

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1176/WP17 Status: öffentlich AZ: 35001-2010 Datum: 05.06.2019 Verfasser: Dez. III / FB 61/200															
Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 923 und Änderung FNP 1980 - Campus West - Westbahnhof, Süsterfeldstraße und Bahnanlagen hier: 1. Beschluss Masterplan 2. Beschluss Brückenplanung																
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>27.06.2019</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>03.07.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>03.07.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>11.07.2019</td> <td>Planungsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	27.06.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	03.07.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	03.07.2019	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung	11.07.2019	Planungsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
27.06.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung														
03.07.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung														
03.07.2019	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung														
11.07.2019	Planungsausschuss	Entscheidung														

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss stimmt sowohl dem Masterplan als auch der vorgelegten Brückenplanung (Planungsstufe 1) zu und beauftragt die Verwaltung, die Planungsstufe 2 der Nordanbindung bis Anschluss Seffenter Weg zu beauftragen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, die Beauftragung der Ingenieurplanung für Erschließungsanlagen im Bereich des Masterplans in die Wege zu leiten.

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

Sie empfiehlt dem Planungsausschuss,

1. das Bauleitplanverfahren auf Basis des aktualisierten Masterplans fortzusetzen.
2. als Nordanbindung, die Brückenverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten gemäß der vorgelegten Planung in den Masterplan zu übernehmen.
3. auf Grundlage der vorgelegten Planung eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden für das Bebauungsplanverfahren Nr. 923 durchzuführen.

Aus bezirklicher Sicht schließt sie sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an, der vorgelegten Brückenplanung (Planungsstufe 1) zuzustimmen und die Verwaltung zu beauftragen, die Planungsstufe 2 der Nordanbindung bis Anschluss Seffenter Weg zu beauftragen.

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

Sie empfiehlt dem Planungsausschuss,

1. das Bauleitplanverfahren auf Basis des aktualisierten Masterplans fortzusetzen.

2. als Nordanbindung, die Brückenverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten gemäß der vorgelegten Planung in den Masterplan zu übernehmen.
3. auf Grundlage der vorgelegten Planung eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden für das Bebauungsplanverfahren Nr. 923 durchzuführen.

Aus bezirklicher Sicht schließt sie sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an, der vorgelegten Brückenplanung (Planungsstufe 1) zuzustimmen und die Verwaltung zu beauftragen, die Planungsstufe 2 der Nordanbindung bis Anschluss Seffenter Weg zu beauftragen.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss beschließt,

1. das Bauleitplanverfahren auf Basis des aktualisierten Masterplans fortzusetzen.
2. als Nordanbindung, die Brückenverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten gemäß der vorgelegten Planung in den Masterplan zu übernehmen.
3. auf Grundlage der vorgelegten Planung eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden für das Bebauungsplanverfahren Nr. 923 durchzuführen.

Der Planungsausschuss schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an, der vorgelegten Brückenplanung (Planungsstufe 1) zuzustimmen und die Verwaltung zu beauftragen, die Planungsstufe 2 der Nordanbindung bis Anschluss Seffenter Weg zu beauftragen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-800-01700-300-1

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019*	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019*	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.129.334,62	1.129.334,62	1.030.000	1.030.000	0	0
Ergebnis	1.129.334,62	1.129.334,62	1.030.030	1.030.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-090101-805-1

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019**	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019**	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	18.562,38	18.562,38	30.000	30.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	18.562,38	18.562,38	30.000	30.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*davon 639.344,62€ aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2018

**davon 18.562,38€ aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2018

Erläuterungen:

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr.923 und 118. Änderung FNP 1980 - Campus West - Westbahnhof, Süsterfeldstraße und Bahnanlagen

hier: Beschluss Masterplan und Brückenplanung

1. Sachstand Bauleitplanverfahren

Die Bauleitplanverfahren Bebauungsplan Nr. 923 und 118. Änderung FNP 1980 Campus West wurden am 19.03.2009 eingeleitet. Für das Bebauungsplanverfahren Nr. 923 und die 118. Änderung des FNPs 1980 wurden die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange bereits durchgeführt. Die Anregungen bezüglich der FNP-Änderung wurden in das Verfahren zur Neuaufstellung des FNP Aachen*2030 aufgenommen und in die Planung Flächennutzungsplan Aachen*2030 integriert.

Seit Dezember 2011 ruhte das Bebauungsplanverfahren, da hinsichtlich entscheidender Fragestellungen im Projekt keine Einigkeit unter den Beteiligten erzielt werden konnte. Außerdem behielt sich der BLB NRW eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes vor.

2. Sachstand Planung

Seit September 2014 wurden auf Initiative der Campus GmbH zur Klärung der offenen Fragen regelmäßige Workshoptermine durchgeführt. Der Planungsausschuss wurde am 19.11.2015 über die Ergebnisse informiert. Er beschloss, dass das Bebauungsplanverfahren - Campus West - auf der Grundlage der Erschließungsvariante D (Brücke nach Melaten) weitergeführt wird (s. Vorlage FB 61/0293/WP17).

In dieser Vorlage wurden die zum damaligen Zeitpunkt verbliebenen Erschließungsvarianten gegenübergestellt. Ausschlaggebend für die Entscheidung zu Gunsten der Brücke war auch die seit 2015 bestehende Anforderung der RWTH, dass die Erschließung des Campus West grundsätzlich für Sondertransporte (Gigaliner) geeignet sein muss. Eine diesbezügliche gutachterliche Untersuchung (BSV) kam zu dem Ergebnis, dass von allen bisher untersuchten Trassen, allein die Trasse des damaligen Masterplans (Variante A) tauglich für Sondertransporte ist. Sowohl eine Anbindung über das Gewerbegebiet Süsterfeld als auch über das südlich des Toledorings gelegene Gewerbegrundstück kann den Anforderungen nicht gerecht werden. Da aber die Variante A bereits durch Beschluss am 16.06.2011 abgelehnt wurde (s. Vorlage FB 61/0447/WP16), erfolgte der Vorschlag für eine Brückentrasse, die den Campus West direkt mit dem Campus Melaten verbindet. Anschließend wurden die Anforderungen an die Überarbeitung des Masterplans Campus West ermittelt und Kriterien erarbeitet, die in der Planung berücksichtigt werden sollten. Diese wurden dem Planungsausschuss in der Sitzung am 22.06.2017 vorgestellt (s. Vorlage FB 61/0717/WP17). Es wurde der Beschluss gefasst, dass der Masterplan auf Grundlage der vorgestellten Anforderungen überarbeitet werden sollte, wobei die folgenden in der Diskussion vorgebrachten Punkte besonders zu würdigen sind:

- Berücksichtigung der Fuß-/ Radwegbrücke
- Prüfung des Erhalts von Hochpunkten, evtl. zu Wohnzwecken
- Entwicklung eines Grünkonzepts
- Betrachtung der Schnittstelle zum Bahnhof West
- Prüfung der Notwendigkeit von Schwerlastverkehren
- Entwicklung eines Konzepts zur Sicherung der architektonischen Qualität
- Schutz des Landschaftsbilds, insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung der nördlichen Brücke
- Prüfung der Berücksichtigung von Erweiterungsflächen für die Fa. Lindt
- Ermöglichung von Erdgeschossnutzungen, die zu einem lebendigen Stadtbild beitragen können

Darüber hinaus wurde beschlossen, dass als nördliche Erschließung die Brücke nach Melaten (Variante D) weiterhin zugrunde gelegt werden sollte. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Finanzierung des entsprechenden Planungsauftrages sicherzustellen und anschließend einen Planungsauftrag zu erteilen.

Daran anschließend wurde ein europaweites Vergabeverfahren für die Beauftragung der Brückenplanung durchgeführt. Das Büro SchüßlerPlan aus Düsseldorf erhielt den Zuschlag und begann im Juli 2018 mit der Bearbeitung. Die Beauftragung der 1. Planungsstufe umfasst im Wesentlichen die Entwurfsplanung für die Brücke und die Entwurfs- / Genehmigungsplanung für die Verkehrsanlagen vom Beginn der Brückenrampe bis Anschluss Mathieustraße / Seffenter Weg sowie als besondere Leistungen die Einschätzung der Landschaftsverträglichkeit, der klimatischen Auswirkungen, der Lärmauswirkungen, ein Bodengutachten, 3D-Visualisierungen sowie die Abstimmung mit der Deutschen Bahn und Straßen NRW. Ziel einer Beauftragung zu diesem frühen Zeitpunkt war, belastbare Aussagen zur Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit der Brückenverbindung zu erhalten, um auf dieser Basis eine Entscheidung treffen zu können, diese Trasse in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufzunehmen.

Bei den nun vorliegenden Kostenangaben ist zu berücksichtigen, dass die Planungen zu der Verkehrsanlage denen der Ingenieurbauwerke vorauslaufen. Daher ist nach Entwurf der Verkehrsanlage und dem Vorliegen des Bodengutachtens erst die Basis für die Entwurfsplanungen zu den Ingenieurbauwerken gegeben. Insofern handelt es sich beim Planungsstand der Brücke noch um einen Vorentwurf. Das Büro SchüßlerPlan hat dennoch schriftlich bestätigt, dass die Kosten für das Projekt hinreichend bestimmt sind und die politische Entscheidung auf einer gesicherten Basis erfolgen kann.

Parallel zur Brückenplanung wurde das Planungsbüro RKW in Zusammenarbeit mit FSW LA (Grünplanung) und BSV (Verkehr) mit der Überarbeitung des Masterplans beauftragt.

Weiterhin wurde 2017 der Verkauf des Areals vom BLB NRW an die Immobiliengesellschaften „Campus West I Immobilien GmbH“ und „Campus West II Immobilien GmbH“ der RWTH Aachen in die Wege geleitet. Durch den Verkauf soll der RWTH größere Gestaltungsspielräume bei der Campuserwicklung ermöglicht und der Prozess beschleunigt werden. In diesem Zusammenhang haben der BLB NRW, die Campus West Immobiliengesellschaften und die Stadt Aachen im Juni 2018 einen trilateralen Vertrag geschlossen, der Ziele und Zusammenarbeit der Beteiligten regelt sowie

Vereinbarungen zur Kostenübernahme enthält (s. Vorlage Planungsausschuss / Rat vom 22.11.2017 FB 61/0811/WP17).

Im Juni 2017 wurde durch die „Bürgerinitiative Campus West“ eine Petition beim Petitionsausschuss des Landtags NRW eingereicht. Die Bürgerinitiative äußerte verschiedene Bedenken (Landschaftsbild, Lärm, Wirtschaftlichkeit) in Bezug auf die Brückenlösung. Es wurden mehrere Erschließungsalternativen vorgeschlagen. Diese wurden von der Verwaltung in Abstimmung mit Straßen NRW geprüft und anschließend noch einmal gutachterlich bewertet. Die Ergebnisse hat die Verwaltung in einer Präsentation zusammengefasst und hierbei noch einmal alle wesentlichen Varianten der Norderschließung einschließlich der Varianten der Bürgerinitiative einander gegenübergestellt und bewertet (s. Anlage 10). Bei der Beurteilung sind aus Sicht der Verwaltung neben der städtebaulichen Qualität insbesondere die Planungssicherheit und die Eignung für Sondertransporte maßgeblich. Die beste Bewertung erhielt die Brückenlösung (D), da sie die Campusbereiche direkt miteinander verbindet (städtebauliche Qualität), Sondertransporte ermöglicht (Grundanforderung der Hochschule) und ohne die Einbeziehung von Fremdgrundstücken zu realisieren ist (Planungssicherheit). Darüber hinaus ist sie die einzige Variante, die keine zusätzliche Brücke benötigt, um eine schienengebundene ÖPNV-Trasse Richtung Melaten zu führen. Die von der Initiative vorgeschlagenen Varianten sind insofern kritisch, da sie Grundstücke einbeziehen, die der Stadt nicht zur Verfügung stehen und in Straßenbauwerke des Landes eingreifen, deren Umbau / Absicherung einen sehr hohen Aufwand bedeuten und in Bezug auf den vorgeschlagenen Kreisverkehr im Bereich des Außenrings nicht realisierbar sind.

Die Initiative hatte weiterhin dazu aufgefordert, dass auch die Möglichkeit zur Umsetzung der im Masterplan 2010 dargestellten Nordanbindung (Variante A) als „Rückfallvariante“ gewahrt bleiben sollte. Die grundsätzliche Möglichkeit zur Umsetzung der Variante A ist weiterhin gegeben. Entsprechende Gespräche mit dem Eigentümer des betroffenen Grundstückes wurden geführt. Die Stadt Aachen hatte zu der Petition schriftlich Stellung genommen. Ergänzend hierzu fand im Dezember 2017 ein Termin mit dem Petitionsausschuss und der Initiative statt. Die Thematik wurde ausführlich besprochen und Fragen wurden beantwortet. Auf Wunsch des Petitionsausschusses berichtet die Verwaltung dem Landtag über das weitere Vorgehen.

3. Masterplan

Grundlage des bisherigen Verfahrens war der Masterplan Campus West aus dem Jahr 2010. Aufgrund der langen Zeitspanne und der veränderten Anforderungen ist wie oben beschrieben eine Überarbeitung erforderlich. Teilbereiche des Masterplans wurden inzwischen separat entwickelt. Dies sind insbesondere Flächen für den Wohnungsbau im Bereich des ehemaligen Klosters Guter Hirte. Hier sind insgesamt ca. 700 – 800 Wohneinheiten in Planung bzw. Ausführung, ein großer Teil als Apartments für Studierende. Dieser Bereich wird im Masterplan dargestellt, ist aber nicht mehr Bestandteil des künftigen Bebauungsplanes. Aufgrund der Beschlusslage, die Brückenvariante als Nordanbindung weiterzuverfolgen, ist diese Erschließungsvariante im Masterplan dargestellt. Die im Beschluss vom 22.06.2017 vorgebrachten, in der Planung zu berücksichtigen Punkte, sind wie folgt in den Masterplan eingeflossen:

Berücksichtigung der Fuß-/ Radwegbrücke:

Eine entsprechende Trasse wurde im Masterplan auf Höhe der Siedlung Süsterau vorgesehen. Eine solche Verbindung kann zwar grundsätzlich umgesetzt werden, ist aber konstruktiv und wirtschaftlich sehr aufwändig. Kosten und Nutzen sind einander gegenüberzustellen (s. auch Pkt. 2.2).

Prüfung des Erhalts von Hochpunkten, evtl. zu Wohnzwecken:

Die Hochpunkte sind weiterhin Bestandteil der Planung. Bei den Clusterhochpunkten hängt die Umsetzung von einem schlüssigen Vermarktungskonzept ab. Die Nutzung zu Wohnzwecken ist zwar sinnvoll und wünschenswert, hängt aber von den Aussagen eines Lärmgutachtens ab. Durch die unmittelbare Nähe der Bahngleise, eines Gewerbe- bzw. Industriegebietes und insbesondere des Bendplatzes sind die Möglichkeiten sehr eingeschränkt. Es ist nachzuweisen, dass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet sind.

Entwicklung eines Grünkonzepts

Das Grünkonzept wird im Erläuterungsbericht beschrieben (s. auch Pkt. 2.3).

Betrachtung der Schnittstelle zum Bahnhof West

Um den Campus unmittelbar an den Westbahnhof anzubinden, ist eine Wegeverbindung vorbei am Stellwerk über das Grundstück der DB zu sichern. Die DB hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Einrichtung eines Wegerechtes.

Prüfung der Notwendigkeit von Schwerlastverkehren

Für die RWTH ist die Erreichbarkeit der Cluster durch Sondertransporte (z.B. Triebwagen) in jedem Fall zu gewährleisten, unabhängig von der Häufigkeit dieser Transporte. Die Notwendigkeit hat die RWTH bereits 2015 gegenüber dem BLB schriftlich begründet.

Entwicklung eines Konzepts zur Sicherung der architektonischen Qualität

Im Zuge der weiteren Planung ist gemeinsam mit der Campus GmbH ein entsprechendes Konzept zu entwickeln, in Anlehnung an das Vermarktungskonzept Melaten. Dieses kann über den städtebaulichen Vertrag gesichert werden. Dabei ist nicht nur die architektonische Qualität zu sichern, sondern auch die Gestaltung der Freiräume.

Schutz des Landschaftsbilds, insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung der nördlichen Brücke

Im Rahmen des Brückenauftrags wurden die Auswirkungen der Planung auf das Landschaftsbild durch einen Landschaftsplaner untersucht und Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffs dargestellt (s. Pkt. 3.7 und 3.8).

Prüfung der Berücksichtigung von Erweiterungsflächen für die Fa. Lindt

Für die Flächen, die im Eigentum der Hochschule stehen, liegt ein Konzept vor, das ausschließlich eine Nutzung für Forschungscluster vorsieht. Die Fa. Lindt wird künftig Teile des Bendplatzes als Erweiterungsfläche nutzen können.

Ermöglichung von Erdgeschossnutzungen, die zu einem lebendigen Stadtbild beitragen können

Es ist vorgesehen im künftigen Bebauungsplan im Rahmen der Sondergebietsfestsetzung ein Nutzungsspektrum festzulegen, das auch Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen ermöglicht. Diese Erdgeschossnutzungen können im Zusammenhang mit der vorgelagerten Promenade zu einem lebendigen Stadtbild beitragen.

3.1 Städtebauliches Konzept

Ziel der Planung für den Campus West ist nach wie vor die Schaffung eines Hochschulcampus für Forschung und Entwicklung. Im Wesentlichen wurde in den Masterplan (s. Anlage 2) das bisherige

Konzept übernommen und im beiliegenden Erläuterungsbericht (s. Anlage 3) von den Entwurfsverfassern ausführlich dargestellt.

Prägendes Element und Haupteerschließungsachse ist das 26,0 m breite Campusband. Es beginnt an der Kühlwetterstraße und führt nun vom Campus West im Norden über eine Brücke Richtung Campus Melaten. Dort schließt es über die Mathieustraße an den Seffenter Weg an.

Auftakt des Campus ist der sogenannte Kongressplatz, der von der Süsterfeldstraße Richtung Bahn um ca. 5,0 m ansteigt. Der ursprünglich an der Süsterfeldstraße gelegene ca. 70,0 m hohe Campus-Tower rückt an die Bahnlinie und wird Bestandteil der hier geplanten Innovation-Factory. Angrenzend an den Platz ist der Neubau des Institutes für Eisenhüttenkunde an der Süsterfeldstraße vorgesehen. Zwischen Campusband und Bahnanlagen sind die Cluster angeordnet, deren 4- bis 6-geschossige Bebauung sowohl vom Campusband aus, als auch über die Nebenstraßen erschlossen werden. Jeder Cluster wird durch einen ca. 50 m hohen Hochpunkt markiert. Das Innere der Clusterbereiche ist noch einmal durch eine interne private Verbindung gegliedert.

Ein weiterer Cluster mit Hochpunkt und Parkhaus befindet sich im Bereich des ehemaligen, denkmalgeschützten Ringlokschuppens, der in die Bebauung integriert wird.

In die Cluster werden drei Parkhäuser integriert, die zur Bahn hin orientiert sind und über die Nebenerschließungen angefahren werden können. Ein weiteres Parkhaus befindet sich am Ringlokschuppen. Im Bereich der Innovation-Factory ist eine Tiefgarage vorgesehen.

Der heute sehr heterogene Bereich zwischen Süsterfeldstraße und Campusband soll so überplant werden, dass sich die Bebauung zu beiden Seiten orientiert. Soweit keine Hochschulnutzung vorgesehen ist, können sich hier künftig gewerbliche Nutzungen bzw. Dienstleistungen entwickeln. Der bestehende Discounter (Aldi) kann zur Versorgung des Gebietes beitragen.

3.2 Erschließung

Die Haupteerschließung des Campus West erfolgt durch das „Campusband“. Der 26,0 m breite Querschnitt berücksichtigt neben der Fahrbahn mit Radfahrerschutzstreifen, Gehwegen und Baumreihen perspektivisch auch eine separate ÖPNV-Trasse. Dies sichert die Option, künftig eine Schienentrasse vorzusehen. Bis diese realisiert wird, kann der Bereich vielfältig als Aufenthalts- und Grünzone gestaltet werden. Beispiele hierfür sind im Erläuterungsbericht dargestellt.

Diese Trasse endet auf Höhe der Siedlung Süsterau. Ab dort könnte eine Schienentrasse in die Fahrbahn integriert und so über die Brücke geführt werden.

Darüber hinaus wurde eine Alternative mit separatem Radweg und einer Schienentrasse vor den Clustern geprüft (s. Anlage 3, S. 12) Nachteilig würde sich jedoch die trennende Wirkung zwischen Boulevard und Straße auswirken. Die Variante besitzt zudem eine Reihe von potentiellen Kreuzungskonflikten, zum einen zwischen Fußgängern, Radfahrern und Lieferanten, zum anderen bezüglich der fahrenden Verkehre in den Einmündungsbereichen der Stichstraßen. Auch die Weiterführung ab dem Wohngebiet „Guter Hirte“ wird als problematisch bewertet. Außerdem besteht die Befürchtung, dass der Fahrbahnquerschnitt von 8,0 m, der nötig wäre, um später ggf. Schutzstreifen aufnehmen zu können, die Autofahrer zu erhöhter Geschwindigkeit verleitet.

Außer von der Kühlwetterstraße ist nur im Bereich des Aldimarktes eine Anbindung des Campusbandes an die Süsterfeldstraße möglich. Diese sogenannte mittlere Anbindung nutzt die bestehende Zufahrt des Discounters und muss – bedingt durch den erheblichen Höhenunterschied – mit über 8 % Steigung an das Campusband angebunden werden.

Vom Campusband zweigen Richtung Bahn drei Nebenstraßen ab, die der Erschließung der Cluster und der hier vorgesehenen Parkhäuser dienen. Nur im Bereich der Nebenerschließungen ist ein begrenztes Angebot an öffentlichen Parkplätzen vorgesehen. Ziel ist, den ruhenden Verkehr möglichst umfassend in den Parkhäusern unterzubringen.

Entlang der Bahn verläuft der sogenannte „Bahnparallele Weg“. Zum einen besteht die Verpflichtung einen Wartungsweg für die Deutsche Bahn vorzusehen, zum anderen soll diese Erschließung der Anlieferung der Cluster dienen. Die besonderen Anforderungen durch Sondertransporte und durch die Bahn sind in der Planung zu berücksichtigen.

Die Anbindung an das Gewerbegebiet Süsterfeld im Bereich Ringlokschuppen ist nur als Fuß-/Radwegverbindung möglich. Die geplante Erschließung des Clusters am Ringlokschuppen endet in einem Wendebereich.

In Bezug auf die Süsterfeldstraße ist im Masterplan ein Ausbau dargestellt, der zunächst nur im Bereich der Knotenpunkte (mittlere Anbindung und Kühlwetterstraße) einen Umbau vorsieht. Ein Vollausbau der Süsterfeldstraße mit ausreichenden Gehwegen, Radfahrstreifen und Bäumen ist langfristig sinnvoll. Die Gebäudekanten an der Süsterfeldstraße rücken deshalb so weit zurück, dass ein späterer Vollausbau möglich ist.

Insgesamt ist es das Ziel, im Campus West alle Voraussetzungen für innovative Verkehrssysteme zu bieten. Neben der Innovation Factory soll ein Mobilitätsstandort (Mobility Hub) für die sharing-basierten Mobilitätslösungen entstehen. Kernelement ist dabei eine Shuttle-Lösung, die derzeit an der RWTH entwickelt und neben den anderen Sharing-Lösungen zentrales Laborelement des Urban Mobility Lab Aachen für die Überwindung der letzten Meile werden wird.

Für Fußgänger und Radfahrer ist innerhalb des Campus West insbesondere das Campusband die attraktivste Verbindung.

Im Masterplan ist eine optionale Fuß- / Radwegbrücke vorgesehen. Hier ist zu prüfen, ob eine solche Anbindung entscheidende Vorteile bietet, um den hohen konstruktiven und finanziellen Aufwand zu rechtfertigen. Durch einen Verkehrsgutachter wurde geprüft, welche Verbindung zwischen Campus Melaten und Westbahnhof zeitlich gesehen für den Radverkehr die günstigste ist. Im Vergleich zwischen der Verbindung über die Brücke / Mathieustraße (17 Min.), die optionale Fuß-/Radwegbrücke (12:30 Min.) und den Seffenter Weg (11 Min.) stellt der Seffenter Weg die zeitlich günstigste Alternative dar.

Eine Fuß-/Radwegverbindung soll weiterhin vom Republikplatz aus, am Stellwerk der DB vorbeigeführt werden. Diese Verbindung soll auch als optionale ÖPNV-Trasse dienen.

Von der Süsterfeldstraße aus ist der Campus über eine Fußwegverbindung im Bereich der beiden Grünfugen angebunden. Aufgrund des erheblichen Höhenunterschiedes kann diese Verbindung nicht barrierefrei hergestellt werden.

Auch zur Anbindung des Wohngebietes am Guten Hirten und der dort geplanten 5-gruppigen Kita ist eine Fußweganbindung vorgesehen.

Die Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr ist aufgrund von Haltepunkten mehrerer Buslinien auf der Süsterfeldstraße sowie des in unmittelbarer Nähe befindlichen DB-Haltepunktes Aachen West als gut einzustufen. Zusätzlich soll der Campus West von der Campus-Buslinie, die zwischen der Innenstadt und dem Campus Melaten über das Campusband führt, erschlossen werden.

Der Busverkehr kann vorerst die hier vorgesehene Fahrbahn nutzen. Sollte ein schienengebundenes ÖPNV-System eingeführt werden, kann die oben erwähnte ÖPNV-Trasse genutzt werden.

3.3 Grünkonzept

Vorhandene Grünräume befinden sich im Plangebiet des Campus West nur in Form eines Wäldchens im Norden sowie als Grünstrukturen in den Übergangsbereichen zu den Grundstücken an der Süsterfeldstraße. Ansonsten wurde das Plangebiet im Zuge der Flächenfreisetzung durch die DB geräumt.

Im Masterplan sind neue Grün- bzw. Freiräume ausschließlich innerhalb der geplanten Erschließungs- und Platzflächen vorgesehen. Das Campusband wird durch Baumreihen und „Aktionsfelder“ differenziert gestaltet und bietet in Verbindung mit der großzügig dimensionierten Promenade ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität.

Auch der Gestaltungsvorschlag für den Kongressplatz gewährleistet einen qualitätvollen Auftakt des Campus. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass durch den angrenzenden breiten Straßenraum und die angegliederte Nutzung eines Hochschulinstitutes eine Belebung des Platzes z.B. durch Außengastronomie erschwert wird. Die geplanten Fugen gliedern die Bebauung und schaffen über Treppen eine Wegeverbindung in den Campus. Sowohl beim Kongressplatz, als auch bei den Fugen liegt aufgrund des Höhenunterschiedes der Schwerpunkt in der Gestaltung von Treppen und begrünten, terrassierten Bereichen. Darüber hinaus sind weitere private Frei- und Platzräume am Ringloklcluster, neben den Clusterhochpunkten und am denkmalgeschützten Stellwerk geplant.

3.4 Klimatische Auswirkungen

Der Entwurf des Masterplans wurde seitens der Umweltverwaltung hinsichtlich der klimatischen Auswirkungen (Kaltluft) auf Grundlage gutachterlicher Aussagen überprüft. Um zu vermeiden, dass die Kaltluftzufuhr Richtung Roermonder Straße / Bendplatz beeinträchtigt wird, wurde der Masterplanentwurf in diesem Bereich nochmals angepasst, indem zwischen Campustower und Innovation-Factory eine ca. 10 m hohe und ca. 20 - 30 m breite Öffnung vorgesehen wird. (Diese Anpassung ist nur im Masterplan markiert. Der Erläuterungsbericht (Anlage 3) und die hier gezeigten Perspektiven werden bis zur Bürgerinformation entsprechend angepasst.)

In der weiteren Ausarbeitung des Konzeptes wird in Zusammenarbeit mit den Gutachtern überprüft, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind.

4. Nordanbindung Brücke

4.1 Planungsanforderungen

Mit dieser Variante der Nordanbindung wird das Ziel verfolgt, die beiden Campusareale auf direktem Wege miteinander zu verbinden und gleichzeitig die Erreichbarkeit für Sondertransporte zu gewährleisten. Darüber hinaus werden durch die Trasse nur Grundstücke in Anspruch genommen, die im Eigentum des Landes bzw. der RWTH sind, Fremdgrundstücke sind nicht betroffen. Diese Trasse ist Ergebnis zahlreicher Variantenuntersuchungen und Abwägung von unterschiedlichen Anforderungen und Bedingungen. In der später zu erarbeitenden Begründung wird dies ausführlich dargelegt werden.

Die Planung der Brücke ist im beiliegenden Erläuterungsbericht ausführlich beschrieben (s. Anlage 4).

Von besonderer Bedeutung bei der Planung war, dass sich die Brücke gut in das Landschaftsbild einfügt und auch klimatisch kein Hindernis für die Kaltluftströmung darstellt. Vorhandene Freiflächen sollten so genutzt werden, dass begrünte Dammlächen geschaffen werden, um so weitgehend auf mächtige Stützbauwerke verzichten zu können.

Das Brückenbauwerk über die Bahnanlagen stellt den wesentlichen Bestandteil der neuen etwa 420 m langen gebogenen Trasse dar. Dieses soll den sicherheitstechnischen Anforderungen und dem gegenwärtigen Stand der Technik entsprechen. Des Weiteren ist es das Ziel, ein Brückenbauwerk mit ausgewogenen Proportionen zwischen Stützweite und Bauhöhe zu erhalten, welches sich zugleich wirtschaftlich herstellen und erhalten lässt. Die Planungsrandbedingungen der Brücke werden dabei wesentlich durch die Bahnanlagen bestimmt, mit dem Ziel, die Beeinträchtigung des Bahnbetriebs durch den Neubau der Brücke so gering wie möglich zu halten. Eine erste Abstimmung mit der DB über die geplante Maßnahme hat bereits stattgefunden. Dabei wurde das grundsätzliche Einverständnis seitens der DB gegeben, wobei eine abschließende Bewertung der DB noch aussteht.

4.2 Trassenverlauf

Die Trasse der Nordanbindung verläuft ausgehend vom Campusband über eine kurz vor der Tunnelquerung Pariser Ring beginnenden Rampe über die Gleisanlagen der DB Richtung Mathieustraße (Campus Melaten) bis zum Anschluss an den Seffenter Weg.

Der Verlauf der Brücke wird vor allem durch die vorhandenen Oberleitungsmaste im Bereich der Bahnanlagen bestimmt. Die Brücke kann aufgrund der Masthöhen von 12,0 m nur zwischen den Masten hindurchgeführt werden. Die Höhe der Brücke wird durch die zu überquerenden Oberleitungen bestimmt (lichte Höhe: > 8,50 m), die Länge der Trasse durch die fixierten Endpunkte und eine maximale Längsneigung von 5 %. Ein weiterer Zwangspunkt war die Querung des Tunnels Pariser Ring. Um ein zusätzliches Brückenbauwerk zu vermeiden, sollte die Querung lastenneutral erfolgen. Dies kann durch Verwendung eines leichten Schüttmaterials im Bereich Überschüttung des Tunnels für die Rampe erreicht werden. Diese Lösung wird seitens Straßen NRW grundsätzlich mitgetragen. Weiterhin war der ca. 3,50 m breite bahnparallele Wartungsweg zu integrieren. Daraus ergeben sich letztendlich nur zwei Korridore und drei Trassenvarianten, die intensiv geprüft und bewertet wurden (s. Anlage 5). Im Ergebnis wurde die Trasse gewählt, die eine lastenneutrale Querung des Tunnels ermöglicht und auch hinsichtlich der klimatischen Auswirkungen den geringsten Störungsgrad aufwies.

4.3 Technische Gestaltung

Zur Überführung der Bahntrasse wird ein 3-feldriges Brückenbauwerk geplant. Die Brücke soll als Stahlverbundbrücke mit einem Stahlhohlkasten und einer darüber liegenden Betonfahrbahnplatte ausgebildet werden. Die maximale Stützweite ergibt sich im mittleren Brückenfeld über die Bahnschienen und liegt bei insgesamt 44,0 m.

Der Querschnitt der Brücke von insgesamt 13,50 m sieht einen einseitigen Gehweg von 2,50 m und eine Fahrbahn von 6,50 m mit beidseitigen Radfahrstreifen vor. Aufgrund der gekrümmten Trasse weitet sich der Querschnitt im Bereich der Bahn auf ca. 15,0 m auf. Der Anschluss an die Brücke von der Mathieustraße bzw. aus Richtung Ringlokschuppen führt über abgeböschte Rampen, mit einer Neigung von 1:1,5. Nur an der östlichen Seite zwischen Brücke und Ausbauende reichen die Platzverhältnisse nicht aus. Hier wird die Böschung mit einer Stützwandkonstruktion kombiniert.

4.4 Gründung

Aus dem geotechnischen Bericht zur Vorplanung (ICG, Düsseldorf, 07.02.2019) geht hervor, dass für die Gründung der Brücke (Widerlager und Stützen) eine Tiefgründung über Bohrpfähle zu empfehlen ist. In der weiteren Konkretisierung der Planung sind weitere Erkundungen erforderlich. Darüber hinaus ist im Rahmen der Baufeldvorbereitung eine Kampfmittelerkundung durchzuführen.

4.5 Schallschutz

Im Rahmen der Planung wurde ein Schallschutzgutachten erarbeitet (Peutz Consult, Düsseldorf, 15.01.2019). Bei der Beurteilung von neu zu bauenden Straßenverbindungen wird die 16.BImSchV zugrunde gelegt. Hier liegen die Grenzwerte bei 59 dB(A) für die Tagzeit und bei 49 dB (A) für die Nachtzeit. Das Gutachten weist nach, dass im Bereich der Brückentrasse die künftigen Verkehrsemissionen bei tags 58 dB(A) und nachts 47,8 dB(A) und somit unterhalb der Grenzwerte liegen.

4.6 Entwässerung

Die Entwässerung der Nordanbindung erfolgt auf der östlichen Seite. Die Stellungnahme zur Entwässerung (Ing. Ges. Dr. Nacken, Aachen Febr. 2019) kommt zu dem Ergebnis, dass eine Entwässerung in das vorhandene Mischwassersystem erfolgen kann. In jedem Fall werden im Zuge der Planung des Campus West zusätzliche Rückhaltungen erforderlich sein.

4.7 Landschaftsverträglichkeit

Die Planung der Nordanbindung erfolgt in einem Landschaftsbereich der in Teilen naturnah geprägt ist. Außerdem muss die Straßenanbindung die vorhandenen Bahnanlagen queren. Die hierfür vorgesehene Stelle liegt oberhalb der südlichen Hangflächen des Wildbachtals, sodass auch hinsichtlich der Topografie bzw. des stark ansteigenden Geländes von der Schurzelter Straße aus mit Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu rechnen ist. Hier hat die bisherige Diskussion über die Planung die Besorgnis der Öffentlichkeit erkennen lassen.

Insofern war auch die Einschätzung der Landschaftsverträglichkeit (Smeets Landschaftsarchitekten, Erfstadt, 26.02.2019) Bestandteil des Auftrags (s. Anlage 6). Es wurde u.a. geprüft, aus welchen Richtungen die Brücke wahrgenommen wird. Außer aus Richtung des künftigen Campusbandes ist dies insbesondere die Fußwegverbindung von der Schurzelter Straße Richtung Uniklinik (Sörenweg). Aus der Ferne ist die Einsehbarkeit des für die Querung vorgesehenen Standortes von verschiedenen Stellen gegeben. Dies trifft u. a. auch auf die gegenüberliegenden oberen Hangflächen nördlich des Wildbachtals zu. Auch aus einzelnen Bereichen der Siedlungsflächen in Laurensberg ist das Gelände heute teilweise zu sehen. Untersuchungen an anderen Stellen hingegen, etwa am prädestinierten Hochpunkt an St. Laurentius, lassen heute sowohl im Sommer als auch im Winter das Gelände für die geplante Querung nicht erkennen.

Um die Beeinträchtigungen gering zu halten, wurden bei der Planung größtmögliche Brückenöffnungen vorgesehen und Bereiche mit Dämmen soweit möglich reduziert. Eingrünung und landschaftsgerechte Geländemodellierungen unterstützen zudem eine bessere Verträglichkeit. Aus Richtung des Fußweges können durch die großen Öffnungen Fernblicke weiterhin gewährleistet werden. Aufgrund der Topografie ist die Wirkung des Brücken- und Dammbauwerks aus Richtung der

Schurzelter Straße erheblich. Die Schurzelter Straße liegt auf einer Höhe von ca. 168 m ü.NN, der Fuß des Dammes liegt 23 m höher bei 191 m ü.NN, die Brücke selbst bei ca. 200 m ü.NN. Die beiliegenden Visualisierungen (s. Anlage 7) zeigen aber, dass durch die geplanten Begrünungsmaßnahmen die Wichtigkeit erheblich gemildert wird. Hinzu kommt, dass im Verhältnis zur weiteren Umgebung dies nur ein sehr begrenzter Betrachtungsraum ist.

4.8 Landschaftsplanerisches Gestaltungskonzept

Zur Prüfung der Landschaftsverträglichkeit waren nicht nur Wirkung des Brückenbauwerkes aus den verschiedenen Blickrichtungen von Bedeutung, sondern auch die Maßnahmen zur Eingrünung und Modellierung des Geländes bzw. der Dammbauwerke. Das landschaftsplanerische Gestaltungskonzept (Smeets Landschaftsarchitekten, Erfstadt, 13.02.2019, s. Anlage 8) verfolgt das Ziel, den Eingriff in das Landschaftsbild durch Verringerung der Einsehbarkeit und eine landschaftsgerechte Modellierung und Begrünung zu mindern.

Mit Blick auf die Einsehbarkeit aus den umgebenden Landschaftsräumen wird auf der Westseite der erforderliche Damm in Abstimmung mit den Brückenöffnungen möglichst weit Richtung Bahn geführt. Er wird landschaftlich modelliert, d.h. aus der vorhandenen Hangkante an der Mathieustraße heraus mit möglichst flachen Böschungen entwickelt bevor er mit steiler werdenden Neigungen am Widerlager endet. Die Böschungflächen werden flächig mit standortgerechten heimischen Laubgehölzen bepflanzt, die in den vorhandenen Gehölzsaum übergehen. Das westliche Widerlager wird so weit zurückgezogen, dass es im unteren Bereich angeschüttet werden kann, damit die technischen Konstruktionen bei Annäherung und aus der Ferne, möglichst durch den Gehölzbewuchs auf den Böschungen verdeckt werden.

Auf der Ostseite wurde der Dammfuß zur Minderung des Eingriffs in den vorhandenen Gehölzbestand, soweit möglich, an die vorhandenen ehemaligen Bahnflächen angepasst. Zur Bahnseite hin werden - soweit aus Platzgründen möglich -, flächig mit standortgerechten heimischen Bäumen und Sträuchern bepflanzte Dammböschungen angelegt.

4.9 Eingriff / Ausgleich

Um eine Einschätzung zum Umfang des ökologischen Eingriffs und des erforderlichen Ausgleichs einschließlich der Kosten zu erhalten, wurde auch eine überschlägige Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung erstellt (Smeets Landschaftsarchitekten, Erfstadt, 13.02.2019). Die Lage von Brücke und Rampen ist so geplant, dass auf der Ostseite vorrangig ehemalige Bahnflächen genutzt werden und der Eingriff in Gehölzbestände möglichst gering ist. Diese und die Beanspruchung anderer Flächen stellen im Sinne von Naturschutz und Landschaftspflege einen unvermeidbaren Eingriff dar, der auszugleichen ist.

Zur Bewertung des Gesamtprojektes wurden auf dem derzeitigen Planungsstand der unvermeidbare Eingriff und die nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Kompensationsmaßnahmen überschlägig ermittelt.

Ebenso wurden die aus fachlicher Sicht zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild gebotenen Gestaltungs- und Minderungsmaßnahmen soweit konzipiert, dass die Kosten hierfür überschlägig benannt werden können.

4.10 Klimatische Auswirkungen

Die Einschätzung der klimatischen Auswirkungen (Smeets Landschaftsarchitekten, Ertstadt, 26.02.2019) kommt im Hinblick auf die örtlichen Kaltluftverhältnisse zu dem Ergebnis, dass der nordwestliche Damm, das weit geöffnete Brückenbauwerk sowie der Damm der nördlich des Tunnels beginnenden Rampe voraussichtlich nur zu geringen Störungen der vorhandenen Kaltluftverhältnisse führen werden. Dies betrifft sowohl die Frage, ob es zu einem verstärkten Anstau durch neue Kaltluftriegel kommt, als auch die Fragen, ob die Kaltluftentstehung sowie die Versorgung der unterhalb liegenden Siedlungsteile mit Kaltluft gemindert wird.

4.11 Mathieustraße

Um den Anschluss der Brückentrasse an den Campus Melaten zu gewährleisten, ist ein Ausbau der Mathieustraße erforderlich. Diese führt vom Seffenter Weg ausgehend derzeit nur bis zu einem Wendebereich als öffentlich gewidmete Verkehrsfläche. Ab dort verläuft sie als private Erschließungsstraße auf dem Gelände der RWTH. Bei Umsetzung der Brückentrasse ist die Straße an den geplanten Querschnitt anzupassen und entsprechend auszubauen. Bei der Planung sind die vorhandenen Gebäude, Zugänge und Stellplatzflächen zu berücksichtigen. In einem Fall wird der Rückbau eines auskragenden Treppenhauses nicht zu umgehen sein. Die RWTH ist über diese Auswirkungen bereits informiert.

Die Entwurfsplanung für die Mathieustraße ist Bestandteil der Beauftragung, liegt derzeit aber nur als Vorplanung vor, um eine entsprechende Kostenschätzung vornehmen zu können.

5. Kosten

Wie bereits unter Punkt 2 beschrieben, wurde für die Verkehrsanlagen der Nordanbindung auf Basis der Entwurfsplanung eine Kostenberechnung erarbeitet. Für die Brücke selbst liegt erst die Vorplanung vor, auf deren Basis zwar nur eine Kostenschätzung möglich ist, die aber so kalkuliert wurde, dass sie gemäß der Aussage des Ingenieurbüros ausreichend belastbar ist.

Danach entstehen folgende Kosten:

Verkehrsanlage:	2.950.000 € netto
Ingenieurbauwerk:	6.500.000 € netto
Landschaftsplanerische Maßnahmen:	<u>355.000 € netto</u>
Gesamtbaukosten (gerundet)	9.800.000 € netto
19% Mehrwertsteuer	<u>1.862.000 €</u>
Baukosten brutto	11.662.000 €

Dieser Betrag beinhaltet die Kosten für den Ausbau vom nördlichen Ende der Mathieustraße bis zum Ende der Trasse auf der Ostseite der Gleisanlagen. Weiterhin sind die Kosten der landschaftspflegerischen Vegetationsmaßnahmen und der gestalterischen Geländemodellierungen erfasst, die durch den Neubau der Trasse entstehen. Zusätzlich werden Kosten für ggf. zusätzlich anfallende externe Kompensationsmaßnahmen erfasst. Nicht erfasst sind die Kosten zum Ausbau der Mathieustraße und zum Neubau des bahnparallelen Weges.

Eine detaillierte Kostenaufgliederung ist dem Anhang zu entnehmen (s. Anlage 9). Die Einheitspreise sind unter Berücksichtigung des Baupreisindex von Ende 2018 angesetzt.

Als Bestandteile der Nordanbindung fallen weiterhin Kosten an für Neu- bzw. Umbau der Mathieustraße sowie für den in diesem Bereich verlaufenden bahnparallelen Weg (Wartungsweg der DB). Diese zusätzlichen Kostenbestandteile der zuvor genannten Bauwerke werden mit folgenden Werten abgeschätzt:

Neubau bahnparalleler Weg:	150.000 € netto	178.000 € brutto
Neubau Mathieustraße:	1.200.000 € netto	1.428.000 € brutto

Somit betragen die Gesamtkosten (brutto) der nördlichen Anbindung: **13.268.000 €**.

Im Rahmen des Trilateralen Vertrags haben sich die Immobiliengesellschaften Campus West im Falle der Realisierung dazu verpflichtet, einen Kostenbeitrag von 4,5 Mio. € zu leisten. Dieser ist zahlbar mit 80 % bei Baubeginn der Brücke und 20 % nach Fertigstellung.

Die Stadt Aachen hat sich in diesem Vertrag verpflichtet, sich an den nicht erschließungsbeitragspflichtigen Kosten für den Campus West mit 15 Mio. € zu beteiligen. Aufgrund heute noch nicht vorhersehbarer Kostenrisiken, kann dieser Betrag bis maximal 20 Mio. € aufgestockt werden.

Bei der Erstellung des Vertrages wurden die Kosten für die Brücke mit 15 Mio. € kalkuliert. Abzüglich des 4,5 Mio. Anteils wären bei der Stadt 10,5 Mio. verblieben. Entsprechen der nun vorliegenden Kostenberechnung würde sich der von der Stadt zu übernehmende Betrag dadurch auf 8.768.000 € reduzieren.

Die Stadt Aachen übernimmt bereits die Kosten für die Bearbeitung der oben genannten Planungen. Die vorläufige Berechnung der Bruttohonorarhöhe beträgt für die

Planungsstufe 1	505.157,56 €
Planungsstufe 2	90.100,94 €
Planungsstufe 1 + 2	595.258,50 €

Für die bereits beauftragte Planungsstufe 1 liegt eine entsprechende Mittelbindung für das PSP-Element 5-20102-800-01700-300-1 vor. Für die Beauftragung der Planungsstufe 2 sind in diesem PSP-Element die hierfür benötigten Mittel im Haushalt 2019 berücksichtigt.

Für die Kosten der übrigen öffentlichen Erschließungs- Platz- und Grünflächen im Bereich Campus West liegt erst ein vorläufiger Kostenrahmen vor. Hieraus ergeben sich (ohne nördliche Anbindung) Kosten von ca. 15,7 Mio. €.

Zu berücksichtigen ist, dass für erschließungsbeitragsfähige Maßnahmen ein Teil der Kosten (ca. 9,5 Mio. €) über Anliegerbeiträge an die Stadt zurückfließen.

Nach derzeitiger Kostenaufstellung bedeutet dies, dass der städtische Anteil (Brücke und Erschließung abzüglich Erschließungsbeiträge) bei ca. 14,97 Mio. € liegt und der 15 Mio. € Anteil somit zum heutigen Stand eingehalten wird. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang allerdings, dass erfahrungsgemäß bis zur Realisierung der Maßnahme von Kostensteigerungen auszugehen ist.

Aufgrund der fehlenden Planungstiefe gemäß §14 GemHVO sind Finanzmittel in Höhe von rd. 17,5 Mio. € für die Infrastruktur und 11,9 Mio. € für die abwassertechnische Erschließung im Haushalt 2019 lediglich auf der sog. §14 Liste berücksichtigt.

Sobald der Masterplan beschlossen wird, kann auch die Beauftragung der Ingenieurplanung in die Wege geleitet werden.

Das voraussichtliche Ingenieurhonorar beträgt insgesamt ca. 1.300.000 €.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Planung und der Bau solcher umfangreicher und aufwändiger Erschließungsanlagen auf jeden Fall ein hohes Risiko von Kostensteigerungen bergen, die jetzt noch nicht absehbar sind.

Die Planung der tiefbautechnischen Erschließung ist seitens der Stawag zu beauftragen.

6. Beschlussempfehlung und weiteres Vorgehen

Aus Sicht der Verwaltung kann auf Basis des vorgestellten Masterplans, einschließlich der geplanten Brücke nach Melaten, das Planverfahren Campus West fortgesetzt werden. Als nächster Verfahrensschritt soll der Masterplan der Öffentlichkeit vorgestellt und Gelegenheit geschaffen werden, sich zur Planung zu äußern. Parallel dazu erfolgt eine erneute Beteiligung der Behörden für das Bebauungsplanverfahren Nr. 923. Die nach Baugesetzbuch vorgeschriebene frühzeitige Beteiligung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB liegt bereits 8 Jahre zurück. Insofern ist eine Wiederholung dieses Verfahrensschrittes zu empfehlen. Hierzu wird die Verwaltung auch den Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan aus dem Jahr 2011 aktualisieren.

Weiterhin wird es erforderlich sein, die für die Vorbereitung der Offenlage des Bebauungsplans Nr. 923, ggf. auch für die Offenlage einer parallel durchzuführenden Flächennutzungsplanänderung notwendige Beauftragung der Fachplanungen und Gutachten zu veranlassen. Die überwiegende Anzahl der bereits vorliegenden Gutachten sind überholt und müssen aktualisiert werden. Die Gutachterkosten werden durch die Campus West Immobiliengesellschaften übernommen, die Kosten für die Erschließungsplanung werden – wie oben dargestellt – von der Stadt Aachen übernommen. Ziel aller Planungsbeteiligten ist, die Bauleitplanverfahren bis Ende 2020 abzuschließen. Diese ambitionierte Zeitplanung erfordert einen hohen personellen Aufwand auf Seiten der Verwaltung.

Die Planung Campus West ist nicht konform mit der Darstellung des Flächennutzungsplanes 1980, aber konform mit den Darstellungen des Entwurfs des Flächennutzungsplans Aachen*2030. Eine erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB ist für das Flächennutzungsplanverfahren nicht erforderlich, da auch die nun geänderten Inhalte des Masterplans mit den Darstellung des Flächennutzungsplanvorentwurfs übereinstimmen. Eine Änderung des Flächennutzungsplans 1980, d.h. das Wiederaufleben des Verfahrens zur 118. Änderung des Flächennutzungsplans 1980 ist nur dann erforderlich, wenn absehbar ist, dass das Bebauungsplanverfahren Campus West vor der Genehmigung des neuen Flächennutzungsplans Aachen*2030 abgeschlossen werden kann.

Anlage/n:

1. Übersichtsplan
2. Masterplan
3. Erläuterungsbericht Masterplan
4. Erläuterungsbericht Brücke
5. Bewertungsmatrix
6. Landschaftsverträglichkeit
7. Visualisierungen (1 – 3)
8. Landschaftsplanerisches Konzept
9. Kostenberechnung Brücke
10. Bewertung Erschließungsvarianten