

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0725/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	08.06.2017
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Kullenhofstraße, Anpassungen wegen Umbau Uniklinik, Planungsbeschluss			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
05.07.2017	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung	
06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der Pläne Nr. 302 E 01b-1, 302 E 01b-2 und 302 E 01b-3 den Planungsbeschluss für den Umbau der Kullenhofstraße zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss fasst auf Grundlage der Pläne Nr. 302 E 01b-1, 302 E 01b-2 und 302 E 01b-3 den Planungsbeschluss für den Umbau der Kullenhofstraße.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Erläuterungen:

Zur Beschreibung des Vorhabens werden im Folgenden Auszüge aus dem „Erläuterungsbericht zur Entwurfsplanung Kullenhofstraße“, BSV, Aachen, Juni 2017, zitiert.

Ausgelöst durch die Fortschreibung des Masterplans für das UKA Ende 2014 und das Förderprogramm für Baumaßnahmen an Universitätskliniken des Landes NRW (MedMop) werden in den nächsten Jahren mehrere Baumaßnahmen zur Modernisierung und Erweiterung des UKA durchgeführt, die sich auch verkehrlich auf die angrenzende Kullenhofstraße auswirken werden.

Was den Masterplan und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen betrifft, muss grundsätzlich zwischen zwei Bauabschnitten bzw. Zeithorizonten unterschieden werden, die anhand der nachfolgenden Darstellungen erläutert werden.

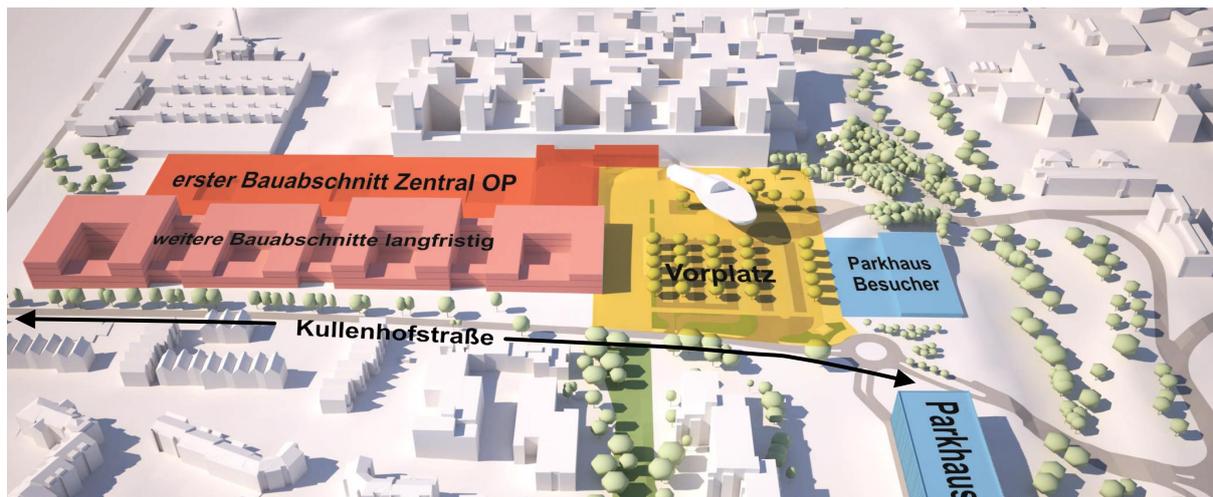


Bild 1: Stadtmodell des Masterplans

Bild 1 zeigt den finanziell gesicherten ersten Bauabschnitt (u.a. für den Neubau eines unterirdischen Zentral OP) und weitere Bauabschnitte (Neubau von mehreren Hochbauten entlang der Kullenhofstraße) die nach dem Masterplan zwar langfristig vorgesehen, zum jetzigen Zeitpunkt jedoch weder geplant noch gebaut werden sollen. Im Bereich des Hubschrauberlandeplatzes (Helfende Hand) wird in den nächsten Jahren zudem ein neuer Vorplatz entstehen, der u. a. deshalb notwendig wird, weil die unmittelbar vor dem UKA vorbeiführende Umwelttrasse (Pauwelsstraße) durch den Bau des neuen Zentral OP entfallen muss und die derzeit dort sich bewegenden Verkehre (Busse, Taxen, Radverkehr, Lieferverkehr) über einen neu gestalteten Vorplatz direkt auf die Kullenhofstraße geführt werden müssen. Von dort aus kann dann der Steinbergweg erreicht werden.

Da durch die Baumaßnahmen zahlreiche oder viele Stellplätze auf den Parkplätzen vor dem UKA in Anspruch genommen bzw. überbaut werden müssen, ist es zwingend erforderlich den „ruhenden Verkehr“ in einem bzw. zwei Parkhäusern unterzubringen.

Bild 2 verdeutlicht den Zustand, der sich nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes, dem Umbau des Vorplatzes und dem Neubau eines Parkhauses im Süd-Osten des UKA einstellen wird.

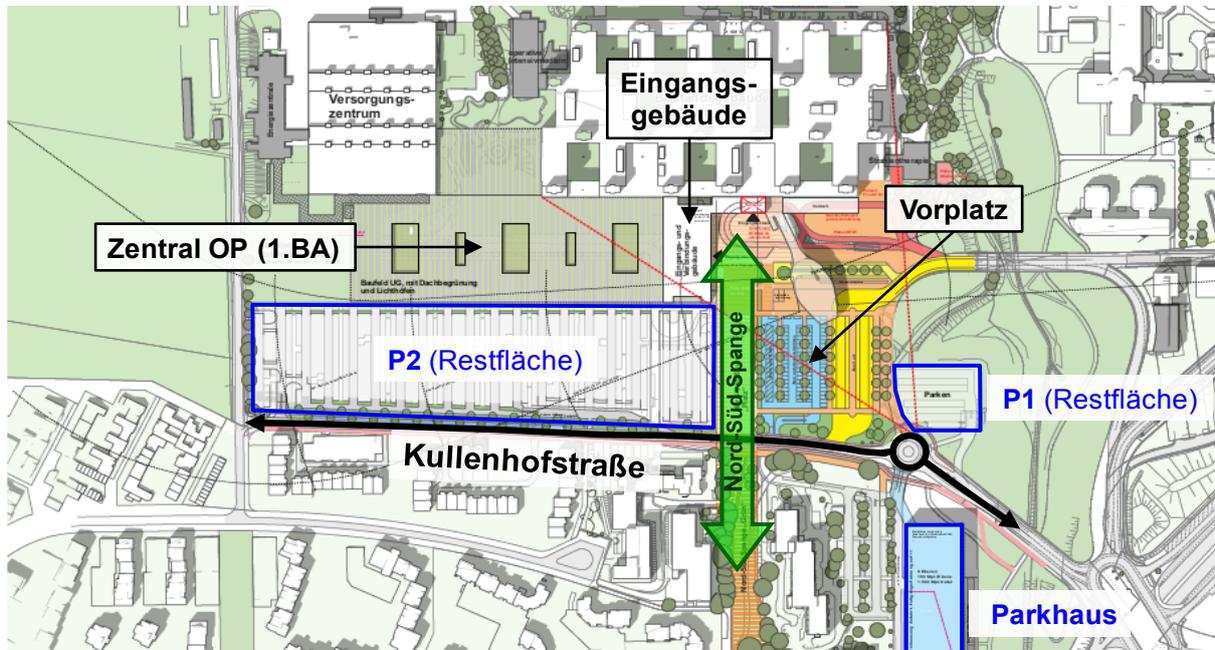


Bild 2: Rahmenplan für den ersten Bauabschnitt

Wie der Plan zeigt, unterscheidet sich dieser Bauzustand im Vergleich zum langfristigen Masterplan im Wesentlichen darin, dass nach Fertigstellung des ersten Bauabschnittes (Zentral OP), sowie nach dem Bau eines neuen Eingangsbauwerkes und dem Umbau des Vorplatzes, weiterhin (Rest-)Flächen der gegenwärtigen Parkplätze für die Beschäftigten, Besucher und Patienten zur Verfügung stehen werden. Dennoch ist die Inanspruchnahme bestehender Parkflächen so groß, dass auch für den ersten Bauabschnitt ein großes Parkhaus im Süd-Osten auf dem derzeitigen Parkplatz des Studentenwerks errichtet werden muss. Nach dem aktuellen Stand der Planung wird das Parkhaus eine Kapazität von 1.351 Stellplätzen besitzen. Die durch den Bau des Parkhauses entfallenden, derzeit genutzten Stellplätze des Studentenwerks, werden (nach Abstimmung mit dem Studentenwerk) in dem Parkhaus vorgehalten.

Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnittes ist ein Zustand erreicht, der voraussichtlich für längere Zeit bestehen bleibt.

Kfz-Belastungen

In Bild 3 sind die DTV-Werte und prozentualen Schwerverkehrsanteile für den Bestand und die Prognose dargestellt. Bei der Prognose handelt es sich um den Verkehrszustand der nach Fertigstellung der Baumaßnahmen für den ersten Bauabschnitt ¹ zu erwarten ist.

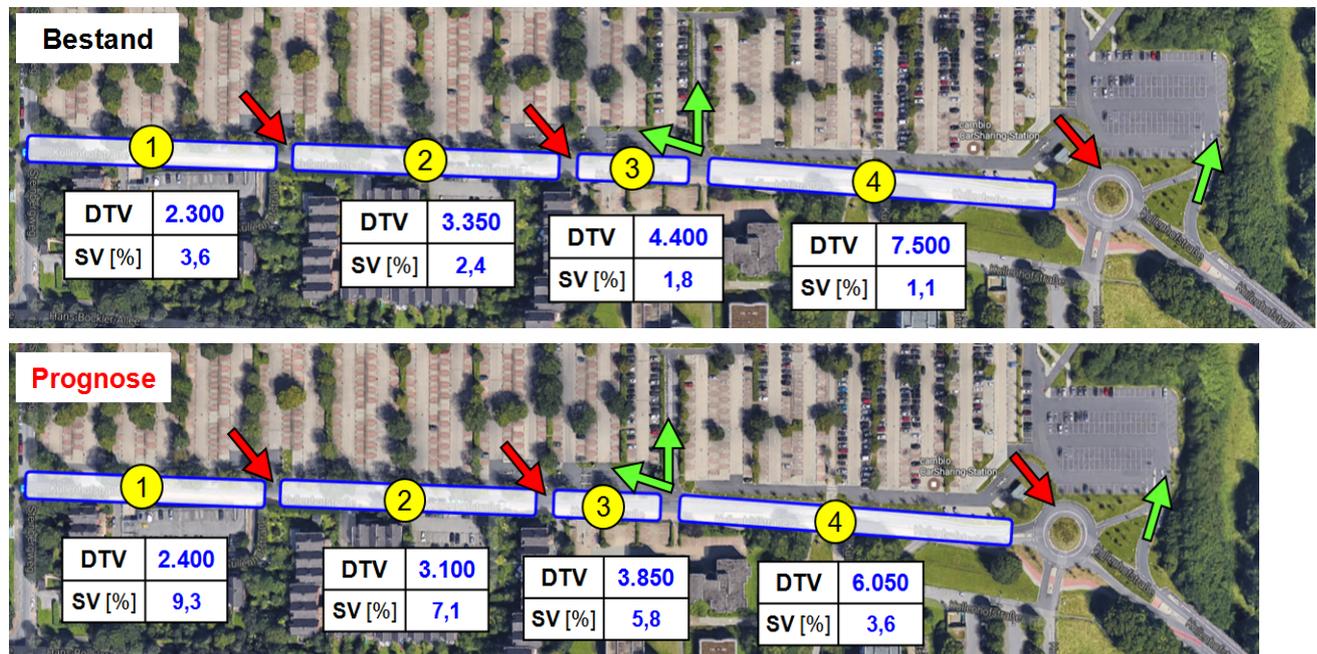


Bild 3: Kfz-Belastungen (DTV) auf der Kullenhofstraße für den Bestand und die Prognose

Aus der Gegenüberstellung der dargestellten Kfz-Belastungen lassen sich folgende Kernaussagen zusammenfassen:

Die Kfz-Belastungen werden aufgrund der Verkleinerung des Parkplatzes P2 (um mehr als 1/3) zukünftig insgesamt zurückgehen. Dies betrifft insbesondere die Abschnitte im Osten.

Die Schwerverkehrsanteile werden aufgrund der zukünftig zusätzlich auf der Kullenhofstraße fahrenden Busse hingegen etwas zunehmen.

Durch einen Vergleich der Kfz-Belastungen auf den Streckenabschnitten untereinander erkennt man sowohl im Bestand als auch in der Prognose die deutliche Verkehrsabnahme auf der Kullenhofstraße von Osten nach Westen. Dies resultiert aus der Tatsache, dass der Großteil der Ziel- und Quellverkehre aus Fahrtrichtung Osten kommt bzw. dort wieder hin fährt.

In der Prognose beträgt die Kfz-Belastung für die Streckenabschnitte mit privater Wohnbebauung im Süden (Abschnitte 3 und 4) rund 3.100 und 2.400 Kfz/(Werk-)Tag.

¹ Der „1te Bauabschnitt (BA)“ umfasst alle Baumaßnahmen die in den nächsten Jahren am UKA stattfinden werden. Hierzu gehören im Wesentlichen Bau der neuen Operationssäle und des neuen Haupteingangsgebäude, des Parkhauses, des neuen Vorplatzes, der neuen Notfallaufnahme sowie Umbau der Kullenhofstraße und Rückbau bzw. Anpassung der Parkplätze P1 und P2. Da nach Fertigstellung des 1ten BA ein Zustand erreicht wird, der für lange Zeit bestehen bleibt, sind in dem Gutachten zum Umbau der Kullenhofstraße weitere, langfristig mögliche und derzeit noch nicht geplante Baumaßnahmen nur qualitativ abgeschätzt und bewertet worden.

Anpassung Kullenhofstraße

Der Entwurf zum Umbau der Kullenhofstraße wird für die Abschnitte „Ost“ und „West“ anhand der nachfolgend 17 verorteten Punkte beschrieben und erläutert.

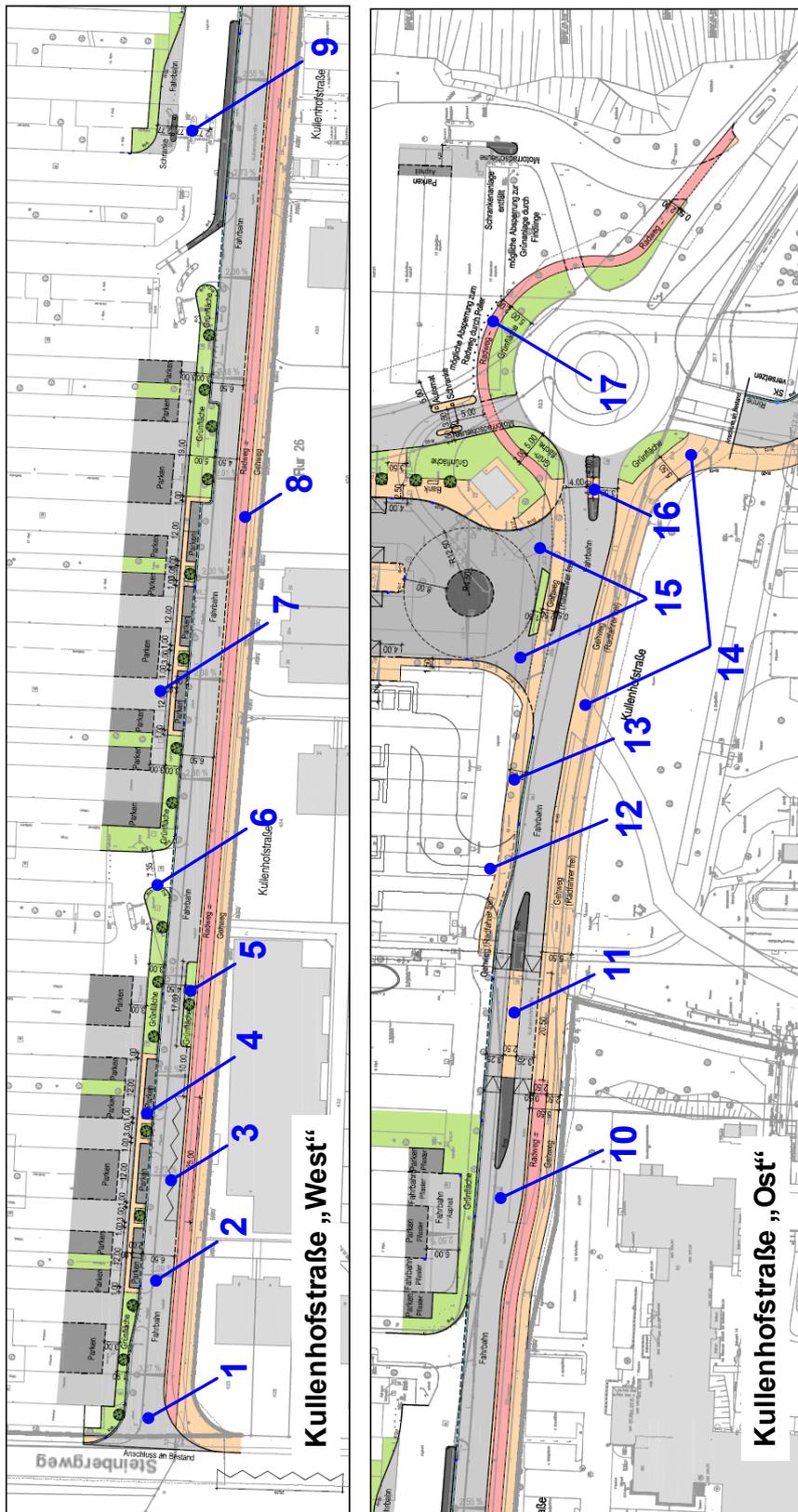


Bild 4: Entwurfsplanung für den Umbau der Kullenhofstraße

- 1) Aufweitung des Knotenpunktes am Steinbergweg unter Berücksichtigung der Schleppkurven der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge. Bei der Planung wurde berücksichtigt dass die Haltestelle im Steinbergweg in Fahrtrichtung Süden nach dem Linksabbiegen der Busse direkt

angefahren werden kann. Zudem ermöglicht die Aufweitung des Knotenpunktes den Begegnungsfall „Bus-Pkw“ in der Kurve ². Eine Begegnung von zwei Bussen in der Kurve ist aufgrund der Flächeninanspruchnahme (Schleppkurven) nicht möglich. In diesen seltenen Fällen müssen die Busse „auf Sicht fahren“ und nach Bedarf in der Zufahrt des Knotenpunktes warten, bis der andere Bus seinen Abbiegevorgang abgeschlossen hat.

- 2) Verbreiterung der Fahrbahn um 1,15 m auf 6,50 m um zukünftig den Begegnungsfall „Bus-Bus“ auf der Kullenhofstraße zu ermöglichen.
- 3) Neue Haltestelle am Fahrbahnrand (mit ausreichendem Abstand zu der Engstelle), da die bisherige Haltestelle im Steinbergweg in Fahrtrichtung Nord aufgrund der neuen Buslinienführung über die Kullenhofstraße entfallen muss.
- 4) Planung und Bau von insgesamt zwölf Parkplätzen im Seitenraum zur Erhaltung der derzeit vorhandenen zehn Parkplätze am Fahrbahnrand.
- 5) Planung und Bau von insgesamt zwei Engstellen (Fahrbahn 4,50 m) zur Reduzierung der Geschwindigkeit und Sicherstellung der Verkehrsberuhigung. (Zusatzinformation: Diese Funktion übernehmen derzeit die versetzt angeordneten und zukünftig entfallenden Parkplätze am Fahrbahnrand.) Die ASEAG hat sich wegen der Beeinträchtigung des Betriebsablaufs gegen die Einrichtung der Engstellen ausgesprochen. Aufgrund der bekannten Erfahrungen mit deutlich überhöhten Geschwindigkeiten in der Tempo-30-Zone werden die Engstellen jedoch als notwendig erachtet.
- 6) Anpassung der Parkplatzausfahrten aufgrund der Fahrbahnverbreiterung. (Zusatzinformation: Die Lage der Parkplatzausfahrten vom P2 bleiben unverändert, lediglich der Bordsteinverlauf an den Abrundungen wird angepasst.)
- 7) Anpassung bzw. Neubau der inneren Parkplatzerschließung, (geplante Breite: 3,00 m), die aus der Fahrbahnverbreiterung auf der Kullenhofstraße resultiert.
- 8) Verbreiterung des Seitenraumes um 1,35 m auf insgesamt 5,50 m zum Bau eines 2,50 m breiten Gehwegs, eines 2,50 m breiten Zweirichtungsradweg ³ und eines 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
- 9) Anpassung der Parkplatzzufahrt aufgrund der Fahrbahnverbreiterung der Kullenhofstraße. Die südlichste Abfertigungsanlage muss zurückgebaut werden und dafür wird eine Zusätzliche im Norden neu errichtet. In Summe bleibt die Anzahl der Abfertigungsanlagen trotz der Parkplatzverkleinerung erhalten. Somit wird die Leistungsfähigkeit der Abfertigungen an den Zu- und Ausfahrten des Parkplatzes P2 gewährleistet.
- 10) Aufweitung der Fahrbahn für die Fußgängerquerungsanlage. Diese ist auf beiden Seiten der Querung erforderlich.

² Bei dem Begegnungsfall in der Kurve „links abbiegender Bus und rechts abbiegender Pkw“ wird der westliche Seitenraum des Steinbergwegs von der Karosserie der Busse etwas in Anspruch genommen. Da es auf der westlichen Seite des Steinbergwegs zwischen der Kullenhofstraße und dem Schneebergweg jedoch keinen Fußweg und demnach auch kein Fußgängerlängsverkehr gibt, stellt dies keinen gefährlichen Konfliktpunkt in einer Tempo 30 Zone am Rande eines Landschaftsschutzgebietes dar.

³ Da sich die Kullenhofstraße in einer Tempo30-Zone befindet handelt es sich bei dem Zweirichtungsradweg nicht um einen benutzungspflichtigen Radweg, sondern um ein zusätzliches Angebot für Radfahrer, die z. B. die gemeinsame Benutzung der Fahrbahn mit den Bussen vermeiden wollen.

- 11) Planung und Bau einer Fußgängerquerungsanlage in der geplanten Achse der Nord-Süd-Spange mit zwei Anrampungen und einem 20 m langen und 2,50 m breiten Mittelstreifen als potenzielle Aufstell- und Wartefläche für querende Fußgänger. Die gesamte Tiefe der Querung beträgt 9,00 m.
- 12) Berücksichtigung der zukünftigen Ein- und Ausfahrt zu/von dem neuen „Multifunktions-Parkplatz“ der für eine ausreichende Anzahl an Behinderten- und Kiss-and-Ride-Stellplätzen sowie für Elektro-Fahrzeuge und Car-Sharing-Pkw („Cambio“) geplant wird. ⁴
- 13) Planung und Bau eines zusätzlichen 2,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radwegs im Norden der Kullenhofstraße zwischen dem Kreisverkehr und der Fußgängerquerung. ⁵
- 14) Planung und (Um-)Bau eines ausreichend breiten und einheitlich gestalteten Seitenraumes (5,50 m) als Hauptverbindungsachse für die Fußgänger von/zu dem Parkhaus zu/von dem Haupteingang der Universitätsklinik ⁶ (Anmerkung: Der Seitenraum kann als gemeinsame Fläche auch von Radfahrern genutzt werden, die nicht auf der Fahrbahn fahren wollen.)
- 15) Berücksichtigung der zukünftigen Ein- und Ausfahrt zu/von der geplanten neuen Bushaltestation auf dem Vorplatz durch ausreichend ausgerundete Anbindungen.
- 16) Bau einer Aufstellfläche in dem Fahrbahnteiler der westlichen Zu-/Ausfahrt des Kreisverkehrs zur Berücksichtigung potenzieller Fußgängerquerungen z. B. von dem Studentenwohnheim zu der Bushaltestation.
- 17) Planung und Bau eines neuen 2,00 m breiten Radwegs, der parallel und mit ausreichendem Abstand (5,00 m) zur Kreisfahrbahn im Norden verläuft: Die Radfahrer zum UKA aus Fahrtrichtung Ost haben somit vor dem Kreisverkehr die Wahlfreiheit, ob Sie die Fahrbahn (durch den Kreisverkehr) oder den Seitenraum benutzen wollen. ⁷

Führung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die grundsätzliche Führung des Fußgänger- und Radverkehrs entlang der Kullenhofstraße kann der Entwurfsplanung (vgl. 3) entnommen werden. Die nachfolgenden Erläuterungen dienen der zusätzlichen Erläuterung.

Fußgängerverkehrsführung

⁴ Darüber hinaus soll auf diesem Parkplatz möglichst nah zum Haupteingang ein Standort für das E-Bike-Verleihsystem „Velo-City“ geschaffen werden.

⁵ Analog zu dem Zweirichtungsradweg im westlichen Abschnitt der Kullenhofstraße auf der südlichen Seite handelt es sich dabei nicht um einen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg (für die Radfahrer) sondern um ein zusätzliches Angebot.

⁶ An dem Kreisverkehr verläuft der Gehweg weiter nach Süden, wo dieser dann parallel zu der Erschließungsstraße zum Parkhaus jedoch „hinter“ bzw. südlich und somit konfliktfrei Richtung Haupteingang des Parkhauses verläuft.

⁷ Bisher werden die Radfahrer aus Fahrtrichtung Osten vor dem Kreisverkehr „zwangsgeführt“ und von der Fahrbahn auf die südliche Seite der Kullenhofstraße geleitet, wo Sie den Gehweg mit benutzen dürfen („Radfahrer frei“). Zur Sicherstellung einer zukünftigen Wahlfreiheit der Radfahrer muss im Zuge der Baumaßnahmen auch der Übergangsbereich in der östlichen Zufahrt des Kreisverkehrs angepasst werden z. B. durch Rückbau der vorhandenen „Insel“ (zur derzeitigen Zwangsführung) und durch zusätzliche Markierungen.

Zwischen dem Steinbergweg und der Nord-Süd-Achse auf Höhe der neuen Fußgängerquerungsanlage ist wie im Bestand auch zukünftig ausschließlich eine Führung des Fußgängerlängsverkehrs auf der südlichen Seite der Kullenhofstraße vorgesehen. Der Hauptgrund dafür ist der im Norden an die Kullenhofstraße angrenzende Parkplatz über den alle Beschäftigten und Besucher des UKA direkt Richtung Norden bzw. Osten zum Haupteingang gehen. Hierzu ist im Norden des Parkplatzes zukünftig eine Gehwegtrasse zur Bündelung der fußläufigen Verkehre Richtung Vorplatz vorgesehen.

Mit der Verbreiterung des südlichen Seitenraumes der Kullenhofstraße auf insgesamt 5,50 m (für Fußgänger und Radfahrer) werden das Angebot und die Qualität für die Fußgänger zukünftig deutlich verbessert.

Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen der Fußgängerquerungsanlage und dem Kreisverkehr. In diesem Bereich wird durch den zusätzlichen Geh-/Radweg im Norden eine direkte Verbindung vom Neuenhofer Weg zu der Bushaltestation geschaffen. Auch die Wegebeziehung von den Studentenwohnheimen zu der Bushaltestation bzw. die dazu erforderliche Querungsmöglichkeit der Kullenhofstraße ist über eine Aufenthaltsfläche in dem Fahrbahnteiler der westlichen Kreisverkehrszufahrt sichergestellt.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung von potenziellen Konflikten zwischen den Fußgänger- und den Kfz-Strömen wurde bei der Planung insbesondere auf eine Trennung der Verkehrsströme geachtet. Aus diesem Grund werden die Fußgänger, die das Parkhaus an der Nordseite verlassen und über den südlichen Seitenraum der Kullenhofstraße zum Haupteingang des UKA gehen, parallel zu dem Kfz-Strom in/aus Richtung der Parkhausein-/ausfahrt geführt. (4)

Hinweis: Im Gesamtverkehrskonzept (für das gesamte vom Masterplan betroffene Areal) wird zusätzlich eine potenzielle direkte fußläufige Verbindung von dem Parkhaus zu der neuen Grün- bzw. Nord-Süd-Spange entlang des Neuenhofer Wegs berücksichtigt. Die Lage und Umsetzungsmöglichkeit eines solchen Weges wird im Rahmen der im Süden der Kullenhofstraße geplanten Entwicklung zum Neubau der psychiatrischen Klinik und neuer Verwaltungsgebäude geprüft.

Die größte Veränderung im Fußgängerverkehr findet durch den Bau der neuen und deutlich breiten (20 m) Fußgängerquerung statt. Geplant ist eine aufgepflasterte, barrierefreie Querung die auf einem Niveau von der südlichen Seite der Kullenhofstraße auf den Vorplatz übergeht. Die Geschwindigkeitsreduzierung im Kfz-Verkehr wird (wie im Bestand) über beidseitige Anrampungen sichergestellt. (vgl. 3) Zusätzlicher Schutz wird durch die neu geschaffene Verkehrsinsel erreicht.

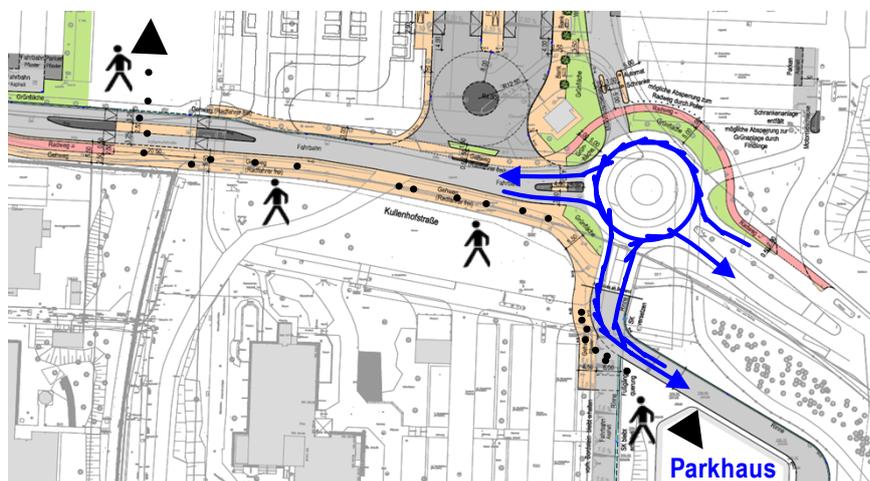


Bild 5: Führung der Fußgänger vom Parkhaus zum Haupteingang des UKA entlang der Kullenhofstraße

Radverkehrsführung

Die geplante Führung des Radverkehrs entlang der Kullenhofstraße zeichnet sich im Vergleich zum Bestand durch verschiedene Veränderungen und Verbesserungen aus, die durch den nachfolgenden Auszug aus dem Gesamtverkehrskonzept für den Fußgänger- und Radverkehr dargestellt und anhand von sechs Punkten erläutert werden.

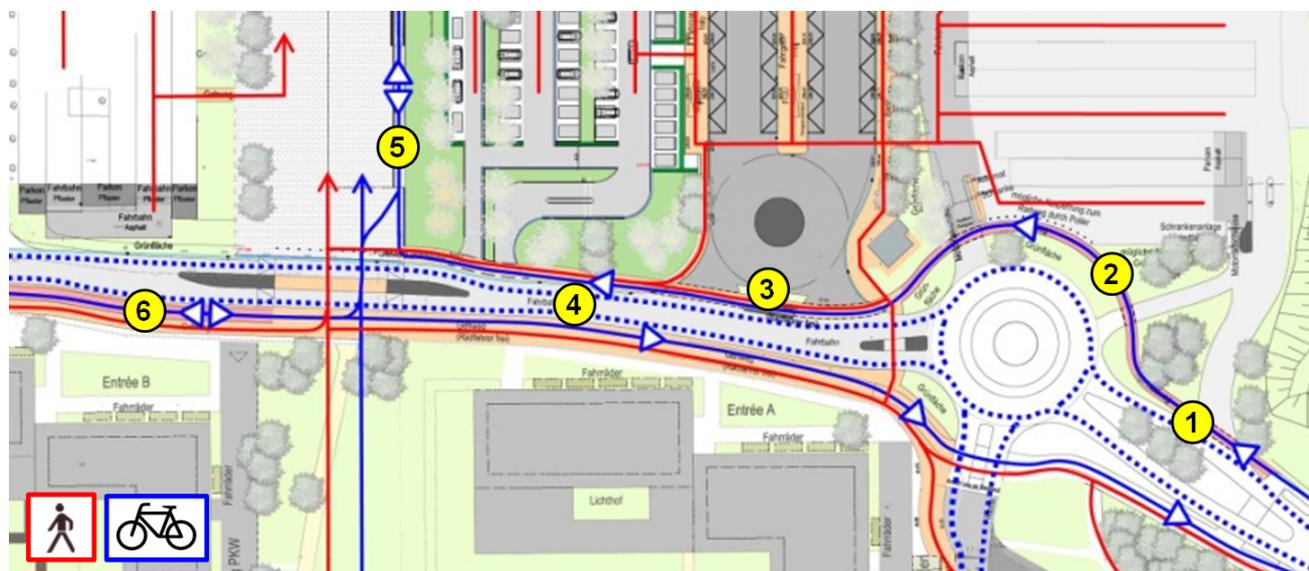


Bild 6: Fußgänger- und Radverkehrsführung im östlichen Abschnitt der Kullenhofstraße

- 1) Zukünftig können die Radfahrer aus Fahrtrichtung Osten frei entscheiden ob Sie auf der Fahrbahn bzw. durch den Kreisverkehr oder über den kreisverkehrsbegleitenden Radweg zum UKA fahren.
- 2) Der kreisverkehrsbegleitende, 2,00 m breite Radweg stellt ein zusätzliches Angebot (ohne Benutzungspflicht) für den Radverkehr zur Uniklinik dar.
- 3) Die Radfahrer, die sich in der östlichen Zufahrt des Kreisverkehrs gegen die Benutzung der Fahrbahn entscheiden, sollen auch „hinter“ dem Kreisverkehr weiter im Seitenraum fahren können. Dazu ist ein neuer, straßenbegleitender 2,50 m breiter Weg im nördlichen Seitenraum der Kullenhofstraße geplant, der sowohl von Radfahrern als auch von Fußgängern genutzt werden kann. Im Bereich der Buswendeanlage wird durch die bauliche Gestaltung dieses Bereiches sichergestellt, dass Busse und Radfahrer eindeutig geführt und voneinander getrennt werden. Hierzu wurde bei der Entwurfsplanung u. a. ein Sicherheitsabstand berücksichtigt.
- 4) Da auf der Kullenhofstraße nach dem Verlassen des Kreisverkehrs in Fahrtrichtung West eine Tempo30-Zone beginnt, ist das Radfahren auch auf der Fahrbahn zulässig. Die Radverkehrsführungen im Seitenraum stellen demnach zusätzliche Angebote dar, die nicht benutzungspflichtig sind.
- 5) Die Rampe zu/aus der Fahrradtiefgarage (unter dem Vorplatz) befindet sich auf dem Vorplatz am östlichen Rand der Nord-Süd-Achse. Somit ist die planerische Voraussetzung dafür gegeben, dass sich der Rad- und Fußgängerverkehr in Richtung Haupteingang/Fahrradtiefgarage möglichst nicht kreuzt.

- 6) Im westlichen Abschnitt der Kullenhofstraße ist zwischen dem Steinbergweg und der Nord-Süd-Achse (Neunhofer Weg) für den Radverkehr im südlichen Seitenraum ein Zweirichtungsrادweg geplant. Auch dieser ist aufgrund der Tempo30-Zone nicht benutzungspflichtig.

In Summe werden das Angebot und die Führung für den Radverkehr im Zuge des geplanten Umbaus der Kullenhofstraße deutlich verbessert. Insbesondere die Führung aus Fahrtrichtung Ost vom Pariser Ring mit dem kreisverkehrsbegleitenden Radweg im Norden führt dazu, dass die Radfahrer mit dem Ziel „UKA“ in Zukunft nicht mehr (wie im Bestand) vor dem Kreisverkehr auf die südliche Straßenseite wechseln müssen, um dann ca. 150 m weiter westlich an der Querungsstelle die Kullenhofstraße erneut queren zu müssen. Somit wird zusätzlich die infrastrukturelle Voraussetzung dafür geschaffen, dass es zu möglichst keinen Konflikten zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Strom Richtung Parkhaus kommt.

Finanzielle Auswirkungen

Alle Kosten gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin. Der städtische Haushalt wird nicht belastet.

Weiteres Verfahren

Zur weiteren Planung und Umsetzung des Ausbaus der Kullenhofstraße ist eine vertragliche Vereinbarung zwischen UKA und Stadt Aachen erforderlich.

Parallel muss für die Erweiterung des Straßenraumes Baurecht geschaffen werden. Dies geschieht durch den Bebauungsplan Nr. 1000 S – Erweiterung Uniklinik -, für den auf der Grundlage dieses Planungsbeschlusses der Aufstellungs- und Offenlagebeschluss gefasst werden soll (Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg 5. Juli, Planungsausschuss 7. September).

Anlage/n:

Bestandsplan (Lageplan und Querschnitt)

Plan-Nr. 130 GL 02, M 1:1.000

Lageplan (Entwurf)

Plan-Nr. 302 E 01b-1, M 1:250
302 E 01b-2, M 1:250
302 E 01b-3, M 1:250

