht erforderlich.

Zu „3.3“ (Erschließung III – Ermittelte Verkehrsmengen/ Knotenpunktbelastungen Zollamtstraße)  
Die Untersuchungen wurden von einem fachlich anerkannten Ingenieurbüro durchgeführt und decken sich mit den Erkenntnissen der Verwaltung.

Zu „3.3“ und „3.8.6“ (Erschließung IV – Konzept Abwasserentsorgung)  
Die Abstimmung mit den Stadtwerken Aachen ist bereits erfolgt. Die Abwasserentsorgung kann über die bestehenden Anlagen und Einrichtungen problemlos gewährleistet werden. Versickerungsflächen sind wie bisher nicht vorgesehen.

Zu „3.4 – 3.7“ (Wohnnutzung)  
Die Gründe für die gewählte Art der Wohnnutzung wurden ebenso wie die Überlegungen zur Umsetzung unter Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bereits dargelegt. Das Vorhaben ist umsetzbar. Im Weiteren obliegt die Ausgestaltung der Nutzungen den wirtschaftlichen Erwägungen des Eigentümers.

Zu „3.8“ (Klimaschutz und Klimaanpassung)  
Die genannten möglichen Windefekte im Geltungsbereich stellen keine öffentlichen Belange dar. Darüber hinaus bestehen keine Anhaltspunkte für deren Eintreten in einer Art, die eine dauerhafte Nutzung einschränken. In Bezug auf städtische Klimabelange wären solche Effekte ohnehin nicht erheblich.

Zu „3.8.7“ (Energieeinsparverordnung)  
Die benannten Vorgaben sind grundsätzlich bei der Neuerrichtung von Gebäuden zwingend zu beachten. Gesonderter Regelungen im Bebauungsplan bedarf es nicht.

#### Zu „4.2“ (Maß der baulichen Nutzung)

Die Bebauung im Innenstadtbereich auf einem schmalen Grundstück entspricht dem städtebaulichen Ziel der Nachverdichtung und Vermeidung der Inanspruchnahme von bislang unversiegelten Flächen. Daneben wird mit dem Vorhaben keine Wohnnutzung verwirklicht, wie sie typischerweise in der Umgebung vorhanden ist. Tatsächlich sind aber weite Teile der baulichen Nachbarschaft ähnlich hoch versiegelt und auch in Teilen in Ihrer Bauhöhe analog zum Vorhaben. Hier ist zu berücksichtigen, dass bei BlueGate nur einzelne Baukörper Höhenentwicklungen von bis zu 8 bzw. 9 Geschossen aufweisen. Die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde geprüft. Nachbarrechtliche Belange werden nicht betroffen.

#### Zu „4.3“ (Überbaubare Grundstücksflächen und Verschattung)

Wie bereits in der Begründung ausgeführt, erfolgt die Festsetzung von Baulinien im Bebauungsplan zur Umsetzung der städtebaulichen Gestaltidee zur Gliederung und Aufwertung der Neubebauung entlang der Zollamtstraße:

*Die Festsetzung von Baulinien begründet sich in dem städtebaulichen Erfordernis der notwendigen Sicherung der städtebaulichen Qualität des Vorhabens und erfolgt dabei aus folgenden Erwägungen heraus: Das geplante Vorhaben hat neben seiner funktionalen Bedeutung für die Innenstadt eine besondere stadtgestalterische Aufgabe zu übernehmen. In zentraler Lage gegenüber einer innerstädtischen Bebauung von durchgängig mindestens vier bis fünf Geschossen gelegen, ist an der Stelle der ehemaligen Bahnhofsanlagen und am städtebaulichen Übergang zu dem südlich angrenzenden Stadtteil Burtscheid eine neue Stadtkante an der Zäsur zu den Bahnflächen zu definieren. Die Sicherung der Qualität wird dadurch erreicht, dass einerseits eine dem Standort angemessene Betonung der Höhenentwicklung und eine Fassung des städtischen Raumes zu den Bahnanlagen hin verfolgt wird, während andererseits durch die vorgegebene Stellung dieser baulicher Anlagen eine weitgehende Freihaltung bzw. Beibehaltung von Blickbeziehungen zur historischen Aachener Stadtmitte mit dem Dombereich ermöglicht wird. So lässt gerade die festgesetzte Drehung der höheren Baukörper in den Plangebietsteilen C und D aus der rechtwinkligen Achse zur Zollamtstraße den Blick auf den Dom von der Burtscheider Brücke aus zu. In Verbindung mit den Festsetzungen zur Mindest- bzw. Maximalhöhe wird dadurch ausgeschlossen, dass hierdurch eine Beeinträchtigung der Denkmalschutzbelange möglich wird. Insgesamt wird dieser bisher zum Bahngelände orientierte Bereich durch die Umsetzung des Vorhabens städtebaulich-gestalterisch aufgewertet.*

Die zu erwartenden Belichtungsverhältnisse für die Wohnnutzungen im Geltungsbereich wurde gutachtlich untersucht. Eine ausreichende Tageslichtbeleuchtung ist gegeben. Damit werden gesunde Wohnverhältnisse gewahrt

#### Zu „4.5“ (Verkehrsflächen)

Die Durchfahrt unter der Burtscheider Brücke wird in Abstimmung mit der DB in Ihrer lichten Höhe für die Durchfahrt von Lkw vom Vorhabenträger ertüchtigt. Diese Durchfahrt ist jedoch nicht zwingend erforderlich, da Fahrzeuge wenden und in Richtung Bahnhof wieder zurückfahren können und die Feuerwehr die Umfahrung parallel zur Burtscheider Brücke in Richtung Zollamtstraße nutzen kann. Regelungen im Bebauungsplan bedarf es dazu nicht.

#### Zu „4.8“ (Lärmschutz)

Der Bebauungsplan enthält auf der Grundlage einer umfassenden schalltechnischen Untersuchung zu allen hier relevanten Lärmarten alle erforderlichen bzw. gesetzlich gebotenen Regelungen zur konfliktfreien Bewältigung der Schallthematik im Geltungsbereich des Bebauungsplans für die dort zulässigen Nutzungen wie auch für die ggf. von Verkehrsräuschen betroffenen Wohnnutzungen im Umfeld des Bebauungsplans.

#### Zu „5.1“ (Bestandsanalyse des Verkehrs)

Auf die Ausführungen zu Nr. 3.3. wird verwiesen. Auch am Knoten Lagerhausstraße – Zollamtstraße ist die zu erwartende Verkehrsmenge unproblematisch abwickelbar.

Im Durchführungsvertrag zum Bebauungsplan werden darüber hinaus Regelungen getroffen, die die Ausstattung des Knotens Zollamtstraße-Burtscheider Straße mit einer Lichtsignalanlage zu Lasten des Vorhabenträgers regeln, sofern innerhalb bestimmter Fristen nach Verwirklichung des Vorhabens BlueGate hier Überlastungen oder Unfallhäufigkeiten beobachtet werden. Gesonderter Regelungen im Bebauungsplan bedarf es nicht.

Zu „6.0“ (Wesentliche Umweltbelange und Auswirkungen der Planung)

Der Bebauungsplan fällt unter die Anwendungsvoraussetzungen des §13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) und bedarf keiner gesonderten Umweltprüfung.

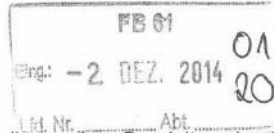
Gleichwohl wurden alle hier relevanten Umweltbelange auf der Grundlage von fachgutachtlichen Untersuchungen in die Planungsüberlegungen eingestellt und mit Blick auf die Umsetzung bewertet. Die Begründung zum Bebauungsplan enthält hierzu eine ausführliche Darlegung zum Umgang mit den ermittelten Erkenntnissen und den daraus ggf. abgeleiteten Konsequenzen.

Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

## 7. Bürger F

(27.11.2014 / Eingang 02.12.2014)



35072-2010

**Von:** "onlineservices regio iT" <onlineservices@regioit-aachen.de>  
**An:** "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>  
**Datum:** 27.11.2014 16:37  
**Betreff:** Feedback Planverfahren

Absender der Mail:

Folgende Bewertungen wurden abgegeben.

Planungsart: Bebauungsplan

Planverfahren: Zollamtstraße (958)

Kritik: Die geplante massive Bebauung wird erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Erreichbarkeit des Bahnhofs bringen (PKW-Zufahrt). Das verkehrstechnische Gutachten hat einige Probleme aufgezeigt. Es werden aber wesentlich zu wenig neue Parkmöglichkeiten geschaffen. Die Deckung des Bedarfs im Parkhaus unter dem Verwaltungsgebäude ist absurdes Wunschdenken. Dieser unfreundliche Keller eignet sich nicht als öffentlicher Parkplatz an einem wichtigen Bahnhof.

Für das neue Vorhaben und die entfallenden Parkplätze sind deshalb mindestens 450 neue Einstellplätze einzurichten, davon ca. 100 ebenerdig.

Mir ist nicht verständlich, dass so ein unausgeglichener Plan in die Offenlage geht.

Zustimmung: Das Gelände neu genutzt werden soll.

Gesamteindruck: Abzulehnen

Wohnort: in der Nähe zum Plangebiet

Rolle im Verfahren: sonstiger Betroffener

52076 Aachen

Diese EMail wurde über den EMail-Service der regio iT aachen erstellt.

Datum des Mailversand: 27.11.2014 - 16:37:04



### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 7:**

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen kann wie gutachtlich nachgewiesen leistungsfähig abgewickelt werden. Die Verkehrsqualität (Stufe B) an den untersuchten Knotenpunkten Lagerhausstraße/ Zollamtstraße und Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Reumontstraße/ Friedlandstraße ändert sich durch die zusätzlichen Quell- und Zielverkehre in der Prognose nicht.

Über die Zollamtstraße erfolgen die Zu- und Abfahrt zur geplanten Tiefgarage und zum Fahrradparkhaus sowie die fußläufige, auch barrierefreie Erschließung. Lieferverkehre sowie die Ver- und Entsorgung erfolgen über die Gebäuderückseite entlang der Bahnflächen. Die Kiss & Ride-Vorfahrt zum Hauptbahnhof bleibt in der Zollamtstraße erhalten, sie wird in Richtung Bahnhof verschoben. Die bauliche und verkehrsorganisatorische Ausgestaltung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Ämtern sowie den für das Rettungswesen zuständigen Stellen.

Kurzzeitstellplätze werden in der neuen Tiefgarage geschaffen.

Daneben stehen freie Stellplatzkapazitäten der Tiefgarage unter dem Verwaltungsgebäude unmittelbar neben dem Hauptbahnhof uneingeschränkt für die Nutzung durch die Öffentlichkeit zur Verfügung.

Insgesamt erfolgt aus Sicht der Stadt Aachen durch die geplante Bebauung mit den vorgesehenen Nutzungen anstelle der derzeit vorhandenen ehemaligen Güterhallen und Bahnanlagen eine städtebaulich sinnvolle und adäquate Nachnutzung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Dies könnte allein oder überwiegend durch die Schaffung von ebenerdigen Stellplätzen auf dem Areal nicht erreicht werden.

Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

**BlueGate Büro-Wohn- und Hotelgebäude mit Einzelhandel und Tiefgarage  
Zollamtstraße in 52064 Aachen**

**Erläuterung Fassadenkonzept:**

Die einzelnen Gebäudeteile werden mit einer einheitlichen, bandartigen Bekleidung der Decken- und Brüstungsbereiche zu einem Ensemble zusammengefasst. Alle Ecken dieser Bekleidung werden einheitlich gerundet im Radius von 60 cm. Die Farbliche Behandlung wird einheitlich hell im Farbspektrum weiß bis hellgrau erfolgen. Zwischen diesen Bändern liegen Fenster und geschlossene Fassadenflächen, welche differenziert behandelt werden und die unterschiedlichen Einzelnutzungen der Gebäude ablesbar machen.

**SPV 1 Büro:**

Fassadenbänder im Brüstungs- und Deckenbereich, Attika und unterer Abschluss der Auskragung:  
Bekleidungsmaterial Metall- bzw. Metallverbundwerkstoff z.B. Renobond o.ä.  
Fassadenbekleidung als vorgehängte und hinterlüftete Fassade ( VHF), Ecken gerundet  
(Rohbau innen eckig und außen mit einer Abschrägung ca. 10/10 cm - 15/15 cm ;alle SPV)  
Konstruktive Wandstärke 20-30 cm + max. 30 cm für die Bekleidung.

Dämmung hinter Blechfassade nach Berechnung Wärmeschutz-Nachweis: ca.14cm WLG 035.  
Zuschlag für die Wärmebrücken der Unterkonstruktion der VHF: 30% bzw. nach Wahl UK-System / optimierbar

Sonnenschutz außenliegend: 80 mm Metall-Raffstores; Dämmung hinter Sonnenschutzkasten: 8 cm,  
Höhe der Anlagen ca. 25 cm ,

Fenster als Bandkonstruktion, durchlaufend vor den STB- Stützen, Ausführung in Kunststoff (foliert  
außen z.B. dunkel) alternativ: Aluminium-Deckschalen.

Verbindungsbau in Alu-Pfosten / Riegel - ( P/R ) Konstruktion, geschossweise Trennung für Brandschutz.  
Verglasung des Verbindungsbaus: Sonnenschutzglas + ggf. zusätzlicher Sonnenschutz außen nach  
Prüfung Bauphysik, Lüftung durch Ausstellfenster in P/ R Fassade nordseitig, automatischer Antrieb für  
RWA-Funktion

Fassaden Kopfbau als Alu P/R Fassade; außenliegender Sonnenschutz nur im OG, Elementfelder teilweise geschlossen; ggf. Anpassung nach Prüfung durch Bauphysik. Sommerlicher Wärmeschutz in Verglasung.

### **SPV 2 Wohnen:**

Fassadenbänder im Deckenbereich , Attika und unterer Abschluss der Auskrugung:  
als VHF in Metall- bzw. Metallverbundwerkstoff; Gesamtaufbau der Bekleidung: max. 30cm,  
Zuschlag für die Wärmebrücken der Unterkonstruktion der VHF: 30% nach Wahl UK-System /  
optimierbar alternativ: WDVS 30 cm mit Versprung zu Wandflächen / Fenstern und durchlaufender  
Fensterbank

Wandfelder zwischen den Fenstern WDVS max. 24 cm, optimierbar in Angebotsphase. Ggfs teilweise mit  
Siebdruck farblich abgesetzt, Anstrich mit Hellbezugswert >50% ; alternativ: mit Klinkerriemchen beklebt

Konstruktive Ausbildung: Lochfassade Stb. 20 cm mit bodentiefen Fenstern Kunststoff, 1 Festelement +  
1 Drehflügel; Geländer Glas / altern. Metallstabgeländer, kein außenliegender Sonnenschutz;  
innenliegender Sonnenschutz mit Vorhängen

Verbindungsbau verglast, unbeheizt, im Anschluss an Gebäude bis 3 m mit F30-Verglasung; Möglichkeit  
der vertikalen Durchlüftung Richtung Nord durch Lamellenfensterbänder

### **SPV 3 Hotel:**

Fassadenbänder im Deckenbereich , Attika: als VHF in Metall- bzw. Metallverbundwerkstoff;  
Gesamtaufbau der Bekleidung: max. 30 cm,  
Zuschlag für die Wärmebrücken der Unterkonstruktion der VHF: 30% nach Wahl UK-System/ optimierbar  
alternativ: WDVS 30 cm mit Versprung zu Wandflächen / Fenstern und durchlaufender Fensterbank

Wandfelder zwischen den Fenstern WDVS max. 24 cm; optimierbar nach Wsch, Anstrich mit  
Hellbezugswert >50%

Konstruktive Ausbildung: Lochfassade Stb. 18 cm mit bodentiefen Fenstern , Kunststoff, 1 Dreh/  
Kippflügel über opaken oder klarem, festverglasten Brüstungsfeld; kein außenliegender Sonnenschutz;  
innenliegender Sonnenschutz mit Vorhängen

### **EG-Zone:**

Attikaband umlaufend von ca. + 3,75 - 5,75m als VHF in Metall- bzw. Metallverbundwerkstoff,  
Gesamtaufbau der Bekleidung: max. 30 cm, abhängig von Wandstärke  
Nordfassade als Alu P/R-Fassade mit großflächiger Verglasung;  
Ausbildung der geschlossenen Sockel- und Erdgeschossfassaden umlaufend in WDVS und  
Klinkervorsatzschale, Farbe hellgrau mit farblich passender Fugenausbildung

### **Technikaufbauten:**

Die haustechnischen Anlagen werden in gedämmten Einhausungen auf die Dächer von Hotel, Wohnheim  
und Büro gestellt und umlaufend mit einer homogenen Bekleidung aus Blechlamellen o.ä. umhüllt. Die  
Bekleidung umfasst auch die erforderlichen Außengeräte, die über die Attika hinausragen. Farblich  
werden die Bekleidungen an die Gestaltung der Fassadenbänder angepasst.

Aufgestellt: 26.05.2015 / überarbeitet 25.05.2016

Schneid / Ohlmeier  
**Ohlmeier** Architekten BDA DWB



INDEX	DATUM	ÄNDERUNG	BEARB.
43	18.12.16		RS 198.64
42	18.12.16		RS 198.64
41	18.12.16		RS 198.64
40	18.12.16		RS 198.64
39	18.12.16		RS 198.64
38	18.12.16		RS 198.64
37	18.12.16		RS 198.64
36	18.12.16		RS 198.64
35	18.12.16		RS 198.64
34	18.12.16		RS 198.64
33	18.12.16		RS 198.64
32	18.12.16		RS 198.64
31	18.12.16		RS 198.64
30	18.12.16		RS 198.64
29	18.12.16		RS 198.64
28	18.12.16		RS 198.64
27	18.12.16		RS 198.64
26	18.12.16		RS 198.64
25	18.12.16		RS 198.64
24	18.12.16		RS 198.64
23	18.12.16		RS 198.64
22	18.12.16		RS 198.64
21	18.12.16		RS 198.64
20	18.12.16		RS 198.64
19	18.12.16		RS 198.64
18	18.12.16		RS 198.64
17	18.12.16		RS 198.64
16	18.12.16		RS 198.64
15	18.12.16		RS 198.64
14	18.12.16		RS 198.64
13	18.12.16		RS 198.64
12	18.12.16		RS 198.64
11	18.12.16		RS 198.64
10	18.12.16		RS 198.64
9	18.12.16		RS 198.64
8	18.12.16		RS 198.64
7	18.12.16		RS 198.64
6	18.12.16		RS 198.64
5	18.12.16		RS 198.64
4	18.12.16		RS 198.64
3	18.12.16		RS 198.64
2	18.12.16		RS 198.64
1	18.12.16		RS 198.64

Bauherr:  
Blue Gate Aachen GmbH  
Darmstädter Straße 59  
65428 Rüsselsheim

Architekt: ARGE

croonenburos | Ohlmeier Architekten

Louis Loyensstraat 5  
6200 AZ Maastricht

Rolandstraße 4  
34131 Kassel

Projektbezeichnung:  
Zollamtstraße S2064 Aachen

Planbezeichnung:  
Erdgeschoss Übersicht

Leistungsphase:  
GENEHMIGUNGSPLANUNG

Gez. ms  
Datum 02.03.2016  
Maßstab 1:200  
Bestform

Projekt-Nr.  
Plan-Nr. 04-002-

VORABZUG



A r c h i t e k t e n b e i r a t a m 1 9 . 0 2 . 2 0 1 5

Objekt: VEP für die Errichtung einer Bebauung auf dem Bahngelände (Geschäfts- und Bürogebäude, Hotel, Einzelhandel, Wohnen), Zollamtstraße  
Architekt: Herr Architekt Smeets vom Büro 5, Maastricht  
Bauherr: Blue Gate Aachen GmbH

**Beratungsergebnis:**

Nach einer kurzen Einleitung durch Herrn Mirandolle stellt Herr Fuchs die weiterentwickelte Bebauung auf dem ehemaligen Bahngelände anhand einer PowerPoint Präsentation und eines Modells vor. Im Wesentlichen erläutert Herr Fuchs in seinem Vortrag die planerischen Änderungen hinsichtlich

1. der weiterentwickelten Kopfbebauung zum Hauptbahnhof, einschließlich Darstellung der Platzsituation (Kiss & Ride Situation) in 2 Varianten,
2. der verbesserten Positionierung der Glasfuge zwischen den beiden hohen Bürogebäuden,
3. der Entwicklung und Gestaltung der Technikflächen auf den Dachflächen,
4. der weiterentwickelten Formensprache des Ensembles,
5. der zusätzlichen Errichtung einer „Schallschutzwand aus Glas“ mit zusätzlicher Treppe (zusätzliches schmales Verbindungsbauwerk aus Glas) zwischen „Wohnturm 1“ und „Wohnturm 2“.

Der Architektenbeirat bedankt sich bei allen Beteiligten für die erneute, ansprechende Vorstellung des weiterentwickelten Entwurfs.

Die erforderlichen Technikaufbauten sollen mit einer lamellenartigen Struktur, farblich abgestimmt, eingehaust werden. Die Einhausung soll nicht höher als 1,50m max. 2m über Attikahöhe der Gebäude liegen. Die denkmalrelevanten freizuhaltenden Sichtachsen vom Bismarkturm zum Dom können nachgewiesen werden.

Ein Vergleich der Entwürfe Kopfbebauung zum Hauptbahnhof vom 28.08.2014 und 19.02.2015 zeigt die städtebauliche und architektonische Veränderung an dieser Stelle des Ensembles. Nach der Analyse der Höhensituation durch Herrn Fuchs soll die Traufhöhe des gegenüberliegenden Bahnhofgebäudes nur geringfügig überschritten werden. Im Erdgeschoss des Kopfbaus, das vollständig verglast werden soll, ist ein Café mit Außenbewirtung geplant. Diese funktioniert nach Auffassung der Investoren allerdings nur, wenn die direkt angrenzende Platzsituation und die kleine Kiss & Ride Variante des Platzes auf der öffentlichen Verkehrsfläche und ohne Parkzonen zur Ausführung kommt. Herr Fuchs spricht sich für diese Variante aus. Die Definition eines städtebaulich wichtigen Platzes an dieser Stelle und seine Organisation werden schon seit längerem kontrovers diskutiert. Die Verwaltung verweist in diesem Zusammenhang auf den verbindlichen Beschluss des Mobilitätsausschusses. Danach kann der favorisierten Variante von Blue Gate nicht zugestimmt werden.

Der Architektenbeirat konstatiert, dass das nach den bisherigen Beratungen weiterentwickelte Projekt noch durch das laufende B-Planverfahren planungsrechtlich abgesichert werden muss. Aufgrund des Planungsstandes können architektonische Detailfragen noch nicht abschließend beurteilt und beraten werden. Jedoch muss aufgrund der Größe und Dominanz des Gebäudeensembles bei der weiteren Planung an einer so präsenten Stelle im Stadtraum auch großer Wert auf Qualität in Materialität und Form gelegt werden. Es empfiehlt sich im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wie bei anderen großen Projekten, Leitdetails in einem Durchführungsvertrag festzuschreiben. Auch eine Bemusterung der zur Ausführung kommenden Materialien scheint bei einem Vorhaben dieser Größe angezeigt.

Das Thema Form und Qualität der Materialität, wird kurz beispielhaft am als Hotel geplanten Eckgebäude an der Burtscheider Brücke diskutiert. Beabsichtigt ist, ein Band aus lackiertem Metall um alle Gebäude herumzuziehen und den darunter befindlichen durchgehenden Gebäudesockel „Vandalismus sicher“ aus Klinkerriemchen oder Naturstein zu erstellen. Oberhalb des umlaufenden Blechbandes ist ein Wärmedämmverbundsystem für alle Obergeschosse vorgesehen. Die präsentierte Visualisierung dieser Eckbebauung zeigt, was dem Hotelgebäude architektonisch insbesondere gegenüber der Burtscheider Brücke fehlt. Die Ecksituation im Kreuzungsbereich der Burtscheider Brücke mit der Zollamtstraße ist städtebaulich und gestalterisch von hoher Bedeutung. Die vorgestellte Lösung als massive Ecke ohne Öffnungen kann nicht überzeugen. Die Gebäudeecke sollte „schwebend und offener in Glas“ ausgeführt werden.

Die Architekten können sich eine Überarbeitung der Ecksituation des Hotels gut vorstellen. Mit der Gestaltung sollte auch nach außen erkennbar die jeweilige Gebäudenutzung klar ablesbar sein. So sollen als Variante beim studentischen Wohnen Siebdruckflächen usw. die Fassaden definieren und beleben.

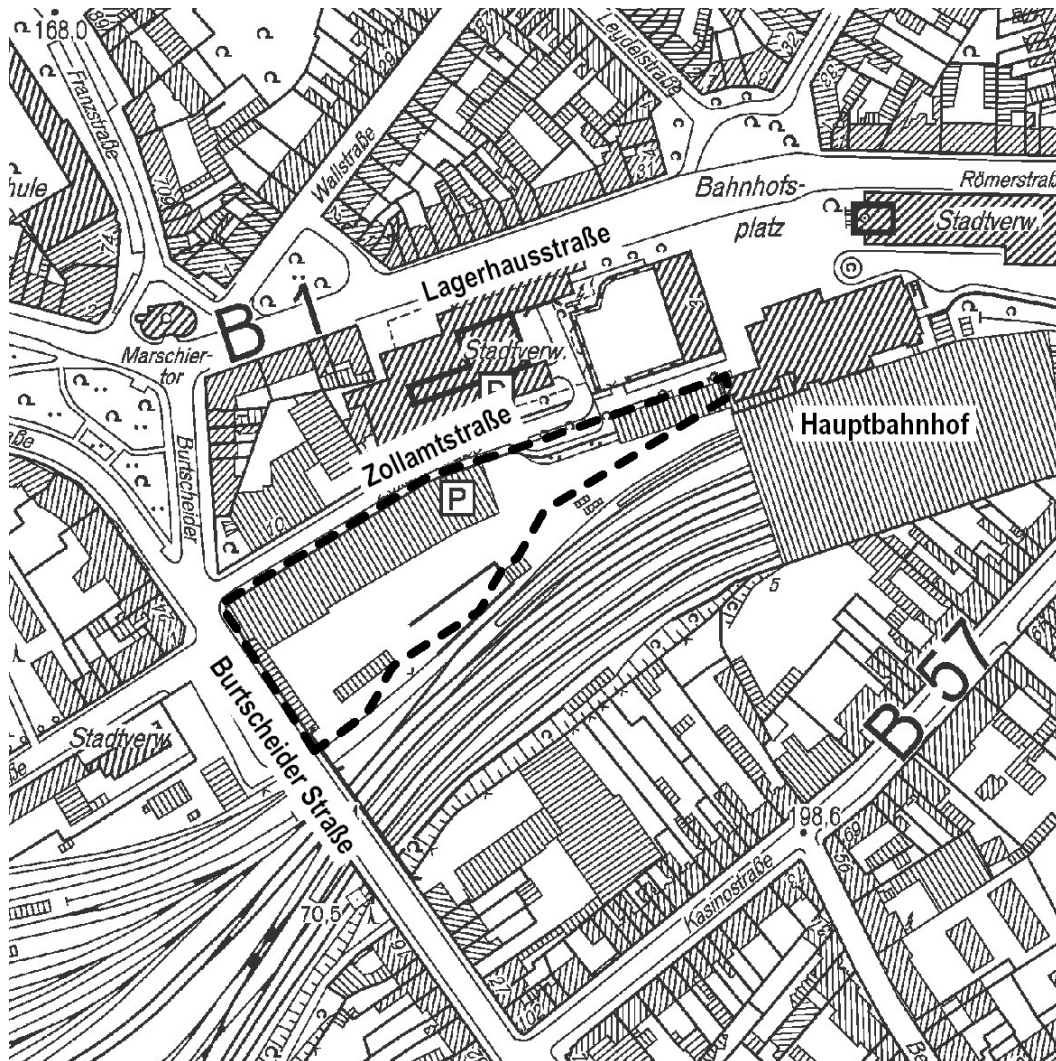
Zusammenfassend werden vom Beirat zu dem vorgestellten Entwurf folgende Anregungen für die weitere Bearbeitung gegeben:

1. Zur Gliederung der Baumassen sollte der senkrecht zur Zollamtstraße angeordnete Flügel des Bürotraktes um zwei Geschosse abgesenkt werden, auch wenn die Wirtschaftlichkeit durch die Investoren zunächst in Frage gestellt wird.
2. Beim Anschluss der horizontal durchlaufenden Aufenthaltsebene/Freifläche vor der Geschäfts- und Hoteleingangszone an den Höhenverlauf der Zollamtstraße ist darauf zu achten, dass die Treppenanlagen hinreichend großzügig und mit angenehmen Steigungen und Rampen fußgängerfreundlicher, teils barrierefrei und einladender ausgebildet werden, um diesen Verkehrsflächen eine Aufenthaltsqualität zu geben.
3. Die ebenerdig durchlaufende Verglasung sollte im Sockelbereich des Hotels fortgesetzt und um die Ecke herumgeführt werden, die markante Ecksituation muss verbessert werden. Gerade hier ist der Sockelbereich mit hochwertigem, widerstandsfähigem Material wie Klinker oder Natursteinplatten zu verkleiden.
4. Die angedeutete Architektursprache der einzelnen Gebäude wird Ausgangspunkt weiterer Beratungen sein.
5. Der gläserne, dem Schallschutz dienende Verbindungsbau zwischen den beiden Wohntrakten muss möglichst transparent und deutlich von der Kopfachitektur der Wohntrakte abgesetzt bleiben.
6. In die Planung zu integrieren ist eine Verbesserung der z.Z. vorhandenen Kiss & Ride Situation, die derzeit mehr als unbefriedigend ist. Die vorgestellten beiden Lösungsvorschläge in der beengten Situation können noch nicht überzeugen. Es bedarf hier dringend einer weiteren fachplanerischen Optimierung.

Im Auftrag  
  
Schulz

# Abwägungsvorschlag über die Beteiligung der Behörden zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 958 - Zollamtstraße -

für den Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße  
im Stadtbezirk Aachen-Mitte  
(Stand 16.03.2016)



Lage des Plangebietes

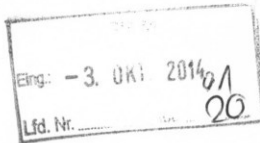


## Inhaltsverzeichnis

Zusammenstellung der Anregungen aus der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan mit den entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung

1. Deutsche Bahn AG - DB Immobilien Region West.....	3
2. Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Köln .....	6
3. Polizeipräsidium Aachen – Direktion Verkehr.....	8
4. Bundespolizeiinspektion Aachen .....	100
5. Bezirksregierung Köln, Dezernat 35.4 .....	122
<u>6</u> LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland (28.11.2014 / Eingang 02.12.2014) .....	<u>14</u>

**1. Deutsche Bahn AG - DB Immobilien Region West**  
(29.10.2014 / Eingang 30.10.2014)



Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Deutz-Mülheimer Straße 22-24 •  
50679 Köln

Stadt Aachen  
FB Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen  
Herr Müller

52058 Aachen

Deutsche Bahn AG  
DB Immobilien  
Region West  
Kompetenzteam Baurecht  
Deutz-Mülheimer Straße 22-24  
50679 Köln  
www.deutschebahn.com

Thorsten Schwark  
Telefon 0221 141-3475  
Telefax 069 265-49333  
thorsten.schwark@deutschebahn.com  
Zeichen FRI-W-L-(A) Sh TöB-Köf-13-8307 (14083)

29.10.2014

**Ihr Zeichen FB 61/620-35072-2010 / Ihre Nachricht vom 22.10.14**

**Aufstellung eines Bebauungsplanes nach § 13a BauGB – Zollamtstraße – im Stadtbezirk Aachen-Mitte, im Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße hier: Beteiligung von Behörden und sonstigen TöB gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrter Herr Müller,

die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. a. Verfahren.

Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen o. g. Aufstellung des Bebauungsplanes der Stadt Aachen keine Bedenken.

Es sind folgende Hinweise zu berücksichtigen:

- Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn (zum Beispiel: Beleuchtung von Parkplätzen, Leuchtwerbung aller Art, etc.) ist darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschen von Signalbildern nicht vorkommen.
- Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen entstehen Immissionen. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die Deutsche Bahn AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer der Objekte sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen.
- Dem Bahngelände dürfen keine Oberflächen-, Dach- oder sonstige Abwässer zugeleitet werden.
- Um Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausschließen zu können, sind wir bei baulichen Veränderungen in Nähe der DB-Grenze, rechtzeitig durch detaillierte und aussagekräftige Unterlagen in Form von Bauanträgen gesondert zu beteiligen.

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

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorstand:  
Dr. Rüdiger Grube,  
Vorsitzender

Gerd Becht  
Dr.-Ing. Heike Hanagarth  
Dr.-Ing. Volker Kefer  
Dr. Richard Lutz  
Ulrich Weber



2/2

- Bei dem Einsatz von Kränen ist darauf zu achten, dass diese nicht mit Lasten in den Bereich der Eisenbahnverkehrsfläche schwenken, ggf. ist eine Kraneinweisung erforderlich.
- Die Abstandflächen gemäß LBO § 6 BauO NRW sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Deutsche Bahn AG

i. V.

  
Bonner

i. A.

  
Schwark

## **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 2:**

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Der Vorhabenträger hat die für die bauliche Nutzung zur Verfügung stehende Fläche des Geltungsbereichs von der DB AG erworben. Zwischen den beiden Parteien erfolgen weiterhin Abstimmungsgespräche bzw. werden Vereinbarungen getroffen, welche die Umsetzung des Vorhabens im beiderseitigen Interesse regeln. Im Rahmen des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens erfolgte mittels Fachgutachten die Untersuchung der Immissionsschutzbelange (Verkehrslärm und elektromagnetische Wirkungen), die aus dem Bahnbetrieb zu erwarten sind. Die Ergebnisse wurden im Bebauungsplan berücksichtigt. Soweit erforderlich, werden technische oder organisatorische Maßnahmen getroffen bzw. wurden festgesetzt.

Das geplante Vorhaben wird über einen eigenen Anschluss an das Stadtentwässerungssystem verfügen, der sämtliches anfallendes Abwasser aufnimmt.

Im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren erfolgt eine frühzeitige Beteiligung der DB AG als Nachbar, auch um die o.g. Anforderungen zu betriebsbezogenen Anforderungen rechtzeitig abzustimmen.

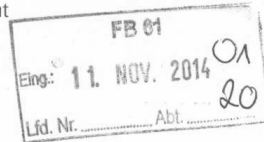
Die bauordnungsrechtlichen Bestimmungen werden im Baugenehmigungsverfahren beachtet.

Änderungen oder Ergänzungen des Bebauungsplans sind hieraus nicht erforderlich.

## 2. Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Köln (06.11.2014 / Eingang 11.11.2014)



Eisenbahn-Bundesamt



Außenstelle Köln

Eisenbahn-Bundesamt, Werkstattstraße 102, 50733 Köln

Stadtverwaltung  
FB 61

52058 Aachen

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

60121 pa

Bearbeitung: Herr Rudolph

Telefon: (02 21) 91 65 7-221

Telefax: (02 21) 91 65 7- 9221

e-Mail: RudolphK@eba.bund.de  
@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 06.11.2014

VMS-Nummer

Betreff: **Aufstellung B-Plan Zollamtsstraße in Aachen**  
Bezug: Ihr Schreiben vom 22.10.14 – FB 61/620-35072-2010  
Anlagen:

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen o. g. B-Plan bestehen für den bereits mit Bescheid vom 21.03.13, Az: 601 pf/008-2305#019 von Bahnbetriebszwecken freigestellten Bereich keine Bedenken.

Der übrige Bereich (vgl. 1.4 des B-Plans) bedarf noch der Freistellung. Sollte diese erfolgt sein, bestehen auch hierfür keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
(Rudolph)

Hausanschrift:  
Werkstattstraße 102, 50733 Köln  
Tel.-Nr. +49 (02 21) 91 65 7-0  
Fax-Nr. +49 (02 21) 91 65 7-490

Öff. Verkehrsmittel: ab Hauptbahnhof mit den S-Bahn Linien S 11 Richtung Düsseldorf oder S 6 Richtung Nippes  
(von dort ca. 5 Minuten Fußweg durch die Sechzigstraße und den Weg entlang der Bahngleise)

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
Deutsche Bundesbank Filiale Trier (BLZ 585 000 00) Konto-Nr. 585 010 03  
IBAN: DE 44 5850 0000 0058 5010 03 BIC: MARKDEF1585

### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 3:**

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Der Vorhabenträger hat die für die bauliche Nutzung zur Verfügung stehende Fläche des Geltungsbereichs, für die wie dargestellt bereits die Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgte, von der DB AG erworben (Flurstücke Nr. 4973 und Nr. 4976). Für das Flurstück Nr. 4975 erfolgte zwischenzeitlich die Freistellung, nachdem eine hier verlaufende Abwasserleitung der DB AG nach Fertigstellung eines Ersatzbauwerkes endgültig stillgelegt werden konnte. Änderungen oder Ergänzungen des Bebauungsplans sind hieraus nicht erforderlich.

### 3. Polizeipräsidium Aachen – Direktion Verkehr

(19.11.2014 / Eingang 20.11.2014)

Seite 1 von 1

Bebauungsplan Zollamtstraße Hier: Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange



**Von:** "Kaefer, Stephan" <Stephan.Kaefer@polizei.nrw.de>  
**An:** "bebauungsplan@mail.aachen.de" <bebauungsplan@mail.aachen.de>  
**Datum:** 19.11.2014 07:15  
**Betreff:** Bauungsplan Zollamtstraße Hier: Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange  
**CC:** "dirk.gobbele@bezreg-koeln.nrw.de" <dirk.gobbele@bezreg-koeln.nrw.de>  
**Anlagen:** doc.pdf

Ihr Schreiben vom 22.10.2014  
Ihr Zeichen FB 61/620-35072-2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus verkehrsrechtlicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Bebauungsplan, wenn die erschlossene Fläche unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften, insbesondere StVO und RAST, an das öffentliche Straßennetz angebunden wird.

Das Parkangebot wird im neu gebauten Gebiet den Bedürfnissen weit weniger entsprechen als bisher. Die Lösung wälzen die Planer zur Zeit auf andere ab.

Der zukünftige zusätzliche geplante Parkplatzmangel im dreistelligen Bereich ist vorrangig kein Problem der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Verkehrsunfällen, wird jedoch zu einem nicht unerheblichen zusätzlichen Parksuchverkehr für zukünftige und jetzige Parkverkehre (Verdrängung) sorgen und zumindest temporär für Behinderungen des fließenden Verkehrs im gesamten Bereich.

Der geplante Kiss-and-ride-Platz ist mit der jetzigen Beschilderung als Fußgängerzone nicht vereinbar. Die Fläche ist so zu planen, dass Rettungswege nicht zugeparkt werden können.

Das Lärmgutachten sieht ausschließlich bauliche Maßnahmen zur Reduzierung des Schallpegels vor. Dennoch ist die temporäre Geschwindigkeitsreduzierung auf der Lagerhausstraße – Bundesstraße – und der Burtscheider Straße – städtische Straße – geplant.

Vor Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zur Lärmreduzierung – ultima ratio – sind andere bauliche Maßnahmen - zum Beispiel ein anderer Straßenbelag – vorzunehmen. Diesbezüglich ist die Bezirksregierung Köln anzuhören.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Stephan Kaefer, Polizeihauptkommissar  
Polizeipräsidium Aachen  
Direktion Verkehr  
Verkehrsunfallprävention und Opferschutz  
Hubert-Wienen-Straße 25  
52070 Aachen  
Telefon: &#43;49-241-9577-41209 CN-Pol: 07-342-41209  
Telefax: &#43;49-241-9577-41205 CN-Pol: 07-342-40105  
E-Mail: [stephan.kaefer@polizei.nrw.de](mailto:stephan.kaefer@polizei.nrw.de)  
Funktionspostfach: [VerkehrsraumKreis.Aachen@polizei.nrw.de](mailto:VerkehrsraumKreis.Aachen@polizei.nrw.de)

file:///C:/Users/HMueller/AppData/Local/Temp/XPgrpwise/546C4380Stadt Aachen... 19.11.2014

#### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 4:**

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Die Vorhabenfläche wird über die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen erschlossen. Die Ausgestaltung von Verkehrsflächen im Allgemeinen wie auch der Kiss & Ride-Anlage im Speziellen erfolgt in Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen unter Einhaltung der relevanten Bestimmungen. Insbesondere werden hierbei Rettungswege beachtet sowie Beschilderungen ggf. korrigiert. Die für das Vorhaben bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze werden – bis auf einen geringen Anteil - nach den hierfür maßgeblichen Bestimmungen bereit gestellt. Die Entscheidung eines privaten Grundstückseigentümers, höherwertige Nutzungen auf der Vorhabenfläche zu entwickeln, statt wie bisher ein Parkhaus zu betreiben, ist aus Sicht der Stadtentwicklung zu befürworten.

Die Stellplätze in der Tiefgarage stehen auch dem öffentlichen Parksuchverkehr uneingeschränkt zur Verfügung. Die Kiss & Ride-Funktion bzw. Kurzzeitparken am Bahnhof wird erhalten. In der Verkehrsuntersuchung wird davon ausgegangen, dass die Nutzer der auf dem Plangebiet bestehenden Parkierungsanlage "Parkplatz am Hauptbahnhof" zukünftig die benachbarte Parkierungsanlage "Parkhaus Verwaltungsgebäude" nutzen werden. Dementsprechend ergeben sich durch den Wegfall des "Parkplatz am Hauptbahnhof" keine Veränderungen für die bestehenden Knotenströme. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen kann leistungsfähig abgewickelt werden. Die Verkehrsqualität (Stufe B) an den untersuchten Knotenpunkten Lagerhausstraße/ Zollamtstraße und Burtscheider Straße/ Zollamtstraße/ Reumontstraße/ Friedlandstraße ändert sich durch die zusätzlichen Quell- und Zielverkehre in der Prognose nicht.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf umgebenden Straßen zur Minderung von Straßenverkehrslärmauswirkungen ist, ebenso wie die Änderung von Fahrbahnoberflächen eine mögliche Minderungsmaßnahme, die geprüft aber nicht umgesetzt wird.

Änderungen oder Ergänzungen des Bebauungsplans sind hieraus nicht erforderlich.

Die bestehenden Bedenken werden zurückgewiesen.



**Bundespolizeiinspektion Aachen**  
(26.11.2014 / Eingang 26.11.2014)

Faxabsender: +4924629925199 BPOLI AACHEN 26-11-14 13:44 S.: 1/1



Bundespolizeiinspektion  
Aachen



POSTANSCHRIFT Bundespolizeiinspektion Aachen  
Bahnhofplatz 3, 52064 Aachen

Stadtverwaltung Aachen  
FB 61

52058 Aachen

bebauungsplan@mail.aachen.de

ANSCHRIFT Bahnhofplatz 3  
52064 Aachen

TEL +49 (0)241 / 568 37 - 0

FAX +49 (0)241 / 568 37 - 2991

E-MAIL bpoli.aachen@polizei.bund.de

BEARBEITET VON PHK PLum

TEL +49 (0)241 / 568 37 - 1001

E-MAIL bpoli.aachen.leitung@polizei.bund.de

INTERNET www.bundespolizei.de

DATUM Aachen, 26.11.2014

AZ 14 00 00

BETREFF **Bebauungsplan, Stadtbezirk Aachen-Mitte, Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße**  
HIER Stellungnahme der Bundespolizeiinspektion Aachen

BEZUG FB 61/620-35072-2010 vom 22.10.2014; Beteiligung von Behörden gem. §4 II BauGB  
ANLAGE Ohne

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundespolizeiinspektion Aachen ist nach umfangreichen Sanier- und Umbaumaßnahmen Ende 2013 in das ehemalige Gebäude Hauptzollamt am Hauptbahnhof Aachen eingezogen und liegt somit in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem neuen, im Bebauungsplan aufgestellten Gebäudekomplex.

Zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Dienstbetriebes ist es zwingend erforderlich, eine Funkanbindung zu unterhalten, welche für das Dienstgebäude der Bundespolizei durch Anbindung an die Karlshöhe realisiert wurde.

Aufgrund der Höhe der einzelnen Gebäude ist nicht auszuschließen, dass die Funkanbindung zur Karlshöhe beeinträchtigt oder gestört sein könnte. Insofern ist eine fachliche Bewertung zwingend geboten, welche mit Errichtung in der Bauphase an den physikalischen Bedingungen zu testen wäre.

Insofern vermag ich noch nicht abschließend zu bewerten, ob die Belange der Bundespolizei beeinträchtigt sein könnten.

Für den Fall einer Beeinträchtigung wäre die Installation eines sogenannten Umsetzers zielführend. Dieser wäre dann auf einen der Dächer im neuen Gebäudekomplex anzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Hartmann

BANKVERBINGUNG Aachener Bank  
BIC: GENODE33AACH  
IBAN: DE10 3900 0150 4008 65011

### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 5:**

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Seitens des Vorhabenträgers wird im Rahmen einer technischen Voruntersuchung oder bzw. und der Ausführungsplanung des Vorhabens geprüft, ob Beeinträchtigungen des Funkbetriebes zu erwarten sein können. Ggf. wird dies ergänzend während der Bauphase getestet. Sofern zur Sicherstellung der Funkverbindung ein Umsetzer im Vorhabengebiet erforderlich werden sollte, ist Bau und Betrieb eines solchen durch den Vorhabenträger zu ermöglichen. Hierzu erfolgen Abstimmungen zwischen Vorhabenträger und der Bundespolizei. Regelungen werden dazu im Durchführungsvertrag getroffen .

Änderungen oder Ergänzungen des Bebauungsplans sind hieraus nicht erforderlich.

5. Bezirksregierung Köln, Dezernat 35.4  
(27.11.2014 / Eingang 02.12.2014)

Fa:

35072-2010

Bezirksregierung Köln



P

Bezirksregierung Köln, 50606 Köln  
Stadtverwaltung Aachen  
FB 61  
Herrn Müller  
52058 Aachen



Datum: 27. November 2014  
Seite 1 von 1

Aktenzeichen:  
35.4.15-01.01

Auskunft erteilt:  
Frau Buggert

sophie.buggert@brk.nrw.de  
Zimmer: H 414  
Telefon: (0221) 147 - 2764  
Fax: (0221) 147 - 2615

**Aufstellung eines Bebauungsplanes nach § 13 BauGB - Zollamtstraße -  
im Stadtbezirk Aachen-Mitte**

Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Zeughausstraße 2-10,  
50667 Köln

Ihr Schreiben vom 22.10.2014, Az. FB 61/620-35072-2010

DB bis Köln Hbf,  
U-Bahn 3,4,5,16,18  
bis Appellhofplatz

Sehr geehrter Herr Müller,

Besuchereingang (Hauptpforte):  
Zeughausstr. 8

durch die Neubebauung an der Zollamtstraße wird der Umgebungsschutz der unmittelbar benachbarten Baudenkmäler „Hauptzollamt“ und „Hauptbahnhof“ berührt. Kubatur und Höhenentwicklung der neuen Baukörper sind in dem sensiblen Übergangsbereich zwischen Alt und Neu auf die vorhandenen denkmalgeschützten Bauten abzustimmen.

Telefonische Sprechzeiten:  
mo. - do.: 8:30 - 15:00 Uhr

Besuchertag:  
donnerstags: 8:30 - 15:00 Uhr  
(weitere Termine nach Vereinbarung)

In dem vorliegenden Entwurf wird für den elliptischen Baukörper, der den westlichen Abschluss des Gebäudekomplexes bildet, eine Dreigeschossigkeit mit einer maximalen Gebäudehöhe von 195,5 Meter ü. NN festgesetzt. Dies liegt deutlich über der Traufhöhe des Hauptbahnhofs von 194,07 Meter ü. NN (Hauptbaukörper) und wird deshalb als nicht denkmalverträglich beurteilt. Die Gebäudehöhe des elliptischen Baukörpers ist deshalb dahingehend zu reduzieren, dass sie maximal die Höhe des heute an gleicher Stelle vorhandenen Gebäudes erreicht, die als denkmalverträglich anzusehen ist. Ich bitte Sie um genaue Angaben, welche Gebäudehöhe ü. NN dieses Bestandsgebäude hat, da dies aus den vorliegenden Plänen nicht hervorgeht.

Landeskasse Düsseldorf:  
Landesbank Hessen-Thüringen  
BLZ 300 500 00,  
Kontonummer 965 60  
IBAN:  
DE34 3005 0000 0000 0965 60  
BIC: WELADEDXXX

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

*Buggert*  
(Buggert)

Hauptsitz:  
Zeughausstr. 2-10, 50667 Köln  
Telefon: (0221) 147 - 0  
Fax: (0221) 147 - 3185  
UST-ID-Nr.: DE 812110859

poststelle@brk.nrw.de  
www.bezreg-koeln.nrw.de

### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 6:**

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Der Bebauungsplan setzte im Entwurf der Offenlage für den zum Hauptbahnhof benachbarten Bereich keine dreigeschossige Bebauung fest. Die benannte zulässige maximale Gebäudehöhe von 195,5 m ü. NHN wurde für den obersten Abschluss der Gebäude (Oberkante) definiert. Dies ist im Sinne dieser Festsetzungen der höchst gelegene Punkt der baulichen Anlage, unabhängig von der baulichen Funktion oder der Nutzung. Selbst wenn dieses Höchstmaß von allen Gebäudeteilen ausgenutzt werden würde, ist aufgrund des Abstandes zum Gebäude Hauptbahnhof von mindestens 18 Metern und mit Blick auf die optisch wirksame Gesamthöhe des Hauptbahnhofes (First) von 206,05 m eine denkmalunverträgliche Wirkung nicht erwartbar.

Dazu trägt auch bei, dass das derzeit vorhandene, unmittelbar an das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes angebaute Bestandsgebäude eine Gesamthöhe von 194,14 m ü. NHN aufweist, und somit keine Verschlechterung in Bezug auf die Höhenentwicklung von benachbarten Gebäuden einhergeht, da das neue Vorhaben mit Abstand zum Hauptbahnhof errichtet wird.

Es wird vorgeschlagen, die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen und die Planung in Bezug auf die festgesetzte Höhe von 195,5 m auf 195,1 m über NHN zu ändern. Damit liegt das neue Gebäude nur ca. 1,0 m höher als das vorhandene Bestandsgebäude..

Die Verwaltung schlägt vor, die max. Gebäudehöhe in diesem Bereich auf 195,1 m über NHN festzusetzen.

Die Bezirksregierung Köln hat sich dieser geplanten Änderung nach der öffentlichen Auslegung im Rahmen eines eingeschränkten Beteiligungsverfahrens zugestimmt.

Den bestehenden Bedenken wird gefolgt.

**LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland(28.11.2014 / Eingang 02.12.2014)**

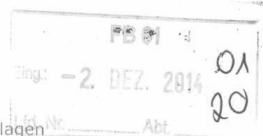


LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland  
Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Stadt Aachen  
Fachbereich 61  
Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen  
Herr Müller  
52058 Aachen



Datum und Zeichen bitte stets angeben

28.11.2014  
14-4691-Ka

Maria Kampshoff  
Tel 02234 9854-541  
Fax 0221 8284-1991  
Maria.Kampshoff@lvr.de

**Aachen, Bebauungsplan Nr. 958 nach § 13 BauGB – Zollamtstraße – im Stadtbezirk Aachen-Mitte, im Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, gemäß § 4 Abs.2 BauGB**

Ihr Schreiben vom 22.10.2014

**Schreiben des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland vom 11.10.2013 sowie ergänzende Stellungnahmen vom 20.02.2014 und vom 29.08.2014, die Bestandteil dieser Stellungnahme sind**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Müller,

§ 1 Abs. 5 BauGB enthält eine Planungsleitlinie, mit der die Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes sichergestellt werden soll. Die Bauleitpläne sollen nach § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, u.a. indem die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell erhalten und entwickelt wird. Damit sind auch die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Sinne der Bewahrung vorhandener Baukultur angesprochen. Als vorausschauende Planung muss die Bauleitplanung denkmalwürdige Schutzgegenstände berücksichtigen („formale“ Schutzanforderungen, wie in der Begründung zur öffentlichen Auslegung, sind nicht Gegenstand des Denkmalschutzgesetzes NRW) und die Auswirkungen der Planung bedenken, was in der vorliegenden Begründung zur öffentlichen Auslegung angesichts der hohen Bedeutung der Baudenkmäler und des Welterbe Doms in keiner Weise angemessen erfolgt. Dabei regelt § 1 Abs. 3 Satz 2 DSchG NW, dass die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden frühzeitig einzuschalten sind. Bei dem zur Diskussion stehenden Bauvorhaben hat die Stadt Aachen über mehrere Jahre mit



*Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an [Anregungen@lvr.de](mailto:Anregungen@lvr.de)*

980-001-05.2009

Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler), Ehrenfriedstraße 19, Abtei Brauweiler  
Bushaltestelle Brauweiler Kirche: Linien 961, 962 und 980  
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0, Internet: [www.denkmalpflege.lvr.de](http://www.denkmalpflege.lvr.de)  
UST-IdNr.: DE 122 656 988, Steuer-Nr.: 214/5811/0027

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung  
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Landesbank Hessen-Thüringen, Kto 60 061 (BLZ 300 500 00)  
IBAN: DE 84 3005 0000 0000 660061, BIC: WELADED3  
Postbank Niederlassung Köln, Kto 564 501 (BLZ 370 100 50)  
IBAN: DE 95 3701 0050 0000 564501, BIC: PBNKDEFF370

Seite 2

dem Investor gesprochen, ohne die speziell für diese städtebauliche Situation enorm wichtigen denkmalpflegerischen Belange frühzeitig in die vorbereitende Untersuchung mit aufzunehmen. Entsprechend finden die Gegebenheiten des Ortes, der städtebaulichen Situation und der Bedeutung des historischen Stadtkerns von Aachen mit dem Mittelpunkt von Dom und Rathaus in der Planung keine Berücksichtigung.

Die Charta von Athen(1964) enthält die grundlegende Feststellung, dass zur Erhaltung eines Denkmals die Bewahrung eines seinem Maßstab entsprechenden Rahmens gehört, was auch die Erhaltung einer überlieferten Umgebung des Denkmals umfasst. Mit anderen Worten beansprucht jedes denkmalwerte Bauwerk, unabhängig davon, ob sein historischer, städtebaulicher oder landschaftlicher Zusammenhang vollständig überliefert ist, einen bestimmten Wirkungsbereich, ohne dessen Erhaltung die kulturhistorische Bedeutung des Objektes nicht oder nicht vollständig ablesbar ist.

#### Kulturgüter- und Denkmalschutzbelange

Es ist für die Beurteilung eines Bebauungsplangebietes, das sich nur auf ein Bauvorhaben bezieht, unerheblich, ob sich im Plangebiet ein Baudenkmal befindet. Für die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange ist der von der Planung betroffene Wirkungsraum aber auch der der betroffenen Denkmäler bzw. städtebaulichen Umgebung zu betrachten, der sich im vorliegenden Fall durch die unmittelbar umgebenden Baudenkmäler sowie des als Denkmalbereich geschützten historischen Stadtkerns von Aachen mit dem Welterbe Dom und dem Rathaus als städtebauliche Dominanten zusammensetzt.

Der Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan benennt lapidar die benachbarten Denkmäler, ohne sie jedoch zu beschreiben, angemessen in ihrer Bedeutung und ihres städtebaulichen Kontextes darzustellen und mit der entsprechenden Gewichtung in die Planung einzugeben. Der überlieferte historische und städtebauliche Zusammenhang der Baudenkmäler sowie ihre maßgebliche Umgebung muss im Rahmen einer Analyse nach strukturellen, funktionalen und visuellen Zusammenhängen inhaltlich und räumlich festgelegt werden. Dabei werden, ausgehend von der Eigenheit und Geschichte des Denkmals und seiner Umgebung, Wert und wechselseitige Wirkung sowie Charakteristika der Umgebung als Wirkungsbezugsraum bestimmt. In diesem Zusammenhang sind auch Sichtachsen zu betrachten, da sie, oft als Teil einer bewussten städtebaulichen Planung, zum Wirkungsraum und damit zum Schutzgegenstand eines Baudenkmales gehören.

Das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland hat in seinen **früheren Schreiben, die ausdrücklich erneut Bestandteil dieser Stellungnahme sind**, auf die enorm hohe Bedeutung der Baudenkmäler, sowohl für die Stadt Aachen aber auch überregional, bereits hingewiesen. Die bloße Benennung, trotz zuvor eingeforderter denkmalpflegerischer Bestandsanalyse, zeigt, dass die Stadt Aachen die Bedeutung dieser Objekte und ihrer entsprechenden Gewichtung für die Planung nicht berücksichtigen möchte.

Seite 3

Die durch die Stadt Aachen vorgenommene Beschreibung der Auswirkungen der Planung auf die Baudenkmäler wird auf das Ergebnis messtechnischer Sichtachsen reduziert, das in keiner Weise den Anforderungen einer klassischen Sichtbereichsanalyse entspricht. Es ist davon auszugehen, dass durch die enorm hohe Bebauung einschließlich der Überlagerung mit dem als städtebaulichen Missstand (typisch? - S. 53/ Begründung zur Auslegung) zu begreifenden Baukörper des städtischen Verwaltungsgebäudes jeglicher Sichtbezug auf die historische Innenstadt aber auch auf das Welterbe Dom sowohl vom Bismarckturm als auch von der Burtscheider Brücke verstellt wird.

Entsprechend wird die visuelle Auswirkung auf das Marschiertor sein, da hier von einer vollständigen Verdeckung des Daches auszugehen ist. Die geplante, großmaßstäbliche Bebauung beeinträchtigt das bisher erlebbare historische „Gegenüber“ der beiden Stadtgebilde, indem das Marschiertor nicht mehr als Eingang zur Stadt erkennbar ist. Aber auch die bisherige Verbindung vom Dom durch das Tor über die Brücke nach Burtscheid, das Erkennen eines städtebaulichen Wechsels, wird durch die hohe Bebauung an der Burtscheider Straße erheblich beeinträchtigt.

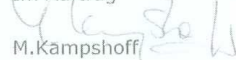
Die Neubebauung an der Lagerhausstraße grenzt unmittelbar an die Baudenkmäler Hauptbahnhof bzw. Hauptzollamt an. Entsprechend sind Kubatur und Höhenentwicklung in dem unmittelbar anschließenden Bereich auf die Baudenkmäler abzustimmen. Die heute in diesem Bereich vorhandene Bebauung entspricht bezüglich Höhe (NN) und städtebaulicher Situation denkmalpflegerischer Zielsetzung und ist im Bebauungsplanentwurf entsprechend festzusetzen.

Aus denkmalpflegerischer Sicht bestehen erhebliche Bedenken gegen die Planung, da eine enorme Beeinträchtigung der Baudenkmäler festzustellen ist. Die „schutzgutbezogenen“ Aspekte werden auf die Sichtbeziehungen reduziert, die gemäß § 1 BauGB erforderliche Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, hier: die Gegebenheiten des Ortes, der städtebaulichen Situation und der Bedeutung des historischen Stadtkerns von Aachen mit dem Mittelpunkt von Dom und Rathaus ist den Unterlagen nicht zu entnehmen und finden entsprechend in der Planung keine Berücksichtigung. Dagegen werden wirtschaftliche Aspekte angeführt, die wohl kaum einen öffentlichen Belang darstellen dürften.

Mit freundlichen Grüßen

Die Direktorin des Landschaftsverbandes Rheinland

Im Auftrag

M. Kampshoff 

LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland  
(Stellungnahmen vom 11.10.2013, 29.08.2014)

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland  
Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Datum und Zeichen bitte stets angeben

11.10.2013  
13- 4474-Ka

Stadt Aachen  
Der Oberbürgermeister  
Fachbereich 61  
Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen  
52058 Aachen

Maria Kampshoff  
Tel 02234 9854-541  
Fax 0221 8284-1991  
Maria.Kampshoff@lvr.de

**Aachen, Bebauungsplan nach § 13a BauGB – Zollamtstraße – im Stadtbezirk Aachen-Mitte, im Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße**

Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Ihr Schreiben vom 02.09.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Kurzdarstellung der Bestandssituation weisen Sie bereits auf die Denkmäler in der unmittelbaren Umgebung des Planungsgebietes hin. Hierzu gehören das Denkmalensemble von Bahnhof mit den Perronüberdachungen (1905), Zollamt (1846-1848) und Hochhaus „Grenzwacht“ (1930) sowie das Maschierort aus dem 13.Jh. mit den Resten der aufgegebenen Umwallungsanlage als größere Grünfläche.

Ansonsten überwiegt eine viergeschossige Blockrandbebauung, weitgehend nach dem 2.Welkrieg errichtet, die sich den repräsentativen Baudenkmalen unterordnet.

Lediglich das heutige Stadtverwaltungsgebäude der 1970er Jahre an der Lagerhausstraße mit seinem massiven Kubus und seiner enormen Höhe kann als störender Eingriff in die Stadtentwicklung von Aachen begriffen werden.

Markante Blickbeziehungen bestehen von der Burtscheider Brücke auf das Maschierort (Dach mit Turm) sowie auf das Denkmalensemble von Zollamt, Bahnhofsanlage und Hochhaus des Verwaltungsgebäudes. Desweiteren ist die Stadtsilhouette mit Dom, Rathaus und Lousberg erkennbar. Ergänzende Blickachsen bestehen außerdem von der Zollamtstraße auf den Westeingang des Hauptbahnhofs sowie zwischen Maschierort und dem Turm des Verwaltungsgebäudes, der als städtebauliche Dominante am

*Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an [Anregungen@lvr.de](mailto:Anregungen@lvr.de)*



Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler), Ehrenfriedstraße 19, Abtei Brauweiler  
Bushaltestelle Brauweiler Kirche: Linien 961, 962 und 980  
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0, Internet: [www.denkmalpflege.lvr.de](http://www.denkmalpflege.lvr.de)  
UST-IdNr.: DE 122 656 988, Steuer-Nr.: 214/5811/0027

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung  
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Landesbank Hessen-Thüringen, Kto 60 061 (BLZ 300 500 00)  
IBAN: DE 84 3005 0000 0000 060061, BIC: WELADED3  
Postbank Niederlassung Köln, Kto 564 501 (BLZ 370 100 50)  
IBAN: DE 95 3701 0050 0000 564501, BIC: PBNKDE33



Bahnhofsvorplatz einen markanten, in der ganzen Stadt als Orientierungspunkt sichtbaren Akzent setzt (s.a.: Heuter, Christoph, aus: Emil Fahrenkamp, Imhof Verlag, 2002).

Die Stadt Aachen geht davon aus, dass aufgrund der innerstädtischen Lage ein beschleunigtes Verfahren gemäß §13a BauGB durchgeführt werden kann, so dass Umweltprüfung und Umweltbericht entfallen können.

Angesichts der starken Vorprägung der unmittelbaren Umgebung des Planungsgebietes mit herausragenden Baudenkmalern, die auch städtebaulich von besonderer Bedeutung sind, bedarf es nach Auffassung des Fachamtes eines denkmalpflegerischen Fachbeitrages: Bestandsaufnahme, Darstellung und Erläuterung der Baudenkmalen einschließlich ihrer städtebaulichen Bedeutung, Analyse der Umgebung und Aussagen in Hinblick auf die Möglichkeiten einer angemessenen denkmalgerechten Höhenentwicklung in der unmittelbaren Umgebung der Baudenkmalen, deren Nachbarschaft sich bis auf das beeinträchtigende Gebäude der Stadtverwaltung an der Lagerhausstraße durch eine Viergeschossigkeit auszeichnet.

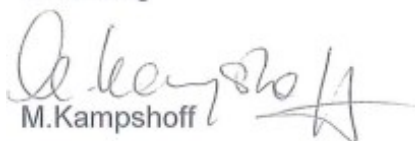
Die vorliegenden Unterlagen sind leider in keiner Weise ausreichend, um auch nur ansatzweise eine aus denkmalpflegerischer Sicht angemessene Beurteilung der Planung zu ermöglichen. Weder Topografie, Trauf- und Firsthöhen der Baudenkmalen, Alleinstellungsmerkmale im Stadtraum (Maschientor und Turm des Verwaltungsgebäudes Bahnhofplatz), Blickbezüge und zu erhaltende Sichtachsen werden benannt und städtebaulich architektonisch aufgegriffen.

Die Planung eines weiteren Hochhauses führt im Gegensatz dazu, dass das Hochhaus Römerstraße seine Bedeutung als städtebauliche Dominante verliert.

Maßstab der Neuplanung kann außerdem nicht der massige Solitär des Verwaltungsgebäudes an der Lagerhausstraße mit einer vollständigen Überbauung des Grundstückes, sondern nur die historische kleinteiligere Bebauung in ihrer bestehenden Umgebung sein.

Ich bitte Sie, die zuvor genannten Anregungen und Bedenken bei der Weiterentwicklung des Bebauungsplanentwurfs zu berücksichtigen, da die vorliegenden Unterlagen lediglich den Schluss zulassen, dass die beabsichtigte Planung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der zuvor benannten Baudenkmalen und ihres Wirkungsraumes führt.

Mit freundlichen Grüßen  
Die Direktorin des Landschaftsverbandes Rheinland  
Im Auftrag

  
M.Kampshoff

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland  
Postfach 21 40 - 50250 Pulheim

Stadt Aachen  
Fachbereich 61  
Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen  
Herr Müller  
52058 Aachen

Datum und Zeichen bitte stets angeben

29.08.2014  
14-2108-Ka

Maria Kampshoff  
Tel 02234 9854-541  
Fax 0221 8284-1991  
Maria.Kampshoff@lvr.de

**Aachen, Bebauungsplan nach § 13 BauGB – Zollamtstraße – im Stadtbezirk  
Aachen-Mitte, im Bereich Zollamtstraße, Burtscheider Straße  
2. Ergänzende Stellungnahme**

Entwurf zur Bebauung Blue Gate Aachen, ergänzende Unterlagen vom 16.06.2014

Schreiben des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland vom 11.10.2013  
Ergänzende Stellungnahme vom 20.02.2014  
Diverse Ortstermine

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Müller,

die vorliegenden Unterlagen zum Bauvorhaben im Bereich des Aachener Bahnhofs an der Zollamtstraße zeigen nun eine in der Höhe reduzierte Planung, die wichtige Blickachsen vom Bismarckturm und von der Burtscheider Brücke aus auf Aachener Dom und Rathaus berücksichtigen sollen. Dabei wird versucht, einerseits durch die Höhe, aber auch durch die Stellung der Gebäude Durchblicke auf die – u.a. auch durch die Denkmalbereichssatzung für die Aachener Innenstadt - geschützte Silhouette von Dom und Rathaus zu ermöglichen.

Trotz der veränderten Planung wird nach unserer Auffassung das Welterbe Aachener Dom weiterhin erheblich in seinem Wirkungsraum beeinträchtigt (Sichtbeziehungen/ Silhouettenschutz). Die nun vorliegende Visualisierung zeigt einen sehr reduzierten

980-001-  
05.2009

*Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an [Anregungen@lvr.de](mailto:Anregungen@lvr.de)*

Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler), Ehrenfriedstraße 19, Abtei Brauweiler  
Bushaltestelle Brauweiler Kirche: Linien 961, 962 und 980  
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0, Internet: [www.denkmalpflege.lvr.de](http://www.denkmalpflege.lvr.de)  
USt-IdNr.: DE 122 656 988, Steuer-Nr.: 214/5811/0027

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung  
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Landesbank Hessen-Thüringen, Kto 60 061 (BLZ 300 500 00)  
IBAN: DE 84 3005 0000 0000 060061, BIC: WELADED3  
Postbank Niederlassung Köln, Kto 564 501 (BLZ 370 100 50)  
IBAN: DE 95 3701 0050 0000 564501, BIC: PBNKDE33

Seite 2

Ausschnitt auf den historisch bedeutenden Stadtmittelpunkt. Es ist zu befürchten, dass das mit dieser Form der Visualisierung erzeugte Sichtfenster später nicht der gebauten Realität entsprechen wird. Andererseits lässt die Visualisierung sehr deutlich noch den heute bestehenden Blick auf eine beeindruckende Stadtansicht erkennen, die in dieser Ausprägung und Vollständigkeit nur von ganz wenigen Standorten aus erlebbar ist.

Von der Burtscheider Brücke aus nimmt man fast die gesamte topographische Situation der Stadt Aachen mit ihrer typischen Kessellage wahr. In der Ansicht entsteht nach allen Seiten eine bewegte Silhouette, eine bewegte Kontur der Dächer, mit den Türmen von Dom und Rathaus als Akzente. Gleichzeitig rückt der Blick auf das Baudenkmal Marschierator mit seinem mächtigen Dach die Bedeutung dieses Standortes ins Bewusstsein. „ 1257 begann um Kaiserpfalz und Dom im Mittelpunkt der Bau des zweiten konzentrischen Stadtmauerrings und dauerte etwa 100 Jahre. Er blieb über Jahrhunderte die äußere Grenze der Stadt. In französischer Zeit ab 1792 begann die Schleifung der Stadtbefestigungen mit Umgestaltungen zu Straßen, in Abschnitten Promenaden mit Parkanlagen. Ein Relikt der Stadtumweh- rung ist das Marschierator, nicht weit entfernt vom Bahnhof. Die mittelalterliche Stadtbefestigung tangiert im Süden beinahe das ehemalige Stadtgebiet von Burtscheid. Diese enge Nachbarschaft zweier Städte ist eine historische Besonderheit, die...heute noch in städtebaulichen Strukturen, im Stadtraum und in Blickbeziehungen nachvollzogen werden kann. Denn mit dem Marschierator selbst, mit der Straßenführung durch das Tor, mit den Sichtbezügen auf das Tor, auf die Stadt und auf den Dom .. lebt die Befestigung in städtebaulichen Nachfolgeelementen weiter...Es ist wichtig, den Gesamtzusammenhang zu bestimmen und zu bewerten, um ihn bewusst zu überliefern und auch um dadurch das Stadttor in seiner heutigen städtebaulichen Rolle zu unterstützen.“ (Denkmalpflege im Rheinland,3/2014, Janßen-Schnabel)

Die geplante, großmaßstäbliche Bebauung beeinträchtigt das bisher erlebbare historische „Gegenüber“ der beiden Stadtgebilde, indem das Marschierator nicht mehr als Eingang zur Stadt erkennbar ist (vollständig verdeckt). Aber auch die bisherige Verbindung vom Dom durch das Tor über die Brücke nach Burtscheid, das Erkennen eines städtebaulichen Wechsels, wird durch die hohe Bebauung an der Burtscheider Straße erheblich beeinträchtigt.

Auf die zahlreichen, städtebaulich und architektonisch bedeutenden Baudenkmäler in der unmittelbaren Umgebung des Bauvorhabens habe ich bereits in den früheren Stellungnahmen hingewiesen, so dass ich Wiederholungen vermeiden möchte.

Abschließend ist weiterhin festzuhalten, dass trotz der engagierten Bemühungen des Investors, ein Bauvorhaben zu entwickeln und hierzu Alternativen vorzulegen, die stärker Bezug auf die Gegebenheiten des Ortes nehmen sollen, dass die Neubebauung in einem historisch-städtebaulichen Kontext gesehen werden muss, dem die bisherige Betrachtungsweise nicht gerecht wird.

Seite 3

Um eine Bebauung in diesem Planbereich verwirklichen zu können, bedarf es daher einer umfassenden, weit ausgreifenden, vorhergehenden städtebauliche Analyse, die die denkmalpflegerischen Belange in angemessener Weise berücksichtigt und auch dem Welterbe Aachener Dom mit seiner als Denkmalbereich geschützten Pufferzone, zu dem auch das Marschierort gehört, gerecht wird.

Mit freundlichen Grüßen  
Die Direktorin des Landschaftsverbandes Rheinland  
Im Auftrag

K A M P S H O F F

### **Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 7:**

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die in § 1 Abs. 5 BauGB aufgelisteten Belange in Bezug auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und zwar - wie dabei im Rahmen der Bauleitplanung gefordert und Wesenszug jedweder Planung - mittels einer sachgerechten Abwägung zwischen den Belangen.

Dabei wurde eines der dort genannten Oberziele, "die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln", vorliegend wie nachfolgend dargestellt bewertet und berücksichtigt.

Es ist nach wie vor grundsätzlich festzustellen, dass sich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans weder förmlich unter Denkmalschutz stehende noch denkmalwerte Objekte befinden. Die im Umfeld vorhandenen Baudenkmäler Hauptbahnhof, Zollamt, Hochhaus "Grenzwacht" und Marschierstor werden durch die Planung nicht unmittelbar berührt. Das derzeit an den denkmalgeschützten Teil des Hauptbahnhofes ohne Rücksichtnahme auf denkmalpezifische Sachverhalte angebaute, bestehende Gebäude aus den siebziger Jahren, wird im Zuge der Umsetzung der vorliegenden Planung sogar beseitigt. Damit ist die Westfassade des Hauptbahnhofes wieder uneingeschränkt erlebbar und gestalterisch nicht mehr durch gebäudefremde bauliche Anlagen "belastet". Diese Maßnahme würde ohne die nun vorliegende geplante Entwicklung des Vorhabens BlueGate Aachen nicht umgesetzt.

Mit der vorgesehenen Neubebauung wird unmittelbar angrenzend an die benachbarten Denkmäler Hauptbahnhof und Zollamt eine zulässige maximale Gebäudehöhe von 195,1 m ü. NHN für den obersten Abschluss der Gebäude (Oberkante) festgesetzt. Dies ist im Sinne dieser Festsetzungen der höchst gelegene Punkt der baulichen Anlage, unabhängig von der baulichen Funktion oder der Nutzung. Selbst wenn dieses Höchstmaß von allen Gebäudeteilen ausgenutzt werden würde, ist aufgrund des Abstandes zum Gebäude Hauptbahnhof von mindestens 17 Metern und mit Blick auf die optisch wirksame Gesamthöhe des Hauptbahnhofes (First) von 206,05 m und des Nebentraktes von 196,57 m ü. NHN eine denkmalunverträgliche Wirkung nicht erwartbar. Dazu trägt auch bei, dass das derzeit vorhandene, unmittelbar an das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes angebaute und abzubrechende Bestandsgebäude eine Firsthöhe von 194,14 m ü. NHN - also nur ca. 1 Meter weniger als der geplante Neubau - aufweist, und somit keine Verschlechterung in Bezug auf die Höhenentwicklung von benachbarten Gebäuden einhergeht, da das neue Vorhaben mit räumlichem Abstand zum Hauptbahnhof errichtet wird. Überdies wird mit der Planung, u.a. aus Gründen des Denkmalschutzes, eine seitens des Architektenbeirats vorgeschlagene deutliche Höhenentwicklung als Landmarke gerade nicht umgesetzt, so dass auch insgesamt eine dem Umfeld angepasste und bezüglich der Denkmalbelange abgestimmte Höhen- und Kubaturausbildung des Vorhabens derart verwirklicht wird, dass unter Berücksichtigung der Denkmalaspekte dennoch eine städtebaulich sinnvolle Nachverdichtung möglich ist.

Unter Würdigung der bereits im bisherigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Äußerungen und der hierbei und in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegten und ermittelten Sachverhalte zum Ortsbild, den bauhistorischen Aspekten und Elementen sowie den Denkmalschutzbelangen, hat sich die Stadt Aachen mit der im o.g. Oberziel geforderten "Entwicklung" der städtebaulichen Gestalt und des Ortsbildes befasst. Daneben sind aber auch die weiteren Oberziele des § 1 Abs. 5 BauGB zu beachten. So wird einer nachhaltigen städtebaulichen (Innen-)Entwicklung hier durch eine angemessene Nachverdichtung der ehemaligen Bahnflächen Rechnung getragen. Im Sinne dieser damit beförderten, vom Gesetzgeber gleichrangig angesiedelten städtebaulichen Zielsetzung, ist auch die vorgesehene 5-6-geschossige Bebauung mit Blick auf die Umgebungsbebauung mit 4-5 Geschossen nicht rücksichtslos insbesondere gegenüber Denkmalbelangen. Die zu beteiligenden Behörden wurden frühzeitig im September/ Oktober 2013 in das Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren auf der Grundlage eines ersten, mit dem Architektenbeirat der Stadt abgestimmten Entwurfes für das Vorhaben eingebunden. Entgegen der Ausführung in der Stellungnahme erfolgt mit der bereits dargestellten Modifizierung der Planung (Höhenreduzierung, Freihaltung von Sichtachsen, Drehung von Baukörpern) die Beachtung der Umfeldgegebenheiten und insbesondere des historischen Stadtkerns mit Rathaus und Dom wie folgt:

Stellungnahme der Verwaltung zu den o.d. Äußerungen vom 11.10.2013 und 29.08.2014 im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB:

Im Rahmen der Vorhabenplanung und des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens erfolgte die Einbeziehung der für die Belange des Denkmalschutzes zuständigen Fachämter und -stellen. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Vorhabenplanung und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans erfolgt die Berücksichtigung der relevanten denkmalschutzrechtlichen Belange in Abwägung mit allen weiteren in die Planung einzustellenden und zu bewertenden Sachverhalten. Im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB im Bebauungsplanaufstellungsverfahren wird die weitere Beteiligung des LVR auf der Grundlage der aktuellen Vorhabenplanung erfolgen.

Zunächst ist festzuhalten, dass sich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans keine Baudenkmäler befinden. Östlich angrenzend an den Geltungsbereich befindet sich das Ensemble um den Hauptbahnhof (Empfangsgebäude Hauptbahnhof, Ehem. Hauptzollamt Aachen-Süd und Hochhaus "Grenzwacht"). Ausschließlich das Marschierator in ca. 100 m Entfernung zur nördlichen Geltungsbereichsgrenze, ist Bestandteil des Denkmalbereichs Innenstadt.

Sichtachse Bismarckturm

Seitens des Vorhabenträgers wurden auf der Grundlage von Vermessungsdaten Visualisierungen erstellt, die gem. der maßgeblichen Regelungen der Satzung des Denkmalbereichs Innenstadt den Nachweis erbringen, dass die maßgebliche Silhouette des Denkmalbereichs Innenstadt durch das Vorhaben nicht weitergehend als derzeit vorhanden beeinträchtigt wird. Damit erfolgt die Berücksichtigung die Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus vom Bismarckturm aus. Zum Anderen erfolgte mittlerweile eine Reduzierung der Geschosse des geplanten Bürogebäudes, das gegenüber dem Verwaltungsgebäude Zollamtstrasse liegt, auf 8 Vollgeschosse. Damit wird eine deutliche Höhenreduzierung vorgenommen, mit der die geplante Neubebauung in der Zollamtstraße deutlich hinter die Gebäude des Denkmalensembles um den Hauptbahnhof zurück tritt.

Sichtachse Burtscheider Brücke

Die Sichtachse von der Burtscheider Brücke auf Dom und Rathaus wurde durch die Umplanung des Vorhabens (Drehung zweier Baukörper) derart berücksichtigt, dass zwischen dem geplanten Hotelgebäude und dem ersten Wohngebäude eine freie Sicht Dom und Rathaus erhalten bleibt. Die freizuhaltende Zone wurde durch einen Vermessungsingenieur grafisch ermittelt und wurde in einem Vermessungsplan dargestellt (s. Begründung Abb. 33). Diese freizuhaltende Zone wurde als Festsetzung von Baulinien in den Bebauungsplan übernommen. Die ebenfalls vorliegende Visualisierung baut sowohl auf Vermessungsdaten als auch auf einem Foto auf, hat selbstverständlich nicht den Genauigkeitsgrad wie die Vermessungspläne.

Der Auffassung, dass das Welterbe Aachener Dom weiterhin erheblich in seinem Wirkungsraum beeinträchtigt wird (Sichtbeziehungen/Silhouettenschutz) und dass zu befürchten ist, dass das mit der erfolgten Form der Visualisierung erzeugte Sichtfenster später nicht der gebauten Realität entsprechen wird, wird nicht gefolgt. Damit erfolgt die Berücksichtigung der Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom. Eine Freihaltung der Sicht auf das gesamte Stadtzentrum kann hier nicht gefordert werden, da dies eine nur sehr reduzierte Nutzung des Grundstückes ermöglichen würde.

Sicht auf den Stadtmittelpunkt und auf die Stadtopografie von der Burtscheider Brücke

Im ergänzenden Schreiben des LVR wird der Blick auf die gesamte Stadtansicht und die besondere Topografie als schützenswert eingeschätzt und daher Bedenken gegen die Planung erhoben. Die gewünschte Erhaltung dieser Stadtansicht würde jegliche Bebauung des Grundstückes über das vorhandene Maß hinaus verhindern, was diese Stadtansicht von einem bestimmten Punkt am oberen Teil der Brücke überbewertet und als Konsequenz nicht verhältnismäßig wäre.

Marschierator

Mit der geplanten Bebauung wird die benannte Blickbeziehung von der Burtscheider Brücke zum Marschierator verändert. Aus Richtung der B 57 von Süden her wird die geplante Neubebauung den Anteil der bisher von Burtscheid aus sichtbaren Dachfläche des Marschiertores um ca. 40% verringern. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass bereits heute, ausschließlich dessen Dachfläche wahrnehmbar ist. Etwa von der Mitte der Burtscheider Brücke aus weiter in südliche Richtung wird aufgrund der geplanten mehrgeschossigen Bebauung neben der Burtscheider Straße die Sicht auf das Marschierator künftig nicht mehr möglich sein. Dafür wird vom Nordende der Brücke aus zukünftig ein größerer Ausschnitt des Marschiertores –

*auch von dessen Fassade - als heute erkennbar sein, da die geplante Neubebauung weiter nach Süden zurück treten wird als die derzeit vorhandenen Gebäude. Insofern wird hier für entfallende Blickbeziehung im gewissen Sinne ein Ausgleich geschaffen.*

*Bezüglich der Aussage, dass das MarschierTor nicht mehr als Eingang zur Stadt erkennbar ist und das Erkennen eines städtebaulichen Wechsels vom Dom durch das Tor über die Brücke nach Burtscheid beeinträchtigt wird, wird auf o.g. Ausführungen verwiesen.*

*Die benannten ergänzenden Blickachsen im Umfeld (von der Zollamtstraße auf den Westeingang des Hauptbahnhofs mit ca. 350 Meter Abstand sowie vom MarschierTor zum Turm des Verwaltungsgebäudes mit ca. 120 Meter Abstand) werden in diesem Sinne ebenfalls nicht nachhaltig negativ beeinträchtigt. Zwischen MarschierTor und Verwaltungsgebäude erfolgt keine Veränderung. Von der Mitte der Zollamtstraße bleibt die Sicht auf die Westfassade des Hauptbahnhofs ebenfalls erhalten, vom Knoten Zollamtstraße/ Burtscheider Straße ist die Blickbeziehung aufgrund des vorhandenen Höhenunterschiedes und der Abwinkelung der Zollamtstraße bereits heute nicht vorhanden. Die Blickbeziehungen unterliegen auch nicht einem denkmalschutzrechtlichen Schutzstatus. Mit der Neubebauung ist vielmehr von einer Aufwertung des Straßenraums der Zollamtstraße derart auszugehen, dass die Blickbeziehungen attraktiver werden. Die Bebauung bleibt weitgehend hinter der Grenze zur Zollamtstraße zurück; lediglich in den Obergeschossen sind Auskragungen vorgesehen. Der Straßenraum wird sich damit zukünftig weitgehend in seiner derzeitigen Dimensionierung darstellen.*

*Mit der Planung wird unter Abwägung aller Belange Bezug auf die Gegebenheiten des Ortes genommen und die Neubebauung im historisch-städtebaulichen Kontext gesehen. Im Rahmen der Planung wurde alle relevanten Aspekte im ermittelt, in der Vorhabenplanung berücksichtigt, in den Bebauungsplan eingestellt und der abschließenden Abwägung unterzogen.*

*Zusammenfassend ist festzuhalten:*

*Die Freihaltung der denkmalschutzrechtlich relevanten Blickbeziehungen zum Weltkulturerbe Dom und Rathaus wird nachweislich gewährleistet. Durch die Neubebauung mit hochwertigem städtebaulichem und architektonischem Anspruch erfolgt gegenüber dem derzeitigen Zustand mit den sanierungsbedürftigen ehemaligen Bahngebäuden insgesamt eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung der mindergenutzten Bahnflächen im innerstädtischen Bereich bei gleichzeitiger Aufwertung des Straßenraums. Mit Blick auf die damit erreichten Ziele im Sinne der Stadtentwicklung kann die dargestellte verbleibende Änderung der zwar nicht unbedeutenden aber auch nicht denkmalrechtlich geschützte Blickbeziehungen abwägend hingenommen werden. Für das Schutzgut "Kulturgüter und sonstige Sachgüter" sind die die oben bereits dargestellten Sachverhalte in Bezug auf die vorhandenen Elemente und Blickbeziehungen maßgeblich. Eine nicht nur unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ist nicht festzustellen, zumal die formalen Schutzanforderungen der denkmalgeschützten Objekte erfüllt werden. Die geplante Bebauung verzichtet, wie oben dargestellt, auf die zunächst vorgesehen Höhenentwicklung; eine zusammenhängende Bebauung erfolgt für das Unter- und das Erdgeschoss. Die punktuell aufragenden Obergeschosse bilden Baukörper aus, die in der Umgebung des Geltungsbereichs typischerweise auch anzutreffen sind. Zuletzt ist auch die nicht einfache Grundstückssituation der Lage unmittelbar an den Gleisanlagen einzubeziehen. Hier ist grundsätzlich eine abschirmende Wirkung städtebaulich sogar erwünscht. Daneben sind für die Verwirklichung einer Bebauung an diesem Standort auch wirtschaftliche Aspekte in die Abwägung einzustellen. Damit ist insgesamt ein Erfordernis für einen denkmalpflegerischen Fachbeitrag nicht erkennbar. In der Begründung zum Bebauungsplan werden die benannten Sachverhalte gewürdigt.*

Die vorgenommenen Untersuchungen belegen, dass das Vorhaben mit den festgesetzten Höhen das in der Denkmalsatzung der Stadt Aachen hinsichtlich des Silhouettenschutzes Geforderte beachtet. Die zu erwartende Einschränkung der Sichtbarkeit des Stadtzentrums von der Burtscheider Brücke aus wurde ebenfalls dargelegt und mittels einer Drehung von Gebäuden in der Vorhabenplanung derart berücksichtigt, dass eine Sichtbeziehung weiterhin ermöglicht wird. Die bisherige Sichtbarkeit des Marschiertores wird zwar verändert aber nicht grundsätzlich verhindert. Vor diesem Hintergrund gelangt dies Stadt Aachen nach wie vor zu der in der Begründung und in der Wertung der beigefügten Stellungnahmen dargelegten Einschätzung, dass damit gerade keine unverträglichen Wirkungen auf das

Umfeld der vorhandenen Denkmäler im Wirkungsraum des Vorhabens einhergehen und dass deshalb eine erweiterte denkmalfachliche Analyse nicht erforderlich ist. Wie bereits dargelegt, werden die denkmalpflegerischen Belange in der Umsetzung unter Abwägung mit allen weiteren zu berücksichtigenden städtebaulichen und umweltbezogenen Aspekten beachtet und untereinander und gegeneinander abgewogen. Damit folgt die Stadt Aachen den Regelungen des BauGB, das im Gegensatz zu den in der Charta von Athen formulierten Planungspostulaten die für die Beurteilung maßgebliche Rechtsgrundlage darstellt. Hierbei werden seitens der Stadt Aachen die positiven Wirkungen des Vorhabens mit Blick auf die Stadtentwicklung im Bahnhofsbereich gegenüber den insgesamt nur unwesentlich beeinträchtigten Belangen des Denkmalschutzes höher gewichtet.

Aus allen hier dargestellten Äußerungen im Verfahren ergeben sich keine Anhaltspunkte, die zu einer anderen Bewertung des Sachverhaltes führen.

Änderungen oder Ergänzungen des Bebauungsplans sind hieraus nicht erforderlich.

Die bestehenden Bedenken werden zurückgewiesen.



# STADT AACHEN

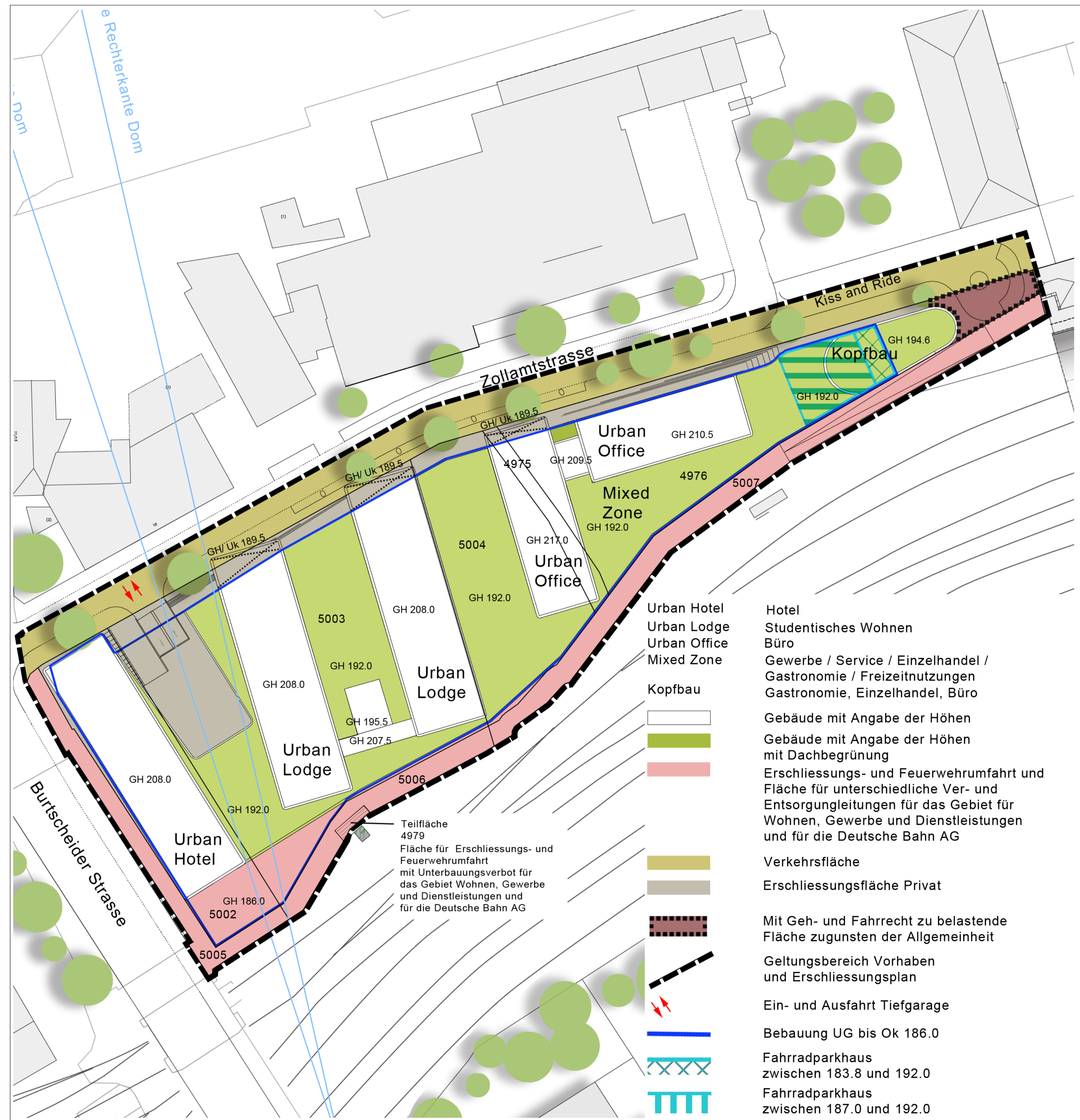
## Bebauungsplan Nr. 958

vorhabenbezogener Bebauungsplan nach §13a BauGB

Zollamtstraße

Vorhaben- und Erschließungsplan

**1 : 500**  
GEMARKUNG Aachen  
FLUR 72

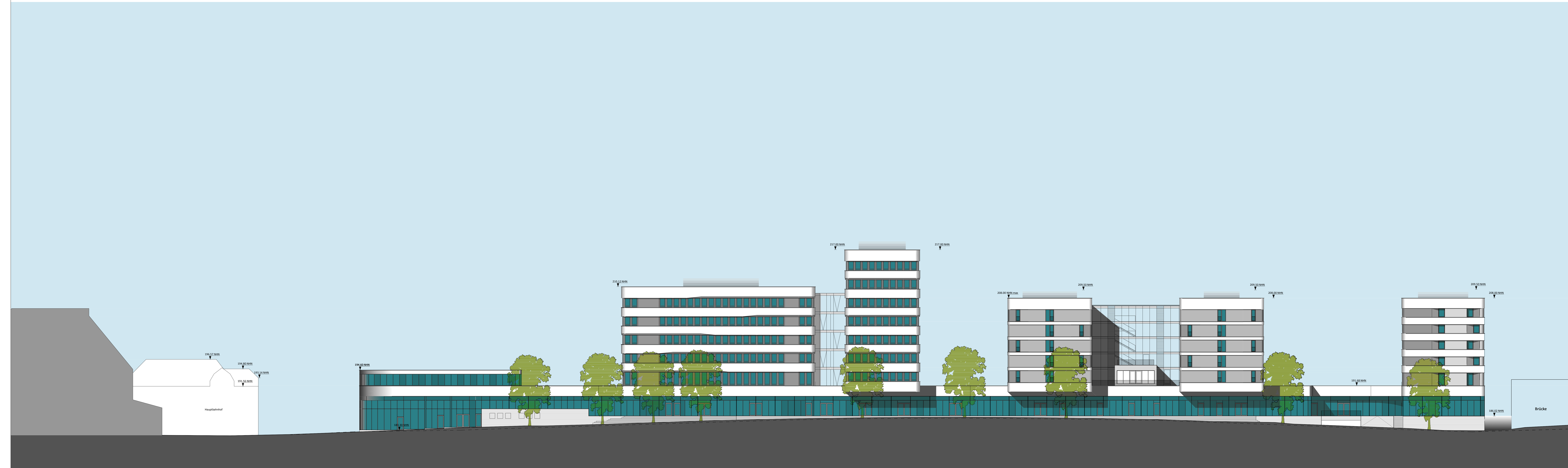


Dieser "Vorhaben- und Erschließungsplan" ist Bestandteil des Beschlusses, mit dem der Rat der Stadt Aachen am ..... den Bebauungsplan Nr. 958 als Satzung beschlossen hat. Es wird bestätigt, dass der oben genannte "Vorhaben- und Erschließungsplan" den Ratsbeschlüssen entspricht und dass alle Verfahrensvorschriften beim Zustandekommen beachtet worden sind.

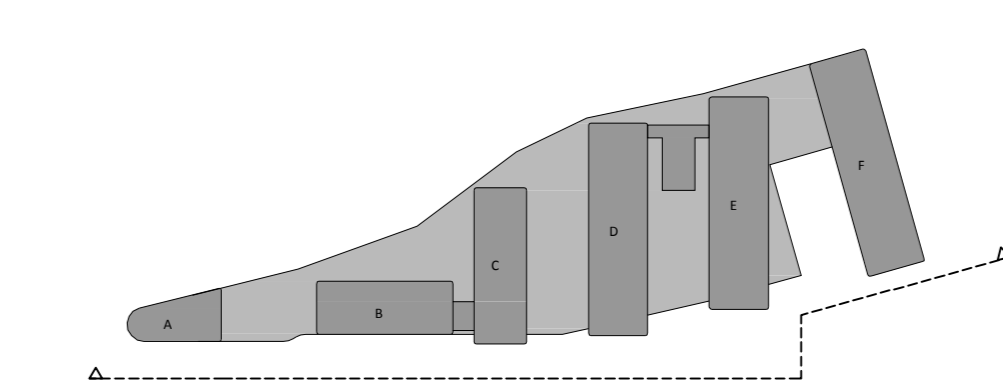
Aachen, den

Oberbürgermeister

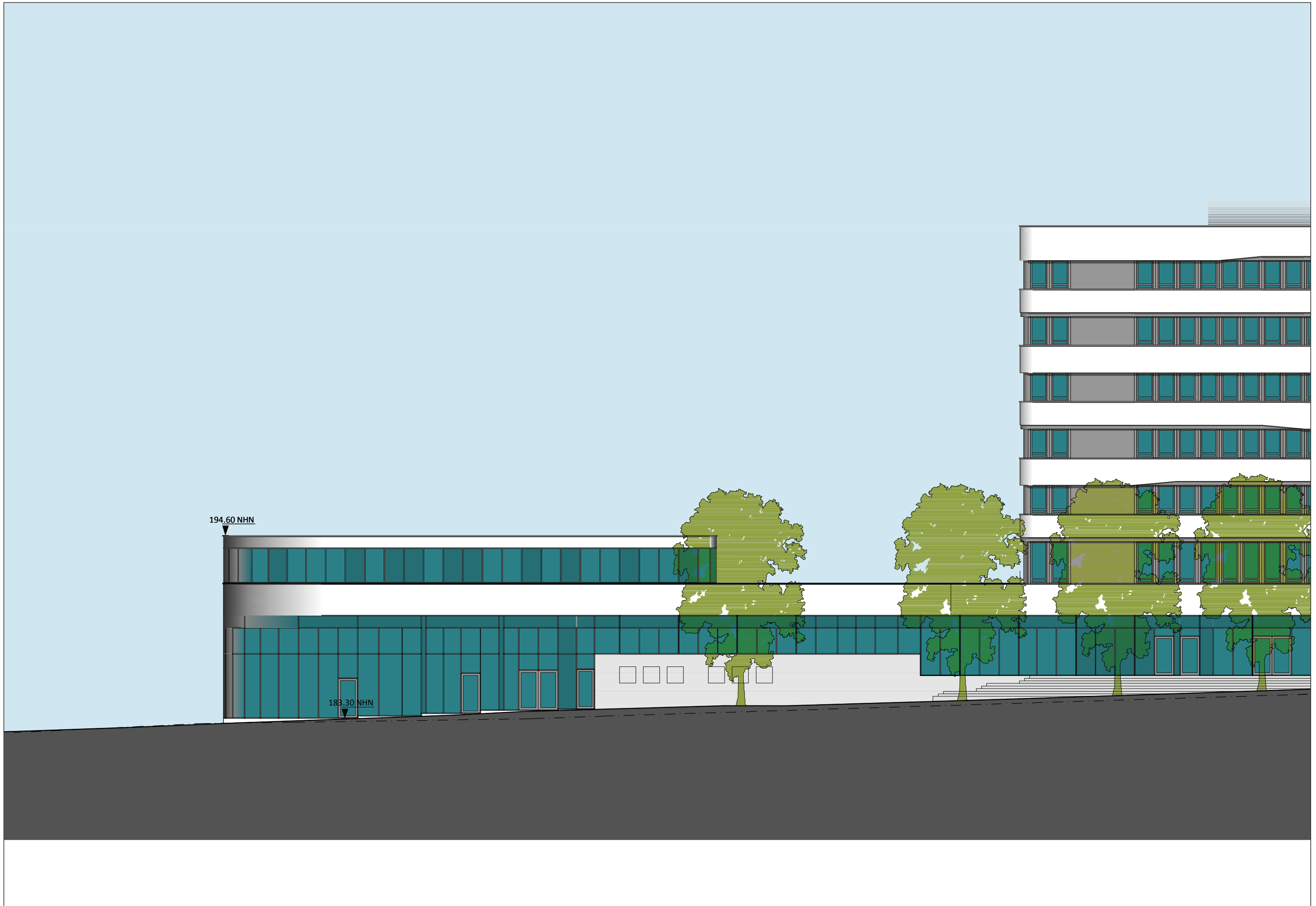
**BEBAUUNGSPLAN NR. 958**  
Zollamtstraße

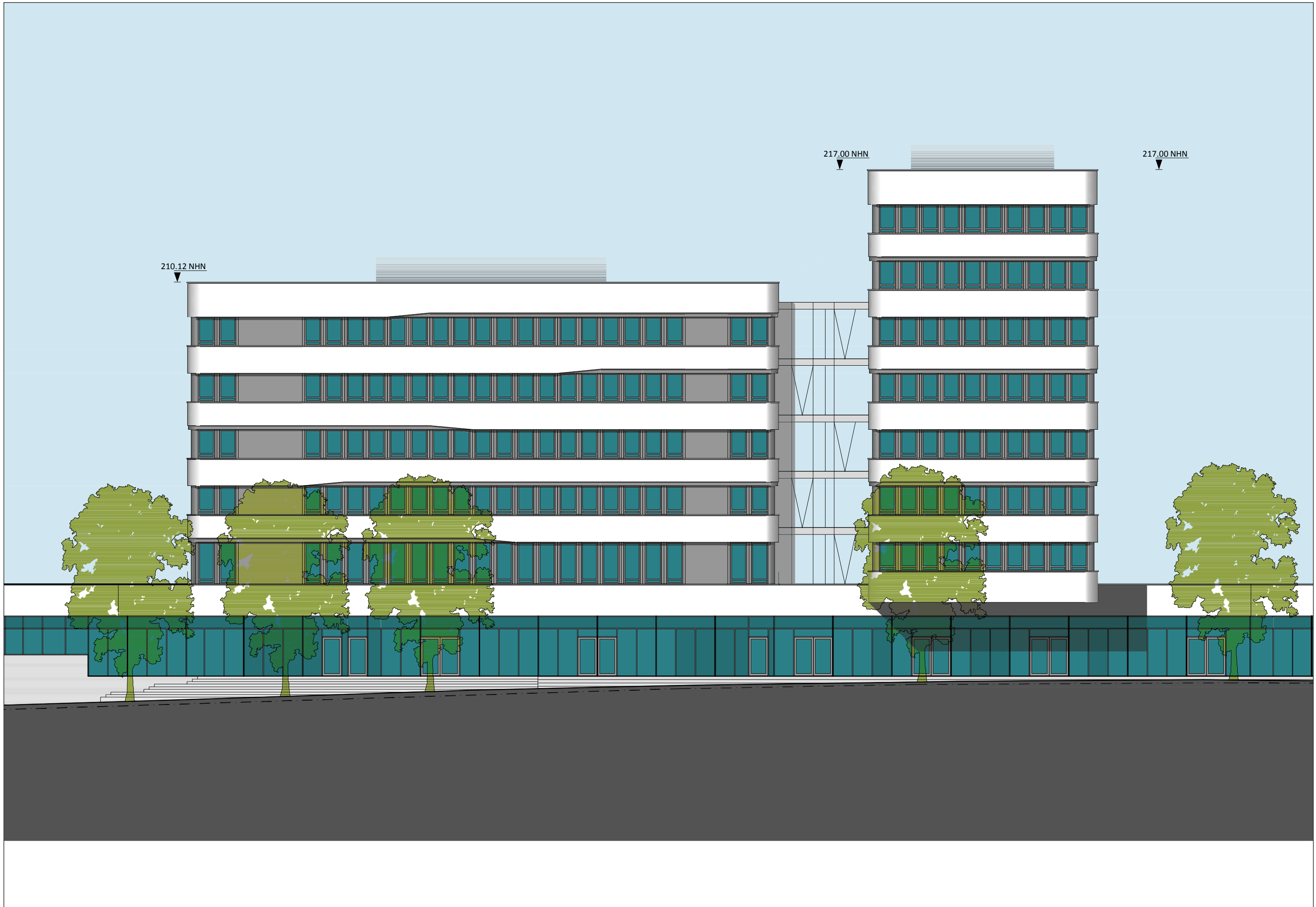


Fassade Nord Zollamtstrase



Bauherr: <b>Blue Gate Aachen</b> GmbH Dornmüller Straße 59 66428 Rüsselsheim			DV Datum
Architekt: ARGE <b>croonenburos</b> Wim Duisenbergplein 21 6221 SE Maastricht			DV Datum
Projektbeschreibung: <b>Blue Gate Aachen - Büro_Wohn_Hotelgebäude mit Einzelhandel und Tiefgarage</b>		Zollamtstrase 62064 Aachen	
Planbezeichnung: Fassade Nord Zollamtstrase		Plan-Nr.: <b>04_220</b>	
Leitungsphase: <b>Genehmigungsplanung</b>		Datum: 25-05-2016 Maßstab: 1:200 Gez.	



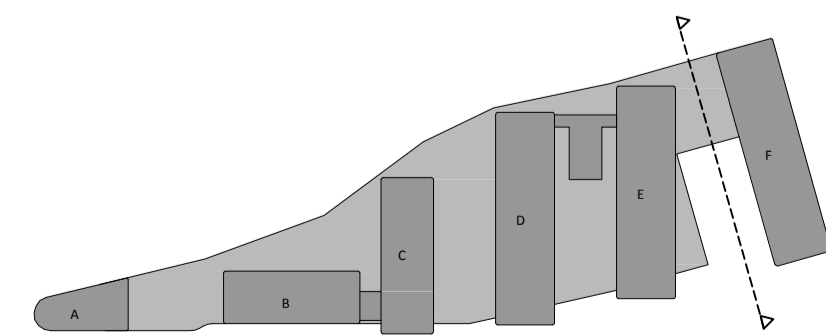




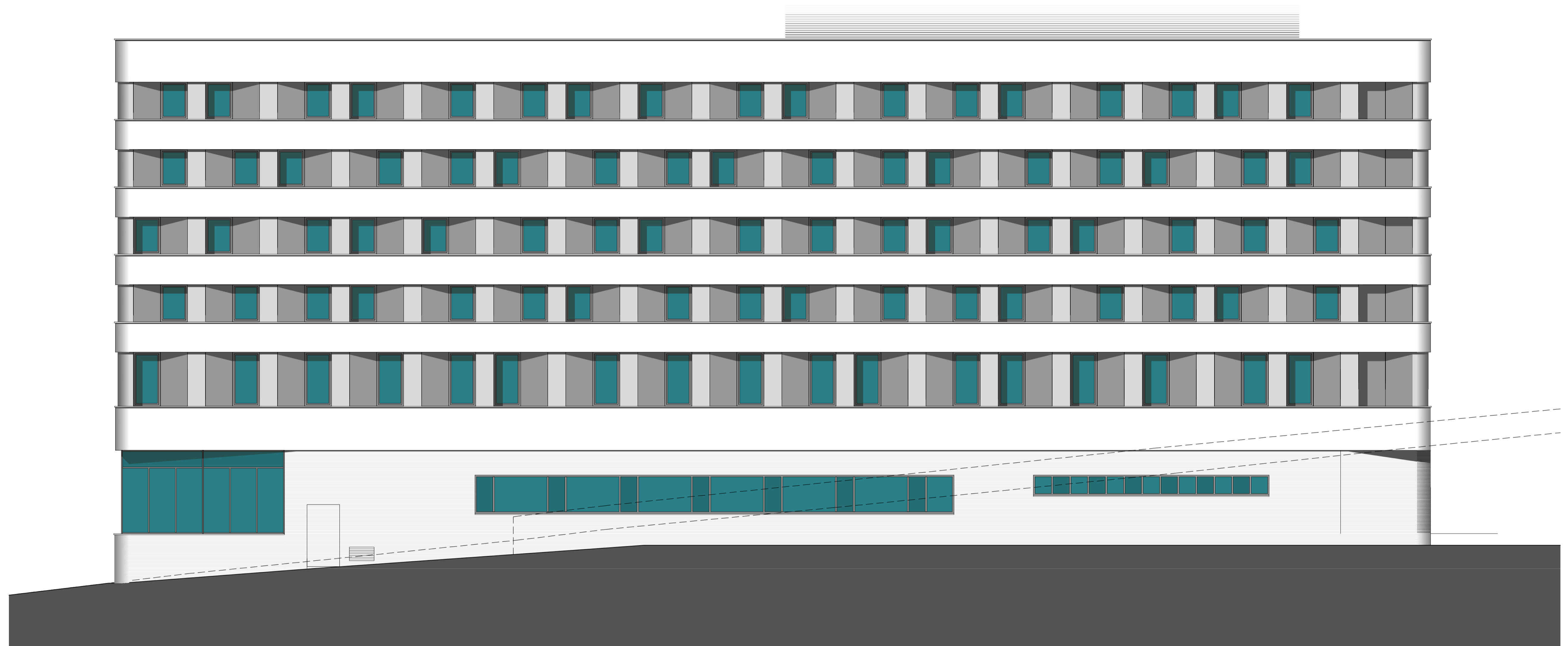




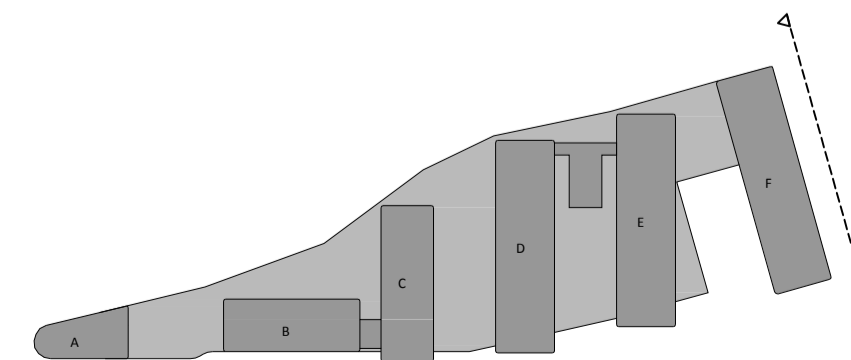
Hotel Fassade Ost



Bauherr: <b>Blue Gate Aachen</b> GmbH Darmstädter Straße 59 65428 Rüsselsheim			Ort/ Datum	
Architekt: ARGE <b>croonenburos</b> Wim Duisenbergplantsoen 21 6221 SE Maastricht		 Ohlmeijer Architekten Rolandstraße 4 34131 Kassel		Ort/ Datum
Projektbezeichnung: <b>Blue Gate Aachen - Büro_Wohn_Hotelgebäude          mit Einzelhandel und Tiefgarage</b>				
Planbezeichnung: Hotel Fassade Ost		Zollamtstraße 52064 Aachen Plan-Nr. <b>04F210</b>		
Leistungsphase: <b>Genehmigungsplanung</b>		Datum 25-05-2016 Maßstab 1:100		
Gez.				

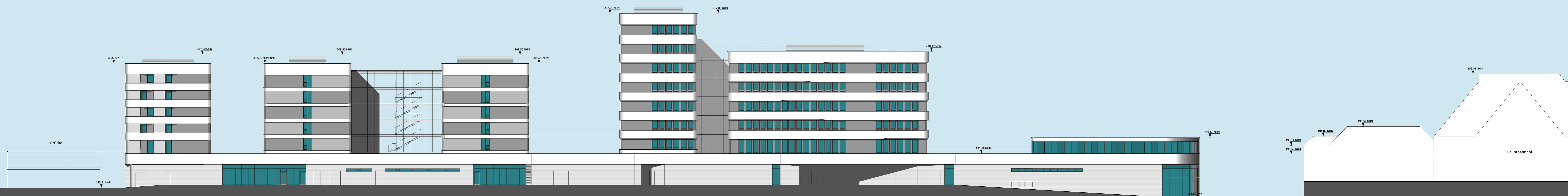


Hotel Fassade West / Burtscheider Brücke

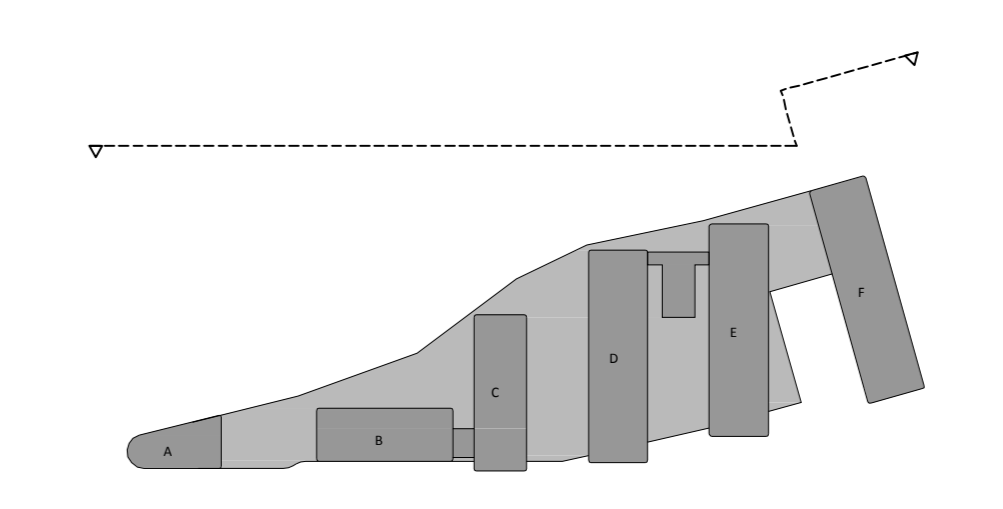


Bauherr: <b>Blue Gate Aachen</b> GmbH Darmstädter Straße 59 65428 Rüsselsheim			Ort/ Datum
Architekt: ARGE <b>croonenburos</b> Wim Duisenbergplantsoen 21 6221 SE Maastricht		 Ohlmeijer Architekten Rolandstraße 4 34131 Kassel	 Ort/ Datum
Projektbezeichnung: <b>Blue Gate Aachen - Büro_Wohn_Hotelgebäude mit Einzelhandel und Tiefgarage</b> Zollamstraße 52064 Aachen			
Planbezeichnung: Hotel Fassade West / Burtscheider Brücke		Plan-Nr. <b>04F211</b>	
Leistungsphase: <b>Genehmigungsplanung</b>		Datum 25-05-2016	Maßstab 1:100
		Gez.	





Fassade Süd



Bauherr: <b>Blue Gate Aachen</b> GmbH Diermolder Straße 59 56428 Rüsselsheim			DV Datum
Architekt: ARGE <b>croonenburos</b> Wim Duisenbergplein 21 6221 SE Maastricht			 Olminger Rolandstraße 4 54131 Kassel
Projektbezeichnung: <b>Blue Gate Aachen - Büro_Wohn_Hotelgebäude mit Einzelhandel und Tiefgarage</b>		Zollamstraße 52064 Aachen	
Planbezeichnung: Fassade Süd		Plan-Nr.: <b>04_221</b>	
Leitungsphase: <b>Genehmigungsplanung</b>		Datum: 25-05-2016 Maßstab: 1:200 Gez.	



Brücke

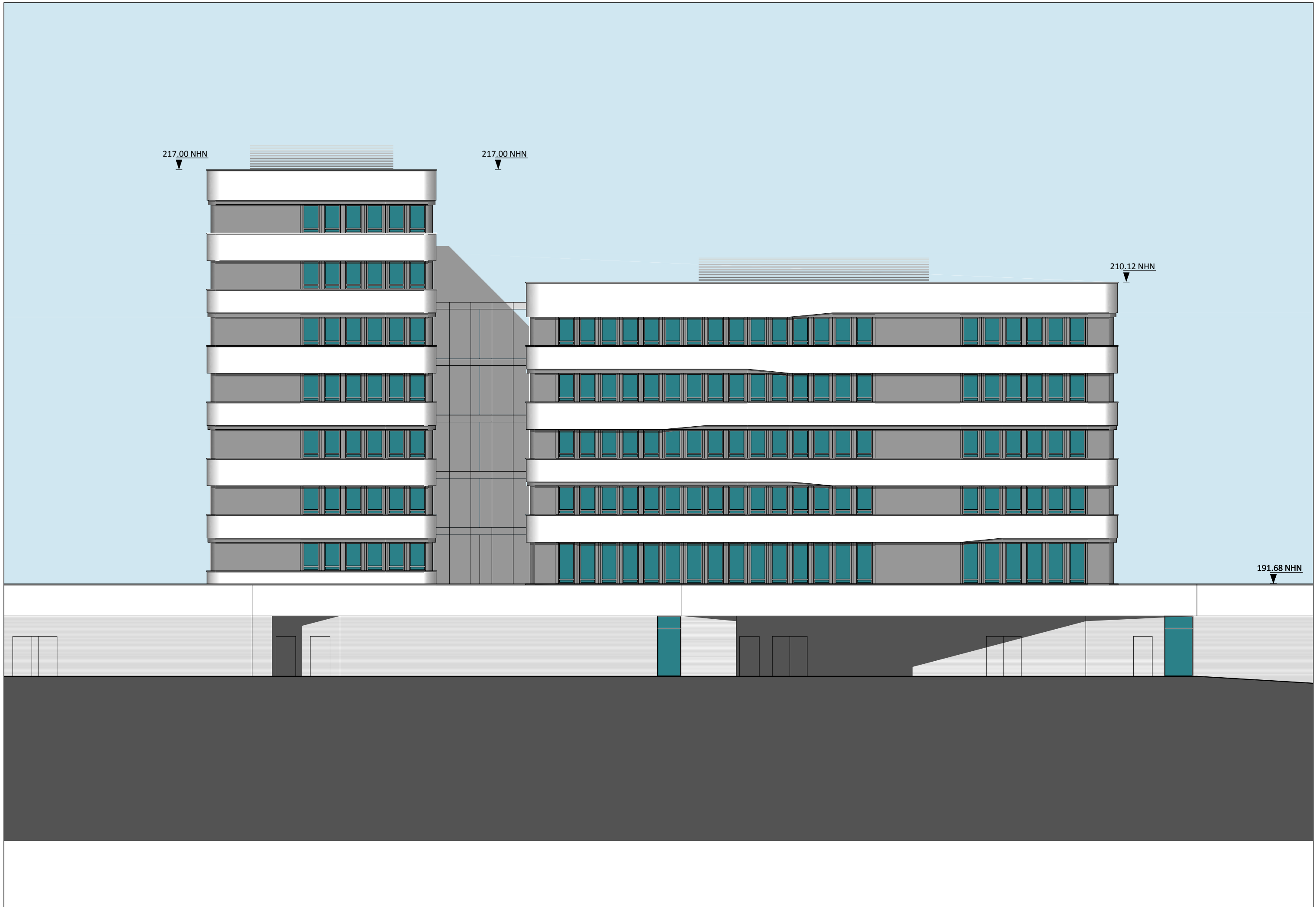
208.00 NHN

209.60 NHN

208.00 NHN max

209.50 NHN

185.41 NHN



217.00 NHN

217.00 NHN

210.12 NHN

191.68 NHN