

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1510/WP17 Status: öffentlich AZ: 35001-2010 Datum: 14.08.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/200															
Bebauungsplan Nr. 923 - Campus West - hier: - Aufstellungs- und Offenlagebeschluss, Planungsbeschluss (Verkehrsanlagen) - Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB - Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB - Aufstellungs- und Offenlagebeschluss - Planungsbeschluss																
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>03.09.2020</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>09.09.2020</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>09.09.2020</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>10.09.2020</td> <td>Planungsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	03.09.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	09.09.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung	09.09.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	10.09.2020	Planungsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
03.09.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung														
09.09.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung														
09.09.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung														
10.09.2020	Planungsausschuss	Entscheidung														

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Verkehrsplanung zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der Pläne:

- CAM-1901-STR-LP-301
- CAM-1901-STR-LP-302
- CAM-1901-STR-LP-303
- CAM-1901-STR-LP-304
- CAM-1901-STR-QS-501
- 2020_011_L1
- 2020_011_L2
- 2020_011_RQ
- 2020_012_RQ

vorbehaltlich der Zustimmung der Bezirke Aachen-Mitte und Aachen-Laurensberg den Planungsbeschluss für die Verkehrsanlagen im Bereich des Campus West.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 und der Behörden gemäß § 4 Abs.1 BauGB zur Kenntnis.

Sie empfiehlt dem Rat, nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange, die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden zu den frühzeitigen Beteiligungen, die nicht berücksichtigt werden konnten, zurückzuweisen.

Des Weiteren empfiehlt sie dem Planungsausschuss, gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 923 - Campus West - in der vorgelegten Fassung zu beschließen.

Außerdem nimmt sie den Bericht der Verwaltung zur Verkehrsplanung zur Kenntnis und schließt sich dem Planungsbeschluss des Mobilitätsausschusses an, den dieser auf Grundlage der Pläne:

- CAM-1901-STR-LP-301
- CAM-1901-STR-LP-302
- CAM-1901-STR-LP-303
- CAM-1901-STR-LP-304
- CAM-1901-STR-QS-501
- 2020_011_L1
- 2020_011_L2
- 2020_011_RQ
- 2020_012_RQ

für die Verkehrsanlagen im Bereich des Campus West gefasst hat.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 und der Behörden gemäß § 4 Abs.1 BauGB sowie zur Verkehrsplanung zur Kenntnis.

Sie empfiehlt dem Rat, nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange, die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden zu den frühzeitigen Beteiligungen, die nicht berücksichtigt werden konnten, zurückzuweisen.

Des Weiteren empfiehlt sie dem Planungsausschuss, gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 923 - Campus West - in der vorgelegten Fassung zu beschließen.

Außerdem nimmt sie den Bericht der Verwaltung zur Verkehrsplanung zur Kenntnis und schließt sich dem Planungsbeschluss des Mobilitätsausschusses an, den dieser auf Grundlage der Pläne

- CAM-1901-STR-LP-301
- CAM-1901-STR-LP-302
- CAM-1901-STR-LP-303
- CAM-1901-STR-LP-304
- CAM-1901-STR-QS-501
- 2020_011_L1
- 2020_011_L2
- 2020_011_RQ
- 2020_012_RQ

für die Verkehrsanlagen im Bereich des Campus West gefasst hat.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 und der Behörden gemäß § 4 Abs.1 BauGB zur Kenntnis.

Er empfiehlt dem Rat, nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange, die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden zu den frühzeitigen Beteiligungen, die nicht berücksichtigt werden konnten, zurückzuweisen.

Er beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 923 - Campus West - in der vorgelegten Fassung.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-800-01700-300-1 Campus west, Infrastruktur

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020*	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020*	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.461.017,57	1.461.017,57	1.320.000	1.320.000	0	0
Ergebnis	1.461.017,57	1.461.017,57	1.320.000	1.320.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-090101-801-5 Planung Campus West

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020**	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020**	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	19.780,32	19.780,32	30.000	30.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	19.780,32	19.780,32	30.000	30.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2020 i.H.v. 500.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2019 i.H.v. 961.017,57 €

**Haushaltsansatz 2020 i.H.v. 10.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2019 i.H.v. 9.780,32 €

Erläuterungen:

Bebauungsplan Nr. 923 - Campus West -

hier: Aufstellungs- und Offenlagebeschluss

1. Bisheriger Verlauf des Planverfahrens

Die Bauleitplanverfahren Bauungsplan Nr. 923 und 118. Änderung FNP 1980 Campus West wurden am 19.03.2009 eingeleitet. Im Rahmen der Programmberatung hatte der Planungsausschuss dem Entwurf des Masterplans 2010 und der 118. Änderung FNP in den Sitzungen am 30.09.2010 (Programmberatung), 02.12.2010 und 20.01.2011 (Ergänzung zur Programmberatung) zugestimmt (s. Vorlage FB 61/0269/WP 1). Die Bezirke Aachen-Mitte und Aachen Laurensberg hatten sich dem Beschluss in ihren Sitzungen am 03.11.2010 angeschlossen. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung erfolgte vom 30.01.2011 bis 11.02.2011 mit einer Anhörungsveranstaltung am 08.02.2011.

Seit Dezember 2011 ruhte das Verfahren, 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. 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 Bauungsplanverfahren - Campus West - auf der Grundlage der Erschließungsvariante D (Brücke nach Melaten) weitergeführt wird (s. Vorlage FB 61/0293/WP17).

Durch die Aufnahme der Brücke in den Geltungsbereich des Bauungsplanes kann auf ein separates Planfeststellungsverfahren für die Brücke verzichtet werden.

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, den Masterplan auf Grundlage der vorgestellten Anforderungen zu überarbeiten.

Nach Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens wurde das Büro SchüllerPlan mit dem Entwurf der Brückenplanung beauftragt. Parallel überarbeitete das Planungsbüro RKW in Zusammenarbeit mit FSW LA (Grünplanung) und BSV (Verkehr) den Masterplan.

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. In diesem Zusammenhang haben der Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes NRW (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).

Aus Anlass eines gemeinsamen Tagesordnungsantrags der Fraktionen CDU und SPD vom 08.05.2019 wurde der überarbeitete Masterplan sowie die Brückenplanung im Bürgerforum am 09.07.2019 der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert (s. Vorlage FB 01/0572/WP17).

In seiner Sitzung am 11.07.2019 hat der Planungsausschuss beschlossen, das Bauleitplanverfahren auf Basis des aktualisierten Masterplans fortzusetzen, als Nordanbindung die Brückenverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten gemäß der vorgelegten Planung in den Masterplan zu

übernehmen sowie auf Grundlage der vorgelegten Planung eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden für das Bebauungsplanverfahren Nr. 923 durchzuführen. Vorab hatte der Mobilitätsausschuss am 27.06.2019 sowohl dem Masterplan, als auch der vorgelegten Brückenplanung (Planungsstufe 1) zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, die Planungsstufe 2 der Nordanbindung bis Anschluss Seffenter Weg zu beauftragen. Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt, die Beauftragung der Ingenieurplanung für Erschließungsanlagen im Bereich des Masterplans in die Wege zu leiten.

Die entsprechenden Beschlussempfehlungen in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und Aachen-Laurensberg erfolgten am 03.07.2019 (s. Vorlage FB 61/1176/WP17).

In allen Ausschüssen erfolgten Beschlussergänzungen, die unter Punkt 7 der Vorlage behandelt werden.

Aufgrund der Änderungen in der Planung und des seit der ersten Bürgerbeteiligung in 2011 langen vergangenen Zeitraums hatte die Verwaltung empfohlen, eine erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

In Bezug auf die 118. Änderung FNP 1980 war dies nicht mehr erforderlich, da die FNP-Änderung inzwischen in das Verfahren zur Neuaufstellung des FNP AACHEN*2030 aufgenommen und in die Planung Flächennutzungsplan AACHEN*2030 integriert wurde.

Weiterhin wurde in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 31.10.2019 nach Empfehlung durch den Bezirk Mitte am 30.10 beschlossen, dass der Querschnitt des Campusbandes weiterhin mit 26,0 m geplant werden soll, unter Verzicht auf eine separate ÖPNV-Trasse und mit einer baulich getrennten Radverkehrsführung (Protected Bike-Lane / PBL), die nicht an Haltestellen o. ä. unterbrochen, sondern hinter diesen Bereichen verschwenkt wird. Die Detailplanung soll dem Mobilitätsausschuss zur Beratung vorgelegt werden. Der Bezirk Laurensberg schloss sich diesem Beschluss am 04.12.2019 an (s. Vorlage FB61/1300/WP17).

2. Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Bereits 2011 wurde eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB durchgeführt. Sie erfolgte vom 30.01.2011 bis 11.02.2011 mit einer Anhörungsveranstaltung am 08.02.2011 im Super C, an der ca. 250 Personen teilnahmen. Die Eingaben der Öffentlichkeit bezogen sich auf den Masterplan 2010. Auch wenn die Planung inzwischen überarbeitet wurde, wurden die 2011 eingegangenen Stellungnahmen in die Abwägung einbezogen. Eingaben, die sich auf den Bereich des Baugebietes „Guter Hirte“ bezogen, wurden in die Abwägung des Bebauungsplanes Nr. 963 – Süsterfeldstraße / Am Guten Hirten – einbezogen, da dieser Bereich aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes – Campus West – herausgenommen und ein separater Bebauungsplan aufgestellt wurde. 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.

Ein großer Teil der Eingaben bezog sich damals auf die Nordanbindung. Insbesondere die sogenannte A-Variante (Ursprungsvariante Masterplan) wurde kritisiert sowie die verkehrsbedingten Lärmimmissionen. Auch die Höhe und Dichte der geplanten Bebauung wurde kritisch gesehen.

Aufgrund der Änderungen in der Planung und des langen Zeitraums erfolgte 2019 eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit. Diese hat in der Zeit vom 04.09.2019 bis 18.09.2019 stattgefunden. Bei der Anhörungsveranstaltung im Audimax waren ca.60 Bürgerinnen und Bürger anwesend. Ursache für die eher geringe Teilnehmerzahl war, dass bereits zum Bürgerforum am 09.07.2019 ca. 300 Personen erschienen waren, zumeist aus dem Stadtteil Laurensberg. Hauptthema war bei beiden Veranstaltungen der Verkehr bzw. die geplante Nordanbindung. Vor allem im Bürgerforum wurde die Brückenplanung kontrovers diskutiert. Die Bürgerinnen und Bürger befürchteten, dass der Eingriff in die Landschaft zu massiv ist und sich die klimatische Auswirkungen sowie die Lärmimmissionen negativ auf den Stadtteil auswirken. Auch die hohen Kosten der Erschließung wurden bemängelt. Bei der Veranstaltung im Audimax wurden ebenfalls insbesondere Verkehrs- und Umweltthemen (Lärm- und Klimaschutz) diskutiert sowie insbesondere die Anforderungen an den Radverkehr.

Die Niederschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligungen, die schriftlichen Eingaben der Bürger*innen sowie die Stellungnahmen der Verwaltung hierzu sind der Vorlage als Anlage (Abwägungsvorschlag Öffentlichkeitsbeteiligung 2011 und 2019) beigefügt.

Die Eingaben führten nicht zu einer Änderung der Planung.

3. Bericht über das Ergebnis der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB

Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 50 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. 11 davon haben eine abwägungsrelevante Anregung zur Planung abgegeben. Bereits 2011 wurde eine Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB durchgeführt. Die Eingaben der Behörden bezogen sich auf den Masterplan 2010. Überwiegend ersetzen die 2019 eingegangenen Stellungnahmen die Eingaben aus 2011. Soweit in den neuen Stellungnahmen Bezug auf die bereits vorliegenden Eingaben aus 2011 genommen wird, werden auch diese in die Abwägung einbezogen. Eingaben, die sich auf den Bereich des Guten Hirten bezogen, wurden in die Abwägung des Bebauungsplanes Nr. 963 – Süsterfeldstraße / Am Guten Hirten – einbezogen wurden die 2011 eingegangenen Stellungnahmen in die Abwägung einbezogen, da dieser Bereich aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes – Campus West – herausgenommen und ein separater Bebauungsplan aufgestellt wurde. Die Anregungen bezüglich der FNP-Änderung wurden in das Verfahren zur Neuauflage des FNP AACHEN*2030 aufgenommen und in die Planung Flächennutzungsplan AACHEN*2030 integriert.

Die Eingaben zur Denkmal - / Bodendenkmalpflege führten zur Aufnahme eines Hinweises in den Schriftlichen Festsetzungen. In Bezug auf die Beeinträchtigung des Weltkulturerbes Aachener Dom wurde die Planung bereits 2011 mit ICOMOS (Berater-Organisation der UNESCO) abgestimmt. Dies führte zu einer deutlichen Reduzierung der Höhen bei den geplanten Hochhäusern. Thematisiert wurde auch die städtebauliche Integration des denkmalgeschützten Ringlokschuppens (einschließlich Nebenanlagen).

Seitens des BLB`s wurden auf die Auswirkungen auf die angrenzenden bzw. im Plangebiet liegenden BLB-Grundstücke hingewiesen. Hier konnte auf die Vereinbarungen durch den Trilateralen Vertrag hingewiesen werden. Auch die Deutsche Bahn stellte ihre Anforderungen dar. Diese wurden seit Beginn der Planung abgestimmt und berücksichtigt – auch im Rahmen der Brückenplanung.

Der Landesbetrieb Straßen NRW äußert sein Einverständnis zur Tunnelquerung im Bereich der Brückenrampe und weist auf die noch zu schließende Verwaltungsvereinbarung hin. Im Falle von Umbaumaßnahmen landeseigener Knotenpunkte sind die Kosten durch die Stadt Aachen zu übernehmen.

Die Eingabe der Bundeswehr führte zur Aufnahme eines Hinweises in Bezug auf die Abstimmung der geplanten Gebäudehöhen zur Berücksichtigung des Militärflughafens Geilenkirchen.

Die Eingaben der Behörden sowie Stellungnahmen der Verwaltung hierzu sind der Vorlage ebenfalls als Anlage (Abwägungsvorschlag Behörden 2011 / 2019) beigefügt

Die Eingaben führten nicht zu einer Änderung der Planung.

4. Klimanotstand

Entsprechend dem Beschluss des Rates vom 19.06.2019 sollen die Auswirkungen der Beschlüsse hinsichtlich der Klimaschutz- und Klimaanpassungsaspekte dargestellt werden, um die Gremien bei der Entscheidungsfindung zu unterstützen.

Die Flächenfreisetzung der Bahnanlagen schafft die Voraussetzung, dass eine ehemalige Bahnfläche in direkter Nachbarschaft zu den Aachener Hochschularealen einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. Hierdurch wird vermieden, bislang nicht versiegelte, naturnahe Flächen im Außenbereich zu erschließen.

Die zentrale Lage im Stadtgebiet bietet zudem die Chance, den täglichen Arbeitsweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen. Dies kann sich positiv auf die CO₂ – Bilanzierung der Kommune auswirken und greift das Prinzip des sparsamen Umgangs mit Neuversiegelung von Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB auf. Die Nähe von Wohnen und Arbeiten entspricht darüber hinaus dem Ziel der „Stadt der kurzen Wege“.

Zur Reduzierung von Erwärmungseffekten durch die geplante Bebauung sollen - soweit möglich - Freiflächen sowie Fassaden und Dächer begrünt werden. Gemäß Grün- und Gestaltungssatzung sind mindestens 60 % der Dachflächen extensiv zu begrünen. Zusätzlich sollen 4-5 % der Fassadenflächen begrünt werden. Dies wird über das Gestaltungshandbuch und den städtebaulichen Vertrag gesichert.

Zur Verbesserung der Durchlüftung auf dem Bendplatz wird ein 12 m hoher und 20 m breiter unterströmbarer Bereich zwischen dem Hochpunkt (Campus-Tower) und der angrenzenden „Innovation Factory“ (Standort für gemeinsames Forschen und Entwickeln von Hochschule und Unternehmen) geschaffen und über den Bebauungsplan gesichert. Durch die kompakten Gebäudekörper wird nicht nur der städtische Charakter des Areals nach außen hin betont, sondern auch zusätzliche Grünflächen im Inneren der Cluster geschaffen.

Vor allem Baumpflanzungen im Bereich des Campusbandes, der Platzflächen und der Clusterflächen tragen zu einer Durchgrünung bei und leisten so einen Beitrag zur Vermeidung von sommerlichen Überhitzungen im Plangebiet. Über die Begrenzung der Grundflächenzahl bzw. der maximal zu versiegelnden Fläche wird der Anteil der unversiegelten Flächen gesichert (ca. 20 %). Darüber hinaus wird ein Gestaltungshandbuch erarbeitet mit Vorgaben für Pflanzstandorte und Begrünungsmaßnahmen. Dieses Handbuch wird sowohl Grundlage der Straßen- und

Freiflächenplanung, als auch Bestandteil des städtebaulichen Vertrages. So kann sichergestellt werden, dass die Anforderung verbindlich an die künftigen Nutzer weitergegeben werden.

Die Nutzung lokal erzeugten regenerativen Stroms ist ein essentieller Baustein des Energiekonzeptes für den Campus West. Sämtliche Gebäude sollen mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet werden, die in erster Linie dem Eigenverbrauch der jeweiligen Gebäude dienen. Darüber hinaus sollen die Parkhäuser, die aufgrund ihrer Lage und baulichen Struktur PV-Elemente nicht nur auf den Dachflächen, sondern über ihre kompletten südorientierten Fassaden aufnehmen können, als zusätzlicher „Stromlieferant“ fungieren. Die lokal erzeugte Energie soll in den Parkhäusern den steigenden Strom-Bedarf für die Ladeinfrastruktur abdecken und somit einen Beitrag zur wachsenden Elektromobilität leisten. Nicht im jeweiligen Gebäude verbrauchter Strom soll über ein intelligentes Stromnetz im gesamten Areal flexibel und anforderungsgerecht verteilt, in Wärme bzw. Kälte umgewandelt oder gespeichert werden. Hiermit wird nicht nur der benötigte Strombedarf reduziert, sondern auch die Einbindung von regenerativ erzeugtem Öko-Strom ermöglicht, da die schwankenden Erzeugerkurven im Arealnetz gepuffert werden können. Hiermit ist eine wesentliche Voraussetzung geschaffen, um das Campus-Areal langfristig CO₂-neutral versorgen zu können. Das Energiekonzept wird derzeit noch bearbeitet und wirtschaftlich und technisch geprüft.

Die Versorgung des Campus West mit Wärme und Kälte soll in Kombination mit lokal erzeugter, regenerativer Energie über ein „kaltes Nahwärmenetz“ erfolgen und somit einen nachhaltigen, ressourcenschonenden Betrieb ermöglichen. Als Optionen wird eine Versorgung durch Fernwärme oder durch Geothermie untersucht. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen aus Heizung, Kühlung (und Stromerzeugung) durch das System zu reduzieren und langfristig ein CO₂-neutrales Campus-Areal zu entwickeln.

5. Aufstellungs- und Offenlagebeschluss

Bebauungsplan

Die schriftlichen und zeichnerischen Festsetzungen des Bebauungsplanes setzen das städtebauliche Konzept des Masterplan 2019 um. Nachfolgend sind die wesentlichen Festsetzungen erläutert. Weitergehende Informationen können der Begründung entnommen werden.

Als Art der Nutzung werden überwiegend Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Hochschule und Institute für Forschung und Entwicklung“ festgesetzt. Neben dieser Hauptnutzung werden auch untergeordnete Nutzungen wie Dienstleistungsbetriebe, kulturelle Einrichtungen und Gastronomie zugelassen, im Bereich des Campus-Towers und der „Innovation Factory“ auch Hotel- und Tagungseinrichtungen. Aufgrund der hohen Lärmimmissionen ist Wohnen nur ausnahmsweise und unter besonderen Voraussetzungen bzw. hohen Auflagen zulässig. Die Voraussetzungen für eine Wohnnutzung sind durch die hohe Immissionsbelastung nicht ideal. Dennoch soll die Schaffung von Wohnraum dazu beitragen, den Campus auch außerhalb der Arbeitszeiten zu beleben. Durch eine entsprechende Gebäudeplanung und mit Hilfe moderner Technologien und Materialien kann erreicht werden, dass trotz der Belastung eine angemessene Wohnqualität erreicht werden kann.

Im Bereich Süsterfeldstraße soll entsprechend der heutigen Nutzung ein Gewerbegebiet festgesetzt werden.

Der vorhandene Discounter wird im „Sondergebiet Nahversorgung“ in seinem Bestand gesichert.

Den Entwurf des Masterplans kennzeichnen eine starke Raumkante entlang des Campusbandes und eine überwiegend vier- bis sechsgeschossige Bebauung, die im Bereich der Hochpunkte und der Innovation-Factory deutlich höher wird. Die Clusterhochpunkte können eine maximale Höhe von 50 m erreichen, der Campustower maximal 70 m, die „Innovation-Factory“ und das Institut für Eisenhüttenkunde (Kopfbau Kongressplatz) bis zu 28 m.

Um diese prägenden Raumkanten sicherzustellen, werden vor allem im Bereich des Campusbandes Baulinien festgesetzt. Zur Umsetzung der Höhenentwicklung werden Minimal- und Maximalhöhen festgesetzt.

Hierdurch ergeben sich Situationen, bei denen die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen den städtebaulichen Zielen entgegenstehen. Im Bebauungsplan werden deshalb vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Abstandsflächentiefe festgesetzt. Dabei wurde geprüft, ob sowohl hinsichtlich der künftigen Nutzung, als auch in Bezug auf die geplanten bzw. bestehenden Nutzungen auf benachbarten Grundstücken gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.

Im Bereich Innovation-Factory / Campustower werden durch Einschnitte in den Baukörpern die Sichtachsen der Bahn (Stellwerk) sowie ein Durchlass für Kaltluft berücksichtigt. Eine Auskragung bzw. Überbauung der öffentlichen Verkehrsfläche ist sowohl beim Campus-Tower (4,0 m) als auch bei den Clusterhochpunkten (2,0 m) möglich (Die Clusterhochpunkte sind die maximal 50 m hohen Gebäude, die als Auftakt der jeweiligen Cluster geplant sind. Als Cluster werden Bereiche bezeichnet, in denen Forschung und Entwicklung thematisch gebündelt werden.).

Die Baufelder der einzelnen Cluster sind großzügig dimensioniert und schaffen so ausreichend Gestaltungsspielraum bei der Anordnung der künftigen Bebauung. Durch die Festsetzung einer GRZ (Grundflächenzahl) von überwiegend 0,65 bleiben ausreichend Freiflächen, die nach Vorgaben eines Gestaltungshandbuches angelegt werden. Dieses Handbuch soll bis Satzungsbeschluss fertiggestellt und Bestandteil des städtebaulichen Vertrags werden.

Entlang der Süsterfeldstraße sowie im Bereich der Innovation-Factory und der Hochpunkte wird aufgrund der Grundstückszuschnitte eine GRZ von 0,8 bzw. 1,0 festgesetzt. Insgesamt wird der Versiegelungsgrad im Plangebiet zukünftig 73 % betragen.

Der Bebauungsplan enthält weitgehende Festsetzungen zum Lärmschutz. Zum Schutz vor Freizeitlärm (Bend) und Sportlärm (Schießanlage) ist ein aktiver Lärmschutz erforderlich, um eine Wohnnutzung zu ermöglichen. In Richtung Bendplatz sind deshalb nur Fenster möglich, die nicht zu öffnen sind (oder vergleichbare Konstruktionen). Entlang der Schießanlage ist eine Lärmschutzwand erforderlich. Insgesamt sind umfangreiche passive Maßnahmen erforderlich, um gesunde Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Da auch Nutzungen angesiedelt werden, die Lärm erzeugen, setzt der Bebauungsplan Lärmkontingente fest, die nicht überschritten werden dürfen.

Die Verkehrsflächen sind entsprechend der zugrundeliegenden Entwurfsplanung der Ing. Büros SchüllerPlan (Nordanbindung) und Nacken (Campuserschließung) festgesetzt. Platz- und Wegeflächen werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Rad- / Fußweg festgesetzt. Im Bereich Süsterau dient diese Fläche als Fußpunkt / Rampe für eine später realisierbare Fuß- / Radwegbrücke. Für diese Maßnahme ist ein eigenständiger Bebauungsplan erforderlich.

Weitere Wegeverbindungen auf privater und bahneigener Fläche werden über die Festsetzungen von Wegerechten gesichert.

Öffentliche Grünflächen werden nur im Übergang zu den Siedlungen Süsterau und „Guter Hirte“ festgesetzt. Die geplanten Baumpflanzungen und Grünflächen erfolgen innerhalb der Verkehrsflächen (siehe Verkehrsplanung) sowie innerhalb der privaten Clusterflächen.

Freiraumkonzept

Das circa 26 m breite Campusband übernimmt sowohl Erschließungsfunktionen (Fahrbahn, Rad- und Fußwege, Bushaltepunkte) als auch Aufenthaltsfunktionen. Neben den Fahrbahnzonen entstehen durch Bäume gegliederte Grünstreifen. Eine Besonderheit sind die innerhalb des Campusbandes angeordneten „Aufenthaltsmodule“. Im Gestaltungshandbuch sollen für diese unterschiedliche Gestaltungs- und Nutzungsoptionen festgelegt werden. Mit dem Erstausbau der Erschließung werden die Module zunächst als Grünflächen mit einer Wiesenmischung angesät. Im zweiten Schritt werden die Flächen mit konkreten Nutzungen entsprechend dem Auswahlkatalog aus dem Gestaltungshandbuch belegt (z.B. Erholungs-, Spiel- oder Außengastronomieflächen).

Über Grünkorridore (Fugen) entstehen neue Freiraumverbindungen zwischen dem Campus West und dem benachbarten Stadtraum an der Süsterfeldstraße. Die Gestaltungs- und Begrünungselemente sind vergleichbar mit denen auf dem „Kongressplatz“ (Platz vor Campus-Tower und „Innovation-Factory“).

Neue begrünte Stadtplätze entstehen, hierzu zählt insbesondere der „Kongressplatz“ als südliches Entree des Plangebietes mit vielfältiger Erschließungsfunktion. Das innere Areal des Platzes reagiert auf den Höhenunterschied zwischen Süsterfeldstraße und Campusband und überbrückt diesen mit Treppenanlagen. Die Aufenthaltsqualität wird durch baumüberstellte Grünflächen erzielt.

Als weitere stadtbildprägende Elemente werden das denkmalgeschützte Ringlokschuppenensemble sowie das ehemalige, unter Denkmalschutz stehende Stellwerk (R3) in den neuen Stadt- bzw. Freiraum eingebunden.

Die privaten Freiflächen innerhalb der Cluster, die nicht mit Erschließungsfunktionen bzw. Stellplätzen belegt sind, werden ebenfalls wie die öffentlichen Fugen als mit Bäumen bepflanzte Stauden- und Rasenflächen ausgebildet.

Entlang des bahnparallelen Wegs erfolgt die Anpflanzung einer Baumreihe innerhalb der angrenzenden Cluster.

Bäume und mit Stauden bepflanzte Vegetationsflächen werden als grünordnerische Elemente das neue Stadtviertel prägen.

Des Weiteren soll gemäß den Vorgaben der Grün- und Gestaltungssatzung der Stadt Aachen auf den Dachflächen eine extensive Dachbegrünung umgesetzt werden.

Die im Norden des Plangebietes vorhandene Grünfläche (Wald) sollen größtenteils erhalten werden. Das Brückenbauwerk (Dämme) der nördlichen Anbindung des Campus West an den Campus Melaten, welches die Bahntrasse über dem Pariser Ring quert, wird landschaftlich durch standorttypische Gehölzpflanzungen begrünt.

Die Planung ist im Grünkonzeptplan dargestellt (s. Anlage 9).

Umwelt

Zum Bebauungsplan wurde ein Umweltbericht erarbeitet, der Bestandteil der Begründung ist. Hier sind alle Umweltauswirkungen ausführlich dargestellt und bewertet. Nachfolgend sind wesentliche Punkte aufgeführt.

Auch wenn es sich hier um ehemaliges Bahngelände handelt, ergibt die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ein erhebliches Defizit von ca. 20.000 Wertepunkten. Da nicht alle Flächen im Geltungsbereich im Eigentum der Campus GmbH stehen und die Umsetzung nicht zeitlich fixiert werden kann, wird kein Vorhabenbezogener Bebauungsplan, sondern ein Angebotsbebauungsplan aufgestellt. Außerdem erfolgt gemäß Trilateralem Vertrag die Übernahme der Verkehrs- und Grünflächen durch die Stadt. Somit ist zunächst die Stadt Aachen verantwortlich für eine gesetzeskonforme Umsetzung des Ausgleichs. Dieser wird refinanziert im Rahmen einer Umlage durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen, die neben den Erschließungsbeiträgen erhoben werden. Die Stadt wird zum Satzungsbeschluss feststellen, welche Maßnahmen auf welchen Flächen umgesetzt und verbindlich festgelegt werden können.

Von den 336 nach Baumschutzsatzung der Stadt Aachen im Plangebiet (Innenbereich) zu wertenden Bäumen sind 175 Bäume satzungsgeschützt. Hiervon können 145 Bäume nicht erhalten werden. Weitere Bäume entfallen durch den Bau der Brücke in der nördlichen Waldfläche sowie im Bereich Mathieustraße. Diese Baumstandorte liegen im Außenbereich und werden nicht nach der Baumschutzsatzung gewertet. An der Mathieustraße und in dem anschließenden Gehölzsaum entfallen 235 Bäume.

Der Ausgleich bzw. der Ersatz der satzungsgeschützten Bäume erfolgt im Zuge der Realisierung entsprechend der Baumschutzsatzung durch den jeweiligen Verursacher. Der Verlust der Bäume ist in die Eingriffsbilanzierung eingeflossen.

Im Bereich der heutigen Waldfläche entfallen Bäume auf einer Fläche von ca. 7.500 m². Dieser ist nach Landesforstgesetz durch eine Ersatzaufforstungsmaßnahme auszugleichen.

Insgesamt können im Plangebiet mindestens circa 470 Bäume neu gepflanzt werden. Die errechnete erforderliche Anzahl notwendiger Ersatzbaumpflanzungen beträgt ca. 404 Bäume. Somit wäre ein Ausgleich innerhalb des Plangebietes möglich. Die Pflanzung erfolgt zum einen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen (ca. 240 Bäume), zum anderen auf privaten Flächen (ca. 230 Bäume) (s. Anlage 10, Baumbilanzplan). Die Umsetzung auf Privatgrundstücken soll über den städtebaulichen Vertrag gesichert werden.

Die Planung führt dazu, dass der Versiegelungsgrad im Plangebiet zukünftig 73 % beträgt gegenüber 15 % heute. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich überwiegend um Schotterflächen eines ehemaligen Bahngeländes handelt. Sie bedeutet weiterhin einen Eingriff in das Landschaftsbild, insbesondere im Bereich der Brücke.

Die Transformation des gesamten Plangebietes führt darüber hinaus auch zu einer Veränderung des im Plangebiet anzutreffenden Tierartenbestandes. Der im westlichen und südwestlichen Teil des Plangebietes vorhandene Gebüsch- und Baumbestand wird künftig nicht mehr dauerhaft als Brut- und Nahrungshabitate für die heute dort anzutreffenden Vogelarten zur Verfügung stehen. Die

Schotterflächen, die vom Flussregenpfeifer als Sekundärlebensraum besiedelt werden, werden dauerhaft überbaut bzw. versiegelt. Mit der geplanten Umnutzung und Sanierung des ehemaligen Ringlokschuppens und auch des ehemaligen Stellwerks (R3) gehen für die im Plangebiet erfassten Fledermausarten und die Schleiereule Gebäude als Quartiere verloren. Als Folge sind so genannte vorgezogene Vermeidungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen. Diese bestehen aus:

- Anlage von 10 künstlichen Fledermausquartieren innerhalb des Bebauungsplangebietes
- Bereitstellung von 0,5 ha Offenland für den Verlust eines Brutplatzes des Bluthänflings als Ausweichbruthabitat
- Anbringung eines Nistkastens für eine Schleiereule an geeigneter Stelle vor der Inanspruchnahme des ehemaligen Ringlokschuppens
- Anlage von zwei Ersatzhabitaten für die beiden Bruthabitate des Flussregenpfeifers der Größe von ca. 0,5 ha

6. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan 1980 der Stadt Aachen stellt den Planbereich im Hauptplan als nachrichtliche Übernahme „Flächen für Bahnanlagen“ dar. Bereits 2009 wurden die Bauleitplanverfahren zur Änderung Nr. 118 des Flächennutzungsplanes 1980 und zur Aufstellung des Bebauungsplanes 923 eingeleitet. Die eingegangenen Anregungen aus der durchgeführten frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden in das Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes AACHEN*2030 aufgenommen, das Verfahren zur Änderung Nr. 118 des Flächennutzungsplans 1980 wurde damit in das Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 überführt. Zwischenzeitlich fand bereits die Offenlage des Flächennutzungsplans AACHEN*2030 statt. Mit Rechtskraft des Flächennutzungsplans Aachen*2030 geht die Änderung Nr. 118 des Flächennutzungsplans 1980 im Flächennutzungsplan Aachen*2030 und seinen Darstellungen auf. Die Planung Campus West ist konform mit der Darstellung des Flächennutzungsplanentwurfes AACHEN*2030, der hier bereits ein Sondergebiet für die Hochschule und Forschung, nördlich des Toledorings eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Grünzug, im Südosten eine Sondergebietsfläche für den großflächigen Einzelhandel sowie eine gemischte Baufläche darstellt. Der gesamte Bereich ist überlagert mit der Darstellung Belüftungsbahn Stadtklima.

In der Beratungsfolge der beiden Bauleitplanverfahren ist zu beachten, dass der Flächennutzungsplan AACHEN*2030 stets vorlaufend ist, um dem Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 2 bzw. § 8 Abs. 3 BauGB Rechnung zu tragen.

Gemäß § 8 Abs.3 S.2 BauGB ist eine vorgezogene Bekanntmachung des Bebauungsplans Campus West vor Genehmigung des Flächennutzungsplans Aachen*2030 möglich, da der Bebauungsplan aus den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt sein wird, eine geordnete städtebauliche Entwicklung demnach nicht beeinträchtigt ist.

7. Verkehr

Ergebnisse Verkehrsgutachten

Grundlage der Verkehrsplanung ist das Verkehrsgutachten von BSV (1/2020) (s. Anlage 11). Neben der Aktualisierung des Verkehrsmodells, der Bestandsaufnahme sowie der Bewertung der

vorhandenen Verkehrssituation können die Schwerpunkte der Untersuchung mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2035 wie folgt zusammengefasst werden:

- Simulation der zukünftig zu erwartenden Verkehrssituation ohne den Campus West (Prognose-Nullfall) sowie mit dem Campus West (Prognose-Planfall) jeweils für die Erschließungsvarianten A und D
- Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen
- Durchführung von verkehrstechnischen Nachweisen an ausgewählten Knotenpunkten mit Erarbeitung und Bewertung von Optimierungsmaßnahmen
- Darstellung des Erschließungs-, Gestaltungs- und Parkraumkonzepts in Lageplänen und Straßenquerschnitten
- Analyse und Bewertung des vorhanden und zukünftigen Bus- und Radverkehrsnetzes

Die verkehrlichen Auswirkungen der beiden Varianten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Sowohl in der Variante A als auch in der Variante D nimmt die Verkehrsbelastung auf der Süsterfeldstraße mit Verkehrsstärken zwischen 12.000 und 14.500 Kfz/Tag zum Teil deutlich zu.
- Die Kfz-Belastungen auf der Roermonder Straße sind mit rund 26.000 bis 27.000 Kfz/Tag zwischen der Kohlscheider Straße und Kühlwetterstraße in beiden Varianten fast gleich groß.
- Das Campusband weist mit rund 6.000 Kfz/Tag im südlichen (Haupt-)Clusterbereich und 3.400 Kfz/Tag auf der Brücke zum/vom Campus Melaten in der Variante D eine deutlich höhere Verkehrsbelastung auf als in der Variante A. Dies ist auf Durchgangsverkehre zum/vom Campus Melaten über das Campusband zurückzuführen. In Variante A wird das Campusband fast nur von Ziel- und Quellverkehren befahren.
- Die Durchgangsverkehre auf dem Campusband zum/vom Campus Melaten wirken sich auf dem straßenräumlich äußerst sensiblen Seffenter Weg entlastend aus. In der Variante D ist mit einer Entlastung von rund 1.500 Kfz/Tag zu rechnen.

Die Erschließungsvarianten A und D betreffend, kommt die Untersuchung zu dem Schluss, dass beide Varianten aus verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich möglich sind. Im Rahmen der Masterplanung wurde zudem die Erschließung bzw. Anfahbarkeit von Sondertransporten zu den Clusterhallen am bahnparallelen Weg (Anliefer- und Wartungsstraße entlang der Bahnanlagen) in beiden Varianten durch dynamische Schleppkurvenprüfungen geprüft und nachgewiesen.

Die Untersuchung der Kreuzungs- bzw. Knotenpunkte (KP) ergab, dass von den 11 geprüften Knoten bei vier Knotenpunkten Optimierungsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Dies betrifft die beiden lichtsignalisierten Knotenpunkte KP5 (Roermonder Straße / Kühlwetterstraße) und KP8 (Claßenstraße / Turmstraße) sowie die beiden vorfahrtgeregelten Knotenpunkte im Norden der Süsterfeldstraße KP1 (Süsterfeldstraße / Einmündung Toledoring) und KP2 (Kreisverkehr Süsterfeldstraße / Toledoring / Kackertstraße). Ergebnis war, dass die Qualität des Verkehrsablaufes an den Knotenpunkten KP5 und KP8 durch eine Anpassung des Signalzeitenprogramms verbessert und für alle Knotenpunktströme mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden kann. Im Gegensatz dazu ist eine Verbesserung der Verkehrsabläufe in den Spitzenstunden an den

vorfahrtgeregelten Knotenpunkten KP1 und KP2 nur durch einen Um-/Ausbau des Knotenpunkts möglich. Da es sich dabei um potenzielle Umbaumaßnahmen von Anschlussstellen einer Landesstraße (L 260) handelt bedarf dies einer Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW. Die Ursachen für die im Gutachten prognostizierten Verkehrsprobleme liegen jedoch nicht ausschließlich in dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch den Campus West, sondern können vielmehr auf die bereits bestehenden Verkehrsablaufprobleme auf dem Toledoring zurückgeführt werden. Gemeint sind hiermit regelmäßige Rückstaus auf dem Toledoring und dadurch resultierende Ausweichverkehre (u.a. über den Knotenpunkt KP2), die aus dem Engpass der Einfädelsstrecke der beiden Landesstraßen L 260 (Toledoring) und L 232 (Roermonder Straße) resultieren. Da dies wiederum eine Verkehrsproblematik darstellt, die in den Zuständigkeitsbereich des Landesbetrieb Straßen.NRW fällt und potenzielle Um-/Ausbaumaßnahmen des KP1 und/oder KP2 sehr kostenintensiv wären, wird aufgrund des langjährigen Entwicklungs- und Bauprozesses der einzelnen Cluster im Campus West empfohlen, die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten KP1 und KP2 im Rahmen eines Monitorings in einigen Jahren nochmals zu erheben, zu analysieren und zu bewerten. Der genaue Zeitpunkt der Erhebung ist mit der Campus GmbH sowie der Stadt Aachen in Abhängigkeit von den benachbarten Standortentwicklungen (z. B. Guter Hirte, Lindt, Richtericher Dell) sowie dem Planungsfortschritt im Campus West frühzeitig festzulegen.

Straßen- /Freiraumplanung

Für die Planung der Verkehrsanlagen wurden zwei Planungsbüros beauftragt. Die Planung der Nordanbindung (Brücke, Mathieustraße bis Anschluss Seffenter Weg) erfolgte durch das Ing. Büro SchüllerPlan die Planung der sonstigen Campuserschließung durch das Ing. Büro Nacken in Zusammenarbeit mit Landschaftsplanern FSWLA.

Campuserschließung

Auf Grundlage der Vorgaben des Masterplans wie auch der weitergehenden Beschlussfassung zum Querschnitt des Campusbandes wurde der Vorentwurf der Verkehrsanlagen ausgearbeitet. Im Erläuterungsbericht ist die Planung ausführlich beschrieben (s. Anlage 12).

Die verkehrliche Erschließung des Campus West erfolgt durch eine Hauptachse, das Campusband, sowie einen bahnparallelen Weg als Nebenerschließung. Diese beiden Trassen werden zur inneren Erschließung mit drei Stichstraßen verbunden und im Bereich Ringlokschuppen durch eine Sackgasse ergänzt.

Das Campusband stellt mit einer Brücke über die Bahn die Verbindung mit dem Campus Melaten her und wird auf voller Länge mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Der Querschnitt weist eine Breite von 26,0 m auf (3,5 m Gehweg, 5,5 m Aufenthaltsmodul, 2x 2,5 m Protected-Bike-Lane (baulich getrennter Radweg), 6,5 m Fahrbahn, 3,0 Grünstreifen, 2,5 m Gehweg).

Der Querschnitt des Campusbands variiert in seinem Verlauf. Zu Beginn wird der Querschnitt der nördlichen Anbindung aufgenommen und besteht aus der Fahrbahn sowie den beidseitig angeordneten Radfahrstreifen für den Radverkehr. Auf der linken Seite in südlicher Fahrtrichtung befindet sich ein Gehweg. Nach der Einmündung zur nördlichen Zufahrt wird der Radfahrstreifen aufgeweitet und baulich sowie farblich von der Fahrbahn abgetrennt (Protected-Bike-Lane / PBL). An den Haltestellen des ÖPNV wird die PBL auf das Niveau des Gehweges gebracht und von der Fahrbahn seitlich verschwenkt, sodass die PBL sich zwischen dem Gehweg und der Wartefläche der

Haltestelle befindet. Im Bereich der Haltestellen werden Fußgängerquerungsmöglichkeiten angeboten. Außerhalb der Haltestellen trennt ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen den Gehweg von der PBL, dieser weicht auf beiden Seiten vereinzelt einer Liefer- und Ladezone von etwa 20 m Länge aus. Auf der rechten Seite sind sogenannte Aufenthaltsmodule zwischen der PBL und dem Gehweg angeordnet, dabei wird das Aufenthaltsmodul durch eine Hecke zur dahinterliegenden PBL abgegrenzt. Je Cluster sind zwei Module vorgesehen.

Im letzten Streckenabschnitt, im Bereich des Kongressplatzes, wird der Straßenquerschnitt zugunsten der Radverkehrsführung und der Gehwegbeziehungen in einer Mischverkehrsflächen-ähnlichen Aufteilung ausgeführt. Dabei trennt ein angehobener Mittelstreifen die beiden Fahrbahnen voneinander. Dies soll den Kfz-Verkehr auf eine besondere Fahrsituation hinweisen. Die PBL wechselt dabei zum Knotenpunkt hin in einen Radfahrstreifen.

Verkehrsanlagen „Nordanbindung“

Die Planung der Nordanbindung wurde bereits im Mobilitätsausschuss am 27.06.2019 sowie im Planungsausschuss am 11.07.2019 vorgestellt (s. Vorlage FB 61/1176/WP17). Im Rahmen dieser Beratung erfolgte die Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Erschließungsvarianten. Auch die Vorschläge der „Bürgerinitiative Campus West“, die im Juni 2017 eine Petition beim Petitionsausschuss des Landtags NRW eingereicht hatte, wurden in das Prüfverfahren aufgenommen. In Abwägung der Ergebnisse wurde entschieden, die Brückenverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten in den Masterplan zu übernehmen.

Anschließend gab es noch geringfügige Änderungen in der Brückenplanung, außerdem wurde der Vorentwurf für die Mathieustraße ausgearbeitet. Im Erläuterungsbericht zum Vorentwurf der Verkehrsanlagen ist die Planung ausführlich beschrieben (s. Anlage 19).

Derzeit führt die Mathieustraße vom Seffenter Weg aus zunächst als öffentliche Verkehrsfläche bis zu einem Wendehammer. Ab dort führt sie als Privatstraße über das Gelände der RWTH. Durch die Brückenverbindung war es erforderlich, das Campusband bis zum Anschluss an den Seffenter Weg fortzusetzen. Auf der Seite des Campus West reduziert sich ab der Brückenrampe der Querschnitt des Campusbandes auf 13,50 m (6,50 m Fahrbahn, 2x 1,85 m Radfahrstreifen, 2,80 Gehweg, 0,50 Rammschutz). Auf der Seite des Campus Melaten verbreitert sich der Querschnitt auf 16,0 m, um wieder beidseitig Gehwege anordnen zu können. Bei der Trassenplanung war die vorhandene Bebauung zu berücksichtigen, allerdings ist es erforderlich, ein Treppenhaus zurückzubauen. Weiterhin wurde eine Bushaltestelle eingeplant sowie 19 Parkplätze.

8. Beschlussergänzungen 11.07.2019

Im Rahmen der Beschlussfassung des Masterplans erfolgten neun Beschlussergänzungen, zu denen nachfolgend Stellung genommen wird.

1. Bei der Planung der Brücke sind wirksame Lärmschutzmaßnahmen mit möglichst geringer Bauhöhe einzuplanen, auch wenn die bisher berechnete Belastung unterhalb der Grenzwerte liegt.

Stellungnahme: In der Brückenplanung ist ein Berührungsschutz im Bereich der Gleise erforderlich. Die senkrechte Wand mit Pfosten und transparenten Füllelementen aus Verbundsicherheitsglas (evtl. Beschichtung als Blendschutz) soll über den gesamten Bereich der beiden freien Brückenränder mit

einer Höhe von ca. 2,50 m angeordnet werden. So kann eine Reduzierung der Lärmemissionen erreicht werden.

2. Bei der Planung der Haupttrasse auf dem Campusband sind baulich getrennte Radwege auf beiden Seiten der Fahrbahn und eine verkehrssichere Kreuzungsgestaltung vorzusehen.

Stellungnahme: Entsprechend dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 31.10.2019 wurde das Campusband zwischen Kongressplatz und Brückenrampe mit beidseitigen, 2,50 m breiten, baulich getrennten Radwegen (Protected-Bike-Lane) geplant.

3. Parallel zum Campusband sollen weitere, baulich von der Fahrbahn getrennte Fahrradstreifen, z.B. in der Süsterfeldstraße, nach Laurensberg errichtet werden.

Stellungnahme: Um im Bereich der Süsterfeldstraße baulich getrennte Radwege realisieren zu können, ist eine Überplanung der gesamten Süsterfeldstraße erforderlich. Um erhebliche Zeitverzögerungen zu vermeiden, soll dies nicht im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Campus West erfolgen. Der heutige Querschnitt ist in weiten Teilen nicht ausreichend. Angrenzende Privatgrundstücke müssten in die Planung einbezogen werden. Der Bebauungsplan Campus West berücksichtigt dies, indem die Baugrenzen entlang der Süsterfeldstraße in einem Abstand von 5,0 m zur Verkehrsfläche festgesetzt werden. Im weiteren Planungsprozess soll eine Gesamtplanung für die Süsterfeldstraße erarbeitet werden. Eine Verbreiterung der Verkehrsfläche kann über die Aufstellung eines separaten Bebauungsplanes gesichert werden.

4. Die Ausgleichsmaßnahmen für den Bebauungsplan sollen in Form von wilden Grünflächen, Streuobstwiesen oder ähnlichem auf Laurensberger Gebiet ausgewiesen werden.

Stellungnahme: Wie oben beschrieben, wird die Stadt Aachen den Ausgleich umsetzen. Bis Satzungsbeschluss wird geprüft, welche Maßnahmen auf welchen Flächen umgesetzt werden können. Der Focus soll hierbei auf dem Stadtteil Laurensberg liegen.

5. Die Tragfähigkeit der Nordanbindung für einen schienengebundenen ÖPNV ist sicherzustellen.

Stellungnahme: Im Rahmen der Entwurfsüberarbeitung der Brückenplanung wurden die Tragfähigkeit sowie die erforderlichen Radien für einen schienengebundenen ÖPNV sichergestellt. Die Straßenbahntrasse wird als Fiktion mitgeplant. Hierbei wird die 2-gleisige Trasse entlang der Fahrbahnachse angeordnet. Die Straßenbahn wird als Mischverkehr im Straßenraum geführt.

6. Der Ausschuss bekräftigt sein Planungsziel, auch innerhalb des Campus West Wohnen und Gastronomienutzung zu ermöglichen.

Stellungnahme: Wie unter Pkt. 5 aufgeführt, ermöglicht der Bebauungsplan sowohl Wohnen, als auch Gastronomie.

7. Die Verwaltung wird beauftragt, im Umfeld des Westbahnhofs ausreichend Flächen zur Abwicklung eines leistungsfähigen ÖPNV-Verknüpfungspunktes vorzuhalten bzw. zu planen und im Campus-Masterplan und dem daraus zu entwickelnden Bebauungsplangebiet zu berücksichtigen.

Stellungnahme: Der Bereich des heutigen Westbahnhofs mit dem Republikplatz bietet aus Sicht der Verwaltung ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten für den Ausbau als ÖPNV-Verknüpfungspunkt. Er liegt außerhalb des Geltungsbereiches, sodass der Bebauungsplan hier keine Einschränkungen

vornimmt. Im Anschlussbereich zum Campus ist eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Hier, neben der „Innovation Factory“, soll ein Mobilitätsstandort (Mobility Hub) entstehen. Kernelement ist dabei eine Shuttle-Lösung, die derzeit an der RWTH entwickelt wird. Darüber hinaus können hier Flächen für Carsharing (Stadtteilauto) oder Fahrradverleih entstehen.

8. Im Bereich des ehemaligen Lokschuppens sollen neben Forschungs- und Campuseinrichtungen insbesondere die Ansiedlung von Kultureinrichtungen ermöglicht werden.

Stellungnahme: Im Nutzungsspektrum des hier festgesetzten Sondergebietes sind auch kulturelle Einrichtungen enthalten.

9. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob die vorgesehene Fußgänger- und Fahrradbrückenverbindung weiter geplant und deren Finanzierung gesichert werden kann.

Stellungnahme: Die Fuß- / Radwegbrücke wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt, da eine kurzfristige Realisierung derzeit nicht vorgesehen ist. Im Bebauungsplan wird durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche zunächst nur die Anschlussmöglichkeit für eine spätere Realisierung gesichert, die im Bedarfsfall umgesetzt werden kann. Hierzu wäre ein separates Bauleitplanverfahren durchzuführen. Vorab wäre ein Planungsauftrag für einen Brückenentwurf zu veranlassen. Das Verkehrsgutachten zeigt, dass die Verbindung für Radfahrer zwischen dem Westbahnhof und dem Campus Hörn und Melaten über den Seffenter Weg günstiger ist. Darüber hinaus ist mit weiteren hohen Kosten zu rechnen (ca. 8 Mio. €). Im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgten alternative Trassenvorschläge, die nicht ohne erhebliche Einschränkungen der Clusterflächen und grundlegende Planungsänderungen umzusetzen wären.

9. Kosten

Durch die Entwicklung des Campus West und die Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 923 – Campus West – entstehen Kosten, die sowohl von der Stadt Aachen, als auch von der Campus GmbH (RWTH Aachen) zu tragen sind. 2018 wurde ein trilateraler Vertrag geschlossen, der die Kostenaufteilung zwischen dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes NRW (BLB NRW), der Campus GmbH und der Stadt Aachen regelt. Da dieses Projekt von übergeordneter, gesamtstädtischer Bedeutung ist, trägt die Stadt Aachen die Kosten der Erschließung. Sie hat sich bereit erklärt, sich mit maximal 20 Mio. € an den (nicht beitragsfähigen) Erschließungskosten zu beteiligen. Die Campus GmbH beteiligt sich an den Kosten der Brücke mit 4,5 Mio. €. Die Stadt Aachen wird die Gesamterschließung zunächst vorfinanzieren und anschließend für die beitragsfähigen Maßnahmen entsprechende Erschließungsbeiträge erheben. Als Hauptanlieger wird sich die Campus GmbH demnach über diese Beiträge an den Erschließungskosten beteiligen. Auf Grundlage der vorliegenden Kostenschätzungen für die Erschließung entstehen die nachfolgend aufgeführten Kosten, die einen 15 %-igen Risikozuschlag enthalten:

Nordanbindung (Brücke und Mathieustraße):	15.484.206 €
Campuserschließung (Campusband, Nebenerschließung, Platzflächen):	<u>21.542.000 €</u>
Summe:	37.026.206 €

Entsprechend der oben genannten Regelung des Trilateralen Vertrages beträgt die Kostenlast der Stadt Aachen an den nicht beitragsfähigen Kosten nach wie vor maximal 20 Mio. Euro (zuzüglich 10% kommunaler Anteil gemäß BauGB an den beitragsfähigen Kosten). Den über die Kostenbeteiligung der Stadt Aachen an den nicht beitragsfähigen Kosten hinausgehenden Anteil trägt gemäß des Trilateralen Vertrages die Campus GmbH.

Die Maßnahme Campus West ist bisher Bestandteil der sog. §13 Liste des Haushaltes. Die oben genannten Kosten sowie die entsprechenden Refinanzierungen werden bei Erreichen der zur Einplanung notwendigen Planungstiefe Eingang in die künftigen Haushaltsberatungen finden. Die Kosten der Entwässerung betragen insgesamt ca. 10,5 Mio. € (nicht in den o.g. rd. 37 Mio. Euro enthalten). Auch hier geht die Stadt bzw. die Regionetz in Vorleistung. Die Mittel sind im Investitionsgeld enthalten, das der Regionetz im Rahmen des Betriebsführungsvertrages zur Verfügung gestellt wird. Sie werden anschließend refinanziert über Abwassergebühren.

Die Kosten, die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens entstehen, übernehmen sowohl die Campus GmbH als auch die Stadt Aachen. Die Planungskosten einschließlich der Kosten für sämtliche Gutachten sowie für den Vorentwurf der Verkehrsplanung (Campusbereich) werden von der Campus GmbH übernommen. Sie trägt weiterhin die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes, sowie die Kosten für die Artenschutzmaßnahmen (Ersatzhabitate) und die Kosten für den Waldersatz. Hierzu wird bis Satzungsbeschluss ein Städtebaulicher Vertrag geschlossen. Die Kosten für den ökologischen Ausgleich bzw. die Umsetzung der entsprechenden Kompensationsmaßnahmen übernimmt die Stadt Aachen, die verantwortlich ist für eine gesetzeskonforme Umsetzung des Ausgleichs. Die Kosten werden anschließend im Rahmen einer Umlage durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen refinanziert. Diese werden neben den Erschließungskosten erhoben. Grundlage dafür ist die Satzung der Stadt Aachen zur Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a - 135 c Baugesetzbuch. Bis Satzungsbeschluss sollen die Maßnahmen konkretisiert werden.

Die Folgekosten für Pflege und Unterhaltung der öffentlichen Straßen, Bäume und Pflanzflächen werden im Rahmen der Ausführungsplanungen ermittelt und im Haushalt berücksichtigt.

10. Städtebaulicher Vertrag

Zur Umsetzung des Bebauungsplanes wird mit der Vorhabenträgerin, der Campus West Immobilien GmbH, gemäß § 11 BauGB bis Satzungsbeschluss ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, der die Inhalte des Projektes und die Verpflichtungen der Vertragsparteien festlegt. Über diesen Vertrag werden Ersatz- und Artenschutzmaßnahmen (Ersatzhabitate) gesichert einschließlich der Übernahme der entsprechenden Kosten. Hierzu gehört auch der Ausgleich für den Verlust der Waldfläche. Weiterhin werden gestalterische Maßnahmen auf privaten Flächen vertraglich gesichert. Hierzu gehören auch Begrünungsmaßnahmen. Vorgaben hierfür liefern sowohl der Grünkonzeptplan als auch das Gestaltungshandbuch, die beide Bestandteil des Vertrages werden. Das Gestaltungshandbuch wird ebenfalls bis Satzungsbeschluss erarbeitet. Die Campus GmbH wird sich verpflichten, das Gestaltungshandbuch in die Ausschreibungen für die Bebauung der jeweiligen Cluster als verpflichtende Vorgabe aufzunehmen.

11. Beschlussempfehlung

Die Verwaltung empfiehlt dem Mobilitätsausschuss und den Bezirksvertretungen Aachen-Mitte und Aachen-Laurensberg, den Planungsbeschluss für die vorgelegte Straßenplanung zu fassen. Anschließend erfolgt die Ausbauplanung. Nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes wird der entsprechende Ausführungsbeschluss eingeholt.

Weiterhin empfiehlt die Verwaltung, für den Bebauungsplan Nr. 923 – Campus West - den Aufstellungsbeschluss zu fassen und den Bebauungsplanentwurf in der vorliegenden Form öffentlich auszulegen.

Anlage/n:

Anlagen Bebauungsplan

1. Übersichtsplan
2. Luftbild
3. Entwurf des Rechtsplanes
4. Entwurf der Schriftlichen Festsetzungen
5. Entwurf der Begründung
6. Abwägungsvorschlag Öffentlichkeitsbeteiligung 2011
7. Abwägungsvorschlag Öffentlichkeitsbeteiligung 2019
8. Abwägungsvorschlag Behörden
9. Grünkonzeptplan
10. Baumbilanzplan
11. Verkehrsgutachten

Anlagen Straßenplanung

12. Erläuterungsbericht Campuserschließung
13. Verkehrserschließung Teilplan 1 (STR-LP-V-301)
14. Verkehrserschließung Teilplan 2 (STR-LP-V-302)
15. Verkehrserschließung Teilplan 3 (STR-LP-V-303)
16. Verkehrserschließung Teilplan 4 (STR-LP-V-304)
17. Verkehrserschließung Querschnitt (STR-QS-501)
18. Kostenschätzung Campuserschließung
19. Erläuterungsbericht Nordanbindung
20. Lageplan Mathieustraße (2020_011_L1)
21. Lageplan Brücke (2020_011_L2)
22. Kostenberechnung Nordanbindung